

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 12. Dezember 2018

1068.

Schriftliche Anfrage von Martin Götzl und Stephan Iten betreffend Überprüfung der notwendigen Strassenschilder, Ergebnisse der Abklärungen und Erkenntnisse aus diesem Projekt sowie Anzahl der montierten und geplanten «Tempo 30»-Verkehrsschilder

Am 5. September 2018 reichten Gemeinderäte Martin Götzl und Stephan Iten (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/332, ein:

Der Stadtzürcher Strassenverkehr obliegt der Herausforderung, dass immer mehr Personen mit immer mehr «Ve-hikeln» auf nahezu gleich viel Strasse vorankommen möchten. Vor sechs Jahren wurde vom damaligen Polizeivor-steher initiiert, den im Stadtzürcher Strassenverkehr herrschenden «Schilderwald» zu hinterfragen. Bestehende Vorschrifts-Schilder sollten hinterfragt und auf ihre Aktualität und Übersichtlichkeit geprüft werden. Im Laufe der letzten Monate konnte kaum ein Verkehrsschild entfernt werden, sondern im Zuge der Tempo 30 Zonen sind hun-derte Schilder neu dazugekommen.

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

1. Sind die zeitaufwendigen Abklärungen des damaligen Projektes «Schilderwald» abgeschlossen?
2. Wenn nein, weshalb nicht?
3. Wenn ja, was sind die Erkenntnisse dieses Projektes?
4. Wenn ja, weshalb konnten zur Aktualisierung keine Verkehrsschilder abmontiert werden?
5. Wie viele «Tempo 30»-Verkehrsschilder wurden seit der Einführung dieser angeblichen Lärmschutzmass-nahme auf den Zürcher Stadtgebiet montiert?
6. Wie viele neue «Tempo 30»-Verkehrsschilder werden in den nächsten fünf Jahren noch verwendet und zu-gekauft?

In der Stadt Zürich wurde unter dem Namen «Weniger ist mehr» im Jahr 2011 ein Projekt gestartet, das den damaligen Schilderwald in der Grössenordnung von über 55 000 Verkehrs-schildern auf den Strassen der Stadt Zürich im Auge hatte. Durch die gezielte Reduktion von unnötigen Beschilderungen sollten die Verkehrssicherheit erhöht, Bestehendes vereinfacht, der Verkehr auf die Hauptachsen gelenkt, die Wegweisung und Signalisation im Sinne des Stadtbilds weniger dominant erscheinen und schliesslich Kosten gespart werden.

Bei der Beschilderung für den Strassenverkehr muss sich die Stadt Zürich an die gesetzlichen Anforderungen halten. So kann das Bestreben, die Strassenbeschilderung zu reduzieren, nur im Rahmen der geltenden Gesetze umgesetzt werden. Das kann dazu führen, dass aufgrund der Umstände zusätzliche Schilder angebracht werden müssen, obwohl dies mit den grund-sätzlichen Reduktionsbestrebungen nicht übereinstimmt. So mussten zum Beispiel im Zusam-menhang mit der Umsetzung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme zahlreiche zusätzli-che Signalisationen angebracht werden. Solche Inkonsistenz kann aber die Sinnhaftigkeit des Bestrebens um Reduktion des Schilderwalds nicht in Frage stellen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die Anfrage wie folgt:

Zu Fragen 1 und 2 («Sind die zeitaufwendigen Abklärungen des damaligen Projektes «Schilderwald» abgeschlossen?», « Wenn nein, weshalb nicht?»):

Das Projekt «Weniger ist mehr» der Dienstabteilung Verkehr (DAV) zur Reduktion des Schil-derwalds auf den Strassen der Stadt Zürich wurde 2018 rechnerisch abgeschlossen. Die Ar-beiten für dieses Projekt waren nicht ausserordentlich zeitaufwendig und wurden im Rahmen der normalen Aufgaben und Arbeitszeit der damit befassten DAV-Mitarbeitenden durchge-führt.

Zu Frage 3 («Wenn ja, was sind die Erkenntnisse dieses Projektes?»):

Im Rahmen des Projekts «Weniger ist mehr» hat die DAV die Signalisationsrichtlinien überarbeitet, neu festgelegt und die verantwortlichen Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter für die Thematik sensibilisiert. Dabei wurden neben dem grundsätzlichen Reduktionsziel die folgenden Grundsätze festgelegt:

- Es soll für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer übersichtlicher und schnell erfassbar signalisiert werden.
- Das Stadtgebiet soll nach einheitlichen Grundsätzen optimiert werden.
- Die Wegweisung für den Durchgangsverkehr soll schnellstmöglich auf die nächste Autobahn oder Umfahrroute führen.

In diesem Sinne wurde z. B. bestimmt, dass Zonensignalisationen der Vorzug gegeben werden soll gegenüber der Signalisation von einzelnen Strassenzügen (z. B. Blaue Zonen und Parkverbotszonen anstatt Signalisation einzelner Parkplätze).

All diese Erkenntnisse fliessen auch nach Abschluss des Projekts in die tägliche Arbeit der verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DAV ein. So überprüfen sie standardmässig, z. B. bei Bauprojekten und Unterhaltsarbeiten, die Notwendigkeit von bestehenden Signalisationen und Wegweisungen und lassen sie gegebenenfalls optimieren oder entfernen.

Die Vermeidung überflüssiger Signalisation oder Wegweisung führt auch zu bedeutender Kosteneinsparung. Die Montage eines einzelnen, freistehenden Verkehrssignals verursacht Kosten von rund Fr. 1000.–.

Zu Frage 4 («Wenn ja, weshalb konnten zur Aktualisierung keine Verkehrsschilder abmontiert werden?»):

Im Verlauf der vergangenen acht Jahre konnten als Folge des Projekts «Weniger ist mehr» 4913 Schilder entfernt werden.

Zu Frage 5 («Wie viele «Tempo 30»-Verkehrsschilder wurden seit der Einführung dieser angeblichen Lärmschutzmassnahme auf den Zürcher Stadtgebiet montiert?»):

Die Strassenlärmsanierung und das abgeschlossene Projekt «Weniger ist mehr» stehen in keiner direkten Beziehung zueinander. Die Stadt Zürich muss als Anlagehalterin und Betreiberin der Strassen deren Lärmsanierung prüfen und wo möglich durchführen. Dies ergibt sich aus dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (SR 814.01) und der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV, SR 814.41). In diesem Rahmen wurden bisher 204 Schilder montiert.

Zu Frage 6 («Wie viele neue «Tempo 30»-Verkehrsschilder werden in den nächsten fünf Jahren noch verwendet und zugekauft?»):

Die Anzahl der in den nächsten fünf Jahren notwendigen Tempo 30-Verkehrsschilder kann nicht beziffert werden. Im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung sind zum heutigen Zeitpunkt 58 Strassenabschnitte mit Tempo 30 geplant. Deren Umsetzung ist auch von bereits laufenden und zukünftigen Rechtsmittelverfahren abhängig. Die Signale und deren Standorte werden nicht im Planungs-, sondern im Umsetzungsprozess festgelegt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti