

Bericht zum Postulat



vom 6. Juni 2010, überwiesen am 21. Juni 2010
33.04

SP-Fraktion, EVP/EDU-Fraktion, GP-Fraktion, GLP betreffend Attraktivität des Radwegnetzes in Wädenswil

Wortlaut des Postulats

Der Stadtrat wird eingeladen zu prüfen, mit welchen Massnahmen die Situation der Radfahrer und Radfahrerinnen in Wädenswil verbessert werden kann. In einem ersten Schritt soll sich der Stadtrat auf einfach durchführende Verbesserungen im Gebiet Glärnisch, Alte Fabrik, Neuhofer, Coop und Engelstrasse/Bahnhofplatz konzentrieren und bestehende Fahrverbote in "verbotene Fahrtrichtung" für Fahrradfahrende aufheben.

Begründung

Das verbesserte Umweltbewusstsein und die damit verbundene Lancierung von neuen Produkten wie Elektrobikes führen Parteien von verschiedenen Lagern dazu, den Staat zum Handeln aufzurufen (siehe z.B. Postulate der Grünen und der FDP zu Elektrobikes). In den letzten Tagen und Wochen wurden Elektrobikes vermehrt beworben und man sieht häufiger ganze Familien aber auch ältere Personen, welche mit Fahrrädern unterwegs sind.

Wädenswil ist zwar mittlerweile Energiestadt, aber der "pedalisierte Langsamverkehr" fristet ganz klar ein Schattendasein. So sind zwar auf verschiedenen Strassen Fahrradwege vorhanden, aber es sind noch sehr viele Optimierungsmöglichkeiten vorhanden. Weiter ist auch festzustellen, dass verschiedene Verbindungen durch Einbahnverkehr auch von Fahrrädern nicht genutzt werden können. Wo dies bereits heute möglich ist (Oberdorfstrasse) gefährden aber Parkplätze und sich öffnende Autotüren die Fahrradfahrenden.

Wir sind überzeugt, dass das Wädenswiler Radwegnetz und damit die Sicherheit massiv verbessert werden kann. Dazu sind keine grossen Investitionen notwendig; in einem ersten Schritte würde es nur darum gehen, bei Einbahnstrassen eine kleine Zusatzsignalisation anzubringen. Bei bestehenden Umgestaltungen sind jedoch auch Überlegungen zum Langsamverkehr einzubeziehen und einer Energiestadt entsprechende Entscheidungen zu treffen.

Bericht des Stadtrats

Der Veloverkehr bildet einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, da er eine umweltfreundliche Mobilitätsform im Alltag und in der Freizeit ist. Laut Mikrozensus 2005 sind in der Schweiz ein Drittel aller Autofahrten nicht länger als 3 km und die Hälfte nicht länger als 5 km. Dies sind Distanzen, die auch mit dem Velo bewältigt werden können. Auf diesen Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden motorisierten Individualverkehr und trägt so zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.

Die topographischen Verhältnisse (Hanglage) in Wädenswil wirken sich ungünstig auf den Veloverkehr aus. Daher wird der Anteil des Veloverkehrs immer tiefer sein wie in den besser hierfür geeigneten Velostädten wie z.B. Uster, Burgdorf oder Winterthur. Dafür bietet sich in Wädenswil der Einsatz von Elektrobikes an.

Vorbemerkungen

Im Veloverkehr kann zwischen dem Alltags- und dem Freizeitverkehr unterschieden werden. Im Freizeitverkehr können die beiden Gruppen der Rennradfahrenden und Tourenfahrenden ausgemacht werden.

Für den Alltagsverkehr sind direkte Verbindungen aus den Wohngebieten zum Bahnhof und zu den Einkaufsorten wichtig. Dabei werden siedlungsorientierte Strassen gegenüber verkehrsorientierten Strassen bevorzugt. Häufig sind es jedoch Kombinationen davon, da die direkte und schnellste Verbindung gesucht wird. Für die Attraktivität des Alltagsverkehrs sind die Veloabstellmöglichkeiten von Bedeutung; insbesondere die Anlage beim Bahnhof.

Die Rennradfahrenden suchen schnelle Routen, d.h. direkte Verbindungen mit geringen Höhendifferenzen. Dies sind in der Regel verkehrsorientierte Strassen. Im Gegensatz dazu suchen die Tourenfahrenden Routen abseits des motorisierten Strassenverkehrs und nehmen somit Umwege in Kauf. Das gemeinsame Merkmal beider Gruppen ist, dass ihre Routen nicht an der Gemeindegrenze halt machen. Sie benützen regionale Verbindungen, für die primär der Kanton zuständig ist.

In der Verkehrsplanung wird zwischen siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen unterschieden. Auf siedlungsorientierten Strassen sind in der Regel keine besonderen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden erforderlich. Siedlungsorientierte Strassen haben primär Erschliessungscharakter. Die Verkehrsmengen sind tief. Im Vordergrund steht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer (Mischverkehr).

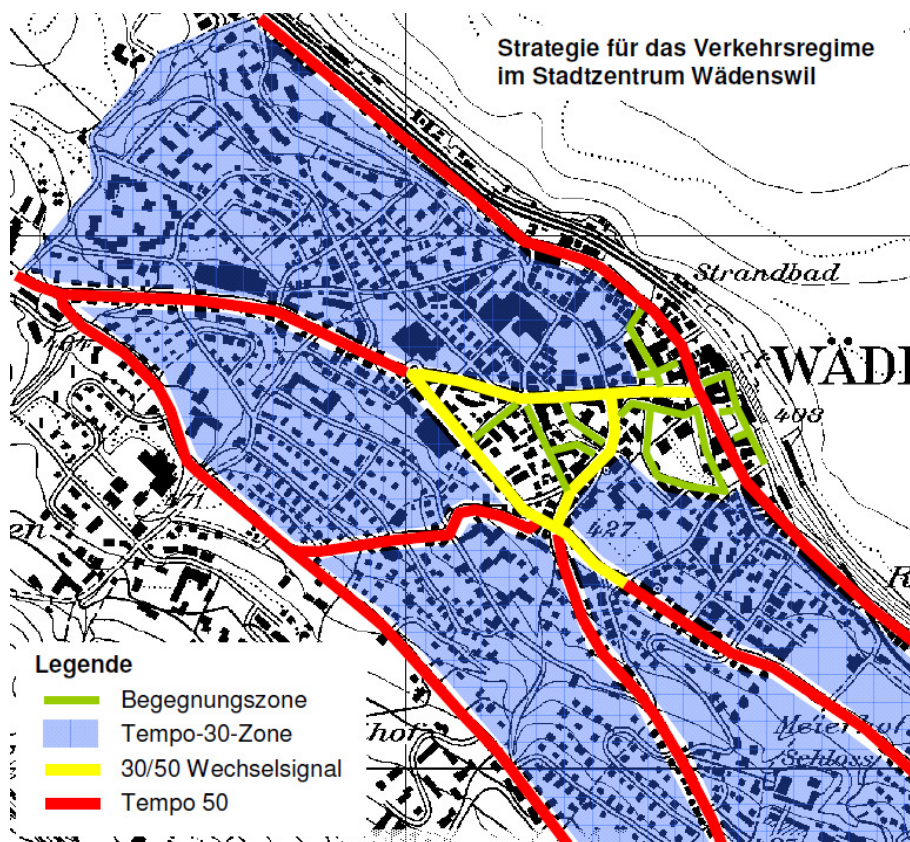
Verkehrsorientierte Strassen sind auch für die Velofahrenden häufig die attraktivsten Routen, da sie die direktesten und schnellsten Verbindungen mit den geringsten Höhendifferenzen sind. Es sind in der Regel bauliche oder betriebliche Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs erforderlich. Im Vordergrund steht das Prinzip der Verkehrstrennung. Die verkehrsorientierten Strassen in Wädenswil sind Kantonsstrassen. Die Art und Weise einer Strassensanierung oder eines Ausbaus sowie der Zeitpunkt der Realisierung werden vom Kanton bestimmt. Der Stadtrat hat nur einen sehr beschränkten Einfluss auf die Planung, Projektierung und Ausführung. Zudem werden verschiedene Projekte durch die zu geringe Strassenbreite verhindert.

Richtplan

Im rechtskräftigen kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 2006 sind die bestehenden und geplanten regionalen und kommunalen Radwege festgesetzt. Sie bilden die Grundlage bei sämtlichen Planungen und Projektierungen. Es sind die Hauptrouten bezeichnet. Effektiv bewegt sich der Veloverkehr feinmaschiger und so werden auch auf den übrigen Strassen im Rahmen von Sanierungen stets Verbesserungen für den Veloverkehr angestrebt.

Strategie Verkehrsregime Zentrum

Im Rahmen der Beantwortung der Interpellation vom 6. Juli 2008 und des Postulats vom 11. Juni 2008 betreffend die Verkehrssituation Zentrum Nord hat der Stadtrat seine Strategie für das Verkehrsregime im Zentrum erläutert. Für den engeren Zentrumsbereich werden weitere Begegnungszonen und für die Wohnquartiere weitere Tempo 30-Zonen als zweckmässig angesehen. Auf den Hauptverkehrsachsen wird weiterhin Tempo 50 bzw. wo möglich eine Wechselsignalisation mit Tempo 30/50 angestrebt. Diese Strategie kommt aufgrund der gegenüber von heute niedrigeren Geschwindigkeiten auch dem Veloverkehr zugute.



Realisierte Massnahmen

Auf den verkehrsorientierten Strassen strebt der Stadtrat die durchgängige Markierung von Radstreifen oder Radwegen an. Die Markierung eines Radstreifens ist bei ebenen und steigenden Strecken wichtiger, als bei bergab gehenden Strassen, da die Geschwindigkeitsdifferenzen zum motorisierten Verkehr kleiner sind.

A) Kantonsstrassen

Seestrasse: Die Seestrasse weist auf beiden Strassenseiten einen Radstreifen auf.

Zugerstrasse: Auf der Zugerstrasse existiert bergab bis zum Glärnisch-Kreisel ein Radstreifen, bergwärts dürfen die Velofahrenden ab der Speerstrasse das Trottoir mitbenützen. Für den Abschnitt vom Glärnisch-Kreisel bis zum Anfang der Zugerstrasse (Einmündung Seestrasse) liegt ein Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt des Kantons vor. Die Aspekte des Veloverkehrs wurden in der Planung und Projektierung berücksichtigt.

Schönenbergstrasse: Für die Schönenbergstrasse wurde das Postulat der EVP/EDU-Fraktion, das mehr Sicherheit für bergwärts fahrende Velofahrer forderte, vom Gemeinderat am 24. Januar 2011 nicht überwiesen.

Einsiedlerstrasse: Die Einsiedlerstrasse wurde zwischen Reidbachweiher und der Bergstrasse in Richterswil im Jahre 2010 durch den Kanton durchgehend auf 7.0 m Breite ausgebaut. In der Vernehmlassung zum Ausbauprojekt hat der Stadtrat einen durchgehend markierten Radstreifen verlangt, was vom Regierungsrat jedoch abgelehnt wurde.

Obere Bergstrasse: Der Stadtrat beantragt mit Beschluss Nr. 284 vom 27. September 2010 im Rahmen der Gemeindegespräche zur Revision des regionalen Richtplanes die Obere Bergstrasse als geplanter regionaler Radweg - als Verbindung von Horgen nach Samstagern - zu bezeichnen. Eine diesbezügliche Antwort der Regionalplanung steht noch aus.

B) Kommunale Strassen

Bei siedlungsorientierten Strassen strebt der Stadtrat in den Wohnquartieren Tempo 30-Zonen und im Zentrum Begegnungszonen (max. 20 km/h) an. Das tiefe Geschwindigkeitsniveau begünstigt den Veloverkehr. Auf besondere Markierungen kann verzichtet werden.

Folgende Einbahnstrassen wurden bereits für den Velogegenverkehr geöffnet:

- Oberdorfstrasse
- Luftstrasse
- Büelenstrasse
- Neudorfstrasse
- hintere Glärnischstrasse

Auf der Speerstrasse ist bergseitig ein Radstreifen markiert.

Geplante Massnahmen

A) Planung und Projektierung

Bei sämtlichen Planungen und Projektierungen werden die Anliegen des Veloverkehrs konsequent geprüft und angemessene Verbesserungen angestrebt.

Schönenbergstrasse: Bei der Schönenbergstrasse wird zusammen mit dem Kanton eine Kernfahrbahn geprüft. Bei einer Kernfahrbahn handelt es sich um eine Strasse mit markierten Radstreifen, aber ohne Mittellinien. Diese Art der Strassenmarkierung zwingt Motorfahrzeuglenker mehr in der Mitte der Strasse sowie vorsichtiger zu fahren.

Velohaus Bahnhof: Beim Bahnhof werden mit dem neuen Velohaus dannzumal attraktive Fahrzeugabstellplätze zur Verfügung stehen.

Speerstrasse: Ein beidseitiger Radstreifen mit Kernfahrbahn wäre möglich, sofern auf die Parkplätze zwischen Hallenbad und Rotweg verzichtet würde. Dies erachtet der Stadtrat jedoch nicht als opportun.

Steinacherstrasse: Auch diese Strasse wäre mit 7.0 Metern genügend breit, um beidseitig einen Radstreifen zu markieren. Zusammen mit der Polizei und dem Busbetreiber wird geprüft, welche Nachteile für die übrigen Verkehrsteilnehmer diese Massnahme zur Folge hätte. Denn diese Markierung müsste – um den Radfahrenden tatsächlich zu schützen – auch bei den Fussgängerschutzinseln durchgezogen werden.

B) Velogegeverkehr

Bei den folgenden Einbahnstrassen wird der Stadtrat die Machbarkeit des Velogegeverkehrs prüfen und bei einem positiven Befund realisieren:

- Florhofstrasse (Abschnitt Kreuzstrasse bis Floraweg)
- Floraweg (Abschnitte Florhofstrasse bis Poststrasse und Poststrasse bis Seestrasse)
- Poststrasse
- Engelstrasse
- Stegstrasse (Abschnitt Grünaustrasse bis Kreuzstrasse)
- Fabrikstrasse (Durchfahrt in beide Richtungen für Velos erlauben)

Glärnischstrasse: Die vordere Glärnischstrasse kann aufgrund des zu schmalen Strassenquerschnittes (aufgrund Trottoir und durchgehende Längsparkierung) nicht für den Velogegeverkehr geöffnet werden.

Florhofstrasse: Die Florhofstrasse kann im Abschnitt zwischen Floraweg und Zugerstrasse für den Velogegeverkehr nicht geöffnet werden, da die Einmündung in die Zugerstrasse ohne Kreisel nicht gelöst werden kann.

Resümee

Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Zukunft in der kombinierten Mobilität liegt, wobei der Langsamverkehr ein wichtiger Bestandteil davon ist. In diesem Sinne versteht der Stadtrat auch seine Aktivitäten zur Förderung des Veloverkehrs.

Antrag auf Abschreibung des Postulats

Gestützt auf diesen Bericht wird dem Gemeinderat beantragt, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

2. Mai 2011

kba/ast/mim

Stadtrat Wädenswil

Philipp Kutter, Stadtpräsident

Heinz Kundert, Stadtschreiber