

30. Januar 1013

Schriftliche Anfrage

von Helen Glaser (SP)

In der Stadt Zürich wird gewohnt und gelebt, die Menschen bewegen sich zu Fuss und mit unterschiedlich vielen Rädern im städtischen Raum fort. Die Stadt ist darum besorgt, dass die Infrastruktur den Bedürfnissen der Bevölkerung und den sich verändernden Gegebenheiten genügt, und saniert/adaptiert daher regelmässig Strassen(abschnitte): Kanalisation, elektrische Leitungen, Beleuchtung, Beläge, Signalisation, Klassifizierung. Dabei ist die Klassifizierung von Strassen resp. die Nutzung des Raums für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen immer wieder Grund für Diskussionen; insbesondere die Einrichtung oder Aufhebung von Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Strassen wird nicht aus jeder Perspektive gleichermaßen begrüsst und kritisiert. In diesem Zusammenhang gelange ich mit den folgenden Fragen an den Stadtrat:

1. Was geschieht in der Regel mit sogenannten Wohnstrassen (Strassen mit Schritttempo, Tempo 20 resp. 30), wo es noch solche gibt? Werden sie zu Begegnungszonen mit Tempo 20 oder zu verkehrsberuhigten Strassen mit Tempo 30?
2. Soweit mir bekannt ist, werden verkehrsberuhigende Massnahmen wie Schwellen, versetzte Parkplätze, Bäume im Strassenbereich, Kreuzungen mit Überfahrten, Einbahnstrassen, gesperrte Strassen bei Plätzen, Unterbrechung von Strassen/Sackgassen, Parkverbot auf Trottoirs etc. heute oft durch andere Massnahmen ersetzt. Gern hätte ich eine Auflistung, welche bisherigen Massnahmen im Regelfall durch welche neuen Massnahmen ersetzt werden.
3. Es gibt Beispiele von Strassen und Plätzen, die nach der Sanierung autofreundlicher sind. Dies ist z.B. der Fall, wenn Strassen in Wohnquartieren begradigt und hindernisfreier oder Einbahnstrassen aufgehoben werden, was gern zu Schleichverkehr und zum Abstellen von Autos für den Ausgang einlädt (z.B. Martastrasse, Engelstrasse, Anwandstrasse, Zypressenstrasse (zwischen Bullingerplatz und Hohlstrasse)); oder wenn Plätze in Wohnquartieren ohne Unterbrechung der Strasse(n) und ohne Hindernisse wie etwa Pfosten oder Veloständer konzipiert werden (z.B. Bullingerplatz). Dies bedeutet für die

Anwohner/innen und den Langsamverkehr eine Verschlechterung der Wohnqualität und der Sicherheit und kann belästigend sein (Mehrverkehr, Lärm, höheres Tempo, verringerte Sicherheit). Welche Massnahmen unternimmt die Stadt, um diesem Phänomen zu begegnen? Weshalb werden Strassen- und Platzbereiche in Quartieren, die vorwiegend Wohnquartiere sind, autofreundlicher gestaltet?

4. Wie wird sichergestellt, dass alle Verkehrsteilnehmenden Begegnungszonen als solche wahrnehmen und alle Benutzer/innen einer Begegnungszone (also auch Anwohner/innen, Fussgänger/innen, alte und behinderte Menschen, Kinder, Velofahrer/innen) respektiert werden?
5. Wie werden die Anwohner/innen vor/bei einer Strassensanierung einbezogen?
6. Findet im Anschluss an eine Sanierung nach einer gewissen Zeit eine Nachprüfung statt, um festzustellen, welche Auswirkungen ein neues Verkehrsregime auf das Quartier hat? Werden bei der Nachprüfung auch die Meinungen aus dem Quartier abgeholt?
7. Werden in Wohnquartieren Verkehrskontrollen durchgeführt? Falls ja, nach welchen Kriterien? Gab es früher häufiger Kontrollen?
8. Des Weiteren gibt es Beispiele von Strassen, wo zur Schaffung eines Fahrradstreifen ein Trottoir verschmälert wird und so, wenn gerade kein Velo den Streifen benutzt, der Raum für den MIV verbreitert wird (z.B. Nordstrasse, Rotbuchstrasse). Ist sich die Verwaltung der negativen Konsequenzen für Fussverkehr und der positiven Folgen für den MIV bewusst, wenn die Fahrbahn für das Velo (ohne Versatz) verbreitert wird?
9. Wie lassen sich derartige autofreundlichere Umgestaltungen mit den Zielen der Städte-Initiative und der 2000-Watt-Gesellschaft vereinbaren?

H. Gasser