

Ressort Infrastruktur

Entwurf

VERKEHR & STRASSENRAUM

Anliegen für den Austausch zwischen
Amt für Verkehr, Tiefbauamt und Kantonspolizei

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt	1 VERKEHRSTHEMEN	3
	2 KOOPERATIVE PLANUNG	5
	3 UMSETZUNG RECHTLICHER VORGABEN	7

Auftraggeber RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Bearbeitung SUTER • VON KÄNEL • WILD
Reto Wild

1 VERKEHRSTHEMEN

Gegenläufige Interessen in Einklang bringen

Verkehrsthemen werden in den Gemeinden oft emotional und kontrovers diskutiert. Gegenläufige Aspekte sind:

- Flüssiger Verkehrsablauf (Auto und Velo)
- Grosse Sicherheit und hoher Komfort (Fussgänger und Velo)
- Geringe Kosten (z.B. keine Zusatzkosten Gestaltung, unterhaltsarm)

Erfolgreiche Projekte bringen die gegenläufigen Interessen soweit wie möglich in Einklang. Gute Beispiele aus unserer Sicht:

Beispiel Staatsstrasse:
Ortskern Wiesendangen

Die Orstdurchfahrt Wiesendangen wurde aufgrund eines breiten Variantenspektrums und dem engen Miteinbezug der Behörde siedlungsorientiert umgestaltet. Leider wird jedoch eine Temporeduktion durch den Kanton abgelehnt.

noch offen:
Foto

Weitere derartige Beispiele im ländlichen Bereich findet sich auch in Dachsen oder Oberhittnau, wo der ortsverträgliche Strassenraum bereits um 1995 umgesetzt wurde. Das offene Denken der damaligen Kreisingenieure, die alle Aspekte berücksichtigen mussten (im Gegensatz zum heutigen sektoriellen Denken), trug wesentlich zum Erfolg bei.

noch offen:
Fotos

Beispiel Gemeindestrasse:
Dorfkern Hettlingen

Im Zuge des Rückbaus der Staatsstrasse durch Hettlingen konnte in einem ersten Zug der xxx Strasse umgestaltet. Später hat die Gemeinde die Strasse durch den Ortskern umgestaltet und Tempo 30 eingeführt.

noch offen:
Fotos

Beispiel Quartierstrasse:
Tempo-30-Zonen Illnau-Effretikon

In Illnau-Effretikon konnte Tempo 30 mit vergleichsweise geringem Aufwand eingeführt werden (geringe Massnahmendichte).

noch offen:
Fotos

Fazit

Wie die Beispiele aus dem Kanton Zürich und anderen Kantonen sind zeitgemässe siedlungsorientierte Umgestaltungen von Strassen in Ortskernen und Quartieren möglich. Nur ist der Kanton Zürich zur Zeit leider wieder einer verkehrsorientierten Strassengestaltung verhaftet (vgl. Postulat Kantonsrat 161/2016 Kutter/Kündig/Lucek).

noch offen:

Wahrnehmung Mitglieder Ressort Infrastruktur

2 KOOPERATIVE PLANUNG

Von A bis Z an einem Strick in die gleiche Richtung ziehen

Die Güterabwägung bedingt eine Zusammenarbeit aller Akteure (Kanton: AFV, TBA, KAPO, Lärmschutz, Denkmalpflege/Ortsbild, Naturschutz usw. und Gemeinden).

Der in der Konzeptphase gefundene Konsens muss bis zur Realisierung durch alle getragen werden. Leider wird manchmal der in den Planungsprozessen mit den Gemeindebehörden und der Bevölkerung in der Planungsphase gefundene Konsens (BGK) nicht oder nur teilweise in die Realisierungsphase übertragen.

Beispiel:
Ortsdurchfahrt Illnau
Verkehrstrennung anstatt Koexistenz

Die Umsetzung der Strassenraumgestaltung in Illnau erachten wir als nicht gelungen. Aus unserer Sicht wurde die Zielsetzung (gemäss Agglomerationsprogramm: "Die Ortszentren sind aktiv zu fördern. Der im Rahmen der siedlungsverträglichen Sanierung von Ortsdurchfahrten erlangte Spielraum zur Umgestaltung soll genutzt werden. Dazu gehört die Gewährleistung sicherer Verbindungen für den Langsamverkehr, die Förderung von Einkaufsschwerpunkten des Detailhandels im Zentrumsgebiet, eine gute Erschliessung durch den Busverkehr sowie eine attraktive Gestaltung des Strassenraums.") nicht erreicht.



Projektidee 2005 - Siedlungsorientierte Gestaltung mit Platzbereich und Verzahnungen (Basis Agglomerationsprogramm 1)



Umsetzung 2015 - Verkehrsorientierte Strasse

Beispiel:
Ortsdurchfahrt Effretikon
(siedlungsorientierte Bahnhofstrasse mit
Tempo 30 und Bäumen)

noch offen:
Beschrieb und Bilder

Beispiel:
xxxxxxx Zell-Kollbrunn

Das AFV hat zusammen mit der Gemeinde Zell (inkl. Mitwirkung der Bevölkerung) in einem kooperativen Prozess ein Betriebs- und Gestaltungskonzept festgelegt. Bei der Umsetzung hat sich das Tiefbauamt nur teilweise an diese Randbedingungen gehalten. Zur Klärung der Differenzen wurden parallel zwei Vorprojekte erstellt. Umgesetzt wurde eine Mischung, erfreulicherweise konnten vertikale Versätze erstellt und Tempo 30 eingeführt werden.



Weitere Beispiele

noch offen:
Beispiele Mitglieder Ressort Infrastruktur

Fazit

Leider besteht zwischen den mit den Gemeinden entwickelten planerischen Ansätzen von AFV (u.a. Koexistenzprinzip) und den umsetzungsorientierten (u.a. Bäume als Kostenfaktor) sowie verkehrsorientierten Aspekten eine Differenz, die zu gesamthaft nicht befriedigenden Lösungen führt (u.a. Verharren im Status quo).

noch offen:
Wahrnehmung Mitglieder Ressort Infrastruktur

3 UMSETZUNG RECHTLICHER VORGABEN

Gegenseitige Offenheit zeigen

Die Signalisation ist auf Stufe Bund geregelt. Während die Gemeinden ihre Sichtweise auf die Anliegen der Bevölkerung fokussieren, haben die Behörden die gesamtkantonal einheitliche Handhabung im Blickfeld. Diese nimmt fallweise zu wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse der Gemeinde und die Anliegen könnten bei einer anderen Auslegung der Vorschriften berücksichtigt werden.

Weiter besteht Spielraum bei der Umsetzung der Sicherheitsanliegen oder des Lärmschutzes mit signalisatorischen Massnahmen.

Lastwagenverbot
Beispiel: xxxxx

noch offen:
Attikerstrasse Wiesendangen

noch offen:
Beispiele Mitglieder Ressort Infrastruktur

Tempo 30 auf Staatsstrassen
(u.a. wegen Lärmschutz)
Beispiel: xxxxx

noch offen:
Beispiele Mitglieder Ressort Infrastruktur

Tempo 40 in Ortskernen (schutzwürdige Ortsbilder)
Beispiel: Dorfstrasse Wiesendangen

Die Gemeinde hat ein Gutachten zur Einführung von Tempo 40 erarbeiten lassen und der Kantonspolizei (VTA) zur Prüfung eingereicht. Die VTA hat die Forderung nach Tempo 40 in einem kurzen Schreiben ohne Rechtsmittelbelehrung abgelehnt. Eine rekursfähige Verfügung steht noch aus.

Tempo 60 in Weilerbereichen
Beispiel: xxxx

noch offen:
Beispiel Riedmühle Dinhard

noch offen:
Attikerstrasse Wiesendangen

noch offen:
weitere Beispiele Mitglieder Ressort Infrastruktur

Beispiel:
Tempo 30 in Quartieren

noch offen:
Beispiele Mitglieder Ressort Infrastruktur

Fazit

Signalisationen sind im Vergleich zu den baulichen Massnahmen oft kostengünstiger und wirksamer, auch wenn der Kontrollaufwand höher ist. Im Kanton Zürich werden die Bundesvorgaben eng und mit wenig Mut zur Innovation umgesetzt.

noch offen:
Wahrnehmung Mitglieder Ressort Infrastruktur