

## Stadtrat

<b>Beschluss</b>	vom 21. Januar 2015
<b>Akten-Nummer</b>	35.01
<b>Betrifft</b>	Tempo 30 Robenhausen Verabschiedung Projekt, Kreditvorlage an Grosser Gemeinderat

---

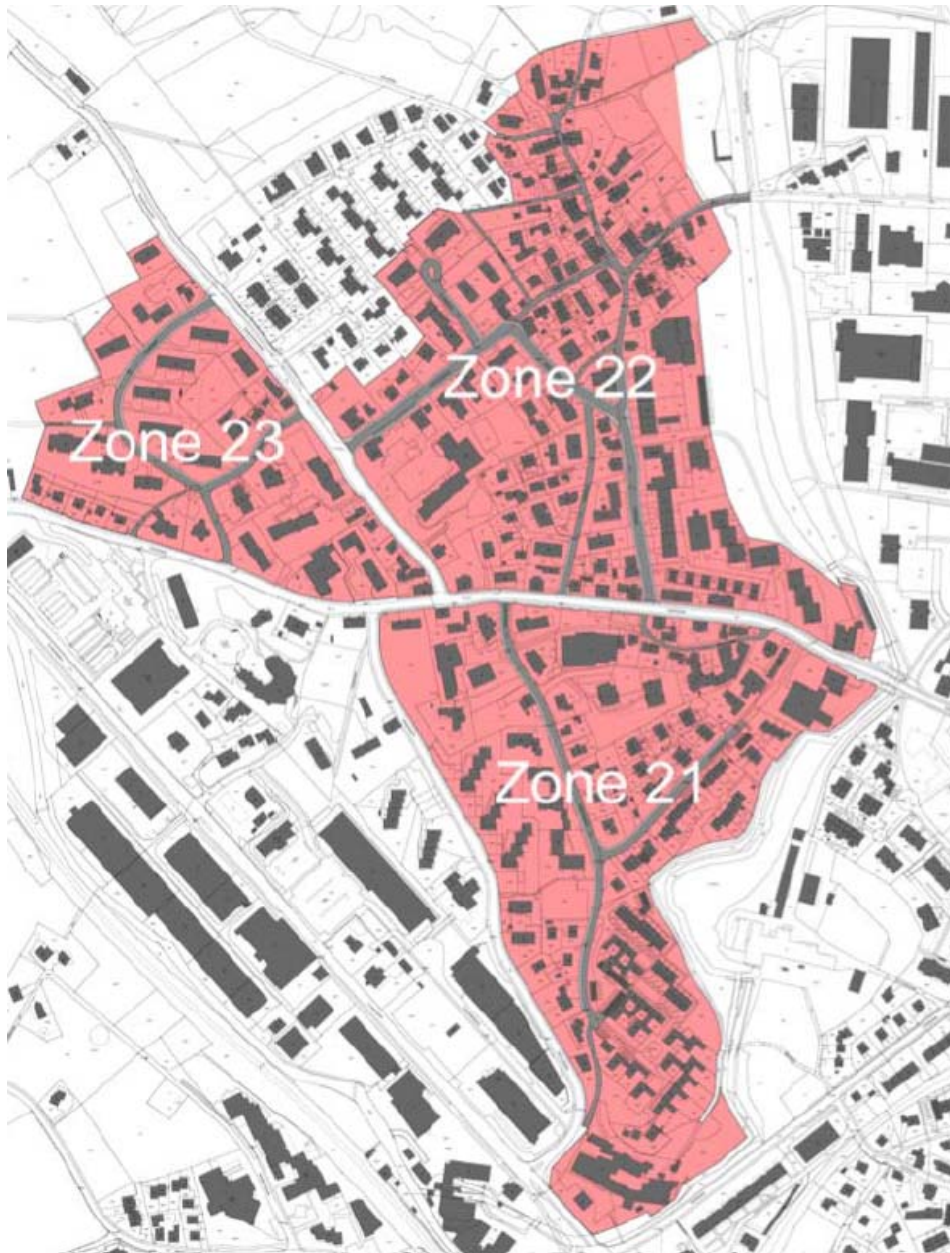
IDG-Status: öffentlich

## Ausgangslage

Mit der Annahme der Initiative von Robert Widmer am 24. September 2013 hat die Gemeindeversammlung den damaligen Gemeinderat beauftragt, für die Einführung von Tempo 30 im ganzen Quartier Robenhausen ein Projekt auszuarbeiten und der dafür zuständigen Instanz eine Kreditvorlage zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Die Initiative verlangte gleichzeitig, es sei im Bereich des Dorfkerns die Anordnung einer Begegnungszone (Tempo 20) zu prüfen.

Die Abteilung Sicherheit beauftragte das Planungsbüro Suter • von Känel • Wild AG, Zürich mit den erforderlichen Planungsarbeiten. Auf der Grundlage des Grobgutachtens vom 8. September 2003 erfolgte die Aufarbeitung aller Massnahmen für die massgeblichen Zonen 21, 22 und 23. Seit dem damaligen Grobgutachten wurde das Gebiet "Im Zil" überbaut und die betreffende Privatstrasse "Im Zil" als Begegnungszone ausgestaltet und damit Tempo 20 eingeführt. Dieses Regime soll beibehalten werden, womit sich die Zone 22 entsprechend reduziert.

Für die Einführung von Tempo 30 in den drei gewünschten Gebieten im Bereich Robenhausen ist ein verkehrstechnisches Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) auszuarbeiten. Dieses zwischenzeitlich erarbeitete Projekt hat man mit den Initianten am 6. März 2014 und schliesslich mit der Kantonspolizei am 11. März 2014 besprochen. Eine weitere Besprechung fand am 15. April 2014 mit den damaligen Gemeinderäten Marc Thalmann und Andreas Erdin statt. Die Kantonspolizei schliesslich erhielt das Gutachten vom 15. April 2014 für die Zonen 21, 22 und 23 zur Vorprüfung. Die Kantonspolizei hat dazu am 23. Mai 2014 im Sinne eines Vorentscheides Stellung genommen und der Einführung von Tempo 30 in den drei Zonen zugestimmt. Vorausgesetzt hat die Kantonspolizei dabei, dass die private Juheestrasse in die Zone 23 integriert werden kann. Nach längeren Verhandlungen haben die Vertreter dieser Privatstrasse schliesslich Ende 2014 ihr Einverständnis in Aussicht gestellt.



### **Heutiges Geschwindigkeitsniveau**

Wesentlicher Bestandteil des erforderlichen Gutachtens sind jeweils die Messungen des Geschwindigkeitsniveaus  $v_{50}$  und  $v_{85}$ . Die Geschwindigkeiten müssen dabei bei signalisierten 50 km/h gemessen werden. Pro Standort und Richtung müssen mindestens 100 Fahrzeuge gemessen werden. Wenn ein  $v_{85}$  ( $v_{85}$  = Geschwindigkeit, die durch 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) von maximal 41 km/h ermittelt wird, geht die Kantonspolizei aufgrund von Studien davon aus, dass für die Einhaltung von Tempo 30 keine baulichen Massnahmen notwendig sind. Alleine durch die Signalisation von Tempo 30 sollte sich dann ein  $v_{85}$  von ca. 35 km/h einstellen.

Die Messungen vom November 2011 zeigen folgende Resultate (für v85):

<i>Strasse</i>	<i>Richtung 1</i>	<i>Richtung 2</i>
Sandbühlstrasse 16	38 km/h	37 km/h
Motorenstrasse (Aabach, Einbahn)	43 km/h	
Dorfstrasse 2	43 km/h	43 km/h
Schulhausstrasse 33	42 km/h	44 km/h
Juheestrasse 17	34 km/h	34 km/h
Zelglistrasse 11	33 km/h	33 km/h

Die Geschwindigkeiten an der Schulhaus-, der Dorf- sowie an der Motorenstrasse in Richtung Kempten betragen über 41 km/h. Aufgrund der vorliegenden Resultate sind mindestens an diesen Strassen zwingend bauliche Massnahmen erforderlich, die das Tempo-30-Regime unterstützen.

### **Gutachten und Projekt**

Für das ganze Gebiet Robenhausen, Grundstrasse und Sandbühl zeigt die Auflistung der Vor- und Nachteile verschiedener Massnahmenoptionen zur Verkehrsberuhigung, dass die Einführung von Tempo 30 die zweckmässigste Verkehrsordnung ist, um die Sicherheit, Wohnlichkeit und Attraktivität weiterhin zu gewährleisten oder gar zu erhöhen. Im Bereich schmaler Quartierstrassen könnte die Einführung der Tempo 30 Zone zur Aufwertung der Wohnqualität beitragen, da das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöht wird.

#### *Zonen 21 und 22:*

Die Sammelstrassenverbindung Schulhaus-, Tändeli- und Dorfstrasse ist aufgrund der bestehenden Strassencharakteristik für die Einführung von Tempo 30 eher ungeeignet. Aufgrund der Breite von 7 m und des vorhandenen beidseitigen Trottoirs sind einfache Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit schwierig umzusetzen. Im Prinzip wäre für eine verständliche und wirksame Geschwindigkeitsreduktion ein Strassenrückbau mit einer siedlungsorientierteren Gestaltung erforderlich. Da die Strasse jedoch an der Schule vorbeiführt und da eine Verkehrsberuhigung hier ein wichtiger Baustein für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich Robenhausen wäre, wird die Integration der Strassenverbindung dennoch als zweckmässig beurteilt.

Die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) im Bereich des Rössliplatzes ist nicht vorgesehen. Dies vor allem deshalb nicht, weil im Bereich einer Begegnungszone die Vortrittsregelung geändert würde. So hätten die Fussgänger zwar Vortritt, aber diese Vortrittsänderung in einem kleinen Abschnitt in der sonst geplanten Tempo 30 Zone wäre für alle Verkehrsteilnehmer schwer erkennbar. Nicht zuletzt gilt es zu beachten, dass die Veloroute genau über den Rössliplatz führt.

Im Bereich der geplanten Zone 21 kann an der Sandbühlstrasse eine gewisse Reduktion der Geschwindigkeit durch einfache Massnahmen (vor allem durch Parkfelder) erreicht werden. Ein Einbezug der Strasse „Im Sandbühl“ und des ebenfalls mit einem privatrechtlichen Verbot belegten Abschnittes der Stegenstrasse ist nicht möglich. Der restliche Teil der Stegenstrasse ist sehr eng und kann nicht schnell befahren werden. Ein Einbezug in die Zone wäre wirkungslos und daher unzweckmässig.

### *Zone 23:*

Gleich wie bei schmalen Quartierstrassen, könnte die Einführung von Tempo 30 in der Zone 23 zur Aufwertung der Wohnqualität beitragen, da das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöht wird.

### **Vorgesehene Massnahmen**

Aufgrund der Gesamterneuerungswahlen im Frühling 2014 erfolgte schliesslich am 20. August 2014 eine Besprechung mit den neuen Stadträten Marco Martino und Heinrich Vettiger sowie mit Vertretern der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und der Stadt Wetzikon (Abteilungen Sicherheit und Bau + Planung). Die geplanten Massnahmen und deren Kostenfolge sind dabei eingehend auf deren Notwendigkeit hin überprüft, nochmals minimal angepasst worden und setzen sich wie folgt zusammen:

#### *Massnahmen 1. Priorität*

- Die Tempo-30-Zonen sind durch ein klar erkennbares Tor abzugrenzen.
- Beginn und Ende der Zonen werden mit den Schildern "Beginn Zone 30" / "Ende Zone 30" signalisiert. Das Signal steht wenn möglich im Strassenraum und wird mit einem Betonelement geschützt.
- Es wird die Markierung "Zone 30" angebracht.
- Mit Bodenmarkierungen "30" innerhalb der Zonen wird an das Zonenregime erinnert.
- Berlinerkekissen an der Dorf- und Schulhausstrasse.
- Anhebung der Kreuzungen Schulhaus-/Tändelistrasse und Dorf-/Tändelistrasse.
- Podest/Einengung/Trottoirnase beim Schulhauszugang.
- Einengungen mit Betonelementen.
- Parkfelder.

#### *Massnahmen 2. Priorität*

Sollte sich – zum Beispiel im Rahmen der Nachkontrolle nach einem Jahr – zeigen, dass weitere Massnahmen erforderlich sind, sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- Berlinerkekissen und Bodenmarkierungen "Hinweis auf Kinder" an der Sandbühlstrasse.
- Einengungen mit Betonelementen an der Sandbühl- und Tändelistrasse

#### *Weitere Massnahmen*

Neben den für die Einführung von Tempo 30 erforderlichen Massnahmen sind folgende Massnahmen vorgesehen, welche die Sicherheit verbessern werden, aber nicht direkt für die Einführung von Tempo 30 erforderlich sind:

- Berlinerkekissen an der Motorenstrasse zur Vermeidung der Beschleunigung im Bereich der Fusswegquerung.
- Anpassung und Verbesserung der Velorampe an der Schulhausstrasse zur Sicherstellung der Qualität der Veloroute.
- Prüfung von Trottoirüberfahrten an der Uster- und Seegräbnerstrasse bei Sanierungsarbeiten.

## Kosten

Aufgrund der geplanten baulichen und signalisatorischen Massnahmen werden die Kosten nur für die Einführung von Tempo 30 in den Zonen 21, 22 und 23 auf Fr. 303'000.-- geschätzt. Im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 ist es sinnvoll, die vorstehend aufgeführten, zusätzlichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (welche nicht direkt mit der Einführung von Tempo 30 verbunden sind) ebenfalls zu realisieren, wofür mit zusätzlichen Kosten von Fr. 19'000.-- zu rechnen ist. Die Gesamtkosten setzen sich demnach wie folgt zusammen:

– Signalisation und Markierung	Fr. 70'000.--
– bauliche Massnahmen	Fr. 135'000.--
– technische Arbeiten	Fr. 50'000.--
– Nachrüstung	Fr. 48'000.--
– zusätzliche Massnahmen Verkehrssicherheit	Fr. <u>19'000.--</u>
<b>Total</b>	<b>Fr. <u>322'000.--</u></b>

Nicht einberechnet sind alle Administrativkosten und allfällige Anwaltskosten bei Rekursen. Für die Bodenmarkierung fallen regelmässige Instandstellungskosten im Rhythmus von 2 - 4 Jahren an. Ebenso sind die vielen neuen Signale und Kunstbauelemente zusätzlich zu reinigen und zu unterhalten. Erfahrungsgemäss sind der Mehraufwand für den baulichen Unterhalt, aber auch die Reinigung und der Winterdienst von verkehrsberuhigten Strassen, insbesondere bei Kissen, erheblich, wobei dies zahlenmässig kaum abgeschätzt werden kann.

Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Voranschlages 2015 musste davon ausgegangen werden, dass die privaten Eigentümer der Juheestrasse mit der Einführung von Tempo 30 auf ihrer Strasse nicht einverstanden sind, weshalb nur die Kosten (Fr. 290'000.--, inkl. weitere Massnahmen zur Verkehrssicherheit) für die Einführung von Tempo 30 in den Zonen 21 und 22 veranschlagt wurden.

### *Kostenvergleich mit anderen Projekten und Gemeinden*

In Bezug auf die mutmasslichen Kosten wurde verschiedentlich moniert, dass die Einführung von Tempo 30 in anderen Gemeinden (z.B. Illnau-Effretikon) kostengünstiger als in Wetzikon umgesetzt werde. Ein losgelöster Kosten-Vergleich mit der Einführung von Tempo 30 in Illnau-Effretikon hält einer Prüfung jedoch nicht stand, da kostspielige bauliche Massnahmen je nach Strassenraumgestaltung bzw. gefahrener Geschwindigkeit realisiert werden müssen oder eben nicht. Und vor dem Hintergrund, dass auch das Projekt Tempo 30 in Illnau-Effretikon unter den gleichen Bedingungen wie überall im Kanton Zürich (ausser Städte Zürich und Winterthur) durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei geprüft und bewilligt wird und vorliegend dasselbe Planungsbüro beauftragt wurde, weichen auch die geplanten Massnahmen und Kosten nicht voneinander ab.

### *Tempo 30 südlich der Bahnlinie*

Die Überprüfung der Wirksamkeit bzw. die Nachkontrolle bei den bisher eingeführten Tempo 30-Zonen südlich der Bahnlinie haben Werte (v85) zwischen 33 km/h und 38 km/h ergeben. Der maximal zulässige Wert von 38 km/h wurde dabei an drei verschiedenen Strassen gemessen. Das wiederum bedeutet, dass die umgesetzten signalisatorischen und baulichen Massnahmen gut aufeinander abgestimmt sind.

Weder sind die Geschwindigkeitswerte zu tief, so dass man davon ausgehen könnte, es wären zu viele bauliche Massnahmen umgesetzt worden, noch sind sie zu hoch (über 35 km/h bis 38 km/h), so dass weitere bauliche Massnahmen nachzurüsten wären.

### **Weiterer Projektablauf**

Nach der Zustimmung zum Projekt und Genehmigung des Kreditbegehrens durch den Grossen Gemeinderat, sieht der weitere Projektverlauf wie folgt aus:

- öffentliche Auflage der Massnahmenpläne (bauliche Massnahmen)
- Behandlung der während der Dauer der öffentlichen Auflage eingegangenen Einsprachen gegen die baulichen Massnahmen und Festsetzung der baulichen Massnahmen
- Antragstellung durch die Stadt und Verfügung der Tempo 30 Zonen durch die Sicherheitsdirektion.
- gleichzeitige Publikation der Verfügung der Sicherheitsdirektion sowie der Festsetzung Tempo 30 Zone durch Stadtrat mit 30-tägiger Rekursfrist
- Behandlung allfälliger Rekurse
- Umsetzung der baulichen Massnahmen nach rechtskräftiger Erledigung allfälliger Rekurse

### **Erwägungen**

Aus dem Verkehrsrichtplan geht hervor, dass mit geeigneten Massnahmen die Geschwindigkeiten an die jeweilige Situation angepasst werden sollen. Die Umsetzung soll durch neue Signalisationen (z. B. Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen) oder durch bauliche und gestalterische Massnahmen erfolgen. Die Massnahmen aus dem Richtplan sind behördenverbindlich und sollen mittelfristig umgesetzt werden.

Das Projekt Tempo 30 in Robenhausen basiert auf einer Initiative aus dem Quartier Robenhausen. Der damalige Gemeinderat hat im Vorfeld zur Gemeindeversammlung vom 24. September 2013 die Initiative unterstützt. Das Quartier Robenhausen eignet sich für Tempo 30-Zonen, das zeigt auch das nun vorliegende Gutachten. Die Verkehrssicherheit rund um ein grosses Schulhaus wird zudem durch den Stadtrat hoch gewichtet. Deshalb unterstützt die Behörde das Projekt und den Kreditantrag an den Grossen Gemeinderat.

### **Der Stadtrat beschliesst:**

1. Das vorliegende Projekt "Einführung von Tempo 30 in Robenhausen" wird zuhanden des Grossen Gemeinderates verabschiedet.
2. Dem Grossen Gemeinderat wird gestützt auf die Initiative von Robert Widmer beantragt, er möchte folgenden Beschluss fassen:  
(Referent: Stadtrat Marco Martino)

*Kreditbewilligung von Fr. 322'000.-- für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Robenhausen*

## Stadtrat Wetzikon



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Marcel Peter  
Stadtschreiber

### Mitteilung an

- Parlamentssekretär (mit Akten)
- Stadtpräsident
- Ressortvorsteher Bevölkerung + Sport
- Abteilung Bau + Planung
- Geschäftsbereichsleiter Finanzen + Immobilien
- Geschäftsbereichsleiter Bau, Infrastruktur + Sport
- Geschäftsbereichsleiterin Bevölkerungsdienste
- Stadtplanerin
- Leiter Abteilung Sicherheit
- Planungsbüro Suter • von Känel • Wild AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich

rkü/kut/mpe