

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 16. April 2003

639. Interpellation von Roger Liebi und Dr. Bernhard Im Oberdorf betreffend Strassenverengungen, geplante bauliche Massnahmen.
Am 30. Oktober 2002 reichten die Gemeinderäte Roger Liebi (SVP) und Dr. Bernhard Im Oberdorf (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2002/451 ein:

Verkehrsteilnehmer und Medien berichten, dass in der Stadt Zürich an verschiedenen Standorten bauliche Massnahmen zur Verengung von Strassen getroffen werden oder noch geplant sind.

In diesem Zusammenhang bitten die Interpellanten um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An welchen Standorten in der Stadt Zürich werden zurzeit die Fahrbahnbreiten verengt?
2. An welchen Standorten in der Stadt Zürich sind in den nächsten 5 Jahren Strassenverengungen geplant?
3. Welches sind die Gründe für die unter Punkt 1 und Punkt 2 erwähnten Massnahmen und welche Auswirkungen haben die deutlich schmaleren Fahrbahnbreiten nach Abschluss der Bauarbeiten auf Verkehrsfluss und Lärmemissionen?
4. Welche Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Lärmemissionen und Umwelt haben engere Fahrbahnbreiten bei einer allseits erwarteten Zunahme des Individualverkehrs in den nächsten Jahren?
5. Welche anderen Varianten wurden bzw. werden vorgängig eruiert?
6. Mit welchen Organisationen (Anwohner, Quartiervereine usw.) wurden bzw. werden diese Umgestaltungen erörtert?
7. Sollten keine unter Punkt 6 erwähnten Organisationen in die Planungen einbezogen werden bzw. worden sein: Welches sind bzw. waren die Gründe hierzu?
8. Wann wurden bzw. werden die geplanten baulichen Massnahmen publiziert?
9. Wo wurden bzw. werden die geplanten baulichen Massnahmen publiziert?
10. Bei welchen Objekten gab es bisher Einsprachen und wie lautete deren Inhalt?
11. Wie und wann wurden diese Einsprachen beantwortet?
12. Welchen volkswirtschaftlichen Einfluss haben Verkehrsstaus in der Stadt Zürich und wie lauten die entsprechenden Zahlen?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Das Tiefbauamt der Stadt plant, projiziert und koordiniert zurzeit bis ins Jahr 2008 an die 280 Strassenprojekte. An ungefähr 60 Standorten sind bereits Baustellen vorhanden oder werden demnächst Bauarbeiten in Angriff genommen. Es würde zu weit führen, sämtliche Strassenprojekte mit einer möglichen Fahrbahnverengung in der Planungs-, Projektierungs- und Ausführungsphase in Bezug auf Fahrbahnverengungen detailliert und abschliessend aufzulisten. Es besteht aber für alle Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit sich bei grösseren Baustellen im Internet (www.stadt-zuerich.ch/taz/bauen/baustellenliste.htm) und im Tiefbauamt, Fachbereich Baukoordination über die geplanten baulichen Massnahmen zu informieren.

Zu Frage 2: Siehe Frage 1.

Zu Frage 3: Die Fahrbahnbreite bildet einen wichtigen Teil des optischen Erscheinungsbildes des Strassenraums aus der Sicht der Fahrzeuglenkenden. Die Linienführung der Strasse, der Strassenquerschnitt und das Temporegime sind massgebend für das Fahrverhalten und damit auch für die Verkehrssicherheit. Die Fahrzeuglenkenden sollen aus dem Strassenquerschnitt den Strassencharakter erkennen und ihre Geschwindigkeit danach richten können. Die Strasse wird so gestaltet, dass die Fahrenden unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse die angemessene Geschwindigkeit wählen können. In der Planungsphase von Strassenumgestaltungen wird unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden eine Analyse des Ist-Zustandes der Strasse anhand von Beurteilungskriterien zu Verkehr, Betrieb, Umfeld und Umwelt gemacht. Bei Umgestaltungen des Strassenraums wird die Bedeutung der Strasse im Strassennetz und der Strassentyp berücksichtigt, d. h. die Strassenhierarchie der Durchgangsstrassen, der überkommunalen Strassen und der kommunalen Strassen sowie die Unterscheidung von verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen werden in die Problemlösung einbezogen. Die generellen Tempolimiten werden bei der Festlegung der Fahrbahnbreite als Randbedingung berücksichtigt. Neue Gestaltungskonzepte mit Fahrbahnverengungen streben bei allen Verkehrsstärken einen möglichst sicheren Verkehrsablauf an, mit welchem die Verkehrsqualität und -sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden optimiert werden soll. Dabei gilt das Koexistenzprinzip: Alle Verkehrsteilnehmenden sollen die Strassenräume sicher nutzen können. Die neue Strassengestaltung sieht einen gleichmässigen Verkehrsfluss mit möglichst flachen Beschleunigungskurven und somit einen emissionsärmeren Verkehr vor. Es wird eine intelligente Nutzung und Entwicklung der bestehenden Infrastrukturen gesucht, welche Raum für zukünftige Entwicklungen ermöglicht. Sinnvolle und nachhaltige Erweiterungen halten das Gesamtverkehrssystem leistungsfähig. Das Verkehrsaufkommen soll von allen Verkehrsträgern aufgenommen werden.

Zu Frage 4: Siehe Frage 3.

Zu Frage 5: Bei der Planung und Projektierung von Strassenbauten wird regelmässig ein Variantenstudium durchgeführt. Welche Variante den Vorzug erhält, kann nicht generell, sondern nur im Einzelfall entschieden werden.

Zu Frage 6: Die Massnahmen werden prinzipiell mit den Quartiervereinen, weiteren Interessensgruppen und gegebenenfalls mit einzelnen Anwohnern diskutiert. Bei Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist der Diskussionsspielraum aber von vornherein eingeschränkt.

Zu Frage 7: Bei Massnahmen von untergeordneter Bedeutung werden die bei Frage 6 erwähnten Organisationen zuweilen nicht beigezogen.

Zu Frage 8: Falls die Fahrbahnverengung im Zusammenhang mit einer Strassensanierung oder einem Strassenprojekt realisiert werden sollte und es sich dabei nicht um ein Projekt von untergeordneter Bedeutung handelt, ist das gesamte Projekt gemäss § 13 des Strassen-

gesetzes der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten. Die Einladung beziehungsweise Bekanntmachung der Orientierungsversammlung bzw. der öffentlichen Auflage erfolgt rechtzeitig mit Inserat im städtischen Amtsblatt (zurzeit ZürichExpress), eventuell zusätzlich im kantonalen Amtsblatt und/oder im entsprechenden Quartierblatt. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung wird das Verfahren nach § 13ff. des Strassengesetzes nicht durchgeführt. Eine Publikation entfällt somit. Falls das Projekt der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet wird, ist zu den nicht berücksichtigten Einwendungen gesamthaft Stellung zu beziehen. Die Stellungnahme erfolgt vor der Kreditbewilligung a) mündlich in der ersten oder nötigenfalls in einer weiteren Orientierungsversammlung oder b) schriftlich im Antrag zur Kreditbewilligung, im Kreditbeschluss oder durch besonderen Bericht. Wird das Projekt aufgelegt, sind Einwendungen innert 30 Tagen nach der Bekanntmachung einzureichen; in schriftliche Stellungnahmen kann während 60 Tagen nach dem Kreditbeschluss auf der Gemeindeverwaltung Einsicht genommen werden. Im Übrigen gelten für das Verfahren sinngemäss die Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes über die Festsetzung von Richtplänen. Sinn und Zweck dieses Verfahrens ist die demokratische Mitwirkung der Bevölkerung. Die Bevölkerung soll sich ein Bild über die Strassenprojekte und deren finanzielle Folgen machen, ihre Meinung dazu abgeben sowie Vorschläge einbringen können.

Zu Frage 9: Siehe Frage 8.

Zu Frage 10: Zur Einsprache im Sinne von § 17 des Strassengesetzes ist nur berechtigt, wer durch das Projekt persönlich tangiert und ein schützenswertes Interesse daran hat, dass eine Änderung oder Aufhebung des Strassenprojektes erfolgt. Der Inhalt dieser Einsprachen wird nicht an Dritte weitergeleitet, welche ohnehin kein rechtlich schützenswertes Interesse an der Änderung oder Aufhebung des Strassenprojektes haben. Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind die Projekte vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken; die Planaufgabe ist öffentlich bekanntzumachen. Gemäss § 17 des Strassengesetzes kann gegen das Projekt innerhalb der Auflagefrist Einsprache erhoben werden. Die Legitimation bestimmt sich nach der Rekurs- und Beschwerdelegitimation gemäss dem Verwaltungsrechtspflegegesetz. Mit der Einsprache können alle Mängel des Projektes geltend gemacht werden. Mit der Bekanntmachung der Auflage kann unter persönlicher Anzeige angeordnet werden, dass Einsprachen gegen die Enteignung sowie Entschädigungsbegehren, Bestreitungen von Beitragsforderungen und Begehren um Durchführung von Anpassungsarbeiten innert der Auflagefrist eingereicht werden müssen; die zusätzlichen nötigen Projektunterlagen sind mit aufzulegen. Über Einsprachen wird mit der Festsetzung entschieden. Der Entscheid ist nach den Vorschriften über die Verwaltungsrechtspflege weiterziehbar. Wer es unterlassen hat, Einsprache zu erheben, kann den Entscheid nicht mehr anfechten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung wird das Verfahren nach § 17 des Strassengesetzes nicht durchgeführt.

Zu Frage 11: Siehe Frage 10.

Zu Frage 12: Die Eruiierung des Einflusses von Stausituationen auf die Volkswirtschaft und die Quantifizierung derselben im Stadtgebiet bedarf aufwändiger empirischer Untersuchungen. Publikationen über einschlägige Forschungsstudien (z. B. auf der Ebene Nationalforschungsprojekte) beziehen sich durchwegs auf weiträumige Verkehrssysteme. Es würde den Rahmen dieser Interpellationsantwort sprengen, die Ergebnisse dieser Studien näher zu erläutern.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, den Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei (3), Dienst-
abteilung Verkehr (3), das Tiefbauamt (8), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber