



19-250 B3.5.2
Schriftliche Anfrage Daniel Burkhardt (SVP) "Tempo 30 im Stadtzentrum"
GR Geschäft Nr. 96/2019 / Beantwortung

Ausgangslage

Am 26. Juni 2019 ist eine schriftliche Anfrage von Daniel Burkhardt betreffend „Tempo 30 im Stadtzentrum“ eingegangen:

"Tempo 30 im Stadtzentrum"

Sehr geehrter Herr Ratspräsident

Gemäss Protokoll vom 26. März 2019 zum Verkehrskonzept Stadtzentrum, plant der Stadtrat die Einführung einer 30er Zone im gesamten Stadtzentrum. Betroffen sind vorerst die Bahnhofstrasse, die Adlerstrasse, die Unterdorfstrasse, die Wallisellenstrasse, die Grundstrasse, die Neuhofstrasse, die Bettlistrasse und die Strehlgasse. Der Bedarf an Massnahmen zur Einführung der 30er Zonen definiert sich durch die aktuell gefahrenen Geschwindigkeiten. Sie werden durch das Messen von mindestens 100 Fahrzeugen an den 3 schnellstbefahrenen Stellen pro Zone ermittelt. Nur unbeeinflusste Fahrzeuge dürfen gemessen werden, also keine solchen in Kolonnen, keine abbiegenden Fahrzeuge, keine Radfahrer. Die Erhebung erfolgt verdeckt.

Aufgrund dieser Messungen wird die Grösse V85 ermittelt. Anzahl und Ausprägung der baulichen Verkehrsberuhigungselemente sind wie folgt festgelegt:

- *V85 % < 35 km/h: keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig;*
- *V85 % = 35–45 km/h: Markierungen gemäss SN 640 851 prüfen. Bei hohem Parkdruck werden Felder versetzt markiert, in der Regel baulich abgesichert und die Gestaltungselemente angepasst (beispielsweise Eingangstor weiter in den Strassenraum hineinversetzt);*
- *V85 % > 45 km/h: oben aufgeführte Massnahmen sowie weitere bauliche Verkehrsberuhigungselemente.*

Mögliche Massnahmen gemäss SN 640 851 sind:

- *Versetzte Parkfelder;*
- *Markierung "Rechtsvortritt" zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse;*
- *Markierung "Kinder";*
- *Verdeutlichung der Höchstgeschwindigkeit Tempo-30 mittels Bodenmarkierung;*
- *Vertikal- und Horizontalversätze;*
- *Seitliche Einengungen.*

Des Weiteren heisst es in der SN 640 851:

In den meisten Fällen kann das angestrebte Ziel – insbesondere das vorgegebene Geschwindigkeitsniveau – nicht allein durch das Anbringen von Signalen erreicht werden. Als wirksam erweisen sich in diesem Fall flankierende Massnahmen. Das Ausmass solcher zusätzlich vorzunehmenden Korrekturen kann nach den bei Tempo-30- und Begegnungszonen vorgesehenen Nachkontrollen schrittweise erkannt und festgelegt werden.

Ein Jahr nach der Umsetzung der Tempo-30-Zonen überprüft die Kantonspolizei das Erreichen der formulierten Ziele und erhebt V85 selber. Wird der Richtwert von 38 km/h überschritten, sind weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu treffen.



Dazu habe ich folgende Fragen:

- *Was für bauliche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, wenn V85 nicht erreicht wird?*
- *Ist der Stadtrat bereit, die 30er Zone wieder aufzuheben, wenn weitere bauliche Massnahmen verordnet werden?*
- *Wie gedenkt der Stadtrat, den Verkehrsfluss im Stadtzentrum durch die Einführung von Tempo 30 positiv zu beeinflussen?"*

Erwägungen

Der Stadtrat hat schriftliche Anfragen gestützt auf Art. 53 der Geschäftsordnung des Gemeinderates Dübendorf innert zwei Monaten nach der Zustellung, d.h. im vorliegenden Fall bis spätestens 26. August 2019, schriftlich zu beantworten.

Beschluss

Die schriftliche Anfrage von Daniel Burkhardt wird wie folgt beantwortet:

Allgemein

Die Verkehrssituation im Stadtzentrum – insbesondere am Bahnhof Dübendorf – ist schon seit vielen Jahren immer wieder ein Thema in der politischen Diskussion und war auch erst kürzlich wieder Gegenstand eines politischen Vorstosses (Postulat Thomas Maier betreffend "Verkehrssituation beim Bahnhof Dübendorf", Beantwortung mit SRB 18-194 vom 14. Juni 2018). Der Stadtrat hat aufgrund der Komplexität und der Relevanz der Fragestellung mit SRB 18-54 vom 1. März 2018 ein umfangreiches "Verkehrskonzept Stadtzentrum" in Auftrag gegeben. Wie dem SRB 19-86 vom 26. März 2019 zu entnehmen ist, hat sich der Verkehrsausschuss und der Stadtrat entsprechend intensiv mit der Frage möglicher Verbesserungen auseinandergesetzt. Insgesamt wurden 20 Szenarien getestet und anhand der gesetzten Ziele und den entsprechenden Kriterien vergleichend bewertet. Auf Grundlage dieser Ergebnisse hat der Stadtrat sich an seiner Sitzung vom 26. März 2019 dafür ausgesprochen, im Stadtzentrum eine Tempo 30-Zone einzurichten. Die Einführung eines Tempo 30-Regimes hat neben der angestrebten Verkehrsumlagerung im Stadtzentrum zahlreiche Vorteile: das neue Verkehrsregime führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, einem stetigen Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie einer Reduktion der Lärmbelastung. Die vorgesehene Variante hat insbesondere auch den Vorteil, dass schnell und unkompliziert eine Lösung getroffen werden kann, welche mit wenig Aufwand umgesetzt werden kann, dass keine negativen Präjudizien für die Zukunft geschaffen werden und die Kompatibilität mit den übrigen Planungen gegeben ist. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass die Erreichbarkeit des Zentrums und damit des Gewerbes in diesem Bereich nicht verändert wird, weil auf Sperrungen oder Einbahnsysteme verzichtet wird. Damit werden auch keine zwingenden Umwegfahrten provoziert.

Frage 1: Was für bauliche Massnahmen sieht der Stadtrat vor, wenn V85 nicht erreicht wird?

Die baulichen Massnahmen sind für die Umsetzung geringfügig und die Kosten dafür beschränken sich vorwiegend auf die Signalisierung. Der Stadtrat geht nach aktuellem Planungsstand davon aus, dass – ausser bei den Eingangstoren mit der Signalisierung – keine Verkehrsverengungen (seitliche Einengungen) oder Aufpflasterungen (Vertikal- und Horizontalversätze) erforderlich sein sollten.



Frage 2: Ist der Stadtrat bereit, die 30er Zone wieder aufzuheben, wenn weitere bauliche Massnahmen verordnet werden?

Nein. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass die Tempo 30-Zone mit einem Minimum an baulichen Massnahmen umgesetzt werden kann. Sind aus Sicherheitsgründen Massnahmen zwingend erforderlich, kann darauf nicht verzichtet werden.

Frage 3: Wie gedenkt der Stadtrat, den Verkehrsfluss im Stadtzentrum durch die Einführung von Tempo 30 positiv zu beeinflussen?

Erfahrungsgemäss führt die Einführung einer Tempo 30-Zone zu einem reduzierten Geschwindigkeitsniveau, sodass einerseits die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Bus, Auto, Velo, Fussgänger) reduziert werden, andererseits aber auch weniger starke Beschleunigungs- und Abbremsmanöver erforderlich sind. Dies führt zur gewünschten Verbesserung des Verkehrsflusses.

Mitteilung durch Protokollauszug

- Daniel Burkhardt, Nelkenstrasse 7, 8600 Dübendorf
- Gemeinderatssekretariat – z.H. des Gemeinderates zur Kenntnisnahme
- Stabsstelle Stadtplanung (alle)
- Akten

Stadtrat Dübendorf

André Ingold
Stadtpräsident

Martin Kunz
Stadtschreiber