



Auszug aus dem Protokoll vom

11. Juli 2005

129	04.03	Richtplanung
	04.03.20	Kommunale Planung
	30.10	Verkehrspolizei
	30.10.00	Beschränkungen, Tempo 30, Ausnahmetransporte
	16.04	Gemeinderat
	16.04.22	Postulante

Vorlage Nr. 10/2005: Antrag des Stadtrates auf

- I. **Erteilung eines Rahmenkredites von Fr. 950'000.-- für Tempo 30-Zonen und für verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren**
 - II. **Abschreibung des Postulates von Walter Artho und zwölf Mitunterzeichnenden über Tempo 30**
-

Referentin des Stadtrates

Dr. Bea Krebs

Ressortvorsteherin Sicherheit und Gesundheit

Weisung

Rahmenkredit

A. Ausgangslage

a) Vorgeschichte

Behörden, Verwaltung und Teile der Bevölkerung beschäftigen sich seit Jahren in unterschiedlicher Weise mit dem Thema Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigende Massnahmen. Das Parlament hat in diesem Zusammenhang ebenfalls verschiedene Vorstöße an den Stadtrat überwiesen. So Ende November 2000 ein Postulat zum Thema Tempo 30.

Der Stadtrat hat an der Sitzung vom 28. Juni 2004 das Stadtentwicklungskonzept im Entwurf genehmigt. Einer seiner wichtigsten Bestandteile ist das Verkehrsentwicklungskonzept, welches unter anderem eine flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Quartieren vorsieht.

Mit Stadtratsbeschluss vom 27. September 2004 wurde die Metron Verkehrsplanung AG zusammen mit der Arbeitsgruppe Tempo 30, bestehend aus Vertretern der Ressorts Sicherheit und Gesundheit sowie Bau und Planung, beauftragt, die im Verkehrsentwicklungskonzept vorgezeichnete Verkehrsberuhigung mit einem Umsetzungskonzept zu konkretisieren. Die Verkehrsberuhigung in der Stadt Schlieren soll nicht eindimensional als Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verstanden werden, sondern sie dient im umfassenden Sinn der Stadtentwicklung. Ein wesentlicher Aspekt ist hierbei der Imagewandel von Schlieren als Industrie- und Agglomerationsgemeinde hin zum attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandort.

b) Ziele

Nachstehende Ziele wurden im Umsetzungskonzept Verkehrsberuhigung festgelegt, die mit entsprechenden Massnahmen erreicht werden sollen:

- *Schlieren als Wohn- und Wirtschaftsstandort fördern*
 - Imagewandel von Schlieren zu einer attraktiven Dienstleistungsstadt unterstützen
 - Strassenräume als Verkehrs- und Begegnungsräume aufwerten
 - Strassenräume als Identitätsträger verstehen und gestalten



- *Wohnquartiere aufwerten*
 - Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöhen
 - Nutzung der Strassen für Fussgänger und Velofahrer verbessern
 - Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren
- *Verkehrssicherheit erhöhen*
 - Sicherheit insbesondere von Fussgängern und Velofahrern erhöhen
 - Unfallquote reduzieren
 - Kommunikation und gegenseitige Rücksichtnahme fördern
- *Fuss- und Veloverkehr attraktiver machen*
 - Hauptachsen für Fuss- und Veloverkehr aufwerten
 - Geschwindigkeitsunterschiede reduzieren
 - Sicherheitsempfinden der Fussgänger und Velofahrer verbessern
- *Verkehrsströme lenken*
 - Schleichverkehr durch Quartiere erschweren
 - Verkehr auf Hauptachsen lenken
 - Nebenstrassen für Fussgänger und Velofahrer attraktiver machen

Mit den Massnahmen zur Verkehrsberuhigung soll der motorisierte Individualverkehr nicht eingeschränkt, sondern gelenkt und umfeldverträglich abgewickelt werden.

c) Verkehrssicherheit

Durchschnittlich ereignen sich auf dem Schlieremer Stadtgebiet ca. 200 Verkehrsunfälle pro Jahr. Hierbei werden jährlich rund 40 Personen verletzt; 1,6 Verkehrsteilnehmende (Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer) erleiden statistisch betrachtet tödliche Verletzungen. Besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Velofahrer und Kinder sind im Verkehr gefährdet.

Eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten durch Tempo 30-Zonen trägt nachgewiesenermassen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Insbesondere nimmt die Gefährlichkeit der Unfälle ab.

d) Richtlinien zu den Tempo 30-Zonen

Gemäss den geltenden Richtlinien des Bundes sollen abseits der Hauptstrassen innerorts flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet werden. So soll künftig folgender Grundsatz gelten: Tempo 50 km/h auf Hauptstrassen, Tempo 30 km/h auf Nebenstrassen.

Die aktuellen Grundsätze erlauben aufgrund ihrer einheitlichen Regelung eine bessere Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Massnahmen (Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation [UVEK] vom 28. September 2001 über Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen, Signalisationsverordnung vom 5. September 1979/28. September 2001, diverse Empfehlungen und Richtlinien der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu]). Im Gegensatz zu früher müssen heute bei der Schaffung von Tempo 30-Zonen weniger flankierende Massnahmen baulicher Art umgesetzt werden.

B. Gesamtkonzept

In den nächsten 5 Jahren - also bis 2010 - wird eine flächendeckende Verkehrsberuhigung angestrebt. Tempo 30-Zonen sollen vorwiegend in den Wohn- und Mischgebieten abseits der Hauptstrassen verwirklicht werden.

Da die Nachfrage für Tempo 30-Zonen gross ist, sollen die ersten Zonen nach dem positiven Entscheid des Gemeinderates bereits schon Ende 2005 eingeführt werden. Die zwei im Verkehrsberuhigungskonzept bezeichneten Zonen der Quartiere Zelgli und Schulstrasse West eignen sich für eine rasche Umsetzung besonders gut. Im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes ist jeweils ein verkehrstechnisches Gutachten zur



Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich, in dem die Notwendigkeit und die Zweck- und Verhältnismässigkeit der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduktion dargelegt werden. Der zu behandelnde Inhalt des Gutachtens ist in der bereits erwähnten Verordnung des UVEK festgelegt. Parallel zu den Gutachten, die Voraussetzung zur Erlangung der kantonalen Bewilligung sind, sollen die im Verkehrsberuhigungskonzept definierten Massnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit bei der Umsetzung der Tempo 30-Zonen organisiert werden, um die Akzeptanz der Temporeduktion zu erhöhen. Dazu gehört insbesondere eine vom Ressort Sicherheit und Gesundheit für die Bevölkerung Schlierens durchzuführende Informationsveranstaltung.

In allen Tempo 30-Zonen sollen einfache und einheitliche bauliche Massnahmen verwirklicht werden, damit die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer reduziert werden können. Einige der vorgesehenen Massnahmentypen bzw. Elemente sind an verschiedenen Orten schon verwirklicht worden. Die genaue Lage der einzelnen Elemente wird für jede Zone einzeln bestimmt. Die baulichen Massnahmen werden vor der Realisierung für jede Zone aufgelegt, so dass die Bevölkerung sowie die Anrainer ihre Anliegen einbringen können.

Die Massnahmen betreffen die Gebiete Schulstrasse West, Zelgli/Rohrstrasse, Zentrum Südwest, Schulstrasse Ost, Wagi-Areal, Spital, Alter Zürichweg und Bahnhof Urdorf. Sie umfassen die Errichtung von Torsituationen mit und ohne Trottoirüberfahrten (Schlieremer Tor), Signalisationen, Bodenmarkierungen, horizontale Versätze mit und ohne Betonelemente sowie Verengungen.

C. Finanzielles

Gemäss den Unterlagen der Metron Verkehrsplanung AG belaufen sich die geschätzten Totalkosten für die Umsetzung der Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigenden Massnahmen auf rund Fr. 950'000.--. Die Bewilligung fällt nach § 38 der Gemeindeordnung unter Vorbehalt des fakultativen Referendums in die Zuständigkeit des Gemeinderates.

Die Kostenaufstellung 2005 - 2010 sieht für die einzelnen Zonen wie folgt aus:

Massnahmen	Einheits-kosten	Schulstr. West	Zelgli Rohrstr.	Zentrum Südwest	Schulstr. Ost	Wagi-Areal	Spital	Alter Zürichweg	Bahnhof Urdorf				
Torsituation mit Trottoirüberfahrt und Schlieremer Tor	25'000	0	0	1	25'000	1	25'000	0	2	50'000	0	0	
Einfache Torsituation mit Schlieremer Tor	5'000	5	25'000	2	10'000	2	10'000	0	2	10'000	2	10'000	
Einfache Signalisation	1'000	4	4'000	2	2'000	7	7'000	2	2'000	0	3	3'000	
T30-Bodenmarkierung	300	9	2'700	5	1'500	8	2'400	3	900	4	1'200	5	1'500
Markierung Rechtsvortritt	900	0	1	900	0	1	900	1	900	6	5'400	2	1'800
Markierung versetztes Parkieren (200.- für 4 PP)/Ummarkierung	200	0	3	600	2	400	7	1'400	10	2'000	8	1'600	
Horizontaler Versatz mit Baum (mit Betonelement und Poller)	8'000	0	0	0	11	88'000	0	2	16'000	10	80'000	0	4
Horizontaler Versatz ohne Baum (mit Betonelement und Poller)	4'000	0	6	24'000	4	16'000	14	56'000	0	18	72'000	12	48'000
Diverse Beruhigungsmassnahmen (ohne Gestaltung) 85.- / m ²	85	0	0	0	144	12'240	0	10	850	600	51'000	0	0
Umgestaltung Strassenraum (200.- pro m ²)	0	0	0	144	0	0	0	10	0	600	0	0	0
Total Massnahmen			31'700	39'000	161'040	86'200	30'950	274'500	57'600	42'600			
Total Massnahmen	723'590												
Verkehrsgutachten			12'540	10'280	15'000	12'000	10'000	15'000	12'000	10'000			
Öffentlichkeitsarbeit			5'000	5'000	5'000	5'000	5'000	5'000	5'000	5'000			
Diverses, Reserve ca 5% (+ 45' 000 Konzeptarbeit)	45'000		2'462	2'714	9'052	5'160	2'298	14'725	3'730	2'880			
Total Kosten	948'431		51'702	56'994	190'092	108'360	48'248	309'225	78'330	60'480			



D. Budgetsituation und Folgekosten

In der Investitionsrechnung des Voranschlags 2005 sind unter dem Titel 620.50.10 Fr. 200'000.-- enthalten. Die in den Folgejahren erforderlichen Beträge werden in die jeweiligen Voranschläge eingestellt.

Es ist mit betrieblichen Folgekosten von rund Fr. 30'000.-- pro Jahr zu rechnen. Darunter fallen Unterhalt und Ersatz von ca. 40 Signalisationselementen, 190 Pollern und 50 Bäumen. Zudem sind bei der Einführung der Tempo 30-Zonen vermehrt Polizeikontrollen vorzusehen, was kostenmässig aber kaum zu bezeichnen ist. Der Aufwand für Amortisation und Verzinsung beläuft sich auf ca. 10 % der Ausgaben, was einem Betrag von rund Fr. 95'000.-- pro Jahr entspricht.

E. Schlussbemerkungen

Es besteht die einzigartige Gelegenheit, das ausgereifte Umsetzungsprojekt Tempo 30-Zonen/Verkehrsberuhigende Massnahmen im Rahmen des Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzeptes umzusetzen und den vorhandenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Dank der aus anderen Projekten bereits vorhandenen Vorleistungen können nach der Krediterteilung in den Bereichen Zelgli/Rohrstrasse und Schulstrasse West noch vor Ende Jahr Tempo 30-Zonen verwirklicht werden. Der Stadtrat hat vorsorglich die nötigen verkehrstechnischen Gutachten in Auftrag gegeben, damit die vorgesehenen Massnahmen nach dem positiven Entscheid des Gemeinderates sofort umgesetzt werden können.

Bis 2010 - also innert 5 Jahren - können die erwähnten acht Quartiere für rund 950'000.-- Franken flächendeckend verkehrsberuhigt werden.

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen setzen die politischen Vertreter positive Zeichen, die weit über die Stadtgrenzen Schlierens ausstrahlen werden.

Postulat von Walter Artho

Am 27. November 2000 hat der Gemeinderat ein Postulat von Walter Artho und zwölf Mitunterzeichnenden über Tempo 30 mit nachstehendem Wortlaut zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen:

„Der Stadtrat wird ersucht, in geeigneten Zonen von Schlieren Tempo 30 zu signalisieren.

Begründung:

Tempo 30 vermindert die Unfallgefahr insbesondere auf häufig von Fußgängern und Velofahrern benutzten Straßen. Vor einigen Jahren ist in Schlieren die Einführung von Tempo 30 an den Kosten für die flankierenden baulichen Massnahmen bei einem Referendum gescheitert. Bauliche Massnahmen sind heute nicht mehr erforderlich. Laut einer Pressemeldung sind in der Stadt Zürich innerhalb eines Jahres 109 Tempo-30-Zonen eingeführt worden.“

Mit dem beantragten Rahmenkredit für Tempo 30-Zonen und für verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren wird den langjährigen Anliegen der Postulanten nun Rechnung getragen. Das Postulat kann als erledigt abgeschrieben werden.

Antrag an den Gemeinderat

1. Für die Umsetzung von Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Quartieren in den Jahren 2005 - 2010 wird ein Rahmenkredit von Fr. 950'000.-- bewilligt.



2. Die Kosten werden der Investitionsrechnung belastet.
 3. Das Postulat von Walter Artho und zwölf Mitunterzeichnenden über Tempo 30 wird als erledigt abgeschrieben.
 4. Ziffer 1 des Beschlusses untersteht dem fakultativen Referendum.

Für richtigen Protokollauszug

STADTRAT SCHLIEREN
Präsident Schreiber-Stv.

Peter Voser Urs Lienhard

Versand: