

**2022/206 6.06.03 Motorisierter Individualverkehr
Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren, Kreditbewilligung
und Arbeitsvergabe, Antrag und Weisung (Parlamentsgeschäft 22.06.14)**

Beschluss Stadtrat

1. Antrag und Weisung für den Gesamtkredit der Honorar- und Baukosten "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt, die anfallenden Kosten nach erfolgter Kreditbewilligung entsprechend zu budgetieren und ermächtigt, die Arbeiten aufzunehmen.
3. Die Abteilung Tiefbau wird ermächtigt, die Vergaben nach erfolgter Kreditbewilligung im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits und im Rahmen der Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon zu tätigen sowie die Werkverträge rechtsverbindlich zu unterzeichnen.
4. Der Bereich Tiefbau/Strassenwesen wird angewiesen, die Planaufgabe nach § 16 des Strassengesetzes im Anschluss an die Kreditbewilligung durch das Parlament zu veranlassen.
5. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
6. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (als Antrag und Weisung mit Aktenverzeichnis)
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Finanzen
 - Abteilung Sicherheit
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereich Tiefbau/Strassenwesen
 - Projektleiterin Tiefbau

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag eines Gesamtkredits für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" zur Genehmigung durch das Parlament.

Antrag

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:
(Zuständig im Stadtrat Heinrich Vettiger, Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie)

1. Für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen wird ein Gesamtkredit über 887'400 Franken ($\pm 15\%$) als neue Ausgabe bewilligt. Der Kredit erhöht sich um eine allfällige Bauteuerung. Die Umsetzung erfolgt jeweils im Anschluss an die Projektfestsetzung durch den Stadtrat.
2. Die Ausgaben sind der Investitionsrechnung wie folgt zu belasten:
Konto INV00762-6511.5010.00 887'400 Franken
(Einführung Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren)
3. Der Stadtrat wird ermächtigt, die Vergaben im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits und im Rahmen der Beschaffungsrichtlinien der Stadt Wetzikon zu tätigen sowie die Werkverträge rechtsverbindlich zu unterzeichnen.
4. Der Stadtrat wird angewiesen, die Planaufgabe nach § 16 des Strassengesetzes im Anschluss an die Kreditbewilligung durch das Parlament zu veranlassen.

Weisung

Ausgangslage

Rückblick auf Temporeduktionen in Wetzikon

Temporeduktionen sind in der Stadt Wetzikon ein wiederkehrendes Thema. Aufgrund von verschiedenen Anregungen seitens der Bevölkerung hat die Stadt Wetzikon schon vor rund 30 Jahren die Einführung von Tempo 30 geprüft. 1992 liess der Gemeinderat für einzelne Gebiete (Baumgarten, Froberg/Morgenhalde/Tannenrain, Guldisloo, Robenhausen) Tempo-30-Gutachten ausarbeiten. Die Gemeindeversammlung bewilligte den entsprechenden Kredit nicht. 2003 wurde ein Grobgutachten für die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen erstellt. Die Kreditvorlage für die erste Etappe dazu kam am 8. Februar 2004 an die Urne. Sie fand beim Souverän keine Mehrheit. Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan), welcher an der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde, hat sich der damalige Gemeinderat folgend zu einer quartierweisen Einführung von Tempo 30 verpflichtet.

Eingeführt wurden bis anhin wenige Tempo-30-Zonen:

- 2008 stimmte die Gemeindeversammlung mit grossem Mehr der Initiative "Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen südlich der Eisenbahnlinie Zürich - Wetzikon - Rapperswil im Sinne eines Pilotprojektes vom 21. April 2007" zu. Die Bauarbeiten erfolgten 2012 und die Guyer-Zeller-Strasse wurde nachgelagert an die Sanierung der Rapperswilerstrasse 2016 ausgeführt.

- 2013 folgte die Annahme der Initiative für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Robenhausen durch die Gemeindeversammlung, Genehmigung durch das Parlament im 2015. Die Bauarbeiten erfolgten 2016.

Grosse Anzahl politischer Vorstösse/Begehren aus der Bevölkerung

In den letzten Jahren gab es in grosser Anzahl weitere politische Vorstösse und Begehren aus diversen Quartieren.

Jahr	Begehren/politischer Vorstoss
2014	<ul style="list-style-type: none"> - Motion Tempo 30 in allen Wohnquartieren - Anfrage Steinerschule Tempo 30
2017	<ul style="list-style-type: none"> - Anfrage Zonenänderung Kindergartenstrasse - Anfrage Zonenänderung Morgenrainstrasse - Anfrage Verkehrsberuhigung Glärnischweg - Anfrage Schulwegsicherheit Robenhausen
2018	<ul style="list-style-type: none"> - Anfrage Tempo 30 Schwalbenstrasse - Postulat Tempo 30 Schellerstrasse - Interpellation "Lenkungsmassnahmen Verkehr" Tempo 30
2019	<ul style="list-style-type: none"> - Postulat Tempo 30 im Zentrum auf der Bahnhofstrasse - Anfrage GR Pfäffikon Tempo 30 Strandbadstrasse - Anfrage Tempo 20 in Robenhausen - Anfrage Tempo 30 Guldisloo - Anfrage Tempo 30 Spitalstrasse - Postulat Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse
2020	<ul style="list-style-type: none"> - Anfrage Tempo 30 Schönenwerdstrasse - Anfrage Tempo 30 Preyen-/Mönchbergstrasse - Postulat Begegnungszonen - Petition unter anderem Tempo 30 Kindergartenstrasse - Petition Tempo 30 Kreuzackerstrasse - Postulat Tempo 30 Tödistrasse / Guldisloo - Petition Tempo 30 Guldisloo
2021	<ul style="list-style-type: none"> - Einsprache mit Forderung Tempo 30 Spitalstrasse im Rahmen der Lärmsanierung - Tempo 30 in Kempten-West - Schriftliche Anfrage Tempo 30 vs. Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen - Anfrage Tempo 30 Stationsstrasse

Konzeptionelle Überlegungen zu Temporeduktionen und Untersuchung Tempo-30-Zonen

Die in den letzten Jahren deutliche auftretende Häufung der Begehren aus der Bevölkerung bzw. der politischen Vorstösse zum Thema Temporeduktionen hat den Stadtrat 2021 dazu veranlasst, sich konzeptionelle Überlegungen zu Temporeduktionen in Wetzikon zu machen. Er hat sich grundsätzliche sowie strategische Gedanken dazu gemacht, wie der künftige Umgang mit temporeduzierten Zonen auf dem kommunalen Strassennetz aussehen soll. Gleiche verkehrsplanerische und raumwirksame Handlungsanweisung findet sich im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan),

welcher von der Gemeindeversammlung am 13. November 2012 festgesetzt wurde. Das Zielbild sieht vor, nahezu flächendeckend Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren von Wetzikon einzuführen, beispielsweise mit der quartierweisen Umsetzung von Tempo-30-Zonen.

Dafür wurde im ersten Halbjahr 2021 als Diskussionsbasis ein Geschwindigkeitsreduktionskonzept erarbeitet. Es zeigt im Sinne einer Voruntersuchung auf, welche Gebiete sich grundsätzlich für Geschwindigkeitsreduktionen eignen könnten, wie umfangreich die jeweils zu ergreifenden baulichen Massnahmen sind und wie hoch die Kosten für die Umsetzung liegen. Im Vordergrund stand dabei klar die verschiedenen Quartiere mit vorwiegend Wohnnutzung. Gewerbe-/Industriegebiete wurden nicht untersucht. Das übergeordnete Strassennetz (Hauptverkehrsachsen), städtebauliche Trennungen (z.B. Bahnlinie) sowie geplante oder bestehende Tempo-30-Zonen bildeten den Rahmen für die Zonenabgrenzung.

Die Situationsanalyse der verschiedenen Gebiete ergab, dass grundsätzlich in allen betrachteten Quartierzellen Tempo 30 eingeführt werden könnte. Der Stadtrat sprach sich deshalb für die proaktive Prüfung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren aus. Mit Beschluss vom 8. September 2021 (SRB 2021/205) genehmigte der Stadtrat die Ausarbeitung der verkehrstechnischen Gutachten, welche für die Beantragung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich sind.

Die verkehrstechnischen Gutachten und die dazugehörigen Massnahmenpläne, welche für jede Zone einzeln erstellt werden mussten, sowie die positiven Vorentscheide der Bewilligungsbehörde (Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung) liegen vor. Die Arbeiten konnten planmässig im Juli 2022 abgeschlossen werden.

Projektabgrenzung zu Tempo-30-Zonen aus Lärmschutzgründen

Die Einführung von Tempo 30 als Massnahme an der Lärmquelle zur bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmsanierung gewinnt stetig an Bedeutung. Dabei ist wichtig zu unterscheiden, dass die Einführung von Tempo 30 zur Lärmsanierung hauptsächlich auf stark befahrenen Strassen Anwendung findet und daher nicht mit der Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren gleichgesetzt werden kann. Die Lärmsanierung stellt für sämtliche Strasseneigentümer eine Pflicht dar, welche vom Bund mit dem Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung auferlegt wurde.

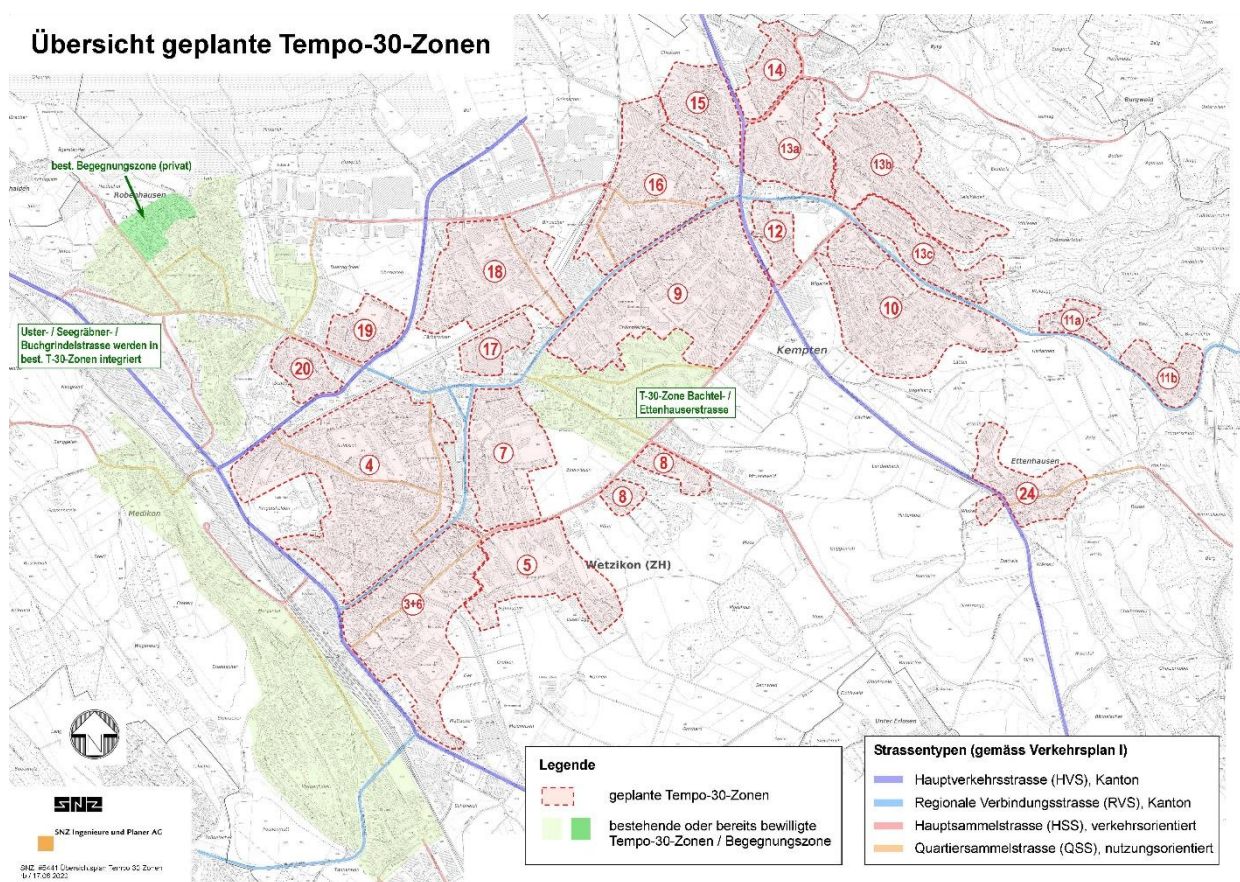
Die Stadt Wetzikon hat im Rahmen der kommunalen Lärmsanierung (*Teilprojekt Wetzikon 1*) die Einführung von Temporeduktionen als Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle vertieft untersucht. Verkehrs- und lärmtechnische Gutachten haben ergeben, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen an der Bachtel-, Ettenhauser- und Sonnenfeldstrasse sowie an der Uster-, Seegräbner- und Buchgrindelstrasse zweck- und verhältnismässige Lösungen zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung sind. Deshalb stimmte der Stadtrat 2021 (SRB 2021/204), gestützt auf die lärmtechnische Sanierungspflicht (Art. 16 Umweltschutzgesetz, Art. 13 ff Lärmschutzverordnung), der Einführung und Umsetzung zu. Vertiefte Abklärungen und ein entsprechendes verkehrs- und lärmtechnisches Gutachten für die Spitalstrasse laufen derzeit noch (kommunale Lärmsanierung, *Teilprojekt Wetzikon 2*).

Auch der Kanton Zürich beschäftigt sich zurzeit intensiv mit der Lärmsanierung der kantonalen Strassen in Wetzikon, denn auch er muss für sein Strassennetz ein Lärmsanierungsprojekt ausarbeiten. Grundsätzlich wird die Einführung von Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse, Usterstrasse, Pfäffikerstrasse, Tösstalstrasse und Hinwilerstrasse untersucht. Seitens Kanton werden derzeit konkrete Massnahmen ausgearbeitet und verkehrsplanerische Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und

Einführung von Tempo 30 ausgearbeitet, welche zusammen mit dem kantonalen Lärmsanierungsprojekt aufgelegt werden.

Übersicht der Tempo-30-Zonen im Rahmen der Einführung in Wohnquartieren

Mit der Umsetzung von 21 Tempo-30-Zonen ist die Einführung von Tempo 30 in den Wetziker Wohnquartieren möglich. Die Nummerierung der Zonen ist angelehnt an das Projekt "flächendeckend Tempo 30" von 2003. Die heute bestehenden Tempo-30-Zonen haben auch eine entsprechende Nummer im Namen, weshalb diese Namensgebung übernommen wurde. Zur einfacheren Lokalisierung der einzelnen Zonen wurde die Nummer noch mit einem Gebiets- oder Strassennamen ergänzt.



Gemäss Gutachten ist die Massnahme Tempo 30 in allen Zonen zweck- und verhältnismässig, um ein auf die Quartiere angepasstes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und damit einhergehend die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden hoch zu halten. Die Gutachten zeigen auch auf, in welchen Zonen aufgrund des heutigen Geschwindigkeitsniveaus zusätzliche bauliche Massnahmen zur Einhaltung der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 erforderlich sind bzw. wie diese aussehen sollen.

- In zwölf Zonen (57 % der neuen Zonen) sind keine zusätzlichen Verkehrsberuhigungselemente notwendig.
- In elf Zonen (52 % der neuen Zonen) liegen Einrichtungen wie Kindergarten, Schulen oder Alters-einrichtungen.

- In reinen Gewerbe- und Industriegebieten wird das heutige Temporegime (Tempo 50) mit den geplanten Tempo-30-Zonen nicht geändert.
- Von den 21 neuen Tempo-30-Zonen werden keine Hauptverkehrsstrassen, regionale Verbindungsstrassen oder Hauptsammelstrassen tangiert.
- Der öffentliche Busverkehr ist einzig auf der Weiherstrasse und der Spitalstrasse, Abschnitt Weiherstrasse bis Schneggenstrasse, von der neuen Temporeduktion betroffen. Es handelt sich um einen rund 400 m langen Abschnitt.
- Für den Einbezug von Privatstrassen in die Tempo-30-Zone ist das Einverständnis der Grundeigentümer erforderlich. Wo rechtlich möglich wurden die Privatstrassen in den jeweiligen Gutachten und Massnahmenplänen integriert. Die Grundeigentümer werden vor der Umsetzung der Tempo-30-Zone angefragt. Sie können dann entscheiden, ob die Privatstrasse Teil der Zone sein soll oder nicht.

Grundsätze einer Tempo-30-Zone

Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen schreibt die zu treffenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie Massnahmen mit Bezug zur Strassenraumgestaltung vor. Insbesondere sind folgende Punkte zu beachten:

- In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Abweichungen davon sind möglich, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (z. B. ungenügende Sichtweiten). Im Weiteren ist es möglich vom Rechtsvortritt abzuweichen, wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.
- In Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen grundsätzlich aufzuheben. Ausnahmen bilden Fussgängerstreifen beispielsweise bei Schulen und Heimen oder wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger einen Fussgängerstreifen erfordern.
- Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.
- Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Zum letzten Punkt präzisiert das Dokument "Allgemeine Hinweise zu Tempo-30-Zonen" der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich:

- Gemäss Praxis der Kantonspolizei Zürich sind auf Strassenzügen im Ausgangszustand (z. B. Tempo 50), welche von 85 % der gemessenen Fahrzeuge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 41 km/h und höher ($V_{85} \geq 41$ km/h) befahren werden, zwingend bauliche Massnahmen nötig. Nur auf Strassenzügen mit geringeren V_{85} -Werten genügen in der Regel markierungstechnische Massnahmen wie zum Beispiel Bodenmarkierungen "30".

Zielsetzung der Tempo-30-Zonen

Angepasstes Geschwindigkeitsniveau	Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird das Geschwindigkeitsregime der siedlungsorientierten Strassen ihrer Funktion entsprechend angepasst. Es ist eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus der verschiedenen Verkehrsteilneh-
------------------------------------	---

	menden möglich. Die Signalisation von Tempo 30 erfolgt im Interesse und zum Schutz aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere zum Schutz des Fuss- und Radverkehrs. Die Funktion einer innerstädtischen Strasse für den motorisierten Individualverkehr wird durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.
Verkehrssicherheit	<p>Durch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Gefährdung durch den motorisierten Individualverkehr reduziert. Durch tiefere Fahrgeschwindigkeiten werden die minimalen Sichtweiten und der Anhalteweg von Motorfahrzeugen verkürzt. Somit bleibt dem Fahrzeuglenker mehr Zeit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer (u.a. Schulkinder) zu beobachten und rechtzeitig auf potentielle Konflikte zu reagieren. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren und weniger routinierten Verkehrsteilnehmenden (z.B. Schulkinder, ältere Personen, etc.), wird verbessert, die Unfallhäufigkeit und die Unfallschwere sinken.</p> <p>Gerade in Gebieten, in welchen keine oder nur wenige Trottoirs bestehen, erhalten Zufussgehende vermehrt die Möglichkeit, die Strasse zu überqueren oder sich kurze Zeit auf der Strasse aufzuhalten. Eine Tempo-30-Zone hat auch für Velofahrende einen positiven Effekt, weil sich die Geschwindigkeiten zwischen Velofahrenden und Motorfahrzeugen angleichen. Weiter erkennen Fahrzeuglenkende Fussgänger und Velofahrer frühzeitig und andererseits wird der herannahende Verkehr leichter wahrgenommen. Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau in der Tempo-30-Zone kann die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert und das Verkehrssicherheitsrisiko verringert werden.</p>
Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	In einer Tempo-30-Zone wird der motorisierte Verkehr mit einer reduzierten Geschwindigkeit durch das Wohngebiet geführt. Gesamthaft betrachtet führt die Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren zu einer Verbesserung der Wohnqualität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, weil durch die Tempo-Verminderung die Lärm- und Abgas-Immissionen reduziert und die Sicherheit erhöht werden.

Geplante Massnahmen (Signalisation, Markierung, bauliche Massnahmen)

Die Signalisation von Tempo 30 führt zu einer geringen Veränderung des Fahrverhaltens. Je nach bestehendem Geschwindigkeitsniveau ($V_{85} \geq 41$ km/h) sind neben signal- und markierungstechnischen Massnahmen auch bauliche Massnahmen erforderlich, damit die neue Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten wird. Dies gibt sowohl die Verordnung über die Tempo-30- Zonen und die Begegnungszonen als auch die Kantonspolizei Zürich als Bewilligungsinstanz so vor.

Weil die verkehrstechnischen Gutachten und die dazugehörigen Massnahmenpläne gleichzeitig und durch das gleiche Büro (eine Zone bildet eine Ausnahme) erarbeitet wurden, sind die geplanten Massnahmen identisch und die jeweiligen Einsatzkriterien verlässlich gleich beurteilt worden. In den neuen Tempo-30-Zonen sind folgende Massnahmen geplant:

- Signalisation Zoneneingänge
Die Signalisation einer Tempo-30-Zone ist durch ein klares Eingangstor zu gestalten. Ziel ist, dass die Fahrzeuglenkenden einen klaren Regimewechsel feststellen und angehalten werden, die maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Bei der Umsetzung der Zoneneingänge wird auf ein einheitliches Design geachtet, sodass die Verkehrsteilnehmenden innerhalb von Wetzikon ein wiederkehrendes Element vorfinden.
- Besondere Markierung "30"

Um den Zonencharakter zu verdeutlichen, wird innerhalb der Tempo-30-Zonen die besondere Markierung "30" am Boden angebracht. Dies stellt insbesondere auch in Zonen ohne zusätzliche bauliche Massnahmen eine gute Möglichkeit dar, das Temporegime regelmässig in Erinnerung zu rufen.

- **Rechtsvortritt**
Innerhalb der Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Davon wird nur in begründeten Fällen abgewichen. Wo notwendig und sinnvoll wird der Rechtsvortritt mit einer Markierung verdeutlicht.
- **Fussgängerstreifen**
Bestehende Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen grundsätzlich aufzuheben. Sie dürfen jedoch belassen werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern (z. B. bei Schulen und Heimen).
- **Parkfelder**
Bestehende Parkfelder auf der Fahrbahn gelten, sofern sie belegt sind, bereits als Verkehrsberuhigungselement. Damit sie auch dann eine verkehrsberuhigende Wirkung haben, wenn sie gerade nicht belegt sind, wird vor den Parkfeldern stellenweise ein bauliches Element angebracht.
- **Seitliche Einengungen**
Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind in neun von 21 Zonen weitere bauliche Massnahmen zu ergreifen. In erster Linie werden wo notwendig und sinnvoll seitliche Einengungen erstellt. Diese haben durch ihre versetzte Anordnung eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.
- **Berliner-Kissen**
Wo seitliche Einengungen nicht ausreichen, bei sehr hohem Verkehrsaufkommen oder bei einem hohen Lastwagenanteil bzw. Busverkehr, wird die Geschwindigkeitsreduktion durch einen lokalen vertikalen Versatz (Berliner-Kissen) erzielt. Diese Belagskissen senken die Fahrgeschwindigkeit effektiv. Sie weisen verschiedene Abmessungen auf und werden als einzelnes Kissen oder im Falle von Busverkehr für weniger Beeinträchtigung und Komforteinbussen als Doppel-Kissen erstellt.

Massnahmen 2. Priorität

Gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sind die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Die dafür erforderlichen Geschwindigkeitsmessungen erfolgen durch die Kantonspolizei Zürich (Nachkontrolle). Der V_{85} -Wert darf maximal 38 km/h betragen. Werden die angestrebten Ziele (nach Einführung der Massnahmen 1. Priorität) nicht erreicht, das heisst werden höhere Werte gemessen, sind zusätzliche korrektive bauliche Massnahmen zu ergreifen. Solche Massnahmen wurden in der Planung und der Kostenschätzung bereits als Massnahmen 2. Priorität berücksichtigt. Die effektive Umsetzung der Massnahmen 2. Priorität erfolgt erst, sofern die Ziele nach den Massnahmen der 1. Priorität nicht erreicht wurden.

Mögliche Auswirkungen der geplanten Massnahmen

Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen

Die baulichen Massnahmen in den Tempo-30-Zonen wurden so geplant, dass die Befahrbarkeit für alle Motorfahrzeuge gewährleistet werden kann. Die Massnahmen sollen auf die Blaulichtorganisationen so wenige negative Auswirkungen wie möglich haben. Dies wurde in den verkehrstechnischen Gutach-

ten und den Massnahmenplänen im Einzelfall berücksichtigt. Weiter wurden von der Feuerwehr Wetzikon-Seegräben Fahrversuche bei bestehenden baulichen Massnahmen durchgeführt, damit die Beeinflussung besser abgeschätzt werden konnte. Dadurch wird sichergestellt, dass die Tempo-30-Massnahmen einen möglichst geringen Einfluss auf die Interventionszeiten der Blaulichtorganisationen haben und die Leistungsnormen bestmöglich erfüllt werden können.

Bei einer grossflächigen Einführung von Tempo 30 ist unweigerlich mit einer Verlängerung der Einsatzzeiten der Blaulichtorganisationen zu rechnen. Insbesondere betrifft dies die Anfahrtszeit der Einsatzkräfte zu den Depots, da sich die Milizfeuerwehrleute bei Anfahrten im Privatfahrzeug vollumfänglich an die Strassenverkehrsgesetze zu halten haben. Da es sich in den neuen Tempo-30-Zonen um siedlungsorientierte Strassen in Wohnquartieren handelt, liegt das Geschwindigkeitsniveau bereits heute grösstenteils deutlich unter 50 km/h. Die effektive Reisezeitverlängerung dürfte daher deutlich geringer sein als die in der Theorie errechneten wenigen Sekunden pro 100 m. Zudem sind die Distanzen der Fahrten zu betrachten, welche durch die geplante Zone erfolgen müssen. Die Distanzen innerhalb der neuen Tempo-30-Zonen sind in den meisten Fällen kurz, der übrige Weg kann auf den umliegenden übergeordneten Strassen zurückgelegt werden.

Mit der gebotenen Vorsicht müssen die Verkehrsregeln bei dringlichen Dienstfahrten – sei es Feuerwehr, Rettungsdienst oder Polizei – gemäss Strassenverkehrsgesetz nicht immer eingehalten werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch mit Blaulicht und bei einer geltenden Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 in den Wohnquartieren aus Verkehrssicherheitsgründen nicht wesentlich schneller gefahren wird als bei Tempo 30. Dadurch sollte sich der Zeitverlust in Grenzen halten.

Weitere Auswirkungen

Da es sich bei den geplanten Tempo-30-Zonen um Wohnquartiere und siedlungsorientierte Strassen handelt, würde eine allfällige Verkehrsverlagerung hauptsächlich auf übergeordneten Strassen stattfinden. Ein Ausweichen auf umliegende, übergeordnete Strassen stellt keinen Nachteil dar, weil der Grossteil des Verkehrs primär auf dem kantonalen Strassennetz oder den kommunalen Hauptsammelstrassen abgewickelt werden soll.

Gerade auch im Hinblick auf Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, welche auf übergeordneten Verkehrsachsen (Kantonsstrassen, kommunale Hauptsammelstrassen) bereits teilweise umgesetzt wurde (Teile der Uster- und Seeegräbnerstrasse) oder zurzeit genauer untersucht wird (Spitalstrasse, Kantonsstrassen), macht die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren durchaus Sinn. Es wäre unverständlich, wenn auf Teilen des übergeordneten Strassennetzes aufgrund der bundesrechtlich geforderten Lärmsanierung eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und sobald in ein Wohnquartier eingefahren wird, darf 50 km/h schnell gefahren werden. Die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ist insbesondere auch deshalb sinnvoll, weil damit vermieden wird, dass sich der Verkehr von den übergeordneten Strassen in die Wohnquartiere verlagert (Schleichverkehr).

Umsetzung

Das Projekt soll im Anschluss an die rechtsgültige Kreditgenehmigung durch das Parlament umgesetzt werden. Nachfolgende Arbeitsschritte sind für die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren erforderlich:

Ingenieurarbeiten

In einem ersten Schritt wird ein den Beschaffungsrichtlinien entsprechendes Submissionsverfahren für die Ingenieurarbeiten der Phasen Detailprojektierung, Öffentlichkeitsarbeit, Bewilligungsverfahren, Ausschreibung und Bauleitung durchgeführt.

Öffentlichkeitsarbeit

Da sich Teile der Quartierbevölkerung bezüglich dem Thema Verkehr immer wieder aktiv bei der Stadt einbringen, ist die angemessene Information der betroffenen Bevölkerung somit wichtiger Bestandteil. Ziel der Stadt Wetzikon ist es, die Bedürfnisse der Bevölkerung abzuholen, Ideen zu reflektieren und wenn möglich aufzunehmen. Dafür sind diverse Veranstaltungen, Einzelgespräche und gezielte Informationsschreiben vorgesehen.

Aufgrund der geschätzten Arbeiten wurde der Voranschlag für die Öffentlichkeitsarbeit wie folgt zusammengestellt:

	Anzahl	Aufwand pro Einsatz	Totalbetrag
Grossveranstaltung	1 - 2	2'000.00	4'000.00
Veranstaltungen je Quartier	ca. 10	1'500.00	15'000.00
Anwohnergespräche für Klärung Detail	ca. 20	± 2 h	5'400.00
Informationsschreiben (Drucken, Verteilen)	21 Zonen	± 500.00 - 800.00	27'300.00
10% für Unvorhergesehenes (gerundet)			5'300.00
Totalkosten			57'000.00

Bewilligungsverfahren (Öffentliche Planaufgabe inkl. Einspracheverfahren)

Das Projekt für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren " wird mit vorliegendem Beschlussantrag durch den Stadtrat genehmigt und vorbehaltlich der Kreditbewilligung durch das Parlament zuhanden der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 des Strassengesetzes verabschiedet. Damit das gesamte Projekt nicht durch Einzel-Einsprachen blockiert wird, ist vorgesehen, die öffentliche Planaufgabe Quartierweise bzw. je Zone durchzuführen.

Anschliessend werden die während der Auflagefrist eingegangenen Einsprachen abgehandelt (Vorbereitung, Gespräch, Protokoll, Nachbesserung, Einsprachebericht).

Das Bewilligungsverfahren unterliegt je nach Einsprachen grossen Projektschwankungen und die Aufwendungen bzw. die notwendigen Kosten sind schwierig zu quantifizieren. Daher wurde anhand von Erfahrungswerten der Voranschlag für das Bewilligungsverfahren im Mittel abgeschätzt und wie folgt zusammengestellt:

	Annahme Anzahl	Zeitbedarf	Aufwand pro Einsatz	Totalbetrag
Vorbereitung, Gespräch, Protokoll, Nachbesserung, Einsprachebericht	4 Einsprachen je Zone (21)	± 7 – 8 h	1'000.00	84'000.00
10% für Unvorhergesehenes				8'400.00
Totalkosten				92'400.00

Projektfestsetzung, Umsetzung der Massnahmen

Werden im Rahmen der Auflagen keine Einsprachen gemacht, die das jeweilige Projekt in seiner jetzigen Form verhindern, ist eine Projektfestsetzung durch den Stadtrat vorzunehmen und die zur Realisierung vorgeschlagenen Massnahmen, im Anschluss an die den Beschaffungsrichtlinien entsprechendes Submissionsverfahren für die Bauarbeiten, im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits umzusetzen.

Eine abgestimmte und wenn möglich zusammengefasste Umsetzung der Zonen ermöglicht eine deutliche Senkung der Realisierungskosten durch eine gebündelte Ausschreibung der Tiefbauarbeiten.

Kostenvoranschlag Projektierungs- und Baukosten

Die Aufwendungen für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen belaufen sich gemäss nachfolgendem Kostenvoranschlag auf insgesamt 738'000 Franken. Die Kosten sind für Massnahmen 1. Priorität (sofort) und Massnahmen 2. Priorität (nach Nachkontrolle) aufgegliedert. Sofern sich aufgrund der Nachmessung nach einem Jahr oder aufgrund anderer Gegebenheiten zeigt, dass weitere Massnahmen erforderlich sind, sollen in erster Linie die Massnahmen 2. Priorität umgesetzt werden.

In den Kosten sind Baukosten, Markierungs- und Demarkierungskosten, Honorarkosten für die Koordination und Begleitung der Umsetzung, Kosten für den Verkehrsdienst sowie für 10 % Unvorhergesehenes enthalten.

Aufgrund der notwendigen Ingenieurdienstleistungen und Bauarbeiten wurde der Voranschlag für die Gesamtbaukosten ($\pm 15\%$) wie folgt zusammengestellt:

Zone	Einführung (1. Priorität)	Massnahmen Nachrüstung (2. Priorität)	Totalbetrag
Zone 3 + 6, Spitalstrasse / KZO	73'000.00	21'000.00	94'000.00
Zone 4, Asyl-/Tödistrasse	86'000.00	15'000.00	101'000.00
Zone 5, Spital GZO Wetzikon	19'000.00	-	19'000.00
Zone 7, Egg	19'000.00	-	19'000.00
Zone 8, Im Neuguet	12'000.00	-	12'000.00
Zone 9, Kreuzackerstrasse	33'000.00	22'000.00	55'000.00
Zone 10, Preyen-/Schwalbenstrasse	30'000.00	6'000.00	36'000.00
Zone 11a, Waldegg	10'000.00	-	10'000.00
Zone 11b, Im Rigiblick	12'000.00	-	12'000.00
Zone 12, Kindergartenstrasse	15'000.00	-	15'000.00
Zone 13a, Wallenbach	20'000.00	-	20'000.00
Zone 13b, Leisihalden-/Weinbergstrasse	31'000.00	32'000.00	63'000.00
Zone 13c, Mühle-/Spitznussstrasse	25'000.00	-	25'000.00
Zone 14, Schornäglen	12'000.00	-	12'000.00
Zone 15, Bergli	12'000.00	-	12'000.00
Zone 16, Stationsstrasse	77'000.00	22'000.00	99'000.00
Zone 17, Oberland Märt	9'000.00	-	9'000.00
Zone 18, Binzackerstrasse	67'000.00	-	67'000.00

Zone 19, Nordstrasse	10'000.00	-	10'000.00
Zone 20, Tobelackerstrasse	8'000.00	-	8'000.00
Zone 24, Ettenhausen	40'000.00	-	40'000.00
Totalkosten aller Zonen (inkl. MwSt.)	620'000.00	118'000.00	738'000.00

Kredit Projektierung und Umsetzung (neue Ausgaben, Kompetenz Parlament)

Kosten Einführung aller Zonen 1. Priorität	620'000.00
Kosten aller Zonen Massnahmen 2. Priorität	118'000.00
Gesamtbetrag ± 15 % (inkl. MwSt.)	738'000.00

Öffentlichkeitsarbeit	57'000.00
Bewilligungsverfahren	92'400.00

Gesamtkredit (inkl. MwSt.)	887'400.00
-----------------------------------	-------------------

Für die Einführung und Umsetzung der Tempo-30-Zonen wird zusammengefasst ein Gesamtkredit über 887'400 Franken (± 15 %) als neue Ausgabe beantragt.

Finanzplan / Budget

Die Abteilung Tiefbau wird jeweils im Anschluss an die Projektfestsetzung durch den Stadtrat die anfallenden Kosten entsprechend budgetieren.

Allfällige weitere bauliche Massnahmen bzw. Folgekosten, welche aufgrund der Nachkontrolle erstellt werden müssen, können zum heutigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden. Falls sich aufgrund der eingegangenen Unternehmerangebote oder notwendiger Folgekosten zeigt, dass die Kosten höher liegen als die diesem Kreditantrag zugrundeliegenden Kostenvoranschläge, müssen bei den zuständigen Organen vor der Arbeitsvergabe entsprechende Zusatzkredite beantragt werden.

Folgekosten Strassenbau

Bei den Kapitalkosten (Abschreibungen) dieses Projektes legt der Stadtrat für die planmässigen Abschreibungen im Verwaltungsvermögen gemäss § 30 Gemeindeverordnung (VGG) den Mindeststandard fest.

Planmässigen Abschreibungen auf Basis der geschätzten Anschaffungs- und Herstellungskosten (ANR01385):			
Anlagekategorie	Nutzungsdauer	Basis	Betrag
Strassen 1. Priorität	40 Jahre	620'000.00	15'500.00
Strassen 2. Priorität	40 Jahre	118'000.00	2'950.00
Kapitalfolgekosten (im ersten Betriebsjahr)			18'450.00

Gebundene bzw. neue Ausgaben

Bei den Kosten für die "Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren " von 887'400 Franken handelt es sich um über den reinen Ersatz von bestehenden Infrastrukturen hinausgehende Investitionen (Neubauten). Sie sind daher als neue Ausgaben zu betrachten.

Erwägungen des Stadtrats

Im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan (Verkehrsplan) hat sich der damalige Gemeinderat verpflichtet, eine quartiersweise Einführung von Tempo 30 einzuführen. Der Stadtrat ist aufgrund der in den letzten Jahren deutlich auftretende Häufung von Begehren aus der Bevölkerung bzw. der politischen Vorstösse zum Thema Temporeduktionen der Meinung, dass die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30 in den Wohnquartieren proaktiv erfolgen soll.

Mit den vorliegenden Tempo-30-Gutachten und den dazugehörigen Massnahmenplänen wurde aufgezeigt, wie Tempo 30 in den Wohnquartieren umgesetzt werden könnte, welche Gebiete in eine Tempo-30-Zone zu integrieren wären und wie Tempo 30 umgesetzt werden könnte.

Mit dem vorliegenden Projekt " Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren" hat der Stadtrat einen Vorschlag ausgearbeitet, wie der künftige Umgang mit temporeduzierten Zonen auf dem kommunalen Strassennetz stadtverträglich aussehen soll.

Fakultatives Referendum

Nach Art. 10 der Gemeindeordnung unterstehen Beschlüsse des Parlaments grundsätzlich dem fakultativen Referendum, ausser sie sind durch Gesetz oder Gemeindeordnung davon ausgenommen. Für Kreditbewilligungen besteht keine Befreiung von der Referendumpflicht, weshalb ein solcher Beschluss des Parlaments dem fakultativen Referendum untersteht.

Akten

- Übersichtsplan Tempo-30-Zonen vom 17.06.2022
- Projektmappe Tempo-30-Gutachten inkl. Massnahmenpläne vom Mai 2022
- SRB 2021/294 - Schriftliche Anfrage "Tempo 30 und die Auswirkungen auf die Einsatzbereitschaft von Blaulichtorganisationen in der Stadt Wetzikon", Beantwortung (Parlamentsgeschäft 21.01.02) vom 15.12.2021
- SRB 2021/205 - Erarbeitung verkehrstechnische Gutachten zur Einführung von Tempo-30-Zonen, Kreditbewilligung und Arbeitsvergabe vom 08.09.2021
- SRB 2021/204 - Lärmsanierungsprojekt kommunale Strassen Wetzikon, Projektfestsetzung und Kreditbewilligung als gebundene Ausgabe vom 08.09.2021
- SRB 2021/160 - Strategiediskussion flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion vom 14.07.2021
- Geschwindigkeitsreduktionskonzept vom 05.07.2021

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Buri', is positioned above the printed name.

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin