

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

01.11.2006

1298.

Interpellation von Kurt Hüssy und Bruno Wohler über Probstei-/Stettbachstrasse, Baumassnahmen

Am 7. Juni 2006 reichten Gemeinderat Kurt Hüssy (SVP) und Bruno Wohler (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2006/225 ein:

Die Strassenkreuzung Probstei-/Stettbachstrasse ist in den letzten Jahren mehrfach durch Riegel und Markierungen umgestaltet worden. Der Eindruck entsteht, dass hier nach Gold gesucht wird. Nun wurde die Kreuzung so verbaut, dass zwei Fahrzeuge nicht mehr kreuzen können. Da die Hecke an der obersten Liegenschaft Probsteistrasse die Sicht behindert, ist die Kreuzung für Fussgänger und Fahrzeuge schikanös und gefährlich geworden.

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

1. Dieses Strassenkreuz endet in drei Sackgassen, was soll diese Verbauung bezwecken, respektive verhindern?
2. Was bringt dieses neue Hindernis für Vorteile und welche Kosten werden damit verursacht?
3. Wen hat diese Kreuzung ohne diese Verbauung gestört und warum?
4. Wie viele Motorfahrzeuge verkehren morgens, tagsüber und abends jeweils über diese Kreuzung?
5. Warum wird die jetzige Verbauung so aufwändig gemacht? Verbreitern des Trottoirs über eine lange Strecke, das bestehende Kissen muss darum abgeändert werden und bestehende Kanalisations- und Dolenabläufe müssen versetzt werden.
6. Warum wurde für die jetzigen Arbeiten kein privates Unternehmen beauftragt?
7. Wie oft wurden in den letzten 15 Jahren an dieser Kreuzung schon Schwellen, Farbmarkierung und Kissen gebaut, geändert oder angepasst und warum war dies notwendig? Wer hat diese diversen Einbauten und Umbauten angeordnet, wozu und welche Kosten wurden jeweils dadurch verursacht?

Auf den Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Die Strassenkreuzung Probstei-/Stettbachstrasse liegt innerhalb der Tempo-30-Zone Probstei. Als bauliche Massnahmen in solchen Kreuzungsbereichen bieten sich Vertikalversätze oder horizontale Verziehungen an. Die Aufwendungen für ein Anheben des gesamten Kreuzungsbereichs sind an dieser Örtlichkeit nicht zu rechtfertigen. Mit der gewählten diagonalen Einengung ist ein Kreuzen von Personenwagen mit angepasster Geschwindigkeit an allen Stellen möglich.

Zu Frage 1: Die motorisierten Verkehrsteilnehmer hielten die signalisierte Geschwindigkeit schlecht ein. Dies führte im Kreuzungsbereich wiederholt zu gefährlichen Begegnungen mit Zufussgehenden. Die umgestaltete Kreuzung verhindert hohe Geschwindigkeiten.

Zu Frage 2: Die Vorteile der neuen Verkehrsführung liegen in einem massiven Sicherheitsgewinn für die Zufussgehenden. Die Kosten für die Belagserneuerung belaufen sich auf Fr. 60 000.--. Die im Zuge der Belagserneuerung durchgeführten Veränderungen des Strassenraums führten zu Mehrkosten von Fr. 30 000.--. Durch das Umgestalten wurden die Trottoirflächen vergrössert. Solche Flächen sind baulich wie auch betrieblich kostengünstiger.

Zu Frage 3: Das Bedürfnis wurde von Anwohnern der Stettbachstrasse über den Quartierverein Schwamendingen an das Tiefbauamt herangetragen.

Zu Frage 4: Die Anzahl der Motorfahrzeuge wurde nicht erhoben. Gerade das geringe Verkehrsaufkommen veranlasste einzelne Fahrzeuglenkende zu überhöhter Geschwindigkeit. Für die Sicherheit auf diesem Knoten ist das geringe Verkehrsaufkommen nicht relevant.

Zu Frage 5: Für die Gestaltung wurde eine eindeutige Sprache gewählt. Die Zufahrten der Kreuzung sind gradlinig anzuordnen. Im Kreuzungsbereich wurden die Ränder so verschwenkt, dass zwei dreiarmlige Einmündungen entstanden. Damit dieses Konzept umgesetzt werden konnte, musste im westlichen Ast der Probsteistrasse der Strassenrand auf 16 m angepasst werden.

Zu Frage 6: Das Projekt wurde durch das technische Büro des Tiefbauamtes ausgearbeitet und anschliessend durch den Werkhof Nord ausgeführt. Bei den Projektierungsarbeiten und bei der Ausführung wurden Lernende beigezogen, die an einem kleinen, aber interessanten Projekt viel lernen konnten. Das Projekt konnte ohne grosse Aufwendungen (Submission, Bauleitung) und aus einer Hand kostengünstig realisiert werden.

Zu Frage 7: Bei der Einführung der ersten Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich im Mai 1991 wurden an der Kreuzung Probstei-/Stettbachstrasse für Fr. 1600.-- vier Betonschwellen erstellt. Im Herbst 1993 wurden, nach der Erfolgskontrolle, die Betonschwellen durch ein Belagskissen in der östlichen Stettbachstrasse ersetzt. Die verursachten Kosten dafür betrugen Fr. 3000.--.

Im Jahr 2000 wurde Tempo 30 stadtweit in den Quartieren eingerichtet. Mit der Nachbearbeitung der neuen Zonen wurden 2001 auch in Schwamendingen die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung überprüft und dem neuen Erscheinungsbild angepasst. Dafür wurde in der stark abfallenden Knotenzufahrt der südlichen Probsteistrasse ein weiteres Belagskissen erstellt. Sämtliche Zufahrten zur Kreuzung wurden mit optischen Bremsen versehen. Die Kosten für diese zusätzlichen Massnahmen betrugen Fr. 5000.--.

Mit der Revision der Signalisationsverordnung 2002 wurde die Stadt Zürich veranlasst, die markierten optischen Bremsen wieder zu entfernen.

Diese Arbeiten wurden 2005 durchgeführt und verursachten an dieser Kreuzung Kosten von Fr. 8000.--.

Für die baulichen Anlagen ist das Tiefbauamt zuständig, Markierungen werden von der Dienstabteilung Verkehr in Auftrag gegeben.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (9), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber