

Sitzung des Zürcher Gemeinderats

Die Haltestelle Morgental soll zum Quartierzentrum werden

Der Rat genehmigt 2 Millionen Franken für eine Neugestaltung in Zürich Wollishofen

Mit breiteren Trottoirs, einer neuen Gestaltung der Fahrspur und der Haltestelle soll das Morgental in Zürich Wollishofen aufgewertet werden. Der Gemeinderat hat den dafür nötigen Kredit bewilligt, trotz Bedenken der Bürgerlichen gegenüber der geplanten Verkehrsführung.

rib. 20 000 Autos fahren täglich an der Haltestelle Morgental in Zürich Wollishofen durch die Albisstrasse. Damit ist sie eine der wichtigsten Einfallsachsen in die Stadt Zürich. Zugleich aber ist das Morgental für Wollishofen ein Zentrum mit Läden und Restaurants. Und in dieser Funktion soll es aufgewertet werden. Der Gemeinderat hat am Mittwoch einem Antrag des Stadtrats zugestimmt und für bauliche Massnahmen einen Kredit von 2,05 Millionen Franken bewilligt. Geplant sind zusätzliche Bäume und eine neue Lichtsignalanlage. Um die Situation der Fussgänger und der Trampassagiere zu verbessern, soll zudem die Haltestelle neu gestaltet werden. Das Projekt ist Bestandteil der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung. Und das setzen die Bedenken der Bürgerlichen gegen das Vorhaben ein.

Trams und Autos auf der gleichen Spur

Kern des Unbehagens war die geplante Verkehrsführung. Künftig sollen nämlich im Bereich der Haltestelle Trams und Autos die gleiche Spur benutzen. Das wurde von SVP und FDP kritisiert – die SVP lehnte die Vorlage schliesslich ab, die FDP stimmte trotz Vorbehalten zu. Das Ziel der geplanten Massnahmen sei durchsichtig, sagte Martin Bürlimann (svp.): Das Tram solle die Autos bremsen, einmal mehr solle der motorisierte Individualverkehr blockiert werden. Eine der wichtigsten Zufahrten zur Innenstadt werde planmässig verstopft. Auch Theresa Hensch (fdp.) meldete an der Verkehrsführung Zweifel an. Überhaupt, sagte sie, sei es naiv anzunehmen, aus dem Morgental werde ein Platz, der die Funktion eines Quartierzentrums erfüllen könne.

Das Morgental, sagte Hensch, sei kein Platz, sondern vor allem eine Strassenkreuzung. So idyllisch, wie der Stadtrat und die linke Ratsseite dies schilderten, werde die Realität nie sein. Durch die Zusammenlegung der Spuren werde die Kapazität der Albisstrasse reduziert. Während der Transitverkehr auf die Westumfahrung ausweichen könne, gebe es für den Ziel- und Quellverkehr keine Alternative. Diesen Verkehr bringe man mit der Verkehrsführung nicht weg. Die Massnahmen, so Hensch, widersprächen dem Ziel, den Autoverkehr möglichst lange auf den Hauptverkehrsachsen fliessen zu lassen, und führten dazu, dass die Autos wieder in die Quartiere gedrängt würden.

Ein Anliegen des Quartiers erfüllen

Die Linke und die Grünen widersprachen dieser Sicht. Zwei Gutachten, so legte der grüne Fraktionschef Daniel Leupi dar, hätten gezeigt, dass die Albisstrasse auch nach der Zusam-

menlegung der beiden Spuren die geforderte Menge von 20 000 Fahrzeugen pro Tag bewältigen könne. An anderen Orten – Leupi nannte Köniz als Beispiel – werde die Zusammenlegung von Auto- und Busspuren schon lange und erfolgreich praktiziert.

Die geplante Neugestaltung erfülle zudem ein jahrelanges Anliegen der Wollishofer Quartierbewohner, auch der bürgerlichen Quartierbewohner. Umfragen bei den Besitzern der Läden rund um das Morgental hätten gezeigt, dass auch diese die Aufwertungsmassnahmen begrüsst. Schliesslich, sagte Andrew Katumba (sp.), sei das Ganze auch ein Schritt hin zu mehr Sicherheit. Heute müssten sich die Trampassagiere auf der engen Traminsel zusammendrängen. Die Neugestaltung werde die urbanen Qualitäten des Morgentals nachhaltig verbessern. Fussgängerbereiche schafften auch Raum für Begegnungen und nützten allen. Dies, schloss die Vorsteherin des Tiefbauamtes, Ruth Genner, sei man der Quartierbevölkerung schuldig. Der Rat stimmte der Vorlage mit 89 zu 21 Stimmen zu. Gleichzeitig mit der Umgestaltung werden auch die Tramschienen und Werkleitungen erneuert. Dafür hat der Stadtrat in eigener Kompetenz bereits 7,2 Millionen Franken bewilligt.