

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 39. Ratssitzung vom 27. Februar 2019

938. 2018/459

Dringliche Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion vom 28.11.2018: Ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs zwischen Heimplatz und Klusplatz und Überprüfung der Haltestellenanordnung

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Dringlichen Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Hans Jörg Käppeli (SP)** begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 626/2019): Der Stadtrat legte im Juli 2018 ein Projekt nach Paragraph 16 auf. Fast alle befanden es aber für ungenügend; sowohl Fussgänger, wie auch ÖV-Nutzende, Velofahrende und auch das Quartierzentrum waren nicht damit einverstanden. Auch für den MIV bringt das Projekt nicht wirklich Vorteile. Das Projekt ist wegen zwei Einsprachen blockiert. Es herrscht grösstmögliche Unzufriedenheit statt grösstmöglicher Nutzen. Das können wir nicht akzeptieren. Das Projekt muss neu geplant werden und es muss schnell gehandelt werden, weil 2022 der Tramgleisersatz ansteht. Wir beantragen dafür einen Projektierungskredit. Stadtauswärts ist eine Kap-Haltestelle mit einer angrenzenden Platzgestaltung geplant. Diese ist genauso wie die Veloführung vorbildlich gelöst. Die Tramhaltestelle stadteinwärts ist aber ein Murks. Sie ist zu kurz, zu schmal, nur bedingt behindertengerecht, ein Sicherheitsproblem und schlicht nicht attraktiv. Trotz erheblichem Landerwerb werden die Trottoirs geschmälert. Es gelang nicht, durchgehende und genügend breite Velostreifen zu realisieren. Die Fussgängerstreifen sind unsicher und teilweise fehlen die Schutzinseln. Die Mängel sind nur mit einer Kap-Haltestelle auch stadteinwärts zu lösen. Eine Kap-Haltestelle ist keine Schikane gegenüber dem MIV, bringt aber wesentliche Vorteile für Fussgänger und ÖV-Nutzende. Durch das Zusammenlegen von Trottoir und Haltestelleninseln entsteht ein breiter und sicherer Fussgängerbereich, der weniger Platz benötigt und damit sogar die Kosten senkt. Auch Fussgängerstreifen können so besser und sicherer gestaltet werden und durchgehende Velostreifen werden ermöglicht. Gemäss Stadtrat ist der Kanton nicht bereit, mehr als zwei Kap-Haltestellen hintereinander zu akzeptieren. Mehrere Kap-Haltestellen können durchaus die Kapazität des MIV begrenzen. Auf dem Abschnitt Heimplatz bis Klusplatz wird die Kapazität des MIV aber nicht durch die Kap-Haltestellen begrenzt, sondern durch die Knoten des komplexen Heimplatzes, des Römerhofs mit vier Haltekanten für zwei Tramlinien und des engen Klusplatzes mit fünf Strassenästen. Wenn man die gewünschte Menge des MIV auf dieser Strecke bewältigen will, muss man die Knoten richtig gestalten und mit Lichtsignalen optimal steuern. Es nützt aber nichts, einfach weniger Kap-Haltestellen zu bauen. Die Regel von nicht mehr als zwei Kap-Haltestellen in Folge greift zu kurz. Es braucht dringend ein umfassendes Verkehrsgutachten mit einer ganzheitlichen Betrachtung vom Heimplatz bis zum Klusplatz. Die kapazitätsbegrenzenden Elemente müssen eruiert und daraus geeignete Mass-*

nahmen abgeleitet werden. Ich bin sicher, dass diese nur in den Knoten nötig und erfolgreich sind. Kap-Haltestellen werden nicht massgebend sein. STR Richard Wolff muss uns in Kürze die Studie des Heimplatzes vorstellen. Darin wird sich zeigen, wie der MIV gemeistert werden soll. Der Stadtrat will die Motion nur als Postulat entgegennehmen und das Projekt unverändert umsetzen. Dann könnten wir die Motion aber genauso gut zurückziehen. Ich erinnere Sie an die Motion von Marianne Aubert (SP) und mir zum Klusplatz 2012. Die zweijährige Frist ist längst abgelaufen. Leider haben wir damals einer Umwandlung in ein Postulat zugestimmt. Die Folge war, dass nichts passierte. Ausgerechnet an einem Knoten, der für den MIV offensichtlich entscheidend ist, geschieht einfach nichts. Ich werde nächstens eine Neuauflage einer Motion für den Klusplatz einreichen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Das neue von uns vorgeschlagene Projekt bringt Verbesserungen am Hottingerplatz. Das Projekt beinhaltet durchgehend hohe Haltekanten in beide Richtungen und genügend Manövrierfläche für Menschen im Rollstuhl. Die Kap-Haltestelle stadtauswärts ist vorbildlich und es gibt neue Velostreifen in beide Richtungen. Das Projekt beinhaltet viele Vorteile, ist bereits weit vorangeschritten und ist im Auflageverfahren Paragraph 16 bereits durchgekommen. Es gab drei Einsprachen: Eine wollte beidseitige Kap-Haltestellen, eine wollte gar keine Kap-Haltestellen und die dritte äusserte sich dazu nicht. So viel Unzufriedenheit, wie eben suggeriert wurde, besteht also nicht. Es ist sicher nicht so, dass das Tiefbaudepartement sämtliche Zeichen der Zeit verschlafen hätte und ein miserables Projekt vorschlägt. Weshalb wir stadteinwärts keine Kap-Haltestelle wollen, beruht auf einer Einsprache des Kantons. Der Kanton ist dagegen, dass es drei Kap-Haltestellen hintereinander gibt. Wir vom Tiefbauamt glauben, dass drei Kap-Haltestellen die bessere Lösung wären. Da der Kanton das aber zweimal ablehnte, ist das hier vorgeschlagene Projekt kein schlechtes Projekt. Es versucht alles einzulösen, was möglich ist und gibt da nach, wo es Widerstand vom Kanton gibt. Die Veloführung zwischen Heimplatz und Hottingerplatz wird im Rahmen des Projekts Heimplatz behandelt. Sie verlangen einen Neustart in einem Moment, indem das Projekt bereits sehr weit entwickelt und die Sanierung der Tramgleise für 2022 geplant ist. Wir können Ihnen zusichern, dass im Rahmen der weiteren Projektierung die von Ihnen gewünschten Optimierungen nach Möglichkeit einbezogen werden.

Weitere Wortmeldungen:

Mischa Schiow (AL): Die Motion verlangt eine ganzheitliche Betrachtung des Strassenzugs vom Heimplatz bis zum Römerhof, doch sie fokussiert ausschliesslich die Tramhaltestelle Hottingerplatz. Mit der vom Stadtrat vorgezeichneten Lösung wird stadtauswärts ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Von der Minervastrasse bis zur Freiestrasse wird es einen durchgehenden Velostreifen geben. Stadteinwärts hat sich hingegen weder mit der Weisung des Stadtrats, noch mit der Motion etwas getan, so dass die Hauptverkehrsachse weitgehend velostreifenfrei bleibt. Der Akzent müsste auf den Abschnitt Steinwiessplatz/Heimplatz gelegt werden. Dieser ist für die Velofahrenden

der gefährlichste Abschnitt. Beim Quartierzentrum stellt sich die Frage, wo der Hottingerplatz überhaupt ist. Ist es der Triangel zwischen Hottingerstrasse und der Gemeindestrasse oder der Platz vor dem Gebäude mit dem Polizeiposten und dem Gemeinschaftszentrum (GZ) Hottingen? Ich habe in den Plänen vergeblich nach einer Antwort gesucht. Es gibt zwar die Tramhaltestelle Hottingerplatz, aber kein Platz, der so bezeichnet ist. Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich beim Triangel, die Haltestelle stadteinwärts ist in der Nähe des Kreisbüros. Es wird behauptet, dass mit Belassen der Haltestellen beidseitig der Hottingerstrasse ein Quartierzentrum auseinandergeschnitten und abgewertet würde. Was das Quartierzentrum wirklich auseinanderschneidet, ist aber das Verkehrsaufkommen in der Hottingerstrasse und weiter oben in der Asylstrasse. Das ist eine Kantonsstrasse und nicht eine Quartiersstrasse. Wenn der Hottingerplatz langsam aber sicher zu einem öden Platz verkommt, liegt das am Verlust des Achtertrams und der möglichen Schliessung des Kreisbüros 7. Was in der Motion als Lösung vorgegeben wird – die Verlegung der Tramhaltestelle – ist eine Scheinlösung, die die willkommenen Anpassungen stadtauswärts nur verzögert. Wir werden deshalb gegen die Motion stimmen, würden sie als Postulat aber unterstützen.

Markus Knauss (Grüne): Die Trottoirs bleiben auch im neuen Projekt viel zu schmal. Das wiegt umso schwerer, da es teilweise Treppen gibt, die in das Trottoir ragen. Übergänge über die Strassen bleiben unsicher. An vielen anderen Orten werden Fussgängerstreifen, die so geplant sind wie diese hier, aufgehoben, weil sie mit den Tramgleisen als zu unsicher gelten. Die Velosituation ist nicht gelöst. STR Richard Wolff sagte, es gebe durchgehende Velostreifen stadteinwärts und auswärts. Das stimmt schlicht nicht. Von der Freiestrasse stadteinwärts gibt es keinen Velostreifen. Bei Stau weichen die Velofahrenden auf das sowieso schon schmale Trottoir aus. Der Veloweg ist eine Masterplanroute und dennoch gibt es keinen Velostreifen. Wenn man das Projekt so realisiert, wird es in den nächsten 30 Jahren so bleiben. Ich verstehe nicht, wie man Veloförderung betreiben will, sich gleichzeitig aber weigert, konkret Masterplanrouten zu realisieren. Deshalb gibt es nichts anderes als eine Neueinschätzung, wie man die Situation verbessern könnte. Wir schlagen eine beidseitige Kap-Haltestelle vor, auch wenn damit nicht das ganze Problem gelöst ist, weil sich dann Fussgänger und Fussgängerinnen und Velofahrende in die Quere kommen. Wir haben aber bereits ein Postulat angestossen, mit dem eine Studie gemacht werden soll, die zeigt, wie Velofahrende durch Kap-Haltestellen geführt werden können. Es ist unbestritten, dass es durch die Neuplanung eine Zeitverzögerung geben wird. Ich verstehe nicht ganz, wie lange die Planungsvorläufe des Tiefbaudepartements dauern. Ich wäre froh, wenn diese schneller gingen. Der Hottingerplatz hat eine grosse Bedeutung für das Quartier, Fussgänger- und Fussgängerinnen und Velofahrende. Ich wäre deshalb froh, wenn wir schneller planen könnten.

Stephan Iten (SVP): Mich erstaunen die widersprüchlichen Vorstösse, die Sie einreichen. Gerade kürzlich jammerten Sie noch, wie gefährlich die Kap-Haltestellen für Velofahrende seien. Auf der anderen Seite fordern Sie bei jedem neuen Projekt eine neue Kap-Haltestelle, die eigentlich nicht nötig wäre. Heute fordern Sie sogar eine kredit-schaffende Weisung für eine Kap-Haltestelle, die der Kanton bereits abgelehnt hat. In der jetzigen Situation gibt es kein Problem. Autofahrer und Velofahrer kommen gut an-

einander vorbei, da es auf dieser Strecke kaum Velofahrer gibt und die wenigen gut zu überholen sind. Wir lehnen auch die einseitige Kap-Haltestelle ab. Das Postulat ist unnötig, weil der Kanton die beidseitige Kap-Haltestelle ablehnte und man dies deshalb auch nicht mehr prüfen muss. Hier wird aus etwas ein Problem gemacht, was gar kein Problem ist. Mich erstaunt auch, dass wir heute nach jedem aufgelegten Projekt eine Motion einreichen. Es gibt Fristen für Einsprachen. Wenn eine Motion nicht durchkommt, muss man das akzeptieren. Jedes Mal einen neuen Vorstoss einzureichen, kostet nur Geld und Zeit.

Andreas Egli (FDP): Wir sind in vielen Bereichen ganz ähnlicher Meinung wie STR Richard Wolff. Es wäre sinnvoll, die Motion als Postulat einzureichen. Dennoch geben wir dem Kanton Recht, weil auch wir finden, dass es nicht drei aufeinanderfolgende Kap-Haltestellen braucht. Es spielt bei diesem Vorstoss anscheinend keine Rolle, wie weit man schon im Prozess ist, solange man einfach Kap-Haltestellen realisieren kann. Ich bin gegen Kap-Haltestellen, weil sie zu Mischverkehr von MIV und Trams führen und es in der Regel auch keine Überholspur für Blaulichtorganisationen gibt. Wenn es in Zukunft autonom fahrende Busse, Schnellbusse oder andere kreative Möglichkeiten für das Abwickeln unseres Verkehrsproblems gibt, haben wir an diesen Stellen in Zukunft keine Möglichkeit, Fahrzeuge zu überholen. Die Einzelhaltstellen und Busbereiche machen Sinn, damit nicht alle Fahrzeuge hintenanstehen müssen. Eine zusätzliche Kap-Haltestelle einzuführen, nur um den MIV zusätzlich zu schikanieren, bringt aus unserer Sicht nichts. Die hier vorgeschlagene Motion löst das Problem des durch ausweichende Velofahrer entstehenden Mischverkehrs nicht. Die einzige Lösung, die hier vorgeschlagen werden könnte, ist Mischverkehr auf der ganzen Strecke mit dem MIV und dem Tram, damit dem Bus eine Spur zur Verfügung steht. Sonst haben wir das Problem, dass der MIV mit dem ÖV im Stau steht und man sich beim Heimplatz komplett blockiert. Ich denke, wir müssen zuerst Lösungen abwarten, bevor einzelne Kap-Haltestellen und Velospuren geplant werden können.

Sven Sobernheim (GLP): Drei Einsprachen bei einem 16er, lässt im ersten Moment schliessen, dass drei Personen diese eingereicht haben. Hinter einer Einsprache können aber auch hundert Menschen stehen, die sich gemeinsam organisiert haben. Man kann deshalb davon ausgehen, dass es eher drei Institutionen oder Vereine waren, die Einsprache erhoben. Die meisten Projekte haben gar keine Einsprachen. Eine Einsprache bei einem 16er kostet viel und wenn drei Gruppierungen Zeit und Geld in die Hand nehmen, darf man das nicht ignorieren. Leider wissen wir nicht, wer hinter den Einsprachen steht. In der Motion ist die Gesamtbetrachtung entscheidend. Der Kantonsrat ist gegen die drei Kap-Haltestellen. Wir sind der Meinung, dass die von der Motion verlangte Gesamtbetrachtung über die ganze Strecke nicht gemacht wurde. Autonom fahrende Autos sind kein Argument gegen den Bau von Kap-Haltestellen. Eine Kap-Haltestelle hält in der Regel keine 50 Jahre und wenn wir noch nicht mal auf der Autobahn autonome Fahrzeuge haben möchten, müssen wir uns keine Sorgen machen, dass wir in den nächsten 20 Jahren in der Stadt autonome Fahrzeuge haben werden. Die GLP hält an der Motion fest und ist optimistisch, dass das Tiefbauamt, wenn es einen Schritt zurückgeht und eine neue Gesamtbetrachtung macht, zu einer besseren Lösung kommen kann.

5 / 5

Claudia Rabelbauer (EVP): *Wir wollen kein Loblied auf die Kap-Haltestellen singen. Wenn uns Hans Jörg Käppeli (SP) versichern kann, dass es nicht zu einer Kapazitätsreduktion kommt, können wir dem Vorstoss zustimmen. Wir finden aber nicht, dass es zum heutigen Zeitpunkt eine Motion braucht und unterstützen den Vorstoss deshalb als Postulat.*

Hans Jörg Käppeli (SP) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 68 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat