

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 11. September 2002

**1291. Interpellation von Luzi Rüegg und Luigi Leoni betreffend Tempo-30-Zonen, Strassenmarkierungen.** Am 10. April 2002 reichten die Gemeinderäte Luzi Rüegg (SVP) und Luigi Leoni (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2002/122 ein:

Bei der Einführung der 120 Tempo-30-Zonen ist vom PD/TED eine Vielzahl von fantasievollen Bemalungen und Markierungen angebracht worden, die keinen gesetzlichen Richtlinien entsprechen. Laut Presseberichten vom 4. April 2002 müssen diese eigenwilligen Tempo-30-Markierungen in Zürich entfernt werden (laut Weisung UVEK bis Ende 2005).

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

1. Warum hat die Stadt Zürich mit ihren fantasievollen Bemalungen die Vorreiterrolle gespielt?
2. Der Stadtrat hat gewusst, dass die Bemalungen keiner gesetzlichen Basis entsprechen und allenfalls wieder entfernt werden müssen. Weshalb hat er diese Art von Markierungen trotzdem eingeführt?
3. Warum hat sich der Stadtrat nicht für das Motto: weniger ist mehr, entschieden?
4. Wie viele Rondellen, Querbalken und Fussgängerfurten sind in den 120 Tempo-30-Zonen aufgemalt worden?
5. Wie viele dieser Bemalungen sind mehrmals aufgetragen worden, das heisst, einige Meter nach vorne, bzw. nach hinten versetzt worden und weshalb?
6. Wie hoch sind die gesamten Kosten für alle 120 Tempo-30-Zonen, unterteilt auf die gesetzeswidrigen Bemalungen (Rondellen und optische Bremsen) und das Erstellen der Fussgängerfurten, inklusive deren Versetzungen?
7. Mit welchen Kosten ist für die Entfernung sämtlicher gesetzeswidrigen Bemalungen und Fussgängerfurten in allen 120 Tempo-30-Zonen zu rechnen?
8. Welches Departement übernimmt die Verantwortung dieser voraussehbaren Misere und deren Kosten?

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

**Zu den Fragen 1 bis 3:** Wie verschiedenen Medienmitteilungen der vergangenen Tage entnommen werden konnte, spielte die Stadt Zürich bei der Einführung von Tempo-30-Zonen eine Vorreiterrolle. Die Quartierbevölkerung wirkte bei der Auswahl und Umsetzung der geeigneten Massnahmen in jeder einzelnen Zone mit. Dieses kooperative Verfahren hatte drei Gründe: Erstens kennt die Bevölkerung ihr Quartier am besten und weiss, wo die besonders risikoreichen Stellen sind. Zweitens kann sich die Bevölkerung dank ihrer Mitarbeit mit dem Projekt besser identifizieren und entwickelt damit ein verstärktes Sicherheitsbewusstsein. Und drittens ist die Akzeptanz einer Temporeduktion umso höher, je früher die Bevölkerung in die Planung miteinbezogen wird. Insbesondere mit der so genannten «Neuen Strategie für Tempo 30 in der Stadt Zürich» wurde es möglich, dem Wunsch der Quartiere nach einer raschen und flächendeckenden Einführung von Tempo 30 zu entsprechen und innert kurzer Zeit (Oktober 1999 bis Ende Jahr 2000) die verbleibenden 78 Tempo-30-Zonen einzuführen. Dies war jedoch nur möglich, weil die für die Umsetzung eingesetzten Teams die wenigen

von einer verwaltungsinternen «Task Force Tempo 30» verbindlich festgelegten verkehrstechnischen und baulichen Massnahmen weitgehend in eigener Kompetenz und in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung umsetzen durften. Diese Art der Umsetzung brachte es mit sich, dass sowohl die Markierungen als auch die mehrheitlich bescheidenen baulichen Massnahmen situationsbezogen vollzogen wurden.

Die klar rückläufigen Unfallzahlen in den Wohnquartieren seit Einführung der Tempo-30-Zonen beweisen, dass die in der Stadt Zürich angebrachten Markierungen und Signalisationen ihre Wirkung nicht verfehlten. Nach Abschluss der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle in den betreffenden städtischen Quartieren bei einem statistischen Mittelwert von 18 Monaten (die ersten Zonen wurden schon vor Jahren, die anderen erst Ende 2000 eingeführt) von 789 auf 623 reduziert. Markant ist die Abnahme bei den Fussgängerinnen und Fussgängern: Die Zahl der Verletzten ist hier von 62 auf 32 gesunken. Vor allem ist die Schwere bei den Verletzungen zurückgegangen. Auch die Zahl der im Strassenverkehr verletzten Kinder hat sich mit einer Reduktion von 70 auf 34 halbiert. Diese erfreuliche Reduktion der Verkehrsunfälle ist zu Stande gekommen, obwohl die Autofahrerinnen und -fahrer Tempo 30 noch ungenügend einhalten, liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit in den Tempo-30-Zonen doch bei 40 Kilometern pro Stunde. Das angestrebte Ziel ist aber klar: Tempo 30 muss für alle als verbindliche Geschwindigkeit in den Quartieren Gültigkeit haben. 88 Prozent der Verkehrsteilnehmenden und 94 Prozent der Anwohnenden stehen Tempo 30 positiv gegenüber. Aufgrund der Umfrage sind für mehr als die Hälfte die Signalisationen noch unklar. Durch die vom UVEK vorgelegte Weisung für eine gesamtschweizerisch einheitliche und verbindliche Signalisation wird hier sicher noch mehr Klarheit geschaffen. Der Entscheid bestärkt die Stadt Zürich in ihren Bestrebungen, dass Tempo 30 in den Quartieren so schnell wie möglich eine Selbstverständlichkeit wird.

Die in der Stadt Zürich durchgeführten Messungen und Erhebungen trugen wesentlich zu der vom UVEK ausgearbeiteten Weisung bei. Der Projektleiter «Tempo 30 in Zürich» wurde denn auch, nicht zuletzt dank den in Zürich bereits stadtweit eingeführten Tempo-30-Zonen, vom UVEK als Experte in die Begleitkommission zur Weisung «Besondere Markierungen» sowie als Mitglied in die gleichnamige Normenkommission der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) eingeladen.

Das schweizerische Strassenverkehrsgesetz (SVG) unterliegt, insbesondere dank immer wieder neu einflussender, wertvoller Erkenntnisse hinsichtlich Verkehrstechnik und Verkehrsverhalten, einem ständigen Wandel. Zu Beginn der erwähnten Untersuchungen stand keinesfalls fest, ob und wodurch die in der Stadt Zürich angewandten neuartigen Markierungen allenfalls zu ersetzen wären. Falls sich die bei der Einführung erhoffte Wirkung, z.B. optische Bremsen in Bezug auf das Geschwindigkeitsverhalten, klar gezeigt hätte, wären diese in die neue Weisung und Norm aufgenommen worden. Nur dank der in Zürich durchgeführten Untersuchung, die ergab, dass sich der gewünschte Effekt hinsichtlich Geschwindigkeitsreduktion leider nicht erzielen liess, konnte der Entscheid des UVEK, diese Art der Markierung nicht als «besondere Markierung» gelten zu lassen, getroffen werden.

Die Weisung des UVEK bedeutet für die Stadt Zürich, dass bis Ende 2005 sämtliche rein markierten Rondellen, optischen Bremsen und Fussgängerfurten entweder ersatzlos zu entfernen oder allenfalls durch weisungskonforme Markierungen zu ersetzen sind. Der dazu notwendige Auftrag wurde erteilt. Es ist aber in diesem Zusammenhang klar festzuhalten, dass die baulichen Rondellen (erhöhte, weisse Belagsrondellen) nicht entfernt werden müssen. Diese gelten als bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen und unterliegen nicht der UVEK-Weisung.

**Zu den Fragen 4 und 5:** Die Angabe, wie viele Rondellen, Querbalken und Fussgängerfurten in den 120 Tempo-30-Zonen aufgemalt worden sind, liess sich nur mit einem erheblichen Aufwand eruieren. Ebenso ist nicht bekannt, wie viele dieser Bemalungen mehrmals aufgetragen wurden.

**Zu den Fragen 6 bis 8:** Die gesamten Markierungskosten, unabhängig davon, ob sie dem neuen geltenden Recht entsprechen oder nicht, welche durch die Umsetzung der neuen Strategie Tempo 30 für Zürich entstanden, betragen rund Fr. 500 000.–. Bereits seit Beginn des laufenden Jahres sind keine Markierungen in der bisherigen Form mehr angebracht worden und verschiedene bestehende Markierungen wurden baubedingt bereits entfernt. Zurzeit ist noch schwer abzuschätzen, welche Kosten durch den Ersatz der nunmehr ungültigen Markierungen durch neue «gültige» entstehen, da insbesondere Abnutzung und Witterungsverhältnisse ihren Teil zur Entfernung beitragen werden bis Ende 2005. Die Verantwortung für die Ausführung von Markierungen und Signalisationen liegt beim Polizeidepartement.

Der Stadtrat wehrt sich entschieden gegen die Behauptung, dass es sich bei der Anpassung der Markierungen an die Weisungen des UVEK um eine Misere handelt. Die bisherigen Markierungen wurden auch nicht gesetzeswidrig angebracht. Wie in der Beantwortung der Fragen 1 bis 3 erwähnt, wäre es ohne die Messungen und Auswertungen bezüglich Wirksamkeit und Verkehrsverhalten in Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich wohl kaum möglich gewesen, dass das UVEK innert so kurzer Zeit verbindliche Weisungen für die ganze Schweiz erlassen hätte.

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

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber