



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 106. Ratssitzung vom 2. September 2020

2855. 2019/258

Interpellation der FDP- und SVP-Fraktion und der Parlamentsgruppe EVP vom 12.06.2019:

Wegfallende Verkehrsbeziehungen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Heimplatzes, Anzahl betroffener Fahrzeuge auf der Grundlage des Gesamtverkehrsmodells und Folgen für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens sowie Auswirkungen und Massnahmen für die möglichen Umfahrrouten

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 1104 vom 11. Dezember 2019).

Yasmine Bourgeois (FDP) nimmt Stellung: Im Frühling vor einem Jahr stellte der Tiefbauvorstand das Siegerprojekt des Studienauftrags für die Neugestaltung des Heimplatzes vor. Die angestrebten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden im Wesentlichen durch die vollständige Beseitigung von sieben Abbiegebeziehungen erreicht, ergänzt um Mischverkehrsflächen. Zudem werden der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Veloverkehr an drei Orten immer wieder von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) an Haltestellen aufgehalten. Durch die wegfallenden Verkehrsbeziehungen werden täglich rund 10 000 Fahrzeuge gezwungen, sich Alternativrouten, also Schleichwege, durch Wohnquartiere zu suchen. Das können auch schwere Lastwagen sein, insbesondere im Hinblick auf den Bau des neuen Hochschulgebiets im Zentrum. Der Perimeter des verkehrstechnischen Nachweises in der Studie beschränkt sich auf den Heimplatz und die unmittelbaren Zubringerachsen. Er klammert die benachbarten Plätze und insbesondere die vom Stadtrat selbst aufgezählten Umfahrrouten aus. Es ist aber auch dem Stadtrat klar, dass bei einer Umsetzung des Siegerprojekts verschiedene Umfahrrouten zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Der Schlussbericht sagt dazu: «Die entsprechenden Nachfrageströme werden zum Teil auf Umfahrrouten ausserhalb des Betrachtungsperimeters verlegt.» Damit wird für die weitere Planung von Umfahrrouten ausgegangen, von denen nicht abgeklärt wurde, ob sie über entsprechende Reservekapazitäten verfügen. Von ihnen ist allgemein bekannt, dass sie nicht über zusätzliche Kapazitäten verfügen. Der Stadtrat setzt bei der Planung dieses zentralen Verkehrsknotens auf das Sankt-Florian-Prinzip. «Aus den Augen, aus dem Sinn.» funktioniert im Alltag leider nicht. Vielleicht entspricht das jedoch einem Wunsch, da so das Problem weiter politisch bewirtschaftet werden kann. Ich bin keine Verkehrsplanerin. Aber, wenn ich einen Studienauftrag für einen Platz ausschreibe, lege ich erst die Leistungen fest, die der Platz zwingend erfüllen muss. Zu einem Platz, an dem sich drei Kantonsstrassen kreuzen und täglich über 40 000 Fahrzeuge verkehren, gehört gewiss auch die Befriedigung der Verkehrsnachfrage dazu. Dazu gehören die Abbiegebeziehungen. Dafür muss nicht einmal die Kantonsverfassung bemüht werden, es reichen die Erkenntnisse, dass regionaler und überregionaler Verkehr nicht verschwindet, wenn ein Platz umgestaltet wird, und dass der Verkehr, wenn er nicht mehr geduldet wird, andere Wege suchen wird. Das ist weder hinsichtlich des CO₂-Ausstosses noch



hinsichtlich anderer Emissionen ökologisch. 620 Fahrzeuge in der Morgenspitzenstunde, beziehungsweise 10 000 Fahrzeuge am Tag, wollen wir nicht in den Quartieren. Auch Bellevue, Kreuzplatz, Central oder Hirschengraben können die zusätzliche Verkehrsmenge nicht aufnehmen. Genau diese Umfahrungsmöglichkeiten werden jedoch vom Stadtrat genannt. Die Antwort auf die Interpellation bestätigt, was wir befürchteten: Der Ochse wurde hinter den Pflug gespannt. Der Auftrag des Gemeinderats wurde unverändert weitergereicht und es wurde ein schöner Platz gestaltet, der alle «Nice-to-have-Anforderungen» erfüllt. Jetzt erst wurde begonnen zu prüfen, ob die zwingenden Anforderungen erfüllt werden. Der Stadtrat schreibt an fünf Stellen, dass das Verkehrsmanagement noch erarbeitet werden müsse. Erst nachher sei die Verkehrsführung am Heimplatz nochmals zu prüfen. Das ist eine eigenartige Reihenfolge. So landet man schnell wieder auf Feld 1 und kann alle schönen Unterlagen der Studie nicht mehr gebrauchen. Das Vorgehen des Stadtrats kommt mir so vor, wie wenn man sich bei einem neuen Bahnhof erst in einem schönggeistigen Wettbewerb über die Lage der Gastronomiebetriebe und der Toiletten unterhalten würde und sich erst im Anschluss überlegt, wie viele Gleise der Bahnhof braucht. Unabhängig davon, wie man zur Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel in der Stadt steht: So geht es nicht. In seinen Antworten weicht der Stadtrat ausserdem bei der zentralen Fragestellung aus: Ob eine Abbiegebeziehung auch zur Leistungsfähigkeit einer Kantonsstrasse gehört. Im Hinblick auf die Kantonsverfassung ist dies jedoch die Schlüsselfrage zur Beurteilung der Rechtmässigkeit des angedachten Projekts. Ich kann mir gut vorstellen, warum der Stadtrat auswich. Er müsste zugeben, dass das Siegerprojekt nicht verfassungskonform ist. Auch bei den Fragen zu den Verkehrsmengen weicht der Stadtrat aus. Während wir uns auf die öffentlich zugänglichen Zahlen des Gesamtverkehrsmodells stützen, antwortet der Stadtrat mit Zahlen zur Morgenspitzenstunde. Auch das sind wichtige Zahlen. Schliesslich landet man aber mit beiden Zahlengrundlagen bei den gleichen Dimensionen. Das gilt auch für unsere Schätzungen zum abbiegenden Verkehr. In der Interpellation schätzten wir, dass rund 23 Prozent der heutigen Fahrten eine der Abbiegemöglichkeiten brauchen – jene Abbiegemöglichkeiten, die abgebaut werden sollen. Der Stadtrat weist in seiner Antwort für die Spitzenstunden beinahe den gleichen Wert aus: 22 Prozent. Uns ging es bei diesen Zahlen jedoch nicht nur um Kapazitätsüberlegungen, für die Spitzenstundenzahlen gebraucht werden. Das Problem ist, dass sieben – gemäss Stadtrat sind es sechs – Verkehrsbeziehungen vollständig wegfallen und andere, längere Verkehrsrouten diese Verkehrsmenge tagtäglich aufnehmen müssen. Es geht nicht darum, dass man langsamer zum Ziel kommt. Über 20 Prozent der Verkehrsteilnehmer erreichen ihr Ziel nicht mehr über den Heimplatz. Es entsteht nicht «vielleicht» Umwegverkehr, es entsteht garantierter und massiver Umwegverkehr. Dass eine der vier Sachexpertinnen des Beurteilungsgremiums die frühere Vorsitzende der Geschäftsleitung des Siegerteams war, ist nicht geschickt, passt aber zu einer Anstellung eines «Hardcore»-Velobbyyisten bei der Velofachstelle der Stadt. Die eine Hand wäscht die andere. Die personellen Grenzen zwischen der Stadtverwaltung und linksgerichteten Organisationen verschwimmen zusehends. Ob die Stadt Albert Leiser (FDP) bei Liegenschaften Stadt Zürich (LSZ) eine Stelle anbieten würde? Wahrscheinlich nicht.



Weitere Wortmeldungen:

Hans Jörg Käppeli (SP): Ich kann es den Interpellanten nicht übelnehmen, dass sie sich aus ihrer Optik Sorgen machen betreffend die Leistungsfähigkeit des MIV. Wenig Verständnis habe ich, wenn sie unterstellen, dass sieben Abbiegebeziehungen vollständig beseitigt werden. Das suggeriert, dass es sich um einen ersatzlosen Abbau handelt. Der Heimplatz war ein jahrelanges, endloses Trauerspiel ohne Perspektive – weder eine Aufwertung noch Verbesserungen für den Verkehr kamen zustande. Zum Verkehr gehört selbstverständlich auch das Velo. Dank der Motion der Grünen und der Unnachgiebigkeit der Mehrheit des Gemeinderats erteilte das Tiefbauamt einen Studienauftrag für mehrere Teams. Es handelt sich also nicht um ein fertiggestelltes Projekt, sondern um einen Studienauftrag. Das Siegerprojekt entwickelte einen überzeugenden Lösungsansatz. Sein Erfolgsrezept war, nicht auf alten, scheinbar unverrückbaren Positionen zu beharren. Es erarbeitete eine sorgfältige Analyse und entwickelte spannende Lösungen. Gegenüber den anderen Projekten, die am Status quo festhielten, finden sich im Siegerprojekt spannende Ideen. Dass der Referenzzustand der heutigen Verkehrslast ermittelt wurde, spricht auch für die sorgfältige Führung durch das Tiefbauamt. So lassen sich die Auswirkungen der neuen Ideen messen und sachlich beurteilen. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems wird durch Knoten bestimmt. Dort sind die Linksabbieger grundsätzliche «Killer» für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Wenn sie nach Möglichkeit unterbunden werden können und dies mit adäquater Kompensation geschieht, kann die Leistungsfähigkeit mindestens erhalten, wenn nicht sogar verbessert werden. Der Abbau von Abbiegespuren bedeutet also nicht eine Reduktion der Leistungsfähigkeit. Die Teams mussten auf der Stufe der Planungsstudie einen Leistungsfähigkeitsnachweis liefern. Die Machbarkeit wurde aus unserer Sicht plausibel nachgewiesen. In der nächsten Planungsphase muss noch viel Knochenarbeit folgen. Dazu gehört der verkehrliche Nachweis, dass das System auch tatsächlich funktioniert. Auch der richtige Betrachtungssperimeter gehört dazu. Dieser muss so gewählt werden, dass die Veränderungen auch in den umliegenden Strassensystemen richtig erfasst werden. Es geht nicht darum, dass irgendwelche Umfahrungen gemacht werden. Das Ergebnis dieses Projekts werden wir dann kritisch prüfen. Ich bin überzeugt, dass es gut kommt, wenn weiterhin so professionell gearbeitet wird. Der Kanton schaut uns auf die Finger und wird nur zustimmen, wenn auch er überzeugt ist. Die linksgrüne Seite wird genau hinschauen, ob bei der Projektierung unsere Erwartungen erfüllt werden.

Roger Bartholdi (SVP): Für mich ist klar, wenn gewisse Abbieger nicht mehr erlaubt sind oder eine Spurenreduktion erfolgt, wird es zu einem Engpass der Kapazitäten kommen. Wenn nicht mehr abgebogen werden kann, kommt es zu einer Verlagerung: Längere Wege werden gefahren, was mehr Autominuten auf der Strasse und schliesslich mehr Stau bedeutet. Insbesondere ärgerlich finde ich die Frage 15 zur Befangenheit. Man kann sagen, dass keine Befangenheit mehr besteht, sobald jemand nicht mehr bei der Firma arbeitet. Aber die Person war nicht eine einfache Angestellte, sondern Vorsitzende der Geschäftsleitung und Delegierte des Verwaltungsrats der Firma. 25 Prozent des Beurteilungsgremiums ist ein grosses Gewicht. In der Antwort hätte ich darum mehr erwartet, als die Aussage, dass die Frage bezüglich Befangenheit in der ersten Jury-Sit-



zung geprüft wurde, wobei keine Befangenheit festgestellt wurde. Wenn jemand Vorsitzende einer Geschäftsleitung war, gibt es aus meiner Sicht zwei Gründe für Befangenheit. Entweder war man mit Leib und Seele bei dieser Firma; dann bleibt auch nach einem Wechsel das Herz bei der Firma. Oder es handelte sich um einen katastrophalen Abgang; man wurde mit Schimpf und Schande weggeschickt und will dieser Firma eins auswischen. In einer Leitungsfunktion sind Emotionen im Spiel, die einen Einfluss haben. Nimmt genau diese Firma am Wettbewerb teil, halte ich eine Ausstandspflicht für richtig, ausser es wird so aufgegleist, dass die Einzelperson keinen Einfluss nehmen kann. Dazu wurde in der Antwort nichts festgehalten, man kann nur spekulieren. Die Antwort hinterlässt kein gutes Gefühl.

Stephan Iten (SVP): Mich persönlich traf, dass unsere Fragen einiges länger sind als die Antworten. Als STR Richard Wolff damals die Fristerstreckung verlangte, sagte er, dass er eine gute Lösung hat – auch für den MIV. Dann kam die Weisung und darin sahen wir, wie das Projekt ausgeschrieben wurde. Erstens wollte man eine Einschränkung des MIV und zweitens die Beseitigung der sieben, nicht sechs, Abbieger. Die Weisung zeigte auch auf, wo die Umleitungen durchführen werden. Niemand widersprach, weil man wusste, dass ich recht habe. Jetzt soll ein Verkehrsmanagement folgen; es wurde noch nicht erstellt. Bei so hohen Projektierungskosten wurde kein Verkehrsmanagement erarbeitet. Trotzdem sagt Hans Jörg Käppeli (SP), dass das Projekt überzeugt. Wenn es der Kanton anfechten wird, werden wir wohl noch intervenieren. Aber wie kann ein Projekt überzeugen, gerade wenn es um die Verkehrslast beim Heimplatz geht und wenn noch kein Verkehrsmanagement erstellt wurde? Man erkennt, wie gearbeitet wurde: in erster Linie gegen den MIV. Dann stellte man fest, dass noch der Kanton berücksichtigt und das Verkehrsmanagement erarbeitet werden muss. Viel Geld für nichts wurde in die Projektierung und in Ausschreibungen gesteckt. Wir werden es sehen: Der Kanton wird das nicht bewilligen können in der vorliegenden Form. Das zeigen auch die Interpellationsantworten. Wir haben ein Projekt, das gut aussieht. Aber das ganze Rundherum wurde nicht berücksichtigt. Das Auto kann nicht aus der Stadt verbannt werden. Die Massnahmen werden zu Stau führen.

Yasmine Bourgeois (FDP): Die Leistungsfähigkeit ist besser, wenn nur noch geradeaus gefahren werden kann und wenn alle Autos wegfallen, die eigentlich dort abbiegen wollen und einen anderen Weg suchen müssen. Es sind drei Kantonsstrassen, die sich dort kreuzen und den Verkehr bringen, der durch die Stadt fahren muss. Die Bevölkerung weiss, dass der Verkehr keine Ausweichmöglichkeiten hat, dass die Kapazität in allen anderen Strassen erreicht ist, dass es keine Ausweichrouten gibt und dass der Verkehr nachher durch das Quartier fahren muss. Darum bildete sich Widerstand in der Bevölkerung, die sich in der «Interessengemeinschaft Schleichverkehr» formierte.

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

STR Richard Wolff: Ich würde gerne die SVP und die FDP vom Projekt und von der Verkehrspolitik überzeugen. Die Verkehrspolitik ist eine Stadtentwicklungspolitik und eine Politik, die öffentliche Räume aufwerten will. Beim Platz vor dem Kunsthaus geht es



um einen Platz von internationaler Bedeutung, wo ein Museum entsteht, das weltweite Ausstrahlungskraft haben wird. Wir haben einen grossen Freiraum, wir haben die Bedürfnisse von Velofahrenden, Fussgängerinnen und Fussgängern und es gibt Leute, die das Schauspielhaus besuchen und sich über das zu schmale Trottoir beschweren. Es gibt also sehr viel mehr Bedürfnisse, als das eine, das stets aufgeführt wird. Monothematisch sprechen Sie nur noch über das Auto, wenn es um Verkehr geht. Verkehr umfasst auch das Velo, der öffentliche Verkehr und Fussgänger. Dass das jedes Mal betont werden muss, ist langweilig. Wir müssen zusammen dafür sorgen, wie die wachsende Stadt, die internationale Bedeutung haben will, mehr Menschen und Touristinnen und Touristen haben kann und eine attraktive Stadt ist. Dass es uns bisher gelang, eine attraktive Stadt zu sein, zeigt den Erfolg von Zürich. Diese Richtung müssen wir weiterhin beschreiten. Ich bin froh, dass wenigstens die linke Seite grossmehrheitlich hinter diesem Projekt steht. Das zeigt, dass wir wahrscheinlich eine Mehrheit der Bevölkerung hinter uns haben. Die Bevölkerung besteht nicht nur aus Autofahrenden. Sie besteht aus Menschen, die die Stadt auf vielfältige Art und Weise nutzen. Wenn man Ihren Argumenten folgen und uns einige Jahrzehnte zurückversetzen würden, dann hätten wir nie eine verkehrsfreie Bahnhofstrasse oder ein verkehrsfreies Limmatquai erreicht. Wenn der Verkehr fürs Auto maximiert werden soll, geht das alles nicht. Unter dieser Voraussetzung wäre auch dieses Projekt falsch, da stimme ich Ihnen zu. Aber das Projekt ist nicht dafür gedacht. Mit ihm sollen durchgehende und sichere Velorouten und Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen, der öffentliche Verkehr soll sicher bewältigt werden und die Autos sollen durchfahren können. Die Unterstellung, dass wir das Auto vollständig verbannen wollen, bringt Sie immer wieder auf die falsche Fährte. Sie kommen immer wieder in denselben Sog und unterstellen mir, dass ich das Auto aus der Stadt verbannen will. Ich fahre auch Auto in der Stadt. Ich war Taxifahrer in Zürich. Ich fahre gerne Auto, tue dies aber bewusst und bin nicht auf sieben Linksabbieger auf dem Heimplatz angewiesen. Ich komme auch so zum Ziel. Die Diskussionen sind eindimensional und darum jedes Mal so langweilig. Es ist kein Beitrag zu einer konstruktiven Stadtentwicklungspolitik. Sie müssen Abstriche machen und können nicht weiterhin auf das Primat des Automobils beharren – dieses ist vorbei. Sie müssen das jetzt nachvollziehen und sich an einer Verkehrspolitik beteiligen, die wir vielleicht sogar im Konsens weitertreiben können. Wenn dies nicht im Konsens erfolgt, dann mit einer Zweidrittelmehrheit, über die wir für diese Art von Verkehrspolitik verfügen.

Martina Zürcher (FDP): Der Freisinn fordere das Primat des Automobils und wisse nicht, dass es öffentlichen Verkehr gebe. Wenn ich richtig rechne, ist der ÖV in der Stadt seit 27 Jahren ununterbrochen in freisinniger Hand. In dieser Zeit entwickelte er sich wundervoll, es wurden immer wieder neue Traminien gebaut, jedes Jahr gibt es mehr Passagiere und das Tram ist das beliebteste Verkehrsmittel in der Stadt.

Yasmine Bourgeois (FDP): Es geht uns nicht um das Primat des Autos. Aber Ihr seid jeweils dafür, dass die Stadt ruhig bleibt und dass die Bevölkerung vor Lärm geschützt wird. Genau das wollen wir. Wenn sich der grosse Autoverkehr ins Quartier verlagert, leidet die Quartierbevölkerung unter dem Lärm. Wollt Ihr das? Ihr wollt lieber die Velos auf der Hauptstrasse und die Autos in den Quartieren? Das ist nicht das, was Ihr eigentlich wollt. Uns geht es darum, nicht um das Primat des Autos.



Johann Widmer (SVP): Ich gehe nicht auf die Autodiskussion ein, weil es ein ideologisches Problem ist. Diese Ratsseite will gerne zurück ins Jahr 1820, als wir einige Pferde auf der Strasse hatten, man ein paar Häschen streicheln konnte und es ganz viele Krankheiten in der Stadt gab. Das wollt ihr: Zurück zu den «Neg...» wie heisst dieses Ding schon wieder? Was ihr wollt, geht überhaupt nicht. Wir sind im Jahr 2020. In der Stadt gibt es einen Verkehrsmix und ihr macht nichts anderes, als permanent gegen das Auto zu sein und das Auto noch mehr abzuschaffen. Dies ist ein erklärtes Ziel von euch, ein ideologisches erklärtes Ziel. Dies hat nichts damit zu tun, dass wir immer wieder damit kommen, wie das STR Richard Wolff gemeint hat. Ihr wisst ganz genau, dass ihr das Auto aus der Stadt verbannen wollt. Dann legt doch Stacheldraht aus und macht Mauern. Mauert die Stadt doch zu, dann kommt kein Auto mehr hinein, ausser vielleicht ich mit meinem Range Rover. Das ist das Problem. Ihr treibt hier ein ideologisches Ziel vorwärts. Wenn ihr Pferde und solches Zeugs wollt, dann schafft doch alles ab. Dann legt doch aber gleich auch das Tram still, verschrottet die Velos und schafft euch Pferde an.

Samuel Balsiger (SVP): STR Richard Wolff hat recht: Es ist langweilig, dass wir in der Verkehrsfrage immer wieder um das gleiche Thema streiten und dass die Fronten verdichtet sind. Das ist ein Problem, weil die linke Seite die Autofahrer vergisst. Es sind 120 000 bis 130 000 Autos in der Stadt angemeldet. Vermutlich sind viele Leute dabei, die nicht wählen können, die einen ausländischen Pass haben und ihre Stimme bei den Abstimmungen und Wahlen nicht geben können. Es ist eine grosse Masse von Menschen, die sich ein Auto wünscht und die ihre Parkplatzmöglichkeiten und Verwendungsmöglichkeiten für die Autos kennen. Wenn die linke Seite freundlicher gegenüber den Autofahrern wäre, könnte das gemacht werden, was sich STR Richard Wolff wünscht: Wir könnten zusammen konstruktive Politik machen.

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat