

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 6. April 2022

**2022/108 6.06.02 Öffentlicher Verkehr
Behebung Schwachstelle (Störhalt) im öffentlichen Verkehr, Projektgenehmigung Ermöglichung Linksabbieger Bahnhof-/ Bachtelstrasse für Busse**

Beschluss Stadtrat

1. Die positiven Erkenntnisse aus dem Monitoring bezüglich dem im Pilotbetrieb untersuchten Ansatz zur Busbevorzugung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadt teilt die Empfehlung, dass aufgrund der guten Akzeptanz durch alle Verkehrsteilnehmenden auf eine Ausrüstung der Einmündung mit einer vollständigen Lichtsignalanlage verzichtet werden kann.
3. Dem Ansatz der Busbevorzugung wird zugestimmt und die Abteilung Tiefbau mit der Umsetzungsplanung beauftragt.
4. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über diesen Beschluss zu informieren.
5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
6. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Projektentwicklung
 - Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Finanzen
 - Abteilung Sicherheit
 - Stadtplanung
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereich Tiefbau/Strassenwesen
 - Projektleiterin Tiefbau
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Im März 2020 (SRB 57/2020) genehmigte der Stadtrat das aktualisierte Buskonzept. Dieses basiert auf dem bestehenden Busnetz und sieht zur Verbesserung der örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit des öV-Angebots und Sicherung der Fahrplanstabilität verschiedene Projektbausteine vor. Einer davon ist die punktuelle Busbevorzugung zur betrieblichen Optimierung der Fahrplanstabilität im Bereich des Einlenkers der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse, weil die Linie 857 zeitkritisch ist. Denn die Einmündung der Bachtel- in die Bahnhofstrasse ist heute mit einer provisorischen Insel baulich so gestaltet, dass nur Velofahrende nach links abbiegen können. Für Motorfahrzeuge besteht ein Rechtsabbie-

gegeben. Diese Massnahmen wurden im Jahr 2000 aufgrund von Rückstauproblemen durch das Linksabbiegen eingeführt.

Abgesehen von einer Änderung des Abbiegeregimes für Busse am Knoten Bachtel-/Bahnhofstrasse bietet sich zur Sicherung der Fahrplanstabilität der Buslinie 857 ansonsten nur das Auslassen der Haltestelle "Zentrum" in den Hauptverkehrszeiten abends an, was eine sehr einschneidende Massnahme mit gravierenden Folgen für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wäre und deshalb keine gute Alternative darstellt.

Zeitpunkt der Lösungssuche

Die Behebung des Zeitverlustes und die Verbesserung der Fahrplanstabilität der Buslinie 857 stellt ein Teilprojekt aus dem Legislatorschwerpunkt "ÖV-Konzept" dar. Ein Gesuch um Lösungsfindung wurde im März 2020, zusammen mit den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO), bei der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich eingereicht.

Da von Seiten der Stadt Wetzikon die umfassende Sanierung der Bachtelstrasse in den Jahren 2022 - 2023 angedacht und von Seiten des kantonalen Tiefbauamtes die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zentrumsbereich angezeigt war, bot sich der geeignete Zeitpunkt einer punktuellen Lösungsfindung. Dabei sollte der zu wählende Lösungsansatz sofort umsetzbar sein, um die Zeitverluste umgehend zu minimieren und einem angedrohten Angebotsabbau entgegenzuwirken. Sollten einfache Lösungsansätze nicht möglich sein, müsste die Lösungsfindung dem Betriebs- und Gestaltungskonzept im Zentrumsbereich hinterlegt werden. Die Zeitverluste würden entsprechend über Jahre bis zur Umsetzung bzw. bis zur Sanierung der Bahnhofstrasse bestehen bleiben. Um den Zeitverlusten und einem möglichen Angebotsabbau entgegenzuwirken, wurden umgehend verschiedene Lösungsansätze im Rahmen einer Studie untersucht. Die Lösungsansätze wurden beurteilt, woraufhin die Bestvariante in einem Pilotbetrieb 2021 getestet und zur Wirkungsprüfung mit einem Monitoring begleitet wurde.

Lösungsansätze Busbeschleunigung aus Bachtelstrasse

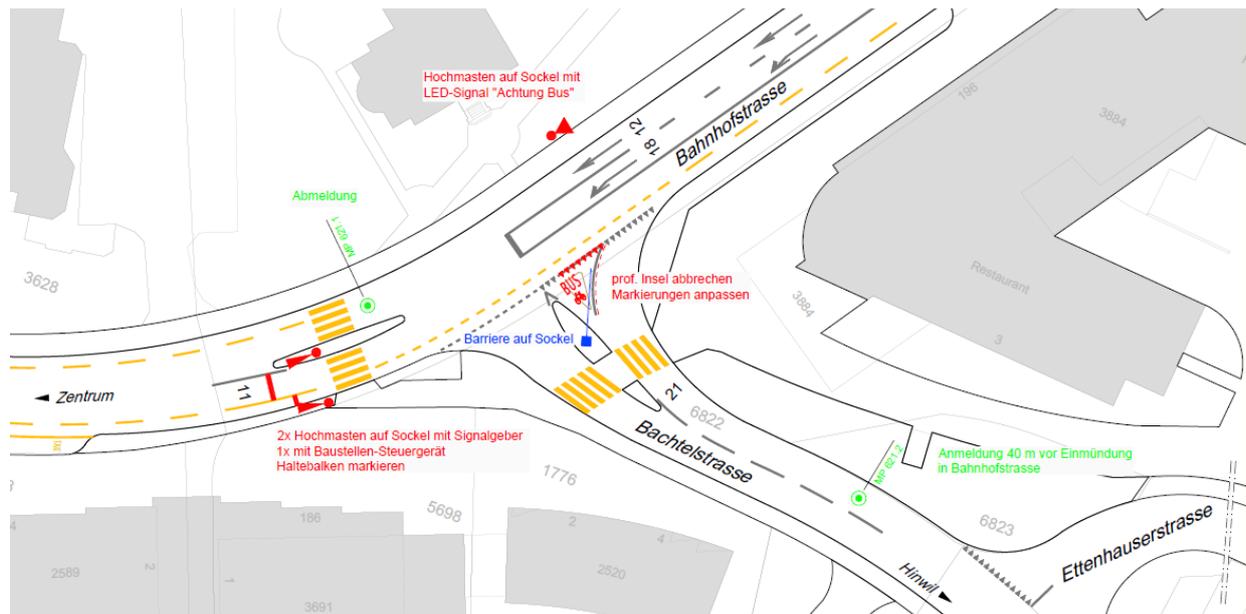
Die untersuchten Lösungsansätze basieren auf der Grundidee, dass mit einem Knotenumbau und der Ermöglichung des Linksabbiegens für VZO-Busse die Strecke zur Haltestelle Zentrum durch den Wegfall des U-Turns beim Pappeln-Kreisel um 250 m verkürzt und damit der Zeitverlust von zirka einer Minute eliminiert werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse ist jedoch das Linkseinbiegen nur mit entsprechenden Zeitverlusten möglich. Somit stehen Ansätze im Vordergrund, die künstliche Lücken im Fahrzeugstrom generieren, sodass der Bus einfacher einbiegen kann. Das Linkseinbiegen soll neben dem Velo- ausschliesslich für den Busverkehr ermöglicht werden, weshalb das Linkseinbiegen des übrigen motorisierten Verkehrs aus Leistungsfähigkeitsgründen, je nach Lösungsansatz, verhindert werden muss.

Folgende Lösungsansätze wurden ausgeleuchtet und sind im Bericht der transcon ag vom 3. Dezember 2020 genauer abgehandelt:

- Bauliche Anpassung
- Wechselsignal Bus
- Bus-LSA Minimalvariante
- Bus-LSA Bachtelstrasse
- Bus-LSA Kreisel Pappelnstrasse
- Umbau in LSA

- Umbau in Kreisel

Als Bestvariante wurde der Ansatz "Bus-LSA Minimalvariante" ausgewählt, weil dieser Ansatz als zielführend beurteilt wurde. Im Bericht wurde zudem festgehalten, dass die Fahrzeuglenkenden Richtung Zentrum noch zusätzlich mit einem Wechselsignal auf die Einfahrt des Busses aufmerksam gemacht werden sollten.



Pilotbetrieb und Monitoring

Für den Pilotbetrieb wurde der testbare Ansatz "BUS-LSA Minimalvariante" mit einer LSA Richtung Kempten sowie mit einem Wechselsignal "Achtung BUS" in Fahrtrichtung Zentrum umgesetzt. Während acht Wochen konnten die Busse der Buslinie 857 in einer Testphase von der Bachtelstrasse direkt in die Bahnhofstrasse in Richtung Zentrum abbiegen.

Der Pilotbetrieb wurde mit einem Monitoring begleitet, damit aussagekräftige Rückschlüsse in Bezug auf das Funktionieren des gewählten Ansatzes möglich sind. Das Monitoring des Pilotbetriebs zeigt, dass die Busse mit dem Ansatz Bus-LSA mit Wechselsignal "Achtung BUS" beim Knoten Bachtel-/Bahnhofstrasse sicher bevorzugt werden können. Die Zeitverluste durch die Umwegfahrten werden eliminiert und das sichere Linkseinbiegen aus der Bachtelstrasse ist für die Busse ohne lange Wartezeiten gewährleistet. Die unterschiedliche Signalgebung der Zufahrt Richtung Kempten und Richtung Zentrum wird von den Fahrzeuglenkenden verstanden und gut akzeptiert. Konflikt- oder Gefahrensituationen konnten keine beobachtet werden. Die Auswirkungen der Busbevorzugung auf den Verkehrsablauf entlang der Bahnhofstrasse sind gering und nach einer Busdurchfahrt normalisiert sich dieser innert kurzer Zeit.

Die Befürchtung, dass die übrigen motorisierten Fahrzeuge auch direkt links in die Bahnhofstrasse einbiegen, hat sich nicht bewahrheitet. Die Anzahl verbotener Linkseinbiegemanöver aus der Bachtel- in die Bahnhofstrasse ist klein. Diese verbotenen Fahrmanöver finden hauptsächlich während der Nachtstunden statt. Das Monitoring zeigt, dass neben dem Einbiegen aus dem neu geöffneten Busstreifen während der Pilotphase auch aus dem bestehenden Rechtseinbiegestreifen nach links in die Bahn-

hofstrasse eingebogen wird. Dieses Manöver kann jedoch unabhängig einer allfälligen Einführung eines Linkseinbiegestreifens für Busse durchgeführt werden – es wäre sogar heute schon möglich.



Aufgrund der positiven Erkenntnisse aus dem Monitoring kann der im Pilotbetrieb untersuchte Ansatz zur Busbevorzugung im Grundsatz als definitive Lösung empfohlen werden.

Einschätzung der Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung

Aus Sicht der Kantonspolizei Zürich kann die Busbevorzugungsanlage – wie sie im Pilotbetrieb getestet wurde – gebaut werden, mit Ausnahme des Wechselsignals (andere Gefahren + Bus) mit Warnblinker. Das Wechselsignal "Achtung BUS" muss weggelassen werden. Der Test habe klar aufgezeigt, dass dieses Signal, im Gegensatz zur LSA in Fahrtrichtung Kempten, bei einigen Verkehrsteilnehmern zu Unsicherheiten geführt hat. Die Eliminierung dieses Wechselsignals aus diesem Projekt habe keinen Einfluss auf die Vortrittsverhältnisse und soll die Unsicherheiten und auch allfällig unberechenbare Situationen verhindern. Die Kantonspolizei Zürich stellt klar, dass diese Variante eine gangbare Lösung darstellt, jedoch weit von der Ideallösung entfernt sei. Dies wäre nur mit einer vollwertigen Lichtsignalanlage zu erreichen.

Einschätzung der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland

Die VZO teilten mit, dass das Fahrpersonal gut auf die neue Situation vorbereitet wurde. Während dem ganzen Pilotbetrieb kam es zu keinen gefährlichen Situationen. Durch die verkürzte Strecke einerseits, aber auch dank dem Signalgeber und dem Gefahrensignal "Achtung Bus", ergab sich ein Fahrzeitgewinn von nahezu einer Minute und es konnte für die VZO eine perfekte Situation geschaffen werden.

Der Alternativvorschlag der Kantonspolizei, Weglassen des Wechselsignals "Achtung BUS", wurde von den VZO geprüft. Mit der Lichtsignalanlage, die den Verkehr aus Richtung Zentrum stoppt und so den Bussen das Einbiegen in die Bahnhofstrasse erleichtert, können die VZO auf das Wechselsignal "Achtung BUS" aus Richtung Kempten verzichten. Das Fahrpersonal der VZO sei gut ausgebildet und entsprechend in der Lage, die Situation richtig einzuschätzen und dem Verkehr von rechts auch den Vortritt zu gewähren. Auf den erwähnten Fahrzeitgewinn von nahezu einer Minute hat das Weglassen des Wechselsignals keinen negativen Einfluss.

Einschätzung in Bezug auf die Aufwertung Zentrum Oberwetzikon

Die Aufwertung des Zentrums Oberwetzikon hat der Stadtrat in seinen Legislatorschwerpunkten aufgenommen und als Legislaturziel definiert. Das Zentrum Oberwetzikon soll in der Funktion als Stadtzentrum an Bedeutung gewinnen und im Bereich zwischen dem Kreisel Pappelstrasse und der reformierten Kirche verkehrstechnisch optimiert und gestalterisch aufgewertet werden.

Die Einmündung der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse liegt entsprechend im Bearbeitungsperimeter des Testplanungsverfahrens "Aufwertung Zentrum Oberwetzikon", das unter der Leitung der Stadtplanung 2021 durchgeführt wurde. Der Synthesebericht und der Masterplan stehen kurz vor der Verabschiedung durch den Stadtrat. In diesem Verfahren wurden Lösungen überprüft und es wird gezeigt, wie der öffentliche Raum im Zentrum von Wetzikon durch kurz- wie auch mittelfristige Massnahmen bis zu einer langfristigen Vision aufgewertet werden kann. Diese Erkenntnisse fliessen angrenzend in die Erarbeitung des bzw. des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Bahnhofstrasse mit ein.

Bei der Lösungssuche zur Busbevorzugung wurde richtigerweise auf einen ortsverträglichen Ansatz geachtet und bei der Überlegung und Wahl zum richtigen Verkehrssystem, zu Gunsten der Gestaltung des Zentrums von Oberwetzikon, auf eine rein verkehrstechnische und Stadtbild prägende LSA verzichtet.

Die Stadtplanung bzw. die Arbeitsgruppe "Aufwertung Zentrum Oberwetzikon" wurde von der Abteilung Tiefbau deshalb um Stellungnahme zum Vorhaben "Busbevorzugung Bachtel- /Bahnhofstrasse" gebeten.

Stellungnahme Stadtplanung

Das Ziel der Aufwertungsmaßnahmen aus dem Projekt "Aufwertung Zentrum Oberwetzikon" ist, den öffentlichen Raum für den Fuss- und Veloverkehr, für das Verweilen, für Begegnungen und als Treffpunkt attraktiver zu machen. Um diesem Ziel näher zu kommen, würde die Einmündung der Bachtelstrasse in die Bahnhofstrasse idealerweise in Form einer Trottoirüberfahrt gestaltet. Damit würde sich der neue Platz vor dem neuen ZKB-Gebäude gestalterisch über die Strasse bis hin zum Aussenraum vor dem Pub ausdehnen. Leider lassen die Verhältnisse eine solche Gestaltung nicht zu: Das hohe Verkehrsaufkommen auf beiden Strassen und die relativ vielen Linksabbieger ab Bahnhofstrasse in die Bachtelstrasse verlangen aus Sicherheitsgründen eine konventionelle Einmündung der Strasse.

Im Bereich der geplanten LSA bestehen wichtige Fusswegverbindungen, vor allem die Süd-Nord-Verbindung von der alten Turnhalle durch die Passage ZKB über die Bahnhofstrasse in Richtung Migros und Bahndammunterführung sowie die Querung der Bachtelstrasse in der West-Ost-Richtung. Eine neue Lichtsignalanlage bedeutet keine Verbesserung im Sinne des Fussverkehrs, denn vor der LSA stehender Verkehr dominiert im Raum und nimmt ihm die Attraktivität als Begegnungsortes und Verweilzone. Folgende Aspekte müssen jedoch auch anerkannt werden:

- die LSA schaltet sich nur beim Ankommen des Busses ein, der motorisierte Verkehr wird nur kurzzeitig aufgehalten;
- durch die Aufmerksamkeit auf die LSA dürfte der motorisierte Verkehr generell etwas langsamer fließen (erlaubt sind 50 km/h), was die Verkehrssicherheit grundsätzlich erhöht;

Aus Sicht der Stadtplanung und den Mitgliedern des Fachgremiums kann die Busbevorzugung mit der angepassten Variante umgesetzt werden, ohne dass negative Auswirkungen auf das Projekt "Aufwertung Zentrum Oberwetzikon" zu befürchten sind.

Weiteres Vorgehen

In einem nächsten Schritt soll die getestete und leicht angepasste Variante als Dauerlösung vom Tiefbauamt des Kantons Zürich als Strasseneigentümerin, zusammen mit der Kantonspolizei Zürich, den VZO und der Stadt Wetzikon projiziert werden. Die Umsetzung soll in Abstimmung mit der Sanierung der Bachtelstrasse und dem Neubauprojekt ZKB so schnell wie möglich erfolgen.

Erwägungen

Aufgrund der positiven Erkenntnisse aus dem Monitoring kann der im Pilotbetrieb untersuchte Ansatz zur Busbevorzugung als definitive Lösung empfohlen und in die nächste Planungsphase überführt werden. Aufgrund der guten Akzeptanz durch alle Verkehrsteilnehmenden kann auf eine Ausrüstung der Einmündung mit einer vollständigen LSA verzichtet werden.

Das Ressort Tiefbau + Energie ist überzeugt, dass der bisherige Weg zielführend und deshalb weiterzuverfolgen ist, um eine stadtverträgliche Mobilität in Wetzikon zu erreichen.

Der Stadtrat stimmt dem zentrumsverträglichen Ansatz der Busbevorzugung zu und erreicht dadurch einen Meilenstein in seinem Legislaturziel.

Für richtigen Protokollauszug:



Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin