

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. Januar 2016

37.

Schriftliche Anfrage von Urs Helfenstein, Markus Knauss und 5 Mitunterzeichnenden betreffend Verzicht auf die Barrieren bei den Zufahrten in die Fahrverbots- und Fussgängerzonen im Kreis 5, Gründe für den Verzicht sowie mögliche Alternativen für die Kontrolle der Zufahrten

Am 21. Oktober 2015 reichten Gemeinderäte Urs Helfenstein (SP), Markus Knauss (Grüne) und 5 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/337, ein:

Am 18. August 2015 informierte die Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements sehr kurzfristig darüber, ab 24. August 2015 versuchsweise auf Barrieren bei den Zufahrten in (Nacht-)Fahrverbots- und Fussgängerzonen im (Inneren) Kreis 5, an der Langstrasse Ost/West und anderen Orten aus Kostengründen zu verzichten. Trotz des versuchsweisen Verzichts wurden Barrieren per sofort abmontiert.

An einigen dieser Orte wurde dieses Verkehrsregime nach langem Kampf erst per 2. Dezember 2013 eingeführt. Anwohnende klagten seit langer Zeit über eine stetige Verkehrszunahme. Das Regime wurde gemeinsam mit QuartiervertreterInnen ausgearbeitet, um die Anwohnenden besser vor den zunehmenden Verkehrsimmissionen zu schützen, bzw. um das geltende Zufahrtsverbot durchzusetzen und den Berechtigten eine einfache Zufahrt zu ermöglichen.

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

1. Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2013/352: "[...] Das Nachfahrverbot wurde zur Verkehrsberuhigung, insbesondere aber zur Einschränkung des «Freier- und Parkplatzsuchverkehrs», erlassen. Es hat sich bewährt; Reklamationen sind nicht bekannt." Wie kommt es, dass die Barrieren nicht einmal zwei Jahre nach dem stadträtlichen Befund, das System habe sich bewährt, abmontiert werden?
2. Werden weiterhin Zufahrtskarten an Berechtigte verkauft, auch wenn keine spezifischen Kontrollen mehr stattfinden? Falls ja, wie rechtfertigen sich die Fr. 30.- pro Zufahrtskarte weiterhin, wenn der Kontrollaufwand (Barrierenbedienung) nun weggefallen ist, für den die Gebühr damals erhoben worden ist?
3. Stadtrat Wolff schreibt in einer Kommunikation an die Anwohner vom 29. Juni 2015: «Mir ist bewusst, dass Sie quasi im Epizentrum des Zürcher Nachtlebens wohnen und Sie damit viele Belastungen zu tragen haben.» Wenn der Stadtrat sich dieser besonderen Belastung bewusst ist, warum werden dann diesem Quartier diese weiteren Belastungen in Form von nächtlichem Mehrverkehr in den Quartierstrassen ohne weiteres zugemutet?
4. Wie steht der Stadtrat zu technischen Lösungen, wie sie in anderen Städten eingesetzt werden? Plant der Stadtrat z.B. Videokameras mit Kontrollschild-Scannern oder Chipkarten?
5. Weshalb wurde eine teilweise Überwachung an den besonders kritischen Tagen Donnerstag, Freitag, Samstag nicht in Erwägung gezogen und umgesetzt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In der Stadt Zürich dienen über 70 Barrieren oder ähnliche Absperrungen wie Pfosten und Scherengitter im Strassenraum dazu, Verkehrsanordnungen wie Nachfahrverbote durchzusetzen. Mitarbeitende eines externen Sicherheitsdienstleisters öffneten und schlossen die meisten dieser Barrieren täglich. Einige wurden permanent bedient, damit Zufahrtsberechtigte Einlass erhielten.

Die jährlich anfallenden Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der Barrieren belaufen sich auf über 1 Million Franken. Um diesen grossen finanziellen Aufwand auf seine Verhältnismässigkeit zu prüfen, führt die Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements einen zeitlich befristeten Versuch durch – unabhängig davon, wie lange die bestehenden Verkehrsregimes bereits in Kraft sind.

Der Versuch sieht vor, dass in den betroffenen Gebieten – so auch wie in der Anfrage erwähnt im Kreis 5 – die Barrieren entfernt werden, ohne dass an den verfügbaren Verkehrsregimes (also z. B. am Nachfahrverbot) etwas geändert wird.

Einzig die Durchsetzungsmassnahme der Barriere entfällt. Die Zufahrtsbeschränkungen haben nach wie vor Gültigkeit und deren Übertretung wird im üblichen Rahmen von der Stadtpolizei geahndet.

Damit die Versuchsergebnisse möglichst aussagekräftig sind, wurden die Signalisationen überprüft und wo nötig angepasst. Die Barrieren wurden entfernt. Würde man die Barrieren lediglich offen stehen lassen, würde dies von den Verkehrsteilnehmenden womöglich dahingehend missverstanden, dass die Durchfahrt erlaubt sei. Anpassungen der Signalisation waren dort nötig, wo bislang das jeweils aktuelle Verkehrsregime mittels Signalen angezeigt war, die beim Öffnen und Schliessen der Barrieren durch einen Sicherheitsdienstleister umgestellt wurden. Um die Wirkung der Massnahme zu ermitteln, wird ein Monitoring durchgeführt. Neben Verkehrsmessungen (Vorher- und Nachher-Erhebung) wird auch eine Befragung bei den Anwohnenden durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dem Versuch dienen als Basis für den Entscheid über den zukünftigen Betrieb der Barrieren und somit über die Verhältnismässigkeit der bisherigen Praxis.

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

Zu Frage 1 («Der Stadtrat schreibt in seiner Antwort zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2013/352: "[...] Das Nachfahrverbot wurde zur Verkehrsberuhigung, insbesondere aber zur Einschränkung des «Freier- und Parkplatzsuchverkehrs», erlassen. Es hat sich bewährt; Reklamationen sind nicht bekannt." Wie kommt es, dass die Barrieren nicht einmal zwei Jahre nach dem stadträtlichen Befund, das System habe sich bewährt, abmontiert werden?»):

Der zurzeit laufende Verkehrsversuch sieht keine Änderung der betreffenden Verkehrsregimes vor, sondern lediglich die Ausserbetriebnahme der Barrieren. Die verfügbaren Verkehrsregimes werden auch nach Abschluss des Versuchs nicht in Frage gestellt. Überprüft wird nur die aufwändige Durchsetzung der Nachfahrverbote mittels Barrieren.

Zu Frage 2 («Werden weiterhin Zufahrtskarten an Berechtigte verkauft, auch wenn keine spezifischen Kontrollen mehr stattfinden? Falls ja, wie rechtfertigen sich die Fr. 30.- pro Zufahrtskarte weiterhin, wenn der Kontrollaufwand (Barrierenbedienung) nun weggefallen ist, für den die Gebühr damals erhoben worden ist?»):

Mit der versuchsweisen Aufhebung der Barrieren ändert sich am Zufahrtsregime zu den betroffenen Gebieten nichts. Ohne Bewilligung ist die Zufahrt während den Sperrzeiten nach wie vor verboten. Wer die Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung erfüllt, aber auf den Erwerb einer Bewilligung verzichtet, muss sich an das allgemein geltende Zufahrtsregime halten.

Wie in der Beantwortung der erwähnten Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2013/352, dargelegt, handelt es sich bei der Gebühr der Bewilligung nicht um eine Zufahrts- oder Kontrollgebühr, sondern lediglich um eine Ausstellgebühr, mit der die administrativen Aufwände für die Bewilligungserteilung gedeckt werden. Die Rechtsgrundlage für die Erhebung der Ausstellinklusive Schreibgebühr findet sich in der kantonalen Verordnung über die Gebühren der Gemeindebehörden (VOGG). Sie sieht in § 1 lit. A Ziff. 3 für die Erteilung von Bewilligungen und Konzessionen im Rahmen der Amtstätigkeit der Gemeindebehörden eine einmalige oder sich wiederholende Gebühr zwischen Fr. 15.– und Fr. 3750.– vor.

Die Zufahrtsbewilligungen, welche die Dienstabteilung Verkehr ausstellt, fallen unter diese Ziffer. Gemäss § 4 VOGG werden die Gebühren im einzelnen Fall von der Amtsstelle festgesetzt, welche die gebührenpflichtige Anordnung erlässt. Die jährliche Gebühr von Fr. 30.– entspricht derjenigen, die für alle anderen Zufahrtsbewilligungen in Fahrverbotszonen der Stadt Zürich erhoben wird.

Zu Frage 3 («Stadtrat Wolff schreibt in einer Kommunikation an die Anwohner vom 29. Juni 2015: "Mir ist bewusst, dass Sie quasi im Epizentrum des Zürcher Nachtlebens wohnen und Sie damit viele Belastungen zu tragen haben." Wenn der Stadtrat sich dieser besonderen Belastung bewusst ist, warum werden dann diesem Quartier diese weiteren Belastungen in Form von nächtlichem Mehrverkehr in den Quartierstrassen ohne weiteres zugemutet?»):

Zurzeit läuft lediglich ein bis Ende Februar 2016 befristeter Versuch, der aufzeigen soll, wie das Verkehrsregime ohne die Durchsetzungsmassnahme einer Absperrung eingehalten wird. Die Ergebnisse dieses Versuchs und ein Entscheid über das weitere Vorgehen liegen noch nicht vor. Der Stadtrat kann daher zurzeit noch keine Aussage über die zugemuteten Belastungen machen.

Zu Frage 4 («Wie steht der Stadtrat zu technischen Lösungen, wie sie in anderen Städten eingesetzt werden? Plant der Stadtrat z.B. Videokameras mit Kontrollschild-Scannern oder Chipkarten?»):

Konzepte mit technischen Einrichtungen, die kein Bedienpersonal erfordern (Chip-Karte, Badge, Kamera o. ä.), wurden geprüft, ohne dass eine befriedigende Lösung gefunden werden konnte. Die Abgabe eines Badges an Anwohnende und Parkplatzmietende oder die Erfassung der Autonummer in einem Computersystem wären zwar möglich. Allerdings gibt es noch einen weiteren Kreis von Berechtigten, der sich nicht klar durch ein technisches System identifizieren lässt. So ist die Zufahrt auch für Taxis auf Bestellung, für Hotellogiorgäste zum Ein- und Ausladen sowie mit Tages-Bewilligungen erlaubt. Zudem muss für Ärztinnen oder Ärzte, Spitex und Notfalldienste (Schlüssel, Sanitär oder dergleichen) die Zufahrt gewährleistet sein. Diese Gruppen können im Vorfeld mit vertretbarem Aufwand nicht eindeutig definiert werden, so dass auch in diesen Fällen eine Kontrolle durch eine Person durchgeführt werden müsste und die Öffnung der Barriere schliesslich durch eine Person ausgelöst werden müsste.

Zu Frage 5 («Weshalb wurde eine teilweise Überwachung an den besonders kritischen Tagen Donnerstag, Freitag, Samstag nicht in Erwägung gezogen und umgesetzt?»):

Der Versuch strebt – wie einleitend erwähnt – eine möglichst realitätsnahe Prüfung der Situation ohne Barrieren an. Ein Ausgrenzen derjenigen Tage, an denen der meiste Verkehr erwartet wird, würde das Bild der Einhaltung des Verkehrsregimes verzerren. Zu den Zielen des Versuchs gehört es, aufzuzeigen, wie sich die Situation an verschiedenen Wochentagen verhält.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti