

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. April 2017

245.

Schriftliche Anfrage von Pascal Lamprecht, Markus Baumann und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Haltestellen der Buslinien 83 und 89 im Einzugsgebiet des Freilager-Areals, geplante Anpassungen zur Umsetzung des Behindertengesetzes sowie Möglichkeiten zur Beruhigung der Rautistrasse und zur Vermeidung von Ausweichverkehr auf die Flur- und Freilagerstrasse

Am 11. Januar 2017 reichten Gemeinderäte Pascal Lamprecht (SP), Markus Baumann (GLP) und 8 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/5, ein:

Am 11. Oktober 2016 haben sich Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus dem Kreis 9 mit Anwohnerinnen und Anwohnern des Freilagers getroffen. Beim Gedankenaustausch sind seitens der Freilager-Bewohnerinnen und -Bewohnern einige Fragen und Anliegen bezüglich der Verkehrssituation rund um das Freilager geäussert worden. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bis Ende 2023 müssen sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes wie auch das zugehörige Rollmaterial den Bedürfnissen von Fahrgästen mit alters- und behinderungsbedingten Einschränkungen angepasst werden. Ist die fristgerechte Umsetzung dieser Vorgabe für die Haltestellen der Buslinien 83 und 89 in der Umgebung des Freilagers gewährleistet? Falls nicht, welches sind die Gründe für allfällige Verzögerungen?
2. Welche Projekte gemäss Behindertengesetz werden in welchem Zeitrahmen umgesetzt? Wo bzw. in welchen Projekten können die Vorgaben nicht eingehalten werden, wo werden lediglich die Mindestvorgaben eingehalten und wo ist der Stadtrat inwiefern bemüht, innovative Lösungen zu suchen, welche über die Mindestvorgaben hinausgehen?
3. Gibt es Bestrebungen seitens der Stadt die Rautistrasse (Abschnitt Luggweg- bis Flurstrasse) zu beruhigen?
4. Können die Parkplätze an der Rautistrasse (vor der Ausfahrt des Freilagers) aufgehoben und an einem anderen Ort neu markiert werden?
5. Die Flur- und Freilagerstrasse wird oft als Abkürzung zur Umfahrung der Kreuzung bei der Siemens (Rauti- / Albisriederstrasse) benutzt. Wie kann der Lichtsignalknoten optimiert werden und der Verkehr verflüssigt werden, damit der Verkehr nicht auf die Quartierstrassen ausweicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Bis Ende 2023 müssen sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrsnetzes wie auch das zugehörige Rollmaterial den Bedürfnissen von Fahrgästen mit alters- und behinderungsbedingten Einschränkungen angepasst werden. Ist die fristgerechte Umsetzung dieser Vorgabe für die Haltestellen der Buslinien 83 und 89 in der Umgebung des Freilagers gewährleistet? Falls nicht, welches sind die Gründe für allfällige Verzögerungen?»):

Die hindernisfreie Ausgestaltung der fraglichen Haltestellen in der Umgebung des Freilagers wird im Projekt Flurstrasse, Abschnitt Freilagerstrasse bis Haus Nr. 89, geprüft. Dieses Projekt kann voraussichtlich vor 2023 realisiert werden.

Zu Frage 2 («Welche Projekte gemäss Behindertengesetz werden in welchem Zeitrahmen umgesetzt? Wo bzw. in welchen Projekten können die Vorgaben nicht eingehalten werden, wo werden lediglich die Mindestvorgaben eingehalten und wo ist der Stadtrat inwiefern bemüht, innovative Lösungen zu suchen, welche über die Mindestvorgaben hinausgehen?»):

Das Tiefbauamt sieht vor, den Einsatz des Zürich-Bords an allen Bushaltekanten im Perimeter der jeweils geplanten Strassenbauprojekte zu prüfen und, wenn technisch möglich, umzusetzen. Zusätzlich sind 2016/17 insgesamt rund 15 reine Haltekantenprojekte («Startschuss-Projekte», vgl. STRB Nr. 114/2017, Frage 6) zur Umsetzung vorgesehen oder teilweise bereits realisiert worden.

