

Wo parkieren Sie?

Die grosse Leserumfrage

HönggerZeitung
WipkingenZeitung

Höngg/Wipkingen, Dezember 2025 – Januar 2026

Rege Beteiligung an der Umfrage zur Parkplatzsituation im Kreis 10

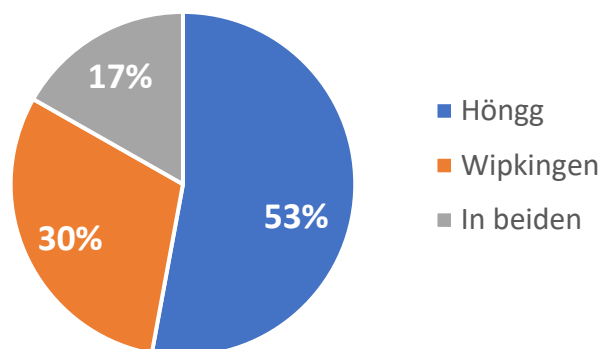
Im Dezember 2025 rief der «Höngger Wipkinger» die Leserschaft auf, an einer Umfrage mit 24 Fragen zur Parkplatzsituation im Kreis 10 teilzunehmen. Die Befragung stiess auf sehr grosses Interesse: Bis Ende Januar 2006 nahmen 465 Personen teil.

Bemerkenswert ist, dass wir auf unsere drei offenen Fragen insgesamt 755 Antworten erhielten – teilweise sehr ausführlicher Natur. Zudem erreichten uns 182 weitere Kommentare.

Anzumerken ist, dass die Antworten nicht repräsentativ sind, richteten sie sich doch an die Leserinnen und Leser unserer Zeitung. Dementsprechend spiegelt die demographische Verteilung auch nicht diejenige des Quartiers wider. Zu bemerken ist ausserdem, dass 74 % der Antwortenden ein Auto besitzen, während es in Höngg nur 50 % und in Wipkingen nur 30 % der Haushalte sind.

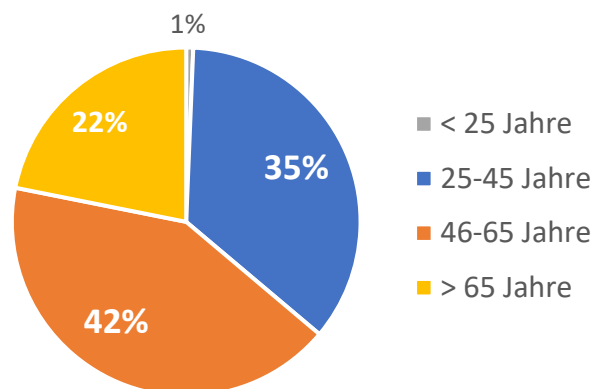
Die Mehrheit der Antwortenden kommt aus Höngg und ist männlich

In welchem Quartier sind Sie im Kreis 10 hauptsächlich unterwegs?



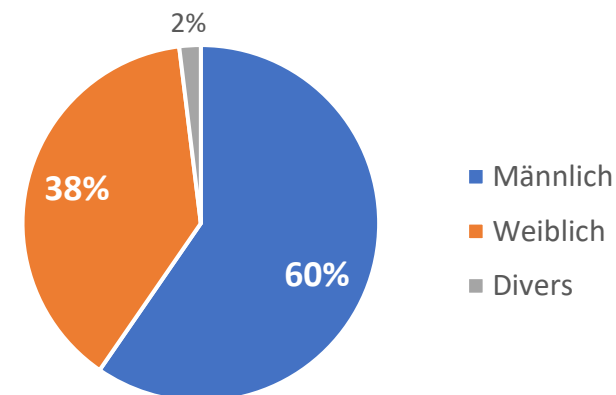
100 % = 465 Antworten (Q1)

Alter



100 % = 463 Antworten (Q23)

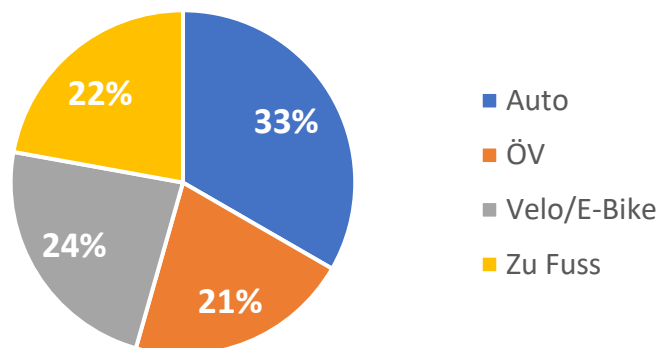
Geschlecht



100 % = 463 Antworten (Q24)

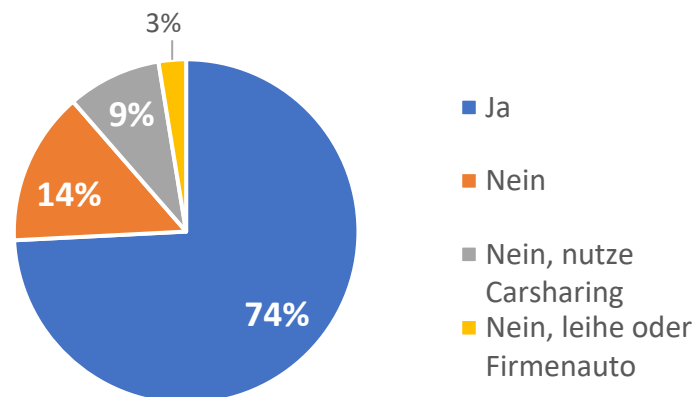
Während 74 % ein Auto besitzt, ist es nur in 33 % der Fälle das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Kreis 10

Wie sind Sie im Kreis 10 am häufigsten unterwegs?



100 % = 465 Antworten (Q2)

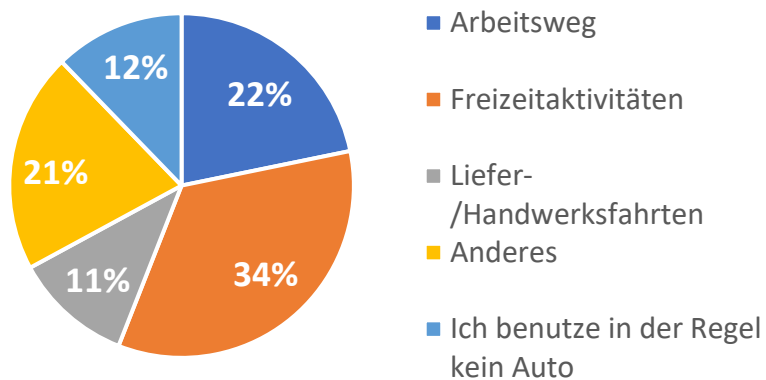
Haben Sie ein Auto?



100 % = 465 Antworten (Q3)

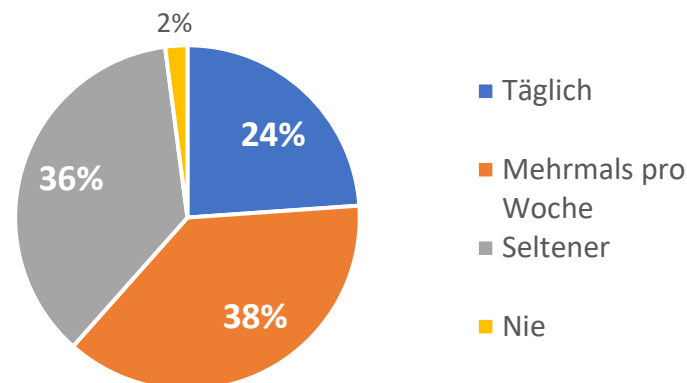
Am häufigsten wird das Auto mehrmals wöchentlich für Freizeitaktivitäten genutzt

Falls Sie im Kreis 10 ein Auto benutzen, was ist der Grund dafür?



100 % = 629 Antworten (Mehrfachantworten), (Q4)

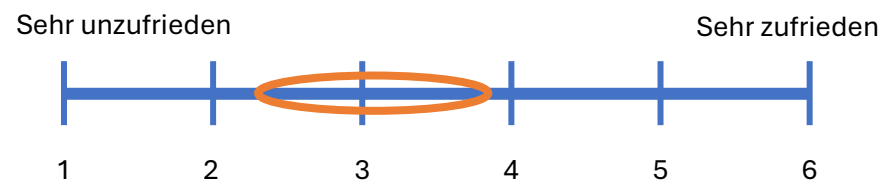
Wie oft sind Sie im Kreis 10 mit dem Auto unterwegs?



100 % = 385 Antworten (Q6)

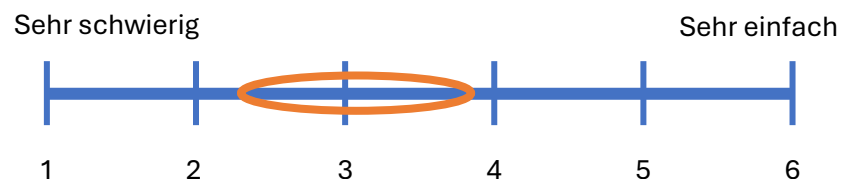
Die Parkplatzsituation ist für viele nur mässig zufriedenstellend

Die durchschnittliche Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation im Quartier liegt bei 3:



384 Antworten (Q7)

Die durchschnittliche Schwierigkeit, einen Parkplatz zu finden liegt ebenso bei 3:



376 Antworten (Q8)

Die allgemeinen Kommentare zur Parkplatzsituation zeigen eine Unzufriedenheit mit dem Parkplatzabbau

Die Kommentare zeigen eine starke Polarisierung. Ein grosser Teil der Rückmeldungen kritisiert den Abbau von Parkplätzen und fühlt sich als Autofahrerin oder Autofahrer benachteiligt, insbesondere im Hinblick auf Anwohner, Besuch, ältere Menschen und Personen mit Einschränkungen. Gleichzeitig gibt es auch Stimmen, die weniger Parkplätze und eine stärkere Förderung von Velo und ÖV ausdrücklich unterstützen.

- **Abbau von Parkplätzen** in der Blauen Zone wird mehrheitlich kritisch gesehen. Anwohner ohne privaten Parkplatz sowie Besuchende finden kaum Parkmöglichkeiten; Baustellen verschärfen die Lage.
- **Autofahrer fühlen sich benachteiligt**, insbesondere gegenüber dem Veloverkehr. Gewünscht wird mehr Ausgewogenheit statt einseitiger Förderung des Velos.
- **Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen** würden zu wenig berücksichtigt. Das Auto bleibt wichtig für Arztbesuche, Transporte und grössere Einkäufe.
- Viele nutzen das Auto **situativ** (Arbeit, Transporte, Freizeit ausserhalb der Stadt), andere befürworten bewusst **weniger Parkplätze** aus Umwelt- und Sicherheitsgründen.

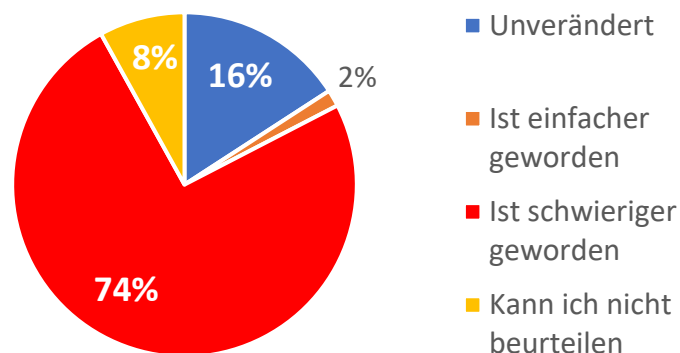
*Ich befürworte weniger Parkplätze.
Weniger Lärm, weniger Abgase, mehr
platz und mehr Sicherheit für alle, vor
allem auch für Kinder. ...*

*Pensionäre und Betagte, Menschen mit Behinderungen
werden nicht berücksichtigt ,völlig ausgelassen, es gibt
sie gar nicht. Höngg - hier geht es bergauf und bergab ...
Ganz schlimm finde ich, dass nur Velofahrer überall den
Vorzug haben - Andersdenkende werden übergangen .*

*Leider wurde seit Jahren der Bau von
privaten Parkgaragen und privaten
Parkplätzen verhindert. Genau diese
Möglichkeiten, sein Auto über
mehrere Tage oder gar Wochen
sicher ruhen zu lassen, fehlen heute.*

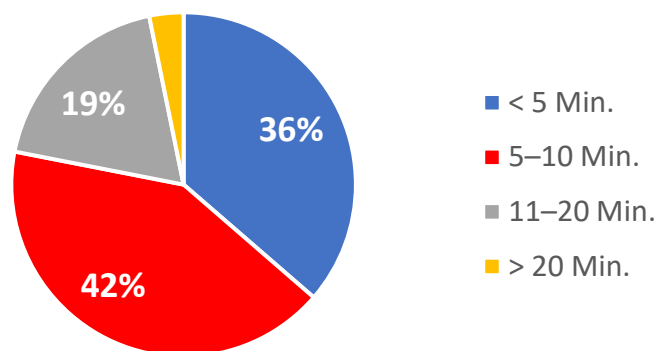
Die Parkplatzsuche ist schwieriger geworden und dauert meist 5-10 min – die Mehrheit parkiert in der Blauen Zone

Hat sich die Parkplatzsuche in den letzten 2 bis 3 Jahren verändert?



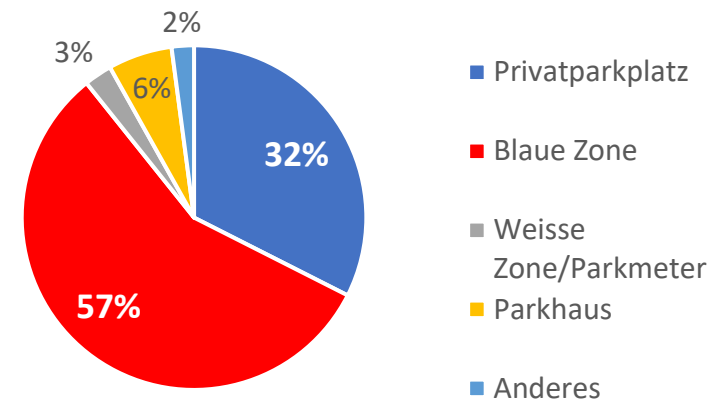
100 % = 385 Antworten (Q9)

Wie lange suchen Sie im Durchschnitt nach einem Parkplatz?



100 % = 374 Antworten (Q10)

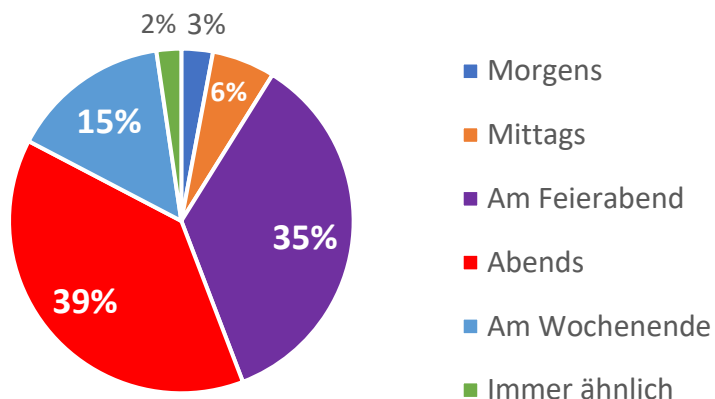
Wo parkieren Sie im Kreis 10 am häufigsten?



100 % = 382 Antworten (Q11)

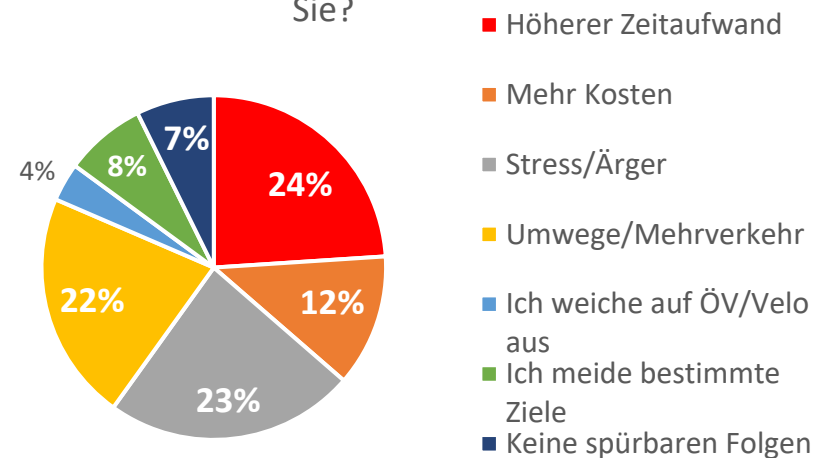
Abends und am Feierabend gestaltet sich die Suche am schwierigsten – sie verursacht einen höheren Zeitaufwand sowie Mehrverkehr

Zu welchen Zeiten ist es am schwierigsten, einen Parkplatz zu finden?



100 % = 473 Antworten (Q12)

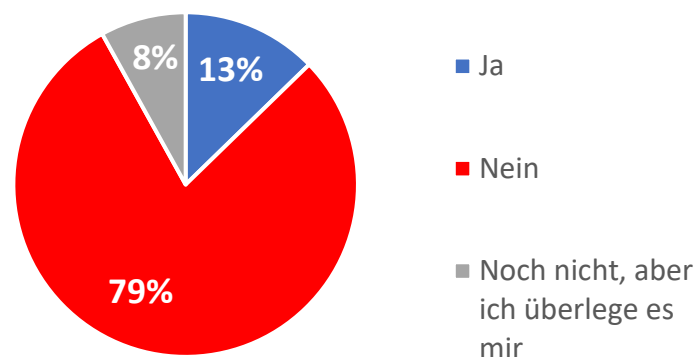
Welche Folgen hat die Parkplatzsituation für Sie?



100 % = 918 Antworten (Mehrfachantworten), (Q13)

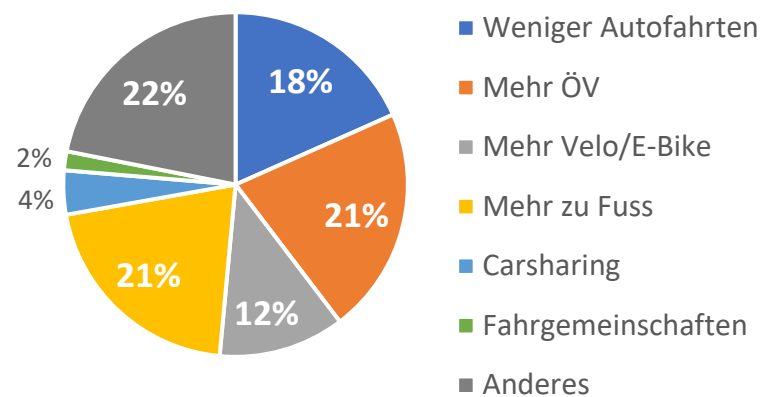
Keine Veränderung im Mobilitätsverhalten trotz unbefriedigter Parkplatzsituation

Haben Sie Ihr Mobilitätsverhalten wegen der Parkplatzsituation geändert?



100 % = 385 Antworten (Q14)

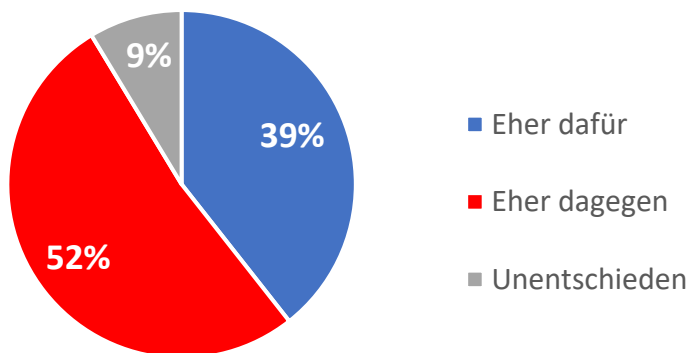
Falls ja:
Was hat sich geändert?



100 % = 169 Antworten (Q15)

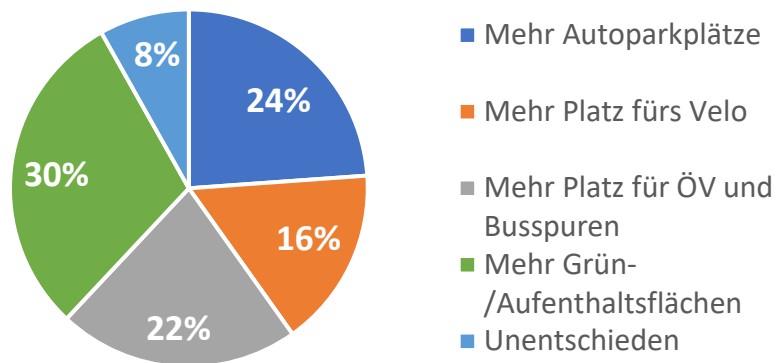
Mehr Grünflächen wünschenswert, aber nicht auf Kosten von Parkplatzabbau

Wie stehen Sie grundsätzlich zu Massnahmen wie Velovorzugsrouten, Velostationen oder mehr Grünflächen im Quartier?



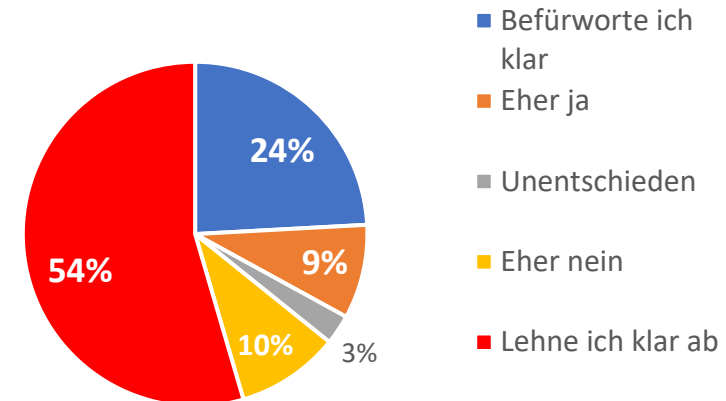
100 % = 462 Antworten (Q17)

Was ist für Sie am wichtigsten im Quartier?



100 % = 884 Antworten (Mehrfachantworten, top 3), (Q18)

Parkplatzabbau im Kreis 10 – Ihre Meinung:



100 % = 464 Antworten (Q19)

Die allgemeinen Kommentare zu Verkehrsmassnahmen zeigen eine klare Kluft in der Wahrnehmung der aktuellen Verkehrspolitik

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es eine klare Kluft in der Wahrnehmung der aktuellen Verkehrspolitik gibt. Es gibt eine starke Unterstützung für die Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität durch mehr Grünflächen und Radwege, aber auch viel Widerstand gegen den Verlust von Parkplätzen und die als unangemessen empfundene Einschränkung der Auto-Nutzung in der Stadt.

- **Auto-Nutzung und Mobilität:** Viele Umfrageteilnehmer nutzen das Auto hauptsächlich für längere Fahrten oder Familienausflüge, während sie in der Stadt oft auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), das Velo oder zu Fuss zurückgreifen. Einige sind jedoch auf das Auto angewiesen, sei es aus beruflichen oder gesundheitlichen Gründen, und schätzen die Flexibilität des Fahrzeugs
- **Parkplatzsituation:** Es gibt eine weit verbreitete Frustration über den Mangel an Parkplätzen, besonders abends oder für Besucher. Es wird häufig darauf hingewiesen, dass das Finden eines Parkplatzes zunehmend schwieriger wird, was zu zusätzlichen Problemen wie Staus und erhöhten Emissionen führt. Einige Umfrageteilnehmer beklagen, dass der Parkplatzabbau nicht mit ausreichendem Ersatz (z. B. Parkhäuser) verbunden ist.
- **Veloförderung und -infrastruktur:** Es gibt sowohl Unterstützung als auch Ablehnung für die Förderung von Velowegen. Einige sehen in den Velowegen und der Umwidmung von Parkplätzen zugunsten des Fahrrads einen positiven Schritt zur Verbesserung der Lebensqualität, während andere sich gegen den Verlust von Parkplätzen und gegen die Überbetonung des Fahrrads als Verkehrsmittel wenden. Es wird auch auf das Fehlen von Alternativen für weniger mobile Menschen hingewiesen, wie etwa ältere oder behinderte Personen, die auf Autos angewiesen sind.
- **Verkehrspolitik und Auswirkungen auf die Lebensqualität:** Ein wiederkehrendes Thema ist die Wahrnehmung einer «autofeindlichen» Politik der Stadt Zürich, insbesondere durch Massnahmen wie den Abbau von Parkplätzen und die Einführung von Tempo-30-Zonen. Kritiker argumentieren, dass diese Massnahmen die Lebensqualität verringern und zu mehr Unannehmlichkeiten für Autofahrer führen.
- **Alternative Verkehrsmittel und Stadtgestaltung:** Einige Umfrageteilnehmer begrüssen die Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Grünflächen und Fussgängerzonen und sind der Meinung, dass die Stadt sich zu stark auf das Auto fokussiert hat. Andere empfinden die aktuelle Politik als unausgewogen und fordern eine gerechtere Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer, einschliesslich Autos, Velo und ÖV.
- **Zukunftsperspektiven:** Viele Teilnehmer betonen, dass die Stadt eine ausgewogenere Lösung finden sollte, bei der sowohl das Bedürfnis nach Parkplätzen als auch die Förderung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad berücksichtigt wird. Der Abbau von Parkplätzen sollte nur dann erfolgen, wenn Alternativen wie ausreichend Parkhäuser oder bessere ÖV-Anbindungen vorhanden sind.

Ausgewählte Stimmen

Wer denkt eigentlich an die älteren Menschen und gehbehinderten Menschen die mit dem Auto zum Arzt, Coiffeur etc. gebracht werden müssen. Von diesen gibt es viele in Höngg und in der Stadt ...

Mehr als 50% der Haushalte in Zürich haben kein Auto. Die Aufenthaltsqualität ist überall dort besser, wo es Bäume, Plätze für Menschen usw. hat statt nur Strassen. Zürich lässt sich wunderbar mit dem ÖV erfahren ...

Beim Parkplatzabbau werden mehr Grünflächen versprochen, aber nicht eingehalten. Der schwarze/blau Asphalt wird einfach rot/gelb (Velorouten) eingefärbt bleibt aber trotzdem Asphalt. Ich habe noch nie etwas Grünes (Baum, Wiese usw.) auf einem abgebauten Parkplatz gesehen

Höngg hat viel zu viele Parkplätze. Es sollte vielmehr Carsharing geben, als 1-2 Autos pro Familie. Völlig sinnlos in einem Quartier mit solch hervorragendem ÖV-Angebot....

Wenn ich keine Wahl habe, z. B. um unterstützungsbedürftigen Personen zu helfen, verfluche ich die Stadtzürcher Verkehrspolitik. Wenn ich die Wahl habe, meide ich (leider) das Höngger Gewerbe. Ich befürworte mehr Grünflächen, keine Velovorzugsrouten und Velostationen nur, wenn das weiterhin bestehende Chaos an der Oberfläche konsequent geahndet wird. Auch darf der öV mit Tempo 30 nicht laufend verlangsamt werden.

3 von 10 Personen in Höngg haben gar kein Auto. In den letzten 3 Jahren sind im Kreis 10 von 2947 Parkplätzen (blaue und weisse) im öffentlichen Grund 101 abgebaut worden. Es sind aber 667 Parkplätze auf Privatgrund bewilligt worden.

Momentane Situation: neue ZüriVelostationen sind viel zu gross und einfach auf Vorrat abgebaut obwohl Velos gar noch nicht bei Rollout geliefert sind, ersatzloses Aufheben von Parkplätzen nach Bauarbeiten ... Die meisten Bewohner im Quartier haben keine Garage in den Altbauwohnungen. Viele Schichtarbeiter SBB und VBZ müssen VOR m oder bis NACH ÖV Beginn/Ende zur Arbeit oder retour und brauchen Auto. ...

In Japan gehört die Strasse allen. Wenn man ein Auto besitzt, dann muss man selber schauen, wo dieses parkiert wird. Die Häuser haben meist einen eigenen Parkplatz, da es Privatsache ist. Von der Stadt/Regierung werden an strategischen Orte Parkhäuser zur Verfügung gestellt. Der der Platz auf den Strassen, wird nicht mit Parkplätzen (z.B. blaue Zonen) blockiert, weil der Platz für alle gedacht ist und nicht hauptsächlich für die Autonutzer.

Die Ackersteinstrasse und der Meierhofplatz werden besonders häufig als Problemzone genannt bei der Parkplatzsuche im Kreis 10

Baustellen, die Schaffung von Velorouten und der Abbau von Parkplätzen zugunsten von Grünflächen oder Veloparkplätzen scheinen die Hauptursachen für die Verschlechterung der Parkplatzsituation in vielen dieser Bereiche zu sein.

- Ackersteinstrasse
- Meierhofplatz
- Riedhofstrasse
- Nordstrasse
- Rousseaustrasse
- Limmattalstrasse
- Wipkingen
- Winzerhalde
- Rosengartenstrasse
- Imbisbühlstrasse

Rund um den Meierhofplatz. Wenn sich das nicht ändert wird es noch mehr «Lädelisterben» geben.

Parkieren ist noch lange nicht so schwierig, wie es sein sollte! In der Stadt sollte man sich nur ausnahmsweise mit dem Auto fortbewegen.

Velovorzugsrouten ja Leichter Parkplatzabbau ja Radikaler Parkplatzabbau nein Rund um Einkaufsmöglichkeiten/Post/Apotheken braucht es Parkplätze, sonst fährt man mit dem Auto einfach zu einem Einkaufszentrum mit Parkplätzen und lässt die quatiereigenen Geschäfte im Regen stehen.

Velo und ÖV sind sicher wichtig und richtig - aber nicht generell auf Kosten des Privaten Motorfahrzeug Verkehrs. Mehr Rücksichtnahme von allen würde genügen, um aneinander vorbeizukommen. Parkplätze abzubauen bezweckt eindeutig nur die Verhinderung vom priv. Autogebrauch und Erschwernisse für Handwerker, Lieferanten und in unserem Fall Grosseltern, die ihre Enkelkinder betreuen.

Was wäre Ihrer Meinung nach eine Möglichkeit, den vielen verschiedenen Interessen gerecht zu werden?

Die Antworten zeigen, dass eine ausgewogene, durchdachte Planung erforderlich ist, die alle Bedürfnisse der Stadtbewohner berücksichtigt. Es gibt eine klare Neigung zu mehr Toleranz und gegenseitigem Verständnis zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

- **Miteinander statt Gegeneinander:** Es wird oft betont, dass alle Verkehrsteilnehmer – Autofahrer, Velofahrer, Fussgänger und ÖV-Nutzer – gleichwertig behandelt werden sollten. Viele sind der Meinung, dass die Verkehrspolitik zu einseitig pro Velo ausgerichtet ist und es wichtig wäre, die Bedürfnisse der Autofahrer und der Fussgänger ebenso zu berücksichtigen.
- **Veloförderung:** Der Ausbau von Velowege wird von vielen befürwortet, jedoch gibt es Bedenken, wenn diese auf Kosten von Parkplätzen gehen oder auf ruhigeren Quartierstrassen stattfinden, wo der Bedarf für zusätzliche Velospuren als gering angesehen wird. Es wird auch auf das Verhalten vieler Velofahrer hingewiesen, das oft als rücksichtslos wahrgenommen wird (z.B. auf Gehwegen oder bei Rot über die Kreuzung fahren).
- **Parkplatzabbau:** Der Abbau von Parkplätzen zugunsten von Velowegen oder Grünflächen ist ein grosses Thema. Viele befürworten einen selektiven Abbau, bei dem die Bedürfnisse von Anwohnern, Handwerkern und denjenigen, die auf das Auto angewiesen sind, nicht vernachlässigt werden. Einige schlagen vor, mehr Parkplätze unterirdisch oder in Parkhäusern zu schaffen, um den Platz auf der Oberfläche besser zu nutzen.
- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):** Die Qualität des ÖV soll verbessert werden, beispielsweise durch günstigere Abos oder häufigere Takte. Es gibt Vorschläge, den ÖV in bestimmten Bereichen zu priorisieren und den Verkehr effizienter zu gestalten.
- **Kompromisse und pragmatische Lösungen:** Viele Antworten betonen die Wichtigkeit, pragmatische Lösungen zu finden, anstatt ideologische Massnahmen zu ergreifen. Einige schlagen vor, die bestehenden Regelungen zu belassen und nur punktuelle Verbesserungen vorzunehmen, anstatt alles radikal zu verändern.
- **Carsharing und alternative Verkehrsmittel:** Carsharing und andere flexible Mobilitätslösungen werden als mögliche Lösung gesehen, um den Platzbedarf von Autos zu reduzieren und gleichzeitig eine Alternative für diejenigen zu bieten, die das Auto gelegentlich benötigen.

Ausgewählte Stimmen

Vorteile aufzeigen für ein Leben in der Stadt ohne Auto.

Wirtschaftliche Nutzen aller Verkehrsmodi in das Zentrum der Diskussion stellen, dabei externe Kosten wie Lärm, Flächenverbrauch oder niedrigere Gesundheitskosten bei mehr Velo Verkehr klar darlegen.

Alle haben eine Berechtigung Nebeneinander Miteinander.

Eine weitere Priorisierung des Veloverkehrs ist unverhältnismässig und geht auf Kosten beider, ÖV- und Autonutzer. Die aktuelle Verkehrssituation berücksichtigt weitestgehend und so gut, wie möglich die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Der Mehrheitsmeinung folgen. Den klimafreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmitteln den Vorrang lassen.

es ist doch bereits einiges besser geworden für Velofahrer....! ... gegenseitige Rücksichtnahme und sich gegenseitig akzeptieren und leben lassen, das würde ich mir wünschen.

Ein vernünftiges Miteinander mit gesundem Menschenverstand und ohne übertriebene Ideologien (auf allen Seiten).

Park&Ride Parkplätze ausserhalb der Stadt auf denen auch eine längere Zeit parkiert werden darf und die einen ÖV-Anschluss haben. Engerer ÖV-Takt (möglich wenn weniger Individualverkehr). ÖV-Schnelllinien für bestimmte Strecken (z.B. Bhf Alstetten - ETH Hönggerberg ohne Zwischenhalt oder Park&Ride - Central -Park&Ride ohne Zwischenhalt). Lieferverkehr/Handwerker können in die Stadt fahren und sollen auf extra ausgewiesenen Parkflächen parkieren dürfen.

Haushalte mit mehreren Personen (z.B. Kinder, Mehrgenerationenhaushalte) bevorzugt behandeln. Gerecht wäre auch, das Fahrzeuggewicht in Relation zu den Parkgebühren zu setzen (wie Abgestimmt)- JEDOCH dies abhängig vom Personenhaushalt zu machen. ...

Der (wenige) Platz der verfügbar ist für alle zugänglich machen und nicht durch parkende Autos zuzupflastern. Parkende Autos und parkende Velos müssen komplett in den privaten Raum verlegt werden. Das dient letztlich auch dem rollenden Autoverkehr und erhöht die Sicherheit für alle.

Unterirdische Parkhäuser wie es im Ausland Standard ist!

Bevor die Parkplätze der Veloroute, Publibikes usw. Platz machen soll, Alternativen schaffen, unterirdisch. Für den Durchfahrtsverkehr Alternativen prüfen. Umfahrung, Roadpricing.

Auto-Umfahrung Meierhofplatz entwickeln. Tunnel Europabrücke/Affoltern o.Ä., Velorouten ohne Parkplatzabbau, mehr blaue Zone ...

Anreize für kleiner und leichter Autos schaffen, so kann man die bestehenden Flächen effizienter nutzen.

Was sollte die Stadt aus Ihrer Sicht im Kreis 10 verbessern?

- **Parkplatzabbau und Bedarf für Parkplätze:**

- Ein zentrales Thema ist der fortschreitende Abbau von Parkplätzen, insbesondere in blauen Zonen. Es gibt viele Stimmen, die fordern, den Abbau zu stoppen und Parkplätze zu erhalten, um den Bedürfnissen der Anwohner, Gewerbetreibenden und Handwerkern gerecht zu werden.
- Einige schlagen vor, mehr Parkmöglichkeiten für Gewerbe, Handwerker und Lieferanten zu schaffen, um die Qualität der Dienstleistungen zu erhalten.

- **Mehr Grünflächen und Aufenthaltsräume:**

- Viele Teilnehmer wünschen sich mehr Grünflächen und Aufenthaltsräume in den Quartieren, um die Lebensqualität zu erhöhen. Vorschläge beinhalten die Umwandlung von Strassenflächen in Grünzonen oder die Schaffung von kleinen Parks.
- Es wird auch gewünscht, die öffentlichen Plätze für Fussgänger freundlicher und sicherer zu gestalten.

- **Verkehrsregelungen und Verbesserung der Infrastruktur:**

- Verbesserung der Verkehrsführung am Meierhofplatz und anderen stark frequentierten Knotenpunkten, um den Verkehrsfluss zu optimieren.
- Die Notwendigkeit einer besseren Koordination von Ampeln und Verkehrszeichen wird betont, besonders zur Entlastung des Verkehrs, insbesondere für den ÖV und den Fussgängerfluss.

- **Öffentlicher Verkehr (ÖV):**

- Viele Teilnehmer wünschen sich eine Verbesserung des ÖV, etwa durch häufigere Takte und Schnellbuslinien. Auch das Ziel, den ÖV attraktiver zu machen und mehr Verbindungen zu schaffen, wird oft genannt.

- **Veloförderung und Veloinfrastruktur:**

- Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird in einigen Fällen befürwortet, jedoch gibt es auch Bedenken bezüglich der Auswirkungen auf den Parkplatzabbau und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, besonders in ruhigen Wohngebieten.

- **Mehr Rücksichtnahme im Verkehr:**

- Es gibt einen klaren Wunsch nach mehr Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern – Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger sollten sich besser an die Verkehrsregeln halten und gegenseitig respektieren.

- **Pragmatische Lösungen statt ideologischer Ansätze:**

- Viele Antworten plädieren für pragmatische Lösungen, die auf den realen Bedürfnissen der Stadtbewohner basieren, statt ideologisch motivierter Entscheidungen, die auf eine einzelne Verkehrsmittelpriorität (z.B. Velo) setzen.

Ausgewählte Stimmen

Meierhofplatz vom Verkehr befreien, 20er Begegnungszone in der Regensdorferstrasse

Geteerte Parkplätze sollten aufgebrochen und mit Rasengitter Pflastersteinen gesetzt werden. Das gibt mehr Grün in den Strassen, die Strassen heizen sind weniger auf und bei Starkregen/Platzregen kann mehr Wasser versickern. Neubauten brauchen mehr Garagen-/Tiefgaragenplätze, damit die Blauen Zonen Parkplätze entlastet werden oder überflüssig werden und dadurch Platz für Bäume, Velowege und ÖV entsteht. Oder ein Quartier-Parkhaus für Anwohner und Besucher aus dem Quartier, für alle, die keine Mieterparkplätze haben.

Die Stadt ist beim Ausbau der Velo-Infrastruktur sehr einfalllos. Im Grunde hebt sie nur PP auf, selbst an Orten, wo es dem Veloverkehr nichts nützt, z.B. in reichlich breiter Einbahn, in Zone 30. Offensichtliche, gute Lösungen, wie der HB-Velotunnel, müssen vom Volk eingefordert werden. Hätte z.B. im Zuge der Bhf. Wipkingen Sanierung nicht ein Velotunnel nach Oerlikon realisiert werden können, sodass nicht der ganze Veloverkehr zwangsläufig über den Berg und den gefährlichen Bucheggplatz muss?! ... Ich wünschte mir mehr Innovation und eine ausgewogenere Abwägung aller Interessen.

Bitte mal wieder dafür sorgen, dass die Anstandsregeln in der Öffentlichkeit eingehalten werden. Mehr Sicherheitsbemühungen. Mehr Lärmreduktion. Mehr Sauberkeit. Bewahren des Quartiercharakters ...

Wo ist die Oase, der Brunnen, das Wasser, der Markplatz! Der Ort wo der Mensch, Mensch sein kann und nicht Verkehrsteilnehmer!

Kleine Parks und mehr Sitzgelegenheiten. Für ältere Personen wie mich (w -78-jährig mit gesundheitlichen Problemen) evtl. ÖV on demand,(Ruf-Taxi)

Meierhofplatz bessere Lichtsignalsteuerung, besonders die Kreuzung vor der Post (ETH/Rütihof/Meierhofplatz). Schnellbus für die Linie 46 mit wenigen Stopps. Zu viel Zeitverlust aktuell durch die 30er Zonen neben den Hauptpendlerzeiten.

Autofahrer, Fussgänger und Velofahrer gleich fair und streng behandeln. Alle tragen Verantwortung und haben nicht nur Rechte sondern auch Pflichten. Blaue Zone abbauen? Wenn ja dann bitte mit Ankündigung und Logik. Ampelschaltungen richtig durchführen (Meierhof eine Katastrophe) uns rechts vor links und Vorfahrenden besser markieren (Schwert und Meierhof /Regensdorfer Strasse bei der Post).

Extra Bus- und Velospur um den Meierhofplatz. Ist doch albern dass da zu Stosszeiten in jedem Auto nur ein Hasel sitzt und deswegen der Bus im Stau steht.

Unterirdische Parkhäuser und oben Grünflächen.

Stärker gegen Falschparker und gegen zu schnell fahrende Autos sowie Autoposer vorgehen.

Mehr Begegnungszonen in den Nebenstrassen.

Mehr Parkmöglichkeiten für das Gewerbe und Handwerker.

Velovorzugsrouten ohne verkehrsberuhigende Hindernisse (zB Parkplätze), speziell mit Gefälle, sollten so nicht durch Quartierstrassen verlaufen. Die Stadt sollte die Bedürfnisse der Anwohner (als direkt Betroffene) höheres Gewicht verleihen.

Eine konkrete und wahrheitsgetreue Bedürfnisanalyse für Veloparkplätze und Autoparkplätze erstellen und nicht mit scheinheiligen Argumenten und ohne Notwendigkeit zugunsten von Veloparkplätzen entscheiden, welche dann immer leer sind. Das ist absolute Platzverschwendung und schiesst am Ziel vorbei und macht die Bewohner nur noch sauer.

Die Stadt soll die jetzt vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone nicht abbauen. Baupolizeilich mehr Tiefgaragenplätze zulassen.

Weitere abschliessende Kommentare in der Zusammenfassung

Mehrfach wird betont:

- Nicht alle könnten auf Auto, ÖV oder Velo ausweichen.
- Ein Auto sei für viele kein Luxus, sondern notwendig (Schichtarbeit, Familie, Einkäufe).
- Tiefgaragen oder private Parkplätze seien teils baurechtlich nicht möglich.

Kritische Stimmen bemängeln:

- Velorouten durch Wohnquartiere mit Schulwegen.
- Zu hohe Geschwindigkeiten, insbesondere durch E-Bikes.
- Wegfall von Parkplätzen zugunsten von Velospuren.
- Fehlende Kontrolle oder Sanktionierung von Velofahrenden.

Andere wiederum begrüßen:

- Die Reduktion des Autoverkehrs.
- Mehr Raum für Menschen statt für Autos.
- Den menschen- und klimafreundlichen Kurs der Stadt

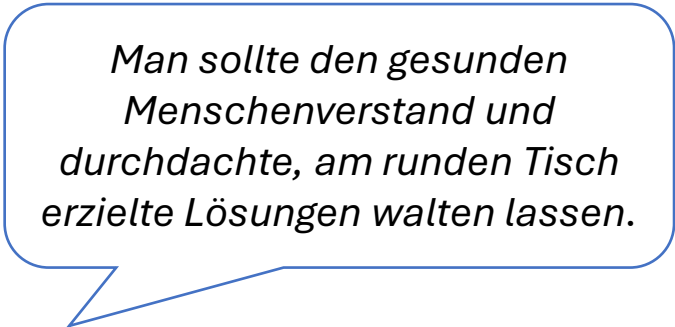
Sehr häufig wird ein Miteinander statt Gegeneinander gefordert. Viele wünschen sich:

- Weniger Ideologie, mehr Pragmatismus.
- Lösungen am runden Tisch.
- Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden.
- Faire Verteilung von Flächen und finanziellen Mitteln.

Ein Teil der Rückmeldungen enthält deutliche Kritik an:

- Baustellenkoordination.
- Signalisation (z.B. flexible Einbahnregelungen).
- Wahrgenommener Einseitigkeit zugunsten bestimmter Interessengruppen.

Andere Stimmen verteidigen die demokratisch legitimierte Entscheidung der Stadtbevölkerung.



*Man sollte den gesunden
Menschenverstand und
durchdachte, am runden Tisch
erzielte Lösungen walten lassen.*