

2020/61 0.04.05.03 Postulat
Postulat "Überarbeitung Strategie Strassennetz",
Nicht-Entgegennahme (Parlamentsgeschäft 20.03.01)

Zirkularbeschluss Stadtrat

1. Die Erklärung zur Nicht-Entgegennahme des Postulats "Überarbeitung der Strategie Strassennetz Wetzikon" und die dazugehörige Stellungnahme werden genehmigt.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Parlamentsdienste (als Mitteilung mit Erklärung und Stellungnahme)
 - Geschäftsbereich Bau + Infrastruktur
 - Abteilung Sicherheit
 - Abteilung Tiefbau
 - Bereichsleiter Tiefbau/Strassenwesen
 - Stadtplanung

Erwägungen

Das Ressort Tiefbau + Energie unterbreitet dem Stadtrat die Nicht-Entgegennahme des Postulats "Überarbeitung der Strategie Strassennetz Wetzikon" zur Beantwortung an das Parlament.

Erklärung

Der Stadtrat empfiehlt, das Postulat "Überarbeitung der Strategie Strassennetz Wetzikon" nicht zu überweisen.

(Zuständig im Stadtrat ist Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Stellungnahme

Ausgangslage

Das nachfolgende Postulat von Dominik Scheibler (EVP) und neun Mitunterzeichnenden ist an der Parlamentssitzung vom 27. Januar 2020 begründet worden:

Überarbeitung der Strategie Strassennetz Wetzikon

Der Stadtrat wird eingeladen, die gesamte Studie Strategie Strassennetz Wetzikon, welche im April 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ergebnisoffen zu überarbeiten. Dabei sind insbesondere folgende Punkte zu verbessern, zu klären oder neu hinzuzufügen:

- 1. Die Bedeutung der Spitalstrasse im Strassennetz und im Kontext der „Radwegstudie Spitalstrasse“ ist zu klären und zu definieren.*
- 2. Die Machbarkeit der „Spange Pappelstrasse“ und der Umfahrung des Zentrums Oberwetzikon via Binzackerstrasse-Motorenstrasse müssen seriös überprüft werden im Sinne einer technischen Machbarkeitsstudie. Dies insbesondere im Kontext einer Vollsperrung des Zentrums Oberwetzikon.*
- 3. Die Problemanalyse soll erweitert werden und nicht nur das Verkehrsproblem „Stau“ enthalten. Insbesondere sind Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu berücksichtigen wie Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahren, Wertminderung von Liegenschaften sowie Minderung der Aufenthaltsqualität in sensiblen Zonen im Siedlungsbereich wie Wohnquartiere, Schulanlagen, Altersheime, Spital, Fussverkehrsachsen, Grünanlagen und Erholungszonen (insbesondere im Bereich Geissacher). (Die gesamte Aufzählung ist beispielhaft und nicht abschliessend.)*
- 4. Die Studie muss ergänzt werden mit aktuellen und zukünftigen Zahlen zum Modal Split.*
- 5. Die Auswirkungen der Eröffnung der Oberlandautobahn auf alle Varianten muss in die Studie integriert werden.*
- 6. Das Thema Schleichverkehr in den Wohnquartieren und auf Nebenstrassen in der Landschaft als Folge der jeweiligen Varianten muss in den Verkehrsanalysen berücksichtigt werden.*
- 7. Die Wirkungsanalyse (Anhang 7) und die Vergleichswertanalyse (Anhang 8) müssen unter Einbezug der Punkte 1- 6 überarbeitet werden. Das Setzen der Grenzwerte und die Bewertung in der Vergleichswertanalyse müssen nachvollziehbar und ausgewogen erfolgen. Das heisst, dass keine Favorisierung von Varianten auf Grund willkürlich definierter Grenzwerte und einseitigen Bewertungen erfolgen darf.*

8. Daraus soll ein nachvollziehbare und ergebnisoffene Integration der Ergebnisse der überarbeiteten Wirkungsanalyse und Vergleichswertanalyse in den Entscheidungsprozess für die Variantenentscheidung erfolgen resp. ein übersichtliches Argumentarium mit Pro und Contra für jede Variante mit den wesentlichen Punkten erstellt werden.
- Die überarbeitete Studie soll anschliessend einer breiten öffentlichen Vernehmlassung (Parlament, Interessengruppen, Bevölkerung) zugeführt werden. Berechtigte Forderungen aus der Vernehmlassung sollen anschliessend in die Studie integriert werden.
 - Auf Grund der Studie kann anschliessend nachvollziehbar und gut begründet eine Strategie für das übergeordnete Verkehrssystem festgelegt werden.
 - Diese Strategie muss anschliessend mit dem noch zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzept, welches auch den Langsamverkehr (Fussgänger, Velo) und den ÖV mit einbezieht, abgeglichen und nötigenfalls nochmals angepasst werden.
 - Die geforderten Arbeiten müssen im Auftrag der Stadt Wetzikon durch ein unabhängiges Planungsbüro bearbeitet werden, welches bisher nicht an der Erarbeitung der Strategie Strassennetz Wetzikon beteiligt war.

Begründung

Die Strategie Strassennetz Wetzikon ist in vielerlei Hinsicht eine Strategie von hoher Bedeutung für die Entwicklung von Wetzikon in den nächsten 10-20 Jahren. Der Verkehr ist ein stark prägendes Element im Siedlungs- und Landschaftsraum und beeinflusst das öffentliche und private Leben der Einwohner*innen von Wetzikon stark, sowie auch unsere Umwelt auf vielen Ebenen. Eine solche Strategie muss deshalb höchsten planerischen Qualitätsmerkmalen und Kriterien entsprechen, um Fehlentscheidungen von grosser Tragweite, sowohl bezüglich des Stadtbildes als auch in finanzieller Hinsicht zu vermeiden. Diesen Anforderungen wird die vorliegende Studie Strategie Strassennetz nicht gerecht. Aus diesem Grund ist eine Überarbeitung der Studie unabdingbar. Ebenso unabdingbar ist der Einbezug der Bevölkerung und wichtiger Gruppierungen in diesem Planungsprozess.

Formelles

Das Postulat ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Parlaments (GeschO Parlament) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 2 GeschO Parlament teilt der Stadtrat innert zwei Monaten mit, ob er bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Erwägungen des Stadtrats

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass mit den Ergebnissen aus dem Projekt "Strategie Strassennetz" einige für Wetzikon wichtige Fragen offengeblieben sind. So z.B. keine Einbahn-Varianten, Nutzung der Verbindung Binzackerstrasse – Motorenstrasse zur Entlastung des Zentrums oder eine Klärung von zentrumsentlastenden Funktionen der Spitalstrasse. Die Bearbeitung dieser Pendenzen wird der Stadtrat zeitnah an die Hand nehmen.

Eine generelle Überarbeitung der gesamten Vereinbarung "Strategie-Strassennetz" hält er aber nicht für angezeigt.

Übergeordnete Strategie

Mit der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" legte das Amt für Verkehr (AfV) und der Stadtrat von Wetzikon die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das übergeordnete Verkehrssystem in Wetzikon fest (SRB 032 vom 6. März 2019). Mit dem strategischen Entwicklungsplan konnte die notwendige Grundlage geschaffen werden, um Massnahmen für eine tragbare Verkehrsentwicklung in Wetzikon benennen zu können. Dieser hat sich als zentraler Orientierungsrahmen für alle im Politikbereich Verkehr tätigen kantonalen und kommunalen Stellen bewährt. Die Mehrheit der gesteckten Ziele wurde erreicht, und die ersten der im Entwicklungsplan aufgeführten Massnahmen wurden seitens Kanton und Stadt bereits in die nächste Konkretisierungsphasen überführt.

Angebot des öffentlichen Verkehrs

Auf der Strategie Strassennetz aufbauend, konnten alle hierfür benötigten Schlüsselmassnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs mittels der Überarbeitung des Buskonzepts Wetzikon aus dem Jahr 2008 aktualisiert sowie die betrieblich und ökonomisch notwendigen Anpassungen am Busangebot im Raum Wetzikon definiert werden. Das überarbeitete Buskonzept wird im März durch den Stadtrat verabschiedet und für die notwendigen Massnahmen soll ein Antrag für einen Rahmenkredit ausgearbeitet werden.

Regionale Verkehrsentwicklung

Wie bereits beim Abschluss der Strategie Strassennetz festgestellt, ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem für das Funktionieren der Wirtschaft und für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Wetziker Bevölkerung von grosser Bedeutung. Damit die kommunal und regional verkehrsrelevanten Auswirkungen der Massnahmen benannt und in gegenseitige Beziehung gesetzt werden können, ist eine vertiefte Betrachtung unter Wahrung einer überregionalen Gesamtperspektive zwingend erforderlich. So sind die Wegzeiten auf den Wetziker Einfallsachsen zu untersuchen und im Weiteren, ob sich mit der Entlastung der Kapazitätsengpässe auf dem übergeordneten Netz allenfalls negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz der Gemeindestrassen ergeben (Verkehrsverlagerung). Somit müssen weitere kommunale Verbindungen (z. B. Öffnung der Binzacker- und Motorenstrasse, die Bedeutung der Spitalstrasse im Strassennetz, die Machbarkeit der "Spange Pappelstrasse", Schleichverkehrsanfällige Routen etc.) ausserhalb der Massnahmenumsetzung der "Strategie Strassennetz Wetzikon" vertieft geprüft werden.

Ausarbeitung städtisches Gesamtverkehrskonzept

Die künftige Verkehrsentwicklung und die Bewältigung der Verkehrsprobleme betreffen die Bevölkerung, Beschäftigten und die Politik gleichermaßen. Wiederholt wurden Forderungen nach leistungsfähigen, sicheren und gut vernetzten Verkehrssystemen in Wetzikon geäussert, welche eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn das Angebot im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden.

Aus diesem Grund sollen mittels einem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) die bereits bestehenden und noch zu definierenden Verkehrsmassnahmen im Bereich Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement gebündelt bzw. erarbeitet werden. Weiter ist die Volksinitiative "Fuss- und Veloweg-Initiative" beim Stadtrat in Bearbeitung.

Die Leitsätze, Ziele, Strategien und Handlungsschwerpunkte des sGVK sollen sich aus dem kommunalen und kantonalen Richtplan ableiten und sind eine wesentliche Grundlage für die langfristigen verkehrsartenspezifischen Planungen. Weiter bilden laufende Planungen des Kantons und verschiedene städtische Vorgaben und Vorhaben die übergeordneten Rahmenbedingungen.

Fazit

Im Fokus der Studie "Strategie Strassennetz Wetzikon" stand die Weiterentwicklung des Wetziker Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Um eine Entschärfung der heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastung erreichen zu können, sind neben den angestrebten Verkehrsverlagerungen auch Änderungen im Mobilitätsverhalten erforderlich. Hierfür wird eine gesamthafte Betrachtung unter Berücksichtigung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes vorgenommen. Die Ergebnisse aus der "Strategie Strassennetz Wetzikon" geben dabei die Randbedingungen in Bezug auf das verfügbare Strassennetz vor.

Da in einem nächsten Schritt die diversen Planungen zu einem kohärenten Ganzen zusammengefügt werden sollen und die im Postulat und auch in weiteren älteren und jüngeren Vorstössen geforderten verkehrsverbessernden Massnahmen darin eingeschlossen sind, empfiehlt der Stadtrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Für richtigen Protokollauszug:

Stadtrat Wetzikon

Martina Buri, Stadtschreiberin