

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 171. Ratssitzung vom 1. November 2017

3430. 2016/241

Postulat von Matthias Probst (Grüne) vom 22.06.2016:

Einrichtung einer Begegnungszone auf der Stauffacherstrasse vom Stauffacherplatz bis Helvetiaplatz

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

***Matthias Probst (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2048/2016): Das besprochene Postulat ist bereits zum fünften Mal traktandiert, wenn man die Weisung mitzählt, mit der es hätte behandelt werden sollen, sind es bereits sechs Mal. Auslöser für das Postulat ist die Umgestaltung des Stauffacherplatzes, die bereits läuft – ein tolles Projekt. Für die Velofahrenden bleibt aber kein Weg mehr auf der Stauffacherstrasse, nur der kleine Abschnitt zur Badenerstrasse bleibt. In der Kommission wollten wir den Veloweg erhalten, handelt es sich doch um eine durchaus wichtige Verbindung für die Velofahrenden. Heute entsteht regelmässig ein Chaos, auch weil die Leute in falsche Strassen abbiegen oder auf das Trottoir ausweichen. Mit dem Umbau wurde für den öffentlichen Verkehr eine gute und für die Autos eine funktionierende Lösung gefunden. Nur die Velos wurden vergessen. Als wir darauf aufmerksam machten, wurde schlicht gesagt, dass es keinen Platz mehr hat. Dieser Begleitvorstoss besteht als Überbleibsel. An einem neu umgebauten Ort ist es nicht möglich, nachträglich eine Spur einzubauen; dafür hat es keinen Platz. Ein Trottoir für die Velofahrenden freizugeben, schliesse ich aus. Möglich ist aber, die Strasse in der Form einer Begegnungszone für alle freizugeben. Ausweichverkehr ins Quartier ist hier nicht zu befürchten, die Strasse kann nicht umfahren werden. Die zentrale Hauptachse soll insbesondere für die von der Stadt Zürich geförderten Verkehrsmittel attraktiv gestaltet werden. Nun wollen wir aber nicht nur den kleinen Abschnitt bei der Stauffacherstrasse behandeln, sondern den gesamten Abschnitt bis zum Helvetiaplatz inklusive den beiden Plätzen als zentrale, attraktive Meile der Stadt betrachten, bei der zukünftig Fussgänger und Velos im Zentrum stehen – nicht mehr das Auto. Beim Helvetiaplatz ist bereits eine Begegnungszone geplant. Ich musste feststellen, dass diese Vision der innerstädtischen Planung im Rat nicht von allen geteilt wird, so bin ich um den folgenden Kompromissvorschlag froh. Dass auf der zentralen Achse eine attraktive Veloverbindung geschaffen wird, bleibt ein grosses Anliegen. Bei zukünftigen Umbau-Projekten muss das Velo von Anfang an als Priorität behandelt werden. Mit der Begleitmassnahme werden das Gesamtbild und der Nutzen des neuen Stauffacherplatzes und der neuen Stauffacherstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden, die wir in der Stadt fördern wollen, attraktiv gestaltet.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Filippo Leutenegger: Ich hatte bereits mit einem Vorstoss respektive einer Weisung den Vorschlag eingebracht, beim Helvetiaplatz auf der Stauffacherstrasse Tempo 30 einzuführen. Das scheiterte aus verschiedenen Gründen. Dieser Vorstoss verlängert diesen Vorschlag um mehrere hundert Meter. Die Strecke auf der Stauffacherstrasse bis zum Helvetiaplatz als Begegnungszone einzurichten, bedeutet Tempo 20. Es gäbe keine Trottoirs mehr. Faktisch wird es sich aber wegen dem Tram nie um eine Begegnungszone handeln: In einer Tempo-20-Zone hat der Fussgänger Vortritt. Vor dem Tram haben die Fussgänger aber nie Vortritt. Das Tram müsste sich an das Tempo 20 halten, ausser es wird ein separates Trassee gebaut, was aber nicht möglich ist. Das Tempo führt zu erheblichen Verlusten, die von der VBZ nicht akzeptiert werden. Eine Durchgangsstrecke des Trams kann nicht mit einer Begegnungszone vereinbart werden: Das wäre ein gefährliches Experiment. Auch weil bei diesem Begehren mit der Kantonsregierung zusammengearbeitet werden müsste, kann ich bereits ein negatives Resultat voraussagen. Eine Begegnungszone, durch die Trams fahren, ist schlicht nicht umsetzbar.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): Ich verweise auf mein Votum zur Motion 2015/392 von Gian von Planta (GLP) und Patrick Hadi Huber (SP) betreffend Aufwertung des Strassenraums der Stauffacherstrasse im Bereich Stauffacherplatz bis Herman-Greulich-Strasse sowie Anpassung der Verkehrsführung im Langstrassenquartier. Auf der Stauffacherstrasse besteht kein Bedürfnis, weil kein Publikumsverkehr vorhanden ist. Auf einer Seite befindet sich die Kirche St. Jakob und die Lutherwiese, auf der anderen Seite befinden sich keine ebenerdigen Restaurants oder Läden: Es gibt keinen Bedarf, diese Strasse zu überqueren. Mischverkehr lehnen wird alle ab. Wie bereits STR Filippo Leutenegger erklärte, bedeutet Tempo 20 einen massiven Sicherheitsverlust für Fussgänger und Velofahrer. Der Veloverkehr an der Rämistrasse führt beispielsweise nicht zu einem Unfallschwerpunkt. Die SVP möchte, dass dies so bleibt und lehnt das Postulat deswegen ab.

Markus Hungerbühler (CVP): Wie der letzte Vorstoss zeigt, stossen solche Verkehrsfragen in diesem Rat auf taube Ohren. Es existiert eine deutliche Bevorzugung des Velos und eine Geringschätzung der Autos. Auf die Wünsche der Befürworter von Velowegen wird gehört. Upgrades für Velofahrer bedeuten ein Downgrade für alle anderen, die kritiklose Übernahme solcher Vorstösse halten wir für schwierig. Ein Tram, das mit Tempo 20 fährt, und öffentlicher Verkehr, der eine Begegnungszone durchquert – das macht keinen Sinn und ist nicht möglich. Es braucht ein Miteinander aller Verkehrsträger, das Velo kann, wie hier, nicht immer gewinnen.

Eduard Guggenheim (AL) stellt folgenden Textänderungsantrag: Mit der Textänderung wird die Strecke leicht verändert und statt einer Begegnungszone wird eine Tempo-30-Zone vorgeschlagen. Es handelt sich um eine Entschärfung des Postulats und um eine nun realistische Forderung. Der Strassenabschnitt beginnt neu bei der Werdstrasse, etwa 100 m von der Sihl entfernt, wo sich das Restaurant Certo befindet, und endet vor

dem Helvetiaplatz bei der Ankerstrasse. Tempo 30 löst das Tram-Problem, denn in diesen Zonen darf es 50 km/h fahren. Eine Tempo-30-Zone bedeutet eine Attraktivierung der Stauffacherstrasse und lässt Querungen zu, die momentan wegen dem schnell fahrenden Verkehr nicht möglich sind.

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie vom Stauffacherplatz bis Helvetiaplatz auf der Stauffacherstrasse, inkl. beide Plätze, eine Begegnungszone auf dem Abschnitt der Stauffacherstrasse von der Werdstrasse bis zur Ankerstrasse Tempo 30 eingerichtet werden kann.

Andreas Egli (FDP): Wenn ein Tram durch eine Begegnungszone fährt, führt das früher oder später zur Begegnungszone zwischen Kopf Fussgänger/Fussgängerin und Tram. Das Problem besteht im Textänderungsvorschlag weiterhin. In der Tempo-30-Zone sind, weil keine Sonderbegebenheiten gegeben sind, keine Fussgängerstreifen vorgesehen. Dass das Tram in der Tempo-30-Zone 50 km/h fahren kann, ist rechtlich wahrscheinlich ausgeschlossen, wäre aber genauso gefährlich, wie ein Tram in der Begegnungszone. Darum unterstützen wir auch die Textänderung nicht. Matthias Probst (Grüne) begründet das Begegnungszonen-Postulat damit, dass die Velos eine Spur bekommen sollen, bzw. entsteht eine Spur für alle. Das ändert sich bei einer Tempo-30-Strecke nicht: Es wird also nichts gewonnen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt, was zusätzliche Kurse verlangt und zu unnötigen Kosten führt.

Patrick Hadi Huber (SP): Anfang dieses Jahres wurde im Rat eine Weisung bezüglich einer Begegnungszone am Helvetiaplatz diskutiert und überwiesen. Zum ersten Mal wurde eine Begegnungszone mit Tramverkehr diskutiert. Der vorliegende Vorstoss möchte diese Begegnungszone bis zum Stauffacher weiterziehen, das wäre richtig und nötig, weil der aktuell nicht berücksichtigte Veloverkehr den nötigen Platz braucht. Die Abklassierung der Stauffacherstrasse wurde vom Regierungsrat jedoch aus dem regionalen Richtplan gestrichen, so wird es kaum zu dieser Begegnungszone kommen. Die elegante Textänderung leistet einen Beitrag zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Es handelt sich um ein Vehikel-Postulat: Es geht um etwas Anderes, als den eigentlichen Inhalt; die fundamentale Urfassung wird von der zweiten, weicheren Fassung abgelöst. Der erste Vorschlag gibt die Intention des Postulats wieder: Die Geschwindigkeit des Trams zu stark zu drosseln, ist jedoch nicht möglich und ein Trassee zu bauen, würde zu sehr hohen Kosten führen. Die Intention des Postulats scheint zu sein, eine Durchgangsstrasse für die Autos zu sperren. In der abgewandelten Form würde eine Tempo-30-Zone eingeführt.

Matthias Probst (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden: Ich bin froh um den Kompromiss, auch wenn ich lieber eine Begegnungszone hätte. Trams wären nicht vom Tempo 20 betroffen, genauso, wie sie nicht vom Tempo 30 betroffen wären. Ob es ein Trassee gäbe, ist nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass das Tempo für das Tram nicht gilt. Tempo 30 ist deutlich besser als der Status quo, das sollte zumindest gemacht werden.

4 / 4

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Filippo Leutenegger: *Der Textänderungsvorschlag führt zu einer Verlängerung. Das tiefe Tempo wäre beim Helvetiaplatz gefragt, nicht ausserhalb. Zu bedenken sind Verzögerungen der Trams und warum über den Stauffacher hinaus eine Tempo-30-Zone entstehen soll. Warum sollte sie nicht, anstelle der nun nicht möglichen Begegnungszone, am Helvetiaplatz entstehen?*

Das geänderte Postulat wird mit 61 gegen 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat