Beschluss Stadtrat

Sitzung vom 12. Mai 2020

113
36.06 Strassenverkehr, Lernfahrausweis

Postulat der Fraktion der Grünen, überwiesen am 17. Juni 2019, betreffend Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs in Wädenswil, Bericht zum Postulat

Wortlaut des Postulats

Der Stadtrat wird gebeten darzulegen, mit welchen Massnahmen die Sicherheit und der Komfort des Fussgänger- und Veloverkehrs auf den kommunalen Strassen weiter verbessert werden kann, entsprechend dem stadträtlichen Legislaturschwerpunkt „Das Angebot für den Langsamverkehr ist ausgebaut".

Dazu soll das Bauamt einen Massnahmenkatalog erstellen mit Priorisierungen, welche konkreten Schritte zu entsprechenden Verbesserungen umgesetzt werden können. Anzustreben sind Massnahmen für alle Ortsteile von Wädenswil.

Begründung:
Der Stadtrat hat in seinen Legislaturzielen festgehalten, dass das Angebot für den Langsamverkehr zwischen 2018 und 2022 ausgebaut werden soll. Damit die Bevölkerung von Wädenswil nicht weitere Jahre auf die Umsetzung der Massnahmen warten muss, sollen rasch umsetzbare Massnahmen priorisiert angegangen werden. Gleichzeitig sollen die Erfahrungen aus den umgesetzten Massnahmen genutzt werden, Grundlagen für die Beurteilung von weitergehenden und längerfristig umzusetzenden Massnahmen zur Verfügung zu stellen.

Als mögliche Massnahmen zur raschen Umsetzung sehen wir insbesondere:
- die weitere Öffnung von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr (z.B. Florhofstrasse, Floraweg, Poststrasse, Grünaustrasse, Glärnischstrasse)
- Erweiterung der Begegnungszone um das Kerngebiet in Wädenswil und Anschluss an die umliegenden 30er-Zonen inkl. Reduktion Fahrgeschwindigkeit (z.B. Kreuzstrasse)
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr u.a. an der Etzelstrasse

Bericht des Stadtrats

Der Stadtrat hat in den Jahren 2015-2017 die kommunale Richtplanung für das damalige Stadtgebiet von Wädenswil erarbeitet. Die Richtplanung ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches auch im Hinblick auf den Langsamverkehr sowohl Ziele als auch Massnahmen beinhaltet. Der Stadtrat hat basierend auf dem kommunalen Richtplan in seinen Legislaturschwerpunkten 2018-2022 festgehalten, das Angebot für den Langsamverkehr auszubauen.

Die kommunale Richtplanung 2018 beinhaltet Ziele und Massnahmen zum Langsamverkehr, sie ist Grundlage und Auftrag für eine separate Fuss- und Velonetzplanung

2018 hat der Gemeinderat die kommunale Richtplanung für das damalige Stadtgebiet von Wädenswil genehmigt, sie ist zwischenzeitlich rechtskräftig. Im Kapitel 6.4 werden die groben Ziele und Massnahmen aufgelistet, mit welchen der Langsamverkehr, Fussgänger- und Veloverkehr weiter verbessert werden soll.

Das Fuss- und Wanderwegnetz ist in Wädenswil grösstenteils erstellt. Einige Verbindungen fehlen im kommunalen Fusswegnetz. Diese Verbindungslücken sind zu schliessen, damit ein durchgängiges, attraktives und sicheres Fusswegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr gewährleistet ist. Die Radrouten dienen ebenfalls dem Alltags- und Freizeitverkehr. Das Netz weist noch einige Lücken auf, besonders im südlichen und südwestlichen Stadtgebiet. Die Schliessung der meisten dieser Radverbindungslücken ist auf regionaler Ebene geplant. Es ist ein durchgängiges und möglichst direktes Veloverkehrsnetz zu gewährleisten. Auf kommunaler Stufe sind netzergänzende Radrouten vorzusehen. Für Radrouten auf vielbefahrenen Strassen, welche eine starke Steigung aufweisen, sind alternative Routen auf verkehrsärmeren Wegen und Strassen zu definieren.

Das Siedlungsgebiet von Wädenswil erstreckt sich über eine beachtliche Höhendifferenz. Die oberen Hanglagen sind besonders für den Fussverkehr nicht einfach erreichbar. Der Richtplan sieht deshalb längerfristig die Erstellung von vertikalen Verbindungen im Ortsteil Au, im Gebiet Speerstrasse und bei den Quartieren Hangenmoos sowie Hochschule vor. Dadurch soll die Verbindung zum Zentrum und zu den Bahnhöfen verbessert und der Fussverkehr aufzuwerten werden.

Die kommunalen Fuss- und Radrouten sind gemäss den Einträgen im Richtplan umzusetzen. Dabei ist gemäss Richtplan eine separate Fuss- und Velonetzplanung zu erarbeiten. Die Planung soll Massnahmen zu Planungshorizont, Priorisierung und Ausbaustandard zu den einzelnen Fuss- und Veloverbindungen enthalten. Dies entspricht dem von den Postulanten geforderten Massnahmenkatalog mit Priorisierungen, welche konkreten Schritte zu entsprechenden Verbesserungen umgesetzt werden können. Die gesamte Fuss- und Velonetzplanung wird seitens Stadt aufgrund der vorhandenen Ressourcen erst nach der Gesamtrevision der Nutzungsplanung in Angriff genommen werden können. Einzelne Massnahmen wurden und werden jedoch bereits früher im Rahmen von baulichen Massnahmen im Werterhaltungsprogramm des Strassennetzes getätigt, beispielsweise das durchgehende Trottoir an der Unteren Bergstrasse.

Auch im kommunalen Richtplan von Schönenberg von 2018 sind in Kapitel 6.5 Aussagen zum Langsamverkehr enthalten, dabei wurde als Hauptziel festgehalten, den Durchgangsverkehr auf den Staatsstrassen im Kerngebiet zu verlangsamen und die Knoten sicher und übersichtlich auszugestalten. Die Stadt Wädenswil steht diesbezüglich mit dem kantonalen Amt für Verkehr und dem Tiefbauamt in engem Kontakt, welches dazu eine Studie in Auftrag gegeben hat sowie die Prüfung eines Gehweges entlang der Chneusstrasse plant. Der Kanton Zürich schlägt weiter punktuell Tempo 30 auch auf Kantonsstrassen vor, um Dörfer zu entlasten, die unter viel Verkehr und Lärm leiden, denn nicht überall ist eine Umfahrung möglich. Der entsprechende kantonale Grundsatzentscheid hätte eigentlich in diesem Jahr

gefällt werden sollen. Aufgrund des Coronavirus könnte es aber zu Verzögerungen kommen.

Seit 2018 umgesetzte Massnahmen zu Langsamverkehr, Fuss- und Velonetz

Die Stadt Wädenswil hat 2018 eine Schwachstellenanalyse für das damalige Stadtgebiet erstellen lassen, mit dem Fokus auf die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velo). Dabei wurde das bestehende Netz analysiert, insbesondere die neuralgischen Punkte sowie die Umgebung von Schulhäusern, Fussgänger- und Velostreifen sowie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und deren Zugänglichkeit. Aus der Analyse ableitend wurden Lösungsvorschläge zu den ermittelten Defiziten erarbeitet und Kosten in den Finanz- und Entwicklungsplan (FEP) aufgenommen. Bei den Planenden ergaben sich auch positive Erkenntnisse, wie zum Beispiel, dass das Terrassensystem gut funktioniert, ein dichtes, durchlässiges Wegenetz mit abwechslungsreichen vertikalen Verbindungselementen besteht und Wädenswil über attraktive Fussgängerzonen verfügt.

Punktuell wurden seither bereits folgende Massnahmen umgesetzt:
- Neuer Fussgängerübergang Speerstrasse (Höhe Rötibodenholzstrasse) inkl. neuer Beleuchtung mittels Kandelaber
- Verbesserung Fussgängerübergang Etzelstrasse (Höhe Kindergarten Meierhofrain): Zusätzliche Beleuchtung mittels Kandelaber
- Geschwindigkeitsreduktion auf der Kantonsstrasse im Bereich Feld für verbesserte Fussgängerquerung
- Neues Geländer (entspricht neu den SUVA-Anforderungen auch an Velos) und Beleuchtung der Gulmenbachtobelbrücke da Kindergarten resp. Schulhausweg
- Konsequentes Durchsetzen der Sichtweiten im Bereich von privaten Zufahrten im Rahmen der Baugesuche

Das Tiefbauamt Kanton Zürich realisiert zurzeit die Verlegung der Haltestelle Post in den Zentrumsbereich von Schönenberg. Die Kantonsstrassen Wädenswiler-/ Hüttener- und Hirzelstrasse führen mitten durch Schönenberg und teilen den Ortsteil in drei Teile. Um der Zerschneidung durch die Kantonsstrassen entgegen zu wirken, machen entsprechende Fussgängerquerungen Sinn. Die Fussgängerübergänge „Rössli“, „Hirzelstrasse“ und „Turnhalle“ werden vor allem von Schulkindern frequentiert. Der Fussgängerübergang „Volg“ ist als Schulweg nicht notwendig, jedoch ist eine Querung an dieser Lage wünschenswert, weil an dieser Stelle eine Einkaufsmöglichkeit besteht und die nächsten Fussgängerübergänge ca. 80 m respektive ca. 160 m weit entfernt liegen. Aus diesen Gründen sind alle Fussgängerübergänge berechtigt und werden im Zuge der neuen Bushaltestelle oder später mit der Sanierung der Wädenswilerstrasse realisiert.

Gemäss dem Richtplan Schönenberg sind zudem die Schulwege prioritär zu behandeln. Die ehemalige Gemeinde Schönenberg hat deshalb 2018 die Verkehrssicherheit im Sonnenrainquartier auf Gefahrenstellen und mögliche Massnahmen analysieren lassen. Die Sonnenrain-Strasse erschliesst das am Hang gelegene Quartier und die Schulanlagen von Schönenberg. Auf der Sonnenrain-Strasse sind diverse verkehrssicherheitsrelevante Mängel vorhanden. Für die Verbesserung dieser Mängel sind geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen notwendig. Die Geometrie der Fahrbahn ist anzupassen (teilweise geringere Breite und kleinere Abbiegeradien) und bei den Einmündungen sind Rechtsvortritte zu markieren.

Gleichzeitig ist die Fussgängerführung mit Querungshilfen zu verbessern. Als ergänzende Massnahme wird eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit (Tempo-30-Zone) aufgrund des Schutzbedürfnisses vieler Fussgänger im Perimeter (Schüler, Wanderer, ältere Personen) geprüft. Nach dem geplanten Grundsatzentscheid im ersten Halbjahr 2020 durch den Stadtrat zu Tempo-30 im Ortsteil Schönenberg kann die Sanierung der Sonnenrain-Strasse entsprechend geplant und in Angriff genommen werden. Die Ausführung ist für 2021 geplant.

Massnahmen zur raschen Umsetzung gemäss Postulat

Die Postulanten sehen folgende mögliche Massnahmen zur raschen Umsetzung:
- die weitere Öffnung von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr (z.B. Florhofstrasse, Floraweg, Poststrasse, Grünaustrasse, Glärnischstrasse)
- Erweiterung der Begegnungszone um das Kerngebiet in Wädenswil und Anschluss an die umliegenden 30er-Zonen inkl. Reduktion Fahrgeschwindigkeit (z.B. Kreuzstrasse)
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr u.a. an der Etzelstrasse

Öffnung von Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr

Diese Vorschläge sind für den Stadtrat grundsätzlich denkbar, müssen jedoch im Gesamtzusammenhang überprüft werden. Zu den vorgeschlagenen Massnahmen wurde eine erste Stellungnahme bei der Polizei eingeholt. Die Stadtpolizei sowie die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei (VTA) stehen diesen Vorhaben eher kritisch/ablehnend gegenüber.

Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) steht genügend Platz für Begegnungen von PW und Fahrräder zur Verfügung, wenn die Fahrbahn mindestens 3,5 m breit ist, wobei sich die erforderliche Breite nach dem massgebenden Begegnungsfall nach Norm richtet. Bei breiteren Strassen (≥ 4,5 m) ist ein Radstreifen von 1,5 m Breite zu markieren. Fussgänger sind im Fall einer Öffnung der Einbahnstrassen in Gegenrichtung häufiger in kritische Situationen verwickelt. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass sie bei der Querung der Strasse keine Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung erwarten. Die bfu hält als Fazit jedoch fest, dass durch die Öffnung von Einbahnstrassen positive Effekte für den Radverkehr zu erwarten sind, die nicht zwangsläufig negative Folgen für die Verkehrssicherheit haben müssen. Über die Markierung und Signalisation entscheidet die VTA. Die Vorschläge der Postulanten sowie weitere Öffnungen von Einbahnstrassen müssen in der noch zu erarbeitenden Fuss- und Velonetzplanung geprüft werden.

Erweiterung der Begegnungszone um das Kerngebiet in Wädenswil und Anschluss an die umliegenden 30er-Zonen inkl. Reduktion Fahrgeschwindigkeit (z.B. Kreuzstrasse)

Die eidgenössische Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen regelt die Einzelheiten bei der Anordnung solcher Zonen. Gemäss Art. 3 muss vor der Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone ein Gutachten erstellt werden. Das Gutachten ist der Hauptteil für die Umsetzung solcher Zonen. Es beschreibt die Ziele, macht Angaben zu bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefiziten sowie zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (inkl. Messungen). Der Bedarf an Massnahmen definiert sich durch die aktuell gefahrene Geschwindigkeit. In einem Massnahmenplan werden die geplanten baulichen und betrieblichen Instrumente für die jeweilige Zone umschrieben. Die Verkehrsteilneh-

menden sollen anhand der Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungselemente erkennen, welche Höchstgeschwindigkeit gilt. Der Massnahmenplan stellt sicher, dass die gewählten Elemente dem jeweiligen Regime entsprechen. Die kantonale Bewilligungsbehörde schätzt danach ab, ob diese genügend und effektiv sind. Die angeordneten Massnahmen sind auf die jeweilige Situation abgestimmt.

Grundsätzlich ist eine Erweiterung der Begegnungszone oder Ausweitung der Tempo-30 Zonen im Zentrum (ohne Sammelstrassen) für den Stadtrat denkbar. Die Strategie des Stadtrats in Bezug auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist seit Jahren dieselbe: Der Anstoss für Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen für bestimmte Gebiete oder Strassen soll von den Anwohnern und Betroffenen kommen. Diese Strategie hat sich ausgezeichnet bewährt, konnten doch in den vergangenen Jahren viele Tempo-30-Zonen realisiert werden ohne dass – von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen – Rechtsmittel bemüht werden mussten. Die letzte neue rechtskräftige Tempo-30-Zone "Appital" wurde im Mai 2017 in Betrieb genommen. Aktuell wird aufgrund einer Petition von Anwohnern mittels Gutachten die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone am Oberortweg (inkl. Apfelmatte) geprüft und die nötigen baulichen Massnahmen inkl. Kosten ermittelt.

Auch in Schönenberg ist die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren ein Anliegen der Bevölkerung. Bevor mit der Umsetzung von einzelnen Tempo-30-Zonen begonnen wird, ist ein ganzheitliches Konzept für den ganzen Ortsteil Schönenberg in Auftrag gegeben worden. Dieses soll aufzeigen, welche Strassen sich für eine verkehrsberuhigte Zone eignen und welche Massnahmen notwendig wären. Mit dem Konzept werden die Möglichkeiten von Tempo-30-Zonen geprüft und eine umsetzbare Zoneneinteilung erstellt. Der Entwurf der verkehrstechnischen Studie Konzept Tempo-30 Schönenberg liegt seit Kurzem vor. Basierend auf diesem Konzept wäre die Einführung von Tempo-30-Zonen im Ortsteil Schönenberg in den meisten Quartieren sinnvoll und machbar.

In Hütten soll mittelfristig ebenfalls Tempo-30 mittels einem ganzheitlichen Konzept geprüft werden. Aufgrund der relativ kleinen zusammenhängenden Gebiete mit Potenzial und der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit ist diese verkehrstechnische Studie aber zurzeit nicht prioritär.

Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr u.a. an der Etzelstrasse

Die Verkehrssicherheit ist nach Ansicht des Stadtrats für den Langsamverkehr im Rahmen der aktuellen Budgets wo möglich weiter zu optimieren. Die Durchfahrtsachsen wie Hauptstrassen, Verbindungsstrassen und Sammelstrassen sind jedoch bewusst nicht in den Tempo-30 resp. Begegnungszonen eingeschlossen. Diese sind verkehrsorientiert und nicht siedlungsorientiert, d.h. primär für den Verkehr bestimmt. Ziel dieser Massnahme ist es, die Durchfahrtsachsen zu priorisieren, so dass kein Umgehungs- resp. Schleichverkehr in den Quartieren stattfindet. Sowohl die Kreuz- als auch die Etzelstrasse sind im Richtplan als Sammelstrassen definiert.

Die Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr ist dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen und wird von der Abteilung Planen und Bauen im Rahmen des budgetierten Werterhal-

tungsprogramms Strassen berücksichtigt. So wurde wie bereits oben erwähnt der bestehende Fussgängerübergang an der Etzelstrasse (Höhe Kindergarten Meierhofrain) verbessert und eine zusätzliche Beleuchtung mittels neuem Kandelaber erstellt.

Antrag auf Abschreibung des Postulats

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

Der Stadtrat, auf Antrag der Abteilung Planen und Bauen, beschliesst:

1. Der Bericht zum Postulat der Fraktion der Grünen vom 21. Mai 2019, überwiesen am 17. Juni 2019, betreffend Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs in Wädenswil, wird genehmigt.

2. Mitteilung an:
   - Mitglieder des Stadtrats und des Gemeinderats
   - Abteilung Planen und Bauen

Esther Ramirez
Stadtschreiberin

Versand: 19. Mai 2020
era