

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

vom 9. Juni 1999

996. Interpellation von Luzi Rüegg und Jürg Casparis betreffend Eichbühlstrasse, Abbiegeverbot in die Hardstrasse. Am 24. März 1999 reichten die Gemeinderäte Luzi Rüegg (SVP) und Jürg Casparis (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 99/140 ein:

Gemäss amtlicher Publikation vom 4. März 1999 soll das Abbiegen von der Hardstrasse nach links in die Eichbühlstrasse und umgekehrt von der Eichbühlstrasse in die Hardstrasse verboten werden. Zudem wird laut Ankündigung allfälligen Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen.

Den betroffenen Anwohnern, Gewerbetreibenden und Liegenschaftenbesitzern wurde schon durch den Bau der Hardbrücke die Zufahrt erschwert, und jetzt werden sie durch diese Massnahme total isoliert. Die wirtschaftlichen Folgen werden gravierend sein.

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

1. Weshalb wurde diese Massnahme angeordnet?
2. Weshalb wurde allfälligen Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen?
3. Weshalb wurden die betroffenen Anwohner, Gewerbetreibende und Liegenschaftenbesitzer über die Änderung der Fahrordnung nicht vor der Ausschreibung, sondern erst nach Ablauf der Einsprachefrist informiert?
4. Wurden mit den betroffenen Gewerbetreibenden Lösungen besprochen, um die negativen, wirtschaftlichen Auswirkungen zu vermeiden?
5. Mit welchen Massnahmen verhindert der Stadtrat bei Verkehrsanordnungen dieser Art, dass in der Folge Gewerbetreibende aus der Stadt wegziehen, weil die daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen nicht mehr tragbar sind?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Unfallstatistik der Stadtpolizei weist eine zunehmende Unfallhäufigkeit bei der Verzweigung Eichbühl-/Hardstrasse auf. Im Jahre 1986 wurden polizeilicherseits vier Kollisionen mit Sachschaden von insgesamt Fr. 11 500.- – ohne Verletzte – registriert. Im Jahre 1996 hingegen waren es bereits neun Kollisionen mit drei Verletzten und einem Sachschaden von Fr. 77 500.-. In den Jahren 1997/98 ereigneten sich weitere zwölf Kollisionen mit drei Verletzten und einem Sachschaden von Fr. 111 100.-. Zusammengefasst heisst dies, dass sich in den Jahren 1986/98 62 polizeilich erfasste Kollisionen mit zwölf Verletzten und einem Sachschaden von Fr. 482 000.- ereigneten, bei denen in 57 Fällen wegen Missachtens des Vortrittes beim Linksabbiegen rapportiert werden musste.

Zu Frage 2: Aufgrund der Dringlichkeit einer Massnahme zugunsten der Verkehrssicherheit (Eliminierung eines Unfallschwerpunktes) wird gemäss konstanter Praxis allfälligen Einsprachen die aufschiebende Wirkung entzogen.

Zu Frage 3: Gemäss Art. 107 Abs. 1 der Signalisationsverordnung sind örtliche Verkehrsanordnungen mit Vorschriftencharakter von der Behörde zu verfügen und zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung mit Rechtsmittelbelehrung erfolgt jeweils im «Städtischen Amts-

blatt» («Tagblatt der Stadt Zürich»), das in der Stadt Zürich jeder Haushaltung und jedem Geschäftsbetrieb kostenlos zugestellt wird. Diese Bekanntmachung hat sich in der Praxis bewährt und bedarf grundsätzlich keiner weiteren Kontaktnahme mit den Betroffenen. Der Verwaltungsaufwand kann so auch in Grenzen gehalten werden. Trotzdem wurde mit Schreiben vom 18. Februar 1999 der zuständige Quartiervereinspräsident über die geplante Massnahme in Kenntnis gesetzt. Vor Ablauf der Einsprachefrist am 30. März 1999 wurde sämtlichen Haushalten und Geschäftsbetrieben ein Rundschreiben zugestellt. Gleichentags hat die Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei an der ersten Versammlung der Anwohner-Organisation «Work-Shop Hardau» eine umfassende Orientierung abgegeben. Dabei waren sowohl VertreterInnen der Anwohnerschaft als auch des Quartiervereins und des Gewerbevereins anwesend.

Zu Frage 4: Aufgrund der eingegangenen Einsprachen nahm der zuständige Sachbearbeiter der Abteilung für Verkehr mit jedem/jeder EinsprecherIn telefonisch Kontakt auf. Im Verlauf dieser Gespräche wurden drei von fünf eingereichten Einsprachen zurückgezogen. Um den Lieferfirmen und der Kundschaft der Gewerbetreibenden die Anfahrt zu erleichtern, hat die Abteilung für Verkehr vom Albisriederplatz her die Zufahrt ins betroffene Quartier an mehreren Stellen mit dem Wegweiser «Eichbühlstrasse» signalisiert.

Zu Frage 5: Aus den vorstehenden Erwägungen geht hervor, dass das verfolgte Ziel grundsätzlich im Anwendungsbereich von Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes liegt und das eingesetzte Mittel geeignet ist, den Zweck, nämlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. die Eliminierung von Unfällen, zu erfüllen. Dazu dienen unter anderem bauliche und/oder signalisationstechnische Massnahmen, wie sie die am 4. März 1999 amtlich publizierte Verkehrsordnung vorsieht.

Der Stadtrat ist sich der Konsequenz der angeordneten Verkehrsmassnahme durchaus bewusst, erachtet diese aber im konkreten Fall als nicht so einschneidend, wie sie von den Interpellanten dargestellt wird. Soweit im vorliegenden Fall überhaupt von erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen gesprochen werden kann, steht dem (privaten) Interesse an einer uneingeschränkten Zufahrt das deutlich überwiegende (öffentliche) Interesse an der Verkehrssicherheit entgegen, dem jedenfalls Priorität zukommt.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass mit der getroffenen Massnahme auch dem Postulat von Gemeinderat Hans Bachmann Rechnung getragen werden konnte, der am 8. Mai 1996 den Stadtrat auf das Unfallrisiko hinwies und um Prüfung ersuchte, ob die Einmündung der Eichbühlstrasse in die Hardstrasse (Westtangente) für den Verkehr geschlossen werden könne.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei (3) und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber