

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 167. Ratssitzung vom 20. März 2013**

**3748. 2011/203**

**Interpellation von Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) vom  
08.06.2011:**

**Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen durch  
bauliche Massnahmen**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 1498 vom 7. Dezember 2011).

**Patrick Blöchlinger (SD)** nimmt Stellung: *In der Einleitung zu seiner Antwort schreibt der Stadtrat, es sei weder seine Absicht noch sein Vorgehen, den Verkehrsfluss auf Hauptachsen zu behindern. Leider gibt es etliche Beispiele, die dies widerlegen. Auf Hauptverkehrsachsen werden gezielt Verkehrshindernisse gebaut. Solche Verkehrsberuhigungsmassnahmen behindern nicht nur den MIV, sondern auch den ÖV. Der Stadtrat liegt falsch, wenn er behauptet, eine sich alle paar Meter verlangsamende und wieder beschleunigende Fahrweise werde von den Anwohnern geschätzt. Eine solche Fahrweise ist keineswegs im Sinn der Anwohner, zudem ist sie nicht umweltfreundlich. Interessant ist auch die Antwort auf Frage 3: Anscheinend ist der Stadtrat der Ansicht, die Verkehrsprobleme würden trotz des Bevölkerungswachstums nicht zunehmen. Statt auf unsere Frage einzugehen, schwärmt der Stadtrat davon, dass in einer urbanen Welt die Freiräume an Bedeutung gewinnen. Und im Widerspruch zur Einleitung erwähnt er plötzlich Massnahmen, die das Überqueren stark belasteter Hauptachsen erleichtern sollten. Die Interpellationsantwort klärt nicht alle Fragen, es sind vielmehr noch weitere hinzugekommen. Wir überlegen uns deshalb, diese zur Konkretisierung des Sachverhalts einzureichen.*

Weitere Wortmeldungen:

**Mauro Tuena (SVP):** *Die Antworten enttäuschen uns, da sie die MIV-unfreundliche Praxis schönreden. Der MIV wird z. B. durch Kaphaltestellen an Orten, wo solche gar nicht nötig wären, behindert. Auch Lichtsignale sind so eingerichtet, dass der MIV nicht fließen kann, z. B. gibt es auf der Thurgauerstrasse von Glattbrugg Richtung Oerlikon keine grüne Welle, auch wenn man sich konsequent an die signalisierten 50 km/h hält. Ebenso stockend fährt es sich nachts auf dem Utoquai von der Stadtgrenze bis zum Bellevue. Dies kann nicht Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik sein, denn jede Minute, die man im Stau verbringt, ist volkswirtschaftlich eine Katastrophe. Ein Kleingewerbler kann seinen Kunden die Zeit, die er im Stau steht, ja nicht verrechnen. Die SVP wird in Zukunft jede Vorlage genau überprüfen, und sollte sie Verkehrsbehinderungsmassnahmen zu Ungunsten des MIV aufweisen, werden wir sie nicht unterstützen.*

**Christoph Spiess (SD):** *Eine Frage an den Stadtrat, der in seiner Antwort schreibt: «Der Stadtrat sieht keinen Widerspruch im Bevölkerungswachstum und dem Bestreben nach einem gleichmässigen, den städtischen Verhältnissen angepassten Verkehrsfluss*

2 / 2

*auf Hauptstrassen.» Und weiter unten: «Der infolge des Nachfrageüberhangs unvermeidbare Stau [...]» Woher stammt denn der Nachfrageüberhang ausser davon, dass wir schlicht überbevölkert sind?*

**Fabienne Vocat (Grüne):** *Das Gewerbe kann logischerweise nicht den ÖV benutzen. Es steht im Stau, weil so viele Individuelle allein mit dem Auto herumfahren und die Strassen verstopfen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe in Vertretung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

**STR Andres Türler:** *Die von Christoph Spiess (SD) gestellte Frage ist schon fast philosophisch. Wir haben immer noch das Gefühl, den unbegrenzten Mobilitätsbedarf erfüllen zu können. Während aber immer mehr Leute in Zürich wohnen, arbeiten und die Freizeit verbringen, bleibt der Stadtraum gleich gross. In den nächsten zehn Jahren muss sich jede und jeder Einzelne überlegen, wie viel Mobilität sie oder er tatsächlich nötig hat, und wie frei die Wahl des Mittels sein soll. Es wäre zu einfach, das Ganze allein auf die Überfremdung zurückzuführen.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat