

GLATTWEGS

Von **Laura Hertel**

Anstandswauwau

Als ich vier Jahre alt war, entdeckte ich auf einem Markt ein Schwein. Es war kein herumtollendes, herziges rosa Säuli. Beziehungsweise nicht mehr. Es war braun, verkrustet und drehte sich immerzu apathisch im Kreis, und zwar aufgespiesst an einer Metallstange über einem Feuer. Im Mund steckte ein Apfel, der noch schrumpeliger war als die mitgeräucherten Augäpfel. Ein Bild, das sich für immer in meine Netzhaut eingebrannt hat. Zwar hatte ich zuvor oft genüsslich Nuggets in Dinosaurierform in einer Ketchuplache verschlungen – dass Fleisch aber tatsächlich aus Tieren gemacht ist, wurde mir erst da schmerzlich bewusst.

Ich beschloss, nie mehr in meinem Leben Fleisch zu essen. Das klappte meist problemlos. Dennoch bescherte mir mein Vegi-Dasein vereinzelt äusserst unangenehme Situationen. Etwa dann, wenn meine Überzeugung zum Vegetarismus mit meinem Drang zusammenprallte, höflich und anständig zu erscheinen. So passierte es einst, als ich bei vornehmen Bekannten zum Essen eingeladen war. Es gab Hackbraten, und zwar viel. Und nur. Bevor ich meinen Mund öffnen konnte, hatte der Gastgeber bereits liebevoll eine üppige Scheibe zermanschetes Rind auf meinem Teller drapiert und kunstvoll mit Sauce übergossen. Ich brachte es nicht übers Herz, zu erwähnen, dass ich kein Fleisch esse. Gleichzeitig konnte ich aber unmöglich auf einem toten Tier herumsäbeln und -kauen.

Eine Notlösung musste her. Leider fiel mir keine bessere ein, als das Fleisch unauffällig verschwinden zu lassen; zuerst in meiner Serviette und dann in der Hosentasche. Nachdem ich eine Stunde lang wie auf Nadeln auf dem in Papier gewickelten Bratenstück gesessen und den Gastgeber mit Lob über das leckere Menü eingedeckt hatte, erhob ich mich. Auf dem hellen Stuhl prangte ein dunkler Fleck: Die Bratensauce hatte durchgedrückt. Noch bevor ich die Sauerei unbemerkt hätte wegputzen können, stürmte der kleine Hund des Gastgebers auf mich zu und sprang kläffend an meinem Hosenbein hoch. Eindrucksvoll führte er so allen vor Augen, dass Lügen noch kürzere Beine haben als Dackel.

Stadt will die Entschärfung des Nadelöhrs Memphis-Brücke anpacken

DÜBENDORF: Täglich können auf der engen Memphis-Brücke Verstopfungen und Gefluhe wegen der unklaren Vortrittssituation beobachtet werden. Jetzt will die Stadt das Problem mit Ampeln beheben. Doch dagegen gab es eine Einsprache.

Es ist Mittwoch, 16.55 Uhr, und der Typ hinter dem Steuer eines silbergrauen Subaru ist kurz davor, aus der Haut zu fahren. Eigentlich wollte er über die Memphisbrücke ins Dübendorfer Stadtzentrum fahren. Doch ein Lieferwagen blockiert die Fahrbahn, weil er selber stadtauswärts im Rückstau vor dem Lichtsignal der nahen Memphiskreuzung steckt.

Kaum hat sich der Klüngel gelöst, folgt schon der nächste Zwischenfall: Ein schwarzer Ford-SUV fährt etwas gar selbstbewusst auf die Brücke und einem kleinen hellblauen Hyundai entgegen, der eingeschüchtert versucht auszuweichen und dabei mit den Felgen an der seitlichen Brückenbegrenzung entlangschabt.

Verkehr quetscht sich durch

Dutzende solcher Szenen lassen sich jeden Morgen und vor allem am Abend während der Rushhour an Dübendorfs engstem Nadelöhr beobachten. Denn hier quetscht sich ein beträchtlicher Teil des Berufsverkehrs durch, auch wenn die Achse mitten durchs Stadtzentrum eigentlich nicht dazu gedacht ist.

Das Problem verschärft sich dadurch, dass die Signalisation be-

züglich Vortrittsrecht offenbar nicht für alle Verkehrsteilnehmer klar ist. Effektiv sind Autofahrer von beiden Seiten her gleichberechtigt, grössere Fahrzeuge haben stadteinwärts Vortritt, damit es nicht zum Rückstau bis auf die nahe Überlandstrasse kommt. Und so fühlt sich so mancher PW-Lenker, der die Zeichen falsch deutet, dazu berechtigt, die Brücke in der Mitte der Fahrbahn zu queren.

Verspätete Busse

Die Memphisbrücke ist also ein Hup- und Motz-Hotspot, aber gemäss kantonaler Erhebung kein Unfallschwerpunkt. Alles kein Problem also? Nicht ganz. Denn wenn sich Autofahrer auf der Brücke gegenseitig blockieren, leidet darunter auch der öffentliche Verkehr. Gemäss Raymond König, Leiter der Abteilung Tiefbau, wurden die Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) bei der Stadt vorstellig, weil die Busse in den Hauptverkehrszeiten Schwierigkeiten hätten, den Fahrplan einzuhalten.

Dazu kommt, dass unmittelbar vor und nach der Brücke zwei ungesicherte Fussgängerübergänge bestehen, die auch von Radfahrern genutzt werden, was die Situation zusätzlich verkompliziert und



Früher war das Kreuzen auf der recht engen

auch immer wieder zu gefährlichen Begegnungen führt.

Linksabbieger wird aufgehoben

Die Stadt will das Problem nun mittels Lichtsignalen beidseits der Brücke lösen, wobei die Ampeln für einen guten Verkehrsfluss an die Lichtsignalanlage der Memphiskreuzung gekoppelt sind und eine Busbevorzugung ermöglichen. Um den nachkommenden Verkehr nicht zu behindern, soll stadtauswärts der Linksabbieger in die Gewerbeüberbauung Memphispark aufgehoben werden. Für König eine vertretbare Einschränkung: «Die Zahl der einfahrenden Fahrzeuge ist gering, ausserdem ist die Zufahrt von der anderen Strassenseite her gewährleistet. Und die Ausfahrt ist in beide Richtungen möglich.»

Weiter ist geplant, die beiden Personenübergänge mit einem Fussgängerstreifen zu versehen und ebenfalls zu «beampeln». Ein Problem ist, dass das Brückengeländer die Sicht auf die Fussgänger und Velofahrer im sogenannten Annäherungsbereich behindert, was gemäss den Planern bei einem Stromausfall gefährlich werden könnte. Deshalb wird die Fahrbahn auf der Brücke verengt und der Wartebereich vor den Fussgän-



Brücke kein Problem, doch in den letzten Jahren sind die Autos immer breiter geworden.

Foto: Thomas Bacher

gerstreifen baulich vorgezogen, was die Sichtweiten verbessert.

Doch wieso baut die Stadt nicht einfach eine neue, breitere Brücke über die Glatt? Das sei aktuell kein Thema, so König. Die Lebensdauer der Konstruktion sei noch nicht an ihrem Ende angelangt.

Kanton beteiligt sich

Gemäss Bauprojekt betragen die Kosten 270000 Franken, die Hälfte davon übernimmt der Kanton. Ohne Rekurse könnte das Vorhaben relativ zügig umgesetzt werden. König geht von einer Realisierung bis im Frühling 2022 aus.

Allerdings hat es bereits mindestens eine Einsprache gegeben. Bekannt ist diejenige von SVP-Gemeinderat Paul Steiner, die auch auf der Website der Partei aufgeschaltet ist. Steiner beantragt, die Stadt solle gänzlich auf das Projekt verzichten. «Innerhalb von 90 Metern sind drei Lichtsignalanlagen für den rollenden Verkehr geplant, dazu zwei ebenfalls mit Ampeln bestückte Fussgängerübergänge – das ist einfach zu viel für die kurze Distanz», sagt Steiner. Er bezeichnet es als «illusorisch», dass dadurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Im Gegenteil: «Die Koordination der verschiedenen Verkehrsströme auf solch kurzer Stre-

cke ist dermassen kompliziert und störungsanfällig, dass es zwangsläufig zu mehr Rückstaus kommt.» Weil dadurch in den Stosszeiten auch die Busbevorzugung hinfällig werde, sieht Steiner das Ganze als Verschwendung von Steuergeldern.

Steiner kritisiert nicht nur das Projekt als solches, sondern auch seine Terminierung. «Es kommt zur Unzeit», sagt er mit Verweis auf die Pläne des Kantons, die nahe Memphiskreuzung/Überlandstrasse umzubauen. Wenn schon, dann solle die Stadt warten und das Vorhaben in Koordination mit dem kantonalen Vorhaben realisieren. «Zumal für das Projekt ja wirklich keine Dringlichkeit besteht.»

Warten auf den Stadtrat

Gemäss aktuellem Stand will der Kanton die Unterführung bei der Memphiskreuzung aufheben und durch Fussgängerstreifen ersetzen. Dazu kommen Änderungen der Signalisation. So soll etwa der Linksabbieger von der Überlandstrasse in die Wallisellenstrasse und damit ins Stadtzentrum aufgehoben werden. «Damit wäre der Memphispark nur noch von einer Seite und über weite Umwege erreichbar», sagt Steiner.



Plan: Dominik Gut

Tiefbauamtleiter Raymond König will die Aussagen Steiners aufgrund des laufenden Verfahrens nicht bewerten. Er hält aber fest, dass die kantonalen Pläne frühestens in fünf Jahren umgesetzt würden, zumal auch noch ein Landerwerb nötig sei, was immer für Verzögerungen sorgen könne. «Bis dahin kann sich das Projekt noch mehrmals ändern.» Letztlich sei es schon heute kein Problem, die

Lichtsignalanlagen auf der Memphiskreuzung und der Brücke aufeinander abzustimmen. «Und das wäre auch bei einer umgebauten Kreuzung der Fall, egal, wie deren Signalisation dann aussieht.»

Steiner wartet nun erst einmal ab, inwieweit der Stadtrat und die Planer das Projekt an der Brücke anpassen. Dann will er entscheiden, ob er gegen den Beschluss rekuriert. *Thomas Bacher*