

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats Wetzikon

Sitzung vom 10. Juli 2019

**122 35.03 Einzelne Strassen und Wege
Radwegstudie Spitalstrasse (Rapperswiler- bis Tösstalstrasse),
Kenntnisnahme und Entscheid Strassenquerschnitt**

Ausgangslage

Der regionale Richtplan vom 17. September 2013 sieht entlang der Spitalstrasse zwischen Tösstal- und Rapperswilerstrasse eine Radverkehrsanlage vor. Gegenwärtig weist diese Verkehrsachse etliche Radweglücken und für den Fussverkehr teilweise unklare Linienführungen auf. Mit baulichen und betrieblichen Massnahmen soll die Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger gewährleistet werden. Zudem sind hindernisfreie Bushaltestellen vorzusehen. Da es sich bei der Spitalstrasse um eine kommunale Strasse handelt, die mit einer regionalen Radwegverbindung überlagert ist, haben das kantonale Amt für Verkehr und die Stadt Wetzikon gemeinsam eine Radwegstudie in Auftrag gegeben. Während der Erarbeitung der Studie entschied das Amt für Verkehr in Abstimmung mit der Stadt Wetzikon, die Velomassnahmen auf der Spitalstrasse im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation (AP 3) als A-Massnahmen einzureichen. Damit die Gelder aus dem Agglomerationsprogramm vom Bund gesprochen werden können, darf der Baubeginn jedoch nicht vor 2025 und die Inbetriebnahme nicht nach 2027 erfolgen. Damit steht nur eine sehr kurze Bauzeit zur Verfügung.

Da die Umsetzung der Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs in der Verantwortung des Kantons liegen, die übrigen Aufgaben jedoch in die Verantwortung der Stadt fallen, entschieden Stadt und Kanton, dass der Lead für die weitere Projektierung und Realisierung bei der Stadt Wetzikon liegen soll. Das kantonale Tiefbauamt wird das Projekt begleiten und die finanzielle Abwicklung im Auftrag des Amtes für Verkehr übernehmen. Das Amt für Verkehr ist gemäss Strassengesetz in die Verfahrensschritte einzubeziehen und über allfällige Anpassungen an der Veloinfrastruktur zu orientieren.

Die Studie ist im Grundsatz abgeschlossen – nicht abschliessend entschieden ist jedoch, ob die Spitalstrasse im Gesamtstrassenquerschnitt auf 8.00 Meter oder lediglich auf 7.50 Meter ausgebaut werden soll. Aus Gründen der Sicherheit für den Veloverkehr entschied man sich während der Erarbeitung der Studie, die Variante mit Strassenquerschnitt von 8.00 Metern weiterzuverfolgen. So basiert die nachfolgend aufgezeigte Bestvariante auf diesem breiteren Strassenquerschnitt.

Bestvariante der Radwegstudie "Spitalstrasse, Rapperswiler- bis Tösstalstrasse"

In der Radwegstudie (Abschluss 10. April 2019) der M. Wiesendanger AG werden auf Grundlage einer umfassenden Situationsanalyse verschiedene Lösungsansätze einzelner Knoten und Fussgängerquerungen evaluiert. Ausgehend von den Ergebnissen eines Workshops und verschiedenen Sitzungen zwischen dem Amt für Verkehr und der Abteilung Tiefbau der Stadt Wetzikon im 2015/2016 erarbeiteten die Verantwortlichen eine Bestvariante. Diese wurde nun dem kantonalen Tiefbauamt zur Weiterbearbeitung übergeben (Begleitauftrag).

An der Sitzung vom 8. März 2019 zwischen der Stadt Wetzikon und dem Kanton Zürich wurden der Handlungsbedarf bei einzelnen Knoten und die Schwachstellen in der Velo- und Fussgängerinfrastruktur eingehend diskutiert und die einzelnen Massnahmen in Abhängigkeit von der städtischen Werter-

haltungsplanung grob terminiert. Der Strassenquerschnitt von 8.00 Metern mit einer 5.00 Meter breiten Kernfahrbahn und beidseitigem Radstreifen von 1.50 Meter sowie einem mindestens einseitigem Gehweg von 2.00 Meter Breite wurde dabei nicht angepasst.

Folgende Ziele werden mit der Bestvariante erreicht:

- Die Radverbindung wird durchgehend sicher und normgerecht von und bis zur bestehenden Radführung geführt.
- Die bestehenden Fussgängerübergänge werden normgerecht mit Mittelschutzinseln versehen.
- Die Spitalstrasse wird gänzlich als Kernfahrbahn ausgebildet.
- Die Bushaltestellen "Pfadacher", "Friedhof", "Bachtelstrasse", "Spital" und "Alterswohnheim" werden gemäss dem Planungs- und Umsetzungskonzept "Hindernisfreie Bushaltestellen" der Stadt Wetzikon weit möglichst hindernisfrei ausgebaut.
- Die getroffenen Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Kosten

Für die Realisierung der Bestvariante ist im gesamten Projektperimeter ein Landerwerb von ca. 1'800 m² notwendig. Für die Bestvariante wurde eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30 % erstellt (Kostenstand Mai 2017):

<i>Bezeichnung</i>	Stadt Fr.	Kanton Fr.	Total Fr.
I Erwerb von Grund u. Rechten	350'000.00	300'000.00	650'000.00
II Bauarbeiten	2'300'000.00	850'000.00	3'150'000.00
III Nebenarbeiten	400'000.00	100'000.00	500'000.00
IV Technische Arbeiten	450'000.00	250'000.00	700'000.00
Total (inkl. MWST)	<u>3'500'000.00</u>	<u>1'500.000.00</u>	<u>5'000'000.00</u>

Grundsätzlich haben beide beteiligten Parteien (Stadt und Kanton) gemeinsam für die Kosten aufzukommen. Gemäss Amt für Verkehr beteiligt sich der Kanton ausschliesslich an den Bau- und Planungskosten sowie an den Kosten für den Landerwerb, welche aufgrund der neuen Veloinfrastruktur anfallen. Dieser Beitrag entspricht ca. 30 % der Gesamtkosten.

Der Kostenteiler bezieht sich auf den Ausbau zu einer 8.00 Meter breiten Strasse und müsste bei einem Entscheid für eine 7.50 Meter breite Strasse überarbeitet werden.

Der Kanton Zürich hat im Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP 3) 1 Mio. Franken für die Veloinfrastruktur auf der Spitalstrasse eingegeben. Der prozentuale Agglomerationsanteil ist theoretisch und wird erst nach Prüfung des Projekts durch das Bundesamt definitiv festgelegt. Deshalb können die Nettokosten für Kanton und Stadt nicht abschliessend beziffert werden.

Ausbauoption (Strassenquerschnitt)

Ein Grundsatzentscheid bezüglich des Strassenquerschnitts muss noch gefällt werden. Die Beteiligten der Studie entschieden sich für eine 5.00 Meter breite Kernfahrbahn mit einem beidseitigen Radstreifen von je 1.50 Meter Breite (Total 8.00 Meter). Ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen ist so ohne Befahren der Velostreifen möglich. Die von den Projektverantwortlichen in der Studie verworfene Ausbauvariante mit einem Strassenquerschnitt von 7.50 Meter ergibt bei einem beidseitigen Radweg von je 1.50 Meter eine Kernfahrbahn von 4.50 Meter. Die Kosten für den Landerwerb sind bei dieser Variante kleiner und die Realisierung würde vereinfacht. Jedoch ist das Kreuzen zweier Fahrzeuge nur mit Beanspruchung der Velostreifen möglich, was die Sicherheit der Velofahrer deutlich beeinträchtigen würde.

Stellungnahme der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit

Sowohl die Abteilung Bevölkerung + Sicherheit als auch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei unterstützen den Grundsatzentscheid eines 8.00 Meter breiten Strassenquerschnitts. Bei einer Kernfahrbahn von 5.00 Metern und beidseitigen Radstreifen von je 1.50 Metern Breite ist ein Kreuzen von zwei Fahrzeugen ohne das Befahren der Velostreifen möglich. Bei einem Strassenquerschnitt von 7.50 Metern bzw. einer Kernfahrbahn von 4.50 Metern ist das Kreuzen zweier Fahrzeuge nur mit Beanspruchung der Velostreifen möglich, was der Sicherheit der Velofahrenden abträglich ist.

Erwägungen

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist für das Funktionieren der Wirtschaft und der Befriedigung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung von grosser Bedeutung. In der Radwegstudie "Spitalstrasse" wurde ein Strassenquerschnitt von 8.00 Metern aus Gründen der Verkehrssicherheit favorisiert. Das Amt für Verkehr betont in seinem Schreiben vom 11. April 2019 zwar, dass mit beiden Breiten eine sichere Veloinfrastruktur realisiert werden könnte. Weiter würde eine Reduktion des Strassenquerschnitts auf 7.50 Meter eine Kostenersparnis beim Landerwerb bedeuten. Aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsmenge gemäss Strategie Strassennetz folgt der Stadtrat jedoch der Empfehlung des Ressorts Tiefbau + Energie sowie der Abteilung Bevölkerung + Sicherheit, einen Strassenquerschnitt von 8.00 Metern gemäss Bestvariante Radwegstudie zu realisieren. Nur so kann ein Kreuzen zweier Fahrzeuge ohne befahren der Velostreifen gewährleistet werden. Die Sicherheit der Velofahrenden ist in diesem Fall höher als die Kostenfolgen zu gewichten. Zudem ist diese Lösung zukunftscompatibel in Bezug auf eine mögliche abweichende Funktion der Strasse (Entlastung Bahnhofstrasse). Die weitere Projektierung und Realisierung der Spitalstrasse soll gemäss der vorliegenden Studie in Abstimmung mit dem Sanierungszyklus und dem Agglomerationsprogramm an die Hand genommen werden.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Von der Radwegstudie für die Spitalstrasse vom 10. April 2019 wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen. Der Strassenquerschnitt von 8.00 Metern ist einzuhalten, sofern dies jeweils umsetzbar ist.
2. Die Abteilung Tiefbau wird beauftragt, die weiteren Projektierungsarbeiten sowie die Realisierung der Veloinfrastruktur auf der Spitalstrasse gemäss der Studie in Abstimmung auf die Werterhaltungsplanung und das Agglomerationsprogramm der 3. Generation in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt frühestens ab dem Jahr 2023 (geplante Realisierung im Jahr 2027) an die Hand zu nehmen.
3. Die Projektkosten sind in den Finanzplan aufzunehmen. Die Projekte sind im Rahmen vom im Finanzplan eingestellten jährlichen Betrag für Strassensanierungen von 3 Mio. Franken zu finanzieren
4. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
5. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Amt für Verkehr, Tobias Etter

6. Mitteilung durch Stadtkanzlei an:
- Ressortvorsteher Tiefbau + Energie
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Bevölkerung + Sicherheit
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Für richtigen Protokollauszug:

Im Namen des Stadtrats



Martin Bunjes, Stadtschreiber