

**P2.09.02.04 Verkehrsbeschränkungen fahrender Verkehr**

**206-2018**

**Tempo-30-Zonen**

**Beantwortung Interpellation**

Stephan Wittwer (SVP), Mitglied des Gemeinderates, und 11 Mitunterzeichnende haben am 6. Juli 2017 folgende Interpellation eingereicht:

*"Die Stadt Dietikon hat einige Tempo-30-Zonen umgesetzt mit dem Zweck der Verkehrsberuhigung und um den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Es wird beobachtet, dass während den Stosszeiten namentlich die Tempo-30-Zonen Büelstrasse, Vorstadtstrasse sowie Bergstrasse vermehrt als "Schleichwege" benutzt werden, da diese direkt an Schulhäuser, Kindergarten, Kinderhort und Musikschule grenzen.*

*Aus diesem Grund bitte ich den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:*

- 1. Wie viele Geschwindigkeitskontrollen wurden in den besagten Zonen von der Stadt- und der Kantonspolizei zwischen 06.30 bis 08.30 Uhr, zwischen 11.30 bis 13.30 Uhr und zwischen 16.00 bis 18.00 Uhr vom 1. Januar 2016 bis 30. Juni 2017 durchgeführt?*
- 2. Wie viele Fahrzeuge wurden in den besagten Zonen und Zeiten kontrolliert und wie viele wurden gebüsst?*
- 3. Haben sich die Frequenzen seit der Tempo-30-Einführung reduziert? Wenn ja, um wie viel? Wenn nein, um wie viel haben diese zugenommen?*
- 4. Würden elektronische "Tempo-30-Lichtampeln", die während den Schulwegzeiten eingeschaltet sind, nicht besser akzeptiert und wären demzufolge wirksamer (Beispiel Birmensdorf)?*
- 5. Kann sich der Stadtrat vorstellen, Tempo-30-Zonen, deren Ziele nicht erfüllt werden, zurück zu bauen? Wenn nein, warum nicht?"*

Mitunterzeichnende:

Charlotte Keller  
Philipp Müller  
Konrad Lips

Karin Dopler  
Esther Wyss-Tödtli  
Alfons Florian

Jörg Dätwyler  
Marcel Schühle  
Anton Felber

Erich Burri  
Michael Segrada

Die Interpellation von Stephan Wittwer (SVP) und 11 Mitunterzeichnenden wird wie folgt beantwortet:

*Vorbemerkungen*

Tempo-30 erhöht die Sicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren. Die tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten, reduziert Abgas- und Lärmemissionen und vermindert den Durchgangsverkehr. Die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt ab, die Wege für Schulkinder sind weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer.

Was jedoch im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten immer mehr zum Problem wird, sind die sogenannten Eltern-Taxis. Die Zahl der Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, wächst. Der daraus entstehende Mehrverkehr und Manöver der Autos führen zu einer zusätzlichen Gefährdung der Kinder auf dem Schulweg. Die Stadt und die Schule können Taxifahrten nicht verbieten, da der Schul-

Sitzung vom 19. Februar 2018

weg in die Kompetenz der Eltern fällt. Es wird versucht, mit Kampagnen und gutem Zureden auf die Gefahren aufmerksam zu machen.

*Zu Frage 1*

Die Kantonspolizei Zürich führt keine Geschwindigkeitskontrollen in den Tempo-30-Zonen von Dietikon durch. Diese Kontrollen obliegen ausschliesslich der Stadtpolizei Dietikon. Folgende Kontrollen wurden während der vom Interpellant angefragten Zeit durch die Stadtpolizei durchgeführt:

**Bergstrasse:**

zwischen 06.30 - 08.30 Uhr	5	Kontrollen
zwischen 11.30 - 13.30 Uhr	2	Kontrollen
zwischen 16.00 - 18.00 Uhr	1	Kontrolle

**Vorstadtstrasse:**

zwischen 06.30 - 08.30 Uhr	2	Kontrollen
zwischen 11.30 - 13.30 Uhr	1	Kontrolle
zwischen 16.00 - 18.00 Uhr	1	Kontrolle

Zudem wurden in der Zeit vom 28. Juli bis 18. August 2016 an der Vorstadtstrasse durchgehend die Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge in beide Fahrrichtungen mittels Tempoinfogerät gemessen. Die Resultate ergaben eine tiefe Übertretungsanzahl von 1.08 % und einem Wert des V85 (Geschwindigkeit, die 85 % der gemessenen Fahrzeugen nicht überschritten haben) von 25 km/h.

**Bühlstrasse:**

Im Mai 2017 wurde die Tempo-30-Zone im Gebiet "Oberdorf" markiert und signalisiert. Aus diesem Grund erfolgten noch keine Geschwindigkeitskontrollen. Es ist der Einsatz des Tempoinfogerätes geplant sowie Geschwindigkeitskontrollen und Kontrollen zur Einhaltung des signalisierten Fahrverbotes.

*Zu Frage 2:*

Die durchgeführten Kontrollen ergaben folgende Auswertung:

**Bergstrasse:**

zwischen 06.30 - 08.30 Uhr	875	Fahrzeuge	81	Übertretungen (9.26 %)
zwischen 11.30 - 13.30 Uhr	231	Fahrzeuge	12	Übertretungen (5.19 %)
zwischen 16.00 - 18.00 Uhr	142	Fahrzeuge	9	Übertretungen (6.34 %)

**Vorstadtstrasse:**

zwischen 06.30 - 08.30 Uhr	74	Fahrzeuge	4	Übertretungen (5.41 %)
zwischen 11.30 - 13.30 Uhr	21	Fahrzeuge	1	Übertretung (4.76 %)
zwischen 16.00 - 18.00 Uhr	32	Fahrzeuge	1	Übertretung (3.13 %)

Mit dem Messgerät wurden in der Zeit vom 28. Juli 2016 - 18. August 2016 insgesamt 3'154 Fahrzeuge gemessen, wobei nach Abzug der Toleranz 30 Fahrzeuge 1 - 5 km/h und 4 Fahrzeuge 6 - 10 km/h zu schnell unterwegs waren.

*Zu Frage 3*

Im Rahmen der Gutachten, welche für die Anordnung von Tempo-30-Zonen verfasst werden, müssen Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau vor der Realisierung der Tempo-30-Zone gemacht werden. Primäres Ziel der Tempo-30-Zonen ist die Erhöhung der Sicherheit durch die Reduktion der Geschwindigkeit. Die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus muss mit entsprechenden Messungen nach der Realisierung nachgewiesen werden. Spezifische Messungen zur Anzahl der passierenden Fahrzeuge sind nicht vorgeschrieben. Bei sporadischen Kontrollen wird jedoch festgestellt, dass der Verkehr abgenommen hat.

Sitzung vom 19. Februar 2018

Bezüglich der genannten verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen ist generell zu erwähnen, dass der motorisierte Individualverkehr rund um Schulen und Kindergärten in den vergangenen 10 Jahren um etwa 40 % zugenommen hat, weil, wie einleitend bereits erwähnt, immer mehr Kinder von ihren Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren werden.

## *Zu Frage 4*

Eine Wechselgeschwindigkeitsanlage befürworten die kantonalen Fachstellen (Amt für Verkehr und Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich) nur bei Schulhauskomplexen, welche durch eine öffentliche Strasse unterteilt wird. Konkret an Stellen, wo Schulkinder nach Stundenplan (das heisst zu bestimmaren Zeiten) und Klassenweise oder in grossen Gruppen die Fahrbahn queren müssen.

Die Haltung der Kantonspolizei Zürich, welche Bewilligungsgeber für solchen Anlagen ist, deckt sich mit den Aussagen im Gutachten zur Wechselgeschwindigkeitsanlage "Am Wasser" in Zürich von Prof. A. Cohen. Er hält darin fest, dass der Wirkungsgrad einer derartigen Anlage nur aufrechterhalten werden kann, wenn sie selten ist. Von einer grossen Verbreitung bei Schulhäusern rät er deshalb ab. Die Stadt Zürich hat diese Einschätzung übernommen und installiert Wechselgeschwindigkeitsanlagen nur in absoluten Ausnahmefällen.

Erkenntnisse mit bestehenden Wechselgeschwindigkeitsanlagen im Kanton Zürich zeigen, dass nach einer anfänglich grossen Akzeptanz im Verlaufe der Zeit das Einhalten der temporär tieferen Geschwindigkeitslimite abnimmt und dem nur mit regelmässigen, gezielten Kontrollen entgegengewirkt werden kann. Um das gewünschte tiefe Geschwindigkeitsniveau nachhaltig zu gewährleisten (Voraussetzung für die Verbesserung der Fussgängersicherheit) sind unterstützende bauliche Massnahmen notwendig.

Der Ablauf für eine Installation einer solchen Anlage ist derselbe wie für die Einführung einer Tempo-30-Zone. Ein von einem Ingenieur- oder Planungsbüro erstelltes Gutachten dient der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich als Grundlage für die Entscheidung, ob das Projekt bewilligungsfähig ist oder nicht.

## *Zu Frage 5*

Die geplanten und realisierten Tempo-30-Zonen in Dietikon sind ein wichtiger Bestandteil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts, in welchem der Stadtrat die Verkehrspolitik der kommenden Jahre festgelegt hat. Die Ziele bei der Einführung von Tempo-30-Zonen sind generell die Steigerung der Verkehrssicherheit, das Erreichen eines dem Quartiercharakter angepassten Fahrverhaltens, die Entlastung der Wohnquartiere vom quartierfremdem Durchgangsverkehr sowie die Lärmreduktion für das Quartier.

Im Rahmen der Gutachten, welche bei der Planung von neuen Tempo-30-Zonen erstellt werden müssen, erfolgt eine nähere Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der jeweiligen Zone erreicht werden sollen. Je nach Strasse bzw. Quartier kann der Fokus auf die verschiedenen Ziele leicht variieren, das vorrangige Ziel bei der Einführung von Tempo-30-Zonen ist aber immer die Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Radfahrende. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden nimmt automatisch mit der Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit zu. Eine Reduktion von Tempo 50 auf 30 km/h bedeutet ungefähr eine Halbierung des Bremsweges. Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h ist die Wahrscheinlichkeit, dass der angefahrene Fussgänger überlebt, 6x grösser als bei 50 km/h.

Durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kann in etwa eine Lärminderung von rund 3 dB(A) erzielt werden. Dies entspricht in der Wahrnehmung ungefähr der Halbierung der Verkehrsmenge. Die Verringerung der subjektiven Störwirkung geht über die tatsächliche Reduktion heraus, da die störenden Lärmspitzen überproportional abnehmen. Für einige Strassenabschnitte in Dietikon sind ausserdem die zugehörigen Tempo-30-Zonen mit der Erstellung des Lärmsanierungsprojektes Gemeindestrassen als Sanierungsmassnahme zur Lärmreduktion integriert.

Sitzung vom 19. Februar 2018

Sobald mit Umsetzung einer Tempo-30-Zone die Durchschnittsgeschwindigkeit im Quartier sinkt, wird eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lärmsituation erreicht. Die bisher in der Stadt Dietikon eingeführten Tempo-30-Zonen erfüllen die gesteckten Ziele. Die Frage eines Rückbaus stellt sich deshalb nicht.

### Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Stephan Wittwer (SVP) und 11 Mitunterzeichnenden wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Polizeichef;
- Leiter Sicherheits- und Gesundheitsabteilung;
- Sicherheits- und Gesundheitsvorstand.

NAMENS DES STADTRATES

  
Otto Müller  
Stadtpräsident

  
Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin

versandt am: 21. Feb. 2018  
MW