

P2.09.02.04 Verkehrsbeschränkungen fahrender Verkehr

985-2019

Einführung von Tempo 30 auf der Schöneggstrasse

Bericht Postulat

Manuel Peer (SP), Mitglied des Gemeinderates und 10 Mitunterzeichnende haben am 12. Oktober 2018 folgendes Postulat eingereicht:

"Tempo 30 ist ein bewährtes Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität in Wohnquartieren. Dazu erhöht Tempo 30 die Sicherheit und das Nebeneinander von Auto, Velo und Zufussgehenden.

Nach dem Motto "neue Regierung, neue Hoffnung", wage ich nach 2002 und 2008 einen weiteren Versuch mit Tempo 30 auf der Schöneggstrasse.

Die Gründe haben sich wenig geändert:

- *An der Schöneggstrasse liegen vier Schulhäuser und drei Kindergärten.*
- *Die Mittelschüler von Dietikon fahren mit dem Velo über die Schöneggstrasse nach Urdorf in die Schule.*
- *Die Oberstufenschüler im Luberzen kommen grösstenteils auch mit dem Velo über die Schöneggstrasse.*
- *Entlang der Schöneggstrasse wird gewohnt. Es leben dort Familien mit Kindern. Auch der Osten verdient, ein lebenswertes Quartier zu sein.*

Der Stadtrat wird aufgefordert, rasch die nötigen Planungsschritte für die Einführung von Tempo 30 im gesamten Gebiet Schöneggstrasse einzuführen. Alternativ kann eine Sperrung (mit Ausnahme für den Bus und das Velo) auf der Höhe des Schulhauses Wolfsmatt geprüft werden."

Mitunterzeichnende

Catalina Wolf-Miranda
Roland Schürch
Kerstin Camenisch

Catherine Peer
Philipp Sanchez
Esther Sonderegger

Martin Steiner
Andreas Wolf

Beat Hess
Ernst Joss

Der Gemeinderat hat das Postulat von Manuel Peer und 10 Mitunterzeichnenden am 7. Februar 2019 an den Stadtrat überwiesen, welcher wie folgt Bericht erstattet:

Grundlagen

Bei der Schöneggstrasse handelt es sich um eine kommunale Sammelstrasse, welche die lokale Verbindung zwischen den umliegenden Quartieren sicherstellt und den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz leitet. Die Länge der Schöneggstrasse beträgt von der Bremgartnerstrasse bis zur Wiesenstrasse etwa 1800 m. Der Abschnitt zwischen dem Kreisel Birmensdorferstrasse bis zur Wiesenstrasse ist Bestandteil der Tempo 30-Zone Luberzen. Auf der Schöneggstrasse verlaufen wichtige Schulwegverbindungen und eine kantonale Veloroute. Ausserdem werden aktuell zwei Buslinien auf der Schöneggstrasse geführt.

Die Schöneggstrasse ist als Kernfahrbahn ausgeführt und mit beidseitigen Trottoirs sowie beidseitigen Radstreifen versehen. Die Querung für den Fussverkehr ist an mehreren Stellen mit Fussgängerstreifen möglich, und im Bereich des Schulhauses Wolfsmatt sind zwei Lichtsignalanlagen als zusätzliche sichere Quermöglichkeit für Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Wolfsmatt

Sitzung vom 12. August 2019

installiert. Die Schöneggstrasse ist eine übersichtliche Sammelstrasse, der Gehweg ist an vielen Stellen von der Fahrbahn zurückversetzt und die Bereiche zwischen Trottoir und Strassenfläche sind als Grünflächen gestaltet. Die Schöneggstrasse befindet sich baulich in einem guten bis sehr guten Zustand in Bezug auf den Strassenbelag sowie die Werkleitungen. Auch die Beleuchtung ist auf dem neuesten Stand der Technik. Die zukünftigen Planungen betreffend die Schöneggstrasse sind einerseits im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) von 2016 und andererseits im kommunalen Richtplan, welcher sich aktuell in Revision befindet, festgehalten.

Verkehrsführung während dem Bau der Limmattalbahn

Die Realisierung der Limmattalbahn in der Zürcherstrasse erfolgt ab September 2019. Bis etwa Mitte 2021 kann der Verkehr in der Zürcherstrasse zwischen Bahnhof Glanzenberg bis auf Höhe der Asylstrasse nur in eine Richtung geführt werden. Der Verkehr aus dem Zentrum Dietikon in Richtung Schlieren wird über die Asylstrasse und die Schöneggstrasse bis zur Birmensdorferstrasse und von dort zurück auf die Zürcherstrasse geführt. Auf der Schöneggstrasse wird der Verkehr dann nur in dieser Richtung geführt, die Spur in Gegenrichtung zwischen dem Kreisel Birmensdorferstrasse in Richtung Zentrum Dietikon steht während der Bauphase der Limmattalbahn nur dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zur Verfügung.

Planungen betreffend die Schöneggstrasse gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK)

In Bezug auf die Schöneggstrasse besteht ein gewisses Risiko, dass diese zukünftig vermehrt als parallele Ausweichroute zur Hauptroute Zürcherstrasse - Bremgartnerstrasse genutzt werden könnten. Die Wohnquartiere entlang der Schöneggstrasse sollen nach dem Bau der Limmattalbahn nicht von zusätzlichem Durchgangsverkehr belastet werden. Die Schöneggstrasse soll wie bisher überwiegend der Erschliessung der angrenzenden Quartiere dienen. Der Abschnitt Birmensdorferstrasse bis zum Knoten Schöneggstrasse / Bremgartnerstrasse ist derzeit nur vereinzelt von quartierfremdem Durchgangsverkehr betroffen. Zukünftig besteht jedoch die Gefahr, dass mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn die Route weiter an Attraktivität gewinnen wird, um den Knoten Kirchplatz im Stadtzentrum zu umfahren. Um einen solchen Schleichverkehr zu unterbinden und den Verkehr wieder auf die Hauptachse Zürcherstrasse zu lenken, wurden im Rahmen des sGVK drei alternative Betriebskonzepte entwickelt:

Bei den vorgeschlagenen Betriebskonzepten handelt es sich um Massnahmen, auf die nur zurückgegriffen werden soll, falls die Schöneggstrasse nach der Inbetriebnahme der LTB vermehrt von Durchgangsverkehr betroffen ist.

- Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Sperrung Poststrasse
- Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Tempo 30
- Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante LSA

Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Sperrung Poststrasse

Bei einer übermässigen Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets durch quartierfremden Verkehr ist bei dieser Variante vorgesehen, die Schöneggstrasse im Bereich zwischen dem Knoten Poststrasse und dem Knoten Asylstrasse für den Durchgangsverkehr ganz oder zeitweise zu sperren. Für den Fuss- und Radverkehr bleibt die Schöneggstrasse durchgängig begehbar beziehungsweise befahrbar. Von der Bremgartnerstrasse herkommend ist nur noch ein Rechtsabbiegen in die Poststrasse und aus Richtung Glanzenberg kommend ein Rechtsabbiegen in die Asylstrasse möglich. Für direkte Anlieger wird eine Durchfahrt ermöglicht.

Betriebskonzept Schöneggstrasse Variante Tempo 30

Diese Variante sieht die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Quartier Schönegg vor. Vorteil dieser Variante ist, dass in der Tempo-30-Zone Rechtsvortritt gilt, sodass die Schöneggstrasse vortrittsbelastet ist und somit der Verkehrsfluss insgesamt gebremst wird. Allerdings ist davon auch der Busverkehr betroffen, so dass Fahrzeitverluste für den ÖV entstehen können.

Sitzung vom 12. August 2019

Bei Tempo 30 handelt es sich um eine Massnahme, die nur mit einer Signalisation allein ohne bauliche Massnahmen nicht zu der gewünschten Geschwindigkeitsreduktion führt. Es sind daher zusätzliche bauliche Massnahmen (wie z.B. Fahrbahnverengungen) erforderlich.

Betriebskonzept Schöneeggstrasse Variante Lichtsignalanlage

Die Variante Lichtsignalanlage umfasst eine Erhöhung der Widerstände auf der Schöneeggstrasse durch die Errichtung von zusätzlichen Lichtsignalanlagen. Vorteil dieser Variante ist, dass der Bus bevorzugt werden kann, sodass keine Fahrzeitverluste zu erwarten sind. Ausserdem können sichere Fussgängerquerungen bereitgestellt werden. Nachteil ist, dass die Lichtsignalanlagen lediglich dazu dienen, den Verkehrsfluss auf der Schöneeggstrasse zu bremsen, eine verkehrstechnische Notwendigkeit ist hingegen nicht gegeben. Die Akzeptanz einer solchen Variante ist daher kritisch zu beurteilen. Weiterhin entstehen durch das vermehrte Abbremsen und Beschleunigen zusätzliche Belastungen für Anwohner.

Verkehrsplanung betreffend die Schöneeggstrasse im kommunalen Richtplan

Ausgehend von den drei im sGVK erarbeiteten alternativen Betriebskonzepten wird die Planung für die Schöneeggstrasse im kommunalen Richtplan weiter konkretisiert. Im Richtplan ist vorgesehen, als Rückfallebene bei einer starken Zunahme des quartierfremden Verkehrs eine vollständige oder temporäre Sperrung der Schöneeggstrasse im Bereich zwischen dem Knoten Poststrasse und dem Knoten Asylstrasse zu realisieren. Auf diese Massnahme wird fokussiert, da eine Sperrung die wirksamste Möglichkeit darstellt, den quartierfremden Verkehr auf dem übergeordneten Verkehrsnetz (der Bremgartnerstrasse und der Zürcherstrasse) zu halten. Die Einrichtung von zusätzlichen Lichtsignalen auf der Schöneeggstrasse wird aufgrund der im vorangehenden Absatz aufgeführten Nachteile nicht weiter verfolgt.

Tempo 30-Zone in der Schöneeggstrasse im sGVK und im kommunalen Richtplan

Gemäss sGVK ist die Einführung von Tempo 30 auf der Schöneeggstrasse als eines der alternativen Betriebskonzepte bei zunehmendem quartierfremden Verkehr geplant. Die Schöneeggstrasse ist im sGVK noch nicht als Bestandteil der Tempo 30-Zone Schöneegg vorgesehen. Während der Erarbeitung des kommunalen Richtplans wurde von Seiten der Begleitgruppe die Einführung von Tempo 30 auf der Schöneeggstrasse auch unabhängig von einer eventuellen Zunahme des Schleichverkehrsaufkommens vorgeschlagen. Daher ist gemäss dem aktuellen Entwurf zum kommunalen Richtplan vorgesehen, dass die Schöneeggstrasse in Zukunft ein integraler Bestandteil der Tempo-30-Zone 10 c Schöneegg sein soll.

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone folgt einem im Strassenverkehrsgesetz und in der Signalisationsverordnung des Bundes definierten Verfahren: Die Stadt Dietikon lässt von einem Ingenieur- oder Planungsbüro ein Gutachten erstellen, das als Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat und dem Kanton als Grundlage zur Bewilligung dient. Dieses Gutachten beinhaltet Geschwindigkeitsmessungen und macht Vorschläge für Verkehrsberuhigungsmassnahmen, z.B. horizontale Einengungen des Strassenraums oder geeignete Orte für die Eingangsportale einer Tempo-30-Zone. Die Stadt stellt anschliessend das Begehren an die Kantonspolizei um Festsetzung der Verkehrsverordnung. Die erforderlichen baulichen Massnahmen müssen durch die Stadt festgesetzt werden. Im Anschluss kann die Tempo-30-Zone signalisiert und die beschlossenen baulichen Massnahmen umgesetzt werden. Ein Jahr nach der Umsetzung muss der Erfolg der Tempo-30-Zonen nach definierten Kriterien ausgewertet werden, um zu prüfen, ob das Geschwindigkeitsniveau wie vorgesehen gesenkt werden.

Erwägungen

Die Verkehrsentwicklung in der Schöneeggstrasse nach der Bauphase der Limmattalbahn ist noch mit Unsicherheiten behaftet. Durch die Zentrumsentlastung sollte insgesamt weniger Verkehr durch die Zürcherstrasse fliessen. Möglicherweise wird die Schöneeggstrasse nach Abschluss der Bauarbeiten

Sitzung vom 12. August 2019

aber weiterhin oder sogar zunehmend als Schleichstrecke genutzt. Als Reaktion darauf sieht der Stadtrat folgendes Vorgehen vor:

In erster Priorität ist eine vollständige oder temporäre Sperrung (gemäss sGVK) zwischen dem Knoten Poststrasse und dem Knoten Asylstrasse für den Durchgangsverkehr als Massnahme vorgesehen. Alle anderen Ansätze wie Fahrverbote, Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes (z.B. durch eine Tempo 30-Zone) etc. erreichen nicht dieselbe Wirksamkeit wie die vorgesehene Sperrung.

Mit einer Sperrung der Schöneeggstrasse auf Höhe des Schulhauses Wolfsmatt wie im Postulat vorgeschlagen kann nicht die gleiche Wirkung erreicht werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Strecke Asylstrasse / Schöneeggstrasse weiterhin zur Umfahrung des Kirchplatzes genutzt werden würde.

Die jetzige Gestaltung der Schöneeggstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr für eine städtische Sammelstrasse gut, es sind beidseitig Trottoirs für Fussgänger vorhanden und die bestehenden Velostreifen in beiden Richtungen erlauben ein zügiges Befahren mit dem Velo. Trotzdem ist aus Sicht des Stadtrates in der Schöneeggstrasse Handlungsbedarf in Bezug auf eine Verkehrsberuhigung durch eine Temporeduktion vorhanden. Der Stadtrat sieht allerdings die Einführung von Tempo 30 auf der gesamten Schöneeggstrasse direkt im Anschluss an den Bau der Limmattalbahn nicht für sinnvoll an. Eine Einführung von Tempo 30 auf der Schöneeggstrasse wäre mit aufwendigen baulichen Massnahmen verbunden, um das Geschwindigkeitsniveau auf die gewünschten 30 km/h zu senken. Durch die Kombination mit allfällig notwendigen Strassensanierungskosten können Kosten für verkehrsberuhigende Massnahmen reduziert werden. Im Fall der Schöneeggstrasse ist der bauliche Zustand aufgrund der Sanierungen in den letzten Jahren allerdings sehr gut und es sind kurz- bis mittelfristig keine weiteren Sanierungsmassnahmen notwendig, so dass in dieser Beziehung keine finanziellen Synergien genutzt werden können.

In einer Tempo 30-Zone müsste z.B. auch die Lichtsignalanlage vor dem Schulhaus Wolfsmatt entfernt werden. Fussgängerstreifen dürften nur in der Nähe der Schulen bzw. an stark frequentierten Querungsstellen bestehen, d.h. ein Teil der Fussgängerstreifen in der Schöneeggstrasse müsste aufgehoben werden.

Aufgrund der Länge der Schöneeggstrasse verlängert sich die Fahrt der Busverbindungen auf der Schöneeggstrasse um etwa eine Minute (falls auf der gesamten Strecke eine Geschwindigkeit von 30 km/h gilt), was zu Anschlussbrüchen an den von den Buslinien angefahrenen Bahnhöfen führen kann. Für die Einführung einer Tempo 30-Zone müsste mit den VBZ detaillierte Abklärungen stattfinden, ob und wie die Verlängerung der Fahrzeit auf der Schöneeggstrasse mit dem bestehenden Fahrplan kompatibel gemacht werden kann.

Aus Sicht des Stadtrates ist es sehr wichtig, bei einer Zunahme des Durchgangsverkehrs in der Schöneeggstrasse in einem ersten Schritt zunächst den quartierfremden Verkehr wieder zurück auf die Zürcherstrasse zu leiten. Mit diesem Vorgehen kann die Sicherheit auf in der Schöneeggstrasse und den dort verlaufenden Schulwegen allein schon durch die reduzierte Anzahl von durchfahrenden Fahrzeugen erhöht werden. Erst in einem zweiten Schritt soll dann die Einführung von Tempo 30 in der Schöneeggstrasse weiter verfolgt werden.

Der Stadtrat beschliesst:

Zum Postulat von Manuel Peer und 10 Mitunterzeichnenden betreffend Einführung Tempo 30 in der Schöneeggstrasse wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Gesundheits- und Sicherheitsabteilung;
- Leiter Stadtplanungsamt;

- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Roger Bachmann
Stadtpräsident



Viktor Ledermann
Stadtschreiber-Stv.

versandt am: 15. Aug. 2019

kn