

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 19 April 2000

693. Interpellation von Dr. Arthur Bernet und zwei Mitunterzeichnenden betreffend Tempo-30-Zonen, Kosten. Am 6 Oktober 1999 reichten Gemeinderat Dr. Arthur Bernet (SVP) und zwei Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 99/482 ein

Die Einrichtung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren schreitet unentwegt voran

Damit verbunden sind zahlreiche, zum Teil aufwendige bauliche Massnahmen, die von der Bevölkerung nicht immer verstanden werden und auch öffentlich lebhaft kritisiert worden sind

Wir fragen den Stadtrat

- 1 Wie hoch sind die Kosten der bereits realisierten Tempo-30-Zonen, aufgliedert nach einzelnen Zonen?
- 2 Mit welchen Kosten ist für die bevorstehende Realisierung der übrigen Tempo-30-Zonen, aufgliedert nach einzelnen Zonen, zu rechnen?
- 3 Welche zusätzlichen Kosten schlagen für das neue gesamtstädtische Tempo-30-Verkehrsregime im Polizeidepartement zu Buche?
- 4 Welche Beträge sind für bauliche Massnahmen in den einzelnen Tempo-30-Zonen veranschlagt?
- 5 Ist der Stadtrat bereit, bei der Realisierung der übrigen Tempo-30-Zonen auf kostenintensive «harte» bauliche Massnahmen zu verzichten?
- 6 Welche Einsparungen werden durch gezielte «weiche» Bautätigkeiten in diesen Zonen erreicht?
- 7 Ist der Stadtrat grundsätzlich bereit, so eingespartes Kapital in die Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs auf Stadtgebiet zu investieren?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt

Tempo 30 in Wohnquartieren zielt grundsätzlich auf die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau wird die Sicherheit objektiv erhöht, weil die visuelle Wahrnehmung für Fahrzeuglenkende verbessert, die Verkehrsabläufe ruhiger werden und der Anhalteweg für Fahrzeuge im Konfliktfall deutlich kürzer wird. Kommt es dennoch zu einer Kollision, ist die Aufprallwucht und damit das Schadensrisiko für Menschen wesentlich geringer als zum Beispiel mit 50 km/h.

Tempo 30 schafft damit Voraussetzungen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in städtischen Gebieten. Fussgängerinnen und Fussgänger können sich in einem attraktiven, gut gestalteten Strassenraum mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau sicherer fühlen. Eltern und Erziehungsverantwortliche müssen zudem weniger Angst um ihre Schutzlinge haben, wenn diese den Schulweg unter die Füsse nehmen oder Freunde und Nachbarkinder auf der anderen Seite der Quartierstrasse besuchen wollen.

Die Aspekte der neuen Strategie

Mit den bisherigen kostspieligen Tempo-30-Massnahmen und dem alten Vollzugsverfahren konnten wichtige Wirkungsziele nicht erreicht werden.

Die «Neue Strategie für Tempo 30 in Zürich» will deshalb

- beim Zielpublikum eine Bewusstseinsänderung herbeiführen und die Basis für eine neue Verhaltenskultur im Strassenverkehr bilden,
- mit wenigen, kostengünstigen Massnahmen, die nicht als Schikane empfunden werden und eine schnelle Einführung von Tempo 30 in der ganzen Stadt erlauben, mehr Akzeptanz bei allen Betroffenen erreichen,
- flexibel auf unerfüllte Ziele reagieren
- und kennt deshalb auch eine Nachbearbeitungsphase

Das neue Konzept, das sich am Menschen orientiert, will eine gemeinsame Basis für neue Werte schaffen. Diese Basis soll von einer Grundhaltung getragen werden, die sich auf Sicherheit und Solidarität stützt.

Mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit soll das Bewusstsein geschaffen werden, dass stärkere und schwächere Verkehrsteilnehmende den beschränkten Strassenraum rücksichtsvoll miteinander teilen müssen und dass in dieser gegenseitigen Rücksichtnahme auch der Schlüssel zur verbesserten Lebens- und Wohnqualität liegt. Wenn auch hier keine konkreten Angaben bezüglich Einsparungen gemacht werden können, so darf doch erwähnt werden, dass diese die Investitionen für eine intensivierte Öffentlichkeitsarbeit in der Höhe von Fr. 570 000 – um ein Mehrfaches übersteigen werden und zudem, wie oben beschrieben, einen echten Gegenwert darstellen.

Im ganzen Prozess nimmt die Bevölkerung in der neuen Strategie eine wichtige Position ein. Die Quartierbevölkerung wird nicht nur als eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden verstanden, sondern auch als die direkt Betroffenen im bearbeiteten Zonengebiet, welche bei der Auswahl und der Umsetzung der adäquaten Massnahmen im eigenen Quartier mitwirken. Das kooperative Verfahren gewährleistet eine hohe Identifikation mit Sicherheitsanliegen und eine bessere Akzeptanz aller Tempo-30-Massnahmen. Gleichzeitig bedeutet es für die Verwaltung aber einen grossen organisatorischen Aufwand, verbunden mit viel Überzeugungsarbeit.

Zu Frage 1: Tempo-30-Zonen werden in der Stadt Zürich bereits seit 1992 realisiert. Eine detaillierte Kostenzusammenstellung über sämtliche 42 bereits realisierten Tempo-30-Zonen (nach bisherigem Konzept) ist nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Zonengrößen und der darin eingesetzten baulichen Massnahmen ergab eine Auswertung, aufgeschlüsselt nach einzelnen Zonen, auch keine vergleichbaren Werte.

Zu den Fragen 2 bis 4: Zurzeit können noch keine Kostenangaben über sämtliche 78 noch zu realisierenden Tempo-30-Zonen gemacht werden. Vor der Bearbeitung eines Zonengebietes werden jeweils auf der Basis von Kostenschätzungen für die Einführung und die erwartete Nachrüstung beim Tiefbauamt Rahmenkredite eingeholt, ohne jedoch die Massnahmen im Detail zu kennen.

Zusätzliche Kosten schlagen für das neue gesamtstädtische Tempo-30-Verkehrsregime im Polizeidepartement keine zu Buche. Die Einrichtung des Tempo-30-Verkehrsregimes wird im Rahmen des bewilligten Budgets abgewickelt.

Zu Frage 5: Zur Beantwortung dieser Frage wird auf die Ausführungen in der Einleitung verwiesen.

Zu Frage 6: Zurzeit können noch keine verbindlichen Angaben über Einsparungen mit der «Neuen Strategie Tempo 30 in Zürich» gemacht werden.

In einem ersten, theoretischen Kostenvergleich für die Tempo-30-Zone «Mühlebach» konnte eine Kostenreduktion von etwa 50 Prozent zugunsten der neuen Strategie errechnet werden. Es lässt sich davon ableiten, dass die konzeptionell vorgesehene Einführung von Tempo 30 mit «weichen» Massnahmen zu den erhofften kostenwirksamen Einsparungen führt. In diesem Vergleich sind jedoch die Kosten für eine allfällige Nachrüstung nicht berücksichtigt. Der Umfang dieser flexiblen Nachbearbeitung lässt sich nicht im voraus bestimmen, da die Korrekturen mit technischen Mitteln erst nach einer etwa 6-monatigen Erfahrungsphase vorgenommen werden.

Zu Frage 7: Nein. Die «Neue Strategie für Tempo 30 in Zürich» zielt neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wohn- und Lebensqualität auf einen Spareffekt und nicht auf eine Umverteilung der Finanzen ab.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, das Tiefbauamt und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber