



Protokollauszug
13. Sitzung vom 1. Juli 2020

136/2020 04.03.20 Volksinitiativen "Bereich Bahnhof"
Vorlage Nr. 8/2020: Antrag des Stadtrats auf Beschluss der
Umsetzungsvorlagen zu Handen Urnenabstimmung

Referent des Stadtrats:

Stefano Kunz
Ressortvorsteher Bau und Planung

Weisung

1. Ausgangslage

Mit SRB 95 vom 14. August 2017 unterbreitete der Stadtrat dem Gemeindeparlament eine Vorlage zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Güterstrasse, im Abschnitt Grabenstrasse bis Güterstrasse 15. Mit Beschluss 219 vom 18. Dezember 2017 (Vorlage Nr. 11/2017) genehmigte das Gemeindeparlament den Antrag des Stadtrats mit einer erheblichen Änderung. Die Begegnungszone sollte verkürzt realisiert werden, nämlich lediglich auf dem Abschnitt östlich der Neuen Foserstrasse bis hin zur Grabenstrasse.

Am 17. April 2018 wurde die Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindeparlamentsbeschluss 42 vom 12. November 2018 (Vorlage 9/2018) für gültig erklärt wurde. Das Initiativbegehren entsprach dem am 14. August 2017 gestellten Antrag des Stadtrats und enthielt zusätzlich die Forderung, die Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse bis hin zur Ringstrasse zu verlängern. Am 29. Juni 2018 wurde die Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" eingereicht, welche mit Gemeindeparlamentsbeschluss 67 vom 8. April 2019 (Vorlage Nr. 2/2019) für gültig erklärt wurde. Beide Initiativen betreffen den selben Bereich und verfolgen ähnliche Ziele. Wesentlicher Unterschied ist das Tempo-Regime für den motorisierten Verkehr. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, während die zweite Initiative nach einer Tempo 30 Zone verlangt.

Der Stadtrat wurde mit Beschluss 67 vom 8. April 2019 vom Gemeindeparlament beauftragt, ausgehend von den beiden Initiativen, zwei gleichwertige Umsetzungsvorlagen auszuarbeiten und dem Gemeindeparlament Bericht und Antrag zu unterbreiten. Auf diese Weise sollte sichergestellt werden, dass die Stimmberechtigten die Möglichkeit erhalten, sich – sofern sie eine Verkehrsberuhigung wünschen – zwischen zwei unterschiedlichen Realisierungsmöglichkeiten zu entscheiden.

2. Umsetzungsvorlagen

Im Anschluss an den Beschluss des Gemeindeparlaments vom 8. April 2019 wurde ein Vorprojekt für eine Errichtung einer Tempo-30-Zone ausgearbeitet. Die Pläne konnten in enger Zusammenarbeit mit dem Initiativkomitee entwickelt werden. Dies erscheint als angezeigt, weil das Initiativkomitee mit schriftlicher Bestätigung in Aussicht gestellt hat, dass diese Initiative zurückgezogen wird, sobald die Weisung des Stadtrats mit zwei gleichwertigen Umsetzungsvorlagen zuhanden Gemeindeparlament verabschiedet sein wird.

Die Umgestaltung zur Begegnungszone mit einer Tempobeschränkung auf 20 km/h und grundsätzlichem Fussgängervortritt wurde gemäss der Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" mit dem Perimeter der Bahnhofstrasse ergänzt. Dies wurde dem entsprechenden Initiativkomitee ebenfalls vorgestellt.

Mit diesem Vorgehen ist eine gleichwertige Behandlung beider Initiativen sichergestellt, mit der Absicht, dem Gemeindeparlament und den Stimmberechtigten eine echte Wahlmöglichkeit zu geben bezüglich Verbesserung der heute unbefriedigenden Situation auf der Südseite des Bahnhofs.

Die zu den beiden Umsetzungsvorlagen ausgearbeiteten Vorprojekte sind durch die Kantonspolizei vorgeprüft und grundsätzlich als bewilligungsfähig beurteilt worden.

3. Vorprojekt "Begegnungszone im Bahnhofsbereich"

Die Begegnungszone im Bahnhofsbereich verläuft zwischen dem östlichen Eingangstor bei der Grabenstrasse/Engstringerbrücke bis zum Eingangstor bei der Liegenschaft Güterstrasse 15 (Areal Kohler) und umfasst auch die Bahnhofstrasse bis zum Stadtplatz.

In einer Begegnungszone beträgt das maximale Tempo 20 km/h, die Fussgänger haben Vortritt und das Parken ist nur auf den markierten Parkfeldern erlaubt. In der Begegnungszone existieren bewusst keine Randabschlüsse, welche den Fussgängerbereich von der Fahrbahnfläche abgrenzen. Vertikal versetzte Parkplätze, Bäume mit begrünten Baumscheiben sowie die chaussierten Plätze bilden eine leicht mäandrierende Fahrspur. Gleichzeitig ergibt sich mit der Anordnung dieser Elemente ein sicherer Bereich für Fussgängerinnen bzw. Fussgänger neben dem Fahrbereich. Die Gestaltung unterstützt die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion, erhöht die Aufenthaltsqualität und insbesondere auch die Sicherheit der Passanten, Kunden und Anwohner. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung durch den Verkehr reduziert.

Das Herzstück der Begegnungszone ist der grosszügige Bahnhofplatz mit einem markanten Baum, welcher sich zwischen dem Treppenaufgang der Personenunterführung der SBB und der Bahnhofstrasse befindet. Besonderen Wert wird bei der Gestaltung auf die Aufenthaltsqualität gelegt. Dies wird mit dem grosszügigeren Platz an der Bahnhofstrasse vor der Bibliothek mit Brunnen und Bänken erreicht, sowie mit den Flächen vor den bestehenden Restaurants, welche als Strassencafés genutzt werden können. Weitere Sitzgelegenheiten entstehen bei der SBB-Unterführung West. Die besonders grüne Umsetzung mit vielen Bäumen und grosszügigen Pflanzflächen berücksichtigt die anstehenden Veränderungen im Stadtklima. Insbesondere im Sommer kann so für ein kühleres Klima gesorgt werden. Mit fast 70 neuen Veloabstellplätzen wird zudem auch der Stärkung des Zweiradverkehrs Rechnung getragen.

Bei einer Umsetzung der Variante Begegnungszone, welche einen deutlich kleineren Perimeter als die Tempo-30-Lösung umfasst, werden die angrenzenden Strassen im Bahnhofsbereich, welche nicht im Perimeter der Initiative liegen, mittelfristig ebenfalls als Tempo-30-Zone umzugestalten sein. Der Perimeter umfasst in diesem Fall zusätzlich die Güterstrasse bis zur Goldschlängistrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

4. Vorprojekt "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich"

Der Perimeter dieser Initiative beinhaltet die gesamte Güterstrasse von der Goldschlängistrasse bis zur Bahnhofstrasse, die Bachstrasse, die Neue Fossertstrasse, die Bahnhofstrasse sowie die Grabenstrasse bis zur Zürcherstrasse.

In der Tempo-30-Zone gilt Rechtsvortritt, die Fussgänger können grundsätzlich überall die Fahrbahn überqueren, haben jedoch keinen Vortritt. Im gesamten Perimeter wird die Tempo-30-Zone mit Gehwegen und Fahrbahn gestaltet. So wird eine möglichst eindeutige Zuweisung respektive

Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt. Zur Temporeduktion werden die erforderlichen seitlichen Einengungen erstellt. Die Strassenflächen in den Kreuzungsbereichen werden auf das Gehwegniveau angehoben sowie farblich mit einem Blauton gestaltet und hervorgehoben. Die Parkplätze werden neu ebenfalls auf das Gehwegniveau angehoben.

Auf die Aufenthaltsqualität wird besonderen Wert gelegt. Das erfolgt auch bei diesem Ansatz mit einem grosszügig gestalteten Platz mit Brunnen und Sitzgelegenheiten vor der Bibliothek. Vor den bestehenden Restaurants besteht die Möglichkeit, die entstehenden Flächen als Strassencafé zu nutzen.

Entgegen des ursprünglichen Initiativtexts konnten jedoch zwei Grundsätze mangels Genehmigungsfähigkeit nicht weiter vertieft werden. Zum einen ist die Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr mit separat ausgeschiedenen, getrennten Verkehrsflächen nicht möglich, da dies keine Massnahme ist, welche das Tempo der Autofahrenden reduzieren würde, sondern in der Tendenz meist sogar gegenteilige Wirkung erzeugt. Zum anderen ist das Anbringen von Fussgängerstreifen nicht genehmigungsfähig, da das Gesetz dies in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt. Als Alternative zu den Fussgängerstreifen werden daher die Bereiche mit einer farbigen Oberfläche markiert.

5. Kostenschätzungen

Für beide Umsetzungsvorlagen liegen Kostenschätzungen vor. Aufgrund der unterschiedlichen Perimeter sind die Kosten nicht einfach zu vergleichen. Da die Variante Begegnungszone den kleineren Perimeter aufweist, wirkt sie zunächst deutlich kostengünstiger. Mit Umsetzung der Begegnungszone werden aber auch weitere Massnahmen im angrenzenden Strassenraum notwendig, weshalb diese Kosten ebenfalls berücksichtigt sind, um so die Vergleichbarkeit der Kosten zu ermöglichen. Die Kostengenauigkeit liegt bei beiden Vorprojekten bei +/-25 %. Für den Vergleich der zwei Ansätze wurden die Baukosten ohne MWST, ohne Planungskosten und ohne Werkleitungen (da bei beiden Varianten anfallend) ausgewiesen. Die Beträge sind gerundet.

5.1 Begegnungszone (Tempo 20)

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	34'000.00	149'000.00	183'000.00
Strassenarbeiten	47'000.00	357'000.00	404'000.00
Möblierungen und Baumgruben	237'000.00	1'000.00	238'000.00
Total Baumeisterarbeiten	318'000.00	507'000.00	825'000.00
Nebenarbeiten			
Gärtnerarbeiten	140'000.00	-	140'000.00
Markierungen	5'000.00	5'000.00	10'000.00
Möblierungen	82'000.00	39'000.00	121'000.00
Total Nebenarbeiten	227'000.00	44'000.00	271'000.00
Gesamtsumme	545'000.00	551'000.00	1'096'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Begegnungszone gemäss dem Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken, Brunnen und Veloabstellplätzen beinhalten, belaufen sich auf rund Fr. 1'096'000.00.

Bei Umsetzung der Begegnungszone würden die angrenzenden Strassen mittelfristig zu einer Tempo-30-Zone umzugestaltet sein. Zusätzlich zu den vorstehend ausgewiesenen Kosten, die auf

dem kleineren Perimeter unmittelbar gemäss Initiative anfallen, wäre demzufolge mit weiteren Kosten zu rechnen. Diese zukünftigen Kosten werden zusätzlich etwa Fr. 1'080'000.00 betragen.

5.2 Tempo 30 Zone

	Nicht Gebunden	Gebunden	Total
Baumeisterarbeiten			
Vorarbeiten und Abbrüche	42'000.00	343'000.00	385'000.00
Strassenarbeiten	34'000.00	1'017'000.00	1'051'000.00
Möblierungen und Baumgruben	317'000.00	4'000.00	321'000.00
Total Baumeisterarbeiten	393'000.00	1'364'000.00	1'757'000.00
Nebenarbeiten	-	-	-
Gärtnerarbeiten	175'000.00	-	175'000.00
Markierungen	103'000.00	6'000.00	109'000.00
Möblierungen	83'000.00	55'000.00	138'000.00
Total Nebenarbeiten	361'000.00	61'000.00	422'000.00
Gesamtsumme	754'000.00	1'425'000.00	2'179'000.00

Die Kosten für die Gestaltung der Tempo-30-Zone gemäss dem grösseren Perimeter der Volksinitiative, welche den Strassenbau, Markierungsarbeiten, die Gärtnerarbeiten mit Baumpflanzungen sowie die Möblierung mit Bänken und dem Brunnen beinhalten, belaufen sich auf Fr. 2'179'000.00.

5.3 Kostenvergleich

Die Kosten für die Umsetzung der Tempo-30-Zone erscheinen mit Blick auf den Gesamtbetrag bedeutend höher als diejenigen für die Realisierung der Begegnungszone. Werden die Kosten der beiden Umsetzungsvorlagen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Perimeter verglichen, ist jedoch festzustellen, dass sich die Kosten pro Laufmeter Strasse bei beiden Umsetzungsvorlagen auf einem ähnlichen Niveau bewegen.

6. Empfehlung des Stadtrats

Den Stimmberechtigten sollen zwei grundsätzlich realisierbare und in anderen Gemeinden erprobte Lösungsansätze, welche mit unterschiedlichen Massnahmen das gleiche Ziel erreichen wollen, zur Auswahl vorgelegt werden.

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass an dieser zentralen Lage beim Bahnhof mit einer Begegnungszone den anstehenden Herausforderungen sehr gut und umfassend Rechnung getragen werden kann. Daher soll den Stimmberechtigten die Umsetzung der Tempo-20-Vorlage empfohlen werden. Den klimatischen, räumlichen, städtebaulichen und sicherheitstechnischen Herausforderungen kann so am besten begegnet und eine moderne Adressbildung für den Bahnhof Schlieren sichergestellt werden. Ebenso kann der kommunale Verkehrsrichtplan, der explizit einen Fussgängerbereich vorsieht, mit dieser Variante optimal umgesetzt werden.

Rechtlich möglich und durchführbar ist jedoch ebenso der ausgearbeitete Ansatz mit Tempo 30, der als Gegenvorschlag zur Abstimmung gelangen soll. Auch mit dieser Variante kann die heutige Situation deutlich und umfassend verbessert werden.

7. Rechtliches

Damit die Stimmberechtigten im Rahmen des selben Urnengangs über die beiden Vorlagen abstimmen könnten, müsste das Gemeindeparlament sowohl die Umsetzungsvorlage (Begegnungszone) als auch den Gegenvorschlag (Tempo 30) genehmigen und angeben, welcher Vorlage es den Vorzug gibt.

Lehnt das Gemeindeparlament beide Umsetzungsvorlagen ab, ist gemäss § 136 Abs. 1 des Gesetzes über die Politischen Rechte (GPR) über beide Volksinitiativen abzustimmen. In diesem Fall könnten sich die Stimmberechtigten zwar im Grundsatz für die eine oder andere Art der Verkehrsberuhigung aussprechen, jedoch keiner der ausgearbeiteten Umsetzungsvorlagen zustimmen. Würde dann in der Urnenabstimmung eine der Initiativen angenommen, müsste erneut eine Umsetzungsvorlage ausgearbeitet werden. Diese könnte der bereits heute ausgearbeiteten Umsetzungsvorlage (bzw. dem Gegenvorschlag) entsprechen. Allerdings würde mit einem solchen Vorgehen viel Zeit verloren gehen, bis mit der Ausführung der einen oder anderen Variante begonnen werden könnte.

Wenn das Gemeindeparlament einer Umsetzungsvorlage zustimmen und die andere ablehnen würde, hätte dies zur Folge, dass über die Volksinitiative, deren Umsetzungsvorlage abgelehnt worden ist, eine Volksabstimmung stattfinden müsste. Diese Abstimmung könnte jedoch nicht über die bereits ausgearbeitete Umsetzungsvorlage erfolgen, sondern es müsste die ursprüngliche Initiative zur Abstimmung gelangen. Dies hätte den Nachteil, dass ebenfalls sehr viel Zeit verstreichen könnte, bis bekannt wird, welche Art der Verkehrsberuhigung umgesetzt werden soll. Würde nämlich die Volksinitiative von den Stimmberechtigten angenommen, müsste zu dieser eine Umsetzungsvorlage ausgearbeitet werden. Es wäre auch nicht möglich, die vom Parlament bewilligte Umsetzungsvorlage der anderen ursprünglichen Initiative im selben Urnengang gegenüber zu stellen, da nur Initiativen, welche dieselbe Form (allgemeine Anregung, ausgearbeitete Umsetzungsvorlagen) aufweisen, einander gegenübergestellt werden können.

Werden beide Umsetzungsvorlagen bzw. Initiativen vom Stimmvolk verworfen, ist der Beschluss des Gemeindeparlaments vom 18. Dezember 2017 (Vorlage 11/2017) umzusetzen.

Mit Zuschriften vom 22. bzw. 24. Juni hat das Initiativkomitee "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" ihre Initiative zurückgezogen, unter dem Vorbehalt, dass das Gemeindeparlament der zugehörigen Umsetzungsvorlage (Gegenvorschlag Tempo 30) unverändert zustimmt. Bei einer Ablehnung käme es, wie vorstehend dargelegt, zu einer Abstimmung über die Volksinitiative.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Dem Gemeindeparlament wird beantragt zu beschliessen:
 - 1.1. Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" wird beschlossen und der Urnenabstimmung unterbreitet.
 - 1.2. Die Umsetzungsvorlage zur Initiative "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich" wird beschlossen und an der Urnenabstimmung als Gegenvorschlag der Umsetzungsvorlage gemäss Ziff. 1.1 gegenüber gestellt.
 - 1.3. Den Stimmberechtigten wird die Annahme der Umsetzungsvorlage zur Initiative "Begegnungszone im Bahnhofsbereich" empfohlen.
 - 1.4. Der Stadtrat wird beauftragt, die gleichzeitige Urnenabstimmung über die beiden Umsetzungsvorlagen anzuordnen, wobei die Bestimmungen über die Abstimmung bei Initiative und Gegenvorschlag sinngemäss anzuwenden sind.

2. Mitteilung an

- Initiativkomitee "Verkehrsberuhigte und überschaubare Gestaltung der Strassen im Bahnhofsbereich", c/o Markus Weiersmüller, Bühlackerstrasse 5c, 8952 Schlieren
- Initiativkomitee "Begegnungszone im Bahnhofsbereich", c/o Walter Jucker, Stationsstrasse 26, 8952 Schlieren
- Gemeindeparlament
- Abteilungsleiter Bau und Planung
- Abteilungsleiter Sicherheit und Gesundheit
- Abteilungsleiter Werke, Versorgung und Anlagen
- Archiv

Status: öffentlich

Stadtrat Schlieren


Markus Bärtschiger
Stadträsident



Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin