

**2022/145 6.04.03.01 Strassen, Wege, Plätze  
Tempo-30-Zone Schönenwerdstrasse, Projektgenehmigung und Verabschiedung zur öffentlichen Auflage**

### Beschluss Stadtrat

1. Der Einführung einer Tempo-30-Zone Schönenwerdstrasse wird zugestimmt.
2. Das Auflageprojekt für die Einführung der Tempo-30-Zone Schönenwerdstrasse wird genehmigt und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet.
3. Die Abteilung Tiefbau wird angewiesen, die Planaufgabe nach § 16 des Strassengesetzes zu veranlassen.
4. Der Geschäftsbereich Präsidiales + Entwicklung wird beauftragt, zusammen mit der Abteilung Tiefbau eine Medienmitteilung vorzubereiten und die Öffentlichkeit über diesen Beschluss zu informieren.
5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
  - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
6. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
  - Gossweiler Ingenieure AG, Bahnhofstrasse 73, 8620 Wetzikon
7. Mitteilung durch Sekretariat an:
  - Ressortvorsteher Tiefbau + Energie
  - Geschäftsbereich Bau und Infrastruktur
  - Abteilung Sicherheit
  - Abteilung Tiefbau
  - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
  - Projektleiterin Tiefbau
  - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

### Ausgangslage

Die Schönenwerdstrasse wurde 2011/2012 saniert und siedlungsorientiert umgestaltet. Der damaligen Strassensanierung gingen verschiedene Projekte voraus. Im Jahr 2008 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) mit dem Ziel ausgearbeitet, den Verkehr an der Schönenwerdstrasse zu beruhigen und dadurch die Verkehrssicherheit – insbesondere auch für den Schülerverkehr – zu erhöhen. 2010 wurde im Rahmen der Untersuchungen zu "Tempo-30-Zonen südlich der Eisenbahn" auch die Einführung einer Tempo-30-Zone an der Schönenwerdstrasse geprüft. Aufgrund der damals noch sehr hohen Geschwindigkeiten, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge überschritten wurde ( $V_{85}$ -Wert über 70 km/h bei signalisierten 50 km/h), war eine Tempo-30-Zone undenkbar und wurde daher nicht weiterverfolgt. Auf Basis des BGK von 2008 wurde später ein Bauprojekt ausgearbeitet, welches 2011/2012 umgesetzt wurde.

Bei der Sanierung der Schönenwerdstrasse vor rund 10 Jahren wurde im speziellen darauf geachtet, dass die Strasse dem Ortskern entsprechend gestaltet wird. Die Pflasterungen und die Granit-Poller nehmen Rücksicht auf die Ansprüche an die Kernzone und auf die nahe an der Strasse stehenden Gebäude. Die Materialien wurden ortsspezifisch ausgewählt und sorgen auch heute noch für eine angemessene Strassenraumgestaltung. Mit der Umgestaltung des Strassenraumes konnte die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge grundsätzlich reduziert werden. Die Verkehrsbelastung nimmt hingegen seit einiger Zeit zu. Zudem wurde zwischenzeitlich erkannt, dass sich häufiger Unfälle ereigneten (18 Unfälle in fünf Jahren).

Auch aus dem Parlament und der Bevölkerung kamen verschiedentlich Rückmeldungen zur Schönenwerdstrasse. Der Stadtrat hat 2020 im Rahmen der Beantwortung einer Schriftlichen Anfrage aus dem Parlament (Stadtratsbeschluss 2020/248, Schriftliche Anfrage "Schönenwerdstrasse – wie weiter?", Beantwortung (Parlamentsgeschäft 20.01.08)) darauf hingewiesen, dass die Schönenwerdstrasse gesamtheitlich überprüft und unter Berücksichtigung der komplexen Problemstellung ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet werden soll. Aufgrund dieser 360°-Analyse werde der Stadtrat entscheiden, ob und wenn ja welche Massnahmen umgesetzt werden sollen und können.

Im Herbst 2021 wurde eine Petition eingereicht, worin auf heikle und gefährliche Situationen an der Schönenwerdstrasse hingewiesen wurde. Die Petition forderte ein Fahrverbot mit dem Zusatz "Zubringerdienst gestattet", sodass die Schönenwerdstrasse nur noch für Anwohner und Zubringer befahrbar wäre. Der Stadtrat kam in seiner Stellungnahme (Stadtratsbeschluss 2022/76, Petition "Schönenwerdstrasse Wetzikon, Zubringerdienst gestattet", Beantwortung) zum Schluss, dass an der Schönenwerdstrasse keine Missstände bestehen, welche die Einführung eines Fahrverbots mit dem Zusatz "Zubringerdienst gestattet" rechtfertigen, weshalb das Anliegen nicht unterstützt wurde.

Wie vom Stadtrat in Aussicht gestellt, wurde die Schönenwerdstrasse auf ihre verkehrssicherheitstechnischen Defizite hin untersucht und mögliche Massnahmen in einem Konzeptbericht festgehalten. Auf Basis dieser Grundlage hat der Stadtrat entschieden, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Tempo-30-Zone zu prüfen und einzuführen.

## **Überprüfung Schönenwerdstrasse (360°-Analyse)**

### *Grundlagen und Situationsanalyse*

Im kommunalen Richtplan (Verkehrsplan) der Stadt Wetzikon ist die Schönenwerdstrasse zwischen Bertschikerstrasse und der Liegenschaft Schönenwerdstrasse Nr. 109 als Quartiersammelstrasse (nutzungsorientiert) klassiert und ist mit einer bestehenden linearen Verkehrsberuhigung überlagert. Der restliche Strassenabschnitt bis zur Gstalterstrasse ist als Hauptsammelstrasse (verkehrsorientiert) eingetragen. Gemäss dem kommunalen Richtplan (Verkehrsplan) besteht strassenbegleitend zudem eine kommunale Fusswegverbindung. An der Schönenwerdstrasse 21 befindet sich ein Schulhaus der Primarstufe. Die Strasse ist ein Schulweg für die Kinder des Schulhauses Robank, welches sich an der Schönenwerdstrasse 21 befindet, sowie für die Jugendlichen vom Sack (Seegräben) nach Wetzikon. Die Schulkinder laufen zu Fuss oder fahren mit dem Velo entlang der Schönenwerdstrasse.

Heute ist ein einseitiger Fussgängerbereich vorhanden. Während die Breite variiert, ist der Fussgängerbereich auf der ganzen Länge befahrbar. Einzige ab Haus Nr. 109 bis zur Gstalterstrasse ist das Trottoir mit einem Randstein höhenmässig von der Fahrbahn abgesetzt. Die Fahrbahn der Schönenwerdstrasse weist grundsätzlich eine Breite von 5 m auf, im mittleren Abschnitt (zwischen Robankstrasse und der Liegenschaft Schönenwerdstrasse 84) sind es nur 4.50 m. Hier grenzt eine Rinne mit in regelmässigen Abständen angeordneten Pollern an die Fahrbahn. Das Kreuzen zweier Autos ist auf Höhe der Poller

nur mit geringer Geschwindigkeit (ca. 20 km/h) möglich. An der Schönenwerdstrasse gibt es bereits heute fünf Engstellen, wo die Durchfahrtsbreite 4 m beträgt. Hier ist für Fahrzeuglenkende nur schwierig abschätzbar, ob das Kreuzen in diesem Bereich möglich ist. Teilweise ist zudem nicht klar ersichtlich, welche Fahrtrichtung Vortritt hat. In diesen Engstellen ereigneten sich mehrere polizeilich registrierte Unfälle (Streifkollisionen).



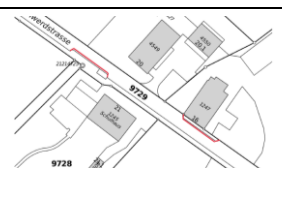

Da die Strasse kurvig ist und sich Gebäude nahe an der Strasse befinden, sind entgegenkommende Fahrzeuge zum Teil erst spät erkennbar. Dies führt teilweise zu abrupten Ausweichmanövern auf das Trottoir, was wiederum die Fussgänger und Fussgängerinnen gefährden könnte, welche streckenweise keinen gesicherten Raum vorfinden. Die bestehenden Poller im Mittelabschnitt verhindern, dass auf der gesamten Strecke auf dem Trottoir gefahren wird. Sie werden bei Unfällen jedoch gelegentlich in die Mitleidenschaft gezogen (Kollision mit Poller).





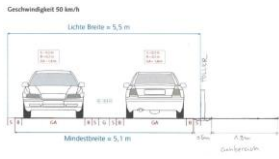



Im Zeitraum vom 1. November 2015 bis zum 31. Oktober 2020 (fünf Jahre) wurden auf der Schönenwerdstrasse total 18 Unfälle polizeilich registriert. 13 davon ereigneten sich im Mittelabschnitt zwischen der Robankstrasse und der Liegenschaft Schönenwerdstrasse Nr. 84. Auffallend ist eine Häufung der Unfälle bei den Liegenschaften Nr. 43 und 48. Hier kollidierten Fahrzeuge in fünf Fällen bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit einem Poller und es geschahen drei Kollisionen im Bereich der Engstelle auf Höhe Haus-Nr. 42, weil zwei Fahrzeuge aus entgegengesetzter Richtung gleichzeitig in die Engstelle fuhren.

Die Verkehrsbelastung an der Schönenwerdstrasse nimmt seit einiger Zeit zu. Die jährlich durchgeführten Verkehrserhebungen zeigen jedoch, dass die Verkehrsbelastung stark von äusseren Einflüssen wie Baustellen (z. B. an der Zürcherstrasse) und den Veränderungen aufgrund des Coronavirus (Homeoffice, vermehrte Nutzung von Auto statt ÖV) abhängig ist. Mit einer durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung von 2'020 Fahrzeugen gilt die nutzungsorientierte Quartiersammelstrasse im Gesamtblick als gering belastet. Auch die Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde ist mit 220 Fahrzeugen als gering einzustufen (gemäss VSS-Norm 40 044 beträgt die Belastbarkeit bis zu 500 Fahrzeuge/h).

### Massnahmenfächer

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Analyse wurden verschiedene mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation ausgeleuchtet. Dadurch entstand ein grosser Massnahmenfächer mit verschiedenen Lösungsansätzen:

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <p><b>Massnahme 1</b><br/>Markierung<br/>Fussgängerstreifen</p>   |  | <p><b>Massnahme 2a</b><br/>Verbesserung der<br/>Situation bei Eng-<br/>stellen mit Signalisation</p>                     |  |
| <p><b>Massnahme 2b</b><br/>Verbesserung der<br/>Situation bei Eng-<br/>stellen mit deutlicher<br/>Verengung (baulich)</p> |  | <p><b>Massnahme 2c</b><br/>Verbesserung der<br/>Situation bei Eng-<br/>stellen mit seitlichen<br/>Farbbändern (FGSO)</p> |  |

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <b>Massnahme 3</b><br>Tempo 40  |   | <b>Massnahme 4</b><br>Tempo 30  |   |
| <b>Massnahme 5</b><br>Bauliche Sperrung<br>(Sackgasse)                          |   | <b>Massnahme 6</b><br>Bauliche Sicherung<br>Fussgängerbereich                                       |   |
| <b>Massnahme 7a</b><br>Veränderung im Querschnitt durch Aufweitung der Fahrbahn |   | <b>Massnahme 7b</b><br>Veränderung im Querschnitt mit seitlichen Einengungen und Kreuzungsbereichen |   |
| <b>Massnahme 8</b><br>Weitere<br>Vertikalversätze                               |  | <b>Massnahme 9</b><br>Markierung<br>Rechtsvortritt  |  |
| <b>Massnahme 10</b><br>Keine Massnahme  |  |   |  |

Die verschiedenen Lösungsansätze konnten mit den zuständigen Stadträten des Ressorts Bevölkerung + Sport sowie des Ressorts Tiefbau + Energie, Vertretern der Abteilungen Tiefbau und Sicherheit sowie Vertretern der Stadtpolizei und der Kantonspolizei diskutiert werden. Mögliche Varianten wurden auf Akzeptanz und Bewilligungsfähigkeit hin beraten. Die verschiedenen Lösungsansätze und die Ergebnisse aus dem Beratungsprozess wurden Mitte 2021 dem Stadtrat präsentiert. Im Rahmen dieser Meinungsbildung hat der Stadtrat die Abteilung Tiefbau zur Weiterverfolgung und detaillierteren Ausarbeitung mehrerer Massnahmen angewiesen:

- Markierung Fussgängerstreifen (Massnahme 1)  
Markierung eines Fussgängerstreifens auf Höhe Haus Nr. 43
- Verbesserung der Situation bei Engstellen mit deutlicher, baulicher Verengung (Massnahme 2b)  
Reduktion der Durchfahrtsbreite in bestehenden Engstellen von 4 m auf 3.60 m
- Verbesserung der Situation bei Engstellen mit seitlichen Farbbändern (Massnahme 2c)  
Optische Einengung mit seitlichen Farbbändern (FGSO) im Bereich der bestehenden Engstellen
- Tempo 30 (Massnahme 4)  
Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Tempo-30-Zone)

Von den gewählten Lösungsansätzen stellt die Einführung einer Tempo-30-Zone die Hauptmassnahme dar. Mit Einführung von Tempo 30 kann die Verkehrssicherheit erhöht werden, ohne dass die Strassenquerschnitte kostenintensiv angepasst werden müssen. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone ist gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 32 ein verkehrstechnisches Gutachten zu erstellen. Die weiteren gewählten Lösungsansätze können direkt im Rahmen dieses Gutachtens untersucht werden.

## **Verkehrstechnisches Gutachten zur Einführung einer Tempo-30-Zone**

Das verkehrstechnische Gutachten hält fest:

- Die Schönenwerdstrasse und die einmündenden Strassen erfüllen die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung (Art. 22a). Aufgrund der nahe an der Strasse stehenden Gebäude ist die Sicht teilweise stark eingeschränkt. Im Gebiet gibt es viele Wohnhäuser, weshalb insbesondere der Schutz der älteren Mitmenschen sowie der Kinder, welche die Strassen im Perimeter als Schulweg nutzen und/oder sich dort aufhalten, mittels geringerer Geschwindigkeit und rücksichtsvollem Fahrverhalten sämtlicher Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden soll.
- Die Einführung einer Tempo-30-Zone stellt eine zweckmässige Lösung dar, um die Verkehrssicherheit im Betrachtungsperimeter zu erhöhen. Eine Temporeduktion kann die bestehenden Sicherheitsdefizite ausbessern, denn durch die Reduktion der Geschwindigkeit werden der benötigte Platz für das Kreuzen und der Anhalteweg reduziert, wodurch das Ausweichen von Fahrzeugen auf das Trottoir vermieden werden kann. Zudem wurde die Strasse bereits siedlungsorientiert umgestaltet und es gibt schon Verkehrsberuhigungselemente im Strassenraum.
- Mit der Herabsetzung der maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und zusätzlichen baulichen Massnahmen, welche aufgrund der bereits siedlungsorientierten Strassengestaltung mit einem vertretbaren Aufwand umsetzbar sind, können die Anzahl Unfälle reduziert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Die Einführung einer Tempo-30-Zone ist somit verhältnismässig. Andere bauliche Massnahmen wie das Erhöhen oder Verbreitern des Trottoirs, um dem besonderen Schutzbedürfnis von Kindern und älteren Menschen gerecht zu werden, sind hingegen nicht verhältnismässig. Dazu müsste zusätzlich Land erworben werden, was aufgrund des angestrebten nachhaltigen Umgangs mit dem Boden nicht sinnvoll ist und aufgrund der teilweise beengten Platzverhältnisse neue Probleme schafft.
- Die Tempo-30-Zone soll alle Liegenschaften an der Schönenwerdstrasse umfassen, welche innerhalb des Siedlungsgebietes liegen. Es soll von der Einmündung Bertschickerstrasse bis nach der Liegenschaft Schönenwerdstrasse Nr. 109 Tempo 30 signalisiert werden. In die Zone integriert wird auch die Linggenbergstrasse (bis zur Chaussierung der Strasse). Die Robankstrasse wird nur im oberen Teil in die Zone integriert, weil der restliche Teil ausserhalb der Siedlung liegt.

### **Massnahmen für die Tempo-30-Zone**

#### *Grundsatz*

Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone müssen deutlich erkennbar sein. Für die Einführung einer Tempo-30-Zone sind verschiedene Massnahmen – wie Signalisationen, Markierungen, und bauliche Massnahmen – notwendig. Ob es bauliche Massnahmen benötigt, hängt vom Wert " $V_{85}$ " ab. Dieser Wert bezeichnet die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Sie zeichnet damit das vorherrschende Geschwindigkeitsniveau auf.

Gemäss Praxis der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsinstanz) sind für eine Tempo-30-Zone bei einem  $V_{85}$ -Wert von über 40 km/h zwingend bauliche Massnahmen notwendig, um die Einhaltung des Geschwindigkeitsregimes Tempo 30 einzuhalten. Bei einem  $V_{85}$ -Wert von unter 40 km/h genügen in der Regel markierungstechnische Massnahmen, wie zum Beispiel Bodenmarkierungen '30'.

An der Schönenwerdstrasse wurden verschiedene Verkehrsmessungen durchgeführt. Alle  $V_{85}$ -Werte liegen über 40 km/h, weshalb neben sonstigen Massnahmen auch zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig sind.

|                            | <b>Jahr</b> | <b><math>V_{85}</math></b> |
|----------------------------|-------------|----------------------------|
| Schönenwerdstrasse Nr. 26  | 2020        | 44 km/h                    |
| Schönenwerdstrasse Nr. 68  | 2021        | 46 km/h                    |
| Schönenwerdstrasse Nr. 109 | 2021        | 50 km/h                    |

Die realisierten Massnahmen zur Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h müssen nach einem Jahr mittels Kontrollmessungen der Kantonpolizei Zürich auf ihre Wirkung überprüft werden. Der  $V_{85}$ -Wert darf maximal 38 km/h betragen, ansonsten sind zusätzliche Massnahmen notwendig. Die allenfalls erforderlichen zusätzlichen Massnahmen sind im Gutachten und im dazugehörigen Massnahmenplan bereits als Massnahmen 2. Priorität berücksichtigt.

#### *Signalisationen und Markierungen*

- Signalisation Tempo-30-Zone: Eingangstore Tempo 30 an der Schönenwerdstrasse ab Bertschikerstrasse und auf Höhe Haus-Nr. 109, Signalisationen Tempo 30 an der Linggenberg- und Robankstrasse
- Besondere Markierungen: "Zone 30" und "30" als Erinnerungsmarkierung für die Verkehrsteilnehmer
- Markierung Rechtsvortritt: Im Knoten Robankstrasse und Linggenbergstrasse
- Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO): Einfärbung der Strasse in der Einengung auf Höhe Haus-Nr. 42

Die Weiterverfolgung der verschiedenen Lösungsansätze hat gezeigt, dass keine seitlichen Farbbänder in den Einengungen angebracht werden müssen, weil die bestehenden Einengungen zusätzlich baulich verengt werden. Die zusätzliche bauliche Einengung macht das Markieren seitlicher Farbbänder überflüssig.

Im Rahmen des verkehrstechnischen Gutachtens wurde geprüft, ob auf Höhe von Haus-Nr. 43 ein Fussgängerstreifen markiert werden kann. Im Grundsatz ist die Anordnung von Fussgängerstreifen innerhalb einer Tempo-30-Zone jedoch unzulässig. Als Ausnahme dürfen Fussgängerstreifen aber angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Nach Rücksprache mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsinstanz) wurde jedoch klar, dass das Markieren eines Fussgängerstreifens an dieser Stelle nicht bewilligungsfähig ist, weil die Querungsstelle zu weit weg vom Schulhaus ist. Da alle Fussgänger an dieser Stelle die Strasse queren müssen, weil auf beiden Strassenseiten das Trottoir hier endet, soll dieser Bereich dennoch speziell hervorgehoben werden. Mittels einer Einfärbung der Strassenoberfläche wird die Querungsstelle für die Fahrzeuglenkenden besser erkennbar und somit kann die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden. Obwohl Fussgänger hier keinen Vortritt haben, kann die Sicherheit insbesondere für Schulkinder erhöht werden.

#### *Seitliche Einengungen (Horizontalversatz)*

Die effektive Durchfahrtsbreite bei den bestehenden Engstellen von 4 m ist für Fahrzeuglenker schlecht abschätzbar und somit kaum erkennbar, ob das Kreuzen in diesem Bereich möglich ist. Um diesen

Sachverhalt zu verbessern, ist die Durchfahrtsbreite auf 3.60 m zu verringern. So können sich ein Auto und ein Velo in der Eingenung kreuzen, landwirtschaftliche Fahrzeuge werden in der Durchfahrt nicht eingeschränkt und der Unterhaltsdienst ist gewährleistet. Mit dieser Massnahme wird eine stärkere verkehrsberuhigende Wirkung erzielt und die Verkehrssicherheit kann erhöht werden (weniger Streifkollisionen).

Da aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit ( $V_{85}$ ) weitere bauliche Massnahmen gefordert sind, werden an verschiedenen Stellen seitliche Verkehrsberuhigungselemente angeordnet. Die Durchfahrtsbreite bei diesen Elementen beträgt ebenfalls 3.60 m.

#### *Berliner-Kissen (Vertikalversatz)*

An der Schönenwerdstrasse gibt es bereits einen Vertikalversatz nördlich der Liegenschaft Nr. 96. Zusätzlich werden in regelmässigen Abständen zwei weitere Vertikalversätze in Form von Berliner-Kissen erstellt. Diese Berliner-Kissen können von Grossfahrzeugen (Feuerwehr, Lastwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge) ohne grössere Einschränkungen befahren werden. Für den übrigen motorisierten Verkehr sorgen sie in der Tempo-30-Zone für eine angepasste Geschwindigkeit. Die zusätzlichen Vertikalversätze sind gemäss Absprache mit der Kantonspolizei zwingend erforderlich stellen ein wichtiges Element dar, um den Verkehr flüssig und die Geschwindigkeit dennoch tief zu halten.

#### *Poller*

Entlang der Schönenwerdstrasse wurden an verschiedenen Stellen aus ganz unterschiedlichen Gründen Granit-Poller angeordnet. Sie zeigen Einengungen an, verhindern das Befahren seitlicher Gehflächen über lange Strecken oder zeigen Stellen an, welche eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden verlangen. Die bestehenden Granit-Poller wurden aufgrund des Ortsbildes und der Kernzone ausgewählt. Sie sind allerdings deutlich breiter als die heute vermehrt eingesetzten Standardpfosten. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Poller vor Haus-Nr. 42 durch schmalere Pfosten ersetzt und durch die zusätzliche Verschmälerung der Engstellen weiter vom Haus weg erstellt werden können, damit für den Fussverkehr mehr Zirkulationsfläche besteht.

Im mittleren Abschnitt, wo sich die Granit-Poller in der Wasserrinne befinden, verringert sich durch die Temporeduktion auf 30 km/h der Platzbedarf zweier Fahrzeuge im Begegnungsfall. Durch die tieferen Geschwindigkeiten wird die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden erhöht und die Sichtweiten verringern sich. Damit entstehen weniger Konfliktsituationen mit Ausweichmanövern auf den Gehbereich und die Anzahl Kollisionen mit den Pollern wird sich reduzieren. Sollte sich im ersten Jahr nach der Einführung der Tempo-30-Zone zeigen, dass sich die Situation im Zusammenhang mit den Pollern in diesem Abschnitt nicht verbessert hat, so werden die Granit-Poller entfernt und es werden hinter der Rinne auf dem Trottoir schmalere Pfosten erstellt.

#### **Aktueller Arbeitsstand**

Das verkehrstechnische Gutachten und der dazugehörige Massnahmenplan wurden mit der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich vorbesprochen, im Anschluss überarbeitet und zur Vorprüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 5. April 2022 stimmt die Kantonspolizei im Sinne eines Vorentscheides der Einführung der Tempo-30-Zone zu.

Auf Basis des Gutachtens und Massnahmenplans wurde ein Bauprojekt für die Umsetzung der erforderlichen markierungs- und signalisationstechnischen sowie der baulichen Massnahmen ausgearbeitet.

Die Einführung einer Tempo-30-Zone mit den notwendigen baulichen Massnahmen erfordert eine öffentliche Auflage gemäss §§ 16 und 17 des Strassengesetzes.

### **Auflageprojekt**

Das Auflageprojekt der Gossweiler Ingenieure AG vom 1. April 2022 umfasst folgende Unterlagen:

- Technischer Bericht
- Situation 1:1'000
- Situation 1:200 (Pläne 1 bis 4)
- Schemaschnitte 1:50

Das Projekt sieht grundsätzlich folgende Änderungen gegenüber der heutigen Situation vor:

- Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf neu 30 km/h (Einführung einer Tempo-30-Zone)
- Zusätzliche bauliche Verengung der fünf bestehenden Einengungen
- Horizontale Verkehrsberuhigungselemente (seitliche Einengungen)
- Vertikale Verkehrsberuhigungselemente (Berliner-Kissen)
- Abbruch einzelner Granitpoller und Ersatz durch schmale Pfosten
- Akzentuierung der Einengung auf Höhe Schönenwerdstrasse 42 mittels einer Einfärbung der Strassenoberfläche
- Markierung Rechtsvortritt an den Knoten Robank- und Linggenbergstrasse

### **Kosten**

Die Gesamtkosten für die Einführung der Tempo-30-Zone Schönenwerdstrasse werden vom Ingenieurbüro wie folgt beziffert (Genauigkeit  $\pm 10\%$ ):

#### Massnahmen 1. Priorität (Umsetzung 2022)

|      |   |            |                          |
|------|---|------------|--------------------------|
| II.  | Tiefbauarbeiten                                 | Fr.        | 75'000.00                |
| III. | Nebearbeiten                                    | Fr.        | 60'000.00                |
| IV.  | Nebenkosten und Dittleistungen                  | Fr.        | 8'000.00                 |
| V.   | Technische Arbeiten                             | Fr.        | <u>18'000.00</u>         |
|      | <b>Zwischentotal</b>                            | <b>Fr.</b> | <b>161'000.00</b>        |
|      | Mehrwertsteuer (7,7 %, gerundet)                | Fr.        | 12'000.00                |
|      | <b>Total Kostenvoranschlag inkl. 7,7 % MWST</b> | <b>Fr.</b> | <b><u>173'000.00</u></b> |

#### Massnahmen 2. Priorität/Nachrüstung (Umsetzung nur wenn erforderlich, frühestens 2023)

|      |   |            |                         |
|------|---|------------|-------------------------|
| II.  | Tiefbauarbeiten                                 | Fr.        | 10'000.00               |
| III. | Nebearbeiten                                    | Fr.        | 18'000.00               |
| V.   | Technische Arbeiten                             | Fr.        | <u>2'000.00</u>         |
|      | <b>Zwischentotal</b>                            | <b>Fr.</b> | <b>30'000.00</b>        |
|      | Mehrwertsteuer (7,7 %, gerundet)                | Fr.        | 2'000.00                |
|      | <b>Total Kostenvoranschlag inkl. 7,7 % MWST</b> | <b>Fr.</b> | <b><u>32'000.00</u></b> |



Die Bruttokosten für die Stadt Wetzikon betragen rund **205'000 Franken inkl. MWST.**

Um die Baukosten tief zu halten, wurde eine provisorische Umsetzung der zusätzlichen baulichen Einengung bei den bestehenden Engstellen untersucht. Falls die Randabschlüsse nur provisorisch auf den bestehenden Belag geklebt und nicht definitiv versetzt werden, reduzieren sich die Baukosten um ca. 30'000 Franken. Bei der provisorischen Umsetzung mit auf den Belag geklebten Randabschlüssen ist in den nächsten Jahren mit wesentlich mehr Unterhalt zu rechnen. Geklebte Randabschlüsse können sich bei mechanischer Einwirkung (Befahren mit schweren Fahrzeugen, Kontakt mit Pfadschlitten, etc.) leicht vom Belag lösen und müssen dann wieder Instand gestellt werden. Da die Werterhaltung der Schönenwerdstrasse erst in rund 30 Jahren wieder angezeigt ist, würden die provisorischen Massnahmen eher einem Providurium gleichkommen. Daher wurde entschieden, die Baumassnahmen nicht provisorisch sondern definitiv auszuführen.

Für den Kreditgenehmigungsprozess muss noch geklärt werden, welcher Kostenanteil als gebunden taxiert werden kann.

### **Ablauf und weiteres Vorgehen**

Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann die betroffene Bevölkerung über die Einführung der Tempo-30-Zone und das anstehende Bauvorhaben informiert werden. Zu diesem Zeitpunkt kann die betroffene Bevölkerung bei Bedarf Einfluss nehmen. Falls gegen das Projekt innerhalb der Auflagefrist von 30 Tagen Einsprachen eingehen, müssen diese von Seiten Stadt Wetzikon geprüft und wenn möglich im Projekt berücksichtigt werden. Im Anschluss wird die Submission der Arbeiten durchgeführt. Daraufhin erfolgen die Festsetzung des Projektes, die Kreditbewilligung und die Arbeitsvergabe für die Ausführung durch den Stadtrat. Gegen die Festsetzung kann innert 30 Tagen Beschwerde beim Baurekursgericht eingereicht werden. Parallel dazu läuft auch die Rekursfrist von 30 Tagen gegen die Verfügung der Signalisation an den Regierungsrat. Allfällige Rekurse sind dann wiederum zu behandeln bevor die Umsetzung der Massnahmen beginnt. Der Baubeginn ist wenn möglich noch im 2022 vorgesehen.

### **Erwägungen**

2021 konnte die in Aussicht gestellte Überprüfung der Schönenwerdstrasse in Form einer umfassenden 360°-Analyse abgeschlossen werden. Defizite wurden erkannt und die Situation soll umgehend verbessert werden. Die zur Weiterverfolgung ausgewählten Lösungsansätze konnten im Rahmen des verkehrstechnischen Gutachtens zur Einführung einer Tempo-30-Zone geklärt werden. Die markierungs- und signalisationstechnischen sowie baulichen Massnahmen wurden daraufhin im Rahmen eines Bauprojektes vertieft untersucht. Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit die Anzahl Unfälle reduziert, die Verkehrssicherheit insbesondere für Schulkinder erhöht und die Lebens- und Wohnqualität der Anwohnerschaft verbessert werden können.

Die verschiedenen Meldungen aus der Bevölkerung und dem Parlament sowie die durchgeführte 360°-Analyse haben aufgezeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Das nun vorliegende Auflageprojekt zur Tempo-30-Zone Schönenwerdstrasse beinhaltet mit der Kantonspolizei Zürich (Bewilligungsinstanz) abgestimmte und notwendige Massnahmen, welche zur Einhaltung der neuen Höchstgeschwindigkeit erforderlich sind. Da es sich um punktuelle Massnahmen handelt, können diese umgesetzt werden, ohne dass die erst rund zehn Jahre alte Schönenwerdstrasse grossflächig umgebaut werden muss. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll deshalb so erfolgen, dass sie für die nächsten Jahrzehnte halten. Eine provisorische Umsetzung für die nächsten rund 30 Jahre wäre nicht wünschenswert.

Wenn keine grösseren Verzögerungen auftreten, können die Tempo-30-Zone und damit auch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Schönenwerdstrasse noch 2022 umgesetzt werden.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Buri', is positioned above the printed name.

**Stadtrat Wetzikon**

Martina Buri, Stadtschreiberin