



10-451 B3.5.3 / V1.C
Dringliche Interpellation Reto Heeb (CVP) und 13 Mitunterzeichnende
"Verkehrsberuhigende Massnahmen, Einführung von Tempo 30"
GR Geschäft Nr. 27/2010

Ausgangslage

Am 1. Oktober 2010 reichte Reto Heeb (CVP) mit 13 Mitunterzeichnenden folgende dringliche Interpellation beim Gemeinderat ein:

„Dringliche Interpellation – Verkehrsberuhigende Massnahmen, Einführung von Tempo 30

Ausgangslage:

Die CVP Dübendorf setzt sich für eine liberale soziale Politik ein, die ein attraktives und familienfreundliches Dübendorf fördert. Ein zentrales Element dazu sind verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren. Dieses Thema wird von der CVP Dübendorf seit Jahren aktiv bearbeitet, hat doch bereits Kurt Berliat von der CVP Dübendorf in der Interpellation Nr. 144/2004 auf die Wichtigkeit solcher Massnahmen hingewiesen.

An einer Urnenabstimmung vom 8. Februar 2004 wurde die Vorlage zur Einführung von Tempo 30 mit 58 % abgelehnt. Als zentrales Argument gegen die Vorlage wurde damals nicht die Einführung von Tempo 30, sondern die damit verbundenen Kosten beurteilt. Die Ziele einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 der Quartierstrassen und die damit verbundene Aufwertung von Wohnzonen und die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Fussgänger, vor allem aber unserer Familien und Kinder, gelten nach Meinung der CVP Dübendorf immer noch.

Mit Freude und Genugtuung konnte dem Glattaler von Freitag, 1. Oktober 2010 entnommen werden, dass der Stadtrat mit der Bildung eines Ausschusses für das Verkehrskonzept eine Basis für das Anliegen dieser Interpellation bereits gelegt hat.

Fragen:

1. Warum wird nur im Bereich der Aussenwacht Hermikon und der Buenstrasse punktuell Tempo 30 eingeführt und der Chance einer grundsätzlichen Auseinandersetzung mit diesem Thema ausgewichen?
2. Ist der Stadtrat bereit, auf den Grundlagen der bereits im März 1990 erarbeiteten Studie über die Einführung von Tempo 30 und den Erfahrungen aus der Urnenabstimmung, sich dem Thema einer flächendeckenden Einführung wieder anzunehmen?
3. In der Beantwortung der Interpellation von der CVP, Kurt Berliat vom 27. Juli 2004 wird zur dritten Frage geantwortet, dass eine erneute Aufnahme des Themas Tempo 30 ein knappes halbes Jahr nach der Ablehnung an der Urne den Volkswillen missachtet. Ist der Stadtrat der Meinung, dass seit der letzten Abstimmung genügend Zeit vergangen ist, sich dem Thema Verkehrsberuhigung und Einführung Tempo 30 wieder anzunehmen?
4. Im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn und dem Rückzug der flankierenden Verkehrsmassnahmen beim Individualverkehr während der Bauzeit, hat der Stadtrat zugesichert in der neuen Legislatur ein flächendeckendes Verkehrskonzept zu erarbeiten. Was für Teile des Verkehrskonzepts werden in die Legislaturziele einfließen? Wie wird dem Thema Verkehrsberuhigende Massnahmen und Einführung Tempo 30 im Verkehrskonzept Rechnung getragen?



5. In welcher Art wird das Verkehrskonzept mit der strategischen Stadtentwicklung und der Aufwertung des Lebensraums verknüpft? Wie wird an den Erfahrungen anderer Gemeinden im In- und Ausland mit diesen Themen partizipiert?
6. Wie sieht der Stadtrat den zeitlichen Ablauf für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts und der Überarbeitung des Konzepts Tempo 30? Bis wann könnten die entsprechenden Konzepte dem Gemeinderat vorgelegt werden?“

Erwägungen

Der Gemeinderat hat die dringliche Interpellation an seiner Sitzung vom 8. November 2010 zur Beantwortung an den Stadtrat überwiesen. Der Stadtrat hat gestützt auf Art. 51 Abs. 4 der Geschäftsordnung innert zwei Monaten, d. h. bis spätestens 8. Januar 2011, nach der Begründung schriftlich zu antworten.

Beschluss

1. Die dringliche Interpellation von Reto Heeb vom 1. Oktober 2010 wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1: Warum wird nur im Bereich der Aussenwacht Hermikon und der Buenstrasse punktuell Tempo 30 eingeführt und der Chance einer grundsätzlichen Auseinandersetzung mit diesem Thema ausgewichen?

Der Stadtrat setzt sich mit dem Thema der Verkehrsberuhigung in allen Quartieren auseinander und hat nicht zuletzt deshalb den Verkehrsausschuss mit der Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts beauftragt.

Er verfolgt hierbei ein Vorgehen in kleinen, kontinuierlichen Schritten. Die Weiler Hermikon und Geeren waren die Orte, an denen ein dringender Handlungsbedarf erkannt und Massnahmen umgesetzt wurden. Im Jahr 2011 sind Veranstaltungen in allen Wohnquartieren geplant, an denen Lösungsansätze und Massnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs zusammen mit den Betroffenen des Quartiers erarbeitet werden sollen. Dabei werden auch Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in allen Quartieren zur Sprache kommen.

Zu Frage 2 und 3: Ist der Stadtrat bereit, auf den Grundlagen der bereits im März 1990 erarbeiteten Studie über die Einführung von Tempo 30 und den Erfahrungen aus der Urnenabstimmung, sich dem Thema einer flächendeckenden Einführung wieder anzunehmen?

In der Beantwortung der Interpellation von der CVP, Kurt Berliat vom 27. Juli 2004 wird zur dritten Frage geantwortet, dass eine erneute Aufnahme des Themas Tempo 30 ein knappes halbes Jahr nach der Ablehnung an der Urne den Volkswillen missachtet. Ist der Stadtrat der Meinung, dass seit der letzten Abstimmung genügend Zeit vergangen ist, sich dem Thema Verkehrsberuhigung und Einführung Tempo 30 wieder anzunehmen?

Der Stadtrat beschäftigt sich mit dem Thema „Tempo 30“ ununterbrochen. Nun wird es im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts, im Kontext aller relevanten Bereiche des Verkehrsgeschehens - insbesondere auch des Velo- und Fussverkehrs -, neu betrachtet.



Zu Frage 4: Im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn und dem Rückzug der flankierenden Verkehrsmassnahmen beim Individualverkehr während der Bauzeit, hat der Stadtrat zugesichert in der neuen Legislatur ein flächendeckendes Verkehrskonzept zu erarbeiten. Was für Teile des Verkehrskonzepts werden in die Legislaturziele einfliessen? Wie wird dem Thema Verkehrsberuhigende Massnahmen und Einführung Tempo 30 im Verkehrskonzept Rechnung getragen?

Das Thema „Verkehrsberuhigende Massnahmen und Tempo 30“ ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts, damit sich in den Wohnquartieren der Durchgangsverkehr reduzieren und die Sicherheit der Anwohner erhöhen lässt.

Zu Frage 5: In welcher Art wird das Verkehrskonzept mit der strategischen Stadtentwicklung und der Aufwertung des Lebensraums verknüpft? Wie wird an den Erfahrungen anderer Gemeinden im In- und Ausland mit diesen Themen partizipiert?

Die Stadt pflegt bei Themen, die den lokalen und regionalen Verkehr betreffen, einen engen Austausch insbesondere mit ihren Nachbargemeinden, der ZPG sowie den kantonalen Stellen. Dabei kann auch von den Erfahrungen anderer Gemeinden mit ähnlich gelagerten Problemen profitiert werden.

Zu Frage 6: Wie sieht der Stadtrat den zeitlichen Ablauf für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts und der Überarbeitung des Konzepts Tempo 30? Bis wann könnten die entsprechenden Konzepte dem Gemeinderat vorgelegt werden?

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurde im September gestartet. Aus den in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Veranstaltungen werden sich Lösungsansätze zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs in den einzelnen Quartieren ergeben, die von einer Mehrheit der Betroffenen im Quartier getragen werden. Dabei wird auch die Möglichkeit von verkehrsberuhigenden Massnahmen oder von Tempo 30 in Betracht gezogen und diskutiert. Über die Einführung von aus den Lösungsansätzen abgeleiteten Massnahmen wird der Gemeinderat zu gegebener Zeit informiert.

Mitteilung durch Protokollauszug

- Reto Heeb, Grünenstrasse 25, 8600 Dübendorf
- Gemeinderatssekretär – z.H. des Gemeinderats
- Mitglieder Verkehrsausschuss (3)
- Abteilung Planung
- Abteilung Tiefbau
- Abteilung Sicherheit
- Akten

Stadtrat Dübendorf

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

David Ammann
Stadtschreiber