

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

09.03.2005

338.

Schriftliche Anfrage von Dr. Ueli Nagel betreffend Schanzengasse, Durchsetzung des Fahrverbots durch Sofortmassnahmen

Am 15. Dezember 2004 reichte Gemeinderat Dr. Ueli Nagel (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2004/674 ein:

Seit der Limmatquai-Teilspernung ist es im Gebiet Kunsthaus-Zeltweg zu vermehrter Staubildung gekommen, weil offenbar die Automobilisten die vorgesehene Umfahrungsrouten noch nicht richtig akzeptiert haben. Der zeitweise Rückstau am Zeltweg in Richtung Heimplatz/Kunsthaus führt nun leider auch zu vermehrten „Schleichweg“-Fahrten durch die Schanzengasse – v. a. in Richtung Stadelhoferstrasse und Bellevue. Dies obwohl deutlich signalisiert ist, dass die Schanzengasse – u. a. ein Schulweg für Hunderte GymnasiastInnen und Fussverbindung für andere PendlerInnen vom Bf. Stadelhofen -, im unteren Teil für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt ist (Motorfahrzeugverbot – nur für Anwohner und Lieferanten). Diese Fahrverbots-Strecke wurde zwar schon vorher von einzelnen AutofahrerInnen als Abkürzung benutzt, wie der Unterzeichnende aus eigener Anschauung bezeugen kann, da sein Arbeitsweg mit dem Velo über diese Strecke führt. Seit der neuen Verkehrsführung, d. h. seit Ende September haben diese illegalen Fahrten jedoch deutlich zugenommen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist dem Stadtrat, bzw. der Verkehrspolizei bekannt, dass das Motorfahrzeugverbot an der Schanzengasse (im Bereich der Brücke über den Bahnhof Stadelhofen) regelmässig und seit September 2004 noch vermehrt, übertreten wird? Gibt es Verkehrszählungen zur Situation im Raum Zeltweg – Kunsthaus – Bellevue (inkl. Schanzengasse)?
2. Welche Kontrollen nimmt die Stadtpolizei vor, um dem bestehenden Fahrverbot an der Schanzengasse Nachachtung zu verschaffen? Ist der Stadtrat bereit als Sofortmassnahme die Kontrollen zu verschärfen?
3. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass die bestehende Signalisation/mit einer offen zugänglichen Strassenverbindung (Brücke beim Bahnhof Stadelhofen), die AutomobilistInnen geradezu einlädt, halt doch „schnell“ durch die verbotene Strecke zu fahren (natürlich nicht ohne Kontrollblick links und rechts)?
4. Welche Möglichkeiten der baulichen Gestaltung (Verengung, elektronische Schranke usw.) könnten nach Ansicht des Stadtrates zu einer besseren Beachtung des Fahrverbots führen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3: Der Stadtpolizei ist bekannt, dass Autofahrende die Schanzengasse und Stadelhoferstrasse in beiden Richtungen als „Schleichweg“ benützen. Sie führt deshalb immer wieder periodisch Durchfahrtskontrollen an der Stadelhoferstrasse durch. Diese wurden aufgrund der vorliegenden Schriftlichen Anfrage weiter intensiviert: Zwischen dem 6. Januar 2005 und dem 4. Februar 2005 wurden insgesamt sechs dreistündige Durchfahrtskontrollen durchgeführt, alternierend jeweils vormittags und nachmittags. In der Regel missachteten während dieser Zeit rund 14 bis 17 Fahrzeuglenkende das Fahrverbot. Zum Vergleich: Die 2003 und 2004 durchgeführten Kontrollen führten ebenfalls zu durchschnittlich 15 bis 17 Verzeigungen von Fahrzeuglenkenden.

Gleichzeitig wurde auch die Anzahl zufahrtsberechtigter Fahrzeuge gezählt: Vormittags wie nachmittags passierten rund 60 bis 90 Fahrzeuge, zum Zwecke des berechtigten Güterumschlages, die Kontrollstelle. Verglichen mit den Vorjahren ist aufgrund der Feststellungen der Stadtpolizei somit seit der Limmatquai-Teilspernung kein Anstieg der unerlaubten Durchfahrten durch die Stadelhoferstrasse/Schanzengasse festzustellen. Ergänzend anzuführen ist, dass die Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements seit In-Kraft-Treten des Teilfahrverbots am Limmatquai die Verkehrsströme auf den Umfahrungsrouten und die Signalisationen laufend beobachtet und optimiert hat, so dass sie heute eine hohe Akzeptanz aufweisen.

Unbestrittenermassen werden die Stadelhoferstrasse und die Schanzengasse recht intensiv durch Berechtigte zum Güterumschlag benützt, ist es doch die einzige Zufahrt, um Güter zur Stadelhoferstrasse/St. Urbangasse/Schanzengasse und Stadelhoferpassage zu transportieren. Ausserdem kann die Stadelhoferstrasse von Taxifahrzeugen uneingeschränkt befahren werden. Von der Rämistrasse her gesehen sind die Stadelhoferstrasse sowie die Schanzengasse bis zur Einmündung Olgagasse mit einem Teilfahrverbot belegt. Die Zufahrt für den Güterumschlag sowie Ein- und Aussteigenlassen ist aber uneingeschränkt erlaubt.

Zu Frage 4: Leider gibt es immer einen kleinen Prozentsatz an uneinsichtigen und rücksichtslosen Fahrzeuglenkenden, die den Verkehrsvorschriften kaum Beachtung schenken oder sie sogar bewusst missachten. Da macht auch das Fahrverbot an der Schanzengasse und an der Stadelhoferstrasse keine Ausnahme. Wo es aber darum geht, strassengestalterische oder besondere bauliche Massnahmen zur Verstärkung eines signalisierten Fahrverbots in Betracht zu ziehen, sind stets alle sich ergebenden Vor- und Nachteile sorgsam abzuwägen. Die Verkehrsplanung des Tiefbauamts der Stadt Zürich plant in Zusammenarbeit mit vielen weiteren involvierten Verwaltungsstellen jede Strassengestaltung unter sorgfältiger Abwägung der unterschiedlichen Interessen, wobei selbstredend stets auch das Anliegen der Schulwegsicherung ein zentraler Aspekt ist. Dennoch sind Interessenkonflikte zwischen den verschiedenen Benutzergruppen in einer stark überbauten Stadt wie Zürich, deren Strassennetz die vielfältigsten Ansprüche bewältigen muss, niemals gänzlich zu vermeiden. Die Sicherheit im Strassenverkehr beruht massgeblich auf der Befolgung der Verkehrsvorschriften durch die Verkehrsteilnehmenden. Zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen werden unter Berücksichtigung unfallprophylaktischer Gesichtspunkte gemäss den Weisungen des Bundes und den geltenden Normen so optimal wie irgend möglich ausgearbeitet und umgesetzt. Der Stadtrat als kommunale Behörde hat sich dabei am Prinzip der Verhältnismässigkeit zu orientieren. Einschränkungen des motorisierten Verkehrs durch bauliche Massnahmen wie Sperrn, Schranken usw. bedeuten immer auch Erschwernisse für den Ziel- und Quellverkehr. Sie müssen im öffentlichen Interesse liegen, von den betroffenen Interessengruppierungen mitgetragen und einem gemeinsamen Bedürfnis entsprechen. Insbesondere gilt es zu vermeiden, dass die getroffenen Massnahmen eine Verlagerung des Verkehrs in andere Quartierstrassen zur Folge haben.

Schliesslich ist zu bedenken, dass solche Anlagen kostenintensiv sind und während der Betriebszeit bedient und überwacht werden müssen (Zufahrtsberechtigte mit Bewilligungen, Zufahrtsberechtigte ohne Bewilligung wie z. B. Notfallarzt usw., Unfug, Vandalismus). Alleine für die Installation einer Anlage ist mit Kosten im Betrage von etwa Fr. 150 000.-- zu rechnen. Heute betriebene Anlagen in den so genannten „Gebieten mit Nachtfahrverbot“ verursachen ausserdem jährlich wiederkehrende Kosten im Betrag von rund Fr. 130 000.-- pro Barriere. Angesichts der verglichen mit anderen Örtlichkeiten nicht übermässig stark erscheinenden Belastung, der beschränkten städtischen Finanzmittel, die zu klaren Prioritätensetzungen zwingen, und der zu erwartenden Folgebegehren aus anderen Quartieren erscheinen besondere bauliche Massnahme an den genannten Örtlichkeiten als nicht verhältnismässig.

Die Stadtpolizei nimmt aber, wie bereits erwähnt, im Rahmen der personellen Möglichkeiten an der Stadelhoferstrasse Durchfahrtskontrollen vor und sie wird diese selbstverständlich weiterführen. Daneben appelliert sie gemeinsam mit der Dienstabteilung Verkehr im Rahmen von Kampagnen an das korrekte Verkehrsverhalten der Bevölkerung und die Einhaltung der Verkehrsvorschriften in der Stadt Zürich.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy