



Grüne Partei Wetzikon
Martin Wunderli
Dorfstrasse 38
8620 Wetzikon

Tel. 044 932 40 74
Mobil: 079 643 39 06
wunderli@bluewin.ch

Stadtverwaltung Wetzikon
Stadtplanung
Bahnhofstrasse 167
8620 Wetzikon

Wetzikon 10.Juli 2010

Zentrum Oberwetzikon Betriebs- und Gestaltungskonzept vom 14.6.2010 Stellungnahme der Grünen Partei Wetzikon

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für den Einbezug als Ortspartei bei der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. An der Orientierungsversammlung vom 14. Juni 2010 haben wir uns mit Interesse über den aktuellen Stand des Konzeptes informieren lassen und unterbreiten Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme.

Grundsätzliches

- Wir begrüssen die Absichten des Planungsteams, ein städtebaulich aufgewertetes Zentrum zu realisieren, in welchem sich Velofahrende und Fussgänger sicherer bewegen können.
- Die Stellungnahme im Bereich Velo wurde mit fachlicher Unterstützung von Monika Hungerbühler, Leiterin Planung und Infrastruktur bei Pro Velo Kanton Zürich erarbeitet.
- Das vorgeschlagene Konzept setzt auf eine Koexistenzlösungen, wo die Verkehrsorganisation auf gegenseitiger Rücksichtnahme basiert. Fussgänger Querungen sollen möglichst überall erfolgen können, allerdings ohne Vortritt. Die Fussgänger müssen dann auf genügend grosse Lücken oder auf rücksichtsvolle Autolenker warten. Koexistenzlösung zwischen MIV, Velofahrenden und Fussgängern setzt Tempo 30 vom MIV voraus, dies ist jedoch in diesem Projekt nicht gegeben.
- Die generelle Verkehrsführung mit dem Kreisel Kirchgasse wird von uns im Grundsatz begrüsst, sofern sie so umgesetzt werden kann, dass mit durchgehenden Velomassnahmen auf allen Achsen und in beiden Richtungen für den Veloverkehr sichere Verkehrsbeziehungen gewährleistet werden können.
- Insbesondere für den Veloverkehr Usterstrasse - Bahnhofstrasse Richtung Kempten bringt das vorgesehene Konzept in punkto Verkehrsbeziehungen Vorteile.

Anforderungen des Langsamverkehrs im innerstädtischen Raum

- Fussgänger benötigen genügend Platz auf Trottoirs und in genügender Anzahl vorhandene, gesicherte Strassenübergänge.
 - Velofahrende brauchen im Innerortsbereich durchgängige, sichtbare Velorouten, welche die wichtigen Quellen und Ziele des alltäglichen Lebens erschliessen.
 - Velomassnahmen dürfen nicht dort aufhören, wo sie am dringendsten gebraucht werden, das heisst im Zentrum und bei Knoten. Die Anbindungen des Nebenstrassennetzes an die Haupttrouten sind sicher und fahrbar zu gewährleisten.
 - Übergeordnetes Ziel ist die Förderung und Sicherung des Velo- und Fussverkehrs im Zentrum. Demzufolge sind für Velofahrende Verkehrsverhältnisse anzubieten, welche nicht nur aufgrund einer Abschätzung des Unfallrisikos als sicher gelten. Gerade auch weniger geübte Velofahrende und Kinder müssen auch subjektiv das Gefühl haben, im Zentrum von Wetzikon mit dem Velo sicher und komfortabel im Strassenverkehr unterwegs zu sein.
 - Für eine Förderung des Veloverkehrs braucht es eine Sichtbarmachung desselben. Dies geschieht am effektivsten durch farbliche, durchgehende Markierungen, welche Autofahrenden und Velofahrenden signalisieren, dass hier das Velo seinen Platz hat.
-

Anmerkungen zu einzelnen Verkehrsverbindungen



1. Verkehrsverbindung Kreisel Tödi - Kreisel Pappelstrasse (Uster - Kempton)

Feststellung

- Dieser Abschnitt stellt eine sehr wichtige Verbindung für den Veloverkehr in und durch das Zentrum von Wetzikon dar.
- Der Abschnitt ist ca. 500 m lang, Velofahrende brauchen ca. zwei bis drei Minuten, um ihn zu durchfahren.
- Bei der vorgesehenen Planung ist es auf der ganzen Strecke für den motorisierten Verkehr kaum möglich, an Velofahrenden mit korrektem Sicherheitsabstand vorbeizufahren.
- In der aktuellen Planung ändert das Verkehrsregime innerhalb dieses Abschnittes fünf Mal, von West nach Ost folgen aufeinander:
 - Mittelstreifen mit beidseitigen Radstreifen
 - Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen
 - Mittelstreifen ohne Radstreifen
 - Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen
 - Mittelstreifen mit beidseitigen Radstreifen
 - dazu kommen die drei Kreisel
- Offiziell ist Tempo 50 signalisiert. Das effektive Tempo richtet sich nach der Verkehrsdichte, aber auch nach dem individuellen Fahrstil des MIV.

Forderung

- Velofahrende brauchen eine durchgehende, markierte Führung, welche ihnen klar aufzeigt, auf welcher "Spur" sie fahren sollen. Diese soll die Sicherheit bieten, dass PW und LKW an Velofahrenden mit genügendem Sicherheitsabstand vorbeifahren können.

Begründung

Problematik wechselnde Verkehrsregimes:

- Die wechselnden Verkehrsregimes, verbunden mit wechselnden Fahrbahnbreiten, starkem Verkehr und Tempo 50 sind für alle VerkehrsteilnehmerInnen schwierig und führen zu unsicherem Verhalten, welches wiederum ein Sicherheitsrisiko darstellt.
- Das Abstandsverhalten von Autofahrenden und Velofahrenden zum Strassenrand und zueinander ändert sich je nach Fahrbahnbreite, Vorhandensein von Radstreifen, Mittelmarkierungen etc. Wechseln die Bedingungen in kurzen Abständen, ist ein sicheres Fahrverhalten für Velofahrende und Autofahrende schwierig. (Velos fahren zu nah am Strassenrand, Autos fahren zu eng vorbei).
- Konsequenz wird sein, dass Velofahrende auf das Trottoir ausweichen, was im Sinne der Vermeidung von Velo-Fussgänger-Konflikten vermieden werden soll.

Problematik Koexistenz:

- Wetzikon hat sich bei der Umsetzung des Zentrumsbereiches von Köniz inspirieren lassen.



Bild Köniz: Tempo 30, Fahrbahnbreite 4.30 Meter, Verzicht auf Fussgängerstreifen, genügend Raum für Velofahrende, daher Verzicht auf Velostreifen.

Der Verweis auf das erwiesenermassen bewährte Köniz-Prinzip ist nicht zulässig, da:

- In Köniz in allen Tempo-50-Abschnitten Radstreifen umgesetzt wurden.
- Die Fahrbahn im Zentrumsbereich Köniz (Koexistenz) eine Breite von 4.30m aufweist, welche ein sicheres Vorbeifahren des motorisierten Verkehrs erlaubt.
- in Köniz im Zentrumsbereich Tempo 30 herrscht und das flächige Queren der Fussgänger so möglich ist.
- Die Ausgangslage in Wetzikon (Tempo 50, schmale Fahrbahn, Fussgängerstreifen) hat hingegen keine Koexistenz im Sinne von Gleichberechtigung zur Folge.
- Hauptkonfliktpunkt ist die fehlende Vorbeifahrmöglichkeit auf einer langen Strecke. Verschiedene Studien belegen, dass fehlende Überholmöglichkeiten ab 200 m Länge beim motorisierten Verkehr zu Stress führt. Es ist Velofahrenden nicht zuzumuten, auf einer längeren Strecke vor PW und LKW herzufahren (sogenannte "Fleischbremse")

Problematik Stossverkehrszeiten:

- Im Stossverkehr rollt der Verkehr, wenn überhaupt, nur schleichend durch das Stadtzentrum. Weitere Staus sind durch den Bushalt auf der Fahrbahn zu erwarten. Im Sinne einer gewünschten Umlagerung auf die Umfahrungsstrassen ist das zu begrüssen. In den Bereichen mit Mittelstreifen und nur 3 Meter breiten Fahrbahn werden Velofahrende keine Möglichkeit haben, rechts an den stehenden Autos vorbeizufahren. Die geplanten Fahrbahnhaltestellen, welche wir befürworten, verstärken diesen Effekt. Folge davon wird sein, dass Velofahrende auf das Trottoir ausweichen. Das beim Autoverkehr erzielte Erschwernis in der Zentrumsdurchfahrt sollte beim Veloverkehr unter allen Umständen vermieden werden. Der Veloverkehr soll seine Stärke als platzsparendes, schnelles Verkehrsmittel gerade im innerstädtischen Bereich ausspielen und nutzen können.

Problematik Mittelstreifen:

- Mittelstreifen sind per Definition weder Linksabbiegestreifen, noch Überholstreifen. Ihr primärer Nutzen besteht in der Möglichkeit, dem Fussgänger flächiges Queren zu ermöglichen und/oder dem Auto- und Veloverkehr eine gewisse Ausweichfläche beim Abbiegen zur Verfügung zu stellen.
 - Die kurzen Abstände zwischen den mit Pollern gesicherten Mittelinseln verhindern, dass der Mittelstreifen als Ausweichfläche zum Vorbeifahren an Velos genutzt wird (was auch nicht die eigentliche Funktion des Mittelstreifens ist). Dies belegen Erfahrungen aus Birmensdorf, wo derselbe Fahrbahnquerschnitt umgesetzt wurde.
-

2. Verkehrsverbindung untere Bahnhofstrasse - Kreisel Pappelstrasse (Bahnhof Wetzikon - Kempten)

Feststellung

- Dieser Abschnitt stellt ebenfalls eine sehr wichtige Verbindung für den Veloverkehr im Zentrum von Wetzikon dar.
- In den angrenzenden Abschnitten der Bahnhofstrasse sind beidseitige Velostreifen vorhanden. Der besagte Abschnitt stellt insofern eine zentrale Lücke im Wetziker Veloroutennetz dar, welche es zu schliessen gilt.
- Die vorgesehene Schliessung des Abschnittes Bahnhofstrasse für den motorisierten Verkehr bei der Kirche ist zu begrüssen.
- Es ist zu bedauern, dass die Erschliessung Sunnhaldenweg via Bahnhofstrasse erfolgt. Das Konzept wird dadurch abgewertet, dass auf dem Abschnitt Bahnhofstrasse - Sunnhaldenweg doch beträchtlicher Erschliessungsverkehr zu erwarten ist. Bei der Detailplanung des verkehrsarmen Abschnittes Bahnhofstrasse muss dem Aspekt Rechnung getragen werden, dass es sich für den Veloverkehr um eine durchgehende, in beiden Richtungen befahrene Achse handelt.

Forderung

Die Anforderungen analog Abschnitt 1

Begründung

Begründung analog Abschnitt 1

3. Verkehrsverbindung untere Bahnhofstrasse - Kreisel Tödistrasse

Feststellung

Talwärts sind in der Kirchgasse keine Velostreifen geplant. Dies führt dazu, dass Autofahrende und Velofahrende näher am Strassenrand fahren. Die Verengungen bei den Schutzinseln verstärkt dieses Verhalten - gefährliche Situationen auf der Fahrbahn oder Ausweichen des Veloverkehrs auf das Trottoir sind die Folge.

Forderung

- Die Planung soll so überarbeitet werden, dass beidseits durchgehende Velostreifen markiert werden können. Ein talwärts führender Velostreifen wäre mit 1.25 m genügend breit. Die Velostreifen sollen auch bei den Schutzinseln durchmarkiert werden.

Begründung

- Auf dem Schnitt sieht man sehr gut, dass Velofahrende vor dem Autoverkehr fahren müssen. Dies ist gerade für Kinder und ungeübte Velofahrende angesichts des hohen Verkehrsaufkommens und des Tempo 50 Regimes problematisch.
- Angesichts der sehr nahe beieinander liegenden Schutzinseln sind die dazwischenliegenden Velostreifen-Stückchen nicht wirksam.
- Ebenso fehlen durchgehende Velostreifen in der Linkskurve beim Übergang Bahnhofstrasse - Kirchgasse. Der Veloverkehr wird auch dort an den Rand gedrängt.

Lösungsansätze

Nachfolgend erlauben wir uns, einige Lösungsansätze in Spiel zu bringen, welche die Verhältnisse für den Veloverkehr verbessern könnten. Wir sind der Meinung, dass eine Weiterbearbeitung in aufgezeichneten Varianten Klarheit schaffen kann, welche Planung für den Velo- und Fussverkehr die grösstmögliche Verbesserung bewirkt.

Anpassung Fahrbahnquerschnitt:

- Auf der ganzen Länge des Abschnittes Kreisel Tödistrasse - Kreisel Pappelstrasse die Querschnitte gemäss Modell Köniz umsetzen, das heisst beidseitige Fahrstreifen von 4.20 m, welche eine Markierung von Velostreifen ermöglichen. Bei der punktuellen Engstelle vis-à-vis der Kirche könnte auf den Mittelstreifen verzichtet werden.
- Der Vorschlag von 4.20 m basiert auf den aktuellen Erkenntnissen:
Normalfall: Bei einer Breite von 4.20 m können auch LKW an Velos vorbeifahren.
Ausnahmefall: Reduzierte Breite von 3.50 m bis 3.75 m (Erlauben das Vorbeifahren durch PW, verhindert jedoch das Überholen durch LKW, kommt bei Strassen mit Gefälle und reduziertem LKW-Anteil in Frage)
Zwischenbreiten sind zu vermeiden, da sie zu engen Vorbeifahrmanövern durch LKW führen.

- Reduktion des Mittelstreifens auf 1.50 m
- Alternative: Verzicht auf Mittelstreifen, aufgeweitete Fahrspuren bei Fussgängerübergängen, welche eine Durchmarkierung der Velostreifen erlauben.

Von der Fahrbahn abgesetzter beidseitiger Radweg.

- In diesem Fall könnte die Fahrbahn bei 3.00 m belassen werden, der Mittelstreifen könnte ebenfalls auf 1.50 m reduziert werden oder wegfallen.
- es bräuchte eine klare, gestalterische Trennung zwischen Radweg und Fussgängerbereich.
- Bei den Fussgängerquerungen muss eine Lösung für Velo-Fussgänger-Konflikte gefunden werden.
- Diese Lösung verträgt sich nicht mit dem angestrebten flächigen Queren der Fussgänger.

Fazit:

- Die Bedürfnisse von Fussgängern sind weitgehend berücksichtigt, sofern Velofahrende bedingt durch mangelnde Velomassnahmen nicht auf das Trottoir ausweichen.
- Bei einem MIV Tempo von 50 km/h kann die Querung über den Mittelstreifen für ältere Menschen, Kinder, Familien mit Kinderwagen, gehbehinderte Menschen eine Gefahr darstellen.
- Durch die unbefriedigende Verkehrsführung der Velofahrenden muss angenommen werden, dass Velofahrende vermehrt auf Trottoirs ausweichen und somit Konflikte mit Fussgängern vorprogrammiert sind. (Sie Verkehrssituation im Birmensdorf)
- Für Fussgänger gilt nach wie vor Artikel 47 der Verkehrsregelnverordnung (VRV), dieser lautet : *«Die Fussgänger müssen Fussgängerstreifen benutzen, wenn diese weniger als 50m entfernt sind.»* Ein Queren der Strasse innerhalb dieser 50 Meter wäre demzufolge rechtswidrig. Bei allfälligen Unfällen wäre die Haftungsfragen ein zu kärender Punkt.
- Im Vergleich zum Ist-Zustand ergibt sich für den Veloverkehr in Bezug auf die Fahrbahnquerschnitte und gesicherte Velowege per Saldo eine Verschlechterung. Einzig die Abbiegebeziehungen im Zentrumsbereich werden mit dem Mittelstreifen vereinfacht.
- Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept berücksichtigt die Anforderungen des Veloverkehrs nur ungenügend.
- Die bestehende Lücke im Veloroutennetz im Zentrum von Wetzikon wird mit dem vorliegenden Konzept nicht geschlossen. Dies ist nicht im Sinn einer beabsichtigten Förderung des Veloverkehrs.
- Damit wir diesem Projekt zustimmen können bitten wir Sie, das Projekt gemäss den vorgängig beschriebenen Punkten zu verbessern, vor allem im Hinblick auf durchgängig sichtbare Velomassnahmen.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen in die Weiterbearbeitung des Projektes einfließen und stehen gerne für weitere Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Grüne Partei Wetzikon

Martin Wunderli