

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

vom 16. Mai 2012

---

**628. Dringliche Schriftliche Anfrage von Dr. Urs Egger und 37 Mitunterzeichnenden betreffend Aufbauten zur Abgrenzung der Parkplatzmarkierungen an Strassenabschnitten in der Blauen Zone.** Am 28. März 2012 reichten Gemeinderat Dr. Urs Egger (FDP) und 37 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/137, ein:

Seit einiger Zeit fallen an verschiedenen Strassenabschnitten mit blauen Zonen Aufbauten zur Abgrenzung der Parkplatzmarkierung auf (z. B. Sonnenbergstrasse). Diese Aufpflästerungen mit Pfosten dienen wohl kaum der Verkehrssicherheit, da anzunehmen ist, dass Automobilisten die dort parkierten Autos erkennen und nicht in diese hineinfahren.

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

1. Gestützt auf welche Rechtsgrundlage wurden diese Aufpflästerungen mit Pfosten erstellt?
2. Was soll mit diesen Aufbauten bezweckt werden?
3. An welchen Strassen wurden bisher solche Aufpflästerungen angebracht?
4. Ist es geplant, diese Aufpflästerungen flächendeckend in der Stadt Zürich einzusetzen?
5. Was kostet eine solche Aufpflästerung mit Pfosten?
6. Werden diese Kosten in die Berechnung der Parkplatznutzung neuerdings einbezogen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Vorabbemerkungen**

Mit der Realisierung neuer Wohnhäuser wurde im Jahr 2006 der oberste Abschnitt der Sonnenbergstrasse (Abschnitt Aurora- bis Kurhausstrasse) in die Tempo-30-Zone Adlisberg/Sonnenberg integriert. Die Geschwindigkeitsmessungen im Jahr 2008 zeigten, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit markant überschritten wurde – trotz zusätzlich angebrachter Markierungen «Zone 30». Die blauen Zonenparkfelder auf der Fahrbahn hatten keine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung, weil sie nur wenig belegt waren. Anwohnende reklamierten die zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. Zur Verkehrsberuhigung wurden im Jahr 2009 Parkplätze mit einer Parkdauer bis maximal 15 Stunden ausgeschrieben (entsprechend der Degenriedstrasse). Sie sollten öfter belegt sein und damit eine positive Wirkung auf die Fahrgeschwindigkeit haben. Dagegen sind fünf Einsprachen eingegangen. Darauf wurde die geplante Anzahl der Langzeitparkflächen im Konzept reduziert und mit Belagskissen ergänzt. Auch die reduzierte Anzahl Langzeitparkflächen konnte aufgrund von Einsprachen nicht umgesetzt werden. Anstelle der Langzeitparkflächen wurden blaue Zonenparkplätze markiert. Damit diese auch unbesetzt eine verkehrsberuhigende Wirkung haben, sind sie mit Parkplatzsicherungen abgeschlossen.

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

**Zu Frage 1:** Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

**Zu Frage 2:** Mit diesen Aufbauten soll eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten auf die

signalisierte Höchstgeschwindigkeit bezweckt werden.

**Zu Frage 3:** Mit der Einführung von Tempo 30 in der Stadt Zürich wurden an diversen Strassen Parkplatzsicherungen als Provisorien mit Betonsteinen (Proviblock) versetzt. Bei einer Erneuerung der Strassen wird auf die provisorischen Elemente verzichtet, und ihre Anzahl konnte in den letzten Jahren kontinuierlich reduziert werden. Es sind keine weiteren Strassen mit Parkplatzsicherungen wie an der Sonnenbergstrasse (geklebte Randsteine) bekannt.

**Zu Frage 4:** Nein, es ist kein flächendeckender Einsatz in der Stadt Zürich geplant.

**Zu Frage 5:** Ein Element zur Parkplatzsicherung mit Pfosten kostet Fr. 1500.– (einschliesslich Material, Lieferung und Versetzen).

**Zu Frage 6:** Nein, diese Kosten werden nicht in die Berechnung der Parkplatznutzung einbezogen.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin  
**Dr. Claudia Cuche-Curti**