

Die Konstruktion funktioniert nicht

Am Fusse des Üetlibergs steht ein 32 Tonnen schweres Stahlgerüst, das die Anwohner empört

ISABEL HEUSSER

Das Friesenberg-Quartier am Fusse des Üetlibergs hat seit Sommer 2022 ein neues Wahrzeichen. Unfreiwillig, muss man sagen, und als Sehenswürdigkeit für Touristen ist es ebenfalls ungeeignet: ein 32 Tonnen schweres Stahlgerüst mit einer Stromschiene über der Friesenbergstrasse auf der Höhe des Bahnübergangs. Als es im Juli des letzten Jahres erstellt wurde, reagierten die Quartierbewohner empört. Von einem «Monster» war die Rede, am Zaun bei den Geleisen wurden Protestplakate angebracht.

Mehrere Personen kritisierten, dass vor der Erstellung keine Bauprofile angebracht worden seien, um die Dimensionen des Bauwerks aufzuzeigen. Der SZU-Mediensprecher sagte damals: «Wenn es eine weniger aufwendige Lösung gegeben hätte, hätten wir diese gewählt.» Man habe die technischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Nun, neun Monate später, zeigt sich: Die Konstruktion irritiert nicht nur optisch. Sie funktioniert auch nicht. Dabei hatte die Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn (SZU), die dahintersteht, das Projekt stolz als «schweizweit einmalig» angekündigt.

Funkenschläge bei Schnittstelle

Grund für die Installation ist eine Modernisierung der Bahnstrecke. Letztes Jahr wurde die Üetlibergbahn von Gleichstrom auf Wechselstrom umgestellt, es ist die gleiche Technologie wie bei den SBB und der Sihltalbahn. Das Ziel war es, die Pünktlichkeit zu verbessern. Die VBZ-Busse der Linie 32 aber, die den Bahnübergang passieren, sind weiterhin mit Gleichstrom versorgt. Damit die Busse auch in Zukunft die Bahnlinie queren können, wurde das Stahlgerüst mitsamt Stromschiene erstellt. Die Idee: Wenn die Bahn fährt, werden die Leitungen für die Busse ausgeschaltet und geerdet – und umgekehrt.

Pünktlicher seien die Züge tatsächlich geworden, sagt der SZU-Direktor Mischa Nugent. «Und zwar signifikant.» Doch das System mit der Stahlkonstruktion funktioniert nicht. Konkret gibt es Probleme bei der Schnittstelle zwischen Stromabnehmer und Fahrleitung der Züge. Das habe sich schon bei der Inbetriebnahme gezeigt.

Die Schnittstelle sei viel zu unruhig, es habe Funkenschläge gegeben, sagt Nugent. «Wir haben zusammen mit dem Lieferanten die letzten neun Monate damit verbracht, Lösungen zu finden. Aber



Das Stahlgerüst überspannt die Friesenbergstrasse und ist 33 Meter lang. Anwohner nennen es «Monster».

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

wir haben bis heute keine.» Deshalb müssten die Züge mit gesenkten Bügeln, also ohne Strom, aber mit Schub über die Friesenbergstrasse fahren. Die Busse hingegen verkehren normal mit Stromabnehmer.

Nugent sagt, diese Übergangslösung sei sicher und betrieblich machbar. «Aber natürlich ist das keine schöne Situation.» Vor allem aber funktioniert die jetzige Lösung aus technischen Gründen nicht mehr, wenn die Haltestelle Friesenberg behindertengerecht und mit Doppelspur ausgebaut werde, also mit zwei Gleisen und zwei Perrons statt wie heute nur einem. Die Haltestelle muss auf die andere Strassenseite verlegt werden, was nach heutigem Stand für das Jahr 2025 geplant ist.

Eigentlich will die SZU das Stahlkonstrukt deshalb so bald wie möglich loswerden. Das wäre möglich, wenn die VBZ auf der Linie 32 batteriebetriebene Busse einsetzt, also solche, die nicht mehr mit Stromabnehmer verkehren. Gegenüber der NZZ erklärten die Verkehrsbetriebe Zürich letztes Jahr, dass der Batteriebetrieb keine Option sei, weil die Batterieleistung der meisten

Busse ungenügend sei und es deshalb zu Verspätungen kommen könne.

«Gemeinsam mit den VBZ und dem Lieferanten suchen wir zurzeit Lösungen, um das Provisorium raschestmöglich rückbauen zu können», sagt Nugent. Eine schnelle Lösung ist aber nicht in Sicht: Gemäss gegenwärtiger Planung dürfte die Installation bis zum Jahr 2032 bestehen bleiben.

«Natürlich sind wir enttäuscht»

Wegen der technischen Mängel hat die SZU die Konstruktion noch nicht abgenommen, das heisst, sie gehört noch immer dem Hersteller. Nugent geht ausserdem davon aus, dass sich die Kosten von 2,5 Millionen Franken für die Installation erhöhen werden. «Wir sind in Verhandlung mit dem Hersteller, wer wie viel bezahlt.» Wegen einer Planänderung, die vom Bundesamt für Verkehr laut Nugent ursprünglich als geringfügig taxiert wurde, muss die SZU das Projekt zudem nochmals auflegen.

Hat sich das Unternehmen mit diesem Projekt übernommen? «Natürlich sind wir enttäuscht. Im Nachhin-

ein ist man immer klüger», sagt Nugent. Auf technischer Ebene hätte man das Konstrukt wohl noch ausführlicher testen sollen. Auch die Informationspolitik gegenüber den Anwohnerinnen und Anwohnern sei wohl etwas defensiv gewesen. «Darum machen wir es jetzt besser.» An einer Infoveranstaltung in Wiedikon anerkannte die SZU die Installation als «überdimensioniert».

Beim Quartierverein Wiedikon ist man dennoch konsterniert. Dessen Präsident Urs Rauber kritisiert insbesondere die mangelhafte Kommunikation der SZU. Erst auf Drängen des Vereins habe das Unternehmen Informationsveranstaltungen für die Anwohnerinnen und Anwohner durchgeführt und die Mängel am Projekt offengelegt. «Noch im November hiess es, die Probleme würden bald gelöst, aber das ist nicht der Fall», sagt Rauber.

Dass der mit viel Euphorie angekündigte Stahlbogen seine Funktion nicht erfüllt, bezeichnet er als «gravierend». Er fordert deshalb, dass die Mängel endlich behoben werden – und das Konstrukt schnellstmöglich verschwindet, wenn es nicht mehr benötigt wird.

Drag-Lesung: keine Bewilligung für Demonstration

Anlass ruft Kritiker auf den Plan

Die Demonstranten, welche am Samstag in Oerlikon gegen eine Lese- und Kundgebung von Dragqueens und -kings für Kinder protestieren wollen, haben für ihre Kundgebung keine Bewilligung erhalten. Dies hat das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich am Freitag mitgeteilt. Verweigert wurde das Gesuch aus formalen Gründen: Die Anfrage sei «kurzfristig» eingereicht worden, heisst es in der Mitteilung. Wie Robert Soos, der Sprecher des Sicherheitsdepartements, auf NZZ-Anfrage sagt, liegt die Frist bei drei Tagen.

Grünes Licht spontan möglich

Sollte es am Samstag dennoch zu einer Kundgebung kommen, sei es denkbar, dass dieser eine Spontanbewilligung erteilt werde. Dies allerdings unter strengen Auflagen und Bewilligungen, damit die «Drag Story Time» sicher und ohne Störungen durchgeführt werden könne, schreibt das Sicherheitsdepartement. «Das kann zum Beispiel bedeuten, dass die Stadtpolizei den Organisatoren der Kundgebung Vorgaben zur Örtlichkeit macht», sagt Soos.

Bei der «Drag Story Time» lesen verkleidete Erwachsene drei- bis achtjährigen Kindern vor. Ausserdem können sich die Kinder verkleiden und schminken. Die Botschaft hinter dem Anlass: Dem jungen Publikum soll «die Vielfalt der Geschlechter aufgezeigt werden», es sollen ihm «Einfühlungsvermögen und Integration» vermittelt werden – so wurde die Veranstaltung bei einer Vorstellung im Herbst umschrieben. Diese Stossrichtung hatte bereits in der Vergangenheit für Proteste gesorgt. Im letzten Oktober hatten Mitglieder der rechtsextremen «Jungen Tat» eine Vorlesestunde gestört.

Auch private Sicherheitskräfte

Auf Instagram teilte die «Drag Story Time»-Organisatorin Brandy Butler mit, dass die Veranstaltung in Oerlikon wie geplant durchgeführt werde. Es gebe neben der Polizei auch privates Sicherheitspersonal. Butler rief zudem dazu auf, am Samstag mit Büchern und Magazinen in die Bibliothek in Oerlikon zu kommen, um den Anlass gewaltfrei zu unterstützen.

Wer um die Bewilligung für die Kundgebung gegen die Lesung angefragt hat, gibt das Sicherheitsdepartement nicht bekannt. Der Anlass war zuvor unter anderem von SVP-Nationalräten kritisiert worden.

Stadt sieht «Gefahrenmomente» beim Escher-Wyss-Platz

Bald werden 200 Kinder auf dem Schulweg die stark befahrene Kreuzung täglich queren

GIORGIO SCHERRER

Unterdessen sind die Blumen verwelkt, die Abschiedsbriefe verblieben, die Kerzen heruntergebrannt. Doch die improvisierte Gedenkstätte am Zürcher Escher-Wyss-Platz steht ein halbes Jahr nach dem tödlichen Unfall noch immer.

Am 21. Dezember 2022, einem Mittwoch, wurde an dieser Stelle ein fünfjähriger Knabe tödlich verletzt. Aller Wahrscheinlichkeit nach durch ein vorbeifahrendes Auto oder einen Lastwagen. Der Bub befand sich an jenem Morgen auf dem Weg von seiner Wohnsiedlung in den Kindergarten im nahen Schulhaus Schütze. Er musste dafür den stark und mehrspurig befahrenen Platz überqueren.

Die Eltern des Kindes waren vor dem Unfall über den gefährlichen Schulweg ihres Sohnes besorgt gewesen. Gemeinsam mit anderen Anwohnerinnen und Anwohnern hatten sie sich deshalb gar bei der Stadt beschwert. Jedoch ohne Erfolg.

Die damalige GLP-Gemeinderätin Sandra Bienek, die mit den Eltern be-

kannt und im lokalen Quartierverein aktiv ist, sagte am Tag des Unfalls im Stadtparlament: «Die Eltern haben sich jahrelang für eine Verbesserung der Verkehrssituation eingesetzt.» Da daraufhin jedoch nichts geschehen sei, hätten die Anwohnerinnen und Anwohner sich zunehmend machtlos gefühlt.

«Komplexer Verkehrsknoten»

Hat die Stadt Zürich also zu wenig auf die Verkehrssicherheit am Escher-Wyss-Platz geachtet? Dazu hat sich der Stadtrat nun in einer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage ausführlich geäussert. Der Escher-Wyss-Platz sei «ein komplexer Verkehrsknoten, der von allen Verkehrsteilnehmenden besondere Aufmerksamkeit erfordert», räumt die Stadt darin ein. Der Schulweg über den Platz verfüge über «Gefahrenmomente», die eine «erhöhte Achtsamkeit» bedingten.

Dennoch haben die Behörden im Nachgang zum Unfall keine zusätzlichen Vorkehrungen getroffen, um den Schulweg über den Platz sicherer zu machen.

Laut der Antwort des Stadtrats wurden keine Lotsen eingesetzt, die Kinder bei der Überquerung begleiten. Auch andere unmittelbare Massnahmen gab es nicht. Die Stadt schreibt, «dass der Weg über den Escher-Wyss-Platz keine unzumutbaren Gefahrenmomente beinhaltet, die eine Begleitung der Kinder als zwingend erscheinen lassen».

Der Grund für diese auf den ersten Blick widersprüchliche Einschätzung ist die Tatsache, dass der offiziell empfohlene Schulweg nicht direkt über den Platz führt, sondern über einen nahe gelegenen sichereren Übergang. Es sei für die Kinder daher möglich, eine weniger riskante Variante zu wählen. Diese verlängert den Schulweg durch einen Umweg allerdings, weshalb viele Anwohnerinnen und Anwohner eine direktere Route über den Platz bevorzugen.

Es sei an den Eltern und an der Schule, die Kinder zum Benützen des sichersten Schulwegs anzuhalten, schreibt der Stadtrat. Etwa indem sie einen speziell dafür erstellten Online-Stadtplan konsultierten. «Die Ver-

antwortung für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern.»

Allerdings anerkennen die Behörden indirekt auch, dass die gegenwärtige Situation langfristig möglicherweise nicht haltbar sein wird. Momentan müssen nämlich lediglich fünf Kinder auf ihrem Schulweg den Escher-Wyss-Platz überqueren. Allerdings entsteht dort mit der Wohnsiedlung Hard gerade eine gigantische neue Überbauung, durch die 200 neu schulpflichtige Kinder gleich neben dem Platz wohnen werden. Sie alle werden laut der Stadt voraussichtlich den gefährlichen Platz überqueren müssen, um in den Unterricht zu gelangen.

Lotsendienst soll geprüft werden

Sobald die neue Siedlung fertiggestellt sei, wolle man deshalb prüfen, ob ein Lotsendienst nicht doch nötig sei, schreibt der Stadtrat. Ausserdem soll der Fussverkehr auf dem Escher-Wyss-Platz durch ein lange geplantes Neugestaltungsprojekt auch insgesamt ge-

stärkt werden. Ab 2026 soll darauf zudem Tempo 30 gelten und nicht mehr wie heute Tempo 50.

Es ist fraglich, ob das die politischen Forderungen nach mehr Schulwegsicherheit befriedigen wird, die nach dem Unfall vom Dezember erhoben wurden. Immerhin zeigte auch die unlängst veröffentlichte städtische Verkehrstatistik, dass es in den vergangenen zehn Jahren nie so viele verunfallte Kinder gab wie 2022. Auf dem Schulweg erlitten 25 Kinder bis 16 Jahre einen Unfall, insgesamt waren es 88. Das entspricht rund 5 Prozent aller Verunfallten auf Stadtgebiet.

Der städtische Leiter Verkehrssicherheit kündigte daraufhin in der NZZ an, jeden dieser Unfälle genau zu untersuchen. Die Massnahmen für sichere Schulwege grundsätzlich überdenken wolle man allerdings dennoch nicht.

In einer früheren Version dieses Artikels wurde der von der Stadt für Schulkinder empfohlene sicherere Übergang irrtümlicherweise als Unterführung bezeichnet. Tatsächlich handelt es sich um einen Zebrastreifen.