

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 97. Ratssitzung vom 3. Juni 2020

2560. 2015/340

Weisung vom 04.11.2015:

Motion von Marianne Dubs Früh und Michel Urben betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2012/292, von Marianne Dubs Früh und Michel Urben (beide SP) vom 11. Juli 2012 betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird als erledigt abgeschlossen.

Referent zur Vorstellung der Weisung / Kommissionsreferent:

Hans Jörg Käppeli (SP): *Das Quartier Affoltern boomt. Gleichzeitig ist es ungenügend mit dem ÖV erschlossen. Deshalb wird auch das Tram projektiert. Die S-Bahn nützt wenig, da der Bahnhof am Rand des Quartiers liegt. Die wichtige Buslinie 80 ist überlastet und erschliesst nur einen Teil des Quartiers. Es ist eine Tangentiallinie, die den Bahnhof Oerlikon erschliesst, aber nicht das Stadtzentrum. Deshalb stellen die Buslinien 32, 61 und 62 das Rückgrat der ÖV-Erschliessung des Quartiers dar. Sie decken den grössten Teil des Quartiers ab und verbinden es einerseits mit dem Stadtzentrum oder andererseits mit dem Bahnhof Oerlikon. Diese Linien sind jedoch überlastet, unpünktlich und verkehren sehr unregelmässig. Die Busse stehen im Stau. Unvorstellbar die Situation, wenn Personen, die momentan den ÖV benutzen, neu über den motorisierten Individualverkehr in die Stadt fahren würden. Das Tram wird bestenfalls in zehn Jahren tatsächlich fahren. Deshalb wurde 2012 eine Motion für durchgehende Busspuren in beide Richtungen zwischen Neu Affoltern und Holzerhurd eingereicht. Diese durchgehenden Busspuren hätten immerhin 15 Jahre genutzt werden können. Der Stadtrat lehnte damals die Motion ab und wollte das Anliegen lediglich als Postulat entgegennehmen. Was mit solchen Postulaten passiert, wissen wir. Die Motion wurde 2013 von einer Mehrheit des Gemeinderats überwiesen. Einige Tage nach Ablauf der Frist von 2 Jahren hat der Stadtrat die aktuelle Weisung vorgelegt. Er weigert sich weiterhin, durchgehende Busspuren zu erstellen und wollte die Motion abschreiben und vom Auftrag entbunden werden. Die Kernaussage des Berichts des Stadtrats lautet, dass es keine durchgehenden Busspuren braucht. Aber man hat eingestanden, dass Handlungsbedarf*

besteht. Es wurde darauf hingewiesen, dass gemäss Kantonsverfassung die Kapazität des MIV dabei nicht reduziert werden darf. Wichtig ist, dass nicht die ganze Strecke massgeblich ist. Es sind die Knoten. Damit diese besser funktionieren, machen Busspuren auf Teilabschnitten sehr wohl Sinn. Es wurden uns entsprechende Lösungsansätze präsentiert. Der MIV benötigt stadtauswärts zwei Spuren, stadteinwärts genügt eine. So haben wir die vierte Spur für Busspuren zur Verfügung. Dieser Weg scheint der Mehrheit plausibel. Es handelte sich dabei erst einmal um Vorschläge, die man prüfen wollte. Es bestand aber Konsens, dass man kein aufwendiges Projekt und keinen Landerwerb anstrebt. Vereinfacht gesagt ging es darum, die Markierungen zu ändern. Planung und Umsetzung hätten mindestens vier Jahre dauern sollen. Das ist für ein derart simples Projekt unverständlich lange. Die Baukosten hätten unter 2 Millionen Franken betragen und würden somit in der Kompetenz des Stadtrats liegen. Der Stadtrat hat die Vorschläge aber nur als Möglichkeiten bezeichnet. Er wollte sich nicht festlegen. Die Motion wollte er jedoch abschreiben und somit im Grunde nicht umsetzen. Dieses Vorgehen hat bei uns keine Mehrheit gefunden. Andreas Egli (FDP) schlug vor, die Beratung in der Kommission auszusetzen und dem Stadtrat die Möglichkeit zu geben, die Planung doch noch an die Hand zu nehmen. STR Filippo Leutenegger sicherte daraufhin zu, dass er den Auftrag nun doch umsetzen wolle. Im Sommer 2017 hätte er dann berichten wollen. Ein Jahr verging und es wurde erneut ohne jegliche Verbindlichkeit informiert. Die Planung hätte fortgeführt werden sollen, es hätte eine öffentliche Ausschreibung bis Ende Jahr geben sollen und es wurde eine Inbetriebnahme Ende 2018 versprochen. Auch dieser Zeitplan wurde nicht eingehalten. Im Sommer 2019 wurde dann endlich ein System mit Busspuren auf Teilabschnitten aufgegleist, das seit Ende 2019 nun umgesetzt wird. Zurzeit sind noch Abschlussarbeiten im Gang. Soweit bekannt funktioniert das System klaglos. Es muss aber noch lange dienen. Vom Tram ist noch nichts zu sehen. Nun müssen wir die Weisung abschliessen. Die SP ist bereit, die Motion abzuschreiben. Wir haben zwar ursprünglich durchgehende Busspuren verlangt und dieser Punkt wurde nicht erfüllt. Das Aufrechterhalten der Motion würde aber nichts bewirken. Konsequenterweise wollte die SP die beiden Wörter «als erledigt» im Dispoantrag 2 streichen. Die Mehrheit der Kommission hat dies unterstützt. Der bereinigte Dispopunkt 2 wurde anschliessend einstimmig unterstützt. Es bleibt noch der Dispopunkt 1, der sich auf den Bericht bezieht. Der Bericht ist mittlerweile viereinhalb Jahre alt. Er diente allein dazu, die Abschreibung zu begründen, es sind aber keine Verbindlichkeiten enthalten. Es gab in der SP Stimmen, die den Bericht zurückweisen wollten. Wir haben aber auf eine weitere Runde verzichtet. Die Mehrheit der Kommission stimmt der Kenntnisnahme zu. Weil an der Wehntalerstrasse noch gewisse Unzulänglichkeiten bestehen, wird die SP im darauffolgenden Traktandum ein Postulat begründen, das zum Inhalt hat, dass man Informationen dazu erhalten will, ob die Busspuren gut funktionieren oder ob allenfalls nachgebessert werden muss.

Kommissionsminderheit:

Stephan Iten (SVP): Die Busspur ist seit 2012 ein Thema. Heute, 2020, kommen wir zu einem Bericht oder zum Abschluss des Berichts. Dass das so lange dauert, hat seinen

Grund. Die Umsetzung der utopischen Busspur ist nicht einfach. Es handelt sich um eine wichtige Verkehrsachse, die Arbeiter und Personen nach Zürich bringt, die hier arbeiten. Sie ist ein wichtiger Zubringer. Es gibt viel Werkverkehr auf dieser Strasse. Umgekehrt muss der ganze Verkehr danach auch wieder aus Zürich abgeführt werden. Die Strecke ist nicht geeignet für eine Busspur. Wir haben uns von Anfang an gegen die Motion und auch gegen ein allfälliges Postulat gewehrt. Der erwähnte Verkehr muss flussend in die Stadt und wieder aus der Stadt hinaus geführt werden können. Zum Zeitverlust der Buslinie 32: Der Bus verliert seine Pünktlichkeit nur in einem geringen Masse auf der Wehntalerstrasse. Er verliert sie hauptsächlich auf anderen Strecken wie etwa im Langstrassenquartier. Zudem handelt es sich bei der Wehntalerstrasse um eine überkommunale Strasse, auf der kein Kapazitätsabbau vorgenommen werden darf. Dies ist in Artikel 104 der Kantonsverfassung verankert: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr.» Auch wenn die linksorientierte Stadt den Eindruck hat, sie wolle davon nichts wissen, muss sie sich daran halten. Der Haken liegt bei der Kapazitätsreduktion. Ich habe in der Kommission eine Überprüfung dieses Themas verlangt. Alle haben sich gewehrt. Nachträglich habe ich erfahren, dass die Stadt dem Kanton glaubhaft versichern konnte, dass es zu keiner Kapazitätsreduktion kommen wird. Es ist unerklärlich, wie die Stadt das behaupten konnte, wenn sie keine Kapazitätsüberprüfung gemacht hat. Mittlerweile ist ersichtlich, welche Konsequenzen die Busspur hat: In den Morgenstunden besteht stadteinwärts bis nach Regensdorf Stau, weil wir stadteinwärts zugunsten der Busspur eine Spur abgebaut haben. Am Feierabend haben wir stadtauswärts neu grosse Stauentwicklungen bis nach Neu-Affoltern. Die Einmündung der Binzmühlestrasse in die Wehntalerstrasse ist aufgrund der Busspur komplett überlastet. Ich frage mich, wie man der Busspur je zustimmen konnte. Spätestens der Kanton hätte dies nicht bewilligen dürfen. Der damalige Stadttingenieur sagte, man könne mit den Markierungen der zwei Busspuren starten, sobald man das Einverständnis des Kantons habe, es sei keine grosse Sache. Es brauche ein wenig Farbe für die Markierungen, ein bis zwei Fussgängerinseln müssten umgebaut werden. Der Kanton gab sein Einverständnis. Nun sehen wir, was passiert ist. Man hätte zuerst die alte Farbe wegfräsen müssen. Für die Busspur hätte man die neue Linie anfräsen und diese dann mit gelber Farbe auffüllen müssen. Seit dort die neuen Markierungen bestehen, ist es für alle Verkehrsteilnehmer sehr unübersichtlich geworden. Um stadtauswärts Platz für die Busspur schaffen zu können, wurde eine stadteinwärts führende Spur abgebaut. Wir haben dort eine Kurve drin, die nicht einem normalen Verkehrskonzept entspricht. Als Verkehrsteilnehmer ist man völlig überfordert, wie die Verkehrsführung gedacht ist. Bei Dunkelheit und Regen ist die Farbe auf dem Boden nicht sichtbar. Man weiss nicht mehr, ob man auf der Fahrspur oder auf der Busspur ist. Es wurde gesagt, dass dies noch ausgebessert wird. Ich bezweifle, dass man eine derart demolierte Strasse verbessern kann. Zu den Fussgängerinseln: Die neue Fussgängerinsel auf der Glaubtenkreuzung wurde sinnlos überdimensioniert. Man hat wieder eine Möglichkeit gefunden, dort noch etwas Strassenraum einzuschränken. Mehr Fussgängerverkehr haben wir nun durch die Busspur auch nicht, als dass man die Insel derart hätte vergrössern müssen. Die Busspur ist ein Fehlkonstrukt. Die SVP hat stets davor gewarnt und hatte auch diesmal recht. Aus dem gleichen Grund, wie wir damals den Vorstoss abgelehnt haben, nehmen wir nun auch den Bericht ablehnend zur Kenntnis.

Die Linken und Grünen finden einen Stau natürlich gut. Sie haben ihr Ziel nun teilweise erreicht. Sie wollen aber vermutlich noch mehr Stau. Deshalb beharren sie auf der Maximalforderung der komplett durchgehenden Busspur und wollen die Motion nicht als erledigt abschreiben. Wir hingegen sind der Meinung, dass mehr Busspur gar nicht mehr möglich ist. Dass nun einige Parteien die Motion nicht als erledigt abschreiben wollen, zeigt einmal mehr, wie uneinsichtig und stur sie sind. Nur weil sie die Mehrheit haben, denken sie, sie könnten tun, was sie wollen. Sie denken, sie stehen über dem Kanton oder teilweise sogar über dem Bund. Zwei komplett durchgehende Busspuren sind schlicht nicht möglich. Das gilt es zu akzeptieren. Der Stadtrat schreibt in seinem Bericht: «Die Umnutzung von je einer Fahrspur führt insbesondere stadtauswärts zu einem Verlust der Leistungsfähigkeit für den MIV mit erheblichen Auswirkungen auf das städtische Netz. Dadurch kann die Achse ihre übergeordnete Funktion nicht mehr zuverlässig erfüllen. Zudem widerspricht die Kapazitätsreduktion den Anforderungen des Kantons und ist nicht genehmigungsfähig.» Hätte man eine Kapazitätsüberprüfung gemacht, wäre nicht einmal der Abbau der einen Spur genehmigungsfähig gewesen. Man sollte zufrieden sein mit dem, was man hat, und die Motion als erledigt abschreiben.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Mit dem Abschreiben der Motion nimmt eine lange Geschichte ein gutes und versöhnliches Ende. Wir sehen, dass es funktioniert, wenn auch mit einer kleinen Ausnahme: Das Velo ging bei den Busspuren vergessen. Wenn man die Busspuren noch mit einem Velozeichen ergänzen würde, wäre auch das letzte Problem an der Wehntalerstrasse zumindest für die nächsten vier bis fünf Jahre gelöst. Die Wehntalerstrasse ist ein Provisorium. Das Tram Affoltern muss rasch geplant werden. Das Tram soll eine grosse Veränderung bringen und das Quartier Affoltern besser erschliessen. Das ist auch der Grund, warum wir das Folgepostulat ablehnen. Wir wollen das Provisorium so belassen, wie es ist, mit der Erstellung des Trams Affoltern vorwärts machen und uns nicht weiter mit der Vergangenheitsbewältigung der durchgehenden Busspuren befassen. Der Kapazitätsbeweis wurde erbracht. Der Kanton hat es geprüft. Das bezieht sich auf die jetzigen Busspuren. Wenn der Kanton hier etwas strafbar genehmigt hätte, ohne den Kapazitätsbeweis erhalten zu haben, kann die SVP eine Aufsichtsbeschwerde einreichen und den Regierungsrat anzeigen, dass er seine Arbeit nicht gut mache und die Verfassung nicht respektiere. So weit sollte man aber nicht gehen. Wir müssen uns diesbezüglich vermutlich auch keine Sorgen machen. Die Regierungsrätin war selber an der entsprechenden Verfassungsänderung beteiligt und wird diese nun kaum nicht respektieren oder nicht nutzen. Wenn die Stadt es schafft, den Kapazitätsbeweis zu erbringen, und der Kanton alles genehmigt, kann man zur Kenntnis nehmen, dass die Kapazität erhalten bleibt. Dass es stadteinwärts zu Stau kommt, liegt am Tropfenzählersystem. Das System am Ortseingang sorgt dafür, dass man sich mit dem Auto zu den Hauptverkehrszeiten in der Innenstadt überhaupt noch fortbewegen kann. Sonst würden sich in der Innenstadt viel zu viele Fahrzeuge bewegen. Zur Aussage bezüglich der Fussgängerinsel: Die Fussgängerinsel ist normgerecht und schon fast schmal. Der Kanton fordert das in seinen Unterlagen. Völlig ausser Acht gelassen hat Stephan Iten (SVP) zudem die Buslinien 61 und 62. Diese haben ebenfalls sehr viel*

Verspätung. Zusammen mit der Linie 31 erschliessen sie das Quartier, bis die Erschliessung in fünf Jahren hoffentlich durch das Tram Affoltern erfolgen wird.

Andreas Egli (FDP): *Ob man das Postulat als erledigt abschreibt oder nicht: Entscheidend ist, dass es abgeschrieben wird. Die Geschichte an der Wehntalerstrasse brauchte tatsächlich einige Zeit. Es ging länger, als man es sich ursprünglich möglicherweise erhoffte. Es war aber auch innerhalb der Kommission immer unbestritten, dass es den einen oder anderen Knackpunkt gibt, der etwas komplizierter ist, als es sich Einzelne bei dieser Linie vorgestellt haben. Wenn wir das Resultat betrachten, sieht dies die SVP zwar vielleicht anders. Aber die anderen Parteien sind durchaus der Meinung, dass die Situation leidlich gelöst wurde und dass insgesamt ein Resultat vorliegt, das einigermaßen funktioniert. Man kann mit dieser Lösung insgesamt zufrieden sein. Es ist eine Lösung, die den ÖV dort, wo es möglich ist, priorisiert, und die dem ÖV ermöglicht, rasch vorwärts zu kommen und gleichzeitig den MIV nicht unnötig einschränkt. Man könnte tatsächlich am einen oder anderen Ort die Signalisation noch etwas besser gestalten und klarer signalisieren für jene Situationen, in denen es regnet und man die Fahrspuren nicht deutlich erkennen kann. Aber insgesamt kann man mit dem Projekt zufrieden sein und dahinterstehen. Wir freuen uns, wenn es funktioniert, und unter Umständen kann man auch länger Freude daran haben. Man darf nämlich berechnete Zweifel daran haben, ob das Tram Affoltern in den nächsten fünf Jahren wirklich kommen wird. Deshalb sagen wir Ja zum vorliegenden Projekt und zur Abschreibung.*

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 Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird ablehnend Kenntnis genommen.

Mehrheit: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Minderheit: Stephan Iten (SVP), Referent; Derek Richter (SVP)

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

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

6 / 7

2. Die Motion, GR Nr. 2012/292, von Marianne Dubs Früh und Michel Urben (beide SP) vom 11. Juli 2012 betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird ~~als erledigt~~ abgeschrieben.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

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

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

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 100 gegen 15 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Pascal Lamprecht (SP), Vizepräsident Andreas Egli (FDP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

7 / 7

Damit ist beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2012/292, von Marianne Dubs Früh und Michel Urben (beide SP) vom 11. Juli 2012 betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrtrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 10. Juni 2020

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat