

Stadtrat

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 6. Oktober 2021

**2021/230 6.06.01 Allgemeines
Betriebs- und Gestaltungskonzept Robenhausen, Richtungsentscheid Tempo-
/Verkehrsregime**

Beschluss Stadtrat

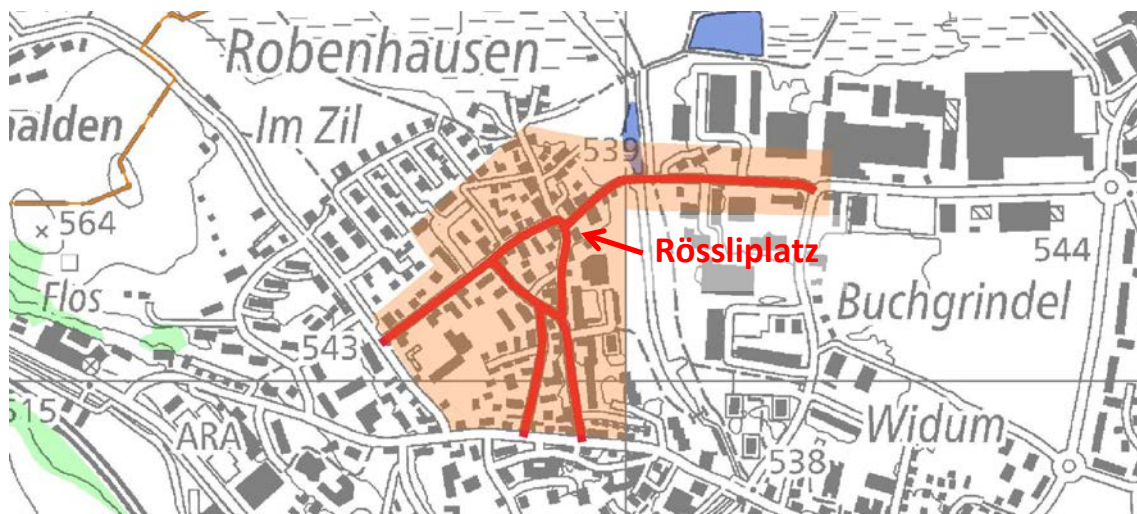
1. Von der Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) im Gebiet Robenhausen wird abgesehen, weil die gefahrenen Geschwindigkeiten bereits heute tief sind und mittels gestalterischer Mittel im Strassenraum weiter tief gehalten werden können.
2. Die Aabach-Brücke an der Motorenstrasse soll für den motorisierten Verkehr im bestehenden Einbahnregime offenbleiben, damit die Diversität der Nutzungen (Wohnen und Gewerbe) erhalten und der Verkehr vom Rössliplatz in alle Richtungen abfliessen kann.
3. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereich Sicherheit
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Projektleiterin Tiefbau
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Öffentliche Bekanntmachung der Richtungsentscheide

Der Stadtrat hat einen Einbezug vor der Durchführung des Mitwirkungsprozesses gewünscht, damit er die Rahmenbedingungen bzw. die politisch geprägten Grundsatzfragen für die Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Robenhausen festlegen kann. Es handelt sich hierbei vor allem um unterschiedliche Varianten des Tempo- und Verkehrsregims. Die Abteilung Tiefbau hat beim Stadtrat im Rahmen einer Aussprache einen Richtungsentscheid abgeholt, damit das BGK entsprechend weiterentwickelt werden kann. An der Mitwirkungsveranstaltung konnten dadurch der Quartierbevölkerung fachlich und politisch umsetzbare Optionen aufgezeigt werden. Aufgrund des vielseitigen Interesses erfolgt nun die öffentliche Bekanntmachung der Richtungsentscheide.

Ausgangslage

In Robenhausen sind verschiedene Strassen sanierungsbedürftig. Damit die in wenigen Jahren anstehende Erneuerung dieser Strassen sachgerecht und zweckmässig erfolgen kann, wird zurzeit vorgängig ein BGK erarbeitet. Das BGK umfasst die Dorfstrasse, Motorenstrasse, Schulhausstrasse, Tändelistrasse und Zelglistrasse (rot), wobei das umliegende Gebiet innerhalb des Betrachtungsperimeters liegt (orange).



Der Strassenraum soll insgesamt gestalterisch, betrieblich und technisch aufgewertet werden. Es soll ein BGK erarbeitet werden, welches die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, verkehrsplanerische und gestalterische Aufwertungen sowie die Anpassung an die geltenden Gesetze und aktuellen Normen beinhaltet.

Die Massnahmen aus dem BGK sollen siedlungsverträglich und auf den Ort abgestimmt sein. Gerade die historische Bausubstanz im alten Dorfkern von Robenhausen rund um den Rössliplatz gilt es speziell zu berücksichtigen. Dieses Gebiet zeichnet sich durch eine halboffene Bauweise aus, wobei die Gebäude teilweise den Raum einengen und bis in den Strassenraum ragen. Im Quartier gilt seit einigen Jahren die maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Tempo-30-Zone). Der östliche Teil der Schulhausstrasse und die Aabach-Brücke werden für den motorisierten Verkehr im Einbahnregime betrieben. Es gibt Durchgangsverkehr durch das Quartier und über die Brücke zum Gewerbegebiet an der Motorenstrasse. Weitere wichtige Themen sind die Sicherheit auf den Schulwegen zum Primarschulhaus und Kindergarten Robenhausen, das Thema Eltern-Taxi sowie die Sicherheit und Führung des Veloverkehrs auch auf den wichtigen und offiziellen Velorouten (SchweizMobil-Route und kantonale Nebenverbindung).

Aktive Quartierbevölkerung

Die Quartierbevölkerung in Robenhausen ist sehr engagiert. Einige bringen sich bezüglich dem Thema Verkehr immer wieder aktiv bei der Stadt Wetzikon ein. Die Interessengemeinschaft Lebensraum Robenhausen (IG-LR) hat beispielsweise eine Projektgruppe gebildet, welche sich insbesondere mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinandersetzt. Die Projektgruppe ist selber verkehrsplanerisch aktiv, es wurde eine Problemaufnahme/Dokumentation aus Sicht der IG-LR erstellt. Dabei wurden sie auch von Fachpersonen der Pro Velo und des VCS beraten.

Mitwirkung der Quartierbevölkerung im Rahmen des BGK

Um die Akzeptanz der Massnahmen aus dem BGK zu steigern, soll sich die Quartierbevölkerung im Rahmen der Erarbeitung des BGK in geeigneter Form einbringen können. Die angemessene Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung hat zum Zweck, die Bedürfnisse der Bevölkerung abzuholen, Ideen zu reflektieren und wenn möglich aufzunehmen. Es geht auch darum, in der Bevölkerung die Akzeptanz für verschiedene Nutzungsansprüche und Bedürfnisse untereinander zu fördern. Denn neben der zwar

deutlich vorherrschenden Wohnnutzung gibt es im Quartier auch Gewerbebetriebe. Unterschiedliche Interessen rund um Verkehr, Parkplätze und Gestaltung sind absehbar.

Die Mitwirkung der Bevölkerung wird in drei Teilen stattfinden:

- a. Online-Umfrage im Rahmen der Analyse
- b. Mitwirkungsveranstaltung während Konzepterarbeitung
- c. Informationsveranstaltung nach Vorliegen der Bestvariante

Nach der im Juni dieses Jahres durchgeführten Online-Umfrage im Rahmen der Analyse wurde Ende September 2021 die Quartierbevölkerung zu einer Mitwirkungsveranstaltung eingeladen. Unter dem Motto "ein Blick in die Werkstatt" wurde der aktuelle Stand der Arbeiten präsentiert. Dabei wurden erste Analyseergebnisse und die Auswertung der Online-Umfrage vorgestellt. Zudem wurden die Richtungsentscheide des Stadtrates zum Verkehrs-/Temporegime mitgeteilt und erste Lösungsansätze präsentiert. Neben diesem Informationsteil gab es an der Veranstaltung auch einen Teil, bei welchem die Quartierbevölkerung – insbesondere bezüglich der Gestaltung der Strassenräume – aktiv mitwirken konnte und die Möglichkeit hatte, den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Wetzikon, der Stadtpolizei und auch der Kantonspolizei ihre Fragen zu stellen.

Verschiedenste Ansprüche stehen bereits im Raum

Interessengemeinschaft Lebensraum Robenhausen (IG-LR)

- Senkung der Fahrgeschwindigkeit
- Schwellen an der Motorenstrasse als Sofortmassnahme
- Schmälere Strassen und Reduktion der Einlenker bei Kreuzungen
- Trottoirüberfahrt an Seegräbnerstrasse
- Neue betriebliche Regelung beim Brückenkopf
- Vertikalversätze bei wichtigen Fussgängerquerungen (z.B. vor Schule)
- Seitliche Einengungen (Fahrzeuge müssen nicht überall kreuzen können)
- Bei fehlendem Trottoir sind geeignete Fussgängerschutzmassnahmen anzuordnen (z. B. Mehrzweckstreifen mit Leitpfosten)
- Begegnungszone auf dem Rössliplatz (Tempo 20, Fussgängervortritt)
- Gestaltung mit Baumpflanzungen und Rabatten
- Sperrung der Aabach-Brücke oder Verbreiterung der Brücke
- Velopiktogramme zur Verdeutlichung der Veloroute an der Motorenstrasse

Gewerbebetriebe

Von Seiten verschiedener Gewerbebetriebe ist bereits angemeldet worden, dass eine Brückensperrung für das Gewerbe in Robenhausen sehr schädlich wäre. Zudem ist der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen gross. Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie die bestehenden Belagskissen werden in Frage gestellt.

Beispielhafte Rückmeldungen aus Online-Umfrage

Der nachstehende Auszug aus der durchgeführten Online-Umfrage bei der Quartierbevölkerung zeigt deutlich auf, dass die Ansprüche und Vorstellung der einzelnen Anwohnerinnen und Anwohner diametral auseinander liegen.

«Mehr Sitzgelegenheiten, mehr Bäume, ...
umweltfreundliche (Insekten) Beleuchtung»

«Qualität beibehalten»

«Aabachbrücke muss zwingend für den
motorisierten Verkehr **geöffnet** bleiben!»

«Aabachbrücke für Autoverkehr sperren»

«Die lärm erzeugenden **Strassenschwellen ersetzen**
durch eine sinnvollere Verkehrsberuhigung ...»

«**MIV Verkehr** via Rössliplatz / Aabachbrüggli
zwingend **erhalten**»

«Weniger Schleichverkehr»

«**20-Zone** und den Dorfplatz **aufwerten.**»

«Ich wünsche mir ein Robenhausen mit mehr
Sicherheit für spielende Kinder und Fussgänger ... »

Grundsatzfrage Temporegime: Begegnungszone (Tempo 20) im Kern von Robenhausen

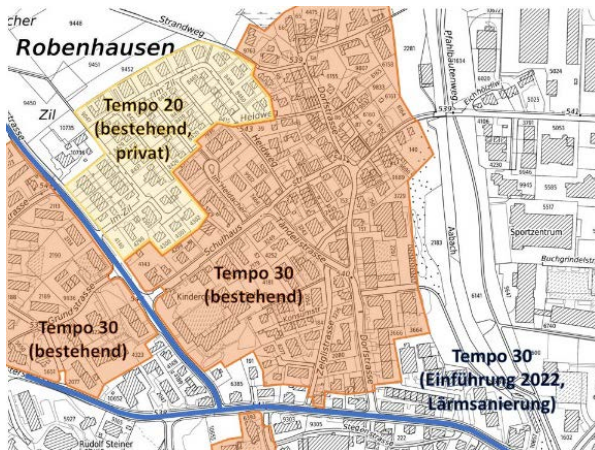
Die Voraussetzungen für eine Begegnungszone im Kerngebiet von Robenhausen sind günstig. Eine erfolgreiche Umsetzung setzt jedoch voraus, dass den Fahrzeuglenkenden stets bewusst ist, in welcher "Zone" sie sich gerade befinden und dass sie sich dieser Zone entsprechend verhalten, die Geschwindigkeitsbeschränkung beachten und dem Fussverkehr den Vortritt gewähren. Um dieses Zonenbewusstsein zu stärken, muss sich das Erscheinungsbild der Begegnungszone optisch stark von den Verhältnissen der angrenzenden Strassen unterscheiden.

Diese Anforderungen sind in Robenhausen aus fachlicher Sicht und örtlichen Gegebenheiten sicherlich erfüllt, ist der Strassenraum doch eng, die Bebauung dicht der Charakter des alten Dorfkerns deutlich sicht- und wahrnehmbar.

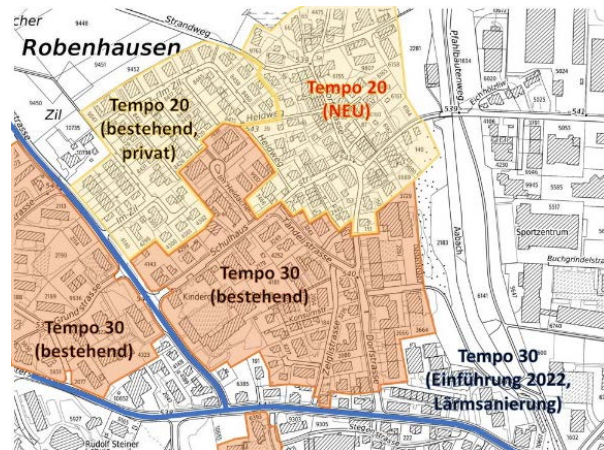
Andererseits besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone und die vorhandene Strassenraumgestaltung entspricht schon einer Verkehrsberuhigung. Die wahrnehmbaren engen Strassenverhältnisse fordern die verschiedenen Verkehrsteilnehmer augenscheinlich dazu auf, aufmerksam zu sein und die Fahrgeschwindigkeit dem Koexistenzprinzip (Fussverkehr, Veloverkehr und motorisierter Verkehr nutzen die gleichen Flächen mit) anzupassen.

Vergleich der Temporegime

Bestand: Tempo-30-Zone im gesamten Quartier



Variante: Begegnungszone (Tempo 20) im Kerngebiet



Vorteile einer Begegnungszone (Tempo 20) im Kern von Robenhausen

- Tiefere Höchstgeschwindigkeit ist dem Strassenraum angemessen, weil die Aufmerksamkeit des Fahrverkehrs zusätzlich gesteigert und die erforderlichen Sichtweiten bei tieferen Geschwindigkeiten gerade im engen Dorfkern besser gewährleistet werden können.
- Geänderte Vortrittsverhältnisse zu Gunsten des Fussverkehrs unterstreichen die notwendige Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden im engen Dorfkern, wo keine separaten Gehfläachen erstellt werden können.
- Bestehender Strassenraum entspricht gestalterisch bereits weitgehend den Anforderungen an eine Begegnungszone.
- Gesteigerte Attraktivität und verstärkte Aneignung der Strasse als wichtiger öffentlicher Aufenthaltsraum durch die Bevölkerung, was heute bereits stattfindet und mit einer Begegnungszone noch unterstützt werden kann.
- Erhöhte Verkehrssicherheit durch Verkürzung des Anhalteweges, was die Unfallwahrscheinlichkeit verringert und Minderung der Aufprallenergie, was bei einem Zusammenstoss die Unfallschwere verringert.
- Erhöhter Durchfahrtswiderstands für den motorisierten Verkehr, was zu einer leichten Verkehrsabnahme und somit zu einer verbesserten Verträglichkeit des Verkehrs führen könnte.

Nachteile einer Begegnungszone (Tempo 20) im Kern von Robenhausen

- Einschränkung für motorisierten Verkehr durch veränderte Vortrittsverhältnisse auf der Strasse, weil in einer Begegnungszone der Fussverkehr gegenüber dem Fahrverkehr und auch gegenüber dem Veloverkehr Vortritt hat.
- Die mit Tempo 30 eingeführte Höchstgeschwindigkeit wird sehr gut eingehalten und die bereits heute tiefen Geschwindigkeiten können mittels weiterer gestalterischer Massnahmen im Strassenraum tief gehalten werden.
- Die Änderung der Vortrittsregelung auf einem kurzen Abschnitt für den Fahr- inkl. Fahrradverkehr (offizielle Veloroute SchweizMobil-Route und kantonale Nebenverbindung) kann zu Missverständnissen führen.

- Erstellung eines Verkehrsgutachtens zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h notwendig.
- Allenfalls verstärkte bauliche Massnahmen im Strassenraum erforderlich.

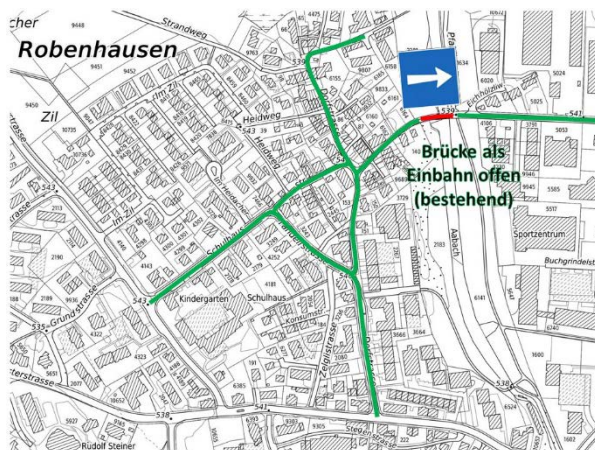
Grundsatzfrage Verkehrsregime: Sperrung der Aabach-Brücke an der Motorenstrasse

Die Aabach-Brücke ist für den motorisierten Verkehr heute nur in Richtung Osten zum Gewerbegebiet an der Motorenstrasse befahrbar. Der Ruf nach einer Sperrung der Brücke ist bei der Quartierbevölkerung laut (dies ergab auch die Online-Umfrage im Juni 2021). Gewerbebetriebe wiederum möchten die Brücke für den motorisierten Verkehr offenlassen, da sonst Kundschaft wegbleibt. Unabhängig vom gewählten Regime muss die Brücke für den Fuss- und Veloverkehr offenbleiben. Auch die Notzufahrt für die Feuerwehr muss via Brücke gewährleistet sein, insbesondere wenn die Feuerwehr ihr Depot künftig an die Motorenstrasse verlagern wird.

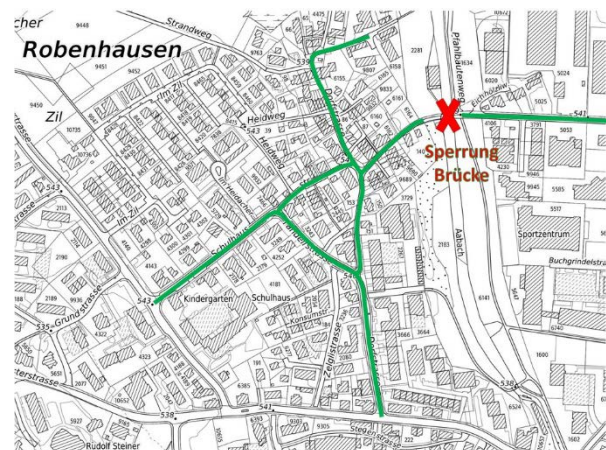
Die Verkehrsmessungen der letzten drei Jahre zeigen auf Höhe der Aabach-Brücke eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV, Montag bis Sonntag) zwischen 1'050 und 1'370 Fahrzeugen. Der Anteil des Veloverkehrs beträgt dabei rund 30 % bis 40 %. Mit der Sperrung der Brücke für den motorisierten Verkehr wird der Durchgangsverkehr vollständig eliminiert. Durchschnittlich sind das ca. 700 bis 900 Autos täglich, welche im Bereich der Brücke wegfallen. Die Verkehrsbelastung wird auch auf anderen Strassen in Robenhausen sinken, da der Verkehr auf die Usterstrasse als Hauptachse gelenkt wird.

Vergleich der Verkehrsregime

Bestand:
Aabach-Brücke als Einbahnstrasse



Variante:
Sperrung Aabach-Brücke für motorisierten Verkehr



Vorteile einer Sperrung der Aabach-Brücke

- Eliminierung des motorisierten Verkehrs in Richtung Gewerbegebiet an der Motorenstrasse, was die Wohnqualität der Anwohnerschaft sowie die Aufenthaltsqualität des Fuss- und Veloverkehrs im Strassenraum erhöht.
- Klar verstärkter Durchfahrtswiderstand und dadurch Abnahme des Verkehrs im gesamten Quartier, was ohne Brückensperrung nur sehr schwierig umsetzbar ist.
- Konsequente Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptsachsen.
- Insbesondere im Bereich Rössliplatz und Motorenstrasse gesteigerte Attraktivität und verstärkte Aneignung der Strasse als wichtiger öffentlicher Aufenthaltsraum durch die Bevölkerung, was heute bereits stattfindet und aufgrund des wegfallenden motorisierten Verkehrs noch unterstützt werden kann.

Nachteile einer Sperrung der Aabach-Brücke

- Fehlender Durchgangsverkehr schwächt das Gewerbe vor Ort.
- Sperrung der Brücke schränkt neben dem quartierfremden Verkehr auch die Quartierbevölkerung in ihrer Wegwahl ein, was Umwegfahrten notwendig macht und sich auf die Akzeptanz dieser Massnahmen auswirken kann.
- Durch eine Sperrung der Brücke für den motorisierten Verkehr verlagert sich dieser auf umliegende Strassen, was eine Mehrbelastung zur Folge hat.
- Auf der Westseite der Brücke ist neu eine Wendemöglichkeit für PW notwendig (ab Rössliplatz besteht ein Fahrverbot für Lastwagen).
- Nach dem Neubau des Feuerwehrgebäudes an der Motorenstrasse ist die Aabach-Brücke Teil einer wichtigen Zufahrtsachse für die Angehörigen der Feuerwehr bei einem Alarm.

Weiteres Vorgehen

Die Abteilung Tiefbau wird das BGK bis zur Bestvariante vorantreiben und diese dann der Quartierbevölkerung an einer Informationsveranstaltung vorstellen. Das BGK bildet dann die Basis für die Ausschreibung der Ingenieurleistungen für die Projektierung. Die Verabschiedung des BGK erfolgt voraussichtlich im 2022.

Erwägungen

Als Grundlage für die in einigen Jahren erforderliche Sanierung der Strassen in Robenhausen soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Es soll ein Konzept entwickelt werden, welches den Zielen einer verbesserten Verkehrssicherheit und attraktiveren Strassenräumen gerecht wird. Das BGK beinhaltet eine gesamtheitliche Betrachtung der verschiedensten Themenfelder und sorgt für eine sachgerechte und zweckmässige Grundlage für die Erneuerung der Strassen.

Mit der vorliegenden Beschlussfassung bestätigt der Stadtrat die Richtungsentscheide die Aussprache, ob im Kerngebiet von Robenhausen eine Begegnungszone (Tempo 20) als eine mögliche Lösungsvariante weiterverfolgt werden und ob die Aabach-Brücke an der Motorenstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt oder offenbleiben soll, als Rahmenbedingungen.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Buri', written in a cursive style.

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin