



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 172. Ratssitzung vom 1. Dezember 2021

4680. 2020/323

Postulat von Simone Brander (SP), Sven Sobernheim (GLP) und 12 Mitunterzeichnenden vom 08.07.2020:

Befreiung der bestehenden Fussgänger- und Begegnungszonen vom motorisierten Individualverkehr

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegzunehmen.

Simone Brander (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2737/2020): Mit diesem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert zu prüfen, wie bestehende Fussgänger- und Begegnungszonen – vor allem in Quartierzentren – ausgedehnt und soweit als möglich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit werden können. Besonders in den Fussgängerbereichen in der Altstadt, in Oerlikon und in Altstetten soll mehr Platz für den Fussverkehr geschaffen werden. Der Fussverkehr ist das flächeneffizienteste Verkehrsmittel und trägt auch zum Erreichen der Klimaziele bei. Er soll im Hinblick auf eine immer dichter werdende Stadt gefördert werden. In den dicht genutzten Zentren und den Quartierzentren soll deswegen mehr Platz für den Fussverkehr geschaffen werden. Eine Ausdehnung der Fussgängerzone in der Altstadt bis zum Perimeter Bahnhofstrasse, Stadthausquai, Utoquai, Seilergraben, Bahnhofbrücke, Bahnhofplatz, Löwenstrasse und Talstrasse würde den Nutzungsbedürfnissen Rechnung tragen. In Oerlikon würde sich die Umwidmung vom Fussgängerbereich in eine Fussgängerzone im Perimeter Therese-Giehse-Strasse, Franklinstrasse, Nansenstrasse und Ohmstrasse anbieten. Auch rund um den Bahnhof Altstetten und den Lindenplatz soll die Einrichtung einer Fussgängerzone geprüft werden. Fussgängerzonen sind dem Fussverkehr vorbehalten – das steht in den rechtlichen Grundlagen. Wenn ein beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen wird, so darf dieser höchstens im Schritttempo fahren. Kann man den Fahrzeugverkehr nicht vollständig unterbinden, bietet sich die Einrichtung einer Begegnungszone an. Das Postulat verfolgt also zwei Anliegen: Mehr Platz für den Fussverkehr und weniger MIV auf Flächen, die prioritär für den Fussverkehr sind. Heute sind sehr viele Fahrzeuge in Fussgängerzonen unterwegs, teilweise auch mit mehr als Schritttempo. Deswegen wäre angezeigt zu überprüfen, ob alle, die in die Fussgängerzone fahren, dies auch wirklich nötig haben. Allenfalls könnte man mit Zulassungen restriktiver sein.

Dominique Zygmunt (FDP) begründet den namens der FDP-Fraktion am 2. September 2020 gestellten Ablehnungsantrag: Fussgängerzonen, Quartierzentren, Begegnungszonen – genau diese Themen haben wir im Rahmen des kommunalen Richtplans Verkehr abgehandelt. Dieser Plan zeigt auf, wie sich die Mobilität in Zürich entwickeln soll. Auch, wo Fussgängerzonen entstehen sollen, ist dort festgelegt. Dieses Postulat ist deswegen



überflüssig. Ein Rückzug dieses Postulats würde nichts aussagen darüber, ob Fussgänger- und Begegnungszonen wichtig sind oder nicht. Die FDP lehnt das Postulat nicht ab, weil sie per se gegen Fussgängerzonen wäre. Aber man muss festhalten, dass dieses Postulat eine leicht irreführende Formulierung enthält: Eine Begegnungszone lässt sich nicht vom MIV befreien. Zu entscheiden, wer eine Begegnungszone befahren darf und wer nicht, liegt nicht in der Kompetenz der Stadt. Das Postulat ist deshalb gar nicht erfüllbar. Der Rückzug wäre ein willkommenes Eingeständnis dessen, dass dieses Postulat nicht sehr viel Wirkung erzielen wird. Ich bin mir bewusst, dass viele dieser Argumentation nicht folgen werden. Der kommunale Richtplan Verkehr hatte nur über die ganze Stadt betrachtet eine grosse Mehrheit hinter sich, die Peripherie hat ihn nur ganz knapp angenommen. Das ist weit weg von einer Legitimation dafür, die Verkehrspolitik in den kommenden Jahren noch restriktiver zu gestalten. Jetzt ist der Moment, um auf jene Rücksicht zu nehmen, die den kommunalen Richtplan Verkehr abgelehnt haben.

Weitere Wortmeldungen:

Derek Richter (SVP): *Dieses Postulat kommt einmal mehr aus der Fraktion «Zürich Autofrei». Es ist Salomitaktik, wenn auch eine sehr durchschaubare. Angesprochen wurde das Beispiel Niederdorf. Dort gibt es sehr viele Läden und Restaurants. Wie sollen die beliefert werden, wenn keine Autos erlaubt sind? Angeführt wurde auch, dass der Fussverkehr dazu beitragen soll, das Klimaziel zu erreichen. Sprechen sie die Klimaziele an, die beispielsweise am Klimagipfel in Glasgow beschlossen wurden? An der Konferenz, wohin zahlreiche Teilnehmer geflogen sind und ein Milliardär mit einer Yacht anreiste? Das sind nicht unsere Klimaziele. Angesprochen wurde auch, dass der Fussverkehr flächeneffizient sei. Es geht aber noch flächeneffizienter: Gar kein Verkehr. Aber ganz ohne Verkehr haben wir eine tote Stadt. Rund um den Bahnhof Oerlikon gibt es bereits ein MIV-Verbot. Das hat auf das gesamte Zentrum von Oerlikon massive Auswirkungen. Die überkommunalen Strassen werden noch mehr belastet als zuvor. Sollen an der Bahnhofstrasse tatsächlich an den wenigen Punkten, wo Autos noch fahren dürfen, diese auch verboten werden? Wollen sie noch mehr pseudo-verkehrsfreie Zonen wie am Limmatquai schaffen, wo der ÖV und Velofahrer fahren dürfen, der MIV aber nicht? Klar, der Souverän hat das so bestimmt. Es war aber nicht unsere Idee. An den Orten, wo nun Fussgängerzonen entstehen sollen, besteht ein dichtes VBZ-Netz. Dieses Postulat suggeriert, dass es für den Fussgängerverkehr ist. Es ist aber wie üblich irreführend: Es ist nicht für den Fussgängerverkehr, es ist schlicht und einfach gegen den MIV, gegen das Gewerbe und hilft auch nicht der Umwelt. Dominique Zygmont (FDP) meinte, dass es intelligent wäre, dieses Postulat zurückzuziehen. Er glaubt wohl an das Gute im Menschen – wir haben diesen Glauben verloren.*

Ernst Danner (EVP): *Es ist schön, dass sich Simone Brander (SP) um das Zentrum von Oerlikon kümmert, aber das Postulat setzt am falschen Ort an. Ich möchte sie einladen, einmal an einem Samstagmorgen, wenn Markt ist, nach Oerlikon zu kommen. Auf der Edisonstrasse fahren einige Autos, für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind diese kein Problem. In Oerlikon haben wir kein Problem – die paar Autos können wir tolerieren. Für die Gewerbler hingegen sind diese Autos entscheidend. So gibt es beispielsweise eine innovative Metzgerei, die auf die Kundschaft angewiesen ist, die mit dem*



Auto hinfahren und dort parkieren kann. Wenn man in Oerlikon ein Problem lösen möchte, dann ist es der Bahnhof Oerlikon Ost. Die Verkehrssituation bei der Tramhaltestelle ist ein Problem! Wir sollten die echten Probleme lösen, nicht die falschen.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Was dieses Postulat vorschlägt, gibt es im sozialdemokratisch regierten Schweden schon längst: Stadtzentren, die reine Fussgängerzonen sind. Dort behindert man aber nicht den MIV, sondern führt diesen unterirdisch. Es gibt die Möglichkeit, mit dem Auto ins Zentrum zu fahren und dort auch zu parkieren. Das Ganze funktioniert erst noch ohne Road Pricing. Dieses Modell ist uns weit voraus. So macht man Lösungen, solche Projekte sollte man verwirklichen. Beim vorliegenden Postulat geht es aber nur darum, den MIV zu blockieren. Erstaunlich ist, dass dieser Vorschlag aus sozialdemokratischer Ecke kommt, während es im sozialdemokratischen Schweden viel autofreundlicher gelöst ist.

Sven Sobernheim (GLP): Wenn man vom Stadtrand spricht, dann fühle ich mich als Seebacher angesprochen. Und wenn es heisst, dass jene, die den Vorstoss unterschrieben haben, Oerlikon nicht kennen, dann nehme ich das fast persönlich. Keine Angst Dominique Zygmont (FDP), niemand plant eine Fussgängerzone in Seebach. Also müssen auch jene, die den kommunalen Richtplan Verkehr nur mit 53 Prozent angenommen haben, keine Angst haben. Wobei man auch sagen muss: Im kommunalen Richtplan Verkehr geht es nicht um die Signalisierung, es geht um die Planung. Dieses Postulat ist ein Vorschlag, wie der Stadtrat den kommunalen Richtplan Verkehr umsetzen könnte: Indem man Fussgänger- und Begegnungszonen schafft. Dass der Stadtrat sich mit Begegnungszonen schwertut, sieht man auch an meinem Vorstoss zur Begegnungszone Löwenstrasse, der immer wieder abgeschrieben wird, weil dort nun Tempo 30 gilt. Ebenfalls speziell ist die Behauptung, dass es nicht in der Kompetenz der Stadt liege zu entscheiden, wer wo durchfahren darf. In wessen Kompetenz soll es denn dann liegen? Ebenfalls überrascht hat mich, dass sich die SVP scheinbar nicht für Klimaziele von Milliarden interessiert, das habe ich bisher immer ein wenig anders verstanden. Wenn man sich die schwedische Lösung anhört, die die SVP so brilliant findet, bin ich überzeugt: Wenn wir das vorschlagen würden, wäre die SVP ebenso dagegen mit der Begründung, dass die Lösung viel zu teuer wäre. Und Ernst Danner (EVP), wenn du immer eine Situation möchtest wie während dem Markt in Oerlikon, dann müsstest du dieses Postulat annehmen. Dieses Postulat ist gewerbefreundlich, das hat uns in den letzten Wochen Gastro Zürich-City beigebracht.

Stefan Urech (SVP): In der Velokommission erlebe ich immer wieder, dass der oberste Fussgänger Christian Thomas (Präsident des Fussgängervereins Zürich) sich vor allem um den Mischverkehr von Velofahrern auf Fussgängerstreifen Sorgen macht. Wir vertreten hier die Menschen, die nicht ticken wie die SP oder die Grünen. Wenn wir diesen zuhören, dann wird klar: Fussgänger haben ein Problem mit Velos, die sich an nichts halten. Sie haben kein Problem mit Autos. Dieses Postulat setzt sich nicht für Fussgänger ein. Simone Brander (SP) soll mal mit dem Fussgängervereinspräsidenten darüber sprechen, was seine grössten Sorgen sind. Der Autoverkehr an den erwähnten Orten gehört nicht dazu. Es sind die Velos.



4 / 4

Das Postulat wird mit 75 gegen 31 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat