

## Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 12. Juni 2024

**2024/139 0.04.05.02 Interpellation**

**Interpellation "Nachrüstung Tempo-30-Zone Uster-, Seegräbner-, Buchgrindelstrasse", Beantwortung (Parlamentsgeschäft 24.02.05)**

### Beschluss Stadtrat

1. Die Antwort auf die Interpellation "Nachrüstung Tempo-30-Zone Uster-, Seegräbner-, Buchgrindelstrasse" wird genehmigt und dem Parlament weitergeleitet.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
  - Parlamentsdienste (als Antwort)
  - Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
  - Abteilung Tiefbau
  - Abteilung Sicherheit

### Erwägungen

Das Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie unterbreitet dem Stadtrat die Antwort auf die Interpellation "Nachrüstung Tempo-30-Zone Uster-, Seegräbner-, Buchgrindelstrasse" zur Weiterleitung an das Parlament.

### Ausgangslage

Die nachfolgende Interpellation von Rolf Müri (SVP) und sechs Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 15. April 2024 begründet worden:

#### **Nachrüstung Tempo-30-Zone Uster-, Seegräbner-, Buchgrindelstrasse**

Mit Beschluss 2024/42 6.04.02 vom 6. März 2024 hat der Stadtrat entschieden, die bestehenden Tempo 30 Zonen an der Uster-, Seegräbner- und Buchgrindelstrasse für den Betrag von Fr. 23'000.- nachzurüsten.

Die Begründung für dieses Vorhaben lautet gemäss Protokoll, Zitat:

"... die realisierten baulichen Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurden nach einem Jahr auf ihre Wirksamkeit überprüft. **Da die angestrebten Ziele** (nach Einführung der Massnahmen erster Priorität) **nicht überall erreicht wurden**, sind zusätzliche korrektive bauliche Massnahmen erforderlich ..."

Wir bitten den Stadtrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie lauten die konkreten und messbaren Ziele, welche gemäss dem erwähnten Stadtratsbeschluss angestrebt wurden?
2. Welche von diesen Zielen sind erreicht bzw. nicht erreicht worden?
3. Was ist nicht eingetreten, was vom Stadtrat erwartet und beabsichtigt wurde?
4. Was hätte (messbar und konkret) geschehen müssen, damit die Ziele des Stadtrates überall erreicht worden wären und somit keine weiteren Gelder hätten eingesetzt werden müssen?

### Formelles

Mit einer Interpellation kann gemäss Art. 50 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament) vom Stadtrat Auskunft über Angelegenheiten der Stadt verlangt werden. Sie ist gestützt auf Art. 51 Abs. 2 GeschO Parlament innert vier Monaten nach der Begründung schriftlich zu beantworten. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

### Beantwortung der Interpellation

Die Interpellation "Nachrüstung Tempo-30-Zone Uster-, Seegräbner-, Buchgrindelstrasse" wird wie folgt beantwortet:

*(Zuständig im Stadtrat Heinrich Vettiger, Ressort Tiefbau, Umwelt + Energie)*

*Frage 1: Wie lauten die konkreten und messbaren Ziele, welche gemäss dem erwähnten Stadtratsbeschluss angestrebt wurden?*

Ein effektiv messbares Ziel ist die gefahrene Geschwindigkeit. Um die Wirksamkeit einer Tempo-30-Zone zu überprüfen wird der  $V_{85}$ -Wert ermittelt und geprüft. Diese Kennzahl ergibt sich aus der Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Der  $V_{85}$ -Wert wird ca. ein Jahr nach der Einführung einer Tempo-30-Zone gemessen, damit die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf ihre Wirkung überprüft werden können. So haben die Verkehrsteilnehmenden genügend Zeit, sich an das neue Temporegime zu gewöhnen. Anhand des ermittelten  $V_{85}$ -Wertes wird entschieden, ob die zusätzlichen Massnahmen der zweiten Prio-

rität notwendig sind, um die gefahrene Geschwindigkeit auf ein akzeptierbares Mass zu reduzieren. Es werden zudem diverse Faktoren der Verkehrssicherheit wie Sichtweiten, Übertretungsquote, Schulwege, Passantenaufkommen und der vorhandene Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt. Neben der Steigerung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist die Temporeduktion notwendig, um die gewünschte Minderung der Lärmimmissionen entlang der betroffenen Strassen zu erreichen und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Es hat sich bewährt, dass ab einem  $V_{85}$ -Wert von mehr als 38 km/h unabhängig von den übrigen Faktoren zusätzliche Massnahmen umzusetzen sind.

Im Rahmen der Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei wurde festgestellt, dass die Übertretungsraten an der Usterstrasse eher höher sind als in den übrigen Tempo-30 Zonen. Zudem wurde bei Beobachtungen vor Ort sowie aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung Optimierungspotential bei der Tempo-30-Zone festgestellt, damit ein besserer und reibungsloserer Verkehrsablauf erreicht und Stausituationen vermieden werden können.

*Frage 2: Welche von diesen Zielen sind erreicht bzw. nicht erreicht worden?*

Gemäss den Nachkontrollen im Oktober 2022 und Mai 2023 ist der  $V_{85}$ -Wert im grössten Teil der Tempo-30-Zone auf einem guten Niveau und die getroffenen Massnahmen zeigen die erwartete und gewünschte Wirkung. Lediglich auf der Usterstrasse führen im Abschnitt zwischen der Seegräbner- und der Juheestrasse die rein signalisatorischen Elemente nicht zu der erforderlichen Geschwindigkeitsreduktion. Insbesondere talwärts ist in diesem Abschnitt die gefahrene Geschwindigkeit zu hoch. Es ist zu beachten, dass sich in unmittelbarer Nähe dieses Strassenabschnitts Schulen befinden und Kinder genau hier die Strasse überqueren.

Auf der Buchgrindelstrasse führen die zwei bestehenden Einengungen im Begegnungsfall zweier Lastwagen wiederholt zu "Stop-and-go-Verkehr", wodurch der Verkehrsfluss in diesem Abschnitt gestört wird. Mit dem Ersatz der beiden Betontrapeze durch ein Berliner Kissen kann der Verkehrsablauf auf der Buchgrindelstrasse verbessert werden.

*Frage 3: Was ist nicht eingetreten, was vom Stadtrat erwartet und beabsichtigt wurde?*

Die Geschwindigkeitsreduktion auf der Usterstrasse im Abschnitt zwischen der Seegräbner- und der Juheestrasse ist geringer als erhofft. Auf diesem Abschnitt sind aktuell keine baulichen Massnahmen zur Temporeduktion vorhanden. Im Gegensatz dazu ist die Einhaltung der Geschwindigkeit zwischen der Seegräbner- und der Buchgrindelstrasse sehr gut, trotz vergleichsweise weniger baulicher Massnahmen. Dies verdeutlicht, dass sowohl die Anzahl als auch die Art der getroffenen Massnahmen angemessen waren. Massnahmen der zweiten Priorität sind hier entsprechend nicht erforderlich.

*Frage 4: Was hätte (messbar und konkret) geschehen müssen, damit die Ziele des Stadtrates überall erreicht worden wären und somit keine weiteren Gelder hätten eingesetzt werden müssen?*

Der  $V_{85}$ -Wert hätte mit den umgesetzten Massnahmen der ersten Priorität in der gesamten Tempo-30-Zone auf einem akzeptablen Niveau liegen müssen (siehe Frage 1). Weiterhin kann festgestellt werden, dass reine Signalisationen leider nicht immer ausreichen, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Entsprechend fährt der Schwerverkehr trotz klar signalisierter Industriewegweisung weiterhin durch das beengte Wohnquartier und blockiert sich entsprechend selbst.

Die Stadt Wetzikon verfolgt bei der Einführung von Tempo-30-Zonen das Prinzip, dass so wenig bauliche Massnahmen wie möglich, aber so viele wie notwendig, umgesetzt werden. Daher werden jeweils vorausschauend Massnahmen erster und zweiter Priorität geplant. Wie bereits ausgeführt, erwiesen sich die Massnahmen erster Priorität auf einem Abschnitt der Usterstrasse als ungenügend, sodass die vorausschauend geplanten Massnahmen der zweiten Priorität nun umgesetzt werden müssen.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

**Stadtrat Wetzikon**

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin