

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 23. August 2000

**1348. Schriftliche Anfrage von Stefan Hofstetter betreffend Verkehrssteuerung, «Berner Modell».** Am 17. Mai 2000 reichte Gemeinderat Stefan Hofstetter (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2000/240 ein:

An einem späten, kalten, nassen 1998-er Abend hat die PD/TED-Kommission in der Umgebung von Bern das so genannte «Berner Modell» an praktischen Beispielen studiert (Wabern und Zollikofen). In diesen Orten wurden ehemalige, konventionelle Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen zu Kreiseln umfunktioniert und Hauptstrassen so beruhigt, dass sich an diesen Plätzen und Strassen wieder besser wohnen und leben lässt. Die primären Vorteile sind kurz zusammengefasst:

- (1) es hat weniger Schadstoffe in der Luft
- (2) ein grösserer Durchsatz ist möglich
- (3) es ereignen sich weniger schwere Unfälle
- (4) es fallen geringere Investitions- und Unterhaltskosten an.

Dieses so genannte «Berner Modell» funktioniert unter dem Motto Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr zur Zufriedenheit aller an verschiedenen Orten im Kanton Bern. Auch in der Umgebung von Zürich können diverse gute Rückbauten von ehemals gefährlichen Kreuzungen zu vernünftigen Plätzen besichtigt, erfahren und ergangen werden.

In der Stadt Zürich selbst hat es relativ wenig Kreisel, dafür funktionieren diese seit Jahren unverändert, billig und kaum beachtet ohne Probleme. Die Verkehrssteuerung der Stadt Zürich wurde kürzlich ISO 9001 qualifiziert (Nr. 90581). D.h., sie hat den Test bestanden und erfüllt ihre Aufgaben und Pflichten beglaubigt korrekt und gut. Verkehrssteuerung beinhaltet vor allem Aufgaben für Steuerung und Unterhalt. Dazu gehören jedoch auch Gutachten fürs Gericht in Streitfällen und Weiteres mehr.

Im Zusammenhang mit diesem ganzen Problemkreis Verkehrssteuerung bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Personen arbeiten für den Aufgabenkomplex Verkehrssteuerung und wie gross ist die jährlich zu zahlende Gesamtlohnsumme?
2. Zu welchen Berufskategorien gehören die für die Verkehrssteuerung Arbeitenden?
3. Welche jährlichen Kosten fallen an für den Unterhalt aller Anlagen?
4. Welche jährlichen Neuinvestitionen werden für die Verkehrssteuerung getätigt?
5. Wie beurteilt der Stadtrat das «Berner Modell» und wie werden die dort gemachten Erfahrungen umgesetzt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei ist mit ihren insgesamt 160 Mitarbeitenden verantwortlich für die Organisation des fliessenden und des ruhenden Verkehrs auf dem ganzen Stadtgebiet. Ihre vier Organisationseinheiten Verkehrskommissariat 1 (VK1), Verkehrskommissariat 2 (VK2), Zentralstelle für Verkehrs- und Ordnungsbussen (ZVO) und Verkehrssteuerung (VS), sind zuständig für spezifische Teilbereiche, die zusammengefügt das weit über Zürich hinaus bekannte «Urban Road Management», das «Zürcher Modell», ausmachen. Die Verkehrssteuerung selber beschäftigt 22 Mitarbeitende in 21 Stellenwerten mit einer Brutto-Lohnsumme von Fr. 2 100 000.–. Das Management des fliessenden Verkehrs zur Gewährleistung eines sicheren und effizienten Verkehrsablaufs (mit

Priorität der öffentlichen Verkehrsmittel) ist die eigentliche Kernaufgabe. Die Unterstützung anderer Organisationseinheiten in den Bereichen Verkehrsüberwachung und Parkraumbewirtschaftung sowie der Betrieb der Verkehrsleitzentrale, auch als Anlaufstelle für andere Amtsstellen und die Bevölkerung, beansprucht rund 4 Stellenwerte in der Funktion als Kompetenzzentrum.

Das Management des Verkehrs funktioniert in Zürich vollautomatisch im geschlossenen Regelkreis. Aufgrund der hohen technischen Redundanz beschränken sich die regulären Personaleinsätze auf die normalen Tageszeiten werktags. Ausnahmefälle werden mit Pikettendiensten abgedeckt.

**Zu Frage 2:** Die 5 Mitarbeiterinnen und 17 Mitarbeiter wurden der Breite des Anforderungsspektrums entsprechend ausgesucht und kommen aus unterschiedlichen Berufskategorien. Neben 2 Mitarbeitenden des Polizeikorps sind 4 Disponentinnen, 1 kaufmännischer Mitarbeiter, 5 Mitarbeitende mit technischer Berufslehre, 5 Techniker TS und 5 Ingenieure HTL in der Verkehrssteuerung tätig. Das für diese Tätigkeit notwendige Spezialwissen haben sich alle Mitarbeitenden durch «learning by doing» und an internen Workshops sowie den Besuch spezieller Weiterbildungskurse erarbeitet.

**Zu Frage 3:** Massgebende Kosten entstehen durch den Unterhalt von Aussenanlagen (Signalgeber, Leuchtmittel, Masten, Kabel und Anmeldeanlagen, Schaltgeräte) und der übergeordneten Infrastruktur (Koordinationskabel, Verkehrsrechner, Verkehrsleitrechner). Für die 385 Verkehrsregelungsanlagen, einschliesslich der Tunnelsteuerungen Buchegg, Hirschwiese und Eichrain, sowie für die gesamte Infrastruktur wurden in den letzten fünf Jahren durchschnittlich jährlich pro Anlage etwa Fr. 4700.- ausgegeben, insgesamt rund Fr. 1 800 000.- pro Jahr.

**Zu Frage 4:** Die rein für den Bereich Verkehrssteuerung investierten Mittel, ohne Markierung und Signalisierung, die auch ohne optische Verkehrssteuerung notwendig sind, jedoch unter dem gleichen Budgettitel abgewickelt werden, betragen in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt jährlich pro Anlage etwa Fr. 10 400.-, total rund Fr. 4 000 000.- pro Jahr.

**Zu Frage 5:** Der Stadtrat befürwortet grundsätzlich das Konzept der «Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr». So unterstützt er Massnahmen zur Förderung des öffentlichen und des nicht motorisierten Individualverkehrs. Auch werden immer wieder Aktionen zur Verbesserung der Koexistenz (z. B. Schulanfang, Zebrastreifen usw.) durchgeführt. Ausgehend von der Unfallstatistik werden seit über 25 Jahren Unfallschwerpunkte gezielt saniert. Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen – in denen auch Lichtsignalanlagen aufgehoben wurden – hat er Zeichen gesetzt.

Dank einer weitgehenden Plafonierung des Verkehrsangebotes konnte vermieden werden, dass sich das in der Agglomeration von Zürich zu beobachtende Verkehrswachstum mit seinen negativen Folgen allzu stark auf die Stadt Zürich ausbreitete. Mit seiner Verkehrspolitik hat der Stadtrat schon lange Zeichen in Richtung «Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr» gesetzt.

Die in der Anfrage erwähnten primären Vorteile des «Berner Modells»

- (1) es hat weniger Schadstoffe in der Luft,
- (2) ein grösserer Durchsatz ist möglich,
- (3) es ereignen sich weniger schwere Unfälle,
- (4) es fallen geringere Investitions- und Unterhaltskosten an,

sind nicht so offensichtlich. Sollten wirklich weniger Schadstoffe (1) entstehen, so werden sie durch den Mehrverkehr, welcher einen grösseren Durchsatz (2) ermöglicht, sicherlich wieder kompensiert. Lichtsignalanlagen werden zur Unfallsanierung erstellt und betrieben und sind selber nicht als unfallverursachend anzusehen. Ein Abbau könnte die in (3) erwähnten schweren Unfälle nicht reduzieren. Kreisel mit ihrem gegenüber konventionellen Kreuzungen höheren Flächenbedarf, ihren grossen Radien und der zu gestaltenden Mittelfläche sind keine kostengünstigeren Bauten. Ob Investitionen und Unterhalt (4) tatsächlich kleiner sind, ist zumindest fraglich.

In der Stadt Zürich wird der Einsatz von Lichtsignalanlagen immer wieder kritisch hinterfragt. Neben dem Abbruch von Anlagen in Tempo-30-Zonen (Feld-/Kanzleistrasse, Dufour-/Feldeggstrasse und Dufourstrasse/Höschgasse sowie Langmauer-/Scheuchzerstrasse) konnte durch den Einbau von Fussgängerschutzinseln an der Birchstrasse, zweimal an der Gladbachstrasse und an der Nordbrücke, auf die Schutzfunktion der Lichtsignalanlagen verzichtet werden. Trotz Protesten der betroffenen Anwohnenden wurden diese Anlagen demontiert. Die Erfahrung zeigt, dass sich durch die erhöhte Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmenden an solchen Einrichtungen weniger Unfälle ereignen als dort, wo blind auf den Vortritt vertraut und beharrt wird. Da an der Heimstrasse/Hirschengraben und am Hubertus andere Unfallsanierungsmassnahmen nicht realisiert werden konnten, mussten in den letzten Jahren dort neue Lichtsignalanlagen installiert werden.

Neben den in der Anfrage erwähnten Vorteilen haben Kreisel gegenüber Lichtsignalanlagen auch Nachteile aufzuweisen. So sind sie für die Fussgängerinnen/Fussgänger und vor allem die Velofahrenden verkehrssicherheitsmässig problematisch. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können vielfach nicht optimal platziert werden, was den Fussgängerinnen/Fussgängern Zusatzdistanzen abverlangt.

Tram und Bus können nur durch eigene, reservierte Fahrspuren bevorzugt werden, welche aus Platzgründen vielfach nur erschwert zu realisieren sind. Als statische Bauten sind Kreisel nur durch teure Umbauten sich ändernden Verkehrsverhältnissen anzupassen. Steuerung, Leitung, Kanalisierung und Plafonierung des Verkehrs werden dadurch erschwert.

Demgegenüber können – im Vergleich mit Tiefbauten – durch relativ einfache Anpassung der verkehrstechnischen Software Lichtsignalanlagen den sich ändernden Verkehrsverhältnissen angepasst werden. Das Strassennetz um und in Zürich (Uetlibergtunnel, Sihltiefstrasse usw.) ist in den nächsten Jahren einschneidenden Veränderungen unterworfen. Auch gehen die Prognosen gemäss kantonalem Verkehrsmodell von einer massiven Verkehrszunahme in den nächsten Jahren aus. Auf die sich dadurch ändernde Verkehrsnachfrage kann mittels Lichtsignalanlagen rasch und kostengünstig reagiert werden. Im Interesse der Stadt und ihrer Bevölkerung sollen deshalb auch zukünftig Lichtsignalanlagen zur Verkehrssteuerung eingesetzt werden.

Das «Berner Modell», welches in den Berner Agglomerationsgemeinden Köniz und Zollikofen angewendet wird, lässt sich nicht so einfach auf die Stadt Zürich übertragen. Der Stadtrat beabsichtigt daher, seine auf Koexistenz ausgelegte Verkehrspolitik mit den in Zürich bewährten Elementen weiterzuführen. Wo es jedoch möglich ist, sollen diese mit neuen, die durchaus identisch sein können mit jenen von Köniz und Zollikofen, ergänzt werden.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**

