



**POSTULAT 673/2022 VN PETER MATHIS-JÄGGI (SP),
NATALIE LENGACHER (GRÜNE), WALTER MEIER (EVP) UND
EVELINE FUCHS (GRÜNE). TEMPO-30-EINSCHRÄNKUNG
(FIX ODER TEMPORÄR) IM BEREICH SULZBACHSTRASSE –
STEIGSTRASSE AUF DER AATHALSTRASSE; BERICHT UND
ANTRAG DES STADTRATES"**

**Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, gestützt auf Art. Artikelnummer der Gemein-
deordnung vom 28. November 2021, folgenden Beschluss zu fassen:**

- 1. Dem Bericht und Antrag zum Postulat 673/2022 wird zugestimmt.**
- 2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.**
- 3. Mitteilung an den Stadtrat.**

Referentin des Stadtrates: Abteilungsvorsteherin Sicherheit, Beatrice Caviezel



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. März 2022 reichten die Ratsmitglieder Peter Mathis-Jäggi (SP), Natalie Lengacher (Grüne), Walter Meier (EVP) und Eveline Fuchs (Grüne) beim Präsidenten des Gemeinderates das Postulat 673/2022 betreffend «Tempo-30-Einschränkung (fix oder temporär) im Bereich Sulzbacherstrasse - Steigstrasse auf der Aathalstrasse» ein.

Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

«Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, auf der Aathalstrasse eine Tempo-30-Einschränkung (fix oder temporär) im Bereich Sulzbacherstrasse und Steigstrasse einzuführen (analog der Lösung auf der Seestrasse). Er soll alle nötigen Eingaben prüfen um sie an die zuständigen Behörden richten zu können.»

Begründung

«Dänk a d'Chind – nid so gschwind.» Geschwindigkeitseinschränkungen bringen mehr Sicherheit für die Fussgänger. Das ist besonders wichtig im Bereich von Schulhäusern. Die Sanierung der Aathalstrasse in Oberuster verändert die Verkehrssituation massiv. Die Passarelle wurde abgebrochen und wird durch Fussgängerstreifen ersetzt. Die Situation in Fahrrichtung Stadt ist wegen einer Kurve vor dem Talweg eher unübersichtlich.

Der Stadtrat meinte damals zu meiner Anfrage, er setzte sich für eine Temporeduktion ein. Die Antworten, die ich seither von diversen Stellen erhalten habe, beziehen sich immer auf das gleiche Schreiben der Kantonspolizei. Diese ist so richtig wie auch falsch. Dazu einige Stichworte: Keine nennenswerten Unfälle in den letzten 5 Jahren – Witzig, der Passarelle sei Dank. Die erlebten Beinahefälle mit Kindern tauchen logischerweise nicht in einer Statistik auf.

Für Fussgängerstreifen sei gemäss Gesetz der Vortritt klar geregelt und somit die Gefahr minimiert. Die Unfallstatistik spricht eine andere Sprache. Die Mehrheit der Unfälle mit Fussgängern ereignet sich auf Fussgängerstreifen.»

Anlässlich seiner Sitzung vom 30. Mai 2022 überwies der Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat.

Dieser nimmt dazu wie folgt Stellung:

A. Bericht

1. Ausgangslage

Als Grundlage dient die von Peter Mathis-Jäggi (SP) eingereichte und durch den Stadtrat beantwortete Anfrage 625/2021 «Tempo 30 Zone in der Aathalstrasse zwischen Talweg und Steigstrasse». Der Stadtrat machte hinsichtlich der Thematik «Einführung von Tempo 30 auf der Aathalstrasse und deren Anforderungen bereits in seiner Antwort vom 25. Mai 2021 (Beschluss Nr. 261) entsprechende Ausführungen.

Beim vorliegenden Strassenabschnitt handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse im Eigentum des Kantons Zürich. Art. 108 Ziff. 2 Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) nennt die erforderlichen Voraussetzungen¹ für eine Temporeduktion auf bestimmten Strassenstrecken und verweist

¹ Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a);
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b)
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c)



dazu auf die Verordnung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 28. September 2001² (SR 741.213.3). Nach dessen Art. 4 Abs. 2 ist die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo 30 Zonen grundsätzlich unzulässig, wobei Fussgängerstreifen angebracht werden dürfen, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Nach Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV ist eine Reduktion auf eine Höchstgeschwindigkeit innerorts nur im Rahmen einer Zonensignalisation zulässig (Verweis auf Art. 22a SSV).

Art. 22a SSV beschreibt eine Tempo 30 Zone als Zone, in welcher auf Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Beim vorliegenden Strassenabschnitt handelt es sich folglich (mangels mehrerer Strassen, des Charakters «Quartier» oder «Siedlungsbereich») nicht um eine Tempo 30 Zone. Dies bestätigt die Praxis der verfügbaren Kantonspolizei Zürich (Verkehrstechnische Abteilung, VTA), wonach eine Tempo 30 Zone aus mehreren Strassen bestehen muss.

Da es sich vorliegend wie erwähnt um eine Kantonsstrasse handelt, obliegt die abschliessende Beurteilung einer allfälligen Temporeduktion, resp. der Auslegung des Begriffes «Zone» hinsichtlich der Aathalstrasse allein dem Kanton, resp. der Kantonspolizei Zürich.

Der Stadtrat erklärte sich dessen ungeachtet in seiner ersten Stellungnahme am 3. Mai 2022 bereit, die Einschätzung des Kantons zu einer Reduktion der Geschwindigkeit, sei es temporär oder fix, im besagten Strassenabschnitt der Aathalstrasse, zwischen Steig- und Sulzbacherstrasse, einzuholen und sich entsprechend einzusetzen.

2. Abklärungen des Stadtrats / Ergebnisse

Es wurden in der Zwischenzeit detaillierte Abklärungen mit Kantonsvertretern hinsichtlich der Einführung von Tempo 30 auf der Aathalstrasse (sog. fixe Lösung) und die Machbarkeit von Wechselschleifenanlagen (sog. temporäre Lösung) überprüft. Hierbei wurde die Kantonspolizei Zürich (Kapo), Bereich Verkehrsmaßnahmen, als auch das Tiefbauamt Kanton Zürich (TBA) einbezogen.

a) Tempo 30 auf der Aathalstrasse (sog. fixe Lösung)

Per 20. April 2021 führte die Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, auf entsprechende Frage der Stadtpolizei Uster bereits aus:

«Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen im gesamten Sanierungsabschnitt auf der Aathalstrasse keine Auffälligkeiten, welche zusätzliche Massnahmen erfordern oder eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Talweg bis Steigstrasse aus Gründen der Verkehrssicherheit rechtfertigen würden.»

Auf Nachfrage der Abteilung Sicherheit der Stadt Uster vom 22. März 2022 führte die Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, aus:

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen auf der Aathalstrasse, im Abschnitt Sulzbacher- bis Steigstrasse keine Auffälligkeiten, welche zusätzliche Massnahmen erfordern oder eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit rechtfertigen würde. Das Bauprojekt Aathalstrasse sei (auch unter Einbezug der Stadt Uster) auf der Grundlage von Tempo 50 erarbeitet worden. Die bei der Projekterarbeitung erkannten Sicherheitsdefizite seien im gesamten Perimeter (Nüsslikreisel bis Einfahrt Trümplerareal) durch die Fachstellen berücksichtigt worden und hätten mit der Umsetzung des Bauvorhabens bestmöglich behoben werden können.

- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d).

² Verordnung des UVEK über die Tempo 30 Zonen und die Begegnungszonen



b) Machbarkeit von Wechselgeschwindigkeitsanlagen (sog. temporäre Lösung)

Per 4. Juni 2021 führte die Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, auf entsprechende Frage der Stadtpolizei Uster bereits aus:

«Aus polizeilicher Sicht ist eine Wechselgeschwindigkeitsanlage an genannter Örtlichkeit nicht bewilligungsfähig. Die Kriterien für eine solche Anlage sind hier nicht erfüllt. Nachstehend fasse ich dir einige wichtige Punkte zusammen, weshalb sich die Installierung einer Wechselgeschwindigkeitsanlage auf der Aathalstrasse nicht rechtfertigt:

- *Die Aathalstrasse ist eine wichtige regionale Hauptverkehrsstrasse.*
- *Die Strassensanierung der Aathalstrasse ist zur Zeit in Umsetzung. Sämtliche Fussgängerstreifen im näheren Bereich des Schulhauses sind resp. werden mit einer Schutzinsel ausgestattet. Damit wird ein etappiertes und sicheres Queren der Fahrbahn ermöglicht.*
- *Eine Wechselgeschwindigkeitsanlage ist prüfenswert, wo ein Schulkomplex durch eine öffentliche Strasse unterteilt wird. Explizit an Stellen, wo Schulkinder nach Stundenplan (zu bestimmten Zeiten) klassenweise oder in grossen Gruppen die Fahrbahn queren müssen.*
- *Erkenntnisse mit bestehenden Wechselgeschwindigkeitsanlagen im Kanton Zürich zeigen, dass nach anfänglicher Akzeptanz im Verlaufe der Zeit das Einhalten der temporär tieferen Geschwindigkeitslimite abnimmt. Um das angestrebte tiefe Geschwindigkeitsniveau nachhaltig zu gewährleisten (Voraussetzung für die Verbesserung der Fussgänger-sicherheit) wären unterstützende bauliche Massnahmen notwendig. Dies würde aber dem Charakter und der Funktion einer überkommunalen Strasse nicht entsprechen.*
- *Gemäss Verkehrsunfallstatistik ereignete sich im fraglichen Strassenabschnitt in den vergangenen fünf Jahren (1.5.2016 bis 30.4.2021) 1 polizeilich registrierter Unfall mit einem die Aathalstrasse querenden Fussgänger (unvorsichtiges Betreten der Fahrbahn) wobei dieser leicht verletzt wurde.»*

Auf Nachfrage der Stadtpolizei Uster führte das kantonale Tiefbauamt als Grundeigentümerin der Aathalstrasse im Zusammenhang mit einer möglichen Einführung einer Wechselgeschwindigkeitsanlage (sog. temporäre Lösung) im Wesentlichen aus, das Geschwindigkeitsanliegen in der Hoheit der Kantonspolizei Zürich liegen. Seitens kantonales Tiefbauamt hätte man nichts gegen eine solche Lösung. Aus Sicht des Kantons sei eine Wechselgeschwindigkeitsanlage jedoch auf der Aathalstrasse nicht notwendig, «da es ja einen neuen sichereren Fussgängerübergang mit Mittelschutzinsel» habe. Würde man eine Wechselgeschwindigkeitsanlage einführen wollen, stünde das kantonale Tiefbauamt diesem Ansinnen nicht entgegen. Die Kosten würden jedoch vollumfänglich auf die Stadt Uster fallen.

Für die Einführung einer Wechselgeschwindigkeitsanlage müssten umfangreiche Abklärungen mit einem entsprechenden Gutachten (gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung, SSV; SR 741.21) getätigt werden. Ein entsprechendes Gutachten wird grundsätzlich auf Antrag des Strasseneigentümers (Tiefbauamt des Kantons Zürich) – in der potentiell vorliegenden Fallkonstellation unter Einbezug der Stadt Uster als «Antragstellerin» – hin durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich geprüft und dann mittels Verfügung bewilligt oder abgelehnt. Das konkrete Projekt würde im Falle des Vorliegens einer rechtskräftigen Bewilligung schliesslich durch den kantonalen Strasseneigentümer ausgeführt.

Vorabklärungen der Stadtpolizei Uster ergaben hinsichtlich der Kosten, dass für ein entsprechendes Gutachten (Ingenieurbüro) mit ca. CHF 15'000.- zu rechnen ist (Ingenieurbüro) und die Kosten für die Anlage sich auf ca. CHF 25'000.- belaufen würden. Insgesamt musste mit ca. CHF 40'000.- an Gesamtkosten gerechnet werden.



Die weiteren Abklärungen der Stadtpolizei Uster per 18. August 2022 bei der Kantonspolizei Zürich, Bereich Verkehrstechnische Anordnungen, ergaben, dass für die Kantonspolizei Zürich eine Wechselblinkanlage im Bereich der Schule Oberuster auf der Aathalstrasse per heute nicht in Frage komme, da die folgenden Kriterien nicht erfüllt seien:

Eine Wechselgeschwindigkeitsanlage sei prüfenswert, wo ein Schulkomplex durch eine öffentliche Strasse unterteilt werde. Explizit an Stellen, wo Schulkinder nach Stundenplan (zu bestimmbar Zeiten) klassenweise oder in grossen Gruppen die Fahrbahn queren müssen.

Vorliegend geht es nicht um einen durch eine öffentliche Strasse unterteilter Schulkomplex, die Schule in Oberuster ist einseitig an die Aathalstrasse angrenzend. Entsprechend ist dieses Kriterium (aus Sicht des Kantons) per se als nicht erfüllt anzusehen, was aus Sicht des Kantons zu einer Ablehnung einer Wechselgeschwindigkeitsanlage auf der Aathalstrasse führt. Andererseits ist aus Sicht des Stadtrats festzuhalten, dass die Aathalstrasse wegen der Insellage der Schulanlage Oberuster (zwischen Aathalstrasse und Bahnlinie) mehrmals täglich von grossen Gruppen von Kindergarten- und Schulkindern überquert werden muss.

Der Vertreter der Kantonspolizei Zürich führt ergänzend aus, dass die Erkenntnisse mit bestehenden Wechselblinkanlagen im Kanton Zürich zudem zeigen würden, dass nach anfänglich grosser Akzeptanz im Verlaufe der Zeit das Einhalten der temporär tieferen Geschwindigkeitslimite abnehme. Um das angestrebte tiefe Geschwindigkeitsniveau nachhaltig zu gewährleisten (dies als Voraussetzung für die Verbesserung der Fussgängersicherheit) wären unterstützende bauliche Massnahmen notwendig. Dies würde aber dem Charakter und der Funktion einer überkommunalen Strasse nicht entsprechen.

In Bezug auf die vom Vertreter der Kantonspolizei Zürich erwähnten baulichen Massnahmen bleibt anzufügen, dass die jüngst vorgenommene Sanierung der Aathalstrasse als Projekt im Lead des Kantons mit dem Geschwindigkeitsregime Tempo 50 geplant und ausgeführt wurde. Neu bestehen drei Fussgängerstreifen mit Mittelinseln (sog. flankierende Massnahmen), d.h. Bauten, welche sämtliche vorgeschriebenen Normen, Gesetze und Verordnungen erfüllen. Die regelmässigen Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei Zürich und der Stadtpolizei Uster auf der Aathalstrasse als auch die Einsätze der Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei Uster für die Verkehrserziehung der gesamten Primarschule inkl. Kindergarten sowie sichtbare Polizeipräsenz im Rahmen der Schulwegüberwachung führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Entsprechend ist im Zusammenhang mit dem Aathalstrassenprojekt aktuell und auch künftig von einer bestmöglichen Sicherheit der Zufussgehenden, insbesondere auch der Kinder auszugehen.

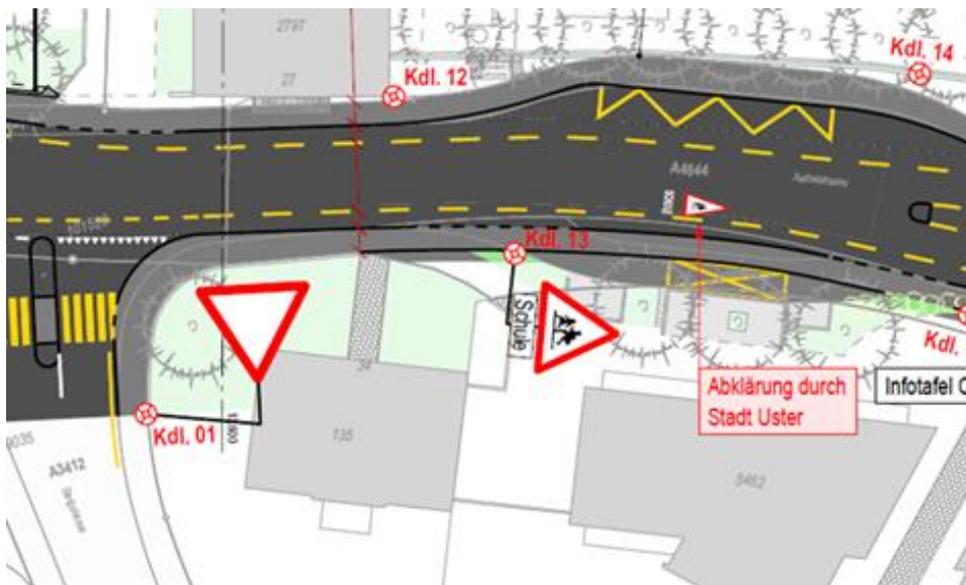
c) Signalisation / Markierungsbelange

Am 19. September 2022 fand unter dem Lead der Kantonspolizei und Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes in Anwesenheit der Spezialisten Verkehrstechnik der Stadtpolizei Uster ein Augenschein vor Ort an der Aathalstrasse, Bereich Schulhaus Oberuster, statt.

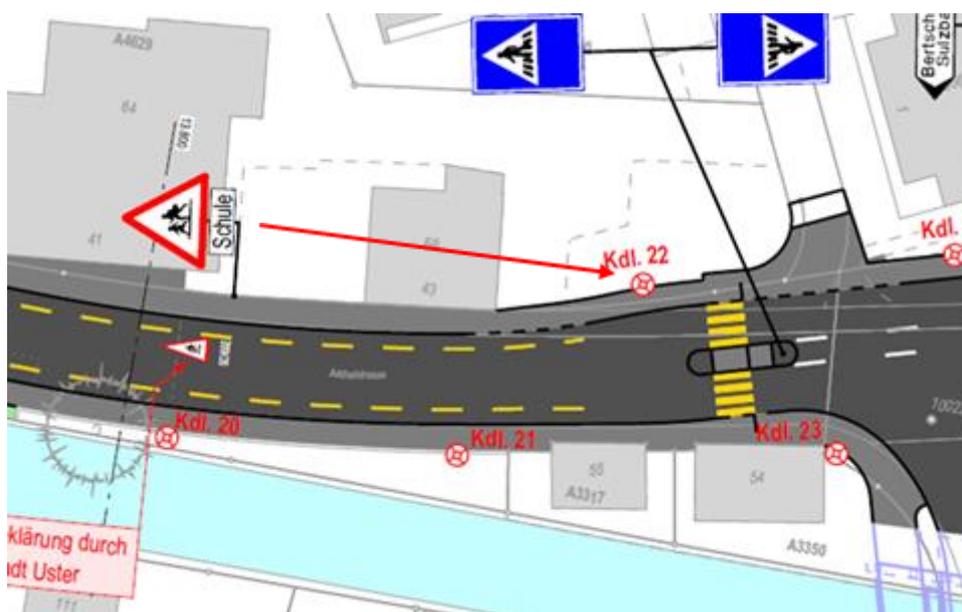
Hinsichtlich der Signalisationsbelange, konkret Nr. 1.23 (Achtung Kinder / Zusatz «Schule»), wurde aktenkundig Folgendes festgelegt:



- Das Signal 1.23 (Achtung Kinder / Zusatz «Schule») wird durch das kantonale Tiefbauamt als Strasseneigentümerin am Kandelaber-Nr. 13 (gemäss Plan) montiert. Auf eine (zusätzliche) Bodenmarkierung wird in Anlehnung an die kantonale Praxis verzichtet (der Bereich wird als übersichtlich eingestuft, die Fussgängerstreifen können gut eingesehen werden).



- Auf Höhe der Aathalstrasse 43 wird das Signal 1.23 (Achtung Kinder / Zusatz «Schule») etwas zurückversetzt und durch das kantonale Tiefbauamt am Kandelaber-Nr. 22 montiert. Auf eine Bodenmarkierung wird ebenfalls verzichtet – aus den gleichen Gründen wie oben aufgeführt.



Aus Sicht der kantonalen Verantwortungsträger ist die Verkehrssicherheit – so insbesondere die Schulkinder betreffend – bestmöglich gewährleistet. Abschliessend wurde aktenkundig festgehalten,



dass nach erfolgter Signalisation das Vorgehen durch die Kantonsvertreter, unter Einbezug der Stadtpolizei Uster, zunächst beobachtet und dann– je nach Rückmeldungen, welche bei der Stadt Uster eingehen – zu entscheiden sei, ob allenfalls ergänzende Massnahmen notwendig sein werden oder nicht.

d) Fazit

Die bereits im Zusammenhang mit der Beantwortung der Anfrage 625/2021 und hernach durch die Spezialisten der Stadtverwaltung im Auftrag des Stadtrates gemachten detaillierte Abklärungen mit Kantonsvertretern haben ergeben, dass der Kanton nicht bereit ist, aus verkehrssicherheitspolizeilicher Sicht auf der Aathalstrasse Tempo 30 (fixe Lösung) einzuführen.

Die Abklärungen ergaben sodann, dass der Kanton auf der Aathalstrasse auch eine Wechselgeschwindigkeitsanlage (temporäre Lösung) ablehnt.

Würde durch den Gemeinderat die Einführung einer Wechselgeschwindigkeitsanlage gefordert, wäre dies mit einer Kostengutsprache von CHF 40'000.- zu Handen der Leistungsgruppe Stadtpolizei (Erhöhung des Globalkredits) zu koppeln, dies allerdings im Wissen, dass die Bewilligung der Kantonspolizei Zürich gemäss deren Ausführungen nicht erteilt werden wird, somit das Projekt per se mangels Bewilligungsfähigkeit nicht realisiert werden kann.

Hinsichtlich Signalisation und Markierung wurde unter Einbezug des Kantons, resp. in dessen Lead die Umsetzung bereits festgelegt.

Vorbehalten bleibt – wie bei jedem vollzogenen Bauprojekt – die spätere Evaluation, verbunden mit der Möglichkeit, Optimierungen vorzunehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber