

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 111. Ratssitzung vom 21. Oktober 2020

3061. 2019/367

Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019: Verzicht auf Kaphaltestellen beim Tram- und Busnetz

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

Stephan Iten (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1611/2019): *Der Stadtrat gibt sich zurzeit alle Mühe, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken, wo es nur geht. Er vergisst dabei, dass er nicht nur den Privatverkehr ausbremst, sondern auch den Gewerbeverkehr – und STR Richard Wolff schwärmt immer wieder davon, wie sehr ihm das Gewerbe am Herzen liege. Mit dem pausenlosen Piesacken des motorisierten Individualverkehrs hindert er aber das Gewerbe, seine Aufträge einwandfrei ausführen zu können. Das macht die Aufträge teurer, was am Ende des Tages der Konsument, also die Stadtzürcher Bevölkerung, berappen muss. Für das Gewerbe ist es existenziell wichtig, auf direktem Weg und ohne extra erstellte Hindernisse zum Auftragsort zu gelangen. Danach muss der Gewerbler auf schnellstem Weg zum nächsten Kunden gelangen oder wieder zurück nach Hause. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss für sämtliche Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, fordert die SVP, dass der Stadtrat auf Kaphaltestellen verzichtet. Kaphaltestellen sind für den Stadtrat ein Instrument für unnötigen Spurbau, so dass man unnötig hinter haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln warten muss. Wir haben zwei aktuelle Beispiele: Vor nicht allzu langer Zeit wurde die Kaphaltestelle Kronenstrasse gebaut und aktuell ist man dabei, die Haltestelle Morgental zu erstellen. Das zeigt das Problem auf: Wo man eigentlich genügend Platz für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr hatte, werden dem Staatsfeind Nr. 1, dem MIV, laufend grundlos Spuren weggenommen. Ausserdem sind Kaphaltestellen wegen der Geleise für Velofahrer und wegen der hohen Haltekanten für ältere und behinderte Menschen gefährlich. Ein reibungsloser Verkehrsfluss ist entscheidend für einen nachhaltig erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Staus und stockender Verkehr verursachen volkswirtschaftliche Unkosten und diese berappt das Gewerbe, oder dieses überträgt es auf den Konsumenten. Die ganze Geschichte ist ausserdem nicht ökologisch. Ich empfehle euch, wieder eine vernünftige zu machen und nicht das eine Verkehrsmittel gegen das andere auszuspielen. Der Verkehr muss fliessen, und zwar für sämtliche Verkehrsteilnehmer in dieser Stadt.*

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

STR Richard Wolff: *Ich bin auch kein totaler Fan von Kaphaltestellen an jedem Ort. Aber zu sagen, man wolle nirgends Kaphaltestellen, ist auch keine gute Lösung. Es gibt Orte, an denen Kaphaltestellen sinnvoll sind und vom ÖV bevorzugt werden, da er die*

2 / 4

Autos hinter sich hat und nicht vor sich und somit Pulkführer ist, wie man im ÖV sagt. Das ist eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Man hat auch herausgefunden, dass es im Vergleich zu Busbuchten an Kaphaltestellen weniger Unfälle gibt. Es ist auch platzsparender, da man weniger Fläche auf der Fahrbahn braucht. Darum wollen wir nicht, dass Kaphaltestellen auf keinen Fall möglich sein sollen. Deshalb bitten wir Sie, dieses Postulat abzulehnen.

Weitere Wortmeldung:

Hans Jörg Käppeli (SP): *Das Postulat verlangt, dass keine einzige Kaphaltestelle mehr besteht. Kaphaltestellen sind grundsätzlich vorteilhaft für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, sie können 100 Prozent behindertengerecht ausgeführt werden und brauchen weniger Platz. Aufgrund der Grundstücksflächen ist der Platz begrenzt und eine Kaphaltestelle braucht nun mal weniger davon. Es ist aber so, dass sie kein Allheilmittel und nicht überall sinnvoll sind. Sie sollen aber dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll sind, was auch im Sinne der Motion ist, die wir heute betreffend Heim- und Klusplatz behandelt haben. Dort ging es genau darum, eine gesamtheitliche Betrachtung durchzuführen und sich zu fragen, wo eine Massnahme sinnvoll ist und wo nicht. Eine kategorische Ablehnung ist falsch und dumm, weshalb wir das Postulat ablehnen.*

Peter Anderegg (EVP) *stellt folgenden Textänderungsantrag: Kaphaltestellen sind an und für sich keine schöne Lösung für Tram- und Bushaltestellen. Sie haben verschiedene Nachteile: Sie sind nicht sehr sicher und verlangsamen den Verkehr ganz allgemein. Darum sind wir keine Befürworter von Kaphaltestellen und könnten das Postulat eigentlich unterstützen, aber es gibt Stellen und Situationen, an denen es einfach nicht anders geht und wo man eine Kaphaltestelle einfach machen muss. Ein genereller Verzicht auf Kaphaltestellen ist leider unrealistisch und nicht praktikabel. Wir schlagen darum eine Textänderung zum Postulat vor. So würde man signalisieren, dass Kaphaltestellen grundsätzlich nicht erwünscht sind, aber gleichzeitig akzeptieren, dass es Situationen gibt, an denen es nicht anders geht.*

Der Stadtrat wird aufgefordert, beim Tram- und Busnetz möglichst auf Kaphaltestellen zu verzichten.

Weitere Wortmeldungen:

Dominique Zygmunt (FDP): *Die FDP unterstützt den Vorstoss, auch mit der Textänderung. Kaphaltestellen haben sich aus unserer Sicht in den allermeisten Fällen wenig bewährt. Dort, wo sie sinnvoll den Verkehrsfluss beruhigen können und die Sicherheit für Passagiere erhöhen, sind sie schon heute im Einsatz. Ein weiterer Ausbau würde dazu führen, dass die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit – gerade auch vom ÖV – weiter abnehmen würde. Interessanterweise beschwerten sich gerade Velofahrende über Kaphaltestellen: Sie müssen hinter dem Tram oder dem Bus warten, da der Durchgang zu schmal ist. Wir sind darum der Meinung, es sei jetzt der richtige Schritt, sich von der Kaphaltestellenpolitik zu verabschieden.*

Derek Richter (SVP): Kaphaltestellen sind ein eloquentes Mittel, um den MIV und den Individualverkehr nachhaltig zu blockieren, zu schikanieren und zu gängeln. Ausserdem resultiert ein veritabler Sicherheitsverlust aus ihnen – nämlich für die Blaulichtorganisationen. Dass auch die Umwelt an diesem Stop-And-Go keine Freude hat, sollte ebenfalls auf der Hand liegen. Wir haben – obwohl Sie dies leider abgelehnt haben – in der Stadt Zürich Express-Busse. Er heisst jetzt einfach ETH-Link. Nun soll also diese Punkt-Zu-Punkt-Verbindung bei Kaphaltestellen hinter den normalen VBZ-Linien warten. Das führt das Konzept des Express-Busses ad absurdum. Die Priorisierung der Trolleybusse ist bereits gegeben. Gemäss Strassenverkehrsgesetz hat ein Bus Vorfahrt, wenn er den Blinker links setzt und aus der Bucht herausfahren möchte. Wer dem Bus keinen Vortritt gewährt, macht sich strafbar. Es liegt auch auf der Hand, dass Velos nicht von diesen Kaphaltestellen profitieren – im Gegenteil. Uns wurde vorgeworfen, wir wollten ein absolutes Kaphaltestellenverbot. Ich darf an den Römerhof erinnern: Dort stimmten wir der Kaphaltestelle der Linie 8 zu, weil der begrenzte Platz es gar nicht anders ermöglichte. Mit einem 50 Zentimeter breiten Halteinselchen ist die Haltestelle nicht mehr zeitgemäss und überhaupt nicht behindertengerecht. Es gibt keinen sachlichen Grund, heute noch eine Kaphaltestelle zu bauen. Für einen modernen Verkehr, der fließen und Prosperität bringen soll, ist dies das falsche Instrument.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Wer mit einem bestimmten Jargon vertraut ist, weiss, was ein Rohrkrepierer ist. Genau das sind Kaphaltestellen. Warum? Die stadträtliche Strategie wird dazu führen, dass die Strassen wegen irgendwelcher Hindernisse immer mehr verstopft sein werden – vor allem für den Individualverkehr. Die Folge davon sind Staus. Stellen Sie sich vor, was geschieht, wenn ein solcher Stau in eine Kaphaltestelle hineinreicht: Dann steht das Tram ebenfalls im Stau. Wollen Sie das?

Severin Pflüger (FDP): An diesem Abend beneide ich die SP. Die Sitzung begann mit einem Votum von Sofia Karakostas (SP) mit einer langen Ausführung darüber, was Kaphaltestellen für einen nachteiligen Effekt haben für die Quartiere, weil diese Schleichverkehr verursachen, weil sie den Verkehr auf den Hauptachsen behindern und man in den Quartieren eigentlich nur Fuss-, Velo- und Besuchsverkehr haben möchte. Das wird alles auch gutgeheissen und ich nehme an, Sofia Karakostas (SP) geht nun nach Hause in ihr Quartier und sagt: «Ich habe etwas gegen die blöde Kaphaltestelle vor unserer Haustüre getan.» Dreieinhalb Stunden später kommt ihr Kollege Hans Jörg Käppeli (SP) und erzählt uns, wie toll und grossartig Kaphaltestellen sind. Ich nehme an, er wird nun herumerzählen, dass er sich dafür eingesetzt hat, dass die Kaphaltestellen in der Stadt Zürich überall stattfinden können, dass die SVP wieder einmal zu Recht eins aufs Dach erhalten hat und wie toll die Verkehrspolitik von links-grün ist. Sie konnten am gleichen Abend beide Bedürfnisse befriedigen und können sich morgen noch immer im Spiegel betrachten. Ich möchte das für meine Partei auch. Wir versuchen immer, konsequent zu sein und wägen ab, was wir vor einem Jahr zu einem Thema gesagt hatten und warum wir nun gute Gründe bräuchten, um von einer Position abzuweichen. Sie schaffen das in dreieinhalb Stunden.



4 / 4

Stephan Iten (SVP) ist mit der Textänderung einverstanden: Ich wollte ins gleiche Horn blasen wie Severin Pflüger (FDP). Die SP hat gegen die Kaphaltestelle am Hottingerplatz gewettert, die AL hat über Kaphaltestellenfetischismus geredet und jetzt plötzlich ist die Kaphaltestelle wieder etwas Cooles. Mir ist klar, dass es nicht mehr so cool ist, wenn es aus der Feder der SVP stammt. Ich kann euch aber das Angebot machen: Wir nehmen die Textänderung an, dann haben wir für alle eine gute Lösung, wie es mir scheint. Ich bräuchte nur noch die Bestätigung vom Stadtrat, dass das Wort «möglichst» nicht weiss ich wie weit ausgedehnt wird. Wir haben Beispiele dafür, wo Kaphaltestellen eingeführt wurden, um den MIV einzuschränken oder auszubremsen. Selbstverständlich gibt es auch Kaphaltestellen, wo es nicht anders geht – etwa an der Seestrasse.

Das geänderte Postulat wird mit 39 gegen 70 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat