

**Auszug**  
**aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 7. Dezember 2011

---

**1498. Interpellation von Patrick Blöchlinger und Christoph Spiess betreffend Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen durch bauliche Massnahmen.** Am 8. Juni 2011 reichten die Gemeinderäte Patrick Blöchlinger (SD) und Christoph Spiess (SD) folgende Interpellation, GR Nr. 2011/203, ein:

Seit einiger Zeit ist die Stadtverwaltung dazu übergegangen, auch auf wichtigen Verkehrsachsen, sogar solchen mit Buslinien, systematisch bauliche Massnahmen (zusätzliche, z.T. übermässig grosse Inseln in der Fahrbahn, Trottoirnasen, unnötige Verengungen der Fahrbahn usw.) auszuführen und Signalisationen anzubringen, welche den Verkehrsfluss behindern. Beispiele werden in unserem gleichzeitig eingereichten Postulat genannt. Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Glaubt der Stadtrat, mit einer systematischen Behinderung des Verkehrsflusses auf wichtigen Strassenverbindungen einen Umsteigeeffekt auf die (ebenfalls zunehmend überlasteten) Verkehrsmittel erreichen zu können?
2. Gibt es Studien aus anderen Städten im In- und Ausland, welche belegen, dass auf diese Weise nicht bloss ein verstärktes Verkehrschaos, sondern tatsächlich eine Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr bewirkt wird?
3. Wie vertragen sich die offensichtlichen Bestrebungen der Stadtbehörden, den Verkehrsfluss auch auf Hauptachsen zu erschweren, mit den Anstrengungen des Stadtrates, die Einwohnerzahl der Stadt zu erhöhen und mit der Tatsache, dass die Bevölkerung der gesamten Agglomeration Zürich zuwanderungsbedingt rasant wächst?
4. Wie lässt sich vermeiden, dass der Bau von immer mehr Verkehrshindernissen auf wichtigen Strassen auch den öffentlichen Verkehr, namentlich den Bus- und Postautoverkehr, erheblich behindert?
5. Ist der Stadtrat der Meinung, dass das Leben für die AnwohnerInnen von Hauptverkehrsachsen angenehmer wird, wenn sich der Verkehr dort immer öfter staut statt zügig durchzufließen?
6. Die baulichen Massnahmen schränken die Sicht teils drastisch ein. Ist ein Anstieg von Unfällen (Personen- sowie Sachschäden) in Streckenabschnitten, in welchen die obgenannten baulichen Massnahmen umgesetzt worden sind, zu beobachten?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Polizeidepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Es ist weder die Absicht noch das Vorgehen des Stadtrates, mit baulichen Massnahmen oder Signalisationen den Verkehrsfluss auf Hauptachsen zu behindern. Die von den Interpellanten bezeichneten Elemente im Strassenraum dienen der Verkehrssicherheit, sei es zur einfacheren Querung der Fahrbahn für Fussgängerinnen und Fussgänger oder zur klareren Verkehrsführung. Sie führen weder zu Verkehrschaos, Staus, noch zu Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

**Zu Frage 1:** Die Stadt ist verpflichtet, bei der Planung eines Strassenabschnittes die gesamtverkehrlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen. In urbanen Verhältnissen, wo sich auf beschränktem Raum verschiedenste Nutzungsansprüche überlagern, geht es darum, die Bestvariante im Sinne des Optimums des Gesamtnutzens umzusetzen. Das kantonale Strassen-gesetz hält in § 14 dazu fest: «Die Strassen sind entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspru-

chung zu projektieren; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger, der Radfahrer sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen zu berücksichtigen.»

**Zu Frage 2:** Dem Stadtrat sind keine solchen Studien bekannt.

**Zu Frage 3:** Der Stadtrat sieht keinen Widerspruch im Bevölkerungswachstum und dem Bestreben nach einem gleichmässigen, den städtischen Verhältnissen angepassten Verkehrsfluss auf Hauptstrassen. Mit der Verdichtung im Siedlungsgebiet wächst sowohl die Bedeutung von Freiräumen (Pärke, Plätze) wie auch eines engmaschigen, durchgehenden und attraktiven Fuss- und Velowegnetzes. In diesem Zusammenhang kommen auch Massnahmen zur Anwendung, welche das Überqueren von Strassen erleichtern. Gerade stark belastete Hauptverkehrsstrassen weisen eine hohe Trennwirkung für den Fussverkehr auf.

Der Autoverkehr soll jedoch zum Schutz der Quartiere auf dem übergeordneten Hauptstrassennetz kanalisiert werden. Der Verkehrsfluss auf diesen Achsen soll dabei möglichst optimal bezüglich Umwelt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Stadtverträglichkeit gesteuert werden.

**Zu Frage 4:** Strassenprojekte werden immer departementsübergreifend entwickelt, so dass auch die spezifischen Anliegen des öffentlichen Verkehrs einfließen. Massnahmen wie Versätze und Inseln werden situationsgerecht auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt. Zudem profitieren auch öV-Passagiere von diesen Massnahmen, da das Zufussgehen immer die erste und letzte Etappe in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs ist.

**Zu Frage 5:** Dem Stadtrat ist die Lebensqualität der Wohnbevölkerung ein grosses Anliegen. Die Anwohnerschaft an Hauptstrassen leidet unter den negativen Emissionen des Autoverkehrs, und zwar insbesondere in Bezug auf die Lärmbelastung. Der Stadtrat ertet diesbezüglich einen grossen Handlungsbedarf. Eine Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs auf niedrigerem Geschwindigkeitsniveau führt nicht nur zu einer Reduktion der Emissionen, sondern auch zu einem gleichmässigeren Verkehrsfluss, also weniger Stau. Die Staubildung unterliegt zudem stärker dem Einfluss des Verkehrsaufkommens, dem vorhandenen Netz sowie den jeweiligen Vortrittsregimes als dem geometrischen Einfluss einer Fahrstreifenverschwenkung infolge Schutzinseln. Es ist das Ziel, die Stauräume an unkritische Orte zu verlagern. Der infolge des Nachfrageüberhangs unvermeidbare Stau soll die Siedlungsqualität möglichst wenig beeinträchtigen, den öV und den Veloverkehr nicht behindern und weder auf Knoten noch in längeren Tunnels stattfinden.

**Zu Frage 6:** Die ortsbezogene Auswertung des Unfallgeschehens zeigt keine Häufung von Unfällen auf Strassenabschnitten mit baulichen Massnahmen wie z. B. Verkehrsinseln, horizontale bzw. vertikale Versätze oder Trottoirnasen. Im Gegenteil ist auf diesen Strassenabschnitten eher ein Rückgang der Unfallzahlen und der Unfallschwere zu beobachten. Dies ist wahrscheinlich auf die mit den Einbauten einhergehende Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten zurückzuführen.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Ralph Kühne**