Als Informationsquelle zum jeweiligen Stand der Umsetzung und des Fortschritts der Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr gibt das Nachhaltigkeitsmonitoring der Stadt Zürich Aufschluss (www.nachhaltigkeitsmonitoring.ch/menschen-mit-behinderung). Als Indikator für die Umsetzung der Gleichstellung im öffentlichen Verkehr dient der Anteil behindertengerechter Ein- und Aussteigevorgänge. Dieser wird jährlich von den Verkehrsbetrieben (VBZ) erhoben und berücksichtigt den Einsatz von Niederflurfahrzeugen sowie den Ausbaustandard der Infrastruktur (stufenfrei oder mit Rampe). Im Jahr 2015 waren 52 Prozent aller Ein- und Aussteigevorgänge bei den VBZ in der Stadt Zürich behindertengerecht. Das bedeutet, dass Niederflurfahrzeuge eingesetzt wurden und stufenfrei (25 Prozent) oder mit Einsatz der Rampe (27 Prozent) ein- und ausgestiegen werden konnte. Die exakten Fahrplanangaben zu diesen behindertengerechten Reisemöglichkeiten sind im elektronischen Fahrplan abrufbar. Bis Ende 2023 soll eine weitere Steigerung der Behindertengerechtigkeit auf 85 Prozent erzielt werden, wobei ausschliesslich Niederflurfahrzeuge im Einsatz sind. Insgesamt sollen 60 Prozent der Ein- und Aussteigevorgänge stufenfrei erfolgen und bei 25 Prozent soll die Rampe eingesetzt werden.

Zu Frage 3 («Gibt es Bestrebungen seitens der Stadt die Rautistrasse (Abschnitt Luggweg- bis Flurstrasse) zu beruhigen?»):

Die Rautistrasse ist in diesem Bereich als regionale Verbindungsstrasse klassiert. Eine Beruhigung wird durch den Einbau von lärmarmen bzw. lärmindernden Belägen angestrebt.

Zu Frage 4 («Können die Parkplätze an der Rautistrasse (vor der Ausfahrt des Freilagers) aufgehoben und an einem anderen Ort neu markiert werden?»):

Die Dienstabteilung Verkehr plant in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich den Bau von zwei Schutzinseln im Bereich der Ein-/Ausfahrt in das Freilagerareal. Durch den Neubau der Schutzinseln werden Parkplätze in der blauen Zone aufgehoben. Diese werden in unmittelbarer Nähe neu markiert.

Zu Frage 5 («Die Flur- und Freilagerstrasse wird oft als Abkürzung zur Umfahrung der Kreuzung bei der Siemens (Rauti- / Albrisriederstrasse) benutzt. Wie kann der Lichtsignalknoten optimiert werden und der Verkehr verflüssigt werden, damit der Verkehr nicht auf die Quartierstrassen ausweicht?»):

Zurzeit wird die Freilagerstrasse als Umleitungsrouten der Baustelle Albrisriederstrasse, Freilagerstrasse bis Rautistrasse, genutzt. Dieser Mehrverkehr in der Freilagerstrasse dauert noch bis zur Beendigung der Bautätigkeiten im November 2017.

Der Knoten Rauti-/Flurstrasse wird neu einen separaten Rechtsabbieger in die Flurstrasse Richtung Freilager aufweisen. Dadurch kann bei Bedarf der Verkehr durch die Verkehrsregelungsanlage so gelenkt werden, dass es zu weniger Ausweichfahrten durch das Quartier kommt (zum Beispiel mit weniger Grünzeit für den Rechtsabbieger am Knoten Rauti-/Freilagerstrasse).

Es ist vorgesehen, sowohl auf der Flurstrasse (ab Knoten Rautistrasse) als auch auf der Freilagerstrasse Tempo 30 einzuführen. Durch diese Temporeduktion wird der Ausweichverkehr vermindert

Mit dem Ziel, die Sicherheit der Velofahrenden in der Freilagerstrasse zu verbessern, sind weitere verkehrsberuhigende Massnahmen geplant. Ein beidseitig markierter Radstreifen soll den Verkehr beruhigen und ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden fördern.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti