

**2020/253 0.04.05.03 Postulat**

**Postulat Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse, Bericht und Antrag (Parlamentsgeschäft 19.03.08)**

### **Beschluss Stadtrat**

1. Antrag und Bericht zum Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" werden genehmigt und dem Parlament zur Beschlussfassung unterbreitet.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
  - Parlamentsdienste (als Antrag und Bericht)
  - Ressortvorstand Tiefbau + Energie
  - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
  - Abteilung Sicherheit
  - Abteilung Tiefbau
  - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
  - Projektleiterin Tiefbau

### **Erwägungen**

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat den Antrag und den Bericht zum Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" zur Überweisung an das Parlament.

### Antrag

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

Dem Bericht des Stadtrats wird zugestimmt und das Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" abgeschrieben.

### Bericht

#### Ausgangslage

Das Parlament hat dem Stadtrat am 29. Juni 2020 das Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Es 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. 4 GeschO Parlament hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Der Stadtrat hatte demnach zu prüfen, ob auf der Spitalstrasse im Abschnitt zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll und ob die Verkehrsführung auf Höhe der Schneggenstrasse baulich so verändert werden könnte, dass der Verkehr – zur Entlastung des besagten Abschnitts – von der Spitalstrasse via Schneggenstrasse auf die Bahnhofstrasse gelenkt wird.

Im Juni 2020 ging bei der Stadtverwaltung zudem ein Schreiben von Anwohnerinnen/Anwohnern der Spitalstrasse ein, welche das Postulat "Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse" unterstützen. Dem Schreiben waren rund 100 Unterschriften aus dem Quartier beigelegt.

#### *Vorhandene Planungen als Grundlage für Spitalstrasse*

Die Spitalstrasse übernimmt eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrsnetz. Es steht ausser Frage, dass die vielen verschiedenen Ansprüche zu unterschiedlichen Auffassungen über die Nutzung und Gestaltung des Strassenraumes führen. Die Stadt Wetzikon hat in Abstimmung auf die verschiedenen verbindlichen Grundlagen (Gesetze, Richtpläne, etc.) weitere Planungen in Form von Gutachten, Studien und Konzepten erarbeitet. Um eine Übersicht der verschiedenen Planungen zu geben, werden die wichtigsten mit Bezug auf die Spitalstrasse nachstehend kurz erläutert.

### Strassennetz der Stadt Wetzikon

Das Strassennetz in der Stadt Wetzikon muss den verschiedensten Ansprüchen gerecht werden. Der Stadtrat ist bestrebt, das Strassennetz stetig weiterzuentwickeln, denn die Strassen müssen laufend unterhalten und neuen Begebenheiten oder Anforderungen angepasst werden. Im Spannungsfeld zwischen dem Erzielen einer ausreichenden Leistungsfähigkeit unter steigender Verkehrsbelastung und

einer hohen Aufenthaltsqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner von Wetzikon werden Massnahmen ergriffen, welche oftmals vorab mit dem Kanton abgestimmt werden müssen, da dieser Eigentümer der Bahnhofstrasse, der Weststrasse, der Rapperswiler-/Zürcherstrasse, der Hinwilerstrasse und der Pfäffikerstrasse ist.

Die Spitalstrasse ist zwar eine städtische Strasse, liegt aber in direktem Umfeld zur kantonalen Bahnhofstrasse. Deshalb muss bei Änderungen am Verkehrsregime der Fokus auch darauf gelegt werden, dass künftige, übergeordnete Entwicklungen am Strassennetz nicht beeinträchtigt werden. Wie in der "Strategie Strassennetz" von 2019 festgehalten, ist gegebenenfalls auch eine Entlastung der Bahnhofstrasse durch die Spitalstrasse zu prüfen, sodass zukünftig ein Teil des Durchgangsverkehrs auf der parallel verlaufenden Spitalstrasse abgewickelt werden könnte. Dies wäre insbesondere dann ein mögliches Szenario, wenn die Westtangente nicht erstellt werden kann. In diesem Fall wäre die im kommunalen Richtplan angedachte Verkehrsberuhigung auf den verschiedenen Abschnitten der Spitalstrasse nochmals zu überdenken, weil sich die Ausgangslage verändert hat und die Funktion der Spitalstrasse als Entlastungsachse zur Bahnhofstrasse neu definiert werden müsste.

Die Abhängigkeit – insbesondere in Bezug auf die Verkehrsbelastung – zwischen der Bahnhofstrasse und allfälligem Ausweichverkehr auf die Spitalstrasse hat bereits in der Vergangenheit und wird in der Zukunft sicherlich noch verstärkt an Bedeutung gewinnen. Der Stadtrat ist grundsätzlich gewillt, fortlaufend Massnahmen für künftige Verbesserungen am Strassennetz zu überprüfen.

### **Kommunaler Richtplan, Verkehrsplan**

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. Zu beachten ist, dass auf der Spitalstrasse – im Abschnitt zwischen der Einmündung Weiherstrasse und dem Kreisel Hinwilerstrasse – die Buslinie 857 verkehrt.

Überlagernd zur Funktion ist im kommunalen Verkehrsplan auf der Spitalstrasse auch eine Verkehrsberuhigung (Strassenraumaufwertung) – teilweise linear, teilweise punktuell – eingetragen. In den Bereichen der punktuellen und der linearen Verkehrsberuhigungen sollen Massnahmen ergriffen werden, die den Verkehr beruhigen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern und die Querung der Strassen für den Fuss- und Veloverkehr erleichtern. Wichtige Zielsetzung ist die Aufwertung des Strassenraums in Abstimmung zum jeweiligen Kontext. Der Verkehr soll flüssig fliessen, aber nicht zu schnell. Die angestrebte Geschwindigkeit ist 40 - 45 km/h (signalisiert 50 km/h).

Die Spitalstrasse wurde im Abschnitt Schneggenstrasse bis Kantonsschulstrasse bereits aufgewertet, weshalb bei diesem Abschnitt im kommunalen Verkehrsrichtplan die Einträge "lineare Verkehrsberuhigung" sowie "punktueller Verkehrsberuhigung" im Bereich des Alterswohnheims Am Wildbach als bestehend gekennzeichnet sind. Im nördlichen Abschnitt soll die Spitalstrasse verkehrsorientiert umgestaltet werden, ergänzt mit gestalterischen Aufwertungsmassnahmen. Dieser Abschnitt übernimmt im Strassennetz der Stadt Wetzikon eine andere Funktion als der südliche Abschnitt, welcher von sensiblen Nutzungen begleitet wird und eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung erfordert.

Der Stadtrat sah sich in der Vergangenheit schon mit Forderungen zum Rückbau der Strassenverengungen im südlichen Teil der Spitalstrasse konfrontiert. Da sich die Einengungen hauptsächlich bei Fussgängerstreifen befinden und sie so das sichere Queren erleichtern, wurde auf diese Forderungen vor allem wegen des erhöhten Sicherheitsbedürfnisses der Fussgängerinnen/Fussgänger (Spital, Schule, Alterswohnheim) nicht eingegangen. Die Forderung nach einem Rückbau ohne anderweitige Massnahmen hätte zudem direkt dem kommunalen Verkehrsplan widersprochen.

Der kommunale Verkehrsplan macht im Weiteren Aussagen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo-30-Zonen). Zwar wurde die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen im 2004 abgelehnt. Inzwischen gibt es in Wetzikon jedoch schon einige Quartiere, wo Tempo-30-Zonen eingeführt wurden. Gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ist eine quartierweise Einführung von Tempo-30-Zonen möglich. Die Quartiere angrenzend zur Spitalstrasse werden im Verkehrsrichtplan als potenzielle Tempo-30-Zonen dargestellt. Die Spitalstrasse ist jedoch explizit nicht Teil einer Tempo-30-Zone.

Zum Fuss- und Veloverkehr macht der kommunale Verkehrsplan ebenfalls Aussagen. Entlang der Spitalstrasse verläuft eine übergeordnete Radverbindung. Nördlich der Schneggenstrasse verläuft zudem ein kommunaler Fussweg entlang der Spitalstrasse. An verschiedenen Stellen finden Querungen von kommunalen Fuss- und Radwegen statt.

### **Lärmsanierungsprojekt auf kommunalen Strassen**

Im Rahmen der Untersuchungen zur Lärmsanierung auf kommunalen Strassen wurde im verkehrs- und lärmtechnischen Gutachten aufgezeigt, dass die Einführung einer Temporeduktion im südlichen Teil der Spitalstrasse eine zweck- und verhältnismässige Lösung zur Reduktion der übermässigen Lärmbelastung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wäre. Die Einführung von Tempo 30 auf der Spitalstrasse würde allerdings zu Verkehrsverlagerungen auf die Bahnhofstrasse führen. Da die Kapazitätsgrenze der Bahnhofstrasse bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen erreicht bzw. regelmässig überschritten wird, ist Tempo 30 auf der Spitalstrasse nur dann eine Option, wenn dieses Temporegime auch auf der Bahnhofstrasse gilt.

Die Massnahme zur Einführung von Tempo 30 auf der Spitalstrasse wurde im Lärmsanierungsprojekt daher zurückgestellt. Weitere Untersuchungen sollen erst dann stattfinden, wenn der Kanton als Anlaghalter der Bahnhofstrasse die Einführung von Tempo 30 abschliessend untersucht hat.

### **Massnahmen bei Einführung von Tempo 30**

Die Spitalstrasse weist im Abschnitt zwischen der Rapperswilerstrasse und der Schneggenstrasse mehrere seitliche Einengungen auf, welche den verfügbaren Querschnitt in diesem Bereich von 6 m auf 5 m reduzieren. Somit sind in der Strassenraumgestaltung bereits verkehrsberuhigende Elemente vorhanden, welche zusätzlich das Queren erleichtern und dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis der Fussgängerinnen/Fussgänger (Schule, Altersheim, Spital) Rechnung tragen. Die bestehenden seitlichen Einengungen sorgen beim Begegnungsfall zwischen zwei Fahrzeugen auch für eine Verkehrsberuhigung und hindern die Fahrzeuge daran, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder schneller zu fahren.

Das verkehrstechnische Gutachten hält jedoch klar fest, dass für die Einführung von Tempo 30 zwingend zusätzliche bauliche Massnahmen umzusetzen sind, damit die Einhaltung von Tempo 30 gewährleistet werden kann. Die bestehenden seitlichen Einengungen, welche das Queren für den Fussverkehr erleichtern, reichen also nicht aus. Auch in der Strategie Strassennetz wird darauf eingegangen und als

zusätzliche denkbare Massnahme die Erstellung von Belagskissen (Vertikalversatz, bei dem die Fahrbahnerhöhung nicht durchgehend auf der ganzen Fahrbahn erfolgt) genannt.

Im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 ist auch wichtig zu wissen, dass gemäss Art. 4 der "Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" des UVEK die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen unzulässig ist. Wenn jedoch besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgängerinnen/Fussgänger einen Fussgängerstreifen erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen, ist eine Ausnahme möglich. Dies gilt jedoch nur dann, wenn sich der Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe zur betreffenden Institution befindet. Die Verordnung hält zudem fest, dass eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale nur dann zulässig ist, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert. Für die Spitalstrasse inkl. der Knotenbereiche haben diese gesetzlichen Anforderungen zur Folge, dass im Falle der Einführung einer Tempo-30-Zone einige Fussgängerstreifen aufgehoben werden und praktisch überall Rechtsvortritt gilt.

Die abschliessende Hoheit über die Markierungen und die Signalisation von Tempo 30 obliegt der Kantonspolizei. Es war denn auch die Kantonspolizei, welche unmissverständlich festhielt, dass die Einführung von Tempo-30-Strecken nicht bewilligt werde. Es ist nur die Einführung von Tempo-30-Zonen möglich, welche auch angrenzende Strassen beinhalten und so dafür sorgen, dass Strassen oder Strassenabschnitte, die sich von der räumlichen Wirkung her ähnlich sind, unter das gleiche Verkehrsregime fallen.

### **Radwegstudie Spitalstrasse**

Die Spitalstrasse ist im kantonalen Velonetzplan als Nebenverbindung und im regionalen Richtplan als übergeordneter Radweg klassiert. Es gibt heute jedoch nur vereinzelte Abschnitte mit einer Radinfrastruktur. Auf dem überwiegenden Teil der Spitalstrasse wird der Veloverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Da es sich bei der Spitalstrasse um eine kommunale Strasse handelt, die mit einer regionalen Radwegverbindung überlagert ist, haben das kantonale Amt für Verkehr und die Stadt Wetzikon gemeinsam eine Radwegstudie in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Radwegstudie wurden neben der Verbesserung der Veloinfrastruktur auch Massnahmen für Fussgängerübergänge, Knotengestaltungen und Bushaltestellen, welche alle im Kompetenzbereich der Stadt Wetzikon liegen, behandelt.

Im Rahmen der Radwegstudie wurde festgelegt, dass die Spitalstrasse als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen ausgestaltet werden soll. Die Fahrbahn der Spitalstrasse muss dafür zwischen der Leutholdstrasse und der Hinwilerstrasse ausgebaut und auf 8 m verbreitert werden. Ein Kreuzen von zwei Personenwagen ist bei dieser Fahrbahnbreite ohne Befahren der Radstreifen möglich. Die Radverbindung wird dadurch durchgehend sicherer gemacht, weil dem Veloverkehr deutlich erkennbar Raum auf der Fahrbahn zugeteilt wird, der nur bei Begegnungsfällen mit Grossfahrzeugen vom motorisierten Verkehr mitbenützt wird. Diese Lösung ist zukunftscompatibel auch in Bezug auf eine mögliche Verkehrszunahme auf der Spitalstrasse. Für den Fussverkehr werden die Querungen sicherer gemacht, indem die Fussgängerstreifen normgerecht ausgeführt und mit einer Mittelschutzinsel ausgerüstet werden. Im Zuge der Umgestaltung sollen auch die Bushaltestellen "Pfadacher", "Friedhof", "Bachtelstrasse", "Spital" und "Alterswohnheim" weit möglichst hindernisfrei ausgebaut werden, wie es gemäss Behindertengleichstellungsgesetz Aufgabe des Strasseneigentümers ist.

Da die Umsetzung der Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs in der Verantwortung des Kantons liegen, die übrigen Aufgaben jedoch in die Verantwortung der Stadt fallen, entschieden Stadt und Kanton, dass der Lead für die weitere Projektierung und Realisierung bei der Stadt Wetzikon liegen soll. Das kantonale Tiefbauamt wird das Projekt jedoch begleiten. Gemäss Strassengesetz ist auch das kan-

tonale Amt für Verkehr in die Verfahrensschritte einzubeziehen und über allfällige Anpassungen an der Veloinfrastruktur zu orientieren. Die weitere Projektierung und Realisierung der Umgestaltung der Spitalstrasse soll gemäss der vorliegenden Studie in Abstimmung mit dem Sanierungszyklus und dem Agglomerationsprogramm an die Hand genommen werden. Die Spitalstrasse ist nicht auf allen Abschnitten gleich sanierungsbedürftig. Die Stadt Wetzikon hat den Abschnitt Kantonsschul- bis Schneggenstrasse erst vor rund 10 Jahren saniert und umgestaltet. Eine etappierte Umsetzung der Radwegstudie ist daher wahrscheinlich und wird im anstehenden Vorprojekt konkretisiert.

### **Erwägungen des Stadtrats**

Die Spitalstrasse übernimmt eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrsnetz. Sie erschliesst wichtige Institutionen wie Spital, Alterswohnheim und (Mittel-)Schulen. Zahlreiche Ansprüche verschiedenster Seiten treffen im Strassenraum der Spitalstrasse aufeinander. Hinzu kommt, dass die Spitalstrasse zwar eine städtische Strasse ist, aber in direktem Umfeld zur kantonalen Bahnhofstrasse liegt. Die Abhängigkeit – insbesondere in Bezug auf die Verkehrsbelastung – zwischen der Bahnhofstrasse und allfälligem Ausweichverkehr auf die Spitalstrasse hat bereits in der Vergangenheit und wird in der Zukunft sicherlich noch verstärkt an Bedeutung gewinnen. Denn 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 verkehrsrärmeren Zentrum verhelfen könnte. Insbesondere wenn die Westtangente nicht realisiert werden kann, könnte der Spitalstrasse eine grössere Bedeutung als Entlastungsachse zur Bahnhofstrasse zukommen.

Mit dem verkehrs- und lärmtechnischen Gutachten – welches im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts ausgearbeitet wurde – ist ausgewiesen, dass sich der südliche Teil der Spitalstrasse für eine Verkehrsberuhigung im Grundsatz eignen würde. Der Stadtrat ist jedoch der Ansicht, dass die Einführung von Tempo 30 auf der Spitalstrasse zwischen Schneggen- und Rapperswilerstrasse zurzeit noch zurückgestellt werden muss, weil die Abhängigkeiten zur Entwicklung der Verkehrsbelastung im Zentrum und insbesondere auf der parallel verlaufenden Bahnhofstrasse unklar sind.

Angesichts dieser Argumente und im Wissen darum, dass für die Einführung von Tempo 30 noch weitere bauliche Massnahmen auf der Fahrbahn im besagten Abschnitt notwendig wären und Fussgängerstreifen voraussichtlich aufgehoben werden müssten, spricht sich der Stadtrat vorerst gegen die Einführung von Tempo 30 aus. Es soll verhindert werden, dass in die baulichen Massnahmen investiert wird, wenn diese in einigen Jahren allenfalls wieder zurückgebaut werden müssten oder gar verhindern, dass der Spitalstrasse künftig eine neue Funktion zukommt.

Für richtigen Protokollauszug:



**Stadtrat Wetzikon**

Martina Buri, Stadtschreiberin