

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12. Mai 1999

792. Interpellation von Theo Toggweiler über Verkehrsberuhigungs-Massnahmen im Stadtkreis 7. Am 28. Oktober 1998 hat Gemeinderat Theo Toggweiler (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 98/351 eingereicht:

Im Stadtkreis 7 sind in den letzten Tagen und Wochen gleich mehrfach Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert worden. Zahlreiche Anwohner und Bürger sind aufgebracht und bringen den vielen baulichen Massnahmen wenig Verständnis entgegen. Im Speziellen geht es dabei um die Verstänglung und Verengung an der Kreuzung Fehren- und Dolderstrasse, und um gefährliche Verkehrsbehinderungen und Verbauungen an der Sonnenbergstrasse.

Beide Projekte bzw. Verbauungen werden von zahlreichen entrüsteten Einwohnern und Verkehrsteilnehmern als Schikane betrachtet. Wenn schon sich in der Bevölkerung eine Akzeptanz für Tempo 30 bemerkbar macht, so scheinen doch die durchgeführten Massnahmen, die in keiner Weise mit «Betroffenen abgesprochen» worden sind, gegen den gesunden Menschenverstand zu verstossen. Offensichtlich haben Verkehrsbehinderungsfanatiker zugeschlagen und einseitig die betroffenen Strassenzüge, Kreuzungen und Plätze auf die Bedürfnisse von Schulkindern ausgerichtet um die Angelegenheit als «Schulwegsicherung» durchzusetzen. Dabei ging offensichtlich vergessen, dass eine Stadt vielfältige Bedürfnisse hat und zum Leben und zu einer gedeihlichen Entwicklung und zur Sicherstellung der Versorgung (Anlieferung) und Schutz (Feuerwehr, Krankentransporte) auch Strassen braucht, die flüssig befahrbar sind und über Halte- und Umschlagplätze verfügen.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat ersucht, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Welches sind die Gesamtkosten (über alles, zu Vollkosten gerechnet einschliesslich interne Projektierung bzw. Prozessabläufe) die bei den beiden Baustellen Fehren-/Dolderstrasse und Sonnenbergstrasse entstanden sind?
2. Wer trägt die Verantwortung für diese Projekte?
3. Wurden diese Projekte mit den Gemeinderäten des Kreises 7, den Quartier- und Gewerbevereinen und allfälligen betroffenen Anwohnern abgesprochen?
4. Wurde bei diesen Projekten auf Anliegen der Gewerbebetriebe bei der Klus, der grossen Dolder Hotels im oberen Bereich des Zürichbergs sowie auf den Sonnenberg bzw. die FIFA u. a. Rücksicht genommen und diese baulichen Massnahmen mit den erwähnten Stellen abgesprochen?
5. Ist bei den angebrachten Verengungen die Vortrittsfrage für den rollenden Verkehr geregelt? Wenn ja, wie?
6. Was wird vorgekehrt, dass diese Verengungen keinen Unmut und keine Aggressionen auslösen? Ist es bekannt, dass es Leute gibt, die solche Situationen ausnützen um durch forsches Fahren besonderen Nervenkitzel durch millimeternahes Kreuzen bei flotter Geschwindigkeit zu erleben? Würden zur Beurteilung dieser Frage und dieses Anliegens schon Verkehrs-Psychologen beigezogen?
7. Werden durch diese Verengungen und Einschränkungen die Velofahrenden nicht vermehrt gezwungen auf Trottoirs auszuweichen, was eigentlich – aus der Sicht der Fussgänger – nicht erwünscht ist?
8. Ist man sich bewusst, dass man bei diesen Verkehrsbehinderungsbauten, im Rahmen der neuerdings weitherum gelehrten und angewendeten Veränderungsprozesse, in diesem Fall keine Verschönerungsprozesse, sondern bedauerlicherweise «Verschandelungsprozesse» durchgeführt worden sind? Könnte die zuständige Verwaltung nicht gelegentlich ein Kolloquium durchführen, um diese Frage zu klären und um den Verantwortlichen in der Verwaltung diese Überlegung näher zu bringen.

9. Mit welchem Zeitraster muss man aus heutiger Sicht rechnen, bis die mit diesen Zeilen beanstandeten baulichen Verunstaltungen wieder abgebrochen und beseitigt werden können.
10. Wie stellt sich das Zürcher «Standortmarketing» zu dieser «abscheulichen Verstangelung und Verbünzung» der Fehren-/Dolderstrasse.
11. Durch das Anbringen von Trottoirmasen an der Sonnenbergstrasse, wurden Fahrspuren und Strassenteile aufgehoben. Ist dies rechtlich zulässig? Wurden die Beschränkungen auch entsprechend ausgeschrieben?
12. Ende September wurde in einem Zirkus ein Leitbild des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements präsentiert. U. a. heisse es dort, das Amt verstehe sich als Dienstleistungsunternehmen. Darf man fragen, als Dienstleister zugunsten von wem? Für alle Bürger? Behandelt das Leitbild auch die Frage der Verkehrsverhinderung und der Verschandelung? Handelt es sich um ein Leitbild – für die praktische Anwendung und ist es umsetzbar? Oder ist es eher ein Leitbild, das einzelnen Bevölkerungsgruppen «Leid» bringen und zufügen soll?

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

Zu Frage 1: Am 30. August 1995 genehmigte der Stadtrat ein Projekt zur Umgestaltung der Kreuzung Dolderstrasse/Fehrenstrasse. Dabei handelte es sich um eine Erweiterung eines bereits laufenden Projektes zur Erneuerung von Werkleitungen und Strasse im Abschnitt Hottingerstrasse bis Fehrenstrasse; für diese Projekterweiterung wurden Fr. 30 000.– aufgewendet. Für die Einführung von Tempo 30 im Gebiet Hirslanden sprach der Stadtrat am 28. Januar 1998 einen Kredit von Fr. 830 000.– zu. Die im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 als notwendig erachteten baulichen Massnahmen in der Sonnenbergstrasse wurden auf Fr. 256 000.– veranschlagt.

Zu Frage 2: Verkehrsberuhigungsmassnahmen, wie sie hier zur Diskussion stehen, gehören zum Vollzug des kantonalen Massnahmenplanes Lufthygiene, der letztlich auf dem Bundesgesetz über den Umweltschutz basiert. Der Massnahmenplan gibt den Gemeinden unter anderem vor, in übermässig belasteten Gebieten auf dem kommunalen Strassennetz reduzierte Geschwindigkeiten zu signalisieren. Die Umsetzung richtet sich nach den Bestimmungen der eidgenössischen Signalisationsverordnung und dabei massgeblich nach denjenigen über das Instrument von Tempo-30-Zonen. Diese Verordnung schreibt insbesondere vor, dass die Tempo-30-Signalisationen durch flankierende bauliche und gestalterische Massnahmen zu unterstützen sind. Daraus ergibt sich, dass sich bei der Einführung von Tempo-30-Massnahmen innerstädtisch die Fachleute der Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr, im Polizeidepartement und des Tiefbauamtes im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und letztlich der Stadtrat in die Verantwortung teilen.

Zu Frage 3: Im Januar 1994 haben 18 Anwohnerinnen und Anwohner der Dolderstrasse und der nächsten Umgebung eine Petition an den Vorstand des Bauamtes I gerichtet, mit dem Anliegen, die Schulwege (Bungertwies, Ilgen A + B, Kindergärten), die über die Dolderstrasse führen, sicherer auszubilden

Angeregt wurden vor allem Schwellen bei den Eimmündungen Carmenstrasse und Bungertwiesweg sowie vor der Kreuzung Fehrenstrasse, wodurch zweifellos die vielfach zu hohen Tempa auf der steil abfallenden Strasse auf das gewünschte Mass gedrosselt wurden. In Anbetracht der bevorstehenden Einführung von Tempo 30, der angespannten Finanzlage und der bereits laufenden Bauarbeiten zwischen Hottinger- und Fehrenstrasse vereinbarten die Vorsteherin des Bauamtes I und der Vorsteher des Polizeiamtes vorerst nur den kritischen Punkt, die Kreuzung Dolderstrasse/Fehrenstrasse, umzubauen. Zwei Trottoirmassen sollten die Übergänge auf 4,0 m verkürzen und die Übersicht verbessern. In der Annahme, damit angepasste Geschwindigkeiten zu erreichen, wurde auf Kisseln vor den Fussgängerstreifen verzichtet. Die Arbeitsgruppe Hottingen/Hirslanden, die sich aus Gemeinderatinnen und Gemeinderaten des Kreises 7, Vertreterinnen und Vertretern der Quartier- und Gewerbevereine sowie aus Verwaltungspersonen zusammensetzte, nahm den Abschluss der Arbeiten an der Sitzung vom 29. März 1996 positiv zur Kenntnis. Sie wurde regelmässig über den Stand des am 1. Juli 1995 verfügbaren und ausgeschrieben Tempo-30-Gebiets Hirslanden orientiert. Am 27. September 1996 wurden mehrere Varianten für bauliche Massnahmen in der Sonnenbergstrasse eingehend diskutiert und die – in der Zwischenzeit ausgeführte – Variante zur Weiterbearbeitung verabschiedet.

Einzuraumen ist, dass die Kommunikation zwischen den involvierten Fachstellen und den Vertreterinnen und Vertretern des Gemeinderates aus dem Kreis 7, den Quartier- und Gewerbevereinen während der relativ langen Zeit zwischen Projektierung und Realisierung der verkehrspolizeilichen und baulichen Massnahmen im Quartier hatte besser sein dürfen. Die spätestens im Herbst 1998 gewonnene Erkenntnis, dass offenbar die öffentliche Ausschreibung der Massnahmen allein nicht genügt, alle Betroffenen zu erreichen (aus dem Kreis der Gemeindevertreterinnen und Vertretern wie aus den Quartier- und Gewerbevereinen gab es praktisch keine Reaktionen), wird den Verantwortlichen auf Seiten der Stadt eine Lehre sein, in Zukunft eine noch aktivere, koordinierte und vor allem durchgehende Kommunikation zu betreiben.

Zu Frage 4: Vergleiche Antwort auf Frage 3

Zu Frage 5: Wie bereits dargelegt, sollen flankierende bauliche Massnahmen wie Strassenverengungen die verkehrspolizeiliche Tempo-30-Anordnung unterstützen und Autofahrerinnen und Autofahrer eindringlich darauf aufmerksam machen, dass sie in eine Zone mit reduzierter Geschwindigkeit wechseln. Dass es bei der Einführung solcher Massnahmen zu Unsicherheiten in der Vortrittsfrage kommt, ist nicht von der Hand zu weisen. Die Erfahrung zeigt indes, dass Autofahrerinnen und Autofahrer relativ rasch wieder Sicherheit gewinnen, wenn sie, was mit solchen Massnahmen bezweckt wird, schon bei der Anfahrt zu einer solchen Zone die Geschwindigkeit reduzieren und ein paar an das situative Reaktionsvermögen und an die Toleranz appellierende Regeln der sogenannten Verkehrsregel-Verordnung beachten. So bestimmt diese Verordnung, dass der Fahrzeugführer dem Gegenverkehr den Vortritt lassen muss, wenn das Kreuzen durch ein Hindernis auf seiner Fahrbahnhalfte erschwert wird. Und «Ist auf schmaler Strasse das Kreuzen nicht mog-

lich, so haben Anhängerzüge den Vortritt vor anderen Fahrzeugen, schwere Motorfahrzeuge vor leichten und Gesellschaftswagen vor Lastwagen. Unter gleichartigen Fahrzeugen muss jenes zurückfahren, das sich näher bei einer Ausweichstelle befindet; für das Kreuzen auf steilen Strassen und Bergstrassen gilt Art. 38 Abs. 1 erster Satz.» (Art. 9 Abs. 2/VRV)

Zu Frage 6: Veränderungen, wie sie die Einführung von Tempo-30-Zonen und die damit zusammenhängenden baulichen Massnahmen darstellen, lösen fast immer Reaktionen aus. Sie reichen von überzeugter Zustimmung, über Skepsis bis zu mehr oder weniger lauter Empörung. Selbst aggressive Auswüchse sind nie ganz auszuschliessen. Toleranz kann leider nicht verordnet werden. Der Stadtrat ist sich aber bewusst, dass gerade in der heiklen Phase der Einführung solcher Tempolimiten dem Einbezug von Verkehrspsychologen – namentlich auch im Rahmen entsprechender Orientierungs- und Schulungsveranstaltungen – und insbesondere der polizeilichen Kontrolle erhöhtes Augenmerk geschenkt werden muss.

Zu Frage 7: Auch die Velofahrenden sind selbstverständlich gehalten, die besondere Situation im Übergangsbereich zur Tempo-30-Zone situativ einzuschätzen und sich wie anderweitig vor allem gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern tolerant zu verhalten. Von einem Zwang, auf die Trottoirs auszuweichen, kann keine Rede sein.

Zu Frage 8: Die baulichen Massnahmen wie Trottoirnasen, Pfosten usw. sind auch nach Auffassung des Stadtrats nicht unbedingt als solche ein Beitrag zur Verschönerung des Stadtbildes. Immerhin bemühen sich Projektierungs- und Baufachleute durchaus, akzeptable gestalterische Lösungen zu treffen. Entscheidend bleibt, dass es sich dabei immer um Bauten handelt, die der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zugute kommen, was in der Gewichtung schliesslich überwiegen muss.

Zu Frage 9: Aus heutiger Sicht ist es leider kaum möglich, einen Zeithorizont zu nennen, bis wann die Sicherheit von Schülerinnen, Schülern, Fussgängerinnen, Fussgängern, Velofahrenden und allen übrigen Verkehrsteilnehmenden ohne besondere bauliche Massnahmen gewährleistet sein wird. Es ist aber keineswegs so, dass sich die Verantwortlichen sinnvollen Anpassungen und Korrekturen verschliessen würden.

Zu Frage 10: Die vom Interpellanten kritisierten Massnahmen an der Fehrenstrasse/Dolderstrasse sollen das Befahren der Randflächen durch Autos verhindern. Fahrzeuge auf Fussgängerflächen, ob stehend oder fahrend, stellen häufig ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmende dar und schränken durch ihre Dominanz in zunehmendem Masse die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt ein. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist indessen auch ein Faktor des «Standortmarketings», auf das sich der Interpellant beruft. Die Wahl der technischen Massnahme beschränkt sich allerdings nicht allein auf den Einsatz von Pfosten. Sie ist aber in jedem Fall an vielschichtige Bedingungen, wie Ökologie, Ästhetik usw. geknüpft.

Zu Frage 11: Nach der Norm SNV 640 283 sind Einengungen der Fahrbahn ein geeignetes Mittel, bei Tempo-30-Zonen das anvisierte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen. Im Falle der Sonnenbergstrasse wurde eine symmetrische Einengung gewählt, weil sie mit einem Fussgängerübergang zusammenfällt, der dadurch wesentlich sicherer wird.

Die Massnahme ist in den Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements explizit vorgesehen. Sie bedarf keiner zusätzlichen Ausschreibung, es genügt, die Tempo-30-Zone zu publizieren.

Zu Frage 12: Der Interpellant stellt richtig fest, dass sich das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement in seinem kürzlich vorgestellten Leitbild als Dienstleistungsunternehmen versteht. In diesem Leitbild ist aber auch verankert, dass alle im Departement Beschäftigten mit vereinten Kräften auf das übergeordnete Ziel hin arbeiten: Zürich als lebendige, sich wandelnde Stadt, welche Wohn- und Lebensqualität bietet. Gerade darauf zielen die vorgängig diskutierten Verkehrsmassnahmen ganz entschieden ab.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorsteherinnen des Polizeisowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (8), und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber