

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 17. April 2013

### **328. Schriftliche Anfrage von Helen Glaser betreffend Verkehrsberuhigende Massnahmen, Zielsetzungen und Überprüfung der Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes**

Am 30. Januar 2013 reichte Gemeinderätin Helen Glaser (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/30, ein:

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 Fahrradstreifens 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Beruhigung des Verkehrs in Wohnquartieren, Dorf- und Stadtzentren bildet einen zentralen Bestandteil jeder kommunalen Verkehrsplanung: sicherere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden, weniger Lärm und aufgewertete Strassenräume sorgen insgesamt für mehr Wohn- und Lebensqualität. Seit Jahrzehnten verfolgt die Stadt Zürich eine konsequente Verkehrspolitik, die in der Mobilitätsstrategie (genehmigt durch den Stadtrat am 9. Mai 2001, STRB 783/2001) und im kommunalen Verkehrsplan (GRB Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003) festgesetzt ist und auf folgenden Pfeilern beruht: Förderung des öffentlichen Verkehrs, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, Plafonierung des Autoverkehrs und restriktive Parkplatzpolitik. Die bisherige Verkehrspolitik wurde mit der Annahme der Städteinitiative im September 2011 und dem entsprechenden Auftrag gemäss Art. 2<sup>quinquies</sup> der Gemeindeordnung geschärft. Das daraus abgeleitete Programm «Stadtverkehr 2025» soll die bisherige Verkehrspolitik weiter voranbringen.

Die Kanalisierung des Autoverkehrs auf Autobahnen und Hauptstrassen trägt dazu bei, die Quartierstrassen in den Wohnquartieren zu entlasten. Darüber hinaus dient die Verkehrsberuhigung auf den Quartierstrassen dazu, die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier zu steigern. Es werden grössere Gebiete ohne quartierfremden Autoverkehr angestrebt, in denen eine siedlungsorientierte Nutzung der Strassenräume möglich ist.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1:** Die bisher bestehenden 22 Wohnstrassen wurden bereits im Herbst 2002 auf Basis der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» des Bundes vom 28. September 2001 in Begegnungszonen umsignalisiert. Neue Begegnungszonen werden laufend aufgrund von Anträgen von Privaten oder verwaltungsinterner Anregung geprüft und, wo es die Rahmenbedingungen (Verkehrsregime, Parkierung, Erschliessung) zulassen, umgesetzt.

**Zu den Fragen 2 und 3:** Die Gestaltung des öffentlichen Raums und somit auch der Strassen richtet sich nach den schweizweit geltenden Normen und Richtlinien sowie den Gestaltungs-Standards der «Strategie Stadträume Zürich» vom September 2006. Für Tempo-30-Zonen sind folgende bauliche Massnahmen vorgesehen: Der Eingang von Tempo-30-Zonen ist mit einer Trottoirüberfahrt auszubilden und mit dem Signal «Zone 30» zu signalisieren. Innerhalb der Zonen gilt Rechtsvortritt und es können Belagsrosetten und Belagskissen verwendet werden. Bei Bedarf können vertikale Versätze (Anhebung der Fahrbahn) oder horizontale Versätze (mittels Anordnung von Parkplätzen oder Trottoirnasen) angewendet werden. Die Anordnung von wechselseitigen Parkplätzen ist nach wie vor üblich, aber nicht in jedem Fall sinnvoll, weil sie für Velofahrende ungünstig sind. Trottoirnasen werden oft bei Schulwegen und bei unübersichtlichen Situationen angewendet. Im Umfeld von Schulen können Fahrbahnen auch auf Trottoirniveau angehoben werden und so zum Beispiel im Bereich von Kreuzungen platzähnliche Situationen schaffen. Eine weitere verkehrsberuhigende Massnahme ist die Verschmälerung der Fahrbahn. Auf den Einbau von Schwellen wird heute verzichtet. Schwellen werden von den Automobilistinnen und Automobilisten als Schikane empfunden und führen zu höheren Lärmemissionen.

In Begegnungszonen sind Parkplätze und insbesondere deren wechselseitige Anordnung zu vermeiden, weil die Fläche im Grundsatz für Aufenthaltsnutzung vorgesehen ist. Die Parkfelder sind so anzuordnen, dass mindestens ein parkplatzfreier Bereich entsteht, um Aufenthaltsschwerpunkte zu schaffen.

Verkehrsordnungen wie Sperren oder Einbahnstrassen sind nicht zwingende Elemente von Tempo-30-Zonen, können aber zur Anwendung kommen, wenn unerwünschter Schleichverkehr vermieden werden muss. So ist beispielsweise in der Haldenstrasse ein Fahrverbot mit Zubringerdienst vorgesehen, um den quartierfremden Durchgangsverkehr zu unterbinden. Es ist jedoch zu beachten, dass die Verwaltung gesetzlich verpflichtet ist, diejenige Massnahme zu wählen, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht (Art. 107 Abs. 5 Signalisationsverordnung).

Strassen und Platzbereiche werden keineswegs autofreundlicher gestaltet. Der unter anderem erwähnte Bullingerplatz wurde nicht nur massiv vom Autoverkehr entlastet, sondern auch von einem Tempo-50-Regime in eine Begegnungszone überführt. Es handelt sich hier um eine offene, platzartige Begegnungszone, die ein grosszügiges Erscheinungsbild aufweist.

**Zu Frage 4:** Die Stadt Zürich will, dass der Strassenraum nicht nur den Autos zur Verfügung steht, sondern insbesondere in Begegnungszonen auch den Fussgängerinnen und Fussgängern. Der aufenthaltsorientierte Charakter ist durch eine flexibel nutzbare und übersichtliche Fläche zu unterstützen. Entsprechend den Nutzungsansprüchen wird der Begegnungsort mit einer fussgängerfreundlichen Ausstattung (Bäume, Bänke, Brunnen usw.) ausgerüstet.

Am wichtigsten für die Wahrnehmbarkeit einer Begegnungszone ist die Torwirkung bei der Zoneneinfahrt: Der Zonenein- und -ausgang ist im Strassenquerschnitt erkennbar zu machen. Die Massnahmen im Inneren der Zone werden situationsspezifisch festgelegt. Im Grundsatz ist eine gesamtheitliche Fläche im Koexistenzprinzip anzustreben, d. h. der Fokus liegt auf gegenseitiger Rücksichtnahme, Umgestaltung des Strassenraums (Abbau Dominanz Autoverkehr) und ruhigem Verkehrsfluss.

**Zu Frage 5:** Der Einbezug der Anwohnenden und der Nutzenden erfolgt mittels Mitwirkungsverfahren. Diese vermitteln dem Tiefbauamt die Kenntnis und ein Verständnis lokaler Gegebenheiten und Bedürfnisse. Im Dialog mit Direktbetroffenen, Anwohnenden, Nutzenden und weiteren Interessensgruppen (je nach Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens nehmen auch Interessensverbände oder Politikerinnen und Politiker teil) werden die unterschiedlichen Sichtweisen und Interessen zusammengeführt. Projekte können dank Einbezug von Quartiervertreterinnen und Quartiervertretern besser den lokalen Gegebenheiten angepasst und genauer auf die Bedürfnisse der Quartiere abgestimmt werden. So hat das Wissen um lokale Gegebenheiten von Betroffenen schon oft zu bedürfnisgerechten Lösungen geführt. Beim Einbezug der lokalen Bevölkerung sind aber die übergeordneten Rahmenbedingungen und Strategien zu berücksichtigen.

Es wird unterschieden zwischen gesetzlich vorgeschriebenen (formellen) Mitwirkungsverfahren und freiwilligen Verfahren mit informeller Mitwirkung. Die formellen Mitwirkungsverfahren erfolgen gemäss dem kantonalen Strassengesetz. Im Gegensatz zum formellen Verfahren ist das informelle Mitwirkungsverfahren gesetzlich nicht vorgeschrieben. Es findet immer vor dem formellen Verfahren statt. Dabei kommen unterschiedliche Möglichkeiten der Durchführung in Frage: je nach Situation und Projekt werden zum Beispiel Befragungen vor Ort durchgeführt, um Bedürfnisse zu erheben, Spurguppen aus Quartiervertretern gebildet, Einzelgespräche mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern vereinbart oder auch Workshops mit Anwohnenden durchgeführt. Mitwirkungsverfahren bilden einen wichtigen Bestandteil des Legislatorschwerpunkts «Stadt und Quartiere gemeinsam gestalten».

**Zu den Fragen 6 und 7:** Die Dienstabteilung Verkehr (DAV) des Polizeidepartements führt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen Wirkungskontrollen durch. Dies ist ein Auftrag aus der bereits erwähnten Bundesverordnung. Wird die erforderliche Wirksamkeit nicht erreicht, sind Massnahmen zu ergreifen. So ergab beispielsweise die Wirkungskontrolle zur Begegnungszone Bullingerplatz, dass nach der Umsignalisation noch zu schnell gefahren

wurde. Die Stadtverwaltung hat daraufhin gemeinsam mit der Quartierbevölkerung Massnahmen zur stärkeren Verkehrsberuhigung besprochen und umgesetzt. Die Stadtverwaltung geht auf Hinweise von Anwohnerinnen und Anwohnern durchaus ein, wie beispielsweise die Halden- und Anwandstrasse zeigen. Die Stadtpolizei führt Verkehrskontrollen nach Erfordernis oder bei polizeilichen Missständen durch. Die Vornahme von punktuellen Geschwindigkeitskontrollen mit Überwachungsgeräten wird in der Regel erst nach vorheriger Analyse des Geschwindigkeitsverhaltens angeordnet.

**Zu Frage 8:** Der Stadtrat hat mit STRB 1411 vom 7. November 2012 den «Masterplan Velo» beschlossen. Abgeleitet aus dem ermittelten Handlungsbedarf und in Übereinstimmung mit dem städtischen Programm «Stadtverkehr 2025» strebt der «Masterplan Velo» unter anderem an, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Grundvoraussetzung, damit mehr Personen Velo fahren, ist eine objektiv und subjektiv sichere Infrastruktur. Für geübte Velofahrende wird ein Veloroutennetz aus schnellen, durchgängigen und hindernisarmen Haupttrouten erstellt. In Ergänzung werden für ungeübte und weniger sichere Velofahrende Komforttrouten angelegt, die weitgehend vom Autoverkehr getrennt sind. Dabei kann es auf gewissen Streckenabschnitten vorkommen, dass das Trottoir verschmälert werden muss, um Platz für das Einrichten eines Radstreifens zu schaffen. Dies wird im Sinne des Optimums des Gesamtnutzens situativ in Kauf genommen.

**Zu Frage 9:** Wie bereits erwähnt, kann von einer autofreundlicheren Umgestaltung nicht die Rede sein. Deshalb liegt auch kein Widerspruch zu den übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Zielen vor. Das vom Stadtrat lancierte Programm «Stadtverkehr 2025» soll die bisherige Verkehrspolitik schärfen und weiter voranbringen. Eine wichtige Stossrichtung im Programm «Stadtverkehr 2025» sind Aufwertungen für den Fussverkehr. Dem Fussverkehr wird eine wichtige Rolle beigemessen, was sich nicht nur in der Planung von Quartierstrassen niederschlägt, sondern flächendeckend, also auch in Quartierzentren und an Hauptstrassen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**