

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

29.03.2006

340. Interpellation von Michael Baumer betreffend Sonneggstrasse, Einführung von Verkehrsinseln

Am 2. November 2005 reichte Gemeinderat Michael Baumer (FDP) folgende Interpellation GR-Nr. 2005/441 ein:

Im Herbst 2005 hat die Stadt an der Sonneggstrasse in den Kreuzungen im Tempo 30 Bereich kleine Verkehrsinseln erstellt, die offenbar dazu dienen, die Velofahrer vom Kreuzungsverkehr abzuhalten und ein Kreuzen von Fahrzeugen zu verunmöglichen. Diese Inseln wurden mit Pfosten und Leuchtschild versehen um die Fahrer darauf hinzuweisen. Diese Konstruktion und die damit einhergehende Verkehrsraumaufteilung ist offensichtlich gefährlich. An der Kreuzung Sonneggstrasse/Scheuchzerstrasse ist der Pfosten regelmässig beschädigt oder gar komplett umgefahren. Dies ist vermutlich auf die schlechte Sichtbarkeit der 1 m hohen Pfosten zurückzuführen, insbesondere, wenn zwei Fahrzeuge hintereinander fahren.

Ich bitte in diesem Zusammenhang den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welchen Zweck hat die Erstellung der Verkehrsinseln? Wie ist deren offizielle Bezeichnung?
2. Ist die Einführung dieser Verkehrsinseln flächendeckend in der Stadt geplant? Wo in der Stadt bestehen noch solche Verkehrsinseln?
3. Von wie vielen Vorfällen im Zusammenhang mit dem Pfosten an der oben erwähnten Kreuzung hat die Stadt Kenntnis?
4. Wie sieht die Unfallsituation an den übrigen "kleinen Verkehrsinseln" aus, gab es dort ähnliche Vorfälle?
5. Betrachtet der Stadtrat die Häufigkeit ebenfalls als Indiz für eine Gefährlichkeit dieser Konstruktion und ist er bereit darauf zu verzichten?
6. Wie beurteilt der Stadtrat die Sichtbarkeit der Pfosten auf diesen Inseln generell und namentlich an der erwähnten Kreuzung?
7. Wie stellt sich der Stadtrat zur Tatsache, dass viele Velofahrer die Insel links umfahren, da sie den Zweck nicht erkennen und einzelne Autofahrer diese rechts umfahren, da sie die Konstruktion als Kreisel einstufen?
8. Ist diese Konstruktion vom Bundesamt für Strassen abgesehnet, oder handelt es sich um eine erneute Pilotkonstruktion?
9. Wie führt der Stadtrat eine Auswertung der Einführung dieser Inseln durch und wie publiziert er diese?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Quartierbevölkerung ersuchte vor Jahren die Stadt um eine Verbesserung der Verkehrssituation an der Sonneggstrasse. Einerseits sollten das Geschwindigkeitsniveau und der Durchgangsverkehr reduziert und andererseits der Strassenraum aufgewertet werden. Als erste Massnahme wurde am 25. Mai 2000 die Sonneggstrasse in eine Tempo-30-Zone einbezogen. Die damit verbundenen gestalterischen Massnahmen beschränkten sich auf die Markierungen von so genannten "Rosetten" in den Verzweigungsbereichen, "optische Bremsen" und eine Kernfahrbahn. Eine Rosette wurde sogar mit einer Belagsrondelle verdeutlicht. Das Geschwindigkeitsniveau (Messwert V-85 Prozent) reduzierte sich durch diese Massnahmen von rund 51 km/h auf 45 km/h. Bei Geschwindigkeitskontrollen mussten bis zu 25 Prozent der Autolenkenden verzeigt werden. Das Strassenerscheinungsbild vermochte offenbar das Tempo-30-Regime nur ungenügend zu verdeutlichen.

Im Rahmen von Werkleitungssanierungen und im Sinne der Quartierforderungen wurde eine Neugestaltung der Sonneggstrasse projektiert. Als neue Elemente wurden nebst einer markierten Kernfahrbahn seitliche Einengungen geplant, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau besser zu erreichen. Die öffentliche Planaufgabe des neuen Projektes nach § 16 StrG wurde vom 11. Januar bis 11. Februar 2002 durchgeführt. Gegen die fraglichen Einengun-

gen erfolgten keine Einsprachen. Am 30. Juni 2005 konnte die neu umgestaltete Sonneggstrasse dem Verkehr übergeben werden. Neueste Geschwindigkeitskontrollen ergaben eine Übertretensquote von lediglich noch 16 Prozent.

Zu Frage 1: Beim fraglichen Gestaltungselement handelt es sich gemäss Strassenbau-Norm SN 640213 um eine seitliche Einengung. Sie hat den Zweck, den Fahrraum optisch in Abschnitte zu unterteilen und erzwingt als Horizontalversatz eine Geschwindigkeitsreduktion. Sie kann im Zusammenhang mit der Verkehrsführung auch eine Schutzfunktion haben.

Zu Frage 2: Die Anordnung von seitlichen Einengungen erfolgt in Ausnahmefällen situationsbezogen und ist nicht als generelle Massnahme stadtweit vorgesehen. Solche oder ähnliche Verkehrsinseln befinden sich beispielsweise am Luggweg, an der Freudenbergstrasse, Susenbergstrasse, Herdernstrasse und Museumstrasse.

Zu Frage 3: Zwischen dem 30. Juni 2005 und dem 8. März 2006 wurden im Zusammenhang mit diesen Einengungen zwei Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Die Stadt hat noch von zwei weiteren Unfallereignissen Kenntnis.

Zu Frage 4: In seltenen Fällen gab es in ähnlichen Situationen zu Beginn der Anordnung ebenfalls Unfallereignisse (Beispiel: Museumstrasse).

Zu Frage 5: Der Stadtrat betrachtet solche Ereignisse nicht als Häufung. Eine generelle Gefährlichkeit aus solchen Konstellationen ist für ihn nicht gegeben. Generell ist er nicht bereit, künftig auf die Anordnung von seitlichen Einengungen zu verzichten.

Zu Frage 6: Die fraglichen seitlichen Einengungen sind mit Pfosten verdeutlicht, welche als Hindernis markiert sind. Diese sind gut erkennbar.

Zu Frage 7: Es ist nicht erklärbar, warum, mit Ausnahme von Linksabbiegenden, einzelne Zweiradfahrende angeblich die seitliche Einengung links umfahren. Es liegen auch diesbezüglich keine entsprechenden Meldungen vor (mit Ausnahme der vorliegenden Interpellation). Das gleiche gilt für Autofahrende, welche angeblich versuchen, das Hindernis rechts zu umfahren. Die seitlichen Einengungen sowie die Zweiradfurt, welche die Einengung durchquert, sind von Form und Erscheinung her nicht angetan, die Anlage als Kreisel zu betrachten.

Zu Frage 8: Bei der Anlage handelt es sich nicht um eine Anordnung, welche im Sinne des Strassenverkehrsrechtes als Pilotkonstruktion einzustufen ist. Deshalb ist auch keine Genehmigung beim Bundesamt für Strassen erforderlich.

Zu Frage 9: Aus den vorangehenden Beschrieben geht hervor, dass die Auswertungen die gewünschte Wirksamkeit nachweisen (Geschwindigkeitsreduktion). Eine amtliche Publikation der Messresultate ist jedoch nicht vorgesehen. Die Unfallsituation wird weiter beobachtet. Weitere Massnahmen sollen bis zum gewünschten Erfolg mithelfen, die Verkehrssicherheit laufend zu verbessern.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (10), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber