

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 8 September 1999

1521. Interpellation von Ueli Keller betreffend Tempo-30-Zonen, Planung und Realisierung. Am 14 April 1999 reichte Gemeinderat Ueli Keller (SP) folgende Interpellation GR Nr. 99/171 ein

Seit der Beantwortung meiner Interpellation GR Nr. 97/120 betreffend Tempo-30-Zonen sind weitere Tempo-30-Zonen verwirklicht worden. So wurden offenbar 1998 9 Zonen (3 in Leimbach, je eine in Seebach, Wipkingen, Aussersihl, Rütihof, Schwamendingen und Hirslanden) eingeführt.

Der Prioritätenkatalog zur Einführung rechtskräftiger Tempo-30-Gebiete mit Stand vom Januar 1997 zählt 54 Zonen auf, von denen 27 zur Realisierung im Jahre 1998 vorgesehen waren, dazu kommen noch 11 bereits für 1997 versprochene aber auf später verschobene

1. Wieviele der insgesamt 120 Tempo-30-Zonen sind bereits signalisiert worden?
2. Wieviele Tempo-30-Zonen sind bereits rechtskräftig, aber noch nicht signalisiert worden?
3. Bei welchen Tempo-30-Zonen sind noch Rechtsmittelverfahren hängig? Wie lange und bei welchen Rechtsmittelinstanzen liegen sie? Sind aufsichtsrechtliche Massnahmen vorgesehen, um zu schnelleren Entscheiden zu kommen?
4. Welche weiteren Tempo-30-Zonen sind noch geplant, um zu berücksichtigen, dass sich durch Bauprojekte die Nutzweise eines Quartiers wie z. B. an der Freilagerstrasse oder Baslerstrasse/Letzpark verändert?
5. Wie sieht der aktuelle Plan zur Einführung der Tempo-30-Zonen aus? Ich bitte um eine substantiellere Antwort als jene auf meine damalige Frage 5¹.
6. Welche als kommunal klassierten Strassen wie z. B. Rautstrasse, Letzigraben, Amtler-/Steinstrasse, Leimbachstrasse, Limmatstrasse, Weinbergstrasse, Klosbachstrasse usw. sollen bei einer Überprüfung der Zonenabgrenzung ebenfalls in die Tempo-30-Zone einbezogen werden?
7. Welche Möglichkeiten werden geprüft, um günstige und rasche Realisierungen zu ermöglichen? Trifft es zu, dass auch eine reine Signalisationsvariante zur Ausführung gelangen soll?
8. Ist der Stadtrat angesichts des weit unter den eigenen Zielvorgaben zurückbleibenden Rhythmus bei der Einführung der Tempo-30-Zonen immer noch der Ansicht, dass « der Einsatz freiwilliger Helferinnen und Helfer eine rasche Realisierung hinauszögern » wurde, wie er in seiner Antwort auf meine damalige Frage 7 behauptete?
9. Zu welchen Schlüssen ist die Arbeitsgruppe «Task Force 30» gekommen, um eine reibungslose und speditive Einführung der noch pendenten Tempo-30-Zonen zu gewährleisten?
10. Werden Tempo-30-Zonen mit Standorten von Unterstufenschulhäusern prioritar behandelt und die Schulwegsicherung miteinbezogen?
11. Ist der Stadtrat immer noch der Ansicht, dass, wie in Beantwortung meiner damaligen Frage 8, die Bundesvorschriften namentlich in Bezug auf die sehr kleine maximale Grosse, den Ausschluss der kommunalen Hauptachsen und die Erfordernis der Einheitlichkeit sinnvolle Projektierungen zulassen oder unternimmt er Schritte, dass diese geändert werden?
12. Gedenkt der Stadtrat den gemäss seinen Angaben vorhandenen Spielraum für die maximale Zonengrosse zu nutzen und bestehende Kleinstzonen zusammenzulegen und so zu erweitern?
13. Wieso wurde die für 1998 geplante Ausführung von 4 Zonen im Kreis 6 nicht realisiert? Für wann ist sie definitiv geplant?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Nach den zahlreichen negativen Reaktionen aus Anwohnerschaft und Printmedien auf realisierte Tempo-30-Massnahmen in der Sonnenbergstrasse hat die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements in Absprache mit der Vorsteherin des Polizeidepartements die Überprüfung der Tempo-30-Strategie verlangt. Für diese Aufgabe wurde die «Task-Force Tempo 30» gebildet. Diese aus Vertretenden der beiden Ämter zusammengesetzte Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, eine neue Strategie für die Umsetzung von Tempo 30 auszuarbeiten. Vor allem die Informations- und Kommunikationspraxis sowie bauliche Massnahmen, welche von einem Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmenden als schikanös empfunden wurden, waren zu hinterfragen. Zudem soll die neue Strategie eine rasche, flächendeckende und kostengünstige Umsetzung von Tempo 30 sicherstellen. Dabei wird die Gesamtprojektleitung wie bisher beim Polizeidepartement angesiedelt sein. Detaillierter informiert wird dazu anlässlich einer Medienveranstaltung am 9. September 1999.

Zu Frage 1: Mit Stand August 1999 wurden auf dem Gebiet der Stadt Zürich 38 Tempo-30-Zonen signalisiert.

Zu Frage 2: Mit Stand August 1999 sind 76 Tempo-30-Zonen zwar rechtskräftig, aber noch nicht signalisiert.

Zu Frage 3: Zu den Gebieten Oberer Zürichberg (1 Zone) und Hottingen/Fluntern (5 Zonen) sind noch ein bzw. zwei Rekurse seit Juni 1995 bzw. Mai 1996 beim Regierungsrat hängig. Aufsichtsrechtliche Massnahmen zur Beschleunigung des Rechtsmittelverfahrens bei übergeordneten Instanzen stehen städtischen Behörden von vornherein nicht zur Verfügung.

Zu Frage 4: Über die 120 festgelegten Tempo-30-Zonen hinaus sind keine weiteren Zonen geplant.

Zu Frage 5: Anlässlich einer vom Tiefbauamt für den 7. September 1999 einberufenen Sitzung mit der Ausführungsgruppe wird der externe Projektkoordinator ein erstes Terminprogramm vorstellen. Dieses gilt es in der Folge noch mit den einzelnen Teams zu verfeinern. Ende September soll der definitive Zeitplan für die Realisierung zur Verfügung stehen.

Zu Frage 6: Mit Ausnahme des Letzigrabens, Abschnitt Albisriederstrasse bis Badenerstrasse, welcher nachträglich für die Einführung von Tempo 30 ausgeschrieben wurde (die entsprechende Anordnung hat zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt), können keine der aufgezählten, kommunal klassierten Strassen wie z.B. Rauti-, Aemtlers-, Stein-, Leimbach-, Limmat-, Weinberg-, Klosbachstrasse usw. in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Alle genannten Strassenabschnitte werden vom öffentlichen Verkehr (Tram oder Bus) befahren und müssen aufgrund längerer Fahrzeiten und Komforteinbussen (bauliche Massnahmen) ausgeschlossen werden. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich stimmen in Ausnahmesituationen kleineren Streckenabschnitten mit Busverkehr in Tempo-30-Zonen zu, falls es sich um Strecken bis zur Endhaltestelle handelt und sich die oben genannten Gründe in Grenzen halten.

Zu Frage 7: Dazu wird unter der Federführung der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei eine Tempo 30-Begleitgruppe für die Tempo-30-Einführung und Koordination in den einzelnen Gebieten und Zonen verantwortlich sein. Vier Tempo-30-Teams sind für die Umsetzung in den einzelnen Zonen abschliessend verantwortlich. Diese werden in kooperativer Zusammenarbeit von VertreterInnen des Quartiervereins und/oder AnwohnerInnengruppen unterstützt, um lokale Anliegen über verkehrliche Sicherheitsaspekte gezielt in die zu realisierenden Projekte einfließen zu lassen.

Zu Frage 8: Der Stadtrat ist entschieden der Ansicht, dass mit dem Einsatz freiwilliger HelferInnen den hochgesteckten Zielen der raschen Realisierung und der «neuen Strategie Tempo 30» nicht nachzukommen wäre. Der Einbezug von QuartiervertreterInnen und/oder Anwohnenden gewährleistet jedoch das Einbringen von lokalen Anliegen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und sichert das kooperative Mitwirkungsverfahren.

Zu Frage 9: Die Überarbeitung des Konzepts für die Umsetzung von Tempo 30 in Zürich ist inzwischen abgeschlossen. Eine möglichst reibungslose und speditive Einführung der noch pendenten Tempo-30-Zonen ist vorbereitet und wird anlässlich einer Medienkonferenz am 9. September 1999 der Zürcher Bevölkerung vorgestellt. Die Spezialkommission Polizeidepartement/Tiefbau- und Entsorgungsdepartement wurde an ihrer Sitzung vom 15. Juli 1999 über die «neue Strategie für Tempo 30 in Zürich» informiert.

Zu Frage 10: Im Zuge der Verkehrssicherheit und Unfallverhütung unterliegen Schulhäuser und ihre Umgebung generell einer prioritären Behandlung, dies unabhängig einer geplanten Einführung einer Tempo-30-Zone.

Aber auch bei der Planung und Realisierung von Tempo-30-Zonen werden die Verkehrsstrukturen der Stadtpolizei Zürich mit einbezogen. Ihre Kenntnisse über Lage der Schulhäuser, begangene Schulwege, problematische Strassenquerungen usw. tragen wesentlich dazu bei, bereits bestehende Massnahmen zu verbessern oder neue, erforderliche, verkehrsorganisatorische und/oder bauliche Massnahmen für die Schulwegsicherung zu treffen.

Zu den Fragen 11 und 12: In Anlehnung an die Beantwortung der in der Interpellation GR Nr. 97/120 vom 2. April 1997 gestellten Frage 8 kann nur bestätigt werden, dass die gemachten Aussagen nach wie vor ihre Gültigkeit haben. Auch in Bezug auf die Ausschöpfung der maximalen Zonengrösse durch Zusammenlegen/Erweitern von Kleinstzonen (Frage 12) besteht für die noch einzuführenden 79 Tempo-30-Zonen kein Handlungsbedarf. Die damalige Festlegung und Einteilung der 120 Tempo-30-Zonen mittels ausführlicher Gutachten hat sich bis jetzt bestens bewahrt.

Zu Frage 13: Es wird angenommen, dass es sich bei den erwähnten vier Tempo-30-Zonen im Kreis 6 um das Tempo-30-Gebiet «Krone Unterstrass» handelt. Bis anhin wurde die Einführung dieser Zonen nicht, wie in der Interpellation erwähnt, für das Jahr 1998, sondern für das Jahr 2000 festgelegt. Mit der Bildung der «Tempo-30-Task-Force» und den laufenden Arbeiten kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt weder für diese noch für andere noch einzuführende Tempo-30-Zonen ein genauer Zeitfahrplan festgelegt werden.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, das Tiefbauamt und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber