



## Beschluss des Stadtrats

vom 13. April 2022

GR Nr. 2022/41

### Nr. 320/2022

#### **Schriftliche Anfrage von Derek Richter und Stephan Iten betreffend Halteverbote auf Strassen mit Tempo 30, Auflistung der signalisierten Halteverbote, die nicht der Verkehrssicherheit dienen, und der möglichen Parkplätze für den Güterumschlag sowie Begründung der Verkehrssicherheit bei Schulen ausserhalb des Schulunterrichts**

Am 2. Februar 2022 reichten Gemeinderat Derek Richter und Gemeinderat Stephan Iten (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/41, ein:

Anlässlich der Ablehnung durch den Stadtrat des Geschäfts 2020/451 hat die Vorsteherin des Sicherheitsdepartments, Frau Karin Rykart, die Aussage gemacht, dass Halteverbote auf Strassen mit Tempo 30 nur in begründeten Situationen erlassen werden. Namentlich dort, wo diese der Verkehrssicherheit dienen, zum Beispiel vor Schulen. Wo es möglich sein soll, markiert die Dienstabteilung für Verkehr Parkplätze für den Warenumschlag.

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

1. In welchen Stadtkreisen sind solche Halteverbote in Tempo-30-Zonen und/oder Abschnitten erlassen und/oder signalisiert worden, wo diese nicht der Verkehrssicherheit dienen? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.
2. Welche dieser Halteverbote können nicht mit dem Argument «Verkehrssicherheit» begründet werden und können so im Umkehrschluss von einem Halteverbot befreit werden und bis wann? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.
3. Wo können Parkplätze für den Güterumschlag markiert werden und bis wann? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.
4. Halteverbote und/oder Tempo 30 bei unübersichtlichen Stellen und vor Schulen sollen der Verkehrssicherheit dienen. Welche Grundlage für Verkehrssicherheit kann der Stadtrat in der Zeit, in der kein Schulunterricht stattfindet, belegen? Zum Beispiel nachts und/oder an Wochenenden und/oder während der Schulferien?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Das Signal «Halten verboten» (2.49) untersagt das freiwillige Halten (Art. 30 Abs. 1 Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]). Halteverbote sollen nur verfügt werden, wenn schwächere Anordnungen nicht ausreichen. Gründe für die Anordnung von Halteverboten sind beispielsweise das Freihalten einer Aus- oder Zufahrt für dringende Fahrten der Blaulichtorganisationen, die Verkehrssicherheit oder die Vermeidung von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs.

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 903 permanente Verkehrsvorschriften im städtischen Amtsblatt publiziert. Bei jedem Projekt und jeder Anfrage aus der Bevölkerung überprüft die Dienstabteilung Verkehr die Gesamtsignalisation einer Strasse oder eines Strassenabschnitts. Wo diese nicht mehr aktuell ist oder den örtlichen Bedürfnissen nicht mehr entspricht, wird sie angepasst. Der Notwendigkeit von bestehenden Halteverboten wird dabei besonderes Augenmerk geschenkt. Sie werden wo möglich aufgehoben oder in Parkverbote umgewandelt.



2/4

Im Übrigen besteht immer die Möglichkeit, konkrete Situationen, bei denen die Signalisation als ungeeignet erachtet wird, bei der zuständigen Dienstabteilung Verkehr zu melden. Die Signalisationen werden dann überprüft.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Fragen 1–3**

**In welchen Stadtkreisen sind solche Halteverbote in Tempo-30-Zonen und/oder Abschnitten erlassen und/oder signalisiert worden, wo diese nicht der Verkehrssicherheit dienen? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.**

**Welche dieser Halteverbote können nicht mit dem Argument «Verkehrssicherheit» begründet werden und können so im Umkehrschluss von einem Halteverbot befreit werden und bis wann? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.**

**Wo können Parkplätze für den Güterumschlag markiert werden und bis wann? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.**

Die Beantwortung der Fragen 1–3 würde einen Aufwand bedeuten, der innert der gebotenen Frist nicht geleistet werden kann. Auf dem gesamten Stadtgebiet sind 5018 Halteverbotsschilder an rund 800 Strassen montiert. Für die gewünschten tabellarischen Aufstellungen müsste jede einzelne der zugrundeliegenden Verfügungen überprüft werden. Die Begründung für jedes signalisierte Halteverbot ist in den jeweiligen Publikationsunterlagen zu finden. Die Aussagekraft der Auswertung nach dem Kriterium der Verkehrssicherheit wäre nach Ansicht des Stadtrats beschränkt, da Halteverbote häufig aus mehreren Gründen erlassen und somit auch die einleitend erwähnten weiteren Gründe mitberücksichtigt werden, insbesondere Blaulichtfahrten und ÖV-Behinderungen.

Die Dienstabteilung Verkehr nimmt konkrete Hinweise aus der Bevölkerung entgegen, hinterfragt die bestehende Signalisation und passt diese wo nötig an.

So wurden bestehende Halteverbote aufgrund von Strassenbauprojekten oder Bürgeranfragen beispielsweise in folgenden Fällen geprüft und gelockert: Im Rahmen der Strassenbauprojekte Schweighofstrasse (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2020/0680 im Amtsblatt der Stadt Zürich), Seestrasse (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2020/0691 im Amtsblatt der Stadt Zürich) oder Birchstrasse (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2021/0019 im Amtsblatt der Stadt Zürich). Im Zusammenhang mit der Neugestaltung konnten in diesen Beispielen sämtliche Halteverbote aufgehoben werden. Ein weiteres Beispiel betrifft den Guggeweg, eine kurze, schmale Quartierstrasse, die für Fahrzeuge in einer Sackgasse endet. Es galt dort sowohl auf dem Kehrplatz als auch beidseits der Fahrbahn ein Halteverbot. Am 30. Juli 2021 ging über «Züri wie neu» die Meldung ein, dass Grünwuchs die Signalisation «beidseitiges Halteverbot» komplett verdeckte. Die Überprüfung ergab, dass keine Gründe ersichtlich sind, die gegen eine Lockerung des Halteverbots sprechen würden. Deshalb sollen die erwähnten Halteverbote am Guggeweg durch Parkverbote ersetzt werden. Die neuen Verkehrsvorschriften betreffend Lockerung des Halteverbots wurden am 16. Februar 2022 im Städtischen Amtsblatt ausgeschrieben (Verfügung der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, publiziert als Nr. 2022/0089 im Amtsblatt der Stadt Zürich).



3/4

Konkrete Hinweise werden von der zuständigen Dienstabteilung Verkehr sorgfältig geprüft. Nach Möglichkeit werden Lockerungen von Halteverboten und auch Güterumschlagsfelder umgesetzt.

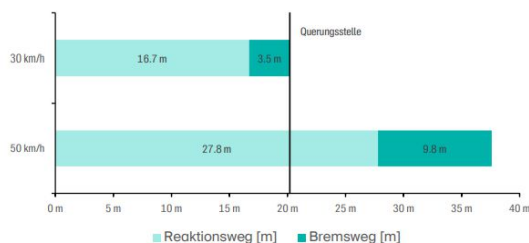
#### Frage 4

**Halteverbote und/oder Tempo 30 bei unübersichtlichen Stellen und vor Schulen sollen der Verkehrssicherheit dienen. Welche Grundlage für Verkehrssicherheit kann der Stadtrat in der Zeit, in der kein Schulunterricht stattfindet, belegen? Zum Beispiel nachts und/oder an Wochenenden und/oder während der Schulferien?**

Verkehrssicherheit bedeutet, dass die Teilnahme am Verkehr weitestgehend gefahrlos ist. Bei den Massnahmen zugunsten einer besseren Verkehrssicherheit steht die Reduktion des Risikos von schweren Unfällen mit Verletzten und Toten im Vordergrund. Physikalische Gegebenheiten haben eine grosse Bedeutung für die Unfallentstehung.

Halteverbote werden unter anderem dort angebracht, wo die Sichtverhältnisse ungenügend sind, z. B. bei Strassenquerungen. Mit einem Halteverbot kann vermieden werden, dass ein Fahrzeug das Sichtfeld einschränkt. Strassen vor Schulen werden auch ausserhalb der Schulzeiten gequert, daher muss die Verkehrssicherheit rund um die Uhr gewährleistet sein.

Neben den Sichtverhältnissen beeinflusst zur Hauptsache die gefahrene Geschwindigkeit die auftretenden Kräfte, die wiederum Wahrscheinlichkeit und Schwere von Kollisionen bestimmen: Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher und schwerer werden bei Kollisionen die Folgen für den menschlichen Körper. Die internationale Verkehrssicherheitsarbeit trägt diesem Umstand mit dem Konzept der «safe systems» Rechnung, indem die Geschwindigkeit als die zentrale Stellgrösse für die Verkehrssicherheit betrachtet wird. Ein wesentlicher Aspekt ist, dass sich der Anhalteweg durch die Reduktion der Geschwindigkeit verkürzt (siehe Abbildung 1). Dadurch sinkt die Kollisionswahrscheinlichkeit. Die Überlebenswahrscheinlichkeit einer Person zu Fuss im Falle einer Kollision mit einem Fahrzeug bei 30 km/h ist um ein Vielfaches höher als bei 50 km/h (siehe Abbildung 2). Nicht nur Schulkinder, sondern alle Zufussgehenden und Velofahrenden profitieren vom tiefen Geschwindigkeitsregime. Es soll somit auch ausserhalb der Schulzeiten bestehen.

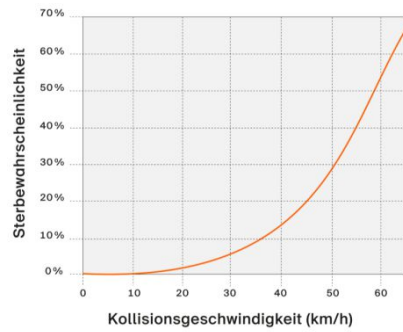


Quelle: BFU

Abbildung 1: Anhalteweg in m bei 30 km/h und 50 km/h bei trockener Fahrbahn



4/4



Quelle: Hussain et al., 2019

Abbildung 2: Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger oder Fussgängerin bei einer Frontalkollision mit einem Motorfahrzeug zu sterben

Im Namen des Stadtrats  
Die Stadtschreiberin  
Dr. Claudia Cuche-Curti