

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 24. Januar 2001

139. Interpellation von Monika Erfigen betreffend Tempo-30-Zonen, bauliche Massnahmen im Kreis 7. Am 25. Oktober 2000 reichte Gemeinderätin Monika Erfigen (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/510 ein:

Im Kreis 7 sind unter anderem am Toblerplatz, an der Freudenberg- und an der Susenbergstrasse parallel zur Einführung der Tempo-30-Zonen Kreise (die keine Kreisel sind), Streifen und Inselchen angebracht worden. Fahrbahnmarkierungen an Stoppstrassen sind entfernt und ebenfalls durch weisse aufgemalte Kreise ersetzt worden.

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

1. Welche baulichen Massnahmen sind im Kreis 7 in Zusammenhang mit der Einführung der Tempo-30-Zonen realisiert worden? (Es wird um eine vollständige Auflistung der einzelnen Massnahmen mit Ortsangaben gebeten.)
2. Wie viel haben die im Kreis 7 im Rahmen der Einrichtung der Tempo-30-Zonen realisierten baulichen Massnahmen insgesamt gekostet?
3. Welches Konzept hat den realisierten verkehrsberuhigenden Massnahmen zugrunde gelegen?

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

Zu Frage 1: Im Kreis 7 befinden sich ganz oder teilweise die Tempo-30-Zonen Oberer Zürichberg, Sonnhalden, Sonnenberg, Hofacker, Eidmatt, Mühlehalden, Buchholz, Carl Spitteler, Drusberg, Glockenacker, Wiesliacher und Burgwies.

Die Zonen Oberer Zürichberg, Sonnhalden, Buchholz, Carl Spitteler, Drusberg, Glockenacker, Wiesliacher und Burgwies wurden nach neuem Konzept mit Massnahmen aus dem so genannten Tempo-30-Koffer, die Zonen Sonnenberg, Hofacker, Eidmatt und Mühlehalden nach altem Konzept mit umfangreichen baulichen Massnahmen eingeführt.

Bauliche Massnahmen in der Zone Oberer Zürichberg (neues Konzept):

Hadlaub-/Toblerstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Restelbergstrasse/Spyristeig	Randinsel bergseits baulich und Furt
Restelberg-/Toblerstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Freudenbergstrasse/Toblerplatz	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Freudenbergstrasse Mittelbergsteig bis Forsterstrasse	Inseln als Schutz Gehstreifen
Freudenberg-/Forsterstrasse	Belagsrondell mit Markierung DA=5,0 m und Markierung DA=10,0 m, Randinseln in Anfahrtsrichtungen
Freudenberg-/Hinterberg-/ Krönleinstrasse	Fussgängerschutzinsel, Silidur-Insel als Abschluss Parkierung
Freudenbergstrasse Haus Nr. 86 bis Schösslistrasse	Randinsel bei Trottoirende vor Haus Nr. 86
Freudenbergstrasse/Spyristeig	Randinsel-Hälften
Susenbergstrasse/Spyristeig	Randinsel bergseits und Trottoir längs Bushaltestelle baulich
Susenbergstrasse Spyristeig bis Hinterbergstrasse	Insel zum Schutz Gehstreifen

Bauliche Massnahmen in der Zone Oberer Zürichberg (neues Konzept):

Susenberg-/Hinterbergstrasse	Zwei Inseln zum Schutz Gehstreifen
Susenbergstrasse Hinterbergstrasse Haus Nr. 130	Zwei Inseln zum Schutz Gehstreifen
Susenbergstrasse Haus Nr. 88-118	Parkierung versetzen mit Parkplatz-Abschlussinseln
Susenbergstrasse Heubeerweg bis Haus Nr. 71	Versetzte Parkierung mit Parkplatz-Abschlussinseln
Susenbergstrasse bei Garage Haus Nr. 71	Randinsel-Hälfte talseitig in Anfahrtsrichtung
Susenberg-/Zürichbergstrasse	Belagsrondell mit Markierungen DA=4,5 m und DA=9,0 m
Susenberg-/Rosenbühlstrasse	Belagsrondell mit Markierung D=5,0 m
Forster-/Zürichbergstrasse	Belagsrondell mit Markierungen DA=4,5 m und DA=9,0 m
Zürichberg-/Orelliweg	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Pilgerweg/Krähbühlstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Flobot-/Krähbühlstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Rosenbühl-/Krähbühlstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang mit Poller
Forsterstrasse/Forstersteig	Randinsel-Hälfte

Bauliche Massnahmen in der Zone Sonnhalden (neues Konzept):

Klosbach-/Sprensenbühlstrasse	Poller als Zoneneingang
Klosbach-/Carmenstrasse	Poller als Zoneneingang

Bauliche Massnahmen in der Zone Sonnenberg (altes Konzept):

Sonnenberg-/Aurorastrasse	Zoneneingang/Zonenausgang Umgestaltung der Kreuzung
Berg-/Titlisstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller in Kreuzungsmitte
Hegibach-/Sonnenbergstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang Umgestaltung der Kreuzung
Witikoner-/Biberlinstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Witikoner-/Kopfstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Witikonerstrasse/Kapfsteig	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Sonnenberg-/Heuelstrasse	Umgestaltung der Kreuzung
Sonnenbergstrasse/Heuelsteig	Zwei Trottoirnasen
Sonnenberg-/Titlisstrasse	Umgestaltung der Kreuzung
Sonnenbergstrasse/Jupitersteig	Zwei Trottoirnasen

Bauliche Massnahmen in der Zone Hofacker (altes Konzept):

Hofacker-/Freiestrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Hofacker-/Sempacherstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller

Bauliche Massnahmen in der Zone Eidmatt (altes Konzept):

Forch-/Apollostrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Forch-/Hegarstrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Forchstrasse/Billrothweg	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Klosbach-/Minervastrasse	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
Hegar-/Apollostrasse	Belagsrosette erhöht in Kreuzungsmitte
Eidmatt-/Streulistrasse	Belagsrosette erhöht in Kreuzungsmitte
Eidmatt-/Böcklinstrasse	Belagsrosette erhöht in Kreuzungsmitte

Bauliche Massnahmen in der Zone Eidmatt (altes Konzept):

Eidmatt-/Neptunstrasse	Belagsrosette erhöht in Kreuzungsmitte
Jupiter-/Streulstrasse	Belagsrosette erhöht in Kreuzungsmitte
Jupiter-/Heliosstrasse	Poller in Kreuzungsmitte
Neptun-/Minervastrasse	Umgestaltung der Kreuzung (zusammen mit Bau Minervastrasse ausgeführt)
Minerva-/Hegibachstrasse	Trottoirüberfahrt (zusammen mit Bau Minervastrasse ausgeführt)
Jupiter-/Böcklinstrasse	Trottoirüberfahrt

Bauliche Massnahmen Zone Mühlealden (altes Konzept):

Witikonerstrasse/Kapfsteig	Zoneneingang/Zonenausgang ein Poller
----------------------------	--------------------------------------

Bauliche Massnahmen Zone Buchholz (eingeführt nach neuem Konzept):

Witikoner-/Buchzelgstrasse	Zoneneingang: Poller Höhe Eingang Haus Nr. 8
Buchholz-/Buchzelgstrasse West	Belagsrosette erhöht \varnothing 5 m mit Poller im Zentrum
Witikoner-/Buchzelgstrasse	Zoneneingang: Poller

Bauliche Massnahmen Zone Carl Spitteler (eingeführt nach neuem Konzept):

Witikonerstrasse/Carl-Spitteler-Strasse	Zoneneingang: Poller
---	----------------------

Bauliche Massnahmen Zone Drusberg (eingeführt nach neuem Konzept):

Witikoner-/Eierbrechtstrasse	Zoneneingang: Poller
Witikoner-/Drusbergstrasse	Zoneneingang: Poller
Witikoner-/Drusbergstrasse	Zoneneingang: Poller Zonenausgang: Poller
Witikoner-/Waserstrasse	Zoneneingang: Poller

Bauliche Massnahmen Zone Glockenacker (eingeführt nach neuem Konzept):

Witikoner-/Oetlisbergstrasse	Zoneneingang: Poller
Trichtenhausenstrasse/ Kienastewiesweg	Zoneneingang: Poller Zonenausgang: Poller gegenüber

Zone Wiesliacher (eingeführt nach neuem Konzept):

keine baulichen Massnahmen	
----------------------------	--

Bauliche Massnahmen Zone Burgwies (eingeführt nach neuem Konzept):

Forch-/Hammerstrasse	Zoneneingang mit Poller
Hammer-/Felsenstrasse	Zoneneingang mit Poller

Zu Frage 2: Die Kosten für die 38 baulichen Massnahmen, welche nach neuem Konzept in den Zonen Oberer Zürichberg, Sonnhalden, Buchholz, Carl Spitteler, Drusberg, Glockenacker, Wiesliacher und Burgwies realisiert wurden, betragen Fr. 152 000.-.

Für die 26 baulichen Massnahmen, welche nach altem Konzept in den Zonen Sonnenberg, Hofacker, Eidmatt und Mühlealden erstellt wurden, waren Fr. 525 000.- erforderlich.

Insgesamt sind demzufolge im Kreis 7 Fr. 677 000.– für bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 aufgewendet worden.

Zu Frage 3: Konzept für die Einführung von Tempo 30 in Zürich

Es wird der Grundsatz befolgt, dass das Erscheinungsbild einer Strasse mit dem Verkehrsregime übereinstimmen muss, wenn man eine langandauernde Verhaltensanpassung respektive eine situationsgerechte Fahrweise erreichen will. Gleichzeitig können durch gestalterische Massnahmen objektiv vorhandene Risiken vermittelt werden. Die nötige Verhaltensänderung soll, durch intensive Information und Kommunikation unterstützt, mit organisatorischen, markierungstechnischen und baulichen Massnahmen ein freiwilliges Einhalten von Tempo 30 bewirken.

Das Konzept sieht drei Phasen vor:

Die **Einführungsphase** hat zum Ziel, mit möglichst einfachen Mitteln innerhalb eines Jahres Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren der Stadt Zürich einzuführen. Damit wird erreicht, dass die Verkehrsteilnehmenden in allen Quartieren der Stadt gleichartige Bedingungen antreffen.

Die **Erfolgskontrollphase** hat zum Ziel, die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen zu überprüfen. Ergebnisse von Geschwindigkeitsmessungen werden mit Resultaten von Messungen unmittelbar vor der Einführung verglichen.

In der **Nachbearbeitungsphase** werden die Entscheide der Einführungsphase dort überprüft, wo unbefriedigende Ergebnisse der Erfolgskontrollen vorliegen. Die Mittel zum Umsetzen sind im sogenannten Tempo-30-Koffer zusammengetragen. Sie betreffen die Information und Kommunikation, Organisationsmittel, Markierung und bauliche Elemente.

Für die einzelnen Massnahmen wird deren Einsatzbereich festgelegt. Dabei wird unterschieden zwischen Grundausrüstung für alle Zonen, Zusatzausrüstung, wo sie für die Einführung als notwendig erscheint, und Nachrüstung, wo die Erfolgskontrolle deren Notwendigkeit aufzeigt.

Die Projektorganisation sieht als Führungsgremium den erweiterten Lenkungsausschuss mit den Vorsteherinnen der beiden betreffenden Departemente und Vertretern der beteiligten Dienstabteilungen vor. Ihm unterstellt ist der Lenkungsausschuss mit sechs Kadermitarbeitern der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes. Für die Umsetzung der einzelnen Zonen wurden unter der Leitung der Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr) vier Tempo-30-Teams aus Fachleuten von Projektierung und Ausführung der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes gebildet. Die Teams sind Anlauf- und Bearbeitungsinstanz gegenüber der Verwaltung und der Öffentlichkeit und praktizieren effektive Bürgernähe. Sie erstatten dem Lenkungsausschuss regelmässig Bericht.

Ablauf der Tempo-30-Einführung

Die Tempo-30-Teams führen eine Begehung durch und legen die aus ihrer Sicht erforderlichen organisatorischen und baulichen Massnahmen fest. Diese Massnahmen werden aufgelistet und wenn erforderlichlich aufgezeichnet.

An einer Informationsveranstaltung werden die dazu eingeladenen QuartiervertreterInnen über die empfohlenen Massnahmen informiert. Wenn erforderlich, werden kritische Örtlichkeiten besichtigt, und die zu treffenden Massnahmen diskutiert.

Beim Anwenden von Belagskissen und Belagsrondellen ist die Zustimmung des Lenkungsausschusses erforderlich.

Die für die Ausführung zuständigen Tempo-30-Mitarbeiter setzen die Massnahmen um (Information der Bevölkerung, Signalisation, Markierung und Bau).

Das Tempo-30-Team organisiert eine Erfolgskontrolle (Geschwindigkeitsmessungen, Beobachtungen, Reaktionen aus der Bevölkerung) und wertet diese aus.

An einer weiteren Begehung des Tempo-30-Teams werden allenfalls nötige Nachbearbeitungs-Massnahmen festgelegt. Das können zusätzliche Massnahmen aus dem Tempo-30-Koffer, aber auch die Aufhebung bisher getroffener Massnahmen sein.

Die für die Ausführung zuständigen Tempo-30-Mitarbeiter setzen die Nachbearbeitungs-Massnahmen um.

Der Lenkungsausschuss erstattet dem erweiterten Lenkungsausschuss periodisch einen Erfahrungs- und Standbericht.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie 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