

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich
 vom 12. Mai 1999

791. Interpellation von Monika Piesbergen über Tempo-30-Massnahmen an der Sonnenbergstrasse. Am 28. Oktober 1998 reichte Gemeinderätin Monika Piesbergen (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 98/349 ein:

Die Tempo 30-Zone unter anderem in der Sonnenbergstrasse im Kreis 7 ist rechtsgültig geworden. Als Folge sind dort Bauarbeiten im Gang, bzw. bereits realisiert, welche der Öffentlichkeit durch das Tiefbauamt als «umfangreiche flankierende bauliche Massnahmen, die erforderlich sind» schmackhaft gemacht werden sollen. Man bittet freundlicherweise um Verständnis für damit verbundene Unannehmlichkeiten.

Sicher wäre das Verständnis der Anwohnerschaft vorhanden, wenn der Sinn des Ganzen auch erkannt würde. Leider trifft dies in keiner Weise zu. Die Auswirkungen der baulichen Veränderungen werden als Bedrohung an Leib, Leben und Sachwerten für Quartierbewohnende und Strassenbenutzende sowie als Kampfansage an das Gewerbe und den Tourismus empfunden. Entsprechend harsche Reaktionen aus Kreisen der Betroffenen sind in der Presse bereits publiziert.

Ich bitte daher den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Worauf bezieht sich das Tiefbauamt, wenn es von «baulichen Massnahmen, die erforderlich sind» spricht? Sollte dies auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, erbitte ich den Quellenachweis und den genauen Wortlaut.
2. Sind die baulichen Massnahmen (auch oder nur) aufgrund von Wünschen der Anwohnerschaft und/oder der Schulwegsicherung vorgesehen worden? Wenn ja, bitte ich um entsprechende Dokumentation.
3. Die neu realisierten «Flaschenhalse» werden grossmehrerheitlich als absurd und kontraproduktiv empfunden. Wurden andere flankierende Massnahmen zur Einhaltung der 30-km-Tempolimites geprüft? Wenn ja, welche und weshalb wurden sie verworfen?
Wenn nein, weshalb nicht?
4. Was kosten die Bauarbeiten in der Sonnenbergstrasse einschliesslich Planungsaufwand? Was kostet die Anschaffung eines Radargeschwindigkeitskontrollgerätes und in welchem Zeitrahmen werden erfahrungsgemäss dessen Kosten durch Busseneinnahmen amortisiert?
5. Wann und in welchem Departement wurde mit den Projektierungsarbeiten begonnen? Bitte um Angabe des genauen Datums.
6. Welche Verwaltungsabteilungen waren bei der Planung tätig?
7. Seit Jahren war es üblich, auch weit weniger gravierende Verkehrsvorhaben in der «Arbeitsgruppe Hottingen/Hirslanden», einberufen durch die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei, zu diskutieren. Nebst Vertretern aus involvierten Verwaltungen waren dazu eingeladen die Gemeinderätinnen und -räte aus dem Kreis 7, die beiden Quartiervereine, der Gewerbeverein Zürichberg (Fluntern, Hirslanden, Hottingen) sowie zuweilen Vertretungen aus angrenzenden Quartieren und aus der direkt betroffenen Anwohnerschaft.

Am 26. Juni 1998 fiel der einvernehmliche Entscheid, dass die Organisation dieser Beratungen, und damit auch die Einberufung dazu, künftig durch den Quartierverein Hottingen erfolgt und die Sitzung auch im Quartier stattfindet.

Wurden die bisherigen Ansprechpartner in die Planung miteinbezogen?

Falls ja, zu welchem Zeitpunkt und wie waren deren Reaktionen?

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

Zu Frage 1: Für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen massgebend; sie stützen sich auf Art. 2a Abs. 3 und Art. 108 Abs. 6 der Signalisationsverordnung (SSV, Fassung vom 25. Januar 1989).

Danach ist für jede Tempo-30-Zone ein Gutachten erforderlich, welches folgende Punkte ermittelt:

- die vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus auf jenen Strassen, welche die höchsten Geschwindigkeiten erwarten lassen.
- die Menge und Art des Verkehrs auf jenen Strassen, welche die grössten Geschwindigkeiten erwarten lassen.
- Beurteilung des Unfallgeschehens und der Gefahrensituation unter Berücksichtigung besonderer Schutzbedürfnisse.

Zur Würdigung des ermittelten Geschwindigkeitsniveaus wird weiter ausgeführt: Lässt das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf die schlechte Einhaltung der ins Auge gefassten Zonenhöchstgeschwindigkeit schliessen, sind bauliche Massnahmen zu treffen, um deren Beachtung zu verbessern. Unter baulichen Massnahmen erwähnt die Weisung in Art. 5 die VSS-Norm «Verkehrsberuhigung» (SNV 640 280–285), welche folgende Themen abhandelt:

- Allgemeine Grundsätze
- Quersperre
- Knotensperre
- Einengungen
- Horizontaler Versatz
- Vertikaler Versatz

In der Sonnenbergstrasse sind, so die Aussage des Gutachtens, eindeutig bauliche Massnahmen zur Unterstützung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit erforderlich.

Zu Frage 2: Bei der Wahl der baulichen Massnahmen in Tempo-30-Zonen stützt sich die Verwaltung auf das jeweilige verkehrstechnische Gutachten. Ziel dieses Gutachtens ist es, unter Berücksichtigung der Unfallauswertung sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten eine Zonendefinition mit adäquaten baulichen und organisatorischen Massnahmen vorzuschlagen.

Im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens sind aus der Bevölkerung keine konkreten Wünsche bezüglich der Ausführungsgestaltung eingegangen, hingegen sind vorgängig verschiedene Varianten in der interdisziplinären «Arbeitsgruppe Hottingen/Hirslanden» ausführlich diskutiert worden (Protokoll der Sitzung vom 27. September 1996).

Im übrigen sind bereits früher im Rahmen der Aktion «zu Fuss in Zürich» mehrere begründete Begehren eingebracht worden, die Fussgängerübergänge über die Sonnenbergstrasse sicherer auszubilden; als besonders kritisch zeichnete sich dabei der Einmündungsbereich Sonnenberg-/Hegibachstrasse aus. Aus finanziellen Gründen wurde damals auf die bevorstehende Einführung von Tempo-30 verwiesen.

Zu Frage 3: Nach der Norm SNV 640 283 sind Einengungen der Fahrbahn ein geeignetes Mittel, das anvisierte Geschwindigkeits-

niveau zu erreichen. Im Falle der Sonnenbergstrasse erwiesen sich symmetrische Einengungen als zweckmässig, weil sie mit einem Fussgängerübergang zusammenfallen. Dadurch konnten gleichzeitig zwei Anliegen in einem realisiert werden.

Wie bereits erwähnt, fand dieser Lösungsansatz in den Sitzungen der Arbeitsgruppe «Hottingen/Hirslanden» Zustimmung. Weitere Möglichkeiten wie Versätze, Schwellen oder Belagskissen sowie Kombinationen davon wurden in der Arbeitsgruppensitzung vom 27. September 1996 verworfen, weil sie als zu starke Einschränkungen beurteilt wurden.

Zu Frage 4: Für die Einführung von Tempo-30 im Gebiet Hirslanden hat der Stadtrat am 28. Januar 1998 einen Kredit von Fr. 830 000.– bewilligt. Davon waren für bauliche Massnahmen in der Sonnenbergstrasse Fr. 256 000.– vorgesehen.

Die Anschaffungs- und Installationskosten für ein Radargeschwindigkeitsmessgerät belaufen sich netto auf zirka Fr. 150 000.–.

Die Frage nach der Amortisation dieses Kontrollgerätes durch Buseneinnahmen kann nicht direkt beantwortet werden, weil

- nicht die Amortisation erste Priorität geniessen darf, sondern die Prävention;
- aufgrund der Erfahrungen die Verzeigerate von der Verkehrsmenge, der Verkehrsmittelart, der Strassenanlage, der Topografie, der Nutzungsart der Strasse, der Bevölkerungszusammensetzung usw. abhängig ist.

Zu den Fragen 5 und 6: Mit der Vorbereitung von Tempo-30 in Hirslanden hat die Stadtpolizei, Abteilung für Verkehr, im Frühjahr 1994 begonnen, indem sie das Gutachten, welches am 23. November 1994 abgeschlossen war, in Auftrag gegeben hat.

In der weiteren Bearbeitung dieses Projektes waren hauptsächlich das ehemalige Stadtplanungsamt und das Tiefbauamt beteiligt sowie im Rahmen der üblichen Vernehmlassung die Werke, die Verkehrsbetriebe, die Feuerwehr und das Abfuhrwesen.

Zu Frage 7: Im Rahmen der Sitzungen der Arbeitsgruppe Hottingen/Hirslanden ist jeweils über den Stand des am 1. Juli 1995 verfügbaren und ausgeschriebenen Tempo-30-Gebiets Hirslanden orientiert worden. Am 27. September 1996 sind mehrere Varianten für bauliche Massnahmen in der Sonnenbergstrasse eingehend diskutiert und die in der Zwischenzeit ausgeführte Variante zur Weiterbearbeitung verabschiedet worden.

Der Stadtrat bedauert, dass die üblicherweise in dieser Arbeitsgruppe mitwirkenden Gemeinderätinnen und Gemeinderäte aus dem Kreis 7 sowie die Vertretungen aus den Quartiervereinen sich offenbar nicht oder zu wenig stark in die Arbeit einbringen konnten. Ein Grund hierfür dürfte in organisatorischen Problemen dieser Vertretungen selbst zu finden sein. Soweit die Verantwortlichen der Stadtverwaltung ein «Mitverschulden» trifft, bittet er um Nachsehen. Im übrigen besteht nach den nicht ganz befriedigenden Erfahrungen der letzten Zeit die feste Absicht in den involvierten Departementen, inskünftig für eine aktivere, koordinierte und vor allem durchgehende Kommunikation zu sorgen.

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