

Wetzikon, Grosser Gemeinderat

MOTION

Tempo 30 in allen Wohnquartieren von Wetzikon

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Gemeinderat vor dem Jahresende 2015 ein Konzept zur Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon und einen Kostenvoranschlag vorzulegen.

Begründung:

1. Der Zürcher Oberländer vom 20.09.2013 berichtete, dass der Stadtrat (damals: Gemeinderat) dies selber zu tun gedenkt. Auf der Titelseite ist unter dem Titel „Tempo 30 für ganz Wetzikon“ nämlich zu lesen: „Der Gemeinderat (heute: Stadtrat) empfiehlt die Initiative von Robert Widmer (zur Einführung von Tempo 30 in Robenhausen) zur Annahme, allerdings ohne Enthusiasmus. Die schrittweise Einführung Quartier für Quartier ist nicht in seinem Sinn. Die Behörde hat grössere Pläne: Sie will Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren einführen, wie Planungsvorstand Ruedi Rüfenacht sagt.“

Und auf die Nachfrage des ZO (im Interview, Seite 3 derselben Ausgabe des ZO), ob die Wetziker Exekutive die Einführung von Tempo 30 tatsächlich auf dem ganzen Stadtgebiet plant, erläutert der heutige Stadtpräsident Ruedi Rüfenacht: „Ja, das ist ein Ziel, das wir uns für die nächste Legislaturperiode (2014-2018) gesetzt haben. Natürlich unter der Voraussetzung, dass der neue Stadtrat personell dem Gemeinderat entspricht. ... Nun ist es Zeit für einen neuen Anlauf. Wir glauben, dass sich das Bewusstsein seither (seit dem Urnenentscheid von 2004) verändert hat. Der Verkehr und damit der Leidensdruck in den Quartieren hat zugenommen. Gleichzeitig ist Tempo 30 nach meinen Eindrücken nicht mehr das Reizwort, das es einst war.“ (Alle Zitate aus dem ZO vom 20.09.2013; entsprechende Zitate sind zu finden im ZO online vom 20.09.2013)

2. Weil es gemäss den Aussagen des Stadtpräsidenten Ruedi Rüfenacht „Zeit für einen neuen Anlauf ist“ und „der Leidensdruck in den Quartieren zugenommen hat“, soll der Stadtrat das Vorhaben unverzüglich angehen - auch wenn die vom Stadtpräsidenten genannte Voraussetzung der „personellen Entsprechung“ nicht erfüllt ist, denn bei Tempo 30 sollte es eigentlich nicht um die personelle Zusammensetzung des Stadtrats gehen. Die wichtigste und einzig notwendige Voraussetzung besteht unserer Meinung nach darin, dass „sich das Bewusstsein (der Bevölkerung) verändert hat (seit 2004)“ gegenüber Tempo 30, was ja auch den „Eindrücken“ des Stadtpräsidenten entspricht.

3. Wie Beispiele in anderen Gemeinden zeigen, kann Tempo 30 tatsächlich Verkehr (auch Schleichverkehr) fernhalten von den Wohnquartieren.

4. Wenn Tempo 30 nur in einem Teil der Wohnquartiere eingeführt würde, hätte das mehrere Nachteile, wie deutlich höhere Kosten, eine Ungleichbehandlung der Wohnquartiere und Aussenwachen sowie nicht steuerbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss des gesamten Stadtgebiets.

5. Erfahrungen aus schweizweit über 600 Gemeinden belegen, dass bei Tempo 30 die Anzahl und Schwere von Unfällen abnimmt und sich langsamere Verkehrsteilnehmer – wie Schulkinder, ältere Personen und Velofahrer – deutlich sicherer fühlen.

Das Konzept (Einführung von Tempo 30 in allen Wohn- und Schulquartieren von Wetzikon) soll folgende Punkte berücksichtigen:

1. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt Tempo 50 und auf siedlungsorientierten Strassen in Wohnquartieren sowie in Aussenwachten und in der Nähe von Schulhäusern und Kindergärten gilt Tempo 30.

2. Die Umsetzung des Konzepts erfolgt möglichst kostengünstig und beinhaltet ausschliesslich die zwingend notwendigen baulichen Massnahmen zur Erreichung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben. Bei der Realisierung soll der Schwerpunkt möglichst auf Signalisationsmassnahmen liegen, statt auf festen Verbauungen. Eine solche kostengünstige Lösung hat beispielsweise Illnau-Effretikon umgesetzt: Gemäss dem Konzeptplan der Suter / von Känel / Wild AG (Beilage) kosten die 23 Tempo 30-Zonen auf insgesamt 300 ha mit insgesamt 35 km Strasse ca. Fr. 610'000.- (bis zur Fertigstellung werden sie auf ca. Fr. 830'000.- zu stehen kommen, ergab eine kürzliche telefonische Nachfrage).

3. Die günstigen Massnahmen werden zu Beginn ausgeführt; weniger günstige, jedoch zwingend notwendige, bauliche Massnahmen können etappenweise und in Koordination mit notwendigen, geplanten Strassenunterhaltsarbeiten ausgeführt werden. Eine Abstimmung zwischen den weniger günstigen baulichen Massnahmen und notwendigen baulichen Unterhaltsarbeiten ermöglicht eine deutliche Senkung der Kosten.

4. Da Konzepte von Planungsbüros erfahrungsgemäss eher grosszügig ausfallen, soll das Konzept frühzeitig mit der Kantonspolizei besprochen und überarbeitet werden mit dem Ziel, die baulichen Massnahmen so weit wie möglich zu redimensionieren. Eine enge Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei ermöglicht ebenfalls eine Senkung der Kosten.

5. Im Kostenvoranschlag sind die voraussichtlichen Kosten getrennt aufgeführt: für die Planung, für die Bauleitung, für die baulichen Massnahmen, für die Signalisation und für die Markierung.

Andreas Erdin (Grünliberale)

Esther Schlatter (Grünliberale)

Raphael Zarth (Grünliberale)

eingereicht am 1. August 2014