



Protokollauszug
23. Sitzung vom 2. Dezember 2020

270/2020 33.03.032 Postulat von Beat Kilchenmann betreffend "Sicherheit und Beruhigung Freiestrasse" Antrag auf Abschreibung

1. Postulat

Am 3. Februar 2020 ist das folgende Postulat von Gemeindeparlamentarier Beat Kilchenmann und 10 Mitunterzeichnenden eingegangen und am 9. März 2020 vom Gemeindeparlament an den Stadtrat überwiesen worden.

"Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Verkehrssituation an der Freiestrasse, insbesondere zwischen Obere Bach- und Nassackerstrasse, möglichst schnell verbessert werden kann.

Begründung

Seitdem der Kreisverkehrsplatz im Zentrum dem Verkehr übergeben wurde, leiden diverse Quartiere mindestens zwei Mal täglich massiv unter der grossen Verkehrszunahme. Das Zentrum vermag den Verkehr nicht mehr zu schlucken. Besonders schlimm, an gewissen Orten ist dadurch die Sicherheit nicht mehr gewährleistet. So zum Beispiel an der Freiestrasse, zwischen Obere Bach- und Nassackerstrasse. Die vor einigen Jahren umgesetzte Verkehrsberuhigung mit den versetzt platzierten Parkfeldern, gepaart mit der Unübersichtlichkeit im Bereich der Kreuzung Freie-/Nassackerstrasse führt bei grossem Verkehrsaufkommen dazu, dass sich Motorfahrzeugführer zu teils waghalsigen und gefährlichen Fahrmanövern verleiten lassen. Das südliche Trottoir wird als erweiterte Fahrbahn genutzt, teils mit unverminderter Geschwindigkeit fahrend, teils als Stauraum, stehend. Beinahe-Zusammenstösse mit Trottoirbenützern sind an der Tagesordnung. Diese Situation gilt es möglichst schnell zu entschärfen."

2. Bericht an das Gemeindeparlament

Die vom Postulant erwähnten Fahrmanöver, soweit sie tatsächlich stattfinden, sind nicht nur waghalsig und gefährlich, sondern auch illegal. Es ist verboten, das Trottoir als erweiterte Fahrbahn zu benutzen, weder fahrend noch im Stau stehend. Bei einem Augenschein zu Hauptverkehrszeiten konnte allerdings kein derartiges Verhalten von Verkehrsteilnehmenden festgestellt werden.

2.1 Messungen und Fakten zur Verkehrssituation an der Freiestrasse

Es liegen folgende Messungen der Durchfahrten an der Freiestrasse 33 vor:

| | |
|------------------------------------|---|
| 25. März bis 15. April 2020 | 28'292 Durchfahrten und 102 Übertretungen |
| 15. Mai bis 5. Juni 2019 | 45'805 Durchfahrten und 184 Übertretungen |
| 21. September bis 12. Oktober 2016 | 40'265 Durchfahrten und 207 Übertretungen |

2018 und 2017 fanden an der Freiestrasse keine Messungen statt.

Die Zunahme zwischen 2016 und 2019 beträgt somit rund 13 %, bei einer gleichzeitigen Abnahme der festgestellten Übertretungen um 11 %. Sämtliche Übertretungen lagen im Ordnungsbussenbereich. Dies bedeutet, dass die Verkehrsberuhigungsmassnahmen die beabsichtigte Wirkung zeigen. Die 2020er Zahlen sind wegen Corona tiefer und somit wenig aussagekräftig.

Im Zeitraum von Juli 2018–Juli 2020 kam es zu keinen nennenswerten Unfällen. Die Freiestrasse ist deshalb kein Unfallschwerpunkt.

2.2 Mögliche zusätzliche Massnahmen

Folgende Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit kommen aufgrund der Gegebenheiten grundsätzlich in Frage und wurden daher geprüft:

1. Trennung von Strasse und Trottoirs mittels Pylonen oder Ketten
2. Umwandlung der Freiestrasse in eine Sackgasse oder Einbahnstrasse
3. Begegnungszone in der Freiestrasse im Bereich Obere Bachstrasse bis zur Uitikonstrasse
4. Teilfahrverbot: Zufahrt nur für Anwohner und Zubringer.

Die Prüfung führte zu folgenden Ergebnissen:

- zu 1. An der Freiestrasse bestehen zahlreiche Ein- und Ausfahrten. Ketten können somit nicht durchgängig installiert werden. Ausserdem sind Ketten und Pylone ein Hindernis, das in speziellen Situationen auch kontraproduktiv wirken kann. So sind allfällige Notfall-Ausweichmanöver von Radfahrenden auf das Trottoir im Gegensatz zum Istzustand nicht mehr möglich. Schliesslich erschweren Ketten und Pylone die Räumung des Trottoirs im Winter. Aus all diesen Gründen steht der Stadtrat dem Kettenkonzept kritisch gegenüber.
- zu 2. Die Massnahme Sackgasse/Einbahnstrasse beeinträchtigt nicht nur die Durchfahrt an der Freiestrasse, sondern hat infolge der resultierenden Verkehrsverlagerungen auch Auswirkungen auf die Verkehrsfrequenzen in anderen Quartieren. Im vom Parlament verabschiedeten kommunalen Verkehrsrichtplan sind Überlegungen aus einer Gesamtschau über das ganze Stadtgebiet eingeflossen. Änderungen dürfen daher nicht nur mit dem Röhrenblick auf eine einzige Strasse beurteilt werden.

Unabhängig von den entfernteren Auswirkungen sind auch die möglichen Installationen vor Ort genau zu prüfen. Das Konzept Sackgasse mit einem festen Hindernis an deren Ende hätte zur Folge, dass Linienbusse, Polizei, Rettungsorganisationen etc. die Freiestrasse nicht mehr als Ausweichstrasse benutzen könnten, etwa wenn die Badenerstrasse gesperrt ist (z. B. in Folge Baustelle, Unfall). Ausserdem müsste am Ende der Sackgasse eine Wendemöglichkeit geschaffen werden. Um die Freiestrasse weiterhin als Ausweichstrasse nutzen zu können, könnte ein versenkbarer Poller installiert werden, was nicht nur den vorgenannten Nutzungen dienen würde, sondern z. B. auch der Kehrtafel die Durchfahrt ermöglichen könnte. Die Umsetzung mittels versenkbarer Poller wäre mit Kosten von ca. Fr. 30'000.00 verbunden und könnte innerhalb kurzer Zeitdauer realisiert werden. Die Problematik der Wendemöglichkeit besteht allerdings weiterhin. Ausserdem wäre zu untersuchen, inwiefern die Seitenstrassen (Nassacker- und Gartenstrasse) betroffen und eventuell ebenfalls als Sackgassen zu führen wären.

Gegenüber der Sackgasse hat das Konzept Einbahnstrasse den lokalen Vorteil, dass kein Wendepunkt geschaffen werden muss. Dem steht aber der gewichtige Nachteil gegenüber, dass Einbahnstrassen zu schnellerem Fahren verleiten, was der angestrebten Sicherheit zuwiderläuft. Ausserdem ist bei der Umstellung auf Einbahnverkehr mit grösseren Verkehrsverlagerungen selbst im weiteren Umfeld der Freiestrasse zu rechnen. Damit wird die oben angesprochene Problematik der notwendigen Einbettung ins Gesamtkonzept des Verkehrsrichtplans noch wichtiger.

Die Freiestrasse ist ein siedlungsorientierter Strassentyp resp. eine nicht klassierte Strasse und dient hauptsächlich dem Ziel- und Quellverkehr. Von einer Änderung des Verkehrsregimes sind somit in erster Linie die Anwohnenden der Freiestrasse betroffen. Sie müssten unter Umständen grössere Umwege für die An- und/oder Wegfahrt in Kauf nehmen. Ob dies von den Betroffenen akzeptiert würde, wurde im Rahmen dieses Postulats nicht abgeklärt.

Der Stadtrat erachtet die Umwandlung der Freiestrasse in eine Sackgasse oder in eine Einbahnstrasse ohne eine neue Gesamtbetrachtung des "Verkehrssystems Schlieren" im Moment als nicht zielführend.

- zu 3. In Begegnungszonen sind die Trottoirs aufgehoben, für den Strassenverkehr gilt Tempo 20 und zu Fuss Gehende haben generell Vortritt. Das Regime erhöht die Sicherheit insbesondere wegen des niedrigen Tempos. Damit dieses auch eingehalten wird, sind zwingend bauliche Massnahmen nötig, etwa mit Bäumen, Bepflanzungen, Sitzgelegenheiten oder der Anordnung der Parkplätze. Trotz dieser Hindernisse ist die Kapazität der Strasse für den Autoverkehr nicht eingeschränkt: Die Maximale Anzahl Autos, welche die Strasse zulässt, ist gleich hoch. Die Autos fahren zwar langsamer, können aber infolge der niedrigen Geschwindigkeit mit viel kürzerem Abstand aufeinander folgen, der Abstand zwischen zwei Fahrzeugen beträgt unverändert zwei Sekunden. Die verlangsamte Fahrt wird aber subjektiv als Einschränkung wahrgenommen und schreckt damit den Durchgangsverkehr ab.

Begegnungszonen sind angebracht, wenn der Fussverkehr relativ hohe Frequenzen aufweist. An der Freiestrasse ist dies allerdings eher nicht der Fall. Daher beurteilt der Stadtrat die Option Begegnungszone in der Freiestrasse zurzeit als nicht opportun.

- zu 4. Ein Teilfahrverbot kann sehr kostengünstig und rasch umgesetzt werden. Allerdings ist zu beachten, dass das Einhalten eines Verbots auch überprüft werden muss. Das dafür nötige Personal – in diesem Fall die Stadtpolizei Schlieren/Urdsorf – fehlt. Die Vorbehalte gegenüber dieser Variante sind eindeutig beim Vollzug der Kontrolle zu orten. Wenn diese nicht gewährleistet ist, sind Frustration, Ärger und Unverständnis bei den Anwohnerinnen und Anwohnern vorprogrammiert.

3. Schlussfolgerung

Der Kanton plant, den Verkehrsfluss der Bernstrasse mittels einer Unterführung bei der Kreuzung Engstringerstrasse/Bernstrasse zu erhöhen und dadurch eine Entlastung der Badenerstrasse herbeizuführen. Gelingt es, die Badenerstrasse zu entlasten, dann ist davon auszugehen, dass auch der Durchgangsverkehr der Freiestrasse abnimmt. Allerdings ist festzuhalten, dass die bauliche Massnahme an der Kreuzung Engstringerstrasse/Bernstrasse wohl erst in vier bis fünf Jahren umgesetzt wird. Dann sind auch eine Neuüberprüfung des Gesamtverkehrskonzepts für Schlieren sowie eventuell daraus resultierende Umstellungen der Strassensignalisationen geplant.

Zusammenfassend stellt der Stadtrat fest, dass eine rasche Verbesserung der Situation für Fussgängerinnen bzw. Fussgänger kurz- und mittelfristig nur mit erheblichen Einbussen der Freiheit der Autofahrenden realisierbar ist. Ausserdem sind in der Gesamtsicht die Auswirkungen auf allfällige Verkehrsverlagerungen nicht absehbar, insbesondere auch wegen der anstehenden Sanierung der Engstringerkreuzung und der dadurch erwarteten Verlagerung des Verkehrs. Der Stadtrat erachtet die aktuelle Situation als zumutbar und rät daher von einer sofortigen Veränderung ab. Es wird an die Eigenverantwortung der Autofahrer oder der Autofahrerinnen appelliert.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeindeparlament wird beantragt zu beschliessen:

Das Postulat von Beat Kilchenmann betreffend "Sicherheit und Beruhigung Freiestrasse" wird im Sinne von § 92 der Geschäftsordnung des Gemeindeparlaments als erledigt abgeschlossen.

2. Mitteilung an
 - Postulant
 - Gemeindeparlament
 - Abteilungsleiter Sicherheit und Gesundheit
 - Archiv

Status: öffentlich

Stadtrat Schlieren


Markus Bartschiger
Stadtpräsident


Janine Bron
Stadtschreiberin-Stv.