

Antwort an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.4 17-7

Stadtratsbeschluss vom 10. Januar 2018

Ausgangslage

Die nachfolgende Interpellation von Christoph Wachter (SP) und vier Mitunterzeichnenden ist an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 25. September 2017 begründet worden.

Lenkungsmassnahmen Verkehr

Wetzikon versinkt zusehends im motorisierten Verkehr. Die Situation für die Busverbindungen, die Fussgänger und Velofahrerinnen auf den Hauptachsen ist vielerorts problematisch. Der Stadtrat hat aufgrund von Vorstössen im Parlament verkehrsberuhigende Massnahmen fürs Stadtzentrum in Aussicht gestellt - ein erster Schritt in die richtige Richtung. Insbesondere Kempten, Unterwetzikon und Robenhäusern werden aber weiterhin mit dem hohen Verkehrsaufkommen leben müssen. Dem nicht motorisierten Verkehr kommt nach wie vor eine Statistenrolle zu.

Seit 1970 hat sich die Einwohnerzahl Wetzikons fast verdoppelt, die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge massiv zugenommen. Das Strassennetz in Wetzikon ist bis heute – von der Weststrasse abgesehen – im Grunde dasselbe wie damals.

Die von autofreundlichen Kreisen geschürte Hoffnung auf eine Entlastung der Verkehrslage durch die Oberlandautobahn hat dazu geführt, dass die innerstädtischen Verkehrsprobleme für Jahrzehnte nicht an die Hand genommen wurden. Dabei ist seit längerem klar: Der grösste Teil des Wetziker Verkehrsproblems ist "hausgemacht" bzw. regional begründet. Und neustens scheint es aufgrund des Berichts der ENHK klar, dass die Westtangente kaum fertiggestellt wird, oder wenn, dann erst in weiter Zukunft.

Zudem sind in Wetzikon selbst wie auch in unmittelbarer Nähe zusätzliche Einkaufszentren (Migros Do it / Coop Bau+Hobby) geplant. Diese werden nochmals Mehrverkehr generieren, sofern nicht sofort und in der ganzen Region lenkungswirksame Massnahmen ergriffen werden. Doch solche sind nicht in Sicht. Die Behörden, insbesondere auch die kantonalen, bleiben untätig. Wetzikon hat den Verkehr zu schlucken, verliert an Lebensqualität und damit an Attraktivität.

Aufgrund der Situation bleibt nur der Weg, mit Instrumenten der Lenkung verkehrsberuhigende und -entlastende Lösungen anzustreben.

In diesem Sinne bitte ich den Stadtrat abzuklären,

- *wie weit eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h teilweise (vgl. Grüningen) oder auf dem gesamten Stadtgebiet (exkl. T30-Zonen) eine Verflüssigung des Verkehrs fördert und damit zu einer Beruhigung bzw. Entlastung der Verkehrslage beiträgt,*
- *wie weit Tempo 30 auf dem gesamten Stadtgebiet eine entlastende Wirkung entfaltet,*
- *wie weit der Kanton bereit ist, Wetzikon mit verkehrsberuhigenden Massnahmen auf den Kantonsstrassen entgegenzukommen und diesbezüglich zu unterstützen (s.o.),*
- *wo und in welcher Art der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr priorisiert bzw. sicher ausgebaut werden können,*

- mit welchen Kosten gerechnet werden muss, um verwaltungsintern die Stelle einer Verkehrs- und Stadtplanung zu installieren, die mit genügend Kompetenzen ausgestattet ist, um Lösungswege für die nächste Zeit zu erarbeiten.

Mit bestem Dank für die Beantwortung der Fragen.

Formelles

Die Interpellation ist gemäss Art. 46 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Anfrage an den Stadtrat über einen in den Aufgabenbereich der Gemeinde fallenden Gegenstand". Sie ist gestützt auf Art. 47 Abs. 2 GeschO GGR innert vier Monaten nach der Begründung schriftlich zu beantworten. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Beantwortung der Interpellation

Die Interpellation "Lenkungsmassnahmen Verkehr" wird wie folgt beantwortet (zuständig im Stadtrat ist Esther Schlatter, Ressort Tiefbau):

Rechtliche Situation

Nach Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn nicht rechtzeitig erkennbare Gefahren vorliegen oder bestimmte Strassenbenutzer nicht anders geschützt werden können. Im Weiteren können zur Verbesserung des Verkehrsablaufes sowie zur Verhinderung übermässiger Umweltbelastungen (Luft, Lärm) Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden.

Das heisst, die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und sonst nicht zu beseitigen ist;
- b. bestimmte Strassenbenutzer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Gemäss Art. 108 SSV wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Neben der detaillierten Prüfung der Zweckmässigkeit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss mit dem Gutachten auch die Verhältnismässigkeit der Massnahme geprüft werden. Bewilligungsinstanz für die Signalisation von Temporeduktionen ist die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um eine Kantons- oder Gemeindestrasse handelt.

Zu Frage 1: Wirkung Tempo 40

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem übergeordneten Netz zur Verbesserung des Verkehrsablaufs drängt sich bei Abschnitten auf, bei denen beispielsweise die Fussgängerquerungen den Verkehrsfluss behindern bzw. blockieren oder Ein- und Abbiegemanöver innerhalb kurzer Abstände den Verkehrsablauf beeinträchtigen. Diese Voraussetzungen wären eventuell im Zentrum von Wetzikon gegeben. Auf den übrigen Strassenabschnitten dürfte eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit jedoch nicht zu einer Verflüssigung des Verkehrs führen, da das Verkehrsregime (Knotenregime, Strassengestaltung, Anordnung Fussgängerstreifen usw.) nicht ohne Weiteres angepasst

werden kann. Dies ist neben der Geschwindigkeitsreduktion jedoch eine massgebende Voraussetzung für eine Verbesserung des Verkehrsablaufs.

Die Fragestellung zum Thema Verflüssigung des Verkehrsablaufes müsste wie folgt lauten:
Wie muss das übergeordnete Netz betrieben werden (z. B. keine Strassenquerungen durch Fussgänger/innen, Mehrzweckstreifen für flächiges Queren, Kreisel anstelle Lichtsignalanlagen usw.), um eine Verflüssigung des Verkehrs zu erzielen und welches ist das geeignete Geschwindigkeitsregime, um dieses System optimal betreiben zu können.

Die Interpellation fordert den Stadtrat auf, eine Geschwindigkeitsreduktion zur Verflüssigung des Verkehrs und damit zur Beruhigung bzw. Entlastung der Verkehrslage zu prüfen. Eine Reduktion aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes stellt nicht das primäre Ziel dar.

Eine flächige Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ohne entsprechendes Betriebskonzept führt in der Regel zu keiner oder nur zu einer geringen Verbesserung des Verkehrsablaufes. Die Zweck- und Verhältnismässigkeit dieser Massnahme (vgl. Art 108 SSV) dürfte zudem nicht gegeben sein.

Im erwähnten Projekt in Grüningen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund des engen Strassenquerschnittes und des fehlenden Trottoirs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit reduziert.

Zu Frage 2: Wirkung Tempo 30

Für das Geschwindigkeitsregime Tempo 30 (T30) gelten grundsätzlich dieselben Überlegungen wie für Tempo 40 (T40). Aus verkehrstechnischer Sicht bestimmt das Betriebskonzept das optimale Geschwindigkeitsniveau. Wird anstelle von T40 das Einführen von T30 angestrebt, wird aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsniveaus das Überqueren der Strasse vereinfacht und die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden gegenüber T50 oder T40 verbessert.

Exkurs: In einem stark ausgelasteten oder überlasteten Netz bricht in den neuralgischen Abschnitten und an den leistungsbestimmenden Knoten während der Hauptverkehrszeit der Verkehrsablauf weitgehend zusammen und ein rollender Kolonnenverkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau stellt sich ein. Die signalisierte Geschwindigkeit ist während dieser Zeiten auf den Abschnitten, bei denen der Verkehrsablauf verflüssigt werden soll, somit nur sekundär und führt zu keiner oder nur zu einer geringen Beeinflussung des Verkehrsablaufes.

Eine Entlastung der Verkehrsanlage bzw. eine Verflüssigung des Verkehrsablaufes im ganzen Netz kann mit der alleinigen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht erreicht werden. Punktuell kann diese Massnahme (insbesondere in Zentrumsbereichen mit entsprechend hohem Fussgängeraufkommen) zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufes führen; dies müsste jedoch anhand eines entsprechenden Verkehrsgutachtens zunächst detailliert untersucht und aufgezeigt werden.

Zu Frage 3: Massnahmen Kantonsstrassen

Massnahmen auf Staatsstrassen werden durch den Kanton in Absprache mit der Stadt Wetzikon geplant. Verkehrsberuhigende Massnahmen werden unterstützt, falls sie den verkehrs- und raumplanerischen Zielen des Kantons und der Stadt Wetzikon entsprechen. Zurzeit prüft der Kanton zusammen mit der Stadt Wetzikon im Rahmen der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" die Netzbedeutung verschiedener Elemente wie Westtangente, Spange Pappeln-/Elisabethenstrasse sowie von flankierenden Massnahmen. Mit der Studie wird eine konsolidierte Haltung von Stadt und Kanton zum angestrebten Strassennetz, der verkehrlichen Funktion der jeweiligen Strassenachsen und den dafür benötigten Massnahmen vereinbart. Je nach Ergebnis der Studie zählen hierzu auch verkehrsberuhigende Elemente. Die Vereinbarung bildet die Basis für allfällige weitere verkehrsplanerische Schritte der Stadt Wetzikon und des Kantons.

Zu Frage 4: Priorisierung und Ausbau nicht motorisierter- bzw. öffentlicher Verkehr

Mit der in der Antwort zur Frage 3 erwähnten Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" wird eine Neu-
beurteilung der bisherigen Verkehrsstrategie vorgenommen und weitere Szenarien möglicher Strassen-
führungen geprüft. Der Studienschwerpunkt bildet die Analyse der verkehrlichen Wirkungen verschie-
dener Strassennetzzustände unter Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsbereiche Gesellschaft,
Wirtschaft und Umwelt, wobei der Fokus dabei auf dem motorisierten Individualverkehr liegt. Dabei
werden auch die Bedeutung von flankierenden Massnahmen veranschaulicht und Hinweise auf Ört-
lichkeiten mit Handlungsbedarf abgeleitet, die ebenfalls dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Es
werden verkehrslenkende Massnahmen auf Strassenachsen und an diversen Knoten, die Dosierung auf
Einfallsachsen am Stadtrand, verkehrsberuhigende Elemente etc. vertieft auf ihre verkehrliche Wirkung
untersucht.

Der Stadtrat behandelte am 20. Dezember 2017 das Postulat "Verbesserung Busnetz Wetzikon". Sämt-
liche Fragen, welche sich auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs beziehen, sind darin bereits be-
antwortet worden.

Für die Förderung des Zweiradverkehrs muss ein sicheres und attraktives Zweiradnetz realisiert wer-
den; dabei müssen insbesondere vorhandene Lücken geschlossen und alle wichtigen Ziele erschlossen
werden. Im Rahmen des Projektes "Schwachstellen Velonetz Wetzikon" wurde 2017 in Zusammenar-
beit mit Parlamentsmitgliedern ein umfangreicher Massnahmenkatalog erarbeitet. Das Projekt hat das
Ziel, einen sicheren und fliessenden Verkehr für alle Beteiligten zu schaffen. Die gemeldeten Mängel im
Velonetz wurden evaluiert, besprochen und mit den Vorgaben des kommunalen Richtplans abge-
stimmt. Die Resultate sind anschliessend auf einer Prioritätenliste gebündelt worden. Ein Teil der kate-
gorisierten Massnahmen und Möglichkeiten wurden bereits in anstehende Bauprojekte der Stadt Wet-
zikon aufgenommen und befinden sich kurz vor der Umsetzung bzw. der Behebung der Schwachstel-
len.

Zu Frage 5: Kosten zusätzliche Stelle Verkehrs- und Stadtplanung

Die Schaffung einer zusätzlichen Stelle zur Bearbeitung der verkehrs- und damit zusammenhängenden
städteplanerischen Aufgaben würde jährliche Mehrkosten von 180'000 bis 200'000 Franken nach sich
ziehen.

Die raumplanerischen und verkehrstechnischen Fragestellungen haben seit längerer Zeit stetig zuge-
nommen und entsprechende Mehraufwendungen auf kommunaler Ebene mit sich gebracht. Aufgrund
dieser laufend steigenden Anforderungen hatte sich die Abteilung Tiefbau im Rahmen der Neubeset-
zung einer Position dazu entschieden, die Aufgaben eines Verkehrsingenieurs mit denen eines Tiefbau-
ingenieurs zu verschmelzen. Mit dieser Änderung kann die Verkehrsplanungsaufgabe bereits heute
zumindest teilweise durch eine interne Fachperson abgedeckt werden.

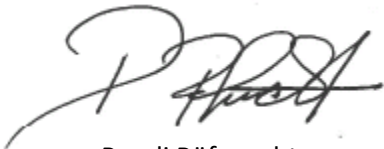
Mit dieser Mitte 2016 neu besetzten Stelle wurde ein erweitertes Stellenprofil geschaffen, welches Un-
terstützung bietet, um die folgenden verkehrspolitischen Ziele zu erreichen:

- Förderung einer qualitativ hochwertigen, nachhaltigen und zukunftsorientierten Verkehrsentwick-
lung
- Verankerung der Thematik in der täglichen Arbeit der Verwaltung und der politischen Entschei-
dungsträger
- Einbringen der verkehrsplanerischen Aspekte in die städtischen und privaten Bauprojekte (Hoch-
und Tiefbau, Baubewilligungen, Raumplanung, Verkehr, Landschaft, öffentliche Räume)
- Aktive Bewirtschaftung des Themengebietes sowohl intern wie auch in der Öffentlichkeit
- Ansprechstelle für Fragen zur verkehrlichen und räumlichen Entwicklung und Gestaltung der Stadt-
strassen

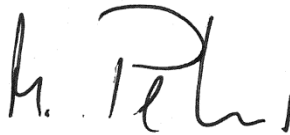
- Sicherstellung eines aktuellen Standes des Fachwissens
- Abdeckung des erhöhten Beratungsbedarfs des Stadtrates in verkehrsentwicklungs- und verkehrstechnischen Fragen

Die Einbindung der Verkehrsplanung in die tägliche Arbeit der Abteilung Tiefbau schlägt zugleich die Brücke zur Stadtplanung und somit zur Stadtentwicklung. Situativ kann nun das Fachwissen innerhalb des Geschäftsbereichs Bau + Infrastruktur auch für weitere, auch ressortübergreifende Projekte (Verkehrsthemen) bzw. Stellvertretungen herangezogen werden.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber