

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 29. Februar 2012

234. Dringliche Schriftliche Anfrage von Cäcilia Hänni-Etter und Markus Hungerbühler und 50 Mitunterzeichnenden betreffend Sperrung der Haldenstrasse, Hintergründe zur Anordnung der verkehrlichen Massnahmen. Am 25. Januar 2012 reichten Gemeinderätin Cäcilia Hänni-Etter (FDP), Gemeinderat Markus Hungerbühler (CVP) und 50 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/33, ein:

Im Kreis 3 hat das Tiefbauamt eine versuchsweise Sperrung der Haldenstrasse für fünf Monate angeordnet. Im Jahr 2000 wurde auf der Haldenstrasse Zone 30 eingeführt. Im Jahr 2009 versuchte man mit einem Rechtsabbiegeverbot bei der Uetlibergstrasse den Verkehr auf dieser Strasse zu vermindern. Dieses wurde jedoch nur schlecht befolgt. Nach der Eröffnung der Westumfahrung und der baulichen Umsetzung der flankierenden Massnahmen hat sich das Verkehrsaufkommen an der Haldenstrasse bereits vor der Sperrung erheblich verringert. Trotzdem wird die Schliessung auf der Website der Stadtverwaltung mit der Sicherheit der Schulkinder und der Verkehrsbelästigung für die Anwohner begründet.

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

1. Wie viele und welche Art von Unfällen haben sich seit der Einführung von Tempo 30 an der Haldenstrasse ereignet, bei denen die Unfallursache auf ein Auto zurückzuführen war?
2. Wie viele Motorfahrzeuge befuhren die Haldenstrasse täglich, nachdem die Umbauarbeiten rund um die Schmiede abgeschlossen waren, aber bevor die Sperrung erfolgte?
3. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass eine auf Tempo 30 beruhigte und mit Trottoir, Fussgängerstreifen und Stoppsignal versehene Strasse für Schulkinder eine unangemessene Wegstrecke darstellen? Falls dem so ist, ist in Zukunft bei anderen Tempo 30 Strassen, die von Kindern genutzt werden, mit ähnlichen Schliessungsmassnahmen zu rechnen?
4. Tempo 30 wird von einigen Vertretern der Stadtrates als geeignetes Mittel zur Lärmreduktion propagiert. Ausser den täglichen 2-3 Stunden Berufsverkehr wird die Haldenstrasse nur gelegentlich befahren. Weshalb reicht die Tempo 30 Reduktion unter diesen Umständen zur Lärmeindämmung hier nicht aus?
5. In den nächsten paar Jahren sind im Kreis 3 zahlreiche Strassenbaustellen geplant, die eine erneute erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrsnetzes für alle Teilnehmenden bedeuten. Erachtet der Stadtrat mit Blick auf die Gesamtbevölkerung und die Unternehmenden im Kreis 3 eine Schliessung der Haldenstrasse unter diesen Umständen als zweckmässig?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Haldenstrasse ist eine Quartierstrasse mit einem Tempo-30-Regime, die als «Schleichweg» für die Umfahrung des Manesseplatzes und der Schmiede Wiedikon (Verbindung zwischen der Gut- und der Birmensdorferstrasse mit der Autobahn) missbraucht wird und daher einen hohen Anteil an quartierfremdem Durchgangsverkehr aufweist.

Von Seiten der Bevölkerung und der Politik sind wiederholt Forderungen betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen gestellt worden. Nachdem 1978 und 1985 die Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen scheiterte und auch das 2000 eingeführte Tempo-30-Regime nicht die gewünschte Wirkung zeigte, beauftragte der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements 2007 das Tiefbauamt mit der erneuten Untersuchung von Massnahmen. Nachdem die Abbiegevorschriften – wie in der Anfrage erwähnt – nicht die erwünschten Resultate lieferten, wurde im Anschluss an zwei Veranstaltungen im Quartier entschieden, eine temporäre Sperre als Versuchsanordnung für die Dauer von fünf Monaten (Oktober 2011 bis Februar 2012) einzuführen. Während der Versuchsanordnung wurden an verschiedenen Orten Verkehrserhebungen durchgeführt, um objektive Zahlen der Auswir-

kungen der Sperrungen zu erhalten. Diese Erhebungen werden nun ausgewertet. Anhand der Resultate wird das weitere Vorgehen bestimmt.

Eine Verkehrsberuhigung an der Haldenstrasse beruht auf folgenden Grundlagen:

1. Hohe Verkehrsbelastungen in einer Quartierstrasse mit grossem Anteil an Durchgangsverkehr; dies widerspricht der Festsetzung im kommunalen Richtplan sowie verschiedenen Grundsätzen aus der Mobilitätsstrategie (insbesondere Teilstrategie Quartierstrassen und Teilstrategie Hauptstrassen);
2. Immissionsgrenzwert-Überschreitungen in gewissen Abschnitten (die Stadt ist zur Lärmreduzierung verpflichtet);
3. Forderungen von Seiten der Bevölkerung und der Politik nach Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

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

Zu Frage 1: Die Dienstabteilung Verkehr hat seit dem 1. Januar 2003 auf der Haldenstrasse, im Abschnitt Uetliberg- bis Birmensdorferstrasse, 33 Unfälle registriert (vor dem 1. Januar 2003 liegen keine Unfalldaten mehr vor, obwohl Tempo 30 schon am 29. Juni 2000 eingeführt worden ist). Bei den erwähnten Unfällen handelt es sich um:

- 13 Parkierunfälle
- 4 Fahrunfälle
- 5 Auffahrunfälle
- 1 Abbiegeunfall
- 6 Frontalunfälle
- 2 Fussgängerunfälle

Zu Frage 2: An der Haldenstrasse wurden von Montag, 5. September, bis Mittwoch, 7. September 2011, Verkehrserhebungen durchgeführt. Durchschnittlich befuhren täglich 3478 Personen- und Lieferwagen, 130 Lastwagen und 589 Velos und Motorfahräder die Haldenstrasse.

Zu Frage 3: Der Stadtrat ist der Ansicht, dass eine auf Tempo 30 beruhigte und mit Trottoir sowie durch Fussgängerstreifen geschützten Schulübergängen versehene Strasse für Schulkinder eine angemessene Wegstrecke darstellt. Die Gefährdung der Kinder sowie aller Zufussgehenden an der Haldenstrasse erfolgt durch das für eine Quartierstrasse trotz Tempo-30-Regime hohe Verkehrsaufkommen und das aggressive Fahrverhalten im Verkehr zu Spitzenstunden. Zudem verfügt die Haldenstrasse nur einseitig über einen Gehweg.

Zu Frage 4: Eine Reduktion des Tempo-Regimes von Tempo 50 auf Tempo 30 bewirkt im Schnitt eine Lärmreduktion von rund 3 Dezibel. Der betroffene Abschnitt der Haldenstrasse befindet sich in der Empfindlichkeitsstufe ES II. Gemäss Strassenlärmkataster (Geoserver, Stand 31. Dezember 2010) ist der Immissionsgrenzwert in der Haldenstrasse im Abschnitt zwischen Haus Nr. 75 und der Bühelstrasse auch nach der Einführung des Tempo-30-Regimes im Jahr 2000 weiterhin überschritten.

Zu Frage 5: Der Entscheid, ob an der Haldenstrasse tatsächlich eine Verkehrsberuhigung in Form einer temporären Sperre eingeführt werden soll, wird erst anhand der Auswertungen der Versuchsanordnung bestimmt werden können. Sollte an der Haldenstrasse tatsächlich eine temporäre Sperrung eingeführt werden, so wird der Stadtrat den Zeitpunkt der Einführung auf die geplanten und bereits in Ausführung bestehenden Baustellen abstimmen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Ralph Kühne