

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 24. August 2016

646.

Schriftliche Anfrage von Samuel Balsiger und Katharina Widmer betreffend Einrichtung von Begegnungszonen in den letzten fünf Jahren, Angaben zur Sicherheit, den entstandenen Umgestaltungskosten und dem Abbau von Parkplätzen sowie Planungsstand für weitere Zonen

Am 18. Mai 2016 reichten Gemeinderat Samuel Balsiger und Gemeinderätin Katharina Widmer (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/173, ein:

Das Departement von Stadtrat Richard Wolff schreibt auf seiner Internetseite: «Die Begegnungszone bringt für alle mehr Lebensqualität.» Auch an der Balberstrasse wurde ein solches Verkehrsregime eingeführt, welches für die Autofahrenden Tempo 20 bedeutet. Eine direktbetroffene Anwohnerin beschreibt die Realität gegenüber 20 Minuten wie folgt: «Die Begegnungszone ist viel gefährlicher, als die 30er-Zone es je hätte sein können.» Weiter führt die Sprecherin von besorgten Eltern aus: «Muss erst ein Kind verletzt und angefahren werden, bevor die Stadt Handlungsbedarf sieht?»

Da der Fussgänger- und Fahrbereich nicht durch einen Trottoirrand getrennt sind, entfällt für Kinder und die restlichen Fussgänger der benötigte Schutz. Verschiedene Experten sehen somit die sogenannten «Begegnungszonen» in Bezug auf die Sicherheit kritisch an.

Zusätzlich sind solche Umgestaltungen mit Kosten für die Steuerzahlenden sowie mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden. Auch findet mit einer Umgestaltung oft ein Parkplatzabbau statt. In der Stadt Zürich sind jedoch ca. 180'000 Motorfahrzeuge angemeldet. Dass ein grosses Bedürfnis an Parkplätzen sowie an Sicherheit für Kinder und andere Fussgänger besteht, ist offensichtlich.

Zudem muss beachtet werden, dass jeder oberirdische Kundenparkplatz in der Innenstadt jährlich rund 500'000 Franken Umsatz für das Gewerbe generiert. Ebenso benötigt auch das Gewerbe in den Aussenquartieren für den Erhalt der Arbeitsplätze eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur, wozu auch Parkplätze gehören.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Massnahmen plant die Stadt Zürich konkret, damit die Eltern aufgrund der «Begegnungszone» an der Balberstrasse nicht mehr Angst um ihre Kinder haben müssen? Was kosten diese Massnahmen?
2. Wie viele sogenannte «Begegnungszonen» wurden in den letzten fünf Jahren realisiert? Wir bitten um die Bekanntgabe der Strassennamen.
3. Welche Umgestaltungskosten haben die in den letzten fünf Jahren realisierten «Begegnungszonen» verursacht?
4. Wie viele Parkplätze wurden durch die realisierten «Begegnungszonen» in den letzten fünf Jahren abgebaut?
5. Wo genau sind kurz- bis mittelfristig solche «Begegnungszonen» angedacht oder konkret geplant? Wir bitten um die Bekanntgabe der Strassennamen. Sollten bereits langfristige Pläne vorhanden sein, so bitten wir ebenfalls um die Angaben.
6. Wie hoch dürften ungefähr die Umgestaltungskosten für die angedachten oder konkret geplanten «Begegnungszonen» sein? Sollte der Betrag nicht errechnet werden können, so bitten wir um eine Schätzung aufgrund der vergangenen Projekte.
7. Wie viele Parkplätze würden durch diese angedachten oder konkret geplanten «Begegnungszonen» zusätzlich wegfallen? Sollte die Anzahl nicht errechnet werden können, so bitten wir um eine Schätzung aufgrund der vergangenen Projekte.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In einer Begegnungszone i.S.v. Art. 2a und 22b Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) teilen sich die verschiedenen Strassenbenutzerinnen und -benutzer den Raum. Die Strasse ist gleichzeitig Aufenthaltsort und Verkehrsfläche. Die SSV beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung solcher Zonen. Das Signal «Begegnungszone» kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Zufussgehenden sowie die Be-

nutzenden fahrzeugähnlicher Geräte (z. B. Rollbrett oder Kickboard usw.) die ganze Verkehrsfläche in Gebrauch nehmen dürfen. Sie sind gegenüber Motorfahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern (Art. 22b Abs. 1 SSV). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Die Begegnungszone ist seit dem 1. Januar 2002 in der Schweiz zugelassen.

Die Einrichtung von Begegnungszonen wird von der Dienstabteilung Verkehr und vom Tiefbauamt beurteilt. Der Fokus in der Stadt Zürich liegt auf dem Einrichten von Begegnungszonen in Wohnbereichen. Die infrage kommenden Strassenzüge werden auf Eignung geprüft und allenfalls werden notwendige bauliche Massnahmen geprüft.

Die positive Wirkung von Begegnungszonen ist in der Fachwelt unbestritten und mit zahlreichen Dokumentationen belegt. Das Anlegen eines Trottoirs in einer Begegnungszone im Wohnquartier ist nicht zweckmässig, weil die Begegnungszone ohnehin allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht. Eine Begegnungszone soll ausserdem für alle Verkehrsteilnehmenden als solche erkennbar sein, was durch Signale und eine entsprechende Gestaltung der Fläche erreicht werden kann. Ein Trottoir widerspricht dieser erwünschten Gestaltung in der Regel, weil es suggeriert, die Zufussgehenden und die Benutzenden von fahrzeugähnlichen Geräten sollten das Trottoir benutzen.

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

Zu Frage 1 («Welche Massnahmen plant die Stadt Zürich konkret, damit die Eltern aufgrund der «Begegnungszone» an der Balberstrasse nicht mehr Angst um ihre Kinder haben müssen? Was kosten diese Massnahmen?»):

Die Situation in der Balberstrasse ist insofern ein Spezialfall, als sie einen Abschnitt aufweist, in dem Gartenzugänge direkt auf die Strasse münden. Vor dem Umbau verlief ein Trottoir entlang dieser Gartenzugänge. Im Zuge des Umbaus zu einer Begegnungszone wurde das Trottoir aus den einleitend genannten Gründen aufgehoben. Im Nachhinein betrachtet wurde zu wenig berücksichtigt, dass sich damit die Sichtweite auf die privaten Hauszugänge verschlechtert. Deshalb wurde die Torsituation zur Begegnungszone verbessert und mit farblicher Gestaltung die Gartenzugänge hervorgehoben.

Zu Frage 2 («Wie viele sogenannte «Begegnungszonen» wurden in den letzten fünf Jahren realisiert? Wir bitten um die Bekanntgabe der Strassennamen.»):

In den letzten fünf Jahren wurden insgesamt 32 Begegnungszonen in Betrieb genommen:

Jahr	Anzahl Begegnungszonen	Ort
2011	1	Bullingerplatz
2012	10	Brunnwiesenstrasse, Fichten-/Veilchenstrasse, Georg-Baumberger-Weg, Im Wyl, Langweid, Magdalenenstrasse, Marktplatz Oerlikon, Pfarrhausstrasse, Rebhügelstrasse, Tuschgenweg
2013	4	Josefstrasse, Malojaweg, Wickenweg, Zeppelinstrasse
2014	8	In Böden, Kapfstrasse, Leonhard-Ragaz-Weg, Lintheschergasse, Regina-Kägi-Strasse, Röschibachplatz, Saatlenstrasse (Schwamendingerplatz), Tulpenstrasse
2015	8	Burgwies, Einfangstrasse, Farenweg, Kirchbühl-/Meiliweg, Ostbühlstrasse, Westbühlstrasse, Zeppelinstrasse, Zielackerstrasse
2016	1	Balberstrasse

Zu den Fragen 3 und 6 («Welche Umgestaltungskosten haben die in den letzten fünf Jahren realisierten «Begegnungszonen» verursacht?» «Wie hoch dürften ungefähr die Umgestaltungskosten für die angedachten oder konkret geplanten «Begegnungszonen» sein? Sollte der Betrag nicht errechnet werden können, so bitten wir um eine Schätzung aufgrund der vergangenen Projekte.»):

Die Einrichtung von Begegnungszonen verursacht in der Regel keine zusätzlichen Ausgaben. In vielen Fällen reicht es aus, die Strasse mit neuen Strassenschildern und Markierungen auszurüsten, die das neue Verkehrsregime signalisieren. Wenn bauliche Massnahmen überhaupt notwendig werden, sind die entsprechenden Ausgaben gering, und weil Begegnungszonen eingebettet in ohnehin notwendige Bauprojekte umgesetzt werden, können die Kosten nicht separat ausgewiesen werden.

Zu Frage 4 («Wie viele Parkplätze wurden durch die realisierten «Begegnungszonen» in den letzten fünf Jahren abgebaut?»):

In den letzten fünf Jahren wurden bei den 32 in Betrieb genommenen Begegnungszonen etwa 20 Parkplätze abgebaut, von denen etwa die Hälfte in unterirdischen Parkieranlagen kompensiert wurde.

Zu Frage 5 («Wo genau sind kurz- bis mittelfristig solche «Begegnungszonen» angedacht oder konkret geplant? Wir bitten um die Bekanntgabe der Strassennamen. Sollten bereits langfristige Pläne vorhanden sein, so bitten wir ebenfalls um die Angaben.»):

Im Moment werden zwei Anträge von Anwohnenden der Oleanderstrasse und der Rainstrasse beurteilt. Längerfristige Planungen für Begegnungszonen in Kombination mit baulichen Umgestaltungen betreffen den Helvetiaplatz und die Europaallee.

Zu Frage 7 («Wie viele Parkplätze würden durch diese angedachten oder konkret geplanten «Begegnungszonen» zusätzlich wegfallen? Sollte die Anzahl nicht errechnet werden können, so bitten wir um eine Schätzung aufgrund der vergangenen Projekte.»):

In den genannten Beispielen ist keine Parkplatzreduktion vorgesehen.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti