



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 128. Ratssitzung vom 15. Januar 2025

4189. 2024/77

**Postulat der SVP-, FDP- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 28.02.2024:
Wiedereinführung der Durchfahrt auf der Langstrasse im Bereich der
Brauerstrasse/Militärstrasse mittels einer intelligenten Signalsteuerung**

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

Stephan Iten (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2885/2024): Seit einem Jahr gibt es auf der Langstrasse im Bereich der Brauerstrasse/Militärstrasse ein riesiges Verkehrschaos, weil jemand – ohne Not – das Gefühl hatte, die Langstrasse tagsüber auf einer Strecke von 50 Metern autofrei machen zu müssen. Dies geschah in einem nicht zu Ende gedachten Schnellschuss. Für das Projekt wurde viel Geld ausgegeben, aber man schaffte es nicht, eine Stromleitung einzuplanen und zu verlegen. Das Fahrverbot ist stattdessen komplett unverständlich und unübersichtlich signalisiert. Das Ergebnis sind lange Umwegfahrten und Staus, die mit den Netto-Null-Zielen der Stadt Zürich nicht vereinbar sind, sowie eine Bussenflut mit Akku-Blitzkästen. Man sieht, dass das Pilotprojekt «Zürich autofrei» komplett gescheitert ist. Deshalb soll der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden. Der Öffentliche Verkehr (ÖV) soll auf diesem Abschnitt priorisiert werden, wie das vorher bereits der Fall war. Es soll auch auf den teuren, gefährlichen und unnötigen Velobalkon verzichtet werden, dafür sollen die Busspur wieder markiert und der Abschnitt für alle Verkehrsteilnehmer freigegeben werden.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Verkehrsteilnehmer*innen brauchen bei allen Verkehrsregimeänderungen eine Eingewöhnungszeit, um die neue Verkehrssituation wahrzunehmen. Im vorliegenden Fall ist das nicht anders. Die hohe Anzahl Bussen an der Langstrasse zeigt im Gegenteil, dass das neue Verkehrsregime unüblich ist und trotz der Eingewöhnungszeit viele Missachtungen passieren. Deshalb prüft die Dienstabteilung Verkehr (DAV) derzeit Optimierungen bei der Signalisation, die die Einhaltung des neuen Fahrverbots tagsüber unterstützen. In der Budgetdebatte vom 12. Dezember 2024 haben Sie mit der Überweisung des geänderten Postulats GR Nr. 2024/554 angeregt, die automatische Kontrollanlage wieder in Betrieb zu nehmen und ein durchgehendes Fahrverbot zu prüfen. Damit haben Sie das Verkehrsregime nicht nur bestätigt, sondern eine Ausweitung in Betracht



gezogen. Weil das bestehende Verkehrsregime mit dem Postulat grundsätzlich hinterfragt wird, möchte ich in Erinnerung rufen, dass die Langstrasse im Abschnitt Schöneegg bis Badenerstrasse gemäss Richtplan eine nicht klassierte Strasse ist. Damit hat sie eine reine Feinerschlussfunktion. Die durch das neue Verkehrsregime ausgelöste Verkehrslenkung über die Schönegg-, Feld- und Hohlstrasse respektive über die Ankerstrasse und Kanonengasse entspricht dem Richtplan, weil es sich um regionale Verbindungsstrassen oder eine kommunale Sammelstrasse handelt. Eine Verkehrslenkung über die Langstrasse entspricht nicht den Richtplanvorgaben und ist nicht anzustreben.

Weitere Wortmeldungen:

Sandro Gähler (SP): Die Kanonengasse und Ankerstrasse sind im überkommunalen Richtplan. Diesen kann die Stadt nicht selbst anpassen. Es braucht eine Zustimmung des Kantons. Die Langstrasse ist als Velohauptroute klassiert. Ausserdem ist die Begründung falsch, dass es sich nur um 50 Meter Veloroute handle. Diese 50 Meter Fahrverbot sorgen dafür, dass die gesamten 700 Meter der Langstrasse von der Badenerstrasse bis zur Lagerstrasse deutlich weniger Autoverkehr aufweisen und somit eine deutlich bessere Veloverbindung sind als ohne dieses Fahrverbot. Auf dem Weg hierhin habe ich gezählt, an wie vielen Fahrverbotsschildern man vorbeifährt. Von der Lagerstrasse her sind es zwei. Von der Badenerstrasse her sind es ein Sackgasse- und vier Fahrverbotsschilder. Wer vier bis fünf Schilder nicht sieht, dem kann ich auch nicht helfen.

Carla Reinhard (GLP): Die Haltung der GLP zur umstrittenen Verkehrssituation legen wir bereits in der Budgetsitzung dar. Die GLP ist dagegen, das System ganz zurückzubauen, wie es das Postulat vorschlägt. Aber wir sehen, dass es Verbesserungen bei der Signalisation braucht, damit das Fahrverbot besser verständlich ist. Wir lehnen das Postulat ab, aber hoffen auf eine allgemeine Verbesserung der Situation.

Michael Schmid (AL): Mir ist dieses Verkehrschaos nicht aufgefallen. Mit dem Velo ist es inzwischen eben kein Verkehrschaos mehr. Es lässt sich auf dieser Verbindung endlich angenehm fahren. Das Lesen der Signalisation überschreitet vielleicht die kognitiven Fähigkeiten gewisser Personen. Ich habe mich schon in der Budgetdebatte anlässlich unseres Postulats GR Nr. 2024/554 dafür ausgesprochen, die Signalisation so zu vereinfachen, dass sie immer gilt. Ich sehe, dass Autos nicht nur an der Langstrasse, sondern auch am Limmatquai oder an der Stadelhoferstrasse das Fahrverbot missachten oder auf Güterumschlagsflächen parkieren, um sich die Gebühren in einem Parkhaus zu sparen. Es scheint, dass jene, die im Auto sitzen, sich nicht stärker an die Verkehrsregeln halten als jene, die mit einem anderen Verkehrsmittel unterwegs sind.

Reis Luzhnica (SP): Die autoarme Langstrasse führt zu mehr Wohnqualität an einer dicht bewohnten und nonstop befahrenen Strasse. Das Tagfahrverbot mag vielleicht nicht intuitiv sein. Aber nur weil etwas nicht intuitiv ist, bedeutet das nicht, dass man nichts daran ändern muss. Wenn man alles, was intuitiv ist, nicht ändern würde, würde man auch nie Fortschritte machen. Was es hingegen an der Langstrasse sicher braucht,



3 / 3

ist eine bessere und digitale Signalisation. Auch wenn ich der Meinung bin, dass es so viele Schilder hat, dass man es sehen müsste. Zudem wurde es in den Medien oft erwähnt. 70,5 Prozent der Bevölkerung haben sich für mehr und sicherere Velowege ausgesprochen. Eine konsequente Schlussfolgerung daraus ist die Umsetzung der autoarmen Langstrasse. Durch das jahrelange Vorbeipolitisieren an den Bedürfnissen der Leute werdet ihr Bürgerliche bei den nächsten Wahlen noch mehr Stimmen verlieren.

Stephan Iten (SVP): *Wir haben einen Anti-Stau-Artikel. Theoretisch müsste STR Karin Rykart alles wieder zurückbauen, weil das Verkehrsregime gescheitert ist. Wenn STR Karin Rykart sagt, dieses Stück Strasse sei nur für die Feinverteilung, soll sie mir erklären, weshalb der Bus dort durchfahren muss. Ich habe mehrfach gehört, alle Autofahrer seien dumm. Wenn ein Autofahrer vier Tafeln übersieht, ist er dumm. Wenn ein Velofahrer fünf Tafeln übersieht, rebelliert er oder sorgt dafür, dass es legalisiert wird. Wenn man alle Velofahrer so in die Pflicht nehmen würde wie die Autofahrer, könnten wir gerne reden. Die Wohnqualität wurde auf einem Abschnitt von 50 Metern verbessert, Reis Luzhnica (SP). Der Verkehr wird aber umgeleitet. Da sprechen wir von ungefähr 1,6 Kilometern Verkehrsverlagerung. Dort werden mehr Leute belastet. Ist es das Ziel, die Bevölkerung auf 50 Metern zu entlasten, aber auf 1,6 Kilometer zusätzlich zu belasten? Sind die Umwegfahrten umweltfreundlich und entsprechen den Netto-Null-Zielen oder geht es einfach nur darum, Autofahrer zu schikanieren. Eines Tages wird die Bevölkerung das schon ändern. Dann haben wir viel zu tun, weil ihr so viel verbockt habt.*

Das Postulat wird mit 40 gegen 69 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat