

Im Oktober 2021 hat der Regierungsrat ein einjähriges Pilotprojekt gestartet, bei dem auf der Münchensteinerbrücke eine Fahrspur für Autofahrer aufgehoben und nur noch für Velofahrer zur Verfügung gestellt wurde. Am 28. September teilte das BVD mit, dass die versuchsweise Verkehrsführung permanent beibehalten wird. Dabei wird festgehalten, dass die Erfolgskriterien des Projekts alle erfüllt seien und es «kaum zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden kam». Die zeitweisen Rückstaus aufgrund der Fahrspuraufhebung würden sich «in einem akzeptablen Rahmen» bewegen und die umliegenden Verkehrsknoten «praktisch nie» betreffen.

In diesem Zusammenhang bittet die Interpellantin den Regierungsrat um Antworten zu folgenden Fragen:

1. Die Interpellantin hat in ihrem Umfeld fast ausschliesslich negative Rückmeldungen erhalten, nicht nur von Autofahrern, sondern auch von Velofahrern und Fussgängern. Wie kommt der Regierungsrat darauf, dass diese Veränderung für alle Verkehrsteilnehmenden eine Verbesserung darstellt?
2. Der Regierungsrat hält fest, dass bei Befragungen die Rückmeldungen fast ausschliesslich positiv waren. Wurden diese Personen repräsentativ oder nur in der rotgrünen Pro-Velo-Bubble ausgesucht? Wie viele Personen wurden aus welchem Umfeld befragt? Bitte aufschlüsseln nach Autofahrern, Velofahrern, Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmern und (wenn möglich) nach politischer Gesinnung.
3. Der Regierungsrat hält in der Medienmitteilung fest, dass es «kaum zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmendem» gekommen ist. Wann beurteilt der Regierungsrat eine Situation als «kritisch» und wie viele solche Situationen gab es?
4. Gab es während dieses Pilotprojekts Unfälle auf der betroffenen Strasse? Wie viele? Wie viele Unfälle gab es gleichenorts in den letzten 5 Jahren vor dem Pilotprojekt?
5. Was waren die Gründe der Unfälle und unterschieden sich die Gründe nach der Veränderung der Verkehrsführung? (Bitte die häufigsten Unfallursachen der letzten 5 Jahre und während des Pilotprojekts separat aufzuführen.)
6. Falls die Gründe die gleichen blieben, weshalb wird diese Anpassung trotzdem gemacht und nicht nach besseren Lösungen gesucht?
7. Der Regierungsrat schreibt, das Projekt wäre durch ein Monitoring begleitet worden, und hätte alle Erfolgskriterien erfüllt. Wie wurde das Ganze begleitet und was waren die Erfolgskriterien? Wurden diese voll oder nur zum Teil erfüllt? (Bitte nach Erfolgskriterien aufschlüsseln.)
8. Der Regierungsrat gibt zu, dass es Rückstaus gegeben hat. Autofahrer ärgern scheint aber zum rotgrünen Regierungsprogramm dazuzugehören. Wie wurden die Rückstaus bemessen? Wie viele Rückstaus hat es gemäss dieser Definition gegeben? Wie oft haben Rückstaus die anderen Verkehrsknoten beeinträchtigt?
9. Wurden auch kürzere Rückstaus und der Zeitverlust der Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Autofahrer) an der Ampel gemessen? Wenn nein, weshalb nicht?
10. Wurde der Verlust für die Wirtschaft durch den zusätzlichen unnötigen Zeitverlust berechnet? Wenn nein, weshalb nicht? Bitte geben sie eine Schätzung über den wirtschaftlichen Verlust in Zahlen ab.
11. Wie viel zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoss wurde durch diese künstlichen Staus generiert? Wenn auch dies nicht berücksichtigt wurde, weshalb nicht?
12. Inwiefern sind künstliche Staus und zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstösse mit der der vom Regierungsrat ins Leben gerufenen «Klimaloki» zu vereinbaren?

Daniela Stumpf