



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 150. Ratssitzung vom 9. Juni 2021

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nr. 2019/368 und 2019/369

4045. 2019/368

Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

Erhöhung des Verkehrsflusses auf den Hauptenfall- und den Ausfallachsen

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2019/368 und 2019/369.

Susanne Brunner (SVP) begründet die Postulate GR Nr. 2019/368 (vergleiche Beschluss-Nr. 1612/2019) und GR Nr. 2019/369 (vergleiche Beschluss-Nr. 1613/2019): *Mobilität schafft Wohlstand. Es ist wichtig, dass wir uns diesen Grundsatz vor Augen führen. Denn häufig betreffen unsere Debatten in der Verkehrspolitik in diesem Rat eine spezielle Kreuzung, einen einzelnen Platz, bestimmte Parkplätze in einer bestimmten Zone oder einen bestimmten Veloweg. Wir müssen aber auch an das Gesamte denken. Mobilität schafft Wohlstand. Städte konnten sich dort entwickeln, wo geografische Voraussetzungen Mobilität früh ermöglichten. So entstanden Städte an Flüssen oder Seen oder dort, wo sich Handelsrouten kreuzten. Arbeitsteilung ist Spezialisierung und verlangt Mobilität – Handel verlangt Mobilität. Die Stadt Zürich ist heute das Wirtschaftszentrum des Kantons. Zusammen mit der Agglomeration Zürich ist sie das Wirtschaftszentrum der Schweiz. Es ist kein Zufall, dass das Wirtschaftszentrum den grössten Flughafen unseres Lands beherbergt. In der Stadt wird jedoch seit vielen Jahren Verkehrspolitik gegen einen Verkehrsträger gemacht. Bald debattieren wir den Masterplan gegen einen bestimmten Verkehrsträger – gegen das Auto. Der Stadtrat und die links-grüne Mehrheit im Rat arbeiten kontinuierlich daran, den Autofahrern die Mobilität wegzunehmen. Die Zahlen sind eindrücklich. Vom Jahr 2000 bis ins Jahr 2015 nahm der Autoverkehr von 40 auf 25 Prozent ab. Der öffentliche Verkehr nahm von 30 auf 41 Prozent zu. Der Veloverkehr verdoppelte sich von 4 auf 8 Prozent. Das sind Zahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015. Neuer Zahlen gibt es noch nicht. Die Zahlen betreffen den Modalsplit in der Stadt. Weil sie aber nicht von sich selbst lebt, ist es relevant, wie gut die Mobilität im Verkehrsnetz mit dem Umland funktioniert. Seit der Einführung der Zürcher S-Bahn im Jahr 1990 wuchs das S-Bahn-Netz stark und wurde zu einem wichtigen Verkehrsträger für die Stadt als Wirtschaftsstandort. Weitere Ausbauschritte sind geplant, unter anderem das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Auch das innerstädtische Netz der öffentlichen Verkehrsmittel wurde in den letzten dreissig Jahren ausgebaut. Das ist richtig und gut. Es ist auch richtig, wenn wir das Netz weiterhin ausbauen. Was taten wir in der Stadt Zürich in dieser Zeit für den Autoverkehr? Überhaupt nichts. Nur Bund und Kanton kümmern sich um den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dort weiss man um den volkswirtschaftlichen Nutzen des Autoverkehrs. Die beiden Postulate richten sich darum gegen die geistige Enge der rot-grünen Verkehrspolitik. So richtig es*

ist, den öffentlichen Verkehr auszubauen und sicheres Velofahren zu ermöglichen, so falsch ist es, wenn ein Verkehrsträger stigmatisiert und schrittweise aus der Stadt weggeplant wird. Der MIV ist ein wichtiger Verkehrsträger in der Stadt. Er leistet einen wichtigen Beitrag an den Wohlstand der Stadt – als Gewerbeverkehr, als Pendelverkehr, als Einkaufsverkehr von Stadtzürchern und Leuten aus der ganzen Schweiz, als Kulturverkehr, als Freizeitverkehr. Es ist falsch zu meinen, die Stadt könne ihr Wohlstandsniveau und ihre Steuereinnahmen behalten, wenn sie einen Teil der Bevölkerung stets mit Nadelstichen quält und mit Nachteilen belegt. Für die Leute ausserhalb der Stadt gilt das umso mehr. Zürich wird von ihnen vermehrt buchstäblich links liegengelassen. Das Postulat GR Nr. 2019/386 fordert darum, den Verkehrsfluss auf Haupteinfall- und Ausfallsachsen zu erhöhen. Das zweite Postulat GR Nr. 2019/389 will verhindern, dass auf Hauptverkehrsachsen Temporeduktionen eingeführt werden. Bereits eingeführte Tempo-30-Abschnitte auf Hauptverkehrsachsen sind rückgängig zu machen. Beide Vorstösse wollen den Verkehrsfluss erhöhen. Lärmschutz ist wichtig. Ihn erreicht man mit entsprechenden Strassenbelägen und intelligenten Entscheidungen. Mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen bewirken Sie das Gegenteil: Der Verkehr kommt zurück in die Quartiere, was nicht das Ziel sein kann. Die Funktion von Hauptverkehrsachsen ist es, den Verkehr zu bündeln. Der Verkehr muss auf ihnen fliessen können. Natürlich ist die Lärmbelastung entlang von Hauptverkehrsachsen höher als in den Quartieren. Aber wenn Sie auf Hauptverkehrsachsen Temporeduktionen einführen, führt das zu Umwegfahrten in den Quartieren und den Wegfall der Kanalisierung des Verkehrs. Wenn Ihnen also Tempo-30-Zonen in den Quartieren tatsächlich am Herz liegen, dann müssen Sie auf den Hauptverkehrsachsen dafür sorgen, dass der Verkehr dort zügig fliesst. Wenn Ihnen diese Gründe nicht ausreichen, dann habe ich noch zwei weitere. Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen führt zu mehr Schadstoffausstoss und Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen führt dazu, dass Trams und Busse verlangsamt werden. Die VBZ wird langsamer und teurer, wie wir am Beispiel der Buslinie 38 sehen. Die Linie 38 droht Opfer von Tempo 30 zu werden. Die links-grüne Verkehrspolitik führt dazu, dass der öffentliche Verkehr weniger leistungsfähig und gleichzeitig teurer wird oder dass sogar einzelne Linien eingestellt werden müssen. Ich bin gespannt darauf, wie Sie das ihren Wählern erklären wollen. Mit der Politik gegen das Auto leidet also das Gesamtverkehrssystem – es wird schlechter. Es ist nicht ein abstraktes System, das leidet. Es sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich, Pendler, Gewerbler, Sportfans und Leute, die in der Stadt einkaufen, ins Kino oder ins Restaurant gehen wollen. Wenn ich die Verkehrspolitik der rot-grünen Parteien in den letzten zwanzig Jahren betrachte, dann sehen wir, das Links-Grün den Traum eines Zürichs als Insel des Langsamverkehrs träumt. Wir befinden uns auf dem besten Weg dorthin. Wir werden jedoch in einem Albtraum aufwachen. Wir müssen die schädliche Entwicklung stoppen; sichern Sie zusammen mit der SVP-Fraktion den Wohlstand der Stadt.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: *Das primäre Ziel der Verkehrssteuerung ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Ein zweites Ziel ist der koordinierte Verkehrsablauf, damit eine Überlastung in der Stadt vermieden werden kann. Zu- und Abfluss werden darum aufgrund*

der aktuellen Verkehrslage gesteuert. Wo es mit diesen Zielen vereinbar und zweckmässig ist, ermöglicht die DAV mit der Verkehrssteuerung grüne Wellen. Sie können je nach Örtlichkeit bis zu zehn Lichtsignalanlagen umfassen und sind ebenfalls auf die aktuelle Verkehrslage abgestimmt. Sie werden so betrieben, dass ein optimaler Verkehrsfluss aufgrund der aktuellen Verkehrslage entsteht. Die Verkehrssteuerung der Stadt ist damit bereits heute auf einen möglichst guten Verkehrsfluss eingestellt. Dabei berücksichtigt wird eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, der einen wesentlichen Beitrag leistet, dass möglichst viele Menschen möglichst rasch an ihr Ziel kommen. Ein Verzicht auf die bewährten Grundsätze würde zu grossen Nachteilen führen und keinen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen. Vor diesem Hintergrund bitte ich Sie, den Vorstoss abzulehnen. Im nächsten Postulat geht es um den Verzicht von Temporeduktionen auf Durchgangs- und Hauptverkehrsachsen. Auch das Postulat lehnt der Stadtrat ab. Geschwindigkeitsreduktionen sind eine wichtige Massnahme zum Lärmschutz und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In Bezug auf die Postulatsbegründung halten unsere Fachleute fest, dass Tempo 30 keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss hat. Die Gefahr sinkt mit der Durchfahrtsgeschwindigkeit. Dafür verringern sich aber auch die Abstände zwischen den einzelnen Fahrzeugen. Auf offenen Strecken führt Tempo 30 auch zu keinen Leistungseinbussen. Die Kantonsverfassung wird also damit nicht verletzt. Wir informieren das kantonale Amt für Verkehr über Geschwindigkeitsreduktionen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung. Ich möchte daran erinnern, dass das Bundesgericht im Jahr 2018 die Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der angefochtenen Tempo-30-Anordnung in der Stadt Zürich bestätigte. Das höchste Schweizer Gericht hielt zur beurteilten Strecke fest, dass weder Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit verkehrsorientierter Strassen noch unerwünschter Ausweichverkehr zu befürchten sind. Für den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit muss es auch künftig möglich sein, auf Hauptverkehrsachsen die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Weitere Wortmeldungen:

Pascal Lamprecht (SP): Selbst wenn der Lärm, die Schadstoffemissionen und die Sicherheit weggelassen werden, müsste unendlich viel Platz für diese Mittel geschaffen werden. Das Ziel, eine effiziente Abwicklung für Gewerbebetreibende zu fördern, teilen wird. Aber eine grüne Welle zieht eine Blechlawine nach sich. Eure Mittel, die grünen Wellen und Temporegimes, sind nicht nur zu simpel, sondern bewirken Gegenteiliges: Flaschenhälse und somit Stillstand statt Mobilität. In diesem Zusammenhang ist vielmehr entscheidend, dass der Gesamtverkehr fliessender zirkulieren kann. Dieses Anliegen teilen wir. Wichtig dabei ist, dass die Knoten nicht nur im Stadtinneren, sondern auch an den Stadträndern gut umgesetzt werden, damit es im Stadtinneren nicht kollabiert. Weniger Individualverkehr – vor allem weniger Spass-, Touristen- oder Bequemlichkeitsverkehr – hilft einer fliessenden Abwicklung des Gewerbeverkehrs enorm. Bei allem gutwilligen Verständnis, dass es für gewisse Mitmenschen reizvoll sein kann mit Vollgas ohne Rotlicht in die Stadt zu rasen, funktioniert das nur, wenn keine anderen Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse sind. Eure Mittel sind ein Bärenmittel für den flüssigen Verkehr und den Gewerbeverkehr.

Peter Anderegg (EVP) stellt folgenden Textänderungsantrag: Auf der Hauptachse soll

4 / 5

der Verkehr fliessen. Sie dienen auch dazu, dass der Verkehr in die Stadt hinein und aus ihr hinaus möglichst rationell und effizient abgewickelt werden kann. Eine optimale Verkehrsführung ermöglicht einen raschen Abfluss des Verkehrs. Die Frage ist, ob der Verkehrsfluss nicht bereits optimal ist und ob er überhaupt optimiert werden kann. Die Abklärung dieser Frage wäre interessant und wir würden darum das Postulat unterstützen. Es ist aber wichtig, dass eine allfällige Optimierung keinen Nachteil für den öffentlichen Verkehr darstellt. Darum beantragen wir als Textänderung die Ergänzung am Schluss «ohne die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren». Diese Textänderung ist uns wichtig. Wenn sie nicht angenommen wird, lehnen wir das Postulat ab.

Sven Sobernheim (GLP): *Etwas Erfreuliches nehme ich aus dieser Debatte mit. Die SVP sagte, dass es wichtig und richtig ist, dass wir in dieser Stadt den öffentlichen Verkehr ausbauen. Ich nehme daher an, dass das Referendum gegen das Tram Zürich-West und das Referendum gegen die Limmattalbahn Versehen waren.*

Susanne Brunner (SVP) *ist mit der Textänderung einverstanden: Wir nehmen die Textänderung an.*

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird aufgefordert, den Verkehrsfluss auf Haupteinfall- und Ausfallsachsen zu erhöhen. Dies soll mit vermehrtem Einrichten von so genannten «grünen Wellen» erreicht werden. Zusätzlich soll die Verkehrsflusssteuerung erhöht werden, ohne die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren.

Das geänderte Postulat wird mit 33 gegen 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

4046. 2019/369

Postulat der SVP-Fraktion vom 04.09.2019:

Verzicht auf Temporeduktionen auf Durchgangs- und Hauptverkehrsachsen

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/368, Beschluss-Nr. 4045/2021.

Susanne Brunner (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1613/2019).

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 28 gegen 78 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

5 / 5

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat