

30.10.00

Wortlaut der Postulate betreffend Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen

- **Postulat der EVP-Fraktion** betreffend Tempo 30 – Zone in der Au vom 27. August 2005, überwiesen am 3. Oktober 2005

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, ob in der Au im Gebiet "Alte Steinacherstrasse / General-Werdmüllerstrasse / Johannes-Hirtstrasse / Alte Landstrasse (Höhe Austrasse bis Haldenhof)" eine Tempo 30 – Zone eingerichtet werden kann.

- **Postulat FDP-Fraktion** betreffend Prüfung von möglichen Tempo 30-Zonen in der Stadt Wädenswil vom 5. Oktober 2005, überwiesen am 28. November 2005

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, in welchen Gebieten von Wädenswil und Au die Einführung und Signalisation von Tempo 30 – Zonen sinnvoll und machbar ist.

- **Postulat von Willy Rüegg, SP-Gemeinderat**, betreffend Verbesserungen der Verkehrssicherheit an der Steinacherstrasse und Bau eines Verkehrskreisels im Bereich Schützenhaus vom 8. Mai 2006, überwiesen am 12. Juni 2006

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, mit welchen geeigneten Massnahmen die unbefriedigende Verkehrssituation auf der Steinacherstrasse verbessert werden kann. Immer mehr Verkehr, insbesondere auch Schwerverkehr, und hohe Geschwindigkeiten der Fahrzeuge einerseits, immer mehr Verkehrslärm für die Anwohnenden und gefährliche Situationen entlang dieser Quartiersammelstrasse. Da es an der Steinacherstrasse mehrere Fussgängerübergänge gibt, welche die Schulwege bezeichnen, ist der Sicherheit der Kinder besonderes Augenmerk zu schenken. Der Stadtrat wird insbesondere eingeladen abzuklären, ob im Bereich Schützenhaus bauliche Massnahmen getroffen werden können, welche die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Fahrzeuge automatisch auf die vorgeschriebenen 50 Stundenkilometer reduzieren würden. So beispielsweise, ob ein Verkehrskreisel erstellt werden kann.

Bericht des Stadtrates

1. Ausgangslage

Die erwähnten Vorstösse sowie die **Petition aus der Bevölkerung der Au für eine Entlastung und Beruhigung von Steinacherstrasse und Alte Landstrasse**, dem Stadtrat übergeben am 21.06.2006 betreffen im Wesentlichen die gleiche Problematik, sodass diese auch zusammengefasst beantwortet werden.

Schwergewichtig werden im Folgenden die Probleme des Ortsteils Au behandelt nicht ohne jedoch den Blick für die ganze Stadt zu verlieren.

Weitere Fragen im Zusammenhang mit Strassen und Verkehr werden im Rahmen der **Revision des kommunalen Verkehrsplanes** bearbeitet. Diese Arbeiten sind bereits angelaufen, bis im Sommer wird dazu ein Grundlagenpapier vorliegen.

2. Entwicklung Ortsteil Au

2.1 Allgemein

Der Ortsteil Au besteht historisch gesehen aus drei Weilern (Ober Ort, Mittel Ort, Unter Ort). Die bauliche Entwicklung erfolgte aus diesen Weilern heraus, Mittel Ort und Ober Ort sind erst in jüngster Zeit zusammengewachsen, Unter Ort / Seeguet blieb bis heute ohne bauliche Verbindung zu den andern Weilern.

Diese Entwicklung ist auch der Grund, weshalb sich nie ein eigentliches Quartierzentrum für den Ortsteil Au entwickeln konnte. Ein Ansatz in neuester Zeit ist das Kirchenzentrum Bruder Klaus, welches mittelfristig zusammen mit den Geschäften rund um den Bahnhof ein solches Quartierzentrum sein könnte.

2.2 Verkehr

Gemäss kommunalem Verkehrsplan sind im Ortsteil Au neben der Seestrasse (welche im regionalen Verkehrsplan als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet ist) folgende Strassen als Sammelstrassen festgelegt:

- Alte Landstrasse
- Steinacherstrasse
- Unterortstrasse

In Fachkreisen unterscheidet man zwischen verkehrsorientierten Sammelstrassen und siedlungsorientierten Sammelstrassen.

Verkehrsorientierte Sammelstrassen sind gut ausgebaute Strassen mit relativ hohen Verkehrsaufkommen und wenig direkten seitlichen Zufahrten (Einzelausfahrten). Diese Art von Sammelstrassen haben die Aufgabe, den Verkehr aus den Wohngebieten zu sammeln und den übergeordneten Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) zuzuführen.

Bei den siedlungsorientierten Sammelstrassen werden die seitlichen Zufahrten weniger restriktiv gehandhabt, auf diesen sind die Verkehrsmengen meist auch geringer. Jeder Benützer soll aufgrund der Gestaltung erkennen, dass er solche Strassen nicht mit grosser Geschwindigkeit befahren darf.

2.3 Verkehrsmengen im Ortsteil Au

Die Alte Landstrasse sowie die Steinacherstrasse sind eindeutig verkehrsorientierte Strassen, was auch in den Verkehrsmengen zum Ausdruck kommt: (jeweils Fahrzeuge pro Werktag).

	Unterortstrasse bei Gredig	Alte Landstrasse bei Alcatel	Alte Landstrasse bei ARA	Steinacherstrasse Driving Ranch
1982	345	1870		
1985				3560
1986			2920	
1990				5500
1997	620	3070		5930
2000				6940
2002	680	3050	4580	8050
2005				8350

Diese Zahlen zeigen neben der allgemeinen Zunahme der Motorisierung eindrücklich die Entwicklung der Au. Ebenfalls bestätigen diese Zahlen die Aussage, dass der Verkehr auf der Unterortstrasse im Vergleich zu den andern Sammelstrassen eher untergeordnet ist. Diese Zahlen zeigen jedoch auch, dass die beiden andern Sammelstrassen (Alte Landstrasse und Steinacherstrasse) aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung nicht in eine Tempo 30-Zone integriert werden können.

Bei der Unterortstrasse handelt es sich eher um eine nutzungsorientierte Sammelstrasse, dies auch deshalb, weil sie kaum von quartierfremden Fahrzeuglenkern benutzt wird und die Verbindung Richtung Autobahn sehr schmal ist und durch Landwirtschaftsgebiet führt.

3. Tempo 30 – Zonen Au und Wädenswil

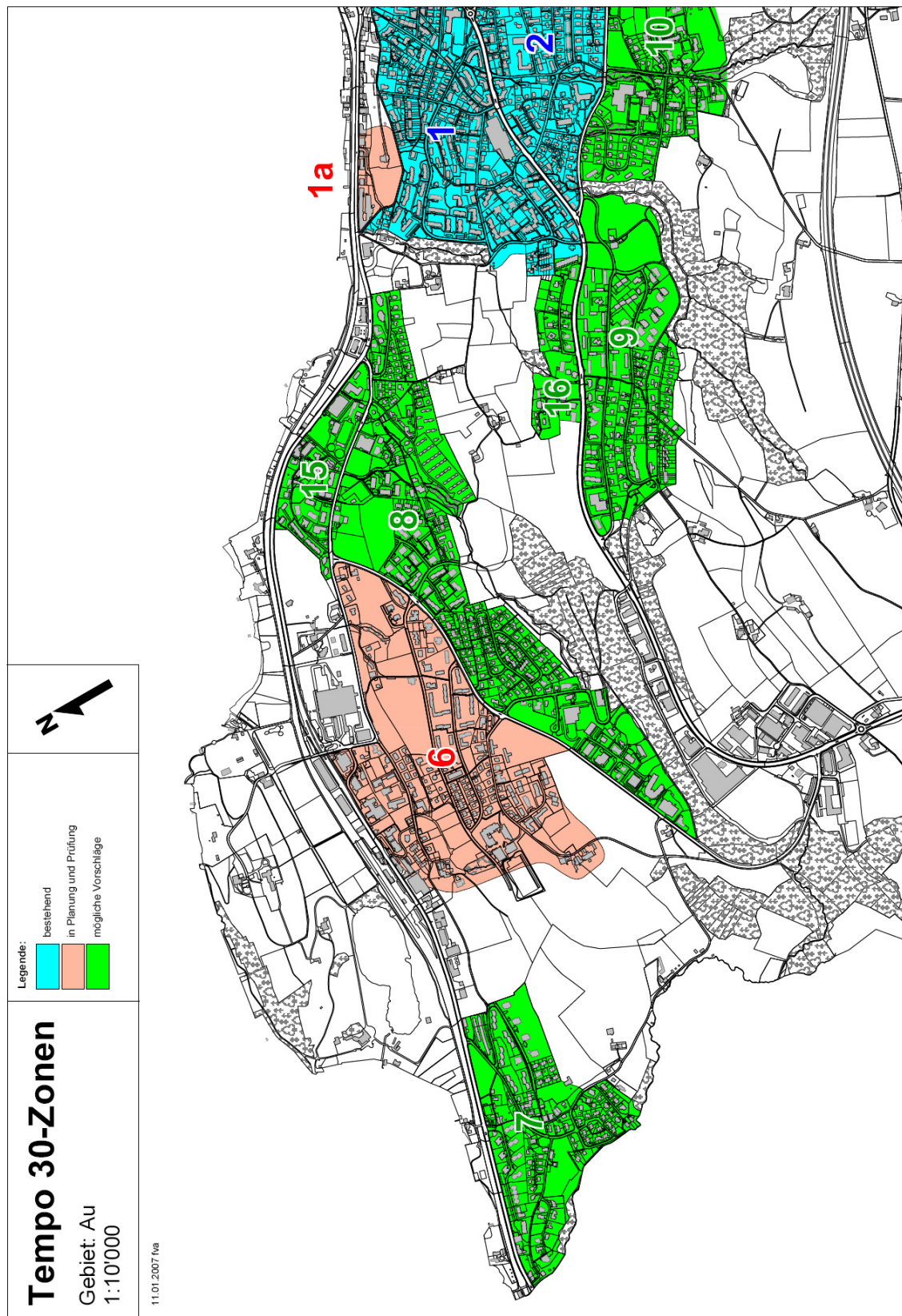
Wädenswil hat bereits 1992 eine relativ grosse Tempo 30 – Zone realisiert (Neudorf). Damals waren die gesetzlichen Vorschriften für die Realisierung noch wesentlich stärker als heute, was dazu führte, dass zahlreiche bauliche (und auch teure) Massnahmen eingebaut werden mussten, welche die Verkehrsteilnehmer teilweise verärgerten.

Schon bei der Realisierung der nächsten Tempo 30 - Zonen (Fuhr und Baumgarten) konnte von den gelockerten Vorschriften Gebrauch gemacht werden, was dazu führte, dass weniger und vor allem billigere bauliche Massnahmen erstellt werden konnten.

Bereits vor der Einreichung der Postulate hat die Abteilung Planen und Bauen in Zusammenarbeit mit der kantonalen Verkehrspolizei das gesamte Gemeindegebiet in mögliche Tempo 30 – Zonen eingeteilt.

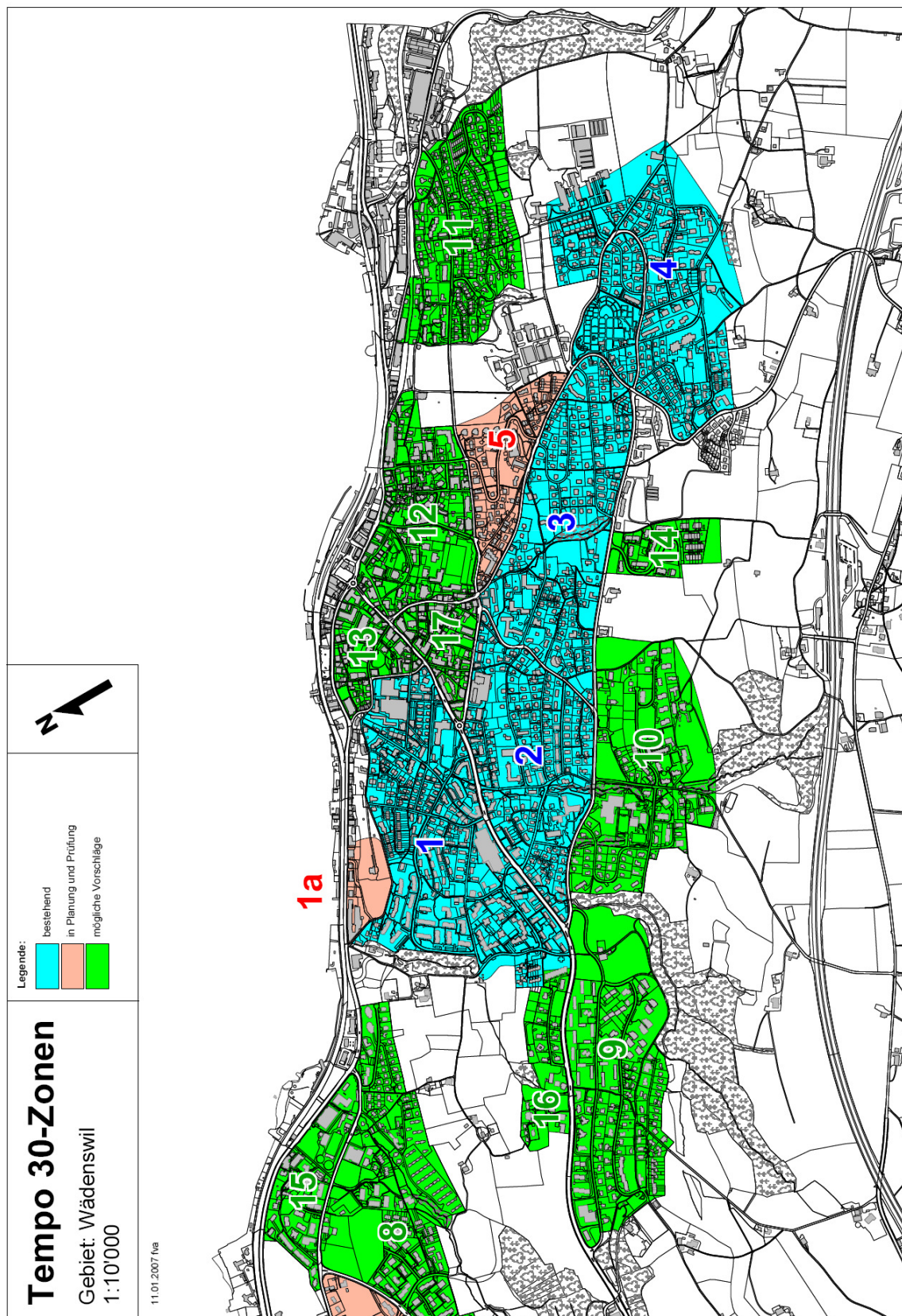
Plan mit realisierten und möglichen Tempo 30 – Zonen

Gebiet Au



Plan mit realisierten und möglichen Tempo 30 – Zonen

Gebiet Wädenswil



In den einzelnen Zonen wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Diese sind noch nicht überall abgeschlossen. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Messungen kein übertriebenes Bild betr. Geschwindigkeitsprofilen zeigt, aber doch über Tempo 30 liegt. Zudem kann nur mit der Signalisation "Tempo 30" diese Geschwindigkeit durchgesetzt werden bzw. eine Verzeigung erfolgen. Aufgrund dieser Fakten sowie der Beurteilung von Polizei und der Abteilung Planen und Bauen eignen sich die folgenden Gebiete für die Einrichtung von Tempo 30 – Zonen:

Nr.	Gebiet	Gemeindeteil	Kostenschätzung
5	Schlossberg	Wädenswil	Fr. 15'000.--
6	Mittelort	Au	Fr. 75'000.--
7	Unterort	Au	Fr. 40'000.--
8	Gwad / Appital / Zopf	Au	Fr. 75'000.--
9	Holzmoosrüti	Wädenswil	Fr. 50'000.--
10	Untermosen / Rötiboden	Wädenswil	Fr. 45'000.--
11	Etzelstrasse / Meierhof	Wädenswil	Fr. 40'000.--
14	Oberer Leihof	Wädenswil	Fr. 10'000.--
15	Oberort	Au	Fr. 10'000.--
16	Hangenmoos	Wädenswil	Fr. 10'000.--
			ca. Fr. 400'000.--

Für diese Gebiete werden nun in den folgenden Monaten die gesetzlich vorgeschriebenen Unterlagen zusammengestellt und der Kantonspolizei zur Vorprüfung eingereicht.

Für die Zone Mittelort sind die Voraussetzungen sehr gut, sodass die Realisierung dieser Tempo 30-Zone bereits in diesem Jahr erfolgen könnte.

Die folgenden Gebiete sind aus verschiedenen Gründen nicht als Tempo 30 – Zonen geeignet und werden nicht mehr weiter bearbeitet:

- 12 Zentrum West (Eidmatt)
- 13 Zentrum Nord (Florhof)
- 17 Zentrum Süd

4. Einzelmassnahmen im Ortsteil Au

Für den Stadtrat ist die Steinacherstrasse eine von mehreren Möglichkeiten, um aus dem Wädenswiler Siedlungsgebiet zur Autobahn oder über den Hirzel zu gelangen. Die folgenden Überlegungen gehen deshalb nicht unbedingt in Richtung "Verdrängen" des Verkehrs auf andere Achsen sondern sollen aufzeigen, wie der vorhandene Verkehr im bebauten Gebiet verlangsamt und die Situation für die Fussgänger verbessert werden kann.

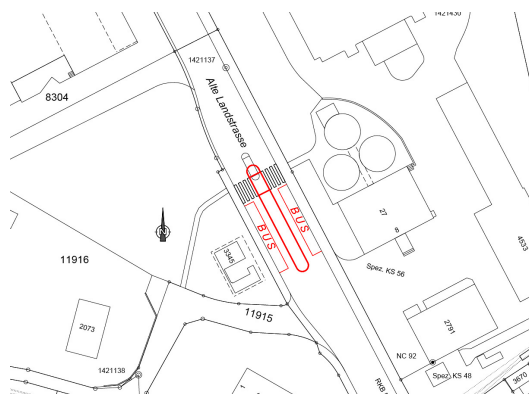
Die an verschiedenen Orten durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass die signalisierten Geschwindigkeiten ungefähr so eingehalten werden wie an andern Messstellen auch.

Die Unfallauswertungen der Kantonspolizei zeigen, dass sich das Unfallgeschehen in den vergangenen fünf Jahren nicht wesentlich verändert hat. In den in dieser Zeit registrierten 62 Unfällen sind lediglich 3 Fussgänger involviert. Die Unfälle sind regelmässig über den ganzen Tag verteilt, ein Drittel wurde bei Nacht verursacht. Naturgemäss ereigneten sich die Mehrheit der Unfälle bei Kreuzungen oder Einmündungen, einen eigentliche Unfallschwerpunkt ist jedoch nicht zu erkennen.

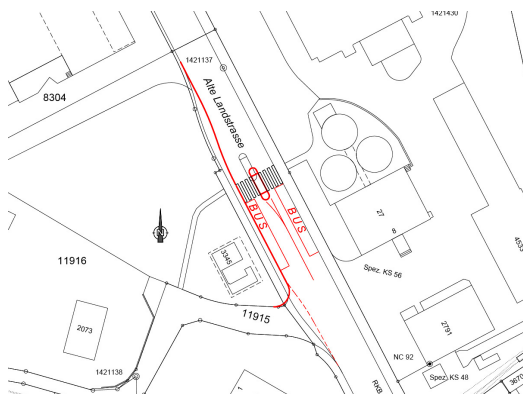
Die im Folgenden dargestellten verkehrsberuhigenden Massnahmen konzentrieren sich deshalb auf die Kreuzungen.

4.1 Gwad

Kosten ca. Fr. 40'000.--



Kosten ca. Fr. 70'000.--



Sowohl Variante A und B sehen eine Verengung der Fahrbahn vor um damit eine Verlangsamung des Fahrverkehrs zu erreichen.

Die Bushaltestellen werden auf der Fahrbahn angeordnet, ein Überholen des wartenden Busses ist nicht möglich.

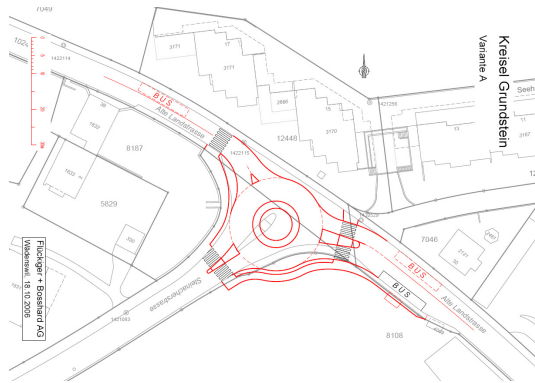
Kosten: ca. Fr. 40'000.--

niedrigere Kosten
Bepflanzung der Mittelinself möglich
Inself ist für den Fahrzeuglenker besser erkennbar
grössere Sicherheit (kein Überholen möglich)

4.2 Grundstein

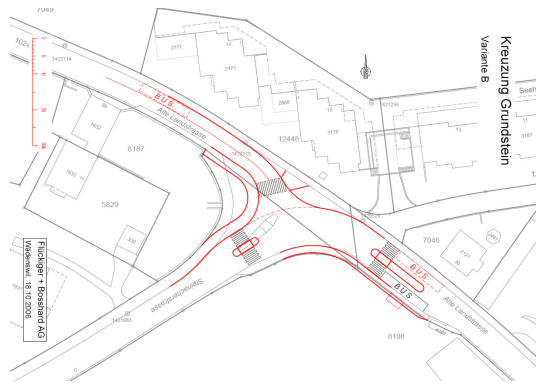
Variante A

Kosten ca. Fr. 430'000.--



Variante B

Kosten ca. Fr. 210'000.--



Variante A zeigt einen Verkehrskreisel (Durchmesser analog desjenigen am Central) Für die Realisierung müssen, sofern der Landerwerb gelingt, ca. 180 m² Land von der Reservezone erworben werden. Die Bushaltestellen liegen wie heute an der Alten Landstrasse, wartende Busse können bei der Ausfahrt vom Kreisel überholt werden, bei der Zufahrt zum Kreisel warten sie auf der Fahrbahn, ein Überholen soll mit einer Sicherheitslinie verhindert werden.

Variante B bevorzugt die Beziehung aus Richtung ARA zum Schützenhaus. Die Bushaltestellen bleiben am heutigen Ort und werden durch eine grosszügige Mittelinsel getrennt. Ein wartender Bus kann nicht überholt werden.

Vorschlag Stadtrat: Variante A

Kosten: ca. Fr. 430'000.--

Begründung:

alle Richtungen sind gleich berechtigt

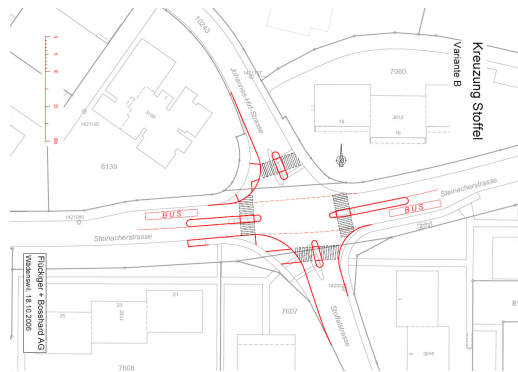
Variante B verleitet eher zum schnelleren Fahren in der Haupt-
richtung

4.3 Stoffel

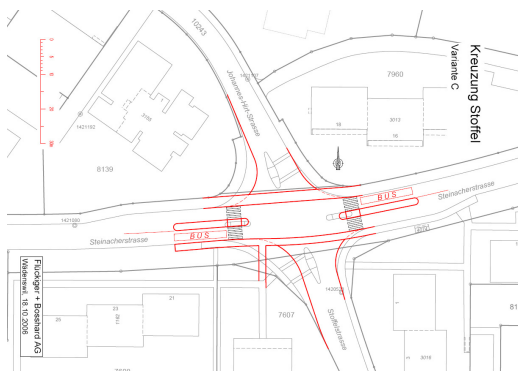
Variante A Kosten ca. Fr. 0.--



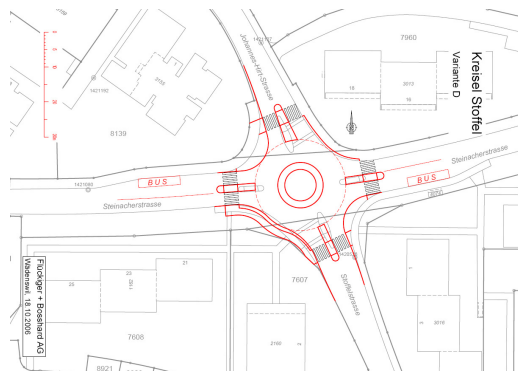
Variante B Kosten ca. Fr. 180'000.--



Variante C Kosten ca. Fr. 220'000.--



Variante D Kosten ca. Fr. 300'000.--



Variante A entspricht dem heutigen Zustand, wartende Busse können überholt werden.

Bei der Variante B werden kleinere Einmündungsradien vorgesehen, was eine optische Verkleinerung der (zu) gross dimensionierten Kreuzung bewirkt. Die Bushaltestellen werden neu bei der Einfahrt auf die Kreuzung angeordnet. Der wartende Bus kann wegen der grosszügig angelegten und bepflanzbaren Mittelinsel nicht überholt werden.

Variante C bevorzugt die Verkehrsbeziehungen auf der Steinacherstrasse, das Trottoir wird entlang dieser Strasse durchgeführt, die Einfahrt in die Nebenstrassen wird abgewertet. (Bushaltestellen analog Variante B)

Variante D sieht einen Verkehrskreisel vor. Die Bushaltestellen sind an der Kreiselausfahrt angeordnet (wie heute), der wartende Bus kann überholt werden.

Vorschlag Stadtrat: Variante B

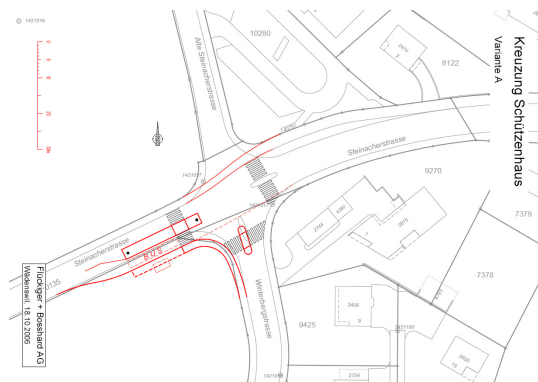
Kosten: Fr. 180'000.--

Begründung: Die Fussgängersicherheit wird wesentlich verbessert (kürzere Übergänge, Bus kann nicht überholt werden) und die Mittelinseln führen zu einer Verkehrsberuhigung. Die 2003 erstellte Einzelinsel wird ersetzt.

4.4 Schützenhaus

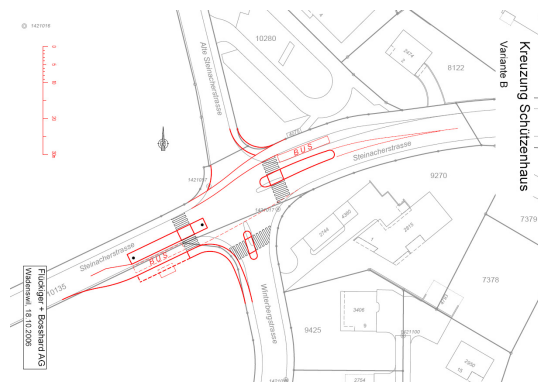
Variante A

Kosten ca. Fr. 220'000.--



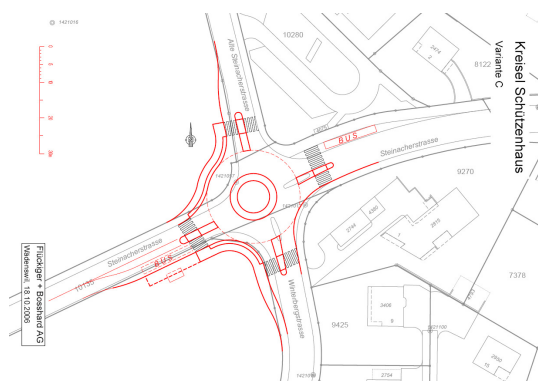
Variante B

Kosten ca. Fr. 270'000.--



Variante C

Kosten ca. Fr. 580'000.--





Variante A sieht auf der Bergseite der Kreuzung eine grosse Mittelinsel vor, welche zu einem Versatz der Fahrbahn und damit zu einer Drosselung des Tempo führen wird. In diesem Bereich ist auch eine Bushaltestelle für die seewärts fahrenden Busse möglich. Diese verhindert das Überholen des Busses in der Haltestelle. Auf der Talseite der Kreuzung wird der heutige Zustand belassen. Bei der Alten Steinacherstrasse wird als Fussgängerschutz eine Trottoirüberfahrt erstellt.

Variante B entspricht Variante A, wobei talseitig der Kreuzung ebenfalls eine breite, bepflanzbare Mittelinsel eingebaut wird, welche bei wartendem Bus ein Überholen verunmöglicht.

Variante C sieht den Bau eines Verkehrskreisels mit den analogen Dimensionen wie im Central vor. Die Bushaltestellen sind vor dem Kreisels angeordnet (wie heute), der wartende Bus kann bergwärts überholt werden.

Vorschlag Stadtrat: Variante A

Kosten: ca. Fr. 220'000.--

Begründung: kürzere Fussgängerbeziehungen
Torwirkung von der Autobahn her
Kosten

Bei den angegebenen Kosten für die vier beantragten Massnahmen von ca. Fr. 870'000.-- handelt es sich um grobe Schätzungen.

An allen Standorten, bei welchen Massnahmen vorgeschlagen sind, muss in allernächster Zeit der Deckbelag eingebaut werden.

Die allfällige Bepflanzung der Mittelinseln soll nach einem zusammen mit der Hochschule Wädenswil ausgearbeiteten Konzept erfolgen.

5. Begegnungszonen

Für das Gebiet Bahnhof / Plätzli / Gerbestrasse (ohne Seestrasse) werden Begegnungszonen ins Auge gefasst; auf diesen Strassen hat der Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehrsteilnehmer Vortritt, sie dürfen jedoch Fahrzeuge nicht unnötig behindern; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Abklärungen mit der Kantonspolizei haben ergeben, dass dafür nur in diesem Gebiet nur wenige bauliche Änderungen notwendig sind; die entsprechenden Massnahmen werden im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Bahnhof- und Gerbeplatz realisiert.

6. Ausblick

Der Stadtrat anerkennt den Handlungsbedarf sowohl betreffend die Einzelmassnahmen an der Alten Landstrasse und Steinacherstrasse wie auch betreffend die Tempo 30 – Zonen. Er wird deshalb im zu überarbeitenden Finanz- und Entwicklungsplan einen Betrag von Fr. 1 Mio. einstellen und diese Investitionen in den nächsten Jahren realisieren. Dabei muss jedoch bei den Tempo 30 – Zonen immer auch mit Rekursen von Betroffenen gerechnet werden, welche die Ausführung verzögern oder gar verhindern können. Ausserdem behält sich der Stadtrat vor, die Realisierung der Tempo 30 - Zonen immer auch unter Berücksichtigung der finanziellen Konsequenzen zu betrachten.

Antrag auf Abschreibung der Postulate

Gestützt auf diesen Bericht wird dem Gemeinderat beantragt, die vorgenannten Postulate als erledigt abzuschreiben.

12. Februar 2007
kba

Stadtrat Wädenswil

Ernst Stocker, Stadtpräsident

Heinz Kundert, Stadtschreiber