

10-335 B3.5.4 / V1.C

Postulat Thomas Stadler (EVP) und Matthias Maag (EVP) betreffend weniger Verkehrsanordnungen - mehr Sicherheit und Verantwortung durch „Shared Space“

Ausgangslage

Thomas Stadler (EVP) und Matthias Maag (EVP) reichten am 6. Januar 2010 folgendes Postulat ein:

„Weniger Verkehrsanordnungen - mehr Sicherheit und Verantwortung durch „Shared Space“

Antrag:

- Das Konzept *Shared Space* ist in die Gesamtverkehrsplanung der Stadt Dübendorf aufzunehmen.
- Zukünftig soll bei Sanierungen von neuralgischen Strassenabschnitten und Kreuzungen geprüft werden, ob sich durch die Umsetzung dieses Konzeptes die Verkehrssituationen verbessern lässt.
- Für folgende Gebiete soll die Einführung sofort geprüft werden:
 - Bahnhof Süd (Bahnhofplatz)
 - Weiler Hermikon

Begründung:

Wenn es zu laut, zu hektisch und zu gefährlich zugeht auf der Strasse, so sorgten Behörden bisher für Ordnung mit strikter Trennung der Verkehrsteilnehmenden und zahlreichen Signalisierungen. Das mittlerweile auch in verschiedenen Schweizer Städten eingeführte Konzept „*Shared Space*“ (auf Deutsch etwa: „gemeinsam genutzter Raum“) erreicht mit dem Gegenteil bessere Ergebnisse. Gemeinsame Nutzung des Strassenraumes und der Verzicht auf Signalisierung erhöhen die Verkehrssicherheit. *Shared Space* will die Verkehrsteilnehmenden nicht trennen, sondern gemeinsam die Strassen nutzen lassen. Alle Verkehrsteilnehmer/innen nutzen denselben Raum auf der Strasse und müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Kein Verkehrsteilnehmer hat a priori vortritt nur weil er / sie z.B. ein Auto oder Velo fährt oder weil das Recht signalisiert ist, mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Die Aufmerksamkeit und die Risikowahrnehmung der Verkehrsteilnehmer wird geschärft und dadurch ihre Sicherheit erhöht, indem vermeintlich sicherheitsfördernde kanalisierende Signalisierungen entfernt werden. Dieses Konzept ist – obwohl gegen die Intuition – völlig plausibel. Strukturell bevormundete Verkehrsteilnehmer verlassen sich in der Tendenz eher auf Vorgaben, als auf ihre eigene Wahrnehmung und den gesunden Menschenverstand.

Erste Ergebnisse aus Pilotprojekten zeigen, dass nach dem Konzept des *Shared Space* gestaltete Strassen und Kreuzungen den Effekt haben, dass die Fahrzeuge mit bedeutend tieferer Durchschnittsgeschwindigkeit unterwegs sind. Trotzdem sind Busse und Autos am Ende sogar schneller und kommen fließender voran als im Stop-and-go-Verkehr. Auch sinkende Unfallzahlen sprechen für das Konzept. In Holland wurden mittlerweile über 100 Strassen und Kreuzungen, zum Teil stark frequentierte, umgestaltet. Inzwischen laufen Pilotprojekte auch in Belgien, Dänemark, Deutschland und England. Als Ergänzung und Alternative zu den Tempo-30- und Begegnungszonen bietet *Shared Space* die Möglichkeit, neuralgische Strassenabschnitte und Kreuzungen ohne Zonensignalisierung sicherer zu machen, die Menschen aktiv ins Verkehrsgeschehen einzubinden und durch Neugestaltung von Strassen und Kreuzungen, die Attraktivität von Ortschaften auch für das Gewerbe und die Verkaufsläden zu erhöhen.

Shared Space geht davon aus, dass menschliches Verhalten, also auch das im Verkehr, viel mehr vor der Ausstrahlung eines Ortes oder Gebietes beeinflusst wird, als von Geboten und Verboten. So hat z.B. eine gut sichtbare Schule mit spielenden Kindern einen viel stärkeren Effekt auf das Tempo von Autofahrern, als ein Schild, das auf überqueren Kinder hinweist, ohne das weit und breit keine Schule zu sehen ist.



Shared Space hat nicht zum Ziel, das Auto zu verbannen, erfordert aber von allen Beteiligten ein Umdenken – weg von einem autoorientierten System hin zu einer fussgängerfreundlichen Gestaltung. Die Gestaltung nach dem Ansatz von *Shared Space* stellt eine gute Möglichkeit dar, städtische Räume wieder attraktiver zu gestalten und insgesamt aufzuwerten. Öffentliche Flächen können so gemeinsam genutzt und für Fussgänger und Radfahrer wieder zugänglich gemacht werden. Auch wenn ein solches Konzept nicht flächendeckend angewandt werden kann, bietet diese Form der Gestaltung jedoch die Möglichkeit, bei zukünftigen Planungen auf lokaler Ebene neue, menschengerechtere Räume zu schaffen. Die Umgebung ist Fenster und Spiegel unserer Gesellschaft.

Die Unfallstatistiken beweisen, dass 60 bis 70 Prozent aller Unfälle durch Nichtbeachtung der Vorfahrt entstehen. Die logische Folge wäre, dass wir Vorfahrtsregeln durch zwischenmenschliche Verständigung ersetzen. Wenn nicht mehr klar ist, wer hier Vorfahrt hat, treten die informellen Regeln menschlicher Höflichkeit in Kraft und in vielen Bereichen abhanden gekommene Eigenverantwortung wird gestärkt. Es ist vielleicht zuerst etwas ungewohnt, aber es wirkt. Wo die gewohnten Verkehrsschilder und Markierungen fehlen, greifen wir auf diese zwischenmenschlichen Formen der Verständigung zurück.

Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit den Verkehrsmassnahmen während dem Bau der Glattalbahn eine generelle Verkehrsplanung in Aussicht gestellt. Verschiedene Vorstösse im Gemeinderat und Reaktionen aus der Bevölkerung fordern Massnahmen in den Quartieren und zeigen, dass die Unzufriedenheit der Bürger mit der Situation stetig zunimmt und ein grosser Handlungsbedarf besteht. Die Postulanten bitten deshalb darum, ihr Anliegen wohlwollend zu prüfen und so schnell wie möglich in die Verkehrsplanung mit einzubeziehen.“

Erwägungen

Der Gemeinderat hat das Postulat an seiner Sitzung vom 1. Februar 2010 zur Beantwortung an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat hat gestützt auf Art. 49 Abs. 2 der Geschäftsordnung innert sechs Monaten, vom Zeitpunkt der Überweisung an gerechnet, Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen.

Die Abklärungen zum Postulat haben einen grösseren Aufwand verursacht, weshalb um Fristerstreckung ersucht wurde, die bis 8. Oktober 2010 gewährt wurde.

Beschluss

1. Das Postulat von Thomas Stalder und Matthias Maag vom 6. Januar 2010 wird wie folgt beantwortet:

Einleitung

Der Stadtrat Dübendorf unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen zur Bewältigung des Verkehrs auf dem Gemeindegebiet. Dies verdeutlicht auch das Legislaturprogramm 2006 - 2010, in welchem z. B. festgehalten wurde:

- „4.2 Die Sicherheit der Bevölkerung wird durch die Verhinderung von Gefährdungen und übermässiger Belastungen durch den Verkehr gefördert.
 - Verkehrsberuhigungen werden punktuell geprüft
 - Es wird ein Konzept für sichere Schulwege erarbeitet
- 4.3 Alternativen zum motorisierten Verkehr werden gefördert
 - Zur Bewältigung und Verflüssigung des städtischen Verkehrs werden insbesondere Massnahmen zur Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs und zur Verbesserung des Velo- und Fussgängerverkehrs vorangetrieben.“



Als verbindliche Basis für alle Überlegungen und Folgeplanungen im Bereich Verkehr dient der kommunale Verkehrsrichtplan, zuletzt revidiert am 4. Juni 2007 (Genehmigung Baudirektion). In den letzten Jahren sind zahlreiche Planungsgrundlagen und Konzepte – die unterschiedliche Gültigkeit bzw. Verbindlichkeit haben – erarbeitet worden. Der nicht aufzuhaltende Zuwachs des Verkehrs – vor allem des unerwünschten Durchgangsverkehrs im Stadtzentrum – hat dazu geführt, dass im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn dringliche Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr ergriffen werden mussten.

Was bisher zu kurz gekommen ist, ist die Koordination der strategischen Aufgaben in der Planung, mit anderen Worten eine erkennbare und nach aussen kommunizierbare Gesamtstrategie des Stadtrates in Sachen Verkehr. Es fehlt an einem Gesamtkonzept, auf dessen Basis alle konkreten Einzelfragen der Verkehrsbewältigung beantwortet werden könnten.

Aufgrund dieser Problematik hat der Stadtrat mit Beschluss vom 19. August 2010 entschieden, ein glaubwürdiges Gesamtverkehrskonzept und erfolgversprechende Lösungsvorschläge vorzulegen. Der Überblick über die einzelnen Verkehrsbereiche zeigt, dass der dringende Handlungsbedarf beim Aufzeigen des Gesamtkonzeptes bzw. im Teilkonzept MIV besteht, wo es an einer breit abgestützten Strategie für seine kurz-, mittel- und langfristige Organisation fehlt. Das Konzept für den Strassenverkehr muss in ein Gesamtverkehrskonzept eingebettet werden, in welchem alle Teilbereiche zusammengeführt und koordiniert werdend: der motorisierte Individualverkehr (Strassenverkehr), der ruhende Verkehr (Parkierung), der öffentliche Verkehr (Bahn, Glattalbahn und Bus) und der Langsamverkehr (Radfahrer und Fussgänger).

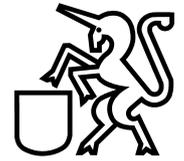
Für die Erarbeitung und Umsetzung eines Verkehrskonzeptes, als strategisches Führungsinstrument des Stadtrates, wurde ein Verkehrsausschuss, bestehend aus: Stadtpräsident (Vorsitz), Tiefbauvorstand, Sicherheitsvorstand und Leiter Abteilung Planung (Sekretär) eingesetzt.

Die Aufgaben des Verkehrsausschusses wurden dabei wie folgt definiert:

1. Umfassende Behandlung der Fragen des Verkehrsgeschehens auf dem Gebiet der Stadt Dübendorf.
2. Ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten und dem Stadtrat bis Ende 2010 vorzulegen.
3. Als dringliche Massnahme, ein Teilprojekt für die Abwicklung des MIV vorzulegen (Überprüfung Verkehrsführungskonzept während dem Bau der Glattalbahn vom März 2009). Erwartet wird ein konkreter Konzeptvorschlag für die kurz- und mittelfristige Führung des Strassenverkehrs. Anschliessend wird ein Anhörungs- bzw. Mitberichtsverfahren, in dem die Nachbargemeinden sowie die regionalen und Dübendorfer Organisationen und Vertretungen in die Meinungsbildung des Stadtrates mit einbezogen werden, durchgeführt.

Shared Space in der Schweiz und in der Betrachtung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Shared Space ist ein Verkehrsregime, das in Holland entwickelt wurde. Der Erfinder ist kürzlich verstorben und heute kümmert sich ein holländisches Institut um die Umsetzung und Verbreitung dieses Verkehrsregimes. Ebenfalls läuft in der EU ein Versuch, an dem mehrere Gemeinden teilnehmen, um die Wirksamkeit von Shared Space evaluieren zu können. Von der Schweiz nimmt keine Gemeinde an diesem Versuch teil.



In Shared Space soll sich jeder Verkehrsteilnehmer als „Gast“ im Strassenraum fühlen und sich entsprechend verhalten. Jeder Verkehrsteilnehmer ist gleichberechtigt. Es gelten der Rechtsvortritt und das Rechtsfahrgebot. Die Geschwindigkeit kann 50 km/h generell oder nach einem Gutachten gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung auch eine abweichende Geschwindigkeit sein. In Holland können die Fahrzeuge überall parkiert werden. Zumindest diese Regelung hat sich bei unseren Beobachtungen vor Ort sehr problematisch erwiesen und sollte in der Schweiz keinesfalls "tel quel" übernommen werden. Es ist keineswegs so, dass in einer Shared Space Zone alle Signale entfernt werden können.

Die bfu hat Shared Space Zonen in Deutschland und Holland besucht und sich eine Meinung darüber gemacht: Das Konzept Shared Space ist für die bfu von Interesse, wenn es um die Gestaltung des gemeinsamen Strassenraums geht. Es darf jedoch nicht zum Ziel haben, Signale generell zu entfernen. Die bfu sieht ein ähnliches Konzept in der „selbsterklärenden Strasse“ und der „Tempo-30-Zone“. Fest steht, dass in der Schweiz die Anordnung der Signale der Signalisationsverordnung sorgfältig geprüft werden muss. Die These, dass durch die Verunsicherung der Verkehrsteilnehmenden die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden kann, ist heikel zu kommunizieren. Momentan sind folgende Fragen noch offen: Wie wird ein solches Konzept verstanden? Ist eine Abnützung der Wirkung zu erwarten?

Zusammenfassend wird festgehalten:

- In der Schweiz fehlt momentan die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung von Shared Space, d. h. Projekte können momentan einzig als Pilotversuche unter Aufsicht des Bundes durchgeführt werden.
- Funktionierende Shared Space Zonen benötigen eine hohe Fussgängerdichte, um rücksichtsvolle Fahr- und Verhaltensweise der Fahrzeugführer auszulösen bzw. zu unterstützen.
- Die Situation der schwächsten Verkehrsteilnehmer ist ungeklärt.
- „Tempo-30-Zonen“ oder sogenannte „Begegnungszonen“ haben sich in der Schweiz als gute Alternativen etabliert.

Beantwortung von Antrag 1: Das Konzept *Shared Space* ist in die Gesamtverkehrsplanung der Stadt Dübendorf aufzunehmen.

Der Stadtrat setzt sich aktiv für bessere Verkehrslösungen in Dübendorf ein. Er ist bereit die Idee „Shared Space“ im Rahmen des vor kurzem im Angriff genommenen Gesamtverkehrskonzepts zu prüfen und soweit sinnvoll und zweckmässig bei den Massnahmen zu berücksichtigen.

Beantwortung von Antrag 2: Zukünftig soll bei Sanierungen von neuralgischen Strassenabschnitten und Kreuzungen geprüft werden, ob sich durch die Umsetzung dieses Konzeptes die Verkehrssituationen verbessern lässt.

Die Prüfung von einzelnen Gebieten im Hinblick auf die Anwendung soll auch im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts erfolgen.

Beantwortung von Antrag 3: Für folgende Gebiete soll die Einführung sofort geprüft werden:

- Bahnhof Süd (Bahnhofplatz)
- Weiler Hermikon



Für Hermikon und Buenstrasse Kreuzbühl hat der Stadtrat am 15. Juli 2010 die Einführung von Tempo-30-Zonen in zwei Schritten mit der Zustimmung der Anwohnerschaft beschlossen. Mit diesem Entscheid wird die Verkehrsproblematik im Gebiet Hermikon und Buenstrasse Kreuzbühl vorerst gelöst.

2. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, dass Postulat abzuschreiben.

Mitteilung durch Protokollauszug

- Thomas Stalder, Alte Gfennstrasse 64 a, 8600 Dübendorf
- Matthias Maag, Stettbachstrasse 76, 8600 Dübendorf
- Gemeinderatssekretär - z. H. des Gemeinderates
- Sicherheitsvorstand
- Abteilung Planung
- Abteilung Tiefbau
- Abteilung Sicherheit
- Akten

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

David Ammann
Stadtschreiber