

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 28. Februar 2001

344. Interpellation von Luzi Rüegg betreffend Tempo-30-Zonen, Signalisation. Am 30. August 2000 reichte Gemeinderat Luzi Rüegg (SVP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/416 ein:

Bis Ende 2000 sollen auf Stadtgebiet alle Tempo-30-Zonen eingeführt sein.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ist die Vortrittsregelung bei Verzweigungen in der Tempo-30-Zone 8048 geregelt, wo verschiedene Strassen über ein Trottoir in die Eugen-Huber-Strasse einmünden, bei denen laut Art. 2/15 VRV kein Vortrittsrecht besteht.
2. Warum sind, entgegen den Versprechungen des TED/PD, in der oben-erwähnten Strasse anstelle von sanften Massnahmen sehr hohe Kissen und Schwellen aufgepflästert worden?
3. Weshalb hat die Stadt Zürich beim ASTRA nicht um eine Ausnahmegewilligung für diejenigen, in Zürich im Zusammenhang mit Tempo-30-Zonen verwendeten Signale nachgesucht, die nicht in der Signalisationsverordnung aufgeführt sind, obwohl die Signalisationsverordnung in § 101 ausdrücklich vorschreibt, dass es für die Verwendung von solchen nicht in der Verordnung erwähnten Signale einer Ausnahmegewilligung des ASTRA bedarf?
4. Aus welchen Gründen werden die weissen Ringe neuerdings noch weiss ausgemalt (sehr gefährlich für Velo- und Motorradfahrer, besonders bei nasser Strasse)?
5. Weshalb sind in den Tempo-30-Zonen Fussgängerfurten eingeführt worden?
6. Plant die Stadt Zürich in den Tempo-30-Zonen noch weitere Versuche mit immer wieder verschiedenen Aufpflasterungen, Bemalungen, Fussgängerfurten usw., die alle nicht den Bestimmungen der Signalisationsverordnung entsprechen?

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

Zu Frage 1: In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich «Innerorts Rechtsvortritt». Das heisst, dass auf Strassenverzweigungen, bei denen der Verkehr weder durch ein Signal noch durch die Polizei geregelt wird, das von rechts kommende Fahrzeug vortrittsberechtigt ist. Keinen Vortritt hat jedoch – und dies trifft denn auch auf die vom Interpellanten angesprochene Situation an der Eugen-Huber-Strasse zu – wer aus Ausfahrten, Plätzen, Radwegen und namentlich über ein Trottoir auf eine Strasse fährt. Dies entspricht Art. 15 Abs. 3 der Verkehrsregelnverordnung. Darüber wurde bei der Einführung der Tempo-30-Zonen mittels Plakaten, Broschüren und an Veranstaltungen immer wieder orientiert. Der Stadtrat legt aber starkes Gewicht darauf, dass die Vortrittsfrage auch weiterhin Thema ständiger Information bleibt.

Zu Frage 2: Die Zone «Eugen Huber» wurde am 17. April 2000 nach der im September 1999 vorgestellten «Neuen Strategie für Tempo 30» eingeführt. Die vom Interpellanten erwähnten Kissen entsprechen den aktuellen Richtlinien (Tempo-30-Koffer). Nach diesen

Richtlinien haben so genannte weiche Massnahmen wie markierte Rosetten, optische Bremsen und Fussgängerfurten Priorität. Auch Kissen gehören grundsätzlich noch zu den weichen Massnahmen. Sie werden dort, wo spezielle Gegebenheiten – z. B. lange, breite und übersichtliche Quartierstrassen, die fast den Charakter einer Sammelstrasse annehmen – vorherrschen, angewendet. So verhält es sich auch im Falle der Eugen-Huber-Strasse.

Zu Frage 3: Der Interpellant stellt richtig fest, dass die Anwendung neuer bzw. besonderer Signale einer Ausnahmegewilligung des Bundes (ASTRA) bedarf. Der Bund ist aber auch darauf angewiesen, dass in den Städten derartige Versuche gemacht werden können, um die Wirksamkeit der verschiedenen Massnahmen zu kennen, bevor legifert wird.

Neu sind bestimmte Markierungen, die als optische Geschwindigkeitsgrenzen dienen und sich in unseren Nachbarländern wie auch in Skandinavien seit Jahren bewährt haben und auch in andern Schweizer Städten (z.B. Winterthur) mit bisher gutem Erfolg erprobt werden. Die Projektleitung für die neue Tempo-30-Strategie hat ganz besonders darauf geachtet, dass bei der Anwendung der neuen Markierungsanordnungen nur Elemente und Farben zur Anwendung kommen, welche die Signalisationsverordnung vorsieht. So bestehen die «Optischen Bremsen» aus weissen Balken in logarithmischer Anordnung und die «Markierungsrondellen» aus weissen Würfeln (gekrümmte Würfellinie) mit weiss geschlammter Zentrumsfläche. Die «Fussgängerfurten» benutzen die gleichen Elemente wie die «Rondellen», jedoch in anderer Anordnung.

Das ASTRA ist über diese Bemühungen im Bild. In Anbetracht dessen, dass diese Instanz selbst neue Markierungsmassnahmen im Rahmen von Tempo 30 für notwendig hält und daher ein Projekt «Besondere Markierungen auf der Fahrbahn» an Hand genommen und dabei auch von den konkreten Lösungsvorschlägen der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Kenntnis genommen hat, in Anbetracht auch des zeitlich gedrängten Programmes für die flächendeckende Einführung von Tempo 30, das sich die Stadt Zürich gegeben hat, erschien es vertretbar, mit den Arbeiten zügig voranzuschreiten, ohne die entsprechenden Markierungsmassnahmen formell sanktionieren zu lassen. Der Stadtrat vertritt den Standpunkt, dass für einmal das Interesse an der Sache dem formaljuristischen Aspekt vorgehen durfte.

Zu Frage 4: Der Stadtrat kann die Befürchtungen des Interpellanten nicht teilen. Die so genannte (weisse) Schlammung ist Bestandteil des Einsatzkonzeptes. Zutreffend ist, dass die Schlammung der Rondellen der so genannten Würfelmarkierung hinterherhinkt. Grund dafür sind Kapazitätsengpässe für dieses aufwändige Verfahren.

Die weisse Kontrastfläche soll gerade die visuelle Aufmerksamkeit der Strassenbenützer erhöhen und eine Gefahrenquelle besonders kennzeichnen. Der weissen Schlammung wird im Übrigen ein Granulat beigemischt, durch welches sie die Griffbarkeit eines normalen Asphaltbelages erhält. Nach den Angaben des Herstellers und aufgrund externer Laboruntersuchungen erfüllt die Beschichtung in Bezug auf die Griffbarkeit denn auch durchaus die Anforderungen der einschlägigen Norm SN 640 511 b.

Zu Frage 5: Die auf Tempo 30 reduzierte Geschwindigkeit erlaubt es, die Trennwirkung der Quartierstrassen zu mildern oder gar aufzuheben. Insbesondere Kindern soll es möglich sein bzw. möglich werden, Querbeziehungen über die Strasse hinweg zu ihren Spielkameradinnen/-kameraden zu knüpfen. Dies soll durch die angesprochenen Fussgängerfurten noch erleichtert werden. Auch wenn solche Furten keinen rechtsverbindlichen Charakter (wie etwa die Zebrastreifen) haben, sollen sie doch den Zufussgehenden eine wirksame Orientierungshilfe sein und ihnen aufzeigen, wo sich die Strasse idealerweise überqueren lässt. Auf die Fahrzeuglenkenden sollen solche Furten als (zusätzliche) optische Bremsen wirken und sie daran erinnern, dass sie sich in einem Wohngebiet befinden und dass «Partnerschaft im Verkehr» voraussetzt, dass man gegenseitig zur Rücksichtnahme verpflichtet ist, wobei der Stärkere gegenüber dem Schwächeren die Hauptverantwortung zu tragen hat.

Zu Frage 6: Weitere Versuche mit abermals neuen Massnahmen sind nicht vorgesehen. Es war denn auch vielmehr der Sinn und Zweck der «Neuen Strategie», die nun als vernünftig und wirksam erkannten Massnahmen möglichst rasch, flächendeckend und mit vertretbarem Kostenaufwand umzusetzen, damit in den entsprechenden Wohnquartieren die angestrebte Verkehrssicherheit und auch die nötige Rechtssicherheit gewährleistet ist.

Der Stadtrat darf mit Genugtuung feststellen, dass auf dieses Ziel hin schon viel erreicht wurde. Er ist sich aber auch darüber klar, dass noch ein gerüttelt Mass an Arbeit und insbesondere Informationsarbeit ansteht.

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber