

2020/56 0.04.05.03 Postulat

Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse", Nicht-Entgegennahme (Parlamentsgeschäft 19.03.08)

Beschluss Stadtrat

1. Die Erklärung zur Nicht-Entgegennahme des Postulats "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" und die dazugehörige Stellungnahme werden genehmigt.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (als Mitteilung mit Erklärung und Stellungnahme)
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Sicherheit
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Stadtplanung

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat die Nicht-Entgegennahme des Postulats "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" zur Beantwortung an das Parlament.

Erklärung

Der Stadtrat empfiehlt, das Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" nicht zu überweisen..

(Zuständig im Stadtrat ist Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Stellungnahme

Ausgangslage

Das nachfolgende Postulat von Dominik Scheibler (EVP) und zehn Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 27. Januar 2020 begründet worden:

Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse

Der Stadtrat wird eingeladen, auf der Spitalstrasse im Abschnitt zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse eine Tempo 30 Zone einzurichten. Dabei sollte auf eine möglichst kostengünstige Umsetzung geachtet werden. Auf Belagskissen sollte wenn möglich verzichtet werden.

Zudem soll geprüft werden, ob die Verkehrsführung auf Höhe der Schneggenstrasse baulich so verändert werden könnte, dass der Verkehr von der Spitalstrasse via Schneggenstrasse auf die Bahnhofstrasse gelenkt wird (und umgekehrt). Dies würde das Verkehrsaufkommen im genannten Strassenabschnitt verringern und damit das Quartier weiter entlasten.

Das Strassenausbauprojekt für die Spitalstrasse ("Radwegstudie Spitalstrasse" datiert 10.4.2019) soll dementsprechend angepasst werden.

Begründung

*Der südliche Abschnitt der Spitalstrasse, zwischen Rapperswiler- und Schneggenstrasse, wurde 2010 auf Grund eines Volkentscheides aufwändig saniert, mit verkehrsberuhigenden Massnahmen ausgestattet und befindet sich in gutem Zustand. Es handelt sich gemäss kommunalem Richtplan, im Gegensatz zum nördlichen Teil der Spitalstrasse, nicht um eine Hauptsammelstrasse (verkehrsorientiert), sondern um eine Quartiersammelstrasse (nutzungsorientiert). Diese Einteilung ist auf Grund der vorhandenen Nutzungen im südlichen Teil der Spitalstrasse richtig und wichtig. Bei der Sanierung wurden an verschiedenen Stellen Verengungen der Fahrspurweite mit baulichen Massnahmen erstellt, um eine Temporeduktion des motorisierten Strassenverkehrs zu erreichen. In der Praxis hat dies zu einer Verbesserung für die Fussgänger geführt, aber auch zu vielen gefährlichen Verkehrssituationen, da Verkehrsteilnehmer bei den Verengungen oft zu abrupten Bremsmanövern gezwungen werden. Insbesondere für Velofahrer ist dieser Strassenabschnitt deshalb eher gefährlich. Dieser Strassenabschnitt ist als Tempo 30 Strecke gebaut worden (V_{85} (Annahme) = ca. 30 – 40 km/h; Angabe gemäss Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon"), wird aber in der Realität oft mit höheren Geschwindigkeiten befahren (signalisiert ist Tempo 50). Die gewünschte Geschwindigkeit muss den Verkehrsteilnehmern eindeutig signalisiert werden: **Tempo 30**.*

Am 12. März 2019 wurde die Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" der Öffentlichkeit vorgestellt. In diesem umfassenden Dokument wurde die Rolle der Spitalstrasse im gesamten Verkehrssystem von Wetzikon leider nicht festgelegt. Es wurde lediglich konstatiert: "Gemäss dem REK sind die heutigen Verkehrsmengen auf der Uster- und Spitalstrasse nicht siedlungsverträglich", und es wurde untersucht, wie sich allfällige andere neue Verkehrsmass-

nahmen auf das Verkehrsaufkommen auf der Spitalstrasse auswirken würden. Im Anhang wurde Folgendes vermerkt:

*„Insbesondere **bei Verzicht auf die Westtangente** ist auch denkbar, dass der Spitalstrasse eine grössere Bedeutung als Entlastungsachse zur Bahnhofstrasse zukommt. In diesem Fall ist die vorgesehene Verkehrsberuhigung nochmals zu prüfen. Dabei sind die Gründe für eine Verkehrsberuhigung der Spitalstrasse (erhöhte Schutzbedürfnisse für Kinder sowie die Patienten des Alterswohnheims respektive des Spitals) dem Nutzen einer Verkehrsentlastung auf der Bahnhofstrasse (Verbesserung ÖV, Aufwertung Zentrumsgebiet, Entlastung massgebender Knoten) gegenüberzustellen. Ein Verzicht auf eine zusätzliche Verkehrsberuhigung entlang der Spitalstrasse hätte Anpassungen im kommunalen Verkehrsplan zu Folge.“*

Am 10. Juli 2019, also nur vier Monate später, wurden im Rahmen des Beschlusses des Stadtrates (Protokoll 122 35.03) nun Absichten und Pläne veröffentlicht, wie die Spitalstrasse baulich konkret verändert werden soll. Geplant ist unter dem Titel „Radwegstudie Spitalstrasse“ der Ausbau der Spitalstrasse zu einer leistungsfähigen Verkehrsachse mit einer Fahrbahnbreite von 8 Metern vom Bahnhof Wetzikon bis nach Kempten zur Tösstalstrasse. Dieser Strassenausbau erfasst also auch die südliche Bahnhofstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse. Die bestehenden Verkehrsberuhigungen würden dabei entfernt und damit dem Volkswillen widersprochen.

Interessanterweise wird im Bericht zur "Radwegstudie" die "Strategie Strassennetz Wetzikon" mit keinem Wort erwähnt, und auch die Auswirkungen auf die lokalen Verkehrsströme im gesamten Verkehrssystem Wetzikon werden nicht thematisiert. Ob der Ausbau der Spitalstrasse nun den Umkehrschluss zulässt, dass der Stadtrat sich damit gegen die Westtangente ausspricht, wie man dies aus dem obigen Zitat herauslesen kann, ist unklar. Auch von der nötigen Anpassungen im kommunalen Verkehrsplan (gemäss Zitat oben) wird ebenfalls nichts erwähnt. Insgesamt ist es zudem bedenklich, dass in Wetzikon zwei konzeptionelle Arbeiten von diesem Umfang (Strategie Strassennetz Wetzikon und Radwegstudie Spitalstrasse), beide unter Einbezug des kantonalen Amtes für Verkehr, ohne gegenseitige Bezugnahme und offenbar ohne Koordination praktisch zeitgleich erarbeitet wurden. Dies ist befremdlich und sicherlich nicht Zeuge einer gut organisierten Verkehrs- und Stadtplanung. Es wäre begrüssenswert, wenn die Studien diesbezüglich überarbeitet werden würden.

Eine Zahl bezüglich der durch den Strassenausbau prognostizierten Zunahme der Verkehrsmenge wird nicht angegeben. Die „Radwegstudie“ hält lediglich fest, dass „keine Zusammenhänge mit der regionalen Verkehrssteuerung“ bestehen. Diese Aussage wird nicht mit Verkehrsdaten belegt. Die Wahrscheinlichkeit scheint jedoch ziemlich hoch, dass die Spitalstrasse nach dem geplanten Ausbau einen noch grösseren Anteil an regionalem Verkehr aufnehmen würde, als sie dies bereits im heutigen Zustand tut. Da die südliche Spitalstrasse heute durch Verengungen der Fahrbahn verkehrsberuhigt ist (V85 (Annahme) = ca. 30 - 40 km/h; Angabe gemäss Studie „Strategie Strassennetz Wetzikon“), ist dieser Abschnitt klar der „Flaschenhals“ der Verkehrsleistung der Spitalstrasse. Die Aufhebung dieser Verkehrsberuhigung, notabene wenige Jahre nach deren Erstellung, würde das durchgängige Befahren der Spitalstrasse auf den gesamten 2.5 km mit Tempo 50 ermöglichen. Dass eine so attraktive Strassenverbindung durch Wetzikon keinen Mehrverkehr (regional und lokal) anziehen wird, ist mindestens unwahrscheinlich.

Ebenfalls verwunderlich ist, dass der Stadtrat noch in seinem Beschluss vom 5. April 2017 bezüglich des Postulates „Verbesserung Verkehr in Wetzikon“ den Rückbau der Verkehrsberuhigungen an der südlichen Spitalstrasse ablehnt mit folgender Begründung: „Die Forderung nach einem Rückbau widerspricht heute auch dem kommunalen Verkehrsrichtplan. Im Bereich der Spitalstrasse sind verkehrsberuhigende Massnahmen eingetragen.“ Offenbar hat der Stadtrat seither die Meinung ohne weitere Begründung geändert. Dies scheint auch der Fall zu sein gegenüber der Aussage im SR Beschluss vom 4. Mai 2016 zur Interpellation „Lückenschluss für Fahrradinfrastruktur“. Dort wird betont, dass „Der untere Teil zwischen Egg- und Rapperswilerstrasse wurde 2010 das letzte Mal erneuert und wird aus diesem Grund erst später in Angriff genommen.“

Als Begründung für die bauliche Veränderung wird ausschliesslich der Bau eines durchgängigen regionalen Veloweges genannt, welcher gemäss regionalem Richtplan nötig sei. Gleichzeitig heisst es jedoch in der „Radwegstudie“: „Gemäss regionalem Verkehrsrichtplan, Stand 18.09.2015, sind im Bearbeitungssperimeter keine für den

Langsamverkehr relevanten Hinweise festgelegt." Also auch kein Veloweg. Hier gibt es offenbar einen Widerspruch zwischen den beiden Planungsgrundlagen, der aber nicht weiter behandelt wird. Wenn jedoch nur eine Verbesserung für die Sicherheit der Velofahrer im Vordergrund steht, wie die „Radwegstudie“ glaubhaft machen will, wäre die Einrichtung einer Tempo 30 Zone eine sehr viel günstigere und effiziente Massnahme in Vergleich zum vorgeschlagenen Strassenausbauprojekt.

*In einem weiteren Protokollauszug des Stadtrates bezüglich Lärmsanierung auf den kommunalen Strassen, ebenfalls vom 10. Juli 2019, ist zu lesen: „Das verkehrs- und lärmtechnische Gutachten zeigt, dass die Einführung einer Temporeduktion im südlichen Teil der Spitalstrasse eine zweck- und verhältnismässige Lösung zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung und zur Verbesserung und Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit ist.“ Die Notwendigkeit der Lärmsanierung auf diesem Strassenabschnitt ist somit ausgewiesen und mit einer klaren Empfehlung verbunden: **Tempo 30**. Etwas lapidar erscheint die Aussage in der Radwegstudie diesbezüglich nur: „Durch das Projekt wird kein Mehrverkehr generiert.“ Diese Aussage unterschlägt die bereits jetzt problematischen Verhältnisse gemäss dem verkehrs- und lärmtechnischen Gutachtens.*

Entlang der südlichen Spitalstrasse befinden sich zahlreiche sensible Objekte, welche mit dem geplanten Ausbau der Spitalstrasse in diesem Bereich auf verschiedene Weise beeinträchtigt würden (Mehrverkehr, Lärm, höheres Tempo, weniger Bäume). Dazu gehören das Alterswohnheim Am Wildbach, diverse Schulen und der Bahnhof mit entsprechendem Fussgängeraufkommen und die angrenzenden privaten Liegenschaften. Diese Aufzählung zeigt deutlich, dass einzig und allein die Leistungsfähigkeit der Strasse in den Vordergrund gestellt wurde. Dies deckt sich auch mit dem ersten Satz in den Erwägungen im stadträtlichen Protokoll zur „Radwegstudie“: „Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für das Funktionieren der Wirtschaft und der Befriedigung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung von grosser Bedeutung.“ Der Reduktion der Lebens- und Aufenthaltsqualität vor allem von Kindern, Jugendlichen und Senioren entlang dieses sensiblen Strassenabschnittes und in den angrenzenden Liegenschaften wird keine Bedeutung zugemessen, und im Bericht abgesehen, vom erhöhten Sicherheitsbedürfnis der Fussgänger im Strassenbereich, schlicht nicht behandelt. Die Entfernung von acht wertvollen Bäumen, drei davon von prägender Wirkung für das Stadtbild, wird ebenfalls mit keinem Wort gewürdigt. Die reduzierte Aufenthaltsqualität entlang der Gewässer (Wildbach und Schlossbach) müsste erwähnt werden und auch auf die Auswirkungen bezüglich des Stadtbildes und des Immobilienwertes der Liegenschaften in diesem alten Quartier mit diversen Villen und Grünanlagen wird kein Bezug genommen. Solche wichtige planerische Komponenten sollten in Zukunft selbstverständlicher Bestandteil von Verkehrsstudien sein. Auch sollte in Zukunft auf eine stringenter und besser koordinierte Verkehrsplanung geachtet werden.

*Aus all diesen Gründen: **Tempo 30** ist die einzig richtige Tempolimit für den Strassenabschnitt zwischen Schnegg- und Rapperswilerstrasse und für eine sichere Veloverbindung auf diesem Strassenabschnitt.*

Formelles

Das Postulat ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament) 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. 2 GeschO Parlament teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrats

Das Strassenkonzept der Stadt Wetzikon steht seit Jahren in der Kritik. Das heutige Strassenkonzept basiert auf Entscheiden aus der Vergangenheit, die der aktuelle Stadtrat, das Parlament und die Verwaltung in kleinen Schritten zu beheben versuchen. So sind momentan mehrere Vorstösse im Parlament zu diesem Thema hängig. Gleichzeitig ist der Stadtrat darum bemüht, den Strassenraum möglichst effizient und effektiv zu nutzen. Diese Arbeiten müssen immer mit dem Kanton abgestimmt wer-

den, da dieser Eigentümer der Bahnhofstrasse, der Weststrasse, der Rapperswiler-/Zürcherstrasse, der Hinwiler- und der Pfäffikerstrasse ist.

Gemäss dem kommunalen Verkehrsplan der Stadt Wetzikon ist die Spitalstrasse ab dem nördlichen Ende bis zum Knoten Schneggenstrasse als Hauptsammelstrasse (verkehrsorientiert) und südlich davon als Quartiersammelstrasse (nutzungsorientiert) klassiert. Die Spitalstrasse übernimmt somit im nördlichen und südlichen Abschnitt unterschiedliche Funktionen. Im nördlichen Abschnitt hat sie die Funktion das Gebiet übergeordnet zu erschliessen und quartierfremden Verkehr durchzuleiten, während ihre Funktion im südlichen Abschnitt darin besteht, den Quartierverkehr zu sammeln und auf das übergeordnete Strassennetz zu führen. Eine zusätzliche Entlastung der Bahnhofstrasse durch die Spitalstrasse ist daher vor allem im mittleren und nördlichen Bereich denkbar, wo diese eine verkehrsorientierte Funktion aufweist.

Die Spitalstrasse bildet eine Parallelachse zur Bahnhofstrasse, welche es grundsätzlich ermöglichen würde, einen Teil des Durchgangsverkehrs auf der Bahnhofstrasse zukünftig auch via Spitalstrasse abzuwickeln und damit zu einem verkehrsärmeren Zentrum verhelfen würde. Insbesondere bei einem Verzicht auf die Westtangente, könnte der Spitalstrasse somit eine grössere Bedeutung als Entlastungsachse zur Bahnhofstrasse zukommen. In diesem Fall wäre die im Richtplan vorgesehene Verkehrsberuhigung nochmals zu hinterfragen. Dabei sind die Gründe für eine Verkehrsberuhigung auf der Spitalstrasse (erhöhte Schutzbedürfnisse für Kinder sowie Bewohnerinnen und Bewohner des Alterswohnheims respektive Besucherinnen und Besucher des Spitals) dem Nutzen einer Verkehrsentlastung auf der Bahnhofstrasse (Verbesserung ÖV, Aufwertung Zentrumsgebiet, Entlastung massgebender Knoten) gegenüberzustellen. Ein Verzicht auf eine zusätzliche Verkehrsberuhigung entlang der Spitalstrasse hätte jedoch eine Anpassung im kommunalen Verkehrsplan zu Folge.

Aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsmenge wurde bei der Radwegstudie Spitalstrasse ein grundsätzlicher Strassenquerschnitt von 8.00 Metern festgelegt. Diese Breite ermöglicht das Kreuzen zweier Fahrzeuge ohne Befahren der Velostreifen. Zusätzlich könnte dadurch auch eine mögliche Entlastungsfunktion für die Bahnhofstrasse gewährleistet werden.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes (LSP) entlang der Gemeindestrassen in Wetzikon wurden auch bei der Spitalstrasse Untersuchungen zu Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg durchgeführt. Das verkehrs- und lärmtechnische Gutachten zeigte, dass die Einführung einer Temporeduktion im südlichen Teil der Spitalstrasse eine zweck- und verhältnismässige Lösung zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung und zur Verbesserung und Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherheit darstellen würde. Insbesondere für die Nutzer der diversen Schulen (Kantons-, Berufs- und Heilpädagogische Schule) sowie der Zielpunkte von schwächeren und mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern des naheliegenden Spitals und des Alterswohnheims am Wildbach. Die Einbindung des Abschnitts Leuthold- bzw. Rapperswilerstrasse bis Schneggenstrasse in eine geeignete Tempo-30-Zone gilt es zur Erfüllung der Hauptziele einer bewilligungsfähigen Temporeduktion aber noch zu überprüfen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sich der südliche Teil der Spitalstrasse für eine Verkehrsberuhigung im Grundsatz eignen würde. Um die Verkehrsentwicklung in Wetzikon nun aber auf das weitere Wachstum abzustimmen und damit die Entlastung des Zentrums zukunftsorientiert forciert werden kann, muss die vorgesehene Verkehrsberuhigung entlang der Spitalstrasse vorerst zurückgestellt werden. Aufgrund dessen empfiehlt der Stadtrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Für richtigen Protokollauszug:

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin