

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

2849. 2019/24

Weisung vom 23.01.2019:

Dringliche Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen betreffend verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneeggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Motion verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet, unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneeggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, wird Kenntnis genommen.
2. Die dringliche Motion, GR Nr. 2016/405, der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen vom 23. November 2016 betreffend verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet, unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneeggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, wird als erledigt abgeschrieben.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit:

Markus Knauss (Grüne): *Im Jahr 2016 reichten die Fraktionen der SP, Grüne und GLP eine Motion ein, weil wir der Meinung waren, dass im Langstrassengebiet viele Planungen im Gange sind, die unkoordiniert sind und teilweise in die falsche Richtung gehen. Auch waren wir der Meinung, dass die vom Bund vorgegebene Lärmsanierung im dicht bewohnten Langstrassengebiet nur ungenügend umgesetzt wird. Jetzt legte das Tiefbauamt einen Bericht vor, der zeigt, wie die verschiedenen Projekte miteinander koordiniert sind und wie die zeitlichen Abhängigkeiten untereinander sind. Das zentrale Projekt aller Planungen im Langstrassenquartier ist die Achse Ankerstrasse–Kanonengasse, die vom Helvetiaplatz bis zum Bahnhof führt. Es ist eine überkommunal klassierte Route für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei solchen Strassen muss der Kanton bei baulichen Änderungen immer Mitsprache halten und unsere Planung genehmigen. In der Kommission wurden wir jetzt darüber informiert, dass nach vielen Jahren endlich eine Lösung mit dem Kanton gefunden wurde, die für die Stadt akzeptabel ist. Die Voraussetzung dazu sind drei Linksabbieger: Wenn man vom Helvetiaplatz in Richtung Hauptbahnhof fährt, befinden sie sich an der Molkenstrasse, der Militärstrasse und an der Kanonengasse. Entlang der Ankerstrasse werden in Zukunft Parkplätze aufgehoben; diese können ins Parkhaus des Amtshauses Helvetiaplatz verlegt werden. Die Strasse wird, auch weil sie ein wichtiger Zufahrtsweg zum Bahnhof ist, ein wenig velofreundlicher. Einen perfekten Veloweg wird es dort wohl nie geben, da die Strassenbreite dafür nicht ausreicht. Auch die Linksabbieger stehen einem perfekten Veloweg im Weg. Die Achse wurde im Richtplan jedoch auch nicht als Veloweg eingetragen. Die stark lärmbelastete Strasse, die auch den Verkehr der Langstrasse übernehmen muss, wird mit Tempo 30*

lärmsaniert. Wenn die Strasse endlich realisiert werden kann, ist es möglich, dass eine autoarme Langstrasse auch tagsüber realisiert werden kann. Dieses Projekt ist vor allem auch für die Velofahrenden sehr wichtig, weil die Fortführung der Langstrasse mit ihrer Unterführung eine der zentralen Achsen sein wird, die vom Kreis 4 in den Kreis 5 übergeht. Es ist auch möglich, am Helvetiaplatz eine Verbesserung zu realisieren. Der Rechtsabbieger am Helvetiaplatz in die Langstrasse kann aufgehoben werden. Wer jemals auf dem Markt am Helvetiaplatz war, weiss, dass die Situation heute bereits eng, unangenehm und unsicher ist: Die Leute müssen teilweise auf die Strasse ausweichen, wenn sie zu Fuss unterwegs sind. Weitere Projekte im Rahmen der Gesamtplanung sind die Begegnungszonen an der Molkenstrasse und an der Hohlstrasse, die jedoch auch unabhängig von der Gesamtplanung realisiert werden können. Die Langstrassenunterführung wurde nicht im Rahmen der Gesamtplanung erledigt. Diese Thematik wird in separaten Weisungen diskutiert. Auch die Lärmfrage an der Militär-, der Schönegg- und der Feldstrasse, die wir in der Motion forderten, bleibt pendent – wir warten auf eine zweite Welle der Strassenlärmsanierung in der Stadt. Die Mehrheit der Kommission anerkennt, dass mit dem Bericht eine Gesamtplanung vorliegt und dass sich die meisten der Forderungen in der Motion auf einem guten Weg befinden. Die Grüne-Fraktion ist erfreut, dass eine Gesamtplanung vorliegt, die in die richtige Richtung geht. Wir anerkennen auch, dass der Kanton endlich feststellte, dass ein ungelöstes Strassenlärmproblem besteht und dass Tempo 30 auch an der regionalen Achse Ankerstrasse–Kanonengasse endlich realisiert werden kann. Allerdings gehen wir davon aus, dass der Kanton aus rechtlicher Sicht keinen Handlungsspielraum hat. Eine Strassenlärmsanierung ohne Tempo 30 ist nicht durchsetzbar. Die Linksabbiegestreifen bleiben Wermutstropfen. Auf einer innerstädtischen Achse, die 400 Meter lang ist, befinden sich drei Linksabbiegestreifen. Das ist städtebaulich und verkehrsplanerisch falsch. Wir befinden uns in einem dicht bebauten Stadtquartier, in dem der Velo- und Fussverkehr gefördert werden muss. Hier spielt offensichtlich die kantonale Volkswirtschaftsdirektion ihre Vetomacht gnadenlos aus. Wer das Gefühl hat, ein dicht bebautes Stadtquartier aus dem 19. Jahrhundert im Sinne einer Autobahnausfahrt gestalten zu müssen, zeigt, dass er einer Windschutzscheibenoptik verhaftet ist, die nicht mehr zeitgemäss ist. Speziell absurd ist der Linksabbieger in die Militärstrasse. Aus kantonaler Sicht ist die Achse Ankerstrasse–Kanonengasse wichtig; der Linksabbieger führt faktisch in einen Feldweg: in die Militärstrasse, die in keiner Art und Weise klassiert ist. Sie ist auch keine kommunale Sammelstrasse. Wir akzeptieren das. Denn wenn etwas erreicht werden will, kann nicht gegen die Windmühlenflügel angekämpft werden. Im Sinne einer Gesamtverbesserung akzeptieren wir das. Wenn der Kanton auf einer regionalen Achse Tempo 30 akzeptiert, hätten wir erwartet, dass die Stadt mit den eigenen Tempo-30- und Lärmsanierungsprojekten an der Militär-, Schönegg- und Feldstrasse schneller vorwärts macht. Dort wohnen etwa 1000 Menschen, die stark lärmbeeinträchtigt sind. Bei ihnen führt die Strasse durch die Wohn- und Schlafzimmer. Wir verstehen nicht, warum das so lange geht. Es gibt Licht in der Weisung, die Gesamtplanung bringt einige Verbesserungen. Nicht alle unsere Wünsche werden erfüllt, aber in einer Gesamtabwägung sind wir der Meinung, dass auch die Grünen der Kommissionmehrheit zustimmen sollen.

Kommissionsminderheit:

Stephan Iten (SVP): *Der sehr lange Titel hätte man auch kürzen können. Ein Beispiel wäre «Salamitaktik in Richtung «Züri Autofrei»». Es ging hier nicht nur um die Tempo-30-Massnahmen, wie das hervorgehoben wurde. Wir sind nicht sehr begeistert vom autofreien Abschnitt zwischen der Lagerstrasse und dem Helvetiaplatz. Das Fahrverbot wird auch damit begründet, dass die Anwohner vom Autolärm geschützt werden sollen. Aber um das Fahrverbot für diese wenigen Meter umsetzen zu können, wird eine Umfahrung ausgebaut, die beinahe doppelt so lange ist. Wo liegt hier die Logik? Um die Anwohner für ein paar hundert Meter vom Verkehr zu befreien, werden Anwohner von über einem Kilometer mit zusätzlichem Verkehr belastet. Zusätzlich wird die bereits heute stark überlastete Lagerstrasse mit noch mehr Verkehr belastet, was bedeutet, dass wir wieder einmal mehr grundlos und künstlich ein Verkehrschaos in der Stadt produzieren. Heute besteht während den Spitzenzeiten am Hauptbahnhof und bei der Sihlporte das Problem, dass der Verkehr nicht mehr fliesst. Mit der Verlagerung der Langstrasse über die Lagerstrasse ist der Verkehrskollaps vorprogrammiert. Uns ist klar, dass es eigentlich darum ging. Wo ist nun der Aufschrei der Grünen und der anderen Linken, wenn es um das Thema Umwelt geht, wenn für eine kurze autofreie Strecke mehr als das Doppelte an Umfahrung in Kauf genommen werden muss? Ein ähnliches Projekt besteht an der Zollstrasse, wo der MIV eine 100 Meter lange autofreie Strasse nun auf einer 600 Meter langen Strecke umfahren muss. Die Umwelt ist plötzlich kein Thema mehr. Wo sind die protestierenden Eisbären? Und warum wird die Langstrasse nach 22.00 Uhr für den Verkehr wieder geöffnet? Unter vorgehaltener Hand stellt sich die Frage, ob die Nichtregierungsorganisationen – Isla Victoria – eventuell ihre Finger im Spiel haben. Vielleicht hat das mit dem Prostitutionsgewerbe zu tun; das ist allerdings reine Spekulation. STR Daniel Leupi handelte damals, als er eine verkehrssarme Langstrasse forderte, tatsächlich im Namen der Bevölkerung. Als SP, Grüne und GLP die Dringliche Motion einreichten, geschah dies tatsächlich im Interesse der Bevölkerung? Die AL hat wenigstens am Tag an dem wir abschliessen wollten, festgestellt, dass man erst mit der Bevölkerung sprechen sollte. Sie hat den Abschluss damit um einen Monat hinausgezögert. Das wäre jedoch nicht nötig gewesen: Sie hätten auch mich fragen können. Als ich dort ein Tele-Z-Interview geben musste, kam eine Schar Leute auf mich zu. Sie fragten mich wütend, was dieser Unsinn solle. Sie seien auf den Verkehr und auf die Parkplätze in dieser Umgebung angewiesen. Sie störe nicht der Autolärm, sondern die Partys, die dort gefeiert werden und die Leute, die Lärm verursachen – nicht die Autos. So wie sich die AL für eine Zustimmung entschied, ging sie nicht die Bevölkerung fragen. Auch Luca Maggi (Grüne), der sich hier für die Bevölkerung aussprach, traute sich nicht, an der Langstrasse Interviews zu geben. Er tat dies am Zähringerplatz. Es handelt sich einmal mehr um ein Projekt gegen den MIV und nicht für die Bevölkerung. Wenn die Bevölkerung ein solches Projekt ablehnt, wie sollen dann wir als letzte Volkspartei einer solchen Weisung zustimmen?*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Es ist eine einfache Antwort darauf, warum wir in der Nacht die Langstrasse mit Autos füllen und am Tag nicht: Man nennt es einen Deal. In der Langstrasse gibt es Partylärm. In der Nacht muss die Langstrasse also nicht beruhigt werden; in der Nacht kann der MIV darum auf der Langstrasse fahren. Die Parallelstrassen Kanonengasse und Feldstrasse sind tagsüber mit Lärm belastet und dafür in der Nacht ruhig. Denn dort stehen hauptsächlich Wohnnutzungen. Sie müssen in der Nacht entlastet werden, damit wir trotz des lebendigen Quartiers einigermassen schlafen können und nicht auch noch vom Autolärm belastet werden. Das Projekt schwebt bereits seit langer Zeit in der Stadt. Sehr viel wurde nicht gemacht. Bis jetzt wurden lediglich Velostreifen demarkiert. Es ist daher dringend notwendig, dass der Stadtrat vorwärtsmacht, damit die Bevölkerung – die sich nach meiner Überzeugung dieses Projekt wünscht – nicht nur die demarkierten Velostreifen aber keine anderen Massnahmen sieht. Es ist nicht so, dass etwas verhindert werden wollte. Das Grundanliegen ist, dass die Langstrasse in beide Richtungen mit dem Velo befahren werden kann. Wenn die Leute vor Ort gefragt werden, erfährt man, dass sie das bereits tun. Ein Teil tut dies bewusst, ein Teil unbewusst, weil man nicht auf die Idee kommt, dass man inmitten der Strecke einen grossen Umweg befahren müsste und die Busspur nicht nutzen dürfte. Die Unterführung ist zwar nicht Teil dieser Kaskade, aber auch so wird die Kaskade erst im Jahr 2024 fertig sein. Wir müssen uns gedulden, unterstützen aber gerne den Bericht und hoffen, dass der Stadtrat das Gaspedal während der Umsetzung findet.*

Andreas Egli (FDP): *Während des Votums von Markus Knauss (Grüne) hatte ich zeitweise das Gefühl, dass er sich zur Minderheitsmeinung äussert und zur Ablehnung wechselte. Es wurde ein Gesamtverkehrskonzept gefordert. Die Quintessenz des Berichts ist: Es gibt kein Gesamtverkehrskonzept. An verschiedenen Stellen wurde noch Nichts erreicht. Trotzdem wird das offenbar bejubelt. Es bleibt und kann bekannt gegeben werden, dass die Langstrasse autofrei ist. Markus Knauss (Grüne) freut sich für diese Trophäe. Sie muss jedoch genauer betrachtet werden. Tagsüber darf nicht mehr durch die Langstrasse gefahren werden. Stattdessen muss ein Umweg über verschiedene Strassen benutzt werden, an denen deutlich mehr Menschen wohnen als an der Langstrasse. In der Nacht jedoch ist der Autoverkehr in Zukunft auch im Gegenverkehr beliebt. Der Autoverkehr ist leiser als Partylärm, darum sei das in Ordnung. Ein weiterer Grund für die Begeisterung ist, dass auf einigen Nebenstrassen ein paar Parkplätze abgeschafft werden. Sie befinden sich jetzt in einer Tiefgarage. Damit konnte das Leben einiger Gewerbler erschwert werden, da diese mit ihrem Lieferwagen nicht die Tiefgarage nutzen werden, wenn es 500 Meter daneben einen Parkplatz braucht, damit sie beispielsweise eine WC-Schüssel liefern können. Wer tagsüber nicht freiwillig, sondern beruflich die Gleise überqueren muss, darf einen Umweg fahren. Wenn nachts das Partyvolk möglichst direkt an die Langstrasse will, darf es auch direkt fahren. Ich kenne eine andere Gruppierung, die nun eine Trophäe erhielt: die Autoposer. Für sie wird die Langstrasse toll. Wir hätten andere Lösungen zu bieten und sind nicht der Meinung, dass es sinnvoll ist, dass eine Direktverbindung über Umwege blockiert wird und, dass möglichst weit gefahren werden muss, wenn man tagsüber im Berufsverkehr ein Ziel erreichen muss. Es handelt sich um keine Gesamtverkehrslösung.*

Pascal Lamprecht (SP): Grundsätzlich ist es erfreulich, wenn sichtbar wird, dass politische Hartnäckigkeit Früchte trägt. Die vorliegende Planung zeigt, dass wir nicht auf dem Holzweg waren. Teilweise wird sogar nachvollzogen, was bereits gelebte Praxis im hochfrequentierten, pulsierenden Quartierzentrum ist. Ein Beispiel dafür sind zusammenhängende Fussgängerbereiche zu gewissen Tages- oder Nachtzeiten. Auch fällt eine gewisse Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden ins Auge. Das Zusammenspiel der verschiedenen Teilprojekte ist sehr offensichtlich. Am liebsten hätten wir schon gestern die positiven Aspekte umgesetzt gesehen. Aber immerhin wurde eine Verzahnung gut aufgezeigt und ich habe den Eindruck, dass die Gesamtplanung in die richtige Richtung geht – hoffentlich mit hohem Tempo für den Langsamverkehr. Es gibt Licht und Schatten: Licht sind für uns die Velorouten und die Begegnungszonen. Aber auch hier zeigt sich, dass ein Projekt nicht immer perfekt sein kann. Der erwähnte Linksabbieger scheint beispielsweise der Preis zu sein, den der Kanton für seine Genehmigung verlangt. Das Projekt ist noch nicht fertig. Neben den möglichen Tempo-30-Abschnitten müssen wir noch an der Langstrassenunterführung arbeiten. Die Verwaltung tut dies bereits.

Johann Widmer (SVP): Die Reduktion auf Tempo 30 ist wieder ein schönes Beispiel dafür, wie Politikerinnen und Politiker ein komplexes Problem vereinfachen und damit ein viel grösseres Problem verursachen. Laut der Statistik Stadt Zürich produzierten wir im Jahr 2005 0,34 Millionen Tonnen CO₂ aufgrund von Treibstoff, also aufgrund von Autoverkehr. Die Industrie reagierte. Bessere Fahrzeuge und Motoren wurden produziert, selbstverständlich wurde der grüne Wahn ernst genommen und bis ins Jahr 2015 wurde die Zahl auf 0,28 Millionen Tonnen CO₂ reduziert. Seit dem Jahr 2015 steigt die Zahl wieder an – seit die Tempo-30-Zonen eingeführt wurden. Dieser Schabernack war ein Versagen. Das Problem ist, dass solche Motoren einen Wirkungsgrad haben: Sie verbrauchen am wenigsten Treibstoff bei einem Tempo von 50 bis 60 km/h. Bei einem Tempo von 30 oder sogar 20 km/h wird mehr Treibstoff verbraucht. Es kann nun argumentiert werden, dass dies der Grund sei, dass das Auto aus der Stadt verbannt werden muss. Mit Tempo 30 werden die Anstrengungen der Industrie zunichte gemacht. Es ist immer so: Wenn die Industrie – oder «der böse Kapitalist» – etwas Gutes macht, dann wird am komplexen System etwas verändert, was die Sache wieder zunichte macht. Heute verbraucht ein durchschnittliches Auto 5 Liter Treibstoff bei 50 km/h; das sind 116 Gramm CO₂ pro Kilometer. Bei 30 km/h sind es bereits 8 Liter, was 186 Gramm CO₂ pro Kilometer entspricht. Rechnet man das zu Ende und geht von den 0,28 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2015 und 116 Gramm CO₂ pro Kilometer aus, dann entspricht das einer Fahrdistanz von 2414 Millionen Kilometer. Wenn flächendeckend Tempo 30 eingeführt wird, ergibt das 449 Tonnen CO₂. Heute haben wir jedoch gemäss Statistik 310 000 Tonnen, weil noch nicht auf allen Strassen Tempo 30 eingeführt wurde. Zudem machte die Industrie weitere Fortschritte. Es ist also alles für die Katze. Wenn weiterhin Tempo 50 oder sogar Tempo 60 gefahren wird, könnte alles zwischen den 280 000 und 449 Millionen Tonnen CO₂ gespart werden. Die Grünen und Linken sind schuld an der Zunahme von 169 000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Das entspricht einer Zunahme von 60 Prozent.

Natalie Eberle (AL): *Ich kenne mich mit solchen Berechnungen nicht aus. Ich weiss jedoch, dass das Zeitalter und die Ära von 3 Tonnen Blech auf der Strasse mit einer Person, die 65 oder 80 Kilogramm schwer ist, zur Vergangenheit gehören. Das Projekt der Langstrasse entspricht nicht vollständig unseren Wünschen, auch wir sehen Verbesserungspotenzial. Vor allem die Verbindung Ankerstrasse–Kanonengasse–Lagerstrasse hätten wir gerne für den Velobetrieb ausgebaut gesehen. Auch finden wir nicht optimal, dass die Langstrasse in der Nacht und auch in beide Richtungen befahren werden muss. Es können heikle Situationen entstehen, weil viele Menschen dort unterwegs sind. Dass das Ganze gleichzeitig genutzt wird, um die Tram- und Bushaltestelle hindernisfrei umzugestalten, begrüssen wir.*

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Vom Bericht betreffend Motion verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet, unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit: Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Isabel Garcia (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Sabine Koch (FDP) i. V. von Dominique Zygmont (FDP), Derek Richter (SVP)
Abwesend: Markus Knauss (Grüne), Referent Mehrheit

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit offensichtlichem Mehr zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Präsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Isabel Garcia (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Hans Jörg Käppeli (SP), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Sabine Koch (FDP) i. V. von Dominique Zygmont (FDP), Derek Richter (SVP)
Abwesend: Markus Knauss (Grüne), Referent Mehrheit

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 85 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

7 / 7

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Isabel Garcia (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Stephan Iten (SVP), Hans Jörg Käppeli (SP), Sabine Koch (FDP) i. V. von Dominique Zygmunt (FDP), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL)

Abwesend: Markus Knauss (Grüne), Referent

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 118 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Motion verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet, unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, wird Kenntnis genommen.
2. Die dringliche Motion, GR Nr. 2016/405, der SP-, Grüne- und GLP-Fraktionen vom 23. November 2016 betreffend verkehrliche Gesamtplanung im Langstrassengebiet, unter Berücksichtigung des Perimeters Badenerstrasse–Feldstrasse–Militär-/Schöneggstrasse–Kanonengasse/Ankerstrasse, wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 9. September 2020

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat