

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 28. November 2022

P2.09.02.04 Verkehrsbeschränkungen fahrender Verkehr Verkehrsberuhigung Bremgartnerstrasse

590-2022

Bericht Postulat

1 Postulat

Kerstin Camenisch (SP), Mitglied des Gemeinderates, und 10 Mitunterzeichnende, haben am 3. Februar 2022 folgendes Postulat eingereicht:

"Immer wieder kommt es bei den Zebrastreifen am letzten Abschnitt der Bremgartnerstrasse (Einmündung Oberdorfstrasse bis zur Kreuzung Zürcherstrasse) zu brenzlichen Situationen. So zum Beispiel am letzten Herbstmarkt-Nachmittag, als es zwischen der Bremgarten-Dietikon-Bahn und einer Person zu einem Personenumfall kam.

Die Bremgartnerstrasse wird in diesem Abschnitt sowohl vom Individualverkehr, vom Veloverkehr wie auch neu doppelspurig von der Bremgarten-Dietikon-Bahn benutzt. Die heikle Lage der Zebrastreifen - gelegen zwischen Wohnquartier, öffentlichen Gebäuden, Schule und Coop - führt dazu, dass es immer wieder zu kritischen Situationen kommt.

Verkehrsberuhigende Massnahmen - sei es Tempo 30 oder eventuell die Einführung einer Begegnungszone - würden die Situation stark entschärfen und zusätzlich eine bessere Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden und Nutzenden des Stadtzentrums bewirken.

Ich bitte deshalb den Stadtrat, folgende Punkte zu prüfen und eine Lösung zur Verbesserung der Situation in die Verkehrsplanung zu integrieren:

- 1. Es ist Bericht zu erstatten, wie die geschilderte Situation verbessert werden kann.*
- 2. Die Umsetzung der Verbesserungsmaßnahmen ist zu priorisieren, um weitere Unfälle zu vermeiden."*

Mitunterzeichnende:

Silvan Fischbacher
Catalina Wolf-Miranda
Catherine Peer

Martin Steiner
Beat Hess
Andreas Wolf

Roland Schürch
Manuel Peer

Philipp Sanchez
Ernst Joss

2 Bericht

Der Gemeinderat hat das Postulat am 25. April 2022 an den Stadtrat überwiesen, der dazu wie folgt Bericht erstattet:

2.1 Vorbemerkungen

Bei der Bremgartnerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse, alle Massnahmen zur baulichen Umgestaltung des Strassenraums, Verkehrsberuhigung etc. müssen durch den Kanton geplant und ausgeführt werden. Die Stadt kann ihre Vorstellungen und Vorschläge beim Kanton vorbringen, die Entscheidungsgewalt liegt aber

beim Kanton. Die direkten Einflussmöglichkeiten der Stadt beschränken sich auf die angrenzenden Seitenstrassen. Die vorliegende Antwort wurde zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Zürich (Planen und Steuern) in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei sowie der Fachstelle Lärmschutz erarbeitet.

Die Bremgartnerstrasse mit ihrer angrenzenden Bebauung stellt die städtebauliche Fortsetzung der öffentlichen Räume im Bereich Bahnhofplatz - Kirchplatz dar. Sie verbindet quer zum Stadtboulevard das verkehrstechnische Zentrum beim Bahnhof Dietikon und das kommerzielle, soziale und kulturelle Stadtzentrum rund um den Kirchplatz mit dem Verwaltungszentrum beim Stadthaus.

An der Bremgartnerstrasse im Abschnitt zwischen Kirchplatz und Schöneeggstrasse befinden sich eine Vielzahl von stark frequentierten Ladengeschäften, das Schulhaus Zentral (etwa 700 Schülerinnen und Schüler), die Bibliothek sowie das Stadthaus Dietikon mit der Stadtverwaltung und dem Feuerwehrgebäude.

Die Seitenstrassen Florastrasse, Schulstrasse und Bühlstrasse stellen die Querverbindungen in Richtung der Oberen Reppischstrasse bzw. der Zürcherstrasse dar. Florastrasse und Bühlstrasse sind zwischen der Bremgartnerstrasse und der Oberen Reppischstrasse Teil der Tempo-30-Zone Oberdorf, in der Schulstrasse gilt Tempo 50. Bei der Florastrasse handelt es sich um eine Einbahnstrasse, welche nur in Richtung Obere Reppischstrasse befahren werden darf. Die Bühlstrasse darf in beide Richtungen befahren werden, ist aber nur für Anlieger freigegeben. In der Florastrasse / Schulstrasse befinden sich mehrere Tiefgaragenzufahrten zu den bestehenden Liegenschaften.

2.1.1 Funktion der Bremgartnerstrasse

Die Bremgartnerstrasse zwischen Kirchplatz und Schöneeggstrasse hat für alle vorhandenen Verkehrsträger eine wichtige Funktion als Nord-Süd-Verbindung. Auf diesem etwa 250 m langen Strassenabschnitt konzentrieren sich diese auf engstem Raum:

- *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*: Für den motorisierten Individualverkehr stellt der genannte Strassenabschnitt die Verbindung zur Zürcher-/Badenerstrasse und zum Zentrum/Bahnhof dar. Ausserdem dient sie der Erschliessung der Ladengeschäfte und der privaten Liegenschaften.
- *Öffentlicher Verkehr*: Der öffentliche Verkehr nutzt die Bremgartnerstrasse einerseits für die Bremgarten-Dietikon-Bahn (S17, 15/30-Minuten-Takt) sowie für den Busverkehr in Richtung Stadthalle, Weinbergquartier sowie Bergdietikon/Kindhausen (aktuell 8 Busse/Stunde und Richtung).
- *Veloverkehr*: Eine kantonale Velohauptroute quert die Bremgartnerstrasse zwischen Schöneegg- und Oberdorfstrasse und tangiert den zu diskutierenden Abschnitt am «Rande». Entlang der Bremgartnerstrasse besteht aktuell keine kantonale oder kommunale Veloroute und es ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Trotzdem ist der Strassenabschnitt mit Veloverkehr stark frequentiert, da er die kürzeste Verbindung zwischen dem Zentrum und den südlich stadtauswärts führenden Verbindungen darstellt und wichtige öffentliche Einrichtungen und Ladengeschäfte erreicht werden.
- *Fussverkehr*: Die Bremgartnerstrasse ist stark vom Fussverkehr frequentiert, da es sich um die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Zentrum handelt. Ausserdem stellt sie die Verbindung zum Stadthaus, der Bibliothek und der Musikschule, dem Bildungszentrum Limmattal, dem Schulhaus Zentral und zum Kindergarten Florastrasse dar. An der Bremgartnerstrasse liegen ausserdem diverse Ladengeschäfte, deren Kundschaft ebenfalls zu einem Grossteil zu Fuss erreicht werden. Es besteht ein kommunaler Fussweg gemäss Stand öffentliche Auflage kommunaler Richtplan.

2.1.2 Kurze Unfallstatistik

Aufgrund der intensiven Nutzung der Bremgartnerstrasse und den vielen Begegnungen der verschiedenen Verkehrsträger auf engstem Raum lassen sich Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern nicht vermeiden. Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei gab es in den letzten 5 Jahren (2018-2022) im betroffenen Strassenabschnitt 9 Personenschäden, davon 8 leichtverletzte und 1 schwerverletzte Person. Es gibt keinen offiziellen Unfallschwerpunkt gemäss den Kriterien der Kantonspolizei und die Unfälle verteilen sich über die gesamte Strecke recht gleichmässig.

2.1.3 Bereits ausgeführte Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurden in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen umgesetzt. Die Einführung der Tempo 30-Zone Oberdorf in den westlichen Nebenstrassen der Bremgartnerstrasse im Jahr 2017 hat zu einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit sowohl für den MIV als auch für den Fuss- und Veloverkehr beigetragen. Zudem installierte das Tiefbauamt des Kantons im Mai 2018 ein Lichtsignal für die Verkehrsteilnehmer, die aus der Schöneeggstrasse in die Bremgartnerstrasse einbiegen wollen. Das Lichtsignal wird rot, bevor die Bahn durchfährt. Dies hat zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den MIV an der Ausfahrt der Schöneeggstrasse in die Bremgartnerstrasse geführt.

Im Rahmen der Realisierung der Limmattalbahn erfolgte bis auf die Höhe der Schöneeggstrasse der Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Auch die Doppelspur trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Bahn verkehrt zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr in gleicher Fahrtrichtung. Die Irritation insbesondere von ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern über eine Bahn, welche in Gegenrichtung fährt, fällt somit weg. Das Überholen der Bahn ist praktisch nicht mehr möglich, der MIV muss sich hinter dem Tram aufstellen. Zusammen mit dem Doppelspurausbau wurde auch die Beleuchtung vollständig erneuert und den heutigen Bedürfnissen entsprechend optimiert. Die Sichtverhältnisse und damit auch die Sicherheit für Autofahrende, aber auch für Zufussgehende, haben sich mit diesen Massnahmen deutlich verbessert.

Ausserdem wurden mit dem Doppelspurausbau auf den Fussgängerstreifen im besagten Abschnitt die Bodenmarkierungen «Achtung Tram» auf den vorhandenen Fussgängerstreifen angebracht. Diese Markierung wurde in einer Studie des Bundesamtes für Strassen ASTRA evaluiert und hat nachweislich einen Einfluss auf die Wahrnehmung der Zufussgehenden. Mit dieser Bodenmarkierung steigt der Anteil an Personen, denen klar ist, dass das Tram Vorfahrt hat, signifikant an.

2.1.4 Lärm

Neben den Konflikten betreffend den Verkehr kommt es auf diesem vielgenutzten Strassenabschnitt auch zu einer hohen Belastung durch den Strassenlärm sowie den Lärm, welcher durch die Bremgarten-Dietikon-Bahn verursacht wird. Strassen, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, müssen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) saniert werden. Dabei sind die Strassen so weit zu sanieren, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Der Kanton muss daher für alle Kantonsstrassen einen Lärmbelastungskataster erstellen und auf dieser Basis ein Lärmsanierungsprojekt erarbeiten. Der Kanton hat bereits 2012 ein Lärmsanierungsprojekt für Dietikon öffentlich aufgelegt. Dagegen erhob der Verkehrsclub der Schweiz Einsprache und forderte die Umsetzung von Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion und / oder lärmarme Beläge) zur Lärmsanierung.

Aufgrund der Planung und der baulichen Umsetzung der verschiedenen Verkehrsprojekte (Limmattalbahn sowie kantonale Strassenprojekte zur Zentrumsentlastung) und der damit verbundenen Veränderungen der Verkehrsströme hat sich die Erarbeitung des kantonalen Strassenlärmsanierungsprojektes verzögert. Der Kanton hat in der Zwischenzeit den Lärmbelastungskataster neu erstellt und Temporeduktionen als Massnahmen an der Quelle geprüft.

Gemäss aktuellem Projektstand wird davon ausgegangen, dass in der Bremgartnerstrasse im Abschnitt zwischen Kirchplatz und Schöneeggstrasse die Einführung von Tempo 30 zur Strassenlärmsanierung zweckmässig ist. Die kantonsinterne Prüfung der Verhältnismässigkeit ist gegenwärtig in Erarbeitung (gem. Signalisationsverordnung Art. 108).

2.2 Zu Frage 1: Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit

Der Kanton hat die Möglichkeiten der Signalisation und Markierung direkt auf der Bremgartnerstrasse zur Verbesserung der Sicherheit im Abschnitt zwischen Zürcherstrasse und Schöneeggstrasse ausgeschöpft. Der betreffende Strassenabschnitt ist kein Unfallschwerpunkt und aus Sicht des Strasseneigentümers (Tiefbauamt Kanton Zürich) sowie aus Sicht der Kantonspolizei Zürich besteht mit der aktuellen Situation (bauliche Gestaltung sowie Signalisation und Markierung) kein unmittelbarer Handlungsbedarf aus Verkehrssicherheitsgründen. Die Situation wird vonseiten Kanton aber beobachtet.

Auch der Stadtrat ist der Meinung, dass die Sicherheit auf der Bremgartnerstrasse gewährleistet ist, insbesondere auch aufgrund der in den letzten Jahren umgesetzten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Sicherheit auf der Bremgartnerstrasse zwischen Schöneggstrasse und Kirchplatz ist objektiv gewährleistet. Trotzdem bleibt der subjektive Eindruck, dass auf diesem Strassenabschnitt mit seiner intensiven Nutzung und den vielen Begegnungen der verschiedenen Verkehrsträger auf engstem Raum das Potential für Konflikte noch reduziert und damit die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer noch verbessert werden kann.

Wie im Abschnitt Lärm beschrieben, wird beim Kanton aktuell geprüft, ob die Einführung einer Temporeduktion zwischen Kirchplatz und Schöneggstrasse zur Strassenlärmsanierung zweckmässig ist. Prinzipiell sind innerorts Geschwindigkeitsreduktionen auf 40 km/h, 30 km/h oder 20 km/h möglich. Bei einer Temporeduktion auf 40 km/h würde zu den bisherigen innerorts vorhandenen Temporegimen (Tempo 60/50/30/20) ein weiteres hinzukommen, was die Unübersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht. Vonseiten Kanton wird daher aufgrund der Kohärenz und Verständlichkeit der Temporegime auf Kantonsstrassen innerorts das Konzept 60/50/30 angestrebt. Ausnahmen sind in begründeten Fällen denkbar. Diese müssen aber fallbezogen bezüglich des Lärmschutzes betrachtet werden.

Eine Begegnungszone mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h macht auf diesem viel genutzten Strassenabschnitt keinen Sinn. Das Vortrittsrecht einer Strassenbahn steht über dem Vortrittsrecht des Fussverkehrs in einer Begegnungszone. Damit entsteht ein nicht zu unterschätzendes Konflikt- und Gefährdungspotential. Aufgrund des sehr begrenzten Platzangebotes ist für Zufussgehende ein mit einem Trottoir klar abgegrenzter Aufenthalts- und Laufbereich der beste Schutz vor einer Gefährdung durch die Strassenbahn und den Autoverkehr.

Tempo 30 auf Kantonsstrassen wird in der Regel als Streckensignalisation und nicht als Zone umgesetzt. Das bedeutet, dass die Fussgängerstreifen nicht aufgehoben werden müssen, die Vortrittsverhältnisse in der Regel nicht geändert werden und keine baulichen Elemente eingesetzt werden, die den Begegnungsfall verhindern. Aus Sicht der Stadt müssen die vorhandenen Fussgängerstreifen bestehen bleiben, um die querenden Fussgängerströme zu bündeln und die Sicherheit der Schulwege zu gewährleisten.

Im Sinne dieser Erläuterungen stellt sich der Stadtrat nicht grundsätzlich gegen eine Temporeduktion, wenn diese zweckmässig und verhältnismässig ist und eine Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die Anwohnenden und die Nutzenden des Stadtzentrums bewirkt.

2.3 Zu Frage 2: Priorisierung der Massnahmen

Da die Sicherheit auf dem benannten Strassenabschnitt gemäss den oben dargestellten Ausführungen bereits jetzt gewährleistet ist, sind keine expliziten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geplant. Eine Priorisierung entfällt daher. In Bezug auf das Lärmsanierungsprojekt des Kantons wird nach Abschluss der kantonsinternen Prüfung der Verhältnismässigkeit zum Thema Tempo 30 aus Lärmschutzgründen durch den Kanton das weitere Vorgehen festgelegt. Eine allfällige Umsetzung ist abhängig von den nötigen flankierenden Massnahmen. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz wird vom Kanton eine zeitnahe Umsetzung angestrebt.

Der Stadtrat beschliesst:

Zum Postulat von Kerstin Camenisch und 10 Mitunterzeichnenden betreffend Verkehrsberuhigung Bremgartnerstrasse wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

Stadt Dietikon

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 28. November 2022

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Tiefbauamt des Kantons Zürich, Planen und Steuern, Raffael Noesberger, Walcheplatz 2, 8090 Zürich;
- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Sicherheitsabteilung;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Roger Bachmann
Stadtpräsident



Claudia Winkler
Stadtschreiberin

Versand: 30.11.2022

