

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 196. Ratssitzung vom 27. November 2013

4516. 2013/288

Postulat von Marc Bourgeois (FDP) und Tamara Lauber (FDP) vom 21.08.2013: Sistierung der verkehrsgestaltenden Tiefbauprojekte entlang der Achse Stadt- grenze Witikon-Kunsthhaus

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

***Marc Bourgeois (FDP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 4172/2013): Witikon ist geographisch isoliert und besitzt eine bedeutende Haupteinfallsachse. Witikon bietet kaum alternative Routen in die Stadt an und besitzt kaum alternative Anbindungen an einen S-Bahnhof. Die Situation hat sich in den vergangenen Jahren für den motorisierten Individualverkehr verschlechtert. Jede Haltestelle zwischen der Stadtgrenze und dem Pfauen wird entweder zur Kapthaltestelle oder zu einer Haltestelle, an der der motorisierte Individualverkehr den öffentlichen Verkehr nicht überholen kann. Das ist eine destruktive Verkehrspolitik, die niemandem nützt. Diese Verkehrspolitik wird durch Vorstösse aus dem Parlament ergänzt. Wir befürchten, dass es sich hierbei um ein Referenzprojekt handelt, das als Muster für künftige Umgestaltungen von Einfallsachsen dienen soll. Es gibt zwei Studien zu den städtischen Vermessungen, die offenbar geheim gehalten werden. Wenn der motorisierte Individualverkehr hinter dem öffentlichen Verkehr fahren muss und an den Lichtsignalen benachteiligt wird, hat er eine längere Fahrtzeit, als wenn er parallel zum öffentlichen Verkehr fahren könnte. Zu diesen Massnahmen gehört auch eine Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Einfallsachse nach Witikon. Durchschnittliche Bürger werden nicht auf die Idee kommen, dass dort eine Tempo-30-Zone geschaffen werden soll und werden nicht dagegen vorgehen. Damit werden die Bürger getäuscht. Wir werden mit rechtlichen Schritten dagegen vorgehen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt, dies wird in Kauf genommen, solange der motorisierte Individualverkehr ebenfalls verlangsamt wird. Darunter leidet auch die Fahrplanstabilität. Der Stau führt zu Lärm- und Abgasen. Diese Politik ist nicht umweltfreundlich und demokratiepolitisch untragbar.*

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

***STR Ruth Genner:** Die Fahrtzeiten werden sich nicht verlängern. Kapthaltestellen gibt es an der Strecke bereits. Für den Autoverkehr wird sich an zwei Haltestellen nichts ändern. An den anderen beiden Haltestellen gibt es zwar keine Kapthaltestellen, aber*

so viel Fussgängerverkehr, dass die Autos anhalten müssen. Am Römerhof sind die Haltestellen nicht barrierefrei. Die Perrons am Klusplatz sind sehr schmal, zu Spitzenzeiten sind die Perrons überfüllt. Für eine behindertengerechte Ausgestaltung werden die Kanten teilweise neu angeordnet. Für den Autoverkehr ändert sich nicht viel, die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird jedoch verbessert. Davon profitieren vor allem Schülerinnen und Schüler. Die Mischverkehrsflächen verändern die Fahrtzeiten nicht. Der Mischverkehr entsteht durch die Anordnung der Kapthaltestelle. In der Enge und in Wollishofen ist dieser Mischverkehr bereits implementiert und hat keinen Einfluss auf die Fahrtzeiten. Die Tempo-30-Zonen müssen ausgeschrieben werden, jedoch übernimmt dies das Polizeidepartement. Wir hatten Ihnen angeboten, dass Sie ins Tiefbauamt kommen können und wir Ihnen die Studie präsentieren. Die Studie wurde von Verkehrsingenieuren für Verkehrsingenieure erstellt. Fachfremde werden die Studie nicht genügend verstehen. Wir geben keine Materialien heraus, solange wir uns im Entscheidungsfindungsprozess befinden. Wir arbeiten an einer Lösung für alle Verkehrsteilnehmer.

Weitere Wortmeldungen:

Roland Scheck (SVP): Durch die Reduktion der Kapazität der Hauptverkehrsachse wird eine Verlagerung des Verkehrs in die Quartiere provoziert. Damit produziert man absichtlich Schleichverkehr. Mit punktuellen Massnahmen wird der Verkehr weiter schikaniert. Ein Netz von leistungsfähigen Hauptverkehrsachsen ist für eine Stadt sehr wichtig. Wir würden alle von einem ausgewogenen Verkehrskonzept profitieren.

Martin Luchsinger (GLP): Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer werden in dieser Motion gegeneinander ausgespielt. Ich fahre die Strecke täglich und habe mir anfangs auch Sorgen gemacht. Die anfänglich beobachtbaren Effekte wurden nach zwei Wochen unspürbar. Ich bin für gute Verbindungen beim öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll auch in Witikon gefördert werden. Auch ältere Menschen profitieren von der erhöhten Barrierefreiheit. Ich danke für die Beantwortung der schriftlichen Anfrage.

Karin Weyermann (CVP): An der Versammlung des Quartiervereins wurde die Verkehrsführung ausführlich diskutiert. Im Quartierverein wurden nicht die Kapthaltestellen kritisiert, sondern der Mischverkehr. Der Mischverkehr beschränkt sich auf die Haltestellen und den Zufahrtsbereich. Die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs funktionieren gut. Der negative Einfluss der Kapthaltestelle Hölderlinstrasse ist momentan nicht spürbar. Witikon ist nicht gut an die Stadt angeschlossen, dieses Problem wird jedoch hiermit nicht gelöst.

Helen Glaser (SP): Die Projekte sind aufeinander abgestimmt, es gibt einen gestaffelten Zeitplan. Lediglich am Römerhof wird es ein bisschen mehr Stau geben. Es wird weder für den motorisierten Individualverkehr, noch für den öffentlichen Verkehr zu Verschlechterungen kommen.

3 / 3

Tamara Lauber (FDP): *Witikon ist das einzige Stadtquartier in der ganzen Schweiz, das keine direkte Anbindung im öffentlichen Verkehr an die Stadt besitzt. Witikon fordert seit Jahren eine direkte Busverbindung. Wir als FDP haben sehr viele Einwendungen zu den jeweiligen Projekten eingereicht. Es handelt sich von unserer Seite her nicht um Wahlpropaganda. Unser Postulat kann wirklich etwas bewegen und nützt der Bevölkerung von Witikon. Die Verkehrsplanung hat Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs.*

Markus Knauss (Grüne): *Es gab einmal eine Motion der CVP, die eine direkte Buslinie von Witikon ins Stadtzentrum wünschte. Diese wurde von der FDP und SVP abgelehnt. Die Umgestaltung wurde von der Stadträtin Ruth Genner ausführlich begründet. Die Befürworter des Postulats widersprechen sich teilweise. Die VBZ hat den Auftrag, die Haltestellen behindertengerecht zu gestalten. Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet bleiben. Dies geschieht nicht zulasten des Autoverkehrs.*

Marc Bourgeois (FDP): *Auch für Nutzer des öffentlichen Verkehrs müsste ersichtlich sein, dass Autos den öffentlichen Verkehr nicht überholen können. Es geht um die Summe der Massnahmen, die nicht mehr tragbar ist. Ich wurde nicht eingeladen, mir die Studie anzuschauen. In der Planaufgabe müsste die Tempo-30-Zone erwähnt werden, dies ist nicht der Fall. Es ist inakzeptabel wie die Bürgerinnen und Bürger getäuscht werden.*

Das Postulat wird mit 39 gegen 75 Stimmen abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat