

Goldküste wehrt sich gegen Spurabbau an der Bellerivestrasse

Der «künstliche Stau» auf der wichtigen Verkehrsader erregt die Gemüter – Bürgerliche lancieren eine Petition



Die vielbefahrene Bellerivestrasse soll saniert – und zumindest kurzzeitig auf eine Spur verengt – werden.

ADRIAN BÄR / NZZ

MICHAEL VON LEDEBUR

Manch einem Goldküstenbewohner erscheint die Stadt Zürich wie ein Riese, dessen Launen man ausgeliefert ist. Das gilt gerade in Verkehrsfragen. Der von August 2023 bis April 2024 angekündigte Spurabbau an der Bellerivestrasse, der wichtigsten Anbindung des Bezirks Meilen an die Stadt Zürich, wirkt für viele wie eine gewaltige Schikane.

Ein erster geplanter Versuch vor zwei Jahren scheiterte unter anderem am Njet der Kantonspolizei, doch vor kurzem hat der Zürcher Stadtrat den Versuch wieder aus der Schublade genommen. Fast ein Jahr lang soll der Verkehr nur noch einseitig in jede Richtung fließen. Viele befürchten noch mehr Stau als Folge. Bürgerliche Kreise von SVP bis Mitte lancieren nun eine Petition mit der Forderung: «Nein zu unsinnigen Verkehrsversuchen und künstlichen Staus». Sie hoffen darauf, dass der Stadtrat den Versuch abbricht – oder die Kantonspolizei ihn verbietet. 10 000 Unterschriften sind das erklärte Ziel. Unter anderem soll die Petition über das Team Freiheit beworben werden.

Die Bellerivestrasse muss binnen eines Jahrzehnts ohnehin saniert werden. Weil dann eine einspurige Strassen-

führung lokal unumgänglich sein wird, ist der Versuch eine Art Probelauf dafür. Doch es ist offensichtlich, dass der Stadtrat die Spur definitiv abbauen will. Es soll Platz geschaffen werden, unter anderem für eine Veloroute.

Hinzu kommt: Bei einer Sanierung in der heutigen zweispurigen Form würde die neue Strasse breiter. Denn die heutigen Spuren sind zu schmal und nicht vorschriftsgemäss. Dies wäre eine Herausforderung, denn Platz ist im Zürcher Strassenraum bekanntlich rar.

Angst vor Schleichverkehr

Der Stadtrat glaubt, dass ein Spurabbau ohne grössere Einschränkungen für die Automobilisten möglich ist. Das Bellevue sei der eigentliche Flaschenhals. Der Stadtrat hat Studien erarbeiten lassen, die allerdings keinen eindeutigen Schluss zulassen. Der Testlauf unter der Sicherheitsvorsteherin Karin Rykart (Grüne) soll Klärung schaffen. Messungen sollen ihn begleiten.

Der Stadtrat verspricht: Komme es zu übermässigen Staus und Schleichverkehr, werde man den Versuch anpassen oder abbrechen. Die genauen Kriterien für einen Abbruch hat sie aber noch nicht definiert.

Domenik Ledergerber, Zürcher SVP-Präsident, Kantonsrat und Landwirt aus Herrliberg, glaubt den Beteuerungen aus dem Stadthaus nicht. Er hat die Petition mitlanciert. Die Politik der Stadt sei es, die Automobilisten mittels Schikanen auf den Umstieg auf den ÖV oder das Velo zu bringen, und bei einem Teil der Leute könne dies sogar funktionieren. Aber nicht im grossen Massstab. Gerade angesichts des Bevölkerungswachstums in den Seegemeinden könne man die Kapazitäten nicht einfach verringern. «Der Versuch und der geplante Spurabbau laufen darauf hinaus, die Goldküste zu schikanieren.»

Ledergerbers Mitstreiterin Corinne Hoss, FDP-Kantonsrätin und von 2014 bis 2022 Zolliker Gemeinderätin, befürchtet, dass Stau und Schleichverkehr vor allem die angrenzenden Gemeinden belasten werden. Befürchtungen, die die Bevölkerung und gerade Unternehmer teilten. Dass die Stadt den Versuch notfalls abbrechen kann, beruhigt sie keineswegs. Sie glaubt nicht an eine prompte Reaktion – vor allem dann nicht, wenn sich die Autos jenseits der Stadtgrenze stauten.

Die Verkehrssituation an der Goldküste sei schwierig, sagt Hoss: Anders als die Gemeinden auf der anderen See-

seite habe man keine Autobahn im Hinterland. Auch der ÖV sei überlastet, mit dem Stadelhofen als Nadelöhr. Ohne Anschluss an die Stadt via Bellerivestrasse sei die Goldküste verkehrstechnisch praktisch «abgeschnitten». Natürlich müsse die fällige Sanierung der Bellerivestrasse sorgfältig geplant werden, sagt Hoss. Und während der Sanierung müsse man mit Einschränkungen leben. «Aber dafür ist kein mehrmonatiger Versuch nötig.» Der Spurabbau sei deutlich erkennbar «für die Ewigkeit» geplant.

Einen Schönheitsfehler hat die Petition: Gewichtige politische Vertreter der Goldküstengemeinden haben sie nicht unterschrieben. Sie stehen dem Verkehrsversuch auch deutlich weniger skeptisch gegenüber. Sascha Ullmann (GLP), Präsident der unmittelbar an die Stadt Zürich grenzenden Gemeinde Zollikon, sagt, die Petition sei nicht an ihn herangetragen worden. Ob er sie unterschreiben wird, lässt er offen. Es sei nicht angemessen, wenn ein Gemeindepräsident ohne gemeinsame Haltung im Gemeinderat eine solche Petition unterschreibe.

An den richtigen Orten messen

Ullmann sagt: «Nach dem Versuch wissen wir, was auf uns zukommt.» Werde bei einem Sanierungsprojekt eine Strasse einfach gesperrt, wie das in der Vergangenheit bisweilen der Fall gewesen sei, könne man nur noch reagieren. Mit dem Versuch könne man hingegen vorausschauend planen. Persönlich habe er durchaus seine Zweifel, dass der Spurabbau folgenlos bleibe, doch notfalls könne die Stadt den Versuch anpassen oder abbrechen.

Entscheidend ist für den Zolliker Gemeindepräsidenten, dass das Verkehrsaufkommen nicht nur auf Stadtgebiet gemessen wird, sondern auch in den Goldküstengemeinden – besonders im direkt angrenzenden Zollikon. Denn gemäss den Erfahrungen bei bisherigen Baustellen suchten sich die Automobilisten erst mit der Zeit neue Schleichwege. Sein Anliegen habe er an die Stadt Zürich herangetragen. Er sei zuversichtlich, dass es berücksichtigt werde.

Aus Sicht des Zolliker Gemeindepräsidenten ist die Messung an den richtigen Stellen der entscheidende Punkt. Der andere sind die Kriterien für einen Abbruch des Versuchs. Die Stadt dürfe nicht nur das Seefeldquartier in den Blick nehmen. Der Küsnachter Gemeindepräsident Markus Ernst (FDP) sieht es ähnlich: Es hänge alles davon ab, ob die Kriterien gut und nachvollziehbar formuliert seien. Sollte es anders sein, werde er sich «entschieden» für die Interessen des Bezirks einsetzen. Ins-

besondere dürften die Interessen der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner nicht höher gewichtet werden.

Ernst sagt, er könne die «Angst nachvollziehen», dass man aus den Seegemeinden mit dem Auto nicht mehr nach Zürich gelange. Zudem gebe es ein Misstrauen, weil in der Stadt Zürich häufig ideologisch politisiert werde. Doch in Sachen des neu aufgelegten Verkehrsversuchs erlebe er die Zusammenarbeit bis jetzt als konstruktiv.

Hoffen auf die Kantonspolizei

Die Petitionäre dürften genau wissen, dass ihr Anliegen wenig Aussicht auf Gehör beim rot-grün dominierten Zürcher Stadtrat hat. Die Hoffnung ruht wohl auf der Kantonspolizei, die den Versuch noch verbieten kann. Dies wäre dann der Fall, wenn die Kapazität auf der Bellerivestrasse offensichtlich eingeschränkt würde, mit Folgen für das übergeordnete Strassennetz.

Die Kantonspolizei betont jeweils, man entscheide nach technischen und nicht nach politischen Kriterien. Die Petitionäre Ledergerber und Hoss dürften ihre Hoffnung allerdings auf einen Entscheid von höchster Stelle richten. Die Petition werde zwar beim Stadtrat eingereicht, sagen sie, aber sie richte sich an die gesamte Politik in Stadt und Kanton – und somit letztlich an den Regierungsrat.

Dass die Kantonspolizei in solchen Fällen das letzte Wort hat, zeigte sich zuletzt, als sie einer geplanten vorübergehenden Sperrung von Hardbrücke und Rosengartenstrasse die Zustimmung verweigerte. Zum 50-Jahr-Jubiläum der Westtangente hatte ein Verein ein Fest darauf geplant. In Sachen Bellerivestrasse bestätigte die Polizei auf Anfrage, dass ein Gesuch der Stadt für einen Verkehrsversuch kürzlich eingegangen sei. Wann der Entscheid fällt, ist offen.

Spurabbau an der Bellerivestrasse



NZZ

Neue Zürcher Zeitung

Trauen Sie Ihrem Weltbild einen Kopfstand zu.

Lernen Sie uns kennen unter [nzz.ch](https://www.nzz.ch)