



IGAWB
Herr Martin Zahnd
Co-Präsidium
Am Wasser 83
8049 Zürich

Zürich, 30. März 2010 chh

Am Wasser / Breitensteinstrasse: Beantwortung Ihres Fragenkatalogs

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrter Herr Zahnd

Wir danken Ihnen für den grossen Einsatz zugunsten einer besseren Wohnqualität entlang Am Wasser/Breitensteinstrasse. Der uns zugestellte Fragenkatalog vom 24. Februar 2010, inkl. 3 zusätzlicher Fragen (diese wurden uns von Frau Sacchetti aufgrund ihrer Gespräche mit Vertretern Ihrer IG AWB zugetragen), haben wir soweit als möglich beantwortet. Angesichts des umfangreichen Fragenkatalogs und der teilweise eher allgemeinen Fragestellung haben wir uns dabei auf die wesentlichen Aspekte der jeweiligen Frage beschränkt und versucht, Ihre hinter der jeweiligen Frage stehenden Anliegen so weit als möglich zu beantworten. Gerne erläutern wir Ihnen unsere Antworten in einem Gespräch. Bitte nehmen Sie diesbezüglich mit uns Kontakt auf.

Nachfolgend unsere Antworten zu Ihren Fragen:

1. *Gibt es einen Verkehrsplan/Masterplan für die ganze Stadt/Agglomeration, auf dessen Basis die Verkehrsführung/Verkehrsmassnahmen erfolgen?*

Die Verkehrsplanung der Stadt wie auch des Kantons schlägt sich stufengerecht in den Richtplänen nieder:

- Kantonaler Richtplan (www.richtplan.zh.ch; Kapitel 4 «Verkehr», 2 Karten); vom Kantonsrat am 27.3.2007 festgesetzt; Revision abgeschlossen, neue Festsetzung des Gesamtplans für 2010 geplant)
- Regionaler Richtplan (www.stadt-zuerich.ch/hbd -> Städtebau -> Planung -> Richtplanung; Kapitel 5 «Verkehrsplan», 3 Karten); vom Regierungsrat im Jahr 2000 beschlossen; Revision aufgrund aktualisiertem Kantonalen Richtplan für 2010/2011 geplant
- Kommunaler Richtplan Verkehr (www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet -> Richtplanung; Bericht, 4 Karten); vom Gemeinderat am 1.10.2003 beschlossen; Revision 2010/2011 geplant

2. *Welche mittel- & langfristigen Projekte sind geplant?*

Pro Jahr sind rund 500 Projekte unterschiedlicher Art (Strassen-, Tramgleis-, Kanal- und Werkleitungsbauten) in Bearbeitung. Viele davon sind reine Sanierungs- bzw. Erneuerungsbauten



2 / 8

ohne oder mit nur kleinen Veränderungen der Strassenoberfläche. Um die Frage konkret beantworten zu können, müsste sie differenzierter gestellt werden (was für Projekte, in welchem Perimeter).

3. *Nach welchen Kriterien wird der Verkehr kanalisiert? Was heisst das für den Verkehr auf Kantons-, Regional- und Gemeindestrassen?*

Die Richtpläne und die darin enthaltenen Prioritäten der Strassenzüge basieren auf dem Bebauungsplan aus den 70er-Jahren und der daraus erfolgten Strassenklassierung. Kriterien sind Netzfunktion und -hierarchie, Erschliessung der Quartierzentren und der City sowie möglichst hoher Wohnschutz.

4. *Wie sind die Verantwortlichkeiten/ist die Koordination konzipiert?*

Gemäss Strassengesetz und Signalisationsverordnung ist die Stadt zuständig für alle Strassen auf Stadtgebiet, insbesondere auch für alle Arten von Verkehrsanordnungen wie Markierungen, Signalisationen, Lichtsignale und Verkehrsbeschränkungen. Bei regional und kantonal klassierten Strassen reicht die Stadt das Projekt dem Kanton zur Genehmigung ein und der Kanton übernimmt einen Teil der Kosten (Bau, Betrieb, Unterhalt).

Innerhalb der Stadt ist das Tiefbauamt als Eigentümerin des öffentlichen Grundes zuständig für die Planung, Projektierung, den Bau sowie den Unterhalt der Strasse, während die DAV (Dienstabteilung für Verkehr) für die Verkehrsanordnungen besorgt ist.

5. *Wer ist für die Entwicklung (Bau, Bauprojekte, Verkehrsführung, Planung) verantwortlich?*

Wie bereits in Frage 4 erläutert, ist das Tiefbauamt zuständig; wo es um die konkrete Verkehrslenkung geht in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr.

6. *Wie wird die Verkehrspolitik in/mit den einzelnen Quartieren koordiniert?*

Teilweise gibt es Verkehrskommissionen, wie z.B. im Kreis 6, Kreis 2 etc. Ansonsten setzen der Stadtrat und der Gemeinderat als Bevölkerungsvertreter die Verkehrspolitik fest.

7. *Warum wurde der Verkehr von der Hardturmstrasse und vom Meierhofplatz einfach auf die Strasse AWBS verschoben?*

Es ist nicht das Ziel der Stadt, Verkehr aus der Hardturmstrasse auf die Strasse Am Wasser/Breitenstein zu verlagern. Der die Stadtgrenze rechts der Limmat querende Verkehr soll primär über die Europabrücke-Pfingstweidstrasse geführt werden, sofern er nicht Ziele in Höngg und Wipkingen anfährt.

Der aktuelle Mehrverkehr resultiert primär aus der aktuellen Baustellensituation auf der Pfingstweidstrasse wie auch der Hardbrücke. Nach Abschluss der entsprechenden Bauarbeiten wird der Verkehr auf der Achse Am Wasser/Breitensteinstrasse wieder deutlich abnehmen. Ein erster messbarer Schritt in diese Richtung kann mit der Wiedereröffnung der Rampe Hardturmstrasse (26. April 2010) erwartet werden.



3 / 8

8. *Welche Kriterien sind für die Verkehrsführung entscheidend? (Zustand/Ausbaustandart der Strasse, Anzahl Anwohner, Wohnanteil, Infrastruktur wie Schulen, Horte etc.)*

Es gilt hier das Gleiche, wie bereits unter Frage 3 beantwortet.

Grundsätzlich strebt die Stadt an, den gesamten Verkehr so stadtverträglich wie möglich abzuwickeln. Dazu gehören insbesondere ein möglichst hoher Anteil öffentlicher wie Langsamverkehr, Schutz der Wohnbevölkerung vor übermässigen Luft- und Lärmimmissionen und gleichzeitig für den verbleibenden Autoverkehr kurze Wege auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, eine grundsätzliche Erreichbarkeit der ganzen Stadt mit allen Verkehrsmitteln sowie der haushälterische Umgang mit den Steuergeldern.

Daraus ergeben sich verständlicherweise Zielkonflikte, die nicht immer lösbar sind.

9. *Nach welchen Kriterien werden Strassen auf- bzw. abklassiert?*

Im Regelfall werden Strassen abklassiert, wenn durch Ersatzbauten auf dem betrachteten Strassenzug Entlastungsmöglichkeiten gegeben sind, bzw. sich entsprechende Entlastungen ergeben oder eine zu starke Redundanz vorliegt; beispielsweise bei der Hardturmstrasse dank der Führung des Verkehrs via Duttweilerstrasse-Pfingstweidstrasse (Redundanz, Entlastungsmöglichkeit).

10. *Was müssen die Anwohnerinnen und Anwohner AWBS tun, damit AWBS - gleich wie zuvor die Hardturmstrasse - abklassiert wird?*

Über den Gemeinderat bzw. den Kantonsrat müsste ein entsprechendes Begehren in Form einer Motion oder eines Postulats eingebracht werden. Der Zeitpunkt wäre günstig, da gemäss Frage 1 die Revision des regionalen Richtplans ansteht. Da aber die Verbindung als Netzelement aus regionaler und städtischer Sicht durchaus Sinn macht, dürften die Chancen gering sein, dass der Regierungsrat die Verbindung aus dem regionalen Richtplan streicht.

11. *Was müssen die Anwohnerinnen und Anwohner AWBS tun, um wie die Anwohnerinnen und Anwohner der Hardturmstrasse in den Genuss eines Nachtfahrverbots zu kommen? (Anm.: Am Wasser sind die Menschen in den Häusern Nr. 101 - 113 absolut gefährdet! Kinder sind ganztags entlang des ganzen Strassenzugs in Gefahr!)*

Die Stadt ist gegen weitere Nachtfahrverbote. Zum Schutz der Anwohner gegen übermässige Lärm- und Luft-Immissionen wie auch zur Steigerung der Sicherheit sind Massnahmen im Sinne von Tempo 30 sinnvoller. So wird z.B. im Rahmen der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung das bestehende Nachtfahrverbot in der Weststrasse zugunsten von Tempo 30 aufgehoben.

12. *Vergleiche pro Jahr an der Breitensteinstrasse/Am Wasser, Hardturmstrasse, Limmat-talstrasse: Anzahl Fahrzeuge pro Tag, Anzahl Fahrzeuge pro Nacht.*

Im Jahr 2009 nach Etappen: nach Eröffnung der Westumfahrung; nach Beginn der Sanierung der Hardbrücke; nach Beginn der Schliessung der Rampen

Stellungnahme der DAV: Im gesamten Strassenzug Breitensteinstrasse/Am Wasser ist kein Verkehrszähler installiert. Deshalb ist auch kein Vergleich mit Verkehrserhebungen an Limmat-



4 / 8

talstrasse und/oder Hardturmstrasse möglich. Sowohl an der Hardturmstrasse wie auch an der Limmattalstrasse sind Verkehrszähler installiert. Die Verkehrsbelastungen nach Etappen wären allerdings nur mit grossem Aufwand eruierbar.

13. Was ist Am Wasser zur Verkehrsberuhigung/Verkehrssicherheit geplant?

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind für den Langsamverkehr beidseitig durchgehende, strassenbegleitende Fuss- und Radwege vorgesehen. Zudem werden 7 der insgesamt 10 Fussgängerübergänge mit Fussgängerschutzinseln ausgestattet. Als Verkehrsberuhigungsmassnahme sind im Bereich des Schulhauses Am Wasser 55, zusätzlich zum temporären Tempo 30, horizontale Fahrbahnversätze vorgesehen mittels versetzt angeordneten Baumpflanzungen in der Strassenmitte und am Strassenrand.

14. Warum wurden wir bei den flankierenden Massnahmen im Rahmen der neuen Westumfahrung an der Strasse AWBS nicht berücksichtigt?

Die Westumfahrung selbst wie auch die zugehörigen Flankierenden Massnahmen haben keine Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung Am Wasser/Breitensteinstrasse.
Die aktuelle Situation ist baustellenbedingt (Pfungstweidstrasse, Hardbrücke)

15. Warum wird im Stadtratsprotokoll vom 23.9.09 behauptet, dass durch die Sanierung der Hardbrücke kein Mehrverkehr in den Quartieren entstanden sei, obwohl die Strasse AWBS buchstäblich im zusätzlichen Verkehr erstickt?

Stellungnahme der DAV: Der Ausdruck «Mehrverkehr in den Quartieren» bezieht sich explizit auf Quartierstrassen (Erschliessungs- und Sammelstrassen in den Quartieren) und nicht auf (regional) klassierte Verbindungsstrasse, wie dies die Achse Breitensteinstrasse/Am Wasser ist. Dies kommt leider im besagten Stadtratsprotokoll nicht zum Ausdruck!

16. Wie reagiert das Amt für Umwelt auf die Situation? Welche konkreten Gegenmassnahmen sind geplant? (Die übermässige Verkehrsbelastung führt zu hohen Gesundheitsrisiken, Feinstaub- & Lärmbelastungen)

Der Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) hat zusammen mit dem Tiefbauamt ein «Tempo-30-Konzept für den Lärmschutz» erarbeitet. Dieses sieht Massnahmen auf kommunaler Stufe vor. Aktuell werden alle Strassen der Stadt (nicht nur die kommunalen) bezüglich Verkehrslärm und dem Schutz davor geprüft. Gestartet wurde mit dem Kreis 2, danach wird der Kreis 3 folgen. Der Kreis 10 (und damit auch Am Wasser/Breitensteinstrasse) dürfte nach aktuellem Fahrplan ca. 2013 behandelt werden.



5 / 8

17. Welche Massnahmen sind konkret geplant, um die Verkehrsprobleme zu lösen? Zahlreiche künftige Bauprojekte verstärken die Verkehrsbelastung: Rütihof, 5 (!) Hochhäuser in Raum Züri West und Limmattalstrasse; Bauarbeiten am Nordring/Gubrist, Renovation City-Tunnel, Einhausung Schwamendingen, Tram Rosengartenstrasse werden sich massiv auf die künftige Verkehrssituation auswirken.

Die 2009 eröffnete Westumfahrung führt zu einer erheblichen Entlastung auf der Westtangente (Pfungstweidstrasse-Hardbrücke-Weststrasse/Seebahnstrasse). Auf der A1 in der Grünau wurde seit der Eröffnung der Westumfahrung eine Abnahme des Verkehrs von zuvor knapp 60'000 Fz pro Tag auf nun knapp 40'000 Fahrzeuge pro Tag gemessen. Die Flankierenden Massnahmen Westumfahrung umfassen jedoch nur den Abschnitt zwischen Hardplatz und Sihlhölzli. Auf der Pfungstweidstrasse wird die Entlastung durch die Westumfahrung genutzt, um die Entwicklung in Zürich West zu ermöglichen, u.a. die genannten Hochbauten.

Weitere der genannten Bauprojekte haben primär in der Bauphase gewisse Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz, wobei die Stadt höchstes Gewicht darauf legt, diese mittels vorausschauender Planung so tief und kurz wie möglich zu halten. dazu ist im Tiefbauamt unter anderem ein Projekt «beschleunigtes Bauen» in Arbeit.

Weiter wird der öffentliche Verkehr aktuell und in Zukunft massiv ausgebaut, um so Anreize zum Umstieg vom Auto auf den öV zu schaffen. Grossprojekte sind dabei Tram Zürich West (09-11), Durchmesserlinie der SBB (07-15), Tram Hardbrücke (ca. 2015-17), Tram Rosengarten (nach 2020). Die entsprechenden Projekte sollen dabei so ausgestaltet werden, dass der Autoverkehr nicht in umliegende Quartiere abgedrängt wird. Deshalb ist die Stadt klar der Ansicht, dass das Tram Rosengartenstrasse nicht ohne massvolle Ersatzmassnahmen für den Autoverkehr realisiert werden kann.

18. Was passiert in Zukunft am Wipkingerplatz?

Im Hinblick auf den anstehenden Tramgleisersatz am Wipkingerplatz werden zurzeit Massnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Situation und dabei insbesondere derjenigen des Langsamverkehrs geprüft. Ein konkreter Lösungsvorschlag liegt aber noch nicht vor. Das Quartier wird zu gegebener Zeit in geeigneter Form miteinbezogen werden.

19. Welche Strasse schluckt wie viel Verkehr? (Vgl. Frage 14)

Dies kann so pauschal nicht beantwortet werden. In der Regel ist es zudem nicht die Strasse an sich, welche die Menge des bewältigbaren Verkehrs bestimmt, sondern die Kreuzungen und Einmündungen. Tendenziell sind jedoch kantonale Achsen am stärksten belastet, dann folgen die regionalen und die kommunalen Achsen vor den Quartierstrassen.

20. Warum ist ein Fussgängerstreifen nicht beleuchtet (beim Haus Nr. 58)?

Die Beleuchtung des Fussgängerstreifens wurde nach der Infoveranstaltung vom 1.12.2009 vom ewz umgehend verbessert.

6 / 8

21. Gibt es Pläne in Bezug auf das Trottoir Am Wasser 108?

Für das Trottoir gibt es definitive, d.h. verwaltungsintern sowie mit dem Kanton abgesprochene Pläne und die Planaufgabe nach Strassengesetz §§16, 17 ist erfolgt. An der Infoveranstaltung vom 1.12.2009 waren die Pläne, zusätzlich zur Projektvorstellung durch den Vertreter TAZ, zur Einsichtnahme aufgehängt. Die entsprechenden Pläne können beim Tiefbauamt eingesehen werden.

22. Gibt es wieder einen Bus? Wäre es zum Beispiel eine denkbare Option, einen Bus vom Hauptbahnhof via AWBS und Frankental in den Rütihof zu führen? Auf diese Weise könnten gleich mehrere Probleme behoben werden (Anschliessung von AWBS an den öV, Verbesserung der Verbindung Frankental-Rütihof, Entlastung des überlasteten 46er-Busses).

Stellungnahme der VBZ: Die vorgeschlagene neue Buslinie würde auf weiten Abschnitten eine Parallelerschliessung mit den Linien 13, 46 und 89 darstellen. Im Detail: Der Abschnitt Hauptbahnhof bis Wipkingenplatz ist mit der Linie 13 bestens erschlossen. Im Bereich Am Wasser/Breitensteinstrasse verkehrte bereits einmal eine Buslinie, welche aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt werden musste. Auch der Abschnitt Frankental bis Geeringstrasse ist mit den Linien 89 und 485 bereits erschlossen. Die Nachfrage auf diesem Abschnitt ist allerdings eher gering. Ein Zusatznutzen der vorgeschlagenen Linienführung ist nicht erkennbar und erscheint deshalb nicht zweckmässig. Auch die Finanzierung eines solchen Zusatzangebots durch den ZVV erscheint eher fraglich.

23. Wird der geplante Veloweg an der AWBS höhenmässig abgesetzt?

Im Bereich Schulhaus Am Wasser 55 bis Hardeggstrasse wird der Radweg höhenmässig von der Fahrbahn abgesetzt, d.h. er wird beidseitig auf den dazu entsprechend breiteren Trottoirs geführt. Im Abschnitt Haus Nrn. 110 bis 116 werden die stadtauswärts Radfahrenden ebenfalls auf dem Trottoir geführt. Im übrigen Strassenabschnitt sind beidseitig niveaugleiche Radstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen.

24. Wie geht es weiter mit dem Schleichverkehr an der Bäulistrasse?

Stellungnahme der DAV: Eine Unterbindung des Schleichverkehrs durch die Bäulistrasse wäre nur mit Umsignalisationen an Bäuli-/Tobeleggstrasse und Tobelegg-/Ackersteinstrasse möglich. Leider scheiterten bisher diesbezügliche Vorhaben am Widerstand von Anwohnenden (zu lange Umwegfahrten, Auffindbarkeit schwieriger etc.). Auf entsprechende Ausschreibungen würde mit zahlreichen Einsprachen reagiert, weshalb seitens der DAV darauf verzichtet wurde.

25. Gibt es zukünftig Stauwarnungen AWBS am Radio?

Stellungnahme der DAV: Nein, denn Stauwarnungen von VIASUISSE unterliegen klaren Festlegungen (welche Strassenzüge, welche Örtlichkeiten etc.). Allenfalls würden Lokalradios Stauwarnungen verbreiten, allerdings nach eigenem «Gutdünken».



26. Kann die bestehende 30-er Zone an der Strasse AWBS in zeitlicher und räumlicher Hinsicht ausgedehnt werden? Wenn nein, weshalb nicht?

Abklärungen zur teilweise permanenten Einführung von T30 im Rahmen des Lärmschutzes auf ausgewählten regionalen und kantonalen innerstädtischen Strassen sind momentan zurückgestellt, da bereits die Umsetzung auf in Frage kommenden kommunalen Strassen aufgrund politischer Widerstände nur schleppend voran kommt. Soll die Stadt bezüglich Prüfung von Tempo 30 bei Am Wasser/Breitensteinstrasse vorzeitig aktiv werden (vergleiche auch Frage 16), muss dies über einen politischen Vorstoss erfolgen.

Eine Umsetzung setzt jedoch bauliche Massnahmen voraus, welche bei auch zukünftig zu erwartenden rund 10'000 Fahrzeugen pro Tag im Kanton Zürich noch nicht zum Einsatz kamen und welche der Kanton genehmigen sowie mitfinanzieren muss. Eine Umsetzung von Tempo 30 könnte deshalb schwierig werden.

Als Sofortmassnahme bis zur Umsetzung des Bauprojektes «Am Wasser» wird das Tiefbauamt jedoch in Zusammenarbeit mit der DAV umgehend eine räumliche Ausdehnung auf den Bereich, wo heute ein Trottoir fehlt, prüfen.

27. Gibt es Pläne zur Einführung eines Schwerverkehrsverbots AWBS? Wenn nein, weshalb nicht?

Mit Ausnahme der Trichterhauserstrasse gibt es aktuell auf dem Gebiet der Stadt kein Lastwagenverbot, welches nicht geometrisch (Höhe) oder statisch (Tragfähigkeit einer Überführung) begründet ist. Es ist geplant, im Herbst 2010 stadtweit eine Erhebung des Schwerverkehrs durchzuführen. Darauf basierend sollen dann die Möglichkeiten zur stadtweiten Verhinderung von Schwerverkehrs-Transitverkehr und zur Kanalisierung des übrigen Schwerverkehrs auf den Hauptachsen geprüft werden.

28. Ist die Stadt Zürich der Ansicht, dass die Lage Am Wasser und an der Breitensteinstrasse behördliche Massnahmen nach Art. 31 ff. LRV erfordert? Wenn nein, weshalb nicht?

Die LRV ist bezüglich Umsetzungsvorgaben eine stumpfere Verordnung als die Lärmschutzverordnung (LSV). Die Stadt setzt deshalb bezüglich Wohnschutz primär auf die LSV. Das entsprechende Vorgehen wird bei Frage 16 erläutert.

29. Am Wasser: Ausbau / Rückbau / Aufwertung?

Die Strasse Am Wasser muss zwecks Baus der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verkehrsberuhigung (siehe Antwort zu Frage 13) entsprechend ausgebaut werden. Der Normalquerschnitt sieht folgendermassen aus: Fahrbahnbreite 8.00 m (2 x 2.75 m Fahrspuren und 2 x 1.25 m Radstreifen) sowie beidseitig Trottoirs (die Trottoirbreiten variieren zwischen 1.75 m und 3.50 m). Ein Strassenrückbau ist nicht vorgesehen. Als Aufwertungsmassnahmen sind im Abschnitt Schulhaus Am Wasser 55 bis zum Tobeleggweg die Pflanzung von 19 Bäumen sowie Trottoirüberfahrten bei der Bäuli-, der Hardeggstrasse und beim Tobeleggweg vorgesehen.



8 / 8

30. QV Höngg: Gesamtschau Verkehr; Welche Strasse schluckt wie viel Verkehr?

Dies ist eine Wiederholung der Frage 19.

31. Gibt es Verkehrsmessungen von der K.Woche 9/2010 (DAV) und kann diese an die IG AWB/M. Zahnd kommuniziert werden?

Stellungnahme DAV: Nein, es gibt keine Verkehrsmessungen der KW 9/2010.

32. War das Projekt «Am Wasser, Strassensanierung/-aufwertung» schon in der Vernehmlassung z.B. bei der Stadtentwicklung?

Das Strassenprojekt wurde vom TAZ zusammen mit einem Projektteam, in welchem die relevanten Ämter oder Dienststellen vertreten waren, entwickelt. Die Stadtentwicklung war nicht mit dabei, was bei solchen Infrastrukturprojekten Usus ist. Im Weiteren wurde das Projekt der Bevölkerung gemäss Strassengesetz §13 abschnittsweise zur Mitwirkung vorgelegt (Tobeleggeweg - Europabrücke: 10.09. - 11.10.2004, Tobeleggeweg - Hardturmsteg: 1.7. - 2.8.2005). Die eingegangenen Einwendungen wurden im aktuellen Projekt weitest gehend berücksichtigt. Für den Abschnitt Tobeleggeweg - Europabrücke wurde zudem bereits auch die öffentliche Planaufgabe nach Strassengesetz §§16, 17 durchgeführt (19.8. - 19.9.2005), für den Abschnitt Tobeleggeweg - Hardturmsteg ist diese noch ausstehend (geplant im 2011).

33. Zum Projekt «Am Wasser» (TAZ) bestehen noch Unsicherheiten, über inhaltliche Situationen, zB. Trottoirführung hinter Haus Nr. 48: Die Übersichtlichkeit auf den Verkehr beim Fussgängerstreifen sei wegen dem Haus nicht gewährleistet. Ein Gespräch zwischen TAZ und IG AWB-Präsidenten könnte evtl. helfen.

Die Trottoirführung hinter dem unter Denkmalschutz stehenden Haus Nr. 48 wird nicht verändert. Das Trottoir kann wegen fehlendem Platz nicht direkt der Strasse entlang durchgezogen werden. Die Sicht beim Fussgängerstreifen wird gegenüber heute insofern verbessert, als dass die Autos wegen dem neu vorgesehenen Radstreifen weiter vom Strassenrand entfernt fahren werden und damit die Sichtdistanz Fussgänger - Autos vergrössert wird.

Für weitere Fragen und Auskünfte nehmen Sie bitte mit dem Unterzeichnenden Kontakt auf.

Freundliche Grüsse

Hans-Rudolf Christen
Quartiermanager

Kopie an: DAV: Hans-Rudolf Wymann
TAZ: Michael Neumeister, Beat Jörgler, Vilmar Krähenbühl