

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 15-9

Stadtratsbeschluss vom 5. April 2017

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat dem Stadtrat am 25. Januar 2016 das Postulat "Verbesserung Verkehr in Wetzikon" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Der Stadtrat beantragte am 21. September 2016 beim Grossen Gemeinderat Fristerstreckung zur Berichterstattung und Antragstellung um sechs Monate. Am 31. Oktober 2016 verlängerte der Grosse Gemeinderat die Frist bis am 25. April 2017. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob künftig das Verkehrswachstum nicht mehr nur mit technischen Massnahmen zu bewältigen sei, sondern ob neue, zusätzliche Strassenverbindungen und damit die Verkehrsverteilung auf insgesamt mehr Strassen nicht zielführender wären. Konkret werden folgende Massnahmen gefordert:

- Einträge in den Regionalen Richtplan für die Verbindung Spitalstrasse - Rapperswilerstrasse via Schneggenstrasse/Mattackerstrasse
- Einträge in den Regionalen Richtplan Bahnhofstrasse - Spitalstrasse via Birkenweg
- Überprüfung der Verkehrsflüsse auf den Kreuzungen Mühlebühl-, Motoren- und Stationsstrasse und Stationsstrasse - Bahnhofstrasse
- Überprüfung Rückbau der Verkehrsberuhigungsmassnahmen Spitalstrasse

Massnahmen des Stadtrates

Verbindung Spitalstrasse-Rapperswilerstrasse via Schneggenstrasse / Mattackerstrasse

Die Linienführung der Variante ist in mancherlei Hinsicht kritisch zu werten, da die Spange entlang des Siedlungsrandes und durch das Naherholungsgebiet führen würde. Ein Teil der Landwirtschaftsfläche ist zudem im Kantonalen Richtplan als Fruchtfolgefläche eingetragen, was den Bau einer Strasse durch dieses Gebiet erschweren würde. Die Schneggenstrasse, welche im östlichen Abschnitt heute den Charakter einer Quartierserschliessungsstrasse aufweist, würde durch eine solche Spangenverbindung durch deutlich mehr Verkehr belastet. Die Mattackerstrasse weist heute eine Breite von 5 m auf und müsste entsprechend ausgebaut werden.

Erste Abschätzungen zeigen, dass eine solche Verbindung ca. 500 Fahrzeuge im Querschnitt während der Abendspitzenstunde anzieht (je ca. 250 Fz/h pro Richtung). Es kommt aufgrund der Spange zu einer Mehrbelastung der Rapperswilerstrasse. Die Bachtelstrasse wird leicht entlastet. Eine stärkere Entlastung findet auf der Rapperswilerstrasse nordwestlich des Anschlusses der Spange sowie auf der Bahn-

hofstrasse statt. Die Bahnhofstrasse kann im Abschnitt südlich der Schneggenstrasse um ca. 25 % entlastet werden (ca. 250 Fz/h im Querschnitt), da Verkehr mit Ziel Spital aus Richtung Hinwil direkt über die Spange Zufahren könnte.

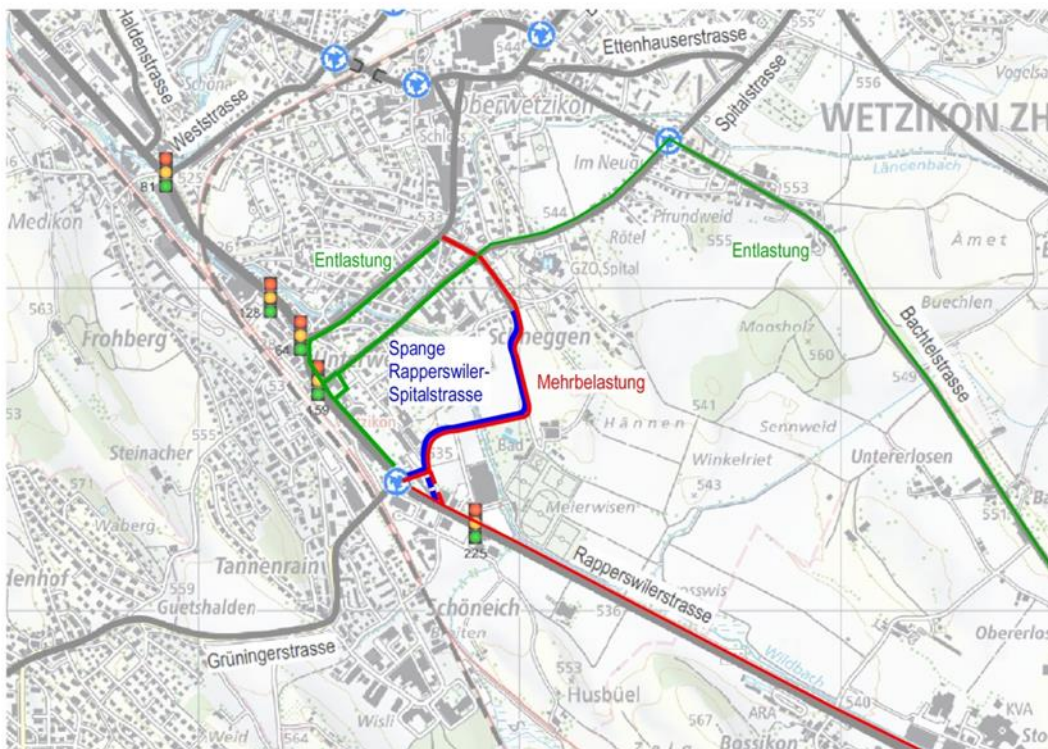


Abb. 1: Spange Rapperswiler-/Spitalstrasse mit verkehrlichen Auswirkungen

Weiter ist zu bedenken, dass eine durchgehende Verbindungsachse von der Rapperswiler- an die Spitalstrasse nicht nur für den Quell-/Zielverkehr, sondern auch für den Durchgangsverkehr attraktiv wäre. Grundsätzlich soll dieser aber auf den übergeordneten Strassen (Kantonsstrassen) gebündelt werden.

Die Funktion dieser Entlastungsachse wird heute teilweise von der Bachtelstrasse übernommen. Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen wickeln sich rund 700 Fz/h und am Abend 850 Fz/h über diesen Streckenzug ab.

Trotz der neuen Spange müssten die Fahrzeuge voraussichtlich weiterhin bei der Lichtsignalanlage Rapperswiler-/Schwändistrasse dosiert werden. Während der Hauptverkehrszeiten am Abend wird die Erreichbarkeit von Wetzikon auch mit der neuen Verbindung nicht oder nur leicht verbessert, da die Fahrzeuge weiterhin im Rückstau der Zufahrtdosierung stehen. Die Bachtelstrasse dürfte weiterhin als Entlastungsachse des übergeordneten Netzes dienen.

Ein Anschluss der Spange mit einem vierten Kreiselarm an den Kreisel Rapperswiler/Grünigerstrasse (blau dargestellt in Abb. 1) wird aufgrund des bestehenden Radwegs und der Kapazitätsreserven des Kreisels gemäss aktuellen Aussagen des Kantons nicht toleriert. Für eine Erschliessung des Gebiets Mattacker wird ein Vollanschluss an die Rapperswilerstrasse geprüft, bei welchem nur nach rechts in die Rapperswilerstrasse ausgefahren werden könnte und am Grüniger-Kreisel gewendet werden müsste. Ob ein solcher Anschluss auch den Anforderungen einer durchgehenden Strasse genügen würde, müsste vertieft geprüft werden (hohe Belastung des Kreisels aufgrund von Wendemanövern). Eine Ausfahrt nach links in die Rapperswilerstrasse ist jedoch aufgrund des Vorsortierbereichs des Kreisels als kritisch zu beurteilen. Dies bedeutet, dass die gesamte Anbindung einer solchen Spange im südlichen Bereich schwierig realisierbar ist.

Die Auswirkungen der Spange auf den öffentlichen Verkehr können als gering beurteilt werden. Die Spange steht jedoch im Widerspruch zur "Entwicklungsmöglichkeit urbane Mobilität", da der Verkehr mit einer solchen Spange an den Lichtsignalanlagen auf der Rapperswilerstrasse vorbei und direkt in die Wohnquartiere und auf die Spitalstrasse geschleust würde. Dies widerspricht dem Prinzip der Verkehrssteuerung / Verkehrslenkung.

Die Kosten für eine solche Spange würden sich grob geschätzt auf ca. 5 Mio. Franken belaufen.

Fazit

Eine Spange von der Rapperswiler- an die Spitalstrasse würde zwar die Bahnhofstrasse entlasten, wäre aber mit diversen, teilweise schwerwiegenden Nachteilen verbunden. Es bestünde die Gefahr, durch diese Spange eine attraktive Verbindung für Ausweich- und Durchgangsverkehr zu schaffen.

Verbindung Bahnhofstrasse - Spitalstrasse via Birkenweg

Das Postulat verlangt u.a., dass eine Verbindung von der Bahnhofstrasse in die Spitalstrasse via Birkenweg zu prüfen ist. Aus Sicht der Postulanten könnte durch die neue Verbindung das Siedlungsgebiet Bühlwiesen besser erschlossen und gleichzeitig die Bachtelstrasse entlastet werden. Gemäss Postulat könnte mit dem geforderten Richtplaneintrag sichergestellt werden, dass eine Verbindung von der Spitalstrasse bis hin zum Stadthaus erstellt werden kann.

Von der Spitalstrasse aus bestehen heute allerdings bereits mehrere Verbindungen zum Stadthaus, namentlich via Bahnhofstrasse oder via Bachtelstrasse (siehe Abb. 2).



Abb. 2: bestehende Verbindungen und die im Postulat vorgeschlagene Verbindung Bahnhofstrasse - Spitalstrasse

Neben den bereits heute bestehenden Verbindungen gibt es noch weitere Punkte, die gegen den geforderten Richtplaneintrag sprechen:

- Die geplante Strasse würde durch die Landwirtschaftszone führen, wobei es sich bei einem erheblichen Teil um Fruchtfolgeflächen (FFF) handelt.

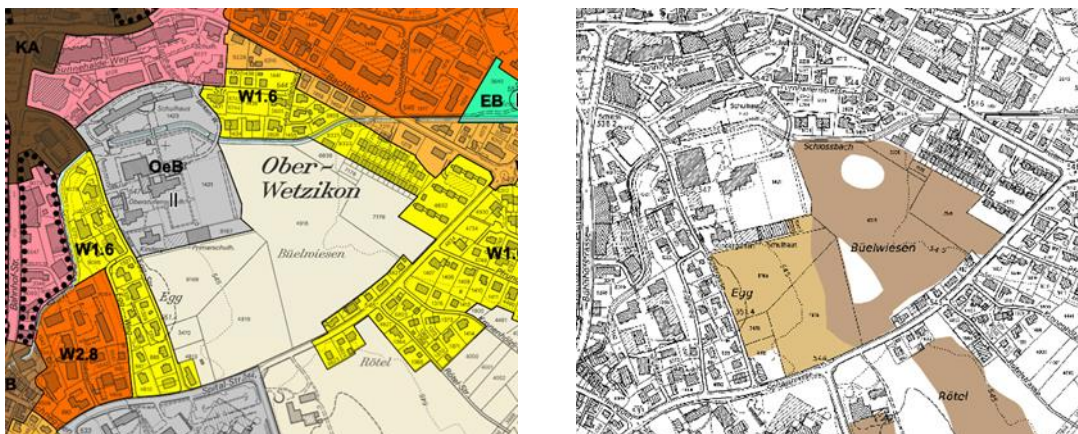


Abb. 3: Zonenplan der Stadt Wetzikon und Planausschnitt Fruchtfolgefächern (FFF) Kanton Zürich

- Auf der Bachtelstrasse und der Bahnhofstrasse könnte die geplante Strasse für eine gewisse Entlastung sorgen, wovon auf der Bahnhofstrasse allenfalls auch der Öffentliche Verkehr profitieren würde. Allerdings würde die Strasse unmittelbar entlang der Schuleinheit Egg verlaufen. Die bestehende Schuleinheit aus Kindergarten, Unterstufen- und Mittelstufenklassen ist heute durch ihre Lage gut von den stark befahrenen Strassen im näheren Umfeld getrennt. Diese privilegierte und geschützte Situation für die Schüler würde sich durch eine neue Strasse wesentlich verschlechtern.
- Das Siedlungsgebiet Büelwiesen ist heute über eine Tiefgarage an die Bachtelstrasse angeschlossen. Eine zusätzliche Erschliessung erscheint nicht notwendig und würde für die Anwohner keinen wesentlichen Nutzen schaffen.
- Der Birkenweg mit einer Breite von 5 m müsste auf jeden Fall verbreitert werden, die Anbindung an die Bachtelstrasse oder Bahnhofstrasse würde darüber hinaus weitere wesentliche Eingriffe erfordern. Die bauliche Machbarkeit ist in diesem Bereich fraglich. Eine Grobkostenschätzung kann aufgrund der vielen Unsicherheiten nicht aussagekräftig sein.
- Auch bezüglich Verkehrsablauf und Verkehrslenkung würde eine weitere Einmündung in die Bachtelstrasse die Situation kaum verbessern, sondern zusätzlich verschlechtern.

Fazit

Aufgrund der genannten Gründe wird eine neue Strasse als Verbindung von der Bahnhofstrasse in die Spitalstrasse als nicht sinnvoll erachtet, weder als Strasse mit Gegenrichtungsverkehr noch im Einbahnregime.

Prüfung: Mühlebühl-, Motoren- und Stationsstrasse

Das Provisorium wurde zwischen Mai und Oktober 2016 baulich durch eine definitive Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden (MIV, LV und Fussgänger) ersetzt. Die Velofahrer können neu via Mehrzweckstreifen in die Motorenstrasse Richtung Stationsstrasse (Veloweg und anschliessend Streifen auf der Fahrbahn) fahren. Für die Firma dormakaba Schweiz AG hat sich die Situation nicht verschlechtert. Einzige die Ausfahrt via Stations- / Motorenstrasse in die Bahnhofstrasse ist nicht mehr möglich.



Abb. 4: Ist-Zustand Ende 2016

Prüfung der Verkehrsführung am Knoten Stationstrasse / Bahnhofstrasse

Die linksabbiegenden Verkehrsteilnehmenden behindern den Verkehrsfluss. Deshalb soll geprüft werden, ob mit einem Kreisel oder einer doppelten Fahrspur in die Bahnhofstrasse die Situation entschärft werden kann.



Abb. 5: Heutige Situation Einmündung Stationsstrasse / Bahnhofstrasse

Heute ist die Einmündung mit einer überbreiten Mittelinsel (Breite 5.5 m) als Querungshilfe für die Fussgänger ausgerüstet. Die Breite einer Fussgängerinsel sollte gemäss Norm lediglich 2 m aufweisen. Durch eine Verschmälerung der Fussgängerinsel könnte somit ausreichend Platz für eine zusätzliche Fahrspur geschaffen werden. Diese würde sich grundsätzlich positiv auf die Leistungsfähigkeit des Knotens auswirken und der Verkehr könnte besser in die Bahnhofstrasse einmünden. Zudem könnte die Situation für die Fussgänger auf dem Trottoir verbessert werden. Vor Ort wurde beobachtet, wie Fahrzeuge, welche rechts einmünden möchten und durch linksabbiegende, wartende Fahrzeuge behindert werden, auf das Trottoir ausweichen.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist eine zusätzliche Fahrspur negativ zu beurteilen, da einerseits die Fussgänger eine zusätzliche Fahrspur queren müssten und andererseits die Sicht der einmündenden Fahrzeuge auf die vortrittsberechtigten Fahrzeuge oder Velos auf der Bahnhofstrasse verdeckt werden

könnte. Zudem sind auch aus Sicht des Kantons Einmündungen so zu gestalten, dass sich jeweils nur ein Fahrzeug im Einmündungsbereich aufstellen kann.

Die Kosten einer zusätzlichen Fahrspur (Anpassungen Fussgängerinsel und Einmündungsbereich) würden sich, grob geschätzt, auf 100'000 Franken belaufen.

Mit den vorhandenen Platzverhältnissen wäre – mit massiven baulichen Veränderungen (Fussgänger, zu nahe stehendes Gebäude Bahnhofstrasse Nr. 238) – eine Kreiselösung denkbar.

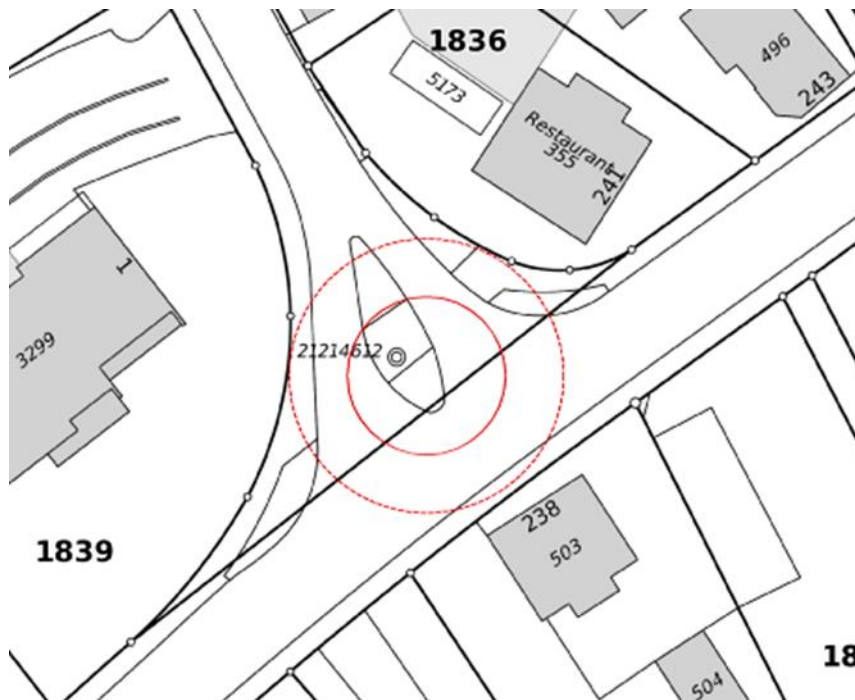


Abb. 6: Skizze Kreiselösung

Durch einen Kreisverkehr würde allerdings die heutige Strassenhierarchie (Bahnhofstrasse als Hauptachse und somit vortrittsberechtigt, Stationsstrasse als untergeordnete Strasse und vortrittsbelastet) aufgehoben werden. Es ist davon auszugehen, dass der Verkehrsablauf für einmündende Fahrzeuge von der Stationsstrasse in die Bahnhofstrasse durch einen Kreisverkehr tendenziell verbessert werden könnte, auf der Hauptachse (Bahnhofstrasse) hingegen würde sich die Situation verschlechtern (Verkehr in Fahrtrichtung Norden auf der Bahnhofstrasse wäre gegenüber "linkseinmündenden" Fahrzeugen von der Stations- in die Bahnhofstrasse im Kreisverkehr vortrittsbelastet). Dies ist insbesondere problematisch, da sich der Verkehr auf der Bahnhofstrasse bereits heute während den Verkehrsspitzen staut (und damit auch die Gefahr von Rückstau auf der Kreiselfahrbahn besteht). Für den ÖV (betrifft Buslinien 850 und 851 auf der Bahnhofstrasse) würde eine Kreiselösung zu einer Unterbrechung der Busachse führen und somit eine klare Verschlechterung darstellen. Eine Kreiselösung ist auch aus Sicht des Veloverkehrs negativ. Für diesen steht eine durchgängige Infrastruktur (beidseitiger Radstreifen) entlang der Bahnhofstrasse zur Verfügung.

Fazit

Eine Kreiselösung ist mit tiefen baulichen Eingriffen machbar, wird aber nicht als zielführend erachtet, weil dadurch die erwünschte Strassenhierarchie aufgehoben und sich der Verkehrsablauf auf der übergeordneten Bahnhofstrasse verschlechtern würde. Aus Sicherheitsgründen kritisch zu beurteilen ist ausserdem eine zusätzliche Fahrspur, da Fussgänger zwei Spuren queren müssten.

Rückbau der Strassenverengungen an der Spitalstrasse

Wegen der mangelhaften Verkehrssicherheit und der wenig wirkungsvollen, verkehrsberuhigenden Massnahmen schlagen die Postulanten vor, die Verengungen im unteren Bereich der Spitalstrasse wieder aufheben. So könnte die Spitalstrasse ihre ursprüngliche Kapazität wieder erreichen und zur Entlastung der Bahnhofstrasse beitragen. Gefordert wird zudem die Prüfung eines Radstreifens oder Radwegs.



Abb. 7: Spitalstrasse mit Zebrastreifen

Die Spitalstrasse weist im Abschnitt zwischen der Rapperswilerstrasse und der Schneggenstrasse mehrere seitliche Einengungen (Pflästerungen) auf, welche den verfügbaren Querschnitt in diesem Bereich von 6 m auf 5 m reduzieren. Im südwestlichsten Abschnitt, zwischen der Leutholdstrasse und Rapperswilerstrasse gilt zudem das Einbahnregime. Mit Ausnahme von wenigen kurzen Abschnitten ist auf der Spitalstrasse keine Mittellinie markiert (Kernfahrbahn).

Die Einengungen befinden sich vorwiegend im Bereich von Querungsstellen mit Fussgängerstreifen. Mit dem Schulhaus Büel, dem Alterswohnheim Am Wildbach, der Heilpädagogischen Schule Wetzikon und dem Spital Wetzikon befinden sich entlang der Spitalstrasse mehrere Nutzungseinrichtungen mit einem hohen Fussgängeraufkommen und erhöhtem Sicherheitsbedürfnis. Mit den seitlichen Einengungen bei den Querungsstellen wird diesem Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen. Aus Sicht der Fussgänger sind die Einengungen zu begrüssen.

Für die Velofahrenden bedeutet eine verfügbare Breite von 6 m respektive 5 m, dass das Velo auf der Fahrbahn im Gemischtverkehr geführt werden muss, da der Strassenquerschnitt für das Markieren von Radstreifen zu schmal ist. Bei einer Breite von 5 m ist das Kreuzen von zwei Personenwagen bei einer reduzierten Geschwindigkeit möglich, der Begegnungsfall PW/LW ist bei reduzierter Geschwindigkeit ($v=20$ km/h) knapp gegeben. Der Begegnungsfall zweier Motorfahrzeuge bei gleichzeitigem Passieren eines Velos hingegen ist aufgrund des engen Querschnittes nicht möglich. Beim Begegnungsfall zweier Motorfahrzeuge ist es für den Velofahrenden offensichtlich, dass er vor oder hinter einem Motorfahrzeug auf der Fahrbahn fahren muss. Die von den Postulanten geäusserte Vermutung einer erhöhten Unfallgefahr ist aus fachlicher Sicht aus diesem Grund zu verneinen. Eine Verbreiterung der Strasse würde für Velofahrende keine Verbesserung darstellen, sondern eine Verschlechterung, da es ab einer

Fahrbahnbreite grösser als 6 m unklar ist, ob ein Begegnungsfall PW/PW/Velo möglich ist. Dies ist erst ab einer Breite von ca. 7 m der Fall. Für den ÖV (betroffen sind die Linien 857, 858 und 859) hingegen könnte durch den Rückbau der Strassenverengungen eine Verbesserung erzielt werden.

Die Kosten für den geforderten Rückbau der sechs Verengungen würden sich auf ca. 150'000 Franken belaufen.

Fazit

Der geforderte Rückbau der Strassenverengungen an der Spitalstrasse ist vor allem wegen des erhöhten Sicherheitsbedarfs der Fussgänger (Spital, Schule, Alterswohnheim) nicht empfehlenswert. Die Engungen befinden sich bei den Fussgängerstreifen und erleichtern das sichere Queren. Die Forderung nach einem Rückbau widerspricht heute auch dem kommunalen Verkehrsrichtplan. Im Bereich der Spitalstrasse sind verkehrsberuhigende Massnahmen eingetragen.

Aus Sicht des Veloverkehrs würde ein Rückbau ebenfalls zu keiner Verbesserung führen. Aus fachlicher Sicht könnte sich eine Verbreiterung sogar negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, weil dann unklar ist, ob das Kreuzen zweier Motorfahrzeuge bei gleichzeitigem Passieren eines Velos möglich ist oder nicht. Eine Separierung des Veloverkehrs mittels Radstreifen oder Radweg ist wegen der vorhandenen Platzverhältnissen nicht möglich respektive nur dann, wenn die Flächen für die Fussgänger reduziert würden.

Einzig aus Sicht des ÖV würde ein Rückbau der Strassenverengungen eine Verbesserung darstellen. Gleichzeitig würde der MIV weniger "gebremst", was allerdings für Fussgänger nachteilig wäre.

Die Nachteile eines Rückbaus bezüglich Sicherheit überwiegen nach aktueller Beurteilung deutlich den vermeintlichen Vorteil im ÖV-Bereich. Die Stadt erarbeitet mit dem Kanton derzeit eine Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon", welche die bisherige Wetziker Verkehrsstrategie hinsichtlich der Westtangente und dem Lückenschluss der Oberlandautobahn überprüft. Es wäre möglich, dass sich daraus Erkenntnisse ergeben, die eine Aufhebung der Strassenverengungen als angezeigt erscheinen lassen.

Antrag

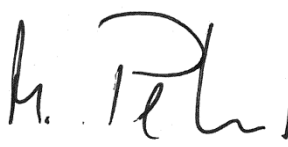
Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referentin: Stadträtin Susanne Sieber, Ressort Hochbau + Planung)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Verbesserung Verkehr in Wetzikon" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber

versandt am: 10.04.2017