

## **Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat**

Parlamentsgeschäft 16.05.3 17-7

Stadtratsbeschluss vom 9. Januar 2019

---

### **Bericht**

#### **Ausgangslage**

Das Postulat von Martin Altwegg (SP) und 15 Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 25. September 2017 begründet worden. Der Stadtrat empfahl am 22. November 2017, das Postulat "Tempo 30 im Schellerareal" nicht zu überweisen. Das Parlament hat dem Stadtrat am 22. Januar 2018 das Postulat dennoch zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Parlaments (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.

Die Frist zur Berichterstattung und Antragsstellung zum Postulat "Tempo 30 im Schellerareal" wurde auf Antrag des Stadtrats an der Parlamentssitzung vom 29. Oktober 2018 um drei Monate, bis zum 22. Januar 2019, erstreckt. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob im gesamten Schellerareal Tempo 30 eingeführt und umgesetzt werden kann. Die Umsetzung soll bis spätestens zur Aufnahme des Schulbetriebs in den Obergeschossen des neuen Busdepots der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG (VZO) erfolgen.

#### **Massnahmen des Stadtrates**

Mit der Ausarbeitung des erforderlichen verkehrstechnischen Gutachtens für die geplante Zonensignalisation konnte die Beurteilung, ob eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich des untersuchten Perimeters nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, vorgenommen werden. Weiter wurden mit der vorliegenden Planung die Kosten ermittelt.

Das verkehrstechnische Gutachten und die vorgeschlagenen Massnahmen orientieren sich an den in Wetzikon bereits umgesetzten Tempo-30-Zonen. Es müssten Massnahmen umgesetzt werden, welche für die Einhaltung der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit erforderlich wären. Die bereits umgesetzten Längsparkfelder entlang der Schellerstrasse tragen bereits zur Verkehrsberuhigung bei. Dennoch wären zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig. Die Befahrbarkeit der Schellerstrasse wäre für alle Fahrzeugarten weiterhin gegeben.

Die notwendigen Verfügungen durch die Kantonspolizei, Verkehrstechnische Abteilung, setzen einen bewilligten Projektkredit voraus. Für eine aussagekräftige Kostenschätzung bedarf es eines Detailprojekts zu den erforderlichen Massnahmen. Deshalb wurde für den Bericht und Antrag an das Parlament ein solches Projekt ausgearbeitet.

## Verkehrstechnisches Gutachten - Beurteilung Temporeduktion

Die Beurteilung der Erfüllung der Voraussetzungen gemäss Art 108 Abs. 4 SSV bezieht die Beurteilung nach Abs. 2 (Notwendigkeit) mit ein. Zusätzlich wird die Zweckmässigkeit, Verhältnismässigkeit, eine allfällige Beschränkung auf eine Tageszeit sowie weitere mögliche Massnahmen in Bezug zur Temporeduktion beurteilt. Nachfolgend ist die Beurteilung zusammengestellt:

| Kriterium               | Beurteilung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| – Notwendigkeit:        | Dem zukünftigen Schülerverkehr ist eine wichtige Bedeutung beizumessen. Die Schülerinnen und Schüler benötigen einen hohen Schutz, damit das Sicherheitsempfinden sichergestellt ist und so der Schulweg möglichst zu Fuss zurückgelegt wird. Durch die klare Trennung von Fussweg und Strasse ist die Verkehrssicherheit heute bereits gegeben. Für das Queren der Strasse wirkt sich neben dem geplanten Fussgängerstreifen auch Tempo 30 positiv aus. Da der Bereich zwischen Schule und Schellerstrasse als Pausenplatz für die Schüler dient, kann Tempo 30 auch unabhängig der Querungsstelle als positiv beurteilt werden.                                                        |
| – Zweckmässigkeit:      | Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ist eine zweckmässige Lösung und lässt keine Behinderungen des Verkehrsflusses entstehen (Sackgasse). Die baulichen Massnahmen erschweren die Durchfahrt für die Busse und den Schwerverkehr des ansässigen Gewerbes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| – Verhältnismässigkeit: | Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist an der Schellerstrasse aufgrund der grossen Differenz zwischen heutigem und angestrebtem $V_{85}$ (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird) mit flankierenden Massnahmen verbunden. Aufgrund des deutlichen Handlungsbedarfs sind solche Massnahmen mindestens teilweise in Form baulicher Anpassungen vorzunehmen. Da diese Massnahmen grundsätzlich den Schutz der zu Fuss Gehenden und insbesondere der Schüler verbessern, sind sie in mancher Hinsicht zweck- und verhältnismässig. Ebenso können die Umweltbelastungen reduziert werden (Lärm, Emissionen), da das aktuelle $V_{85}$ von ca. 49 km/h verringert würde. |
| – Beschränkung:         | Eine Beschränkung der Temporeduktion auf die Hauptverkehrszeit ist aufgrund des konstant hohen Geschwindigkeitsniveaus ( $V_{85}$ ) sowie den angrenzenden Wohnnutzungen nicht zweck- und verhältnismässig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| – Weitere Massnahmen:   | Als weitere Massnahme wurde geprüft, ob punktuelle Massnahmen ohne Tempobeschränkung sinnvoll wären. Ob einzelne Massnahmen zur Sensibilisierung der Fahrzeuglenker, welche nicht täglich im Quartier unterwegs sind (z. B. Besucher), genügen, sei dahingestellt. Die Grundhaltung, dass weiterhin bis zu 50 km/h gefahren werden kann, würde bleiben und die Sicherheit im Strassenraum daher nicht verbessert.                                                                                                                                                                                                                                                                        |

Bei einem  $V_{85}$  der Schellerstrasse von 49 km/h wären für eine Geschwindigkeitsreduktion zumindest punktuell zwingend bauliche Massnahmen erforderlich. Zusammen mit der Signalisation, der Bodenmarkierungen und den baulichen Massnahmen sollte die Zielgeschwindigkeit und Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erreicht werden können.

Für die Umsetzung der Tempo-30-Zone würden folgende Massnahmen benötigt (Massnahmen 1. Priorität):

- Bauliche Massnahmen beim Zoneneingang
- Signalisation beim Zoneneingang: Beginn und Ende der Zonen werden mit den Schildern "Beginn Zone 30 / Ende Zone 30" signalisiert.
- Die geplanten Zoneneingänge werden zusätzlich mit den neuen Bodenmarkierungen "Tempo 30" gekennzeichnet.
- Bodenmarkierung mit Tempo 30 als Erinnerung innerhalb der Zone und Piktogramme Achtung Schule.
- Diverse Demarkierungen und Entfernen von nicht mehr benötigten Signalen.
- Einseitige Einengungen in Kombination mit Parkierung.
- Nachkontrolle der getroffenen Massnahmen nach Einführung von Tempo 30 auf ihre Wirkung

Sollte sich – zum Beispiel im Rahmen der Nachkontrolle nach einem Jahr – zeigen, dass weitere Massnahmen erforderlich sind, müssten folgende Massnahmen umgesetzt werden (Massnahmen 2. Priorität):

- "Nachrüstung" Vertikalversatz (Fussgängerquerung)
- Allfällige weitere bauliche Massnahmen je nach Ergebnis der Nachkontrolle

Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei hat das Gutachten geprüft und wie folgt Stellung genommen:

*"Der geplante Strassenabschnitt eignet sich aufgrund der Weisungen des UVEK vom 28. September 2001 und nach unseren Erfahrungen nur bedingt zur Integration in die bestehende Tempo-30-Zone. Dies aufgrund der unterschiedlichen Nutzung, vor allem durch Busse des öffentlichen Verkehrs und Lastwagen/Sattelschlepper (Busdepot / Industrie und Gewerbe). Grundsätzlich sind wir mit Art und Anzahl der im Gutachten aufgeführten Massnahmen einverstanden. Werden alle geplanten Massnahmen realisiert, sind die Anforderungen des UVEK erfüllt. Im Sinne eines Vorentscheides stimmen wir der Erweiterung der Tempo-30-Zone zu. Nach der Bewilligung des Projektkredites werden auf Antrag der Stadt die notwendigen Verfügungen erlassen. Die Inkraftsetzung, das heisst die Anbringung der entsprechenden Signalisation und Bodenmarkierungen, erfolgt nach Ablauf der unbenutzten Rekursfrist und nach der Realisierung der baulichen Massnahmen. Die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h müssen nach ca. einem Jahr auf ihre Wirkung überprüft werden. Die entsprechenden Kontrollmessungen erfolgen durch die Kantonspolizei Zürich. Der  $V_{85\%}$ -Wert darf maximal 38 km/h betragen. Wurden die angestrebten Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen notwendig."*

Die Abteilungen Tiefbau und Bevölkerung + Sicherheit der Stadt Wetzikon teilen die Beurteilung der Kantonspolizei, dass die Einführung von Tempo 30 nur bedingt geeignet ist. Nebst den unterschiedlichen Nutzungsbedürfnissen kann auch kaum eine Erhöhung der Sicherheit für die zukünftigen gewerblichen Berufsschüler bzw. die KV-Schülerinnen/Schüler ab 2022, aber auch des generellen Langsamverkehrs, erreicht werden. Durch die klare Trennung von Rad- und Gehweg von der Strasse ist die Situation bezüglich Verkehrssicherheit auch ohne Tempo 30 sehr gut. Die Massnahmen wurden auch mit den angrenzenden Gewerbetreibenden besprochen. Da die baulichen Massnahmen die Durchfahrt für die Busse und den Schwerverkehr erschweren und behindern, lehnen diese das Vorhaben tendenziell ab. Andererseits würden durch die Längsparkierung einige Parkplätze neu geschaffen, was dem Gewerbe direkt zugutekommen würde.

Zum selben Schluss sind 2008 auch das zuständige Planungsbüro und die Initianten betreffend die Nicht-Berücksichtigung der Schellerstrasse im Tempo-30-Gebiet gekommen. Schon damals wurde aufgrund der Nutzung (Zufahrt zum Gewerbebetrieb) und der örtlichen Situation (bestehender breiter Rad-/Gehweg entlang der Wohnüberbauung, der durch Kinder genutzt werden kann) sachbezogen auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet.

## Kosten Strassenbau

Anhand des Detailprojekts konnte die Kostengenauigkeit auf +/-20 % reduziert werden. Aufgrund der heute absehbaren Massnahmen wäre mit einem Nettoaufwand von 170'100 Franken zu rechnen. Die Kosten sind in Priorität 1 (sofort) und Priorität 2 (nach Nachkontrolle) gegliedert. Die Kosten für die Planer- und Ingenieurleistungen sind im Kostenvoranschlag unter den "Technischen Arbeiten" gemäss Offerte vom 11. April 2018 enthalten.

### Leistungen Einführung (1. Priorität)

|                                           |     |                   |
|-------------------------------------------|-----|-------------------|
| I. Bauarbeiten                            | Fr. | 73'700.00         |
| II. Nebenarbeiten                         | Fr. | 28'600.00         |
| III. Technische Arbeiten                  | Fr. | <u>36'000.00</u>  |
| Gesamttotal Einführung (inkl. 7,7 % MWST) | Fr. | <u>138'300.00</u> |

Würde sich aufgrund der Nachmessung nach einem Jahr oder aufgrund anderer Gegebenheiten zeigen, dass weitere Massnahmen erforderlich sind, sollen in erster Linie die Massnahmen 2. Priorität umgesetzt werden. Für diese wird mit folgenden Kosten gerechnet:

### Massnahmen Nachrüstung (2. Priorität)

|                                            |     |                  |
|--------------------------------------------|-----|------------------|
| I. Bauarbeiten                             | Fr. | 22'800.00        |
| II. Nebenarbeiten                          | Fr. | 2'700.00         |
| III. Technische Arbeiten                   | Fr. | <u>6'300.00</u>  |
| Gesamttotal Nachrüstung (inkl. 7,7 % MWST) | Fr. | <u>31'800.00</u> |

Allfällige weitere bauliche Massnahmen bzw. Folgekosten, welche aufgrund der Nachkontrolle erstellt werden müssen, können aktuell nicht quantifiziert werden.

## Fazit

Die Schellerstrasse ist eine Zubringerstrasse, welche anfänglich in der Wohnzone mit Gewerbeerleichterung (WG2.4) und danach in der Gewerbezone verläuft. Der Langsamverkehr wird im ganzen Bereich auf einem breiten Fuss-/Radweg geführt, welcher auf ca. der Hälfte der Länge sogar durch einen Grünstreifen von der Strasse getrennt wird.

Die Einschätzung der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und der Abteilungen Tiefbau und Bevölkerung + Sicherheit zeigen deutlich, dass der erwähnte Strassenabschnitt sich nur bedingt für eine Tempo-30-Zone eignet. Dies insbesondere auch aufgrund der sehr unterschiedlichen Nutzung (Busdepot, Industrie/Gewerbe) des Gebietes. Die Verkehrssicherheit ist durch die klare Trennung von Rad- und Gehweg von der Strasse auch ohne Tempo 30 sehr gut. Die Abklärungen zeigen, dass die mit dem Projekt verbundenen Massnahmen Kosten zwischen 140'000 und 170'000 Franken auslösen würden.

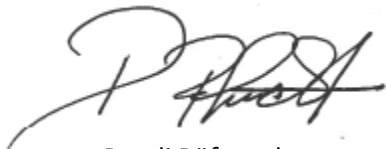
Der Stadtrat lehnt die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet des Schellerareals nach Abwägung aller Vor- und Nachteile aus den erwähnten Gründen ab.

## Antrag

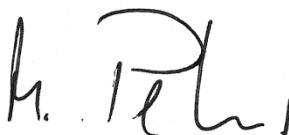
Der Stadtrat beantragt dem Parlament, es möge folgenden Beschluss fassen:  
(Referent: Stadtrat Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Dem Bericht des Stadtrats zur zum Postulat "Tempo 30 im Schellerareal" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht  
Präsident



Marcel Peter  
Stadtschreiber