



19-431 S4.5

Motion Theo Johner «Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen»
Beantwortung (GR Geschäft 83/2019)

Ausgangslage

Gemeinderat Theo Johner reichte am 6. Mai 2019 nachfolgende Motion der Fraktion BDP/CVP/EVP beim Ratssekretariat ein:

«Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen»

Der Stadtrat wird aufgefordert, Bericht und Antrag für die generelle Einführung von Tempo 30 auf Quartierschliessungsstrassen zu erstellen. Sammelstrassen und übrige Gemeindestrassen gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan sind von dieser Motion nicht betroffen. Sie verbleiben im Allgemeinen bei Tempo 50, sofern nicht andere Beschlüsse, insbesondere die Zentrumsplanung gemäss Stadtratsbeschluss vom 26.3.2019 etwas anderes vorsehen.

Begründung:

Tempo 30-Zonen tragen zur Verbesserung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit bei und können bei geeigneter Gestaltung auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den Wohnquartieren verringern. Der Zeitverlust für die Strassenbenutzer ist bei einer Beschränkung auf Quartierschliessungsstrassen minimal, da von einer Fahrt typischerweise nur die ersten, bzw. letzten paar Dutzend Meter von der Temporeduktion betroffen sind.

In seiner Antwort zur Interpellation von Tanja Boesch schreibt der Stadtrat "Die bisherige politische Diskussion zeigt, dass eine breite Einführung von Tempo 30-Zonen keine politischen Mehrheiten zu finden vermag. Gleichzeitig kann aber festgestellt werden, dass die bisher eingeführten heute bestehenden Tempo 30-Zonen in Gockhausen, in Hermikon und im Birchlenquartier kaum zu Diskussionen führen. Im Gegenteil sind diese Tempo 30-Zonen weitgehend unbestritten und akzeptiert."

Dazu ist Folgendes festzuhalten:

1. Für die ablehnenden Entscheide in bisherigen Volksabstimmungen zu Tempo 30 wurden im Wesentlichen drei Gründe vorgebracht:

- grundsätzliche Ablehnung der vorgeschlagenen Temporeduktionen*
- Ablehnung der jeweils vorgesehenen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Schikanen)*
- Ablehnung der damit verknüpften Kosten*

Wieviele Nein-Stimmen jeder der drei genannten Gründe verursacht hat, lässt sich natürlich nicht feststellen, aber die gesetzliche Grundlage hat sich in Bezug auf die beiden letzten Argumente geändert. Bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind heute nur noch nötig, wenn die Anzahl der Geschwindigkeitsübertretungen ohne solche zu hoch bleibt. Somit kann die Anzahl der oft unbeliebten Massnahmen minimiert werden. Dies reduziert nicht nur die Kosten, sondern auch die durch Brems- und Beschleunigungsmanöver generierten Emissionen. Eine neue Vorlage soll deshalb so gestaltet werden, dass Schikanen und Kosten wesentlich weniger Anlass zur Ablehnung geben.

2. Die Stimmung in der Bevölkerung hat sich seit der letzten Abstimmung weiterentwickelt. Viele haben die Erfahrung gemacht, dass klug umgesetzte Tempo-30 Zonen kaum Zeitverlust, aber dafür Gewinn bezüglich Sicherheit und Wohnqualität bedeuten.



3. Die Antwort des Stadtrates ist demokratisch fragwürdig. Einerseits lehnt er es mit Hinweis auf vergangene Abstimmungen ab, eine neue Vorlage zu einer breiteren Einführung von Tempo 30 auszuarbeiten. Andererseits behält er es sich vor, nach eigenem Gutdünken dieselben Abstimmungen zu ignorieren und scheinbar trotzdem Tempo 30 einzuführen. Dies fördert die Politikmüdigkeit nach dem Motto "Die da oben machen ja sowieso, was sie wollen".

Die Kosten für Tempo 30 Massnahmen werden von ganz Dübendorf getragen, deshalb soll sich der Stimmbürger dazu äussern können und es sollen alle Quartiere die Chance bekommen, davon zu profitieren.

Erwägungen

Die Motion wurde an der Gemeinderatssitzung vom 3. Juni 2019 behandelt und nach Abstimmung dem Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat hat gestützt auf Art. 47 der Geschäftsordnung innert sechs Monaten nach der Überweisung, d. h. bis spätestens 3. Dezember 2019, Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Beschluss

1. Die Motion Theo Johner (BDP/CVP/EVP) wird wie folgt beantwortet:

Um die notwendigen Unterlagen zur Beantwortung der Motion Theo Johner (GR-Geschäft 83/2019) bereitzustellen, bewilligte der Stadtrat am 11. Juli 2019 einen Kredit für die Erarbeitung eines flächendeckenden Tempo-30-Konzepts für die Stadt Dübendorf (SRB Nr. 19-257).

Die SNZ Ingenieure Planer AG wurde beauftragt, die vorhandene verkehrliche Situation innerhalb der Stadt Dübendorf umfassend zu analysieren und für sämtliche Quartierserschliessungsstrassen zu prüfen, ob sie sich zur Integration in eine Tempo-30-Zone eignen. Das Konzept teilt die Stadt Dübendorf in sieben Untersuchungsgebiete ein und prüft innerhalb der einzelnen Untersuchungsperimeter systematisch, welche Gebiete sich als Tempo-30-Zonen eignen. Anschliessend bewerten die Verkehrsplaner für alle in Frage kommenden Strassen auf Basis von massgebenden Kennwerten – insbesondere des Geschwindigkeitsniveaus – den Handlungsbedarf für Massnahmen. Das Spektrum reicht von «kein Handlungsbedarf» (niedriges Geschwindigkeitsniveau, Tempo-30-Zone ohne weitere Massnahmen umsetzbar) über «geringer» und «mittlerer Handlungsbedarf» (zur Umsetzung der Tempo-30-Zone sind Markierungen bzw. einfache bauliche Massnahmen nötig) bis zu «erhöhter Handlungsbedarf» (Tempo-30-Zone nur mit aufwändigen baulichen Massnahmen umsetzbar).

So wird von den Verkehrsplanern eine flächendeckende Analyse mit einem konkreten Vorschlag zur Einteilung künftiger Tempo-30-Zonen innerhalb des Stadtgebiets erarbeitet. Pro Zone werden die Charakteristiken, allfällige Besonderheiten, die notwendigen Massnahmen sowie die voraussichtlichen Kosten dokumentiert.

Der Stadtrat machte für die Erstellung des Berichts folgende inhaltlichen Vorgaben:

- Sammelstrassen und übrige Gemeindestrassen sind von der Motion nicht betroffen und werden generell ausgeschlossen. Nach Rücksprache mit dem Planerteam wurde in vier begrün-



deten Ausnahmefällen die Integration einzelner Abschnitte folgender «übriger Gemeindestrassen» als zweckmässig eingestuft und daher zugelassen: Oberdorfstrasse, Gumpisbuelstrasse, Gfennstrasse, Stettbachstrasse.

- Ziele, welche die geeigneten Tempo-30-Zonen erreichen sollen:
 - Geschwindigkeitsreduktion
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit (Reduktion der Unfallschwere)
 - Sicherung der Schulwege
 - Erhöhung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität
 - Lärm- und Abgasreduktion sowie grössere Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs
 - Homogener Verkehrsfluss mit verstetigter Geschwindigkeit (keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, sondern flüssiges Rollen bei Tempo 30)
 - Verbesserte Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme auf dem Gemeindestrassennetz
 - Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr.

Innerhalb der sieben Untersuchungsgebiete wird die Errichtung von insgesamt 16 neuen Tempo-30-Zonen als zweckmässig erachtet. Die Grösse und Beschaffenheit der Zonen unterscheidet sich stark und ist abhängig von der lokalen Ausgangslage sowie der Zerschneidung des Gebiets durch nicht integrierte Sammelstrassen, übrige Gemeindestrassen oder Staatsstrassen. Bei der Einteilung der Zonen wurde eine möglichst sinnvolle und sparsame Beschilderung sowie die sinnvolle flächendeckende Integration aller Wohnquartiere berücksichtigt.

Die Zonen bzw. Gebiete wurden in Bezug auf ihre Realisierung wie folgt priorisiert:

Priorität 1

- **Gebiet A – Gockhausen:** Zonen «Gockhausen Nord» (1) und «Gockhausen Süd» (2)
- **Gebiet B – Stettbach:** Zone «Stettbach» (3)
- **Gebiet G – Gfenn:** Zone «Gfenn» (16)

Priorität 2

- **Gebiet D – Süd:** Zonen «Högler» (5), «Zelgli» (6) und «Wil» (7)
- **Gebiet E – Nord:** Zonen «Gumpisbuel» (8), «Zwinggarten Süd» (9), «Im Grund» (10), «Eglishölzli» (11) und «Flugfeld» (12)

Priorität 3

- **Gebiet C – Hochbord:** Zone «Zwickyareal» (4), Gemeindeübergreifend mit Wallisellen
- **Gebiet F – Sonnenberg:** Zonen «Bahnhof Südost» (13), «Sonnenberg» (14) und «Raubbuel» (15)

Aufgrund des unterschiedlich aufwändigen Handlungsbedarfs bzw. der unterschiedlichen Grösse der Gebiete wird als Vorschlag für eine mögliche Umsetzung nachfolgender Zeitplan vorgeschlagen. Der Zeitplan ist insofern flexibel, als dass bei anstehenden Strassensanierungen einzelne Projekte zeitlich entsprechend angepasst werden sollen.

Gebiet	Zone	2021	2022	2023	2024	2025	2026
A	Zone 1 Gockhausen Nord						
	Zone 2 Gockhausen Süd						
B	Zone 3 Stettbach						



G	Zone 16 Gfenn							
D	Zone 5 Högler							
	Zone 6 Zelgli							
	Zone 7 Wil							
E	Zone 8 Gumpisbühl							
	Zone 9 Zwinggarten Süd							
	Zone 10 Im Grund							
	Zone 11 Eglshölzli							
F	Zone 12 Flugfeld							
	Zone 13 Bahnhof Südost							
	Zone 14 Sonnenberg							
C	Zone 15 Raubbühl							
	Zone 4 Zwickyareal							

	Auftragsauslösung, Ausarbeitung Gutachten, Kreditbewilligung, Öffentlichkeitsarbeit, Genehmigung durch Kapo
	Ausschreibung Signalisation und bauliche Massnahmen, Umsetzung

Die Analyse des Handlungsbedarfs zeigt auf, welche Massnahmen pro Zone voraussichtlich notwendig sein werden. Im Vordergrund stehen die in Dübendorf bereits bekannten Eingangstore, welche einheitlich den Übergang von Tempo 50 zu Tempo 30 kennzeichnen. Als flankierende bzw. verkehrsberuhigende Massnahmen kommen zudem je nach Situation in Frage:

- Abbau von Längsmarkierungen
- Markierung der neuen Rechtsvortritte (wenn zweckmässig)
- Markierungen «Zone 30», «30» oder «Hinweis auf Kinder»
- Seitliche Einengung mit Längsparkfeldern auf der Fahrbahn (wenn zweckmässig)
- Einengungen durch Trottoirnasen, Pfosten oder Bepflanzungen (wenn zweckmässig)
- Vertikale Versätze wie Belagkissen, Fahrbahnaufplasterungen oder Trottoirüberfahren (diese sind nur nötig, falls sich die Geschwindigkeit nicht durch die nicht-baulichen Massnahmen genügend reduzieren lässt).

Gesetzlich vorgegeben ist bei der Einführung von Tempo-30-Zonen zudem grundsätzlich die Aufhebung sämtlicher Fussgängerstreifen. Gesonderte Radwege sind grundsätzlich ebenfalls nicht mehr notwendig, da die verringerte Geschwindigkeit eine gemeinsame Nutzung des Strassenraums ermöglicht (Koexistenz). Spielen ist auf Quartierstrassen wie auf jeder verkehrsarmen Strasse erlaubt.

Grobkostenschätzung

Auf Basis der notwendigen Massnahmen sowie vorliegender Erfahrungswerte aus vergleichbaren Projekten wurde eine grobe Kostenschätzung für die Umsetzung der vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen durchgeführt. Art und Anzahl der Massnahmen sind allerdings noch nicht im Detail festgelegt, weshalb bei der Kostenschätzung mit grösseren Ungenauigkeiten zu rechnen ist. Zu einem späteren Zeitpunkt sind für die einzelnen Zonen detailliertere Kurzgutachten und Massnahmenpläne mit präzisen Kostenschätzungen zu erstellen.

Gebiet A – Gockhausen	inkl. MwSt.	Fr.	66'000.00
Gockhausen Nord (Zone 1)		Fr.	44'000.00
Gockhausen Süd (Zone 2)		Fr.	22'000.00



Gebiet B - Stettbach	inkl. MwSt.	Fr.	32'000.00
Stettbach (Zone 3)		Fr.	32'000.00
Gebiet C – Hochbord	inkl. MwSt.	Fr.	9'000.00
Zwickyareal (Zone 4)		Fr.	9'000.00
Gebiet D – Süd	inkl. MwSt.	Fr.	180'000.00
Högler (Zone 5)		Fr.	36'000.00
Zelgli (Zone 6)		Fr.	54'000.00
Wil (Zone 7)		Fr.	90'000.00
Gebiet E – Nord	inkl. MwSt.	Fr.	137'000.00
Gumpisbüel (Zone 8)		Fr.	43'000.00
Zwingarten Süd (Zone 9)		Fr.	18'000.00
Im Grund (Zone 10)		Fr.	7'000.00
Eglshölzli (Zone 11)		Fr.	27'000.00
Flugfeld (Zone 12)		Fr.	42'000.00
Gebiet F – Sonnenberg	inkl. MwSt.	Fr.	101'000.00
Bahnhof Südost (Zone 13)		Fr.	17'000.00
Sonnenberg (Zone 14)		Fr.	64'000.00
Raubbüel (Zone 15)		Fr.	20'000.00
Gebiet G – Gfenn	inkl. MwSt.	Fr.	25'000.00
Gfenn (Zone 16)		Fr.	25'000.00
Erstellung separater Kurzgutachten für alle 16 Tempo-30-Zonen		Fr.	160'000.00
Öffentlichkeitsarbeit		Fr.	40'000.00
Summe alle Zonen	inkl. MwSt.	Fr.	750'000.00
Reserve	20%	Fr.	150'000.00
Gesamtkosten alle Zonen inkl. Reserve	inkl. MwSt.	Fr.	900'000.00

Folgekosten

	Anschaffungswert	Nutzungsdauer	in %	Kosten in Fr.
Kapitalfolgekosten				
Abschreibung	900'000.00	10 Jahre	10.00	90'000.00
Verzinsung	900'000.00		0.00	0.00
Total Kapitalfolgekosten				90'000.00
Betriebliche Folgekosten				
Keine				0.00
Total betriebliche und personelle Folgekosten (pro Betriebsjahr)				0.00
Indirekte Folgekosten				
Keine				0.00
Total Indirekte Folgekosten				0.00
Total Folgekosten				90'000.00



Schlussfolgerung des Stadtrats

Der Stadtrat hat mit dem in Auftrag gegebenen Tempo-30-Konzept eine unabhängige, flächendeckende und rein fachliche Bewertung der durch die Motion betroffenen Quartierschliessungsstrassen im Hinblick auf ihre Eignung als Tempo-30-Zonen angestrebt. Aus seiner Sicht liefert der Bericht vom 30.10.2019 diesbezüglich eine saubere und aktuelle Grundlage.

Wie bereits in seiner Beantwortung der Interpellation von Tanja Boesch «Temporeduktion auf Quartierschliessungsstrassen» (GR-Geschäft 19/2018) beschrieben, hat der Stadtrat zur Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen folgende politische Grundsatzhaltung: Die Volksabstimmungen im Jahr 2004 sowie 2013 zeigten, dass eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen bislang keine politischen Mehrheiten zu finden vermochte. Gleichzeitig stellt der Stadtrat aber fest, dass die bisher eingeführten, heute bestehenden Tempo 30-Zonen in Gockhausen, Hermikon und im Birchlenquartier kaum zu Diskussionen führen. Im Gegenteil sind diese Tempo 30-Zonen weitgehend unbestritten und akzeptiert. Wie in seiner Interpellationsantwort beschrieben, hat der Stadtrat im Sinne der politischen Mehrheitsmeinung daher bislang eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 abgelehnt. Gleichzeitig war er aber gewillt, einzelfallweise in einzelnen Quartieren die Einführung von Tempo 30 zu prüfen, sofern sich die allgemeine Geschwindigkeitsreduktion zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele oder quartierspezifischen Anliegen als geeignet erwies. Diese Praxis setzte er jüngst im Quartier Stägenbuck sowie im Stadtzentrum fort.

Die Motion Johner bietet nun Gelegenheit, das Thema einer flächendeckenden Einführung von Tempo-30 auf Quartierschliessungsstrassen neu zu diskutieren. Der Stadtrat ist offen dafür, diese politische Diskussion neu zu führen, zumal der Anstoss dafür explizit aus dem Gemeinderat erfolgt. Er teilt grundsätzlich die Ansicht, dass sich die Ausgangslage in den letzten 15 Jahren insofern verändert hat, als dass der messbar zunehmende Verkehr die Wohnquartiere zunehmend belastet, so dass die Forderung nach Massnahmen zugunsten einer höheren Verkehrssicherheit und Lebensqualität in praktisch allen Quartieren spürbar lauter geworden sind. Ebendiese beiden Forderungen sind auch wichtige Ziele des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Dübendorf, womit der Stadtrat dieses Bestreben grundsätzlich teilt. Die konkreten – und mehrheitlich positiven – Erfahrungen mit bestehenden Tempo-30-Zonen rechtfertigen zudem eine Neubewertung der Gesamtsituation, weshalb der Stadtrat eine frische politische Diskussion grundsätzlich für angebracht hält bzw. unterstützt.

Der Stadtrat nimmt das Tempo-30-Konzept vom 30.10.2019 zur Kenntnis und schlägt vor, dieses als Grundlage für die Planung weiterer Tempo-30 Zonen zu verwenden. Als konkreten Umsetzungshorizont schlägt er den oben dargestellten Zeitplan vor.


Die Gesamtkosten für die Einführung aller Tempo-30-Zonen betragen – unter Einbezug einer grosszügigen Reserve – 900'000 Franken. Gestützt auf Art. 30 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf liegt die Befugnis für Ausgaben in dieser Höhe beim Gemeinderat.

Mitteilung durch Protokollauszug

- Theo M. Johner, Sunnhaldenstrasse 22a, 8600 Dübendorf
- Gemeinderatssekretariat - z. H. des Gemeinderates
- Stabstelle Stadtplanung
- Leiter Abteilung Sicherheit
- Akten



Stadtrat Dübendorf



André Ingold
Stadtpräsident



Martin Kunz
Stadtschreiber