

Wo Fussgänger auf der Strecke bleiben

Von Christian Messikommer. Aktualisiert am 07.01.2013

Eine der gefährlichsten Stellen für Fussgänger auf Stadtboden befindet sich auf der Högger Quartierstrasse Am Wasser.

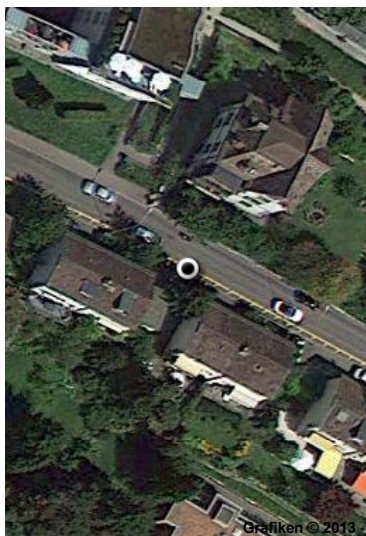


Der kleine gelbe Streifen auf der Strasse Am Wasser (links im Bild) ist als Fussgängerweg gedacht. Trottoir an der Strasse Am Wasser 109–119.
Bild: zvg

Artikel zum Thema

Fahrerflucht: Autolenker fährt Fussgänger an
BMW mit Sommerreifen verletzt Fussgänger auf Trottoir

Google Map



Infobox

Der gut hundert Meter lange Abschnitt auf der Strasse Am Wasser im Kreis 10 verdient die Bezeichnung Trottoir kaum. Der Fussgängerweg ist lediglich eine mit gelber Farbe auf den Asphalt aufgemalte Fläche. Diese schraffierte Zone ist gerade mal einen guten halben Meter breit. «Wenn an der Stelle zwei Lastwagen kreuzen, rettet den Fussgänger nur der Sprung aufs Mäuerchen, ins Gebüsch oder auf eine private Einfahrt», sagt Martin Zahnd, Vorstand der Interessengemeinschaft Am Wasser/Breitensteinstrasse (IGAWB).

«Je nach Witterung kommt dabei noch der Kleiderkontakt mit nassem Gebüsch dazu. Aber wer bei feuchtem Wetter gezwungen ist, dort entlang zu gehen, wird ohnehin von der Gischt im Sog der Autos nass.» Kaum ein Anwohner, der nicht eine Geschichte zu erzählen hat, von Kinderwagen, die von Autos gestreift wurden, oder von geprellten Armen, weil Automobilisten oft die Masse der Aussenspiegel unterschätzen.

So viele Autos wie unter der Woche am Gotthard

Obwohl sich die Anwohner durch den Verkehr bedroht fühlen, kann die Situation nicht schnell geändert werden: Die Anwohner, die sich in der IGAWB formiert haben, verstehen ihre Strasse als Quartierstrasse, die komplett verkehrsberuhigt werden soll. Die Stadt, für den Unterhalt zuständig, kann die Situation nicht eigenmächtig ändern, weil es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Und der Kanton hat ein vorrangiges Interesse an einem leistungsfähigen Strassennetz; deshalb bleibt die schmale Strasse als kantonale Durchgangsstrasse im Richtplan.

Die Anwohner fordern auf der IGAWB-Website Tempo 30 sowie ein Lastwagen-Fahrverbot auf der ganzen Strassenlänge. Bisher ist nur der Abschnitt um das Schulhaus Am Wasser mit Tempo 30 ausgeschildert. Dieser Eingriff ist dann auch die einzige Milderung, die die Anwohner in Högg und Wipkingen erfahren haben. In den vergangenen Monaten und Jahren hat der Verkehr am rechten Limmatufer stetig zugenommen. Die Verkehrsfrequenz ist mit der Sanierung der

Diese Situation zu entschärfen, erfordert einen langen Gang durch einen Dschungel von Ämtern und Zuständigkeiten. Angenommen, es findet sich ein Lösungsvorschlag, der für alle beteiligten Parteien gangbar ist, dann ist dies die eleganteste und schnellste Vorgehensweise:

Der Vorschlag wird dem städtischen Tiefbauamt vorgelegt, das auf dieser Grundlage ein Projekt ausarbeiten kann und es den anderen involvierten Stellen unterbreitet. D.h. die Dienstabteilung Verkehr will orientiert sein, die VBZ könnten den Fahrplan eines Linienbusses beeinträchtigt sehen, Schutz & Rettung müssen jederzeit uneingeschränkte Zufahrt zu Liegenschaften haben, etc.

Anschliessend erfolgt die Planaufgabe nach § 13 Strassengesetz, zu dem rechtlich nicht verbindliche Einwendungen gemacht werden können.

Diese Einwendungen werden vom Tiefbauamt entweder in die weitere Projektentwicklung miteinbezogen oder schriftlich begründet abgelehnt.

Ist dies erfolgt, wird das Projekt der kantonalen Verwaltung zur Begehrensäusserung vorgelegt.

Die kantonalen Stellen können ihrerseits Änderungen am Projekt wünschen, die dann in das Auflageprojekt gemäss § 16 Strassengesetz einfließen.

Gegen das Auflageprojekt sind rechtlich verbindliche Einsprachen möglich, die im Streitfall vom Verwaltungsgericht beurteilt werden.

Sind alle diese Schritte abgeschlossen, wird das Projekt dem Regierungsrat zur Prüfung vorgelegt und im Idealfall genehmigt.

Dann würde der Regierungsrat des Kantons Zürich dem Tiefbauamt der Stadt Zürich den Auftrag erteilen, das Projekt umzusetzen.

Das öffentliche Bauvorhaben wird durch das Tiefbauamt ausgeschrieben.

Bauunternehmer können innerhalb der gesetzten Frist Offerten einreichen.

Nach Ablauf der Eingabefrist prüft das Tiefbauamt die Offerten und vergibt einen Auftrag.

Wenn keine Stolpersteine im Weg sind, niemand das Vorhaben torpediert oder einen Änderungswunsch in Form einer Einsprache abgibt, könnte die Zeitspanne zwischen Vorschlag und Baubeginn weniger als zwei Jahre betragen.

Teilen und kommentieren

Stichworte

Strassenverkehr

Hardbrücke und dem Umbau der Pfingstweidstrasse geradezu explodiert. Was früher ein Schleichweg für Eingeweihte war, ist heute eine Einfallstrasse mit täglichen Stautunden. Laut der Verkehrszahlen, die die IGAWB auf ihrer Website publiziert, befahren 12'000 Autos diesen schmalen Streifen Asphalt jeden Tag, das ist etwa die gleiche Frequenz wie beim Gotthardtunnel an einem normalen Werktag.

Zurückgestellt bis 2021

Die IGAWB verlangte Anfang 2011 auch, dass der Verkehr mittels einer Lichtsignalanlage an der Europabrücke dosiert wird. Die Dienstabteilung Verkehr hat damals Bedenken angemeldet. Zwei Motionen sind noch hängig.

Im November letzten Jahres wurde auf Drängen der Stadt beim Kanton ein Projekt zurückgestellt, das vorsah, die Strasse von 5,5 auf 8 Meter zu verbreitern. Dieses Projekt hätte dem laufenden Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» von Stadtrat und Quartiervertretern vorgegriffen. 2021 will der Kanton das Projekt wieder aus der Schublade nehmen. Dann soll auch die Autobahnausfahrt Altstetten direkt an die Europabrücke angebunden werden. IGAWB-Vorstand Martin Zahnd befürchtet dann eine weitere Zunahme des Verkehrs, weil die verkürzte Strecke auch für Bewohner im Kreis 6 attraktiver wird.

Die Hunde hatten keine Chance

Dabei ist diese schraffierte Fussgängerfläche nicht die einzige gefährliche Stelle. Das Überqueren der Strasse Am Wasser 48 ist nicht ungefährlich, da die Fussgänger erst im letzten Augenblick gesehen werden (siehe Bildstrecke). Noch gefährlicher ist der Übergang beim Haus Nummer 24. Stadtauswärts fahrende Automobilisten befahren den auf einer leichten Kuppe gelegenen Fussgängerstreifen mit Tempo 50 und sehen erst im letzten Moment, wenn sich jemand anschickt, die Strasse zu überqueren. Anwohner Remo L. wurde Zeuge, wie im Oktober zwei kleine angeleinte Hunde, die sich schon auf die Fahrbahn gewagt haben, überfahren wurden. «Die beiden Hunde hatten keine Chance. Das Auto prallte ungebremst in die Tiere. Der Fahrer hat nichts gesehen. Erst nach dem Knall hat er gebremst.»

Die Stadt hätte gute Gründe, auf der Strasse Am Wasser und der Breitensteinstrasse auf der ganzen Länge Tempo 30 einzuführen: Mit der Annahme der Städteinitiative verpflichtete sie sich, den Motorfahrzeugverkehr zu reduzieren. Ausserdem würde sie davon profitieren, dass sich der Bund bei der Lärmsanierung von Strassen bis ins Jahr 2018 mit einem Viertel an den Kosten beteiligt. Massnahmen, die an der Lärmquelle ansetzen, werden gegenüber denen, die bloss die Lärmausbreitung verringern, vorgezogen. (Tagesanzeiger.ch/Newsnet)

Erstellt: 07.01.2013, 13:57 Uhr