

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

vom 14. November 2001

1801. Schriftliche Anfrage von Robert Schönbächler und Markus Schmid betreffend Tempo-30-Zonen, Sicherheitsmassnahmen. Am 22. August 2001 reichten die Gemeinderäte Robert Schönbächler (CVP) und Markus Schmid (CVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/426 ein:

Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen sind viele Fussgängerstreifen und Stoppstrassen eliminiert worden. Meist kombiniert mit flankierenden Massnahmen, wie Aufpflasterungen, Strassenverengungen oder Fussgängerinseln, wurden neue Markierungen angebracht. Im Frühling wurden nun an verschiedenen Orten (z.B. Fabrik-/Heinrichstrasse) die Fussgängerstreifen berechtigterweise wieder angebracht.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Welche Überlegungen führten zu dieser Massnahme und welches sind generell die Anforderungen für das Wiederanbringen eines Fussgängerstreifens? Welches sind die Voraussetzungen, dass eine Örtlichkeit als Gefahrenstelle erkannt wird und wann dient der Zebrastreifen als Sicherheitsmassnahme? Wenn ja, in welchen Tempo-30-Zonen sind Nachrüstungen vorgesehen und welches sind die ausschlaggebenden Gründe dafür?
2. Aufgrund früherer, langwieriger Bemühungen nach kleinen, aber wirkungsvollen Schulwegverbesserungen (z.B. im Bereich der Heinrich- und der Limmatstrasse) interessiert, welcher Stellenwert der Frage der Schulwegsicherung/Fussgängerstreifen und der Verkehrsinstruktion beigemessen wird. Trifft es zu, dass gerade der Streifen ein wichtiges optisches Hilfsmittel, vorab für Kinder, darstellt? Wer nimmt Anregungen und Begehren nach unsicheren Stellen auf Schulwegen entgegen und wie werden diese behandelt?
3. Es fällt auf, dass in den Tempo-30-Zonen die Ein- und Ausfahrten, die Fussgängerfurten und die Rondellen vorzüglich und grossflächig markiert werden, die «ordentlichen» Fussgängerstreifen aber teilweise ausserordentlich schlecht unterhalten oder nach Bauarbeiten nicht mehr nachbearbeitet werden (Beispiele: Kunsthaus; Wipkingerplatz; Pfingstweid-/Hardstrasse; Langstrasse usw.). Welches sind die Gründe für diesen Umstand und was wird künftig dagegen unternommen? Trifft es zu, dass mangelhafte Markierungen die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und je nach Tageslicht oder Witterung durch die Verkehrsteilnehmer fast nicht mehr wahrgenommen werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die «Neue Strategie für Tempo 30 in Zürich» wurde von Verkehrsfachleuten des Tiefbauamts und der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei erarbeitet. Sie wird seit der Medienkonferenz vom 9. September 1999 unter Federführung des Polizeidepartements durch die gemischten Teams der beiden Ämter flächendeckend umgesetzt. Ein wichtiger Teil dieses Konzepts zur raschen und kostengünstigen Einführung von Tempo 30 ist die zeitliche Gliederung in eine Erhebungs-, Einführungs-, Beobachtungs- und schliesslich in eine Nachbearbeitungsphase. Diese flexible Strukturierung ermöglicht Korrekturen, welche auf seriös gewonnen Erkenntnissen beruhen. In die Erhebungsphase wie auch in die Nachbearbeitungsphase werden die Quartierbevölkerung und die dort ansässigen Behörden und öffentlichen Institutionen mit einbezogen. So werden Erfahrungen von Aussenstehenden gesammelt und mit den Erkenntnissen der Sachverständigen in einer Situationsanalyse zusammengefasst.

Die Frage nach der Wirksamkeit eines Fussgängerstreifens ist situationsbezogen im Rahmen einer Risikoanalyse zu beurteilen und kann nicht in einer pauschalen Wertung vorgenommen werden. Diese Vorgehensweise wird in sämtlichen 120 Tempo-30-Zonen der Stadt Zürich angewendet.

Zu Frage 2: Bereits heute garantiert die auf einem hohen, effizienten Niveau institutionalisierte interdepartementale und interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der betroffenen Verwaltungsstellen die rasche Bearbeitung der aktuellen Schulwegsicherungsbedürfnisse und gewährleistet deren schnelle Umsetzung. Einen äusserst wichtigen Beitrag in der Präventionsarbeit leistet die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei mit ihrer pädagogischen Arbeit in den Schulen der Stadt Zürich. Abgestimmt auf den psychologischen und biologischen Entwicklungsstand der Kinder wird im Verkehrsunterricht der Fussgängerstreifen als visueller und rechtsrelevanter Fixpunkt für ein sicheres Verkehrsverhalten eingesetzt. Die Koordination von Anliegen der Schulwegsicherheit läuft über die beiden Leiter Verkehrsprojekte der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei. An sie werden Verkehrssicherungsanliegen aus allen Verwaltungsabteilungen und von externen Organisationen und Einzelpersonen weitergeleitet, um dort federführend bearbeitet zu werden.

Sie pflegen auch gemeinsam mit den zuständigen Fachleuten des Tiefbauamts und des Schul- und Sportdepartements engen, regelmässigen Kontakt mit den Kreisschulpflegern und/oder deren Verkehrskommissionen.

Zu Frage 3: Diese Tatsache beruht auf dem Umstand, dass Markierungsarbeiten als «Nischenprodukt» durch einige wenige verwaltungsexterne Spezialfirmen unter der fachlichen Anleitung der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei ausgeführt werden. Durch die Konzentration dieser beschränkten Einsatzressourcen auf die rasche flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 musste die routinemässige Erneuerung von nicht extrem sicherheitsrelevanten Markierungen zurückgestellt werden. Nach der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 wird dieses Manko aber wieder ausgeglichen. Hierbei ist aber ganz klar die Rede von Markierungen. Feststellbar ist vor allem bei so genannten eingelegten Markierungen, insbesondere nach harten Wintern, dass sie aus dem Asphaltbelag bröckeln. Da es sich hier um eine teure bautechnische Form von Markierung handelt, welche heute nicht mehr angewendet wird, wird wenn möglich für den Ersatz eine Koordination mit einem Strassenbauprojekt gesucht. So oder so sind Markierungen immer einer chemischen und mechanischen Abnutzung ausgesetzt und verblassen. Mit dem Alterungsprozess und dem damit verbundenen Kontrastverlust verlieren sie auch ihre auf visuelle Wahrnehmung ausgerichtete Wirksamkeit.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Martin Brunner