



ANTRAG DES STADTRATES WEISUNG ZU HANDEN DES STADTPARLAMENTES

GESCH.-NR. STAPA 2021/117
BESCHLUSS-NR. STAPA
IDG-STATUS öffentlich
EINGANG GESCHÄFTSLEITUNG 4. März 2021
VORBERATUNG keine
FRIST BERATUNG KOMMISSION
BERATUNG STADTPARLAMENT

SIGNATUR **16** **GEMEINDEORGANISATION**
16.04 **Stadtparlament (bis 2021 Grosser Gemeinderat)**
16.04.22 **Postulate**

BETRIFFT **Postulat Beat Bornhauser, GLP, und Mitunterzeichnende, betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Umweltbelastung in Illnau-Effretikon**

GESCH.-NR. SR 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
VOM 19. Mai 2022
IDG-STATUS öffentlich
ZUST. RESSORT Sicherheit
REFERENT Stadträtin Salome Wyss



ANTRAG DES STADTRATES

WEISUNG ZU HANDEN
DES STADTPARLAMENTES

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. 2022-106
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **16** **GEMEINDEORGANISATION**
16.04 **Stadtparlament (bis 2021 Grosser Gemeinderat)**
16.04.22 **Postulate**

BETRIFFT **Postulat Beat Bornhauser, GLP, und Mitunterzeichnende, betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Umweltbelastung in Illnau-Effretikon; Beantwortung des Vorstosses; Verabschiedung zu Händen des Stadtparlamentes**

BESCHLUSSESANTRAG

DAS STADTPARLAMENT

AUF ANTRAG DES STADTRATES
UND GESTÜTZT AUF ART. 43 DER GESCHÄFTSORDNUNG DES STADTPARLAMENTES

BESCHLIESST:

1. Der Bericht des Stadtrates zum Postulat von Beat Bornhauser, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes, betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Umweltbelastung wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird als erledigt abgeschrieben.
3. Gegen diesen Beschluss ist das Referendum ausgeschlossen.
4. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a. Beat Bornhauser, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes
 - b. Abteilung Sicherheit
 - c. Abteilung Tiefbau
 - d. Parlamentsdienst



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

VORSTOSS

Beat Bornhauser, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes, und Mitunterzeichnende, reichen mit Schreiben vom 12. Dezember 2020 nachfolgendes Postulat bei der Geschäftsleitung des Stadtparlamentes ein (STAPA-Geschäft-Nr. 2021/117):

ANTRAG

Der Stadtrat wird eingeladen Massnahmen zu prüfen und darzulegen, wie in Illnau-Effretikon die Verkehrssicherheit erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden kann. Dabei sind insbesondere die Kantonsstrassenabschnitte Usterstrasse zwischen Einfahrt Länggstrasse bis zum Rösslikreisel und in den Weilern Agasul, Billikon, Luckhausen, Ettenhusen und Bietenholz und allfällige weitere Strassenabschnitte einzubeziehen.

BEGRÜNDUNG

In Illnau-Effretikon sind viele Bewohnerinnen und Bewohner von grossem Verkehrsaufkommen und Lärmmissionen betroffen. Mit den bewilligten und ausstehenden Gestaltungsplänen sowie auch der Neugestaltung des Dorfplatzes Illnau wird diese Problematik zunehmen. Mit der Zunahme der Bevölkerungsdichte stellt der Verkehr auf den genannten Abschnitten sowohl bezüglich Lärmmissionen, wie auch bezüglich Verkehrssicherheit ein grosses Risiko dar. In den Städten Zürich und Winterthur ist es schon heute möglich, auf Kantonsstrassen mit entsprechender Signalisation durch Temporeduktionen die Sicherheit zu erhöhen und die Lärmmissionen zu senken.

Mit dem wegweisenden Bundesgerichtsurteil (1C_589/2014) ist das auch in anderen Städten im Kanton Zürich möglich. So wird unter anderem festgehalten, dass Tempo 30 eine zweckmässige Massnahme zur Lärmreduktion darstellt und dass Tempo 30 in Betracht gezogen werden darf, wenn an einem Strassenabschnitt die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Im Bericht zum Postulat KR-Nr. 340/2011 «Temporeduktionen innerorts vom 3. Dezember 2015», erstellt von Sicherheits-, Volkswirtschaft- und Baudirektion des Kantons Zürich, werden Strecken aufgelistet, welche die gesetzlichen Anforderungen für eine Temporeduktion erfüllen und deshalb näher untersucht werden sollen. Dazu gehören in Illnau-Effretikon die Bahnhofstrasse in Effretikon und die Effretikonerstrasse in Oberillnau. In Kyburg wurde die Einführung von Tempo 30 beantragt.

Dies reicht allerdings nicht, und es besteht weiterer Handlungsbedarf. Gemäss Antwort des Regierungsrates auf eine im Kantonsrat eingereichte Motion zur Umsetzung des genannten Postulats (KR-Nr. 340/2011) muss bei jedem Projekt die konkrete Situation einzeln geprüft werden, wobei sich weitere Abschnitte in fortgeschrittener Projektierung befinden. Es wird also möglich sein, in Absprache mit dem Kanton die Möglichkeiten zu prüfen und Massnahmen zu ergreifen.

So ist es unseres Erachtens für einen gelungenen Dorfplatz Illnau zwingend notwendig, die Verkehrssicherheit auf der Usterstrasse zwischen der Länggstrasse und dem Rösslikreisel zu erhöhen und die Lärmbelastung zu senken. Nur mit einer erfolgten Beruhigung auf der Usterstrasse erscheint ein zukunftssträchtiger Dorfplatz überhaupt möglich.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

In Ettenhusen, Billikon, Agasul, Luckhausen und Bietenholz zerschneidet die Kantonsstrasse die Weiler mittendurch. Zeit- und ortsweise stauen sich die Motorfahrzeuge weit über die Weilergrenzen hinaus. Auch hier verlangen die Reduktion der Lärmimmissionen und die Verbesserung der Verkehrssicherheit nach Massnahmen. Es macht aus unserer Sicht Sinn, die bestehenden Durchfahrthindernisse zum Beispiel auf der Luckhauserstrasse (Luckhausen, Agasul) und in Ettenhusen (Bushaltestelle) dahingehend auszunutzen, um in allen Weilern Tempo 30 einzuführen. Eine solche Temporeduktion in mehreren Weilern wurde bereits im Jahre 2005 vom Parlament im Rahmen eines Postulates (Geschäft 219/02) beschlossen, verstärkte Bemühungen für eine Umsetzung sind also dringlich notwendig. Die schon geplante Beruhigung in Kyburg zeigt, dass solche Massnahmen jetzt wohl auch dank der seit den Wahlen 2019 neuen Besetzung in Kantons- und Regierungsrat möglich sind.

Es ist klar, dass die angestrebten Signalisationsänderungen auf den oben erwähnten Kantonsstrassen Initiative und klärende Gespräche mit den zuständigen Behörden auf kantonaler Ebene erfordern. Legitimierter Druck aus den Gemeinden, abgestützt auf ein entsprechendes und wegweisendes Bundesgerichtsurteil, wird es aber zweifellos erleichtern, entsprechende Massnahmen zu fördern und somit die Lebensqualität in mehreren Teilen unserer Stadt zu erhöhen. Ebenfalls ist es an der Zeit, die absolut störende Ungleichbehandlung einzelner Städte zu beenden.

URHEBER: Beat Bornhauser, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes

MITUNTERZEICHNENDE:
Annina Annaheim, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Markus Annaheim, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Ralf Antweiler, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes
Arie Bruinink, Grüne, Mitglied des Stadtparlamentes
David Gavin, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Urs Gut, Grüne, Mitglied des Stadtparlamentes
Stefan Hafen, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Regula Hess, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Daniel Kachel, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes
Michael Käppeli, FDP, Mitglied des Stadtparlamentes
Cornelia Tschabold, EVP, Mitglied des Stadtparlamentes
Felix Tuchs Schmid, SP, Mitglied des Stadtparlamentes
Peter Vollenweider, Mitte, Mitglied des Stadtparlamentes
David Zimmermann, EVP, Mitglied des Stadtparlamentes

EINGANG GESCHÄFTSLEITUNG: 04.03.2021

BEGRÜNDUNG IM STADTPARLAMENT: 08.04.2021

ÜBERWEISUNG AN DEN STADTRAT AM: 08.04.2021

FRIST: 08.04.2022



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

BERICHT DES STADTRATES

Der Stadtrat entschuldigt sich vorerst für die verspätete Berichterstattung.

AUSGANGSLAGE

VERKEHRSFLUSS

Im Kanton Zürich wird an 370 Messstellen der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der Velos gemessen. Periodische und permanente Verkehrszählungen bilden eine relevante Grundlage für Strassenbauprojekte. Die Daten dienen der Verkehrsplanung und der Verkehrstechnik. In der Datenbank der Verkehrstechnik sind der Umweltschutz und die Unfallstatistik reflektiert.

Die nachfolgende Liste zeigt den durchschnittlichen Tagesverkehrsfluss (DTV) aus dem Jahre 2021 auf dem Stadtgebiet Illnau-Effretikon auf.

ORT	STRASSE	DTV	MIV	VELO
Bietenholz	Hegnauerstrasse	149		x
Effretikon	Rikonerstrasse, Höhe Weiherstrasse 20	12'179	x	
	Rikonerstrasse, Höhe Weiherstrasse 20	101		x
Illnau	Effretikonerstrasse, Höhe Grauselstrasse	5'027	x	
	Kempptalstrasse, Höhe Im Riet	10'744	x	
Oberkempptal	Kempptalstrasse, Höhe Schmiedgasse	14'219	x	

Die Auflistung zeigt, dass die Stadt mit teils regem Verkehrsaufkommen konfrontiert ist. Die Haupt- und Verbindungsachsen fallen dabei besonders ins Gewicht. Dieser sogenannte Durchgangsverkehr lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht anderweitig führen. Eine wachsende Stadt wie Illnau-Effretikon hat diesen Umstand in ihrer Planung zu berücksichtigen.

VERKEHRSSICHERHEIT

Die Kantonspolizei Zürich und die Kommunalpolizeien haben gestützt auf das Polizeiorganisationsgesetz (LS 551.1; POG vom 29. November 2004) unter anderem den Auftrag, für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Strassenverkehr auf den öffentlichen Strassen besorgt zu sein. Dazu sind vorbeugende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einschliesslich des Verkehrsunterrichts an der Volksschule zu treffen. Diesem Auftrag folgt die Polizei und erstellt jährlich eine Statistik zum Unfallgeschehen.

Im Jahre 2019 haben sich auf dem Stadtgebiet insgesamt 121 Unfälle mit Sach- und 24 Unfälle mit Personenschaden ereignet. Die Statistik aus dem Jahre 2020 weist 103 Unfälle mit Sach- und 35 Unfälle mit Personenschaden auf. Die Unfallzahlen für das Jahr 2021 liegen bei der Kantonspolizei Zürich zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vor.

Die Kantonspolizei Zürich wertet jährlich die Unfalldaten aus und erarbeitet wo nötig mit den zuständigen Partnern – Amt für Mobilität, Gemeinden, öffentlicher Verkehr etc. – Lösungsmöglichkeiten. Prävention spielt dabei bei allen Verkehrsteilnehmenden eine zentrale Rolle.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

Die Anzahl Verkehrsteilnehmenden nimmt im ganzen Kanton Zürich und auch in Illnau-Effretikon stetig zu. Nicht zuletzt wegen der Trendfahrzeuge (z.B. Elektro-Trotinetts, Scooter, etc.), deren Nutzung immer beliebter wird. Je mehr Verkehrsteilnehmende sich auf den Strassen bewegen, desto mehr Unfälle können geschehen. Um dieser Entwicklung entgegenzutreten, setzen die Kantonspolizei Zürich, die Kommunalpolizei und weitere Partner weiterhin auf Schwerpunktaktionen. Dabei liegt das Augenmerk bei der Verkehrssicherheit auf den Hauptunfallursachen wie Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Fahrunfähigkeit oder überhöhte Geschwindigkeit. Nichtsdestotrotz stellt der Strassenverkehr für alle Teilnehmenden eine grosse Herausforderung dar.

SCHWACHSELLENANALYSE

Der Verein Forum 21 hat eine Bevölkerungsumfrage über Hindernisse und Einschränkungen im Strassenverkehr lanciert. In der Stadt wohnhafte Personen hatten dabei die Möglichkeit, Lösungs- und Veränderungswünsche zu äussern. In diesem Postulatsbericht sind im Kapitel «Weiter in Frage kommende Strassenabschnitte» Verkehrsstrassen aufgeführt, welche allenfalls hinsichtlich der Verkehrssicherheit eingehender geprüft werden sollen. In der Antwort auf das Postulat von Ralf Antweiler, GLP, Mitglied des Stadtparlamentes, wird das Thema Schwachstellenanalyse und Schwerpunktprogramm ausführlicher erläutert (SRB-Nr. 2022-42 vom 24. Februar 2022).

GESETZLICHE GRUNDLAGEN

VERKEHRSSICHERHEIT - TEMPOREDUKTION

Die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01 vom 19. Dezember 1958, Stand 1. Januar 2019) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21 vom 5. September 1979, Stand 1. Juli 2012) gelten sowohl für Kantons- wie auch für Gemeindestrassen. Bei den Anordnungen der Massnahmen gilt der Grundsatz, möglichst geringe Einschränkungen zu wählen.

Die Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), verfügt Anordnungen, welche in Zusammenhang mit Temporeduktionen stehen. Sie hat dabei abschliessende Entscheidungsbefugnisse. Aktuell ist für eine Temporeduktion auf einer Kantons- oder einer Gemeindestrasse immer noch die Ausarbeitung eines Verkehrsgutachten erforderlich. Die Kantonspolizei kann das Verkehrsgutachten für die Entscheidungsfindung berücksichtigen, muss dem aber nicht Folge leisten. Aktuell sind Bemühungen im Gange, die Verkehrsgutachtenpflicht für Temporeduktionen auf Quartierstrassen abzuschaffen, was die Einführung von Tempo-30-Zonen in Quartieren erleichtern würde. Dazu ist jedoch anzumerken, dass in Illnau-Effretikon in den meisten Quartieren bereits Tempo 30 gilt.

Grundsätzlich soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit primär mit baulichen und gestalterischen Massnahmen erwirkt werden. Greifen diese Massnahmen nicht, können als Ergänzung Signalisationen und Markierungen angebracht werden.

LÄRMIMMISSIONEN - UMWELTSCHUTZ

Das Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01 vom 7. Oktober 1983, Stand 1. Januar 2021) verlangt, dass die Emissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen sind, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

Die Herabsetzung der Geschwindigkeit aus Gründen des Umweltschutzes kann geprüft werden, wenn eine übermässige Umweltbelastung vorliegt. Dies ist dann der Fall, wenn die Immissionsgrenzwerte der Lärm- und Luftreinhalte-Verordnung überschritten werden. Das Gesetz erwähnt bei der Beurteilung ausdrücklich die Wahrung der Verhältnismässigkeit. Bei der Prüfung der Massnahme ist somit zu klären, ob sie geeignet ist, die übermässige Umweltbelastung zu vermindern; zudem ob sie nötig ist und ob der Zweck und die Wirkung der Massnahme in einem vernünftigen Verhältnis zueinanderstehen.

In erster Priorität sind Massnahmen an der Quelle zu treffen, das heisst die Reduktion der Lärmerzeugung an Fahrzeugen (Motor, Reifen), lärmarme Beläge, Temporeduktion und Verkehrsumleitungen. An zweiter Stelle sind Massnahmen zwischen Strassen und Gebäude vorzusehen. Dafür eignen sich Lärmschutzwände, Annexbauten (niedriger Anbau; verringert Wahrnehmung der Lärmimmission) und Einhausungen (Tunnel, Überdeckung). Als dritte und letzte Variante kommen Ersatzmassnahmen im Sinne von Sanierungserleichterungen in Frage, sofern die erste und zweite Priorität nicht umsetzbar ist. Beispielsweise können Schallschutzfenster eingebaut werden.

POSTULAT ZUHANDEN DES REGIERUNGSRATES (KR-NR. 340/2011)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 5. November 2012 ein Postulat zur Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz überwiesen. Daraus sollen diejenigen Strassenabschnitte auf dem Kantonsstrassennetz bezeichnet werden, für welche eine tiefere Geschwindigkeitslimite als Tempo 50 sinnvoll ist. Unter anderem soll dem Aspekt «Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung» Rechnung getragen werden. Die Begriffe Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit, Lärmimmissionen und Luftbelastungen stehen in Zusammenhang und werden nachfolgend einzeln erläutert.

VERBESSERUNG DES VERKEHRSABLAUFS (EFFRETIKON, BAHNHOFSTRASSE)

Staatsstrassen zählen gemäss dem zum Postulat verfassten Berichtes zur Kategorie der verkehrsorientierten Strassen. Das heisst, dass die Verkehrsfunktion und der reibungslose Verkehrsfluss Vorrang haben. Im Innerortsbereich haben solche Staatsstrassen allenfalls aufgrund stark belasteter Strassenzüge mit hohen Nutzungsansprüchen weiteren Bedürfnissen zu genügen. Das Amt für Mobilität entwickelte eine systematische Arbeitsmethode, um das gesamte Staatsstrassennetz nach spezifischen Kriterien zu beurteilen.

In der Analyse der Kantons sind insgesamt acht Strassenabschnitte erwähnt, auf deren die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit genauer geprüft werden sollen. In Effretikon betrifft dies die Bahnhofstrasse. Gemäss aktuellem Stand ist der Kanton bereit, Tempo 30 auf einem bestimmten Abschnitt der Bahnhofstrasse in Effretikon zu bewilligen. Dies ist nicht zuletzt nötig, um Wohnnutzungen in den angrenzend geplanten Überbauungen gemäss Masterplan Bahnhof West zu ermöglichen.

ERHÖHUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT (ILLNAU, EFFRETIKONERSTRASSE)

Die Kantonspolizei hat eine Unfall- und Erfahrungsanalyse für sämtliche Innerortsstrecken mit 50 km/h im Kanton Zürich durchgeführt. Dabei wurden Sicherheitsdefizite eruiert, welche allenfalls mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten vermindert werden können. Im Stadtgebiet wurde die Effretikonerstrasse in Illnau festgelegt.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

VERMINDERUNG DER LÄRMIMMISSIONEN (EFFRETIKON, BAHNHOF- UND RIKONERSTRASSE / ILLNAU, EFFRETIKONERSTRASSE)

Die Herabsetzung von Geschwindigkeiten reduzieren auch Lärmimmissionen und sind sowohl rechnerisch als auch messtechnisch nachweisbar. Eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt für die Lärmbeurteilung einen Mittelungspegel von minus 2 bis minus 4 dB(A). Der empfundene Lärm wird also um rund 25 % reduziert. Für eine Halbierung des empfundenen Lärms müsste der Schallpegel um 10 dB abnehmen.

Die lärmtechnische Beurteilung des Kantons hat für die Einführung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme in Effretikon die Bahnhofstrasse und in Illnau die Effretikonerstrasse bestimmt.

Bereits im Jahr 2017 hat der Kanton zudem mitgeteilt, dass für die Lärmsanierung der Rikonerstrasse ein lärm- armer Belag eingebaut und das Tempo im Bereich der Weiherstrasse von 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden soll. Im Rahmen der erfolgten Sanierung dieser Kantonsstrasse (Abschnitt Autobahnausfahrt bis Eschikerstrasse) wurde der lärmarme Belag inzwischen eingebaut. Die Temporeduktion steht noch aus.

VERMINDERUNG DER LUFTBELASTUNG

Analog der Beurteilung in Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen hat das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) im Auftrag des Regierungsrates eine Grobabschätzung der Wirkung einer Temporeduktion auf die Luftbelastung vorgenommen.

Grundsätzlich lassen sich Schadstoffemissionen des Strassenverkehrs mit Temporeduktionen im Bereich von Ortsdurchfahrten reduzieren. Gemäss bisherigem Kenntnisstand ist ein lufthygienischer Beitrag durch Temporeduktionen möglich, der erzielbare Effekt jedoch begrenzt. Das AWEL hält abschliessend fest, dass Temporeduktionen auf Kantonsstrassen keine zentrale Massnahme der Luftreinhaltung darstellen.

WEITERER HANDLUNGSBEDARF AUF GEMEINDESTRASSEN

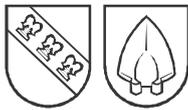
FLÄCHENDECKENDE EINFÜHRUNG ZONE TEMPO 30

Der Stadtrat hat bereits im Schwerpunktprogramm zur Amtsdauer 2002 bis 2006 eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität und eine flächendeckende Verkehrsberuhigung gefordert. In den Wohnquartieren wurde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Tempo 30 eingeführt. Die Realisierung der Zone Tempo 30 erfolgte etappenweise. Das Gesamtkonzept wurde am 24. Juni 2004 (SRB-Nr. 148-04) beschlossen.

TEMPO 30 IN KYBURG, ETTENHUSEN UND BILLIKON

Am 6. Februar 2019 richteten Einwohnerinnen und Einwohner eine Petition an den Stadtrat, mit dem Anliegen, in Kyburg, Ettenhusen und Billikon verkehrsberuhigende Massnahmen umzusetzen. Mit Beschluss vom 19. Dezember 2019 (SRB-Nr. 2019-162) wurde die Abteilung Sicherheit mit der Prüfung und Umsetzung beauftragt.

Tempo 30 für die Ortsteile Ettenhusen und Billikon wurde in Zusammenarbeit mit der verfügbaren Stelle, der Kantonspolizei Zürich (Kapo), geprüft. Die Kapo lehnte das Gesuch ab, da sich die Strassenabschnitte im Eigentum des Kantons befinden und solche Kantonsstrassen zum damaligen Zeitpunkt nicht mit Zonen Tempo 30 versehen wurden. In der Ortschaft Billikon wären im Rahmen einer Strassensanierung bauliche Massnahmen, wie beispielsweise die Errichtung eines Trottoirs sowie eine behindertengerechte Bushaltestelle, eine sogenannte «Kap-Haltestelle», zu prüfen.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

Es ist davon auszugehen, dass die KAPO auch bei Vorliegen eines Verkehrsgutachtens an ihrem Entscheid festhält, weshalb zum jetzigen Zeitpunkt auf ein solches verzichtet wird.

In Kyburg wurde der Weg über ein Verkehrsgutachten eingeschlagen und auf der Allmendstrasse und im Dorfkern die Einführung einer Zone Tempo 30 beschlossen. Die Umsetzung ist nun im Gange.

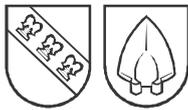
TEMPO 30 IN HORBEN

Am 31. Oktober 2020 reichten Anwohner aus Horben eine Petition für die Einführung einer Tempo 30-Zone ein. Zwischenzeitlich haben Gespräche stattgefunden und verschiedene Möglichkeiten zur Temporeduktion sind getestet worden. Der Stadtrat hat darüber einen Kurzbericht zur Kenntnisnahme erhalten. Mit Datum vom 11. November 2021 erhielt das Ressort Sicherheit den Auftrag, ein Verkehrsgutachten erstellen zu lassen. Das Gutachten wurde mittlerweile mit der Kantonspolizei Zürich – als verfügende Stelle - besprochen. Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VGB) haben zu einem früheren Zeitpunkt bereits angekündigt, dass sie sich gegen die Einführung von Tempo 30 in Horben aussprechen würden, da es sich um eine Busstrecke handelt. Das Ingenieurbüro, welches für das Verkehrsgutachten verantwortlich zeichnet, wird die Verantwortlichen der VBG nochmals zum Gespräch einladen, Überzeugungsarbeit für die Einführung von Tempo 30 leisten und das Ergebnis im Verkehrsgutachten abbilden. Danach erfolgt die Zustellung an das Ressort Sicherheit.

WEITERE IN FRAGE KOMMENDE STRASSENABSCHNITTE

Die Abteilungen Sicherheit und Tiefbau haben mögliche Standorte zusammengestellt, an welchen Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit eingehender geprüft werden sollen. Jene Strassenabschnitte, die mit einem Stern gekennzeichnet sind, wurden auch in der Bevölkerungsumfrage als Schwachstellen erwähnt.

ÖRTLICHKEIT	BEMERKUNG / BEGRÜNDUNG
*Bungertenstrasse, Effretikon	Trotz Zone 30 wird der Schulweg wegen fehlenden Fussgängerstreifen und parkierten Fahrzeugen auf der Grendelbachstrasse als gefährlich betrachtet. Mehrfache Meldungen besorgter Eltern.
Feldstrasse, Effretikon	Es ging ein Begehren ein. Die Kapo spricht sich gegen eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h aus. Ein Verkehrsgutachten soll den Nachweis für die Verkehrsgefährdung erbringen.
*Kempttalstrasse, Illnau	Aufgrund Neuüberbauung Versetzung der Innerortstafel in Richtung Fehraltorf
Luckhauserstrasse, Agasul	Streckenabschnitt zwischen Luckhausen und Agasul, Herabsetzung von Tempo 80 auf Tempo 60 wegen schmaler Strasse mit Gegenverkehr.
*Ottikonerstrasse, Ottikon	Herabsetzung von Tempo 80 auf Tempo 60 zwischen Illnau und Ottikon, aufgrund schmaler Strasse mit Gegenverkehr.
*Steinacherstrasse, Illnau	Zone 50 wird als zu gefährlich betrachtet. Mehrfache Meldungen von besorgten Anwohnenden.
*Volketswilerstrasse, Illnau	Die Ausserortsstrecke wurde schon öfters vorgebracht. Eine Herabsetzung auf Tempo 60 würde die Verkehrssicherheit erhöhen.
*Wattspitz-Kreuzung, Effretikon	Ein- und Ausfahrten sowie reger Fussgängerverkehr. Überprüfung der grundsätzlichen Verkehrsführung.
Usterstrasse, Illnau	Tempo 30 im Abschnitt zwischen Landi und Rösslikreisel anstreben.



ANTRAG DES STADTRATES

VOM 19. MAI 2022

GESCH.-NR. 2021-0457
BESCHLUSS-NR. SR 2022-106
GESCH.-NR. STAPA 2021/117

Ober-Illnauerstrasse, Bisikon bis Illnau	Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h bereits beantragt, wurde jedoch abgelehnt. Eine Temporeduktion soll erneut geprüft werden, mit Tempo 50 bei der Einfahrt in Oberillnau bereits ab dem Landwirtschaftsbetrieb Breitenacherstrasse 60.
Bisikonerstrasse, Bisikon bis Illnau	Radweg Örmis in Planung, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler, die mit dem Rad von Bisikon ins Illnauer Schulhaus Hagen fahren, sowie für den Freizeit- und Pendlerverkehr.

Weitere Strassenabschnitte können sich aus der Schwachstellenanalyse ergeben.

ERWÄGUNGEN DER RESSORTS SICHERHEIT UND TIEFBAU

In den Quartieren in Effretikon und Illnau sind praktisch flächendeckend Tempo 30-Zonen eingeführt worden.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit hängt unter anderem mit Temporeduktionen oder baulichen Massnahmen zusammen. Dieser Umstand geht mit der Verminderung von Umweltbelastungen und Lärm etc. einher.

Strassenabschnitte, welche als Unfallschwerpunkte gelten, werden von der Kantonspolizei Zürich erfasst und in Zusammenarbeit mit der Stadt sicherer gemacht. In erster Linie werden bauliche Massnahmen in Erwägung gezogen und bei Bedarf erfolgen Signalisations- und Markierungsverfügungen.

Sogenannte gefährliche Strassenzüge oder Strassenzüge, auf welchen es «zu Fast-Unfällen kommt», werden nicht erhoben, da solche Kriterien vor allem dem subjektiven Sicherheitsempfinden unterliegen.

Derzeit ist eine Schwachstellenanalyse im Gang, die allenfalls weitere Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf identifizieren wird. Das Ergebnis in Form von Massnahmenvorschlägen wird dem Stadtrat für das weitere Vorgehen unterbreitet werden.

Der Stadtrat anerkennt das Bedürfnis, Strassen sicherer zu gestalten. Er erachtet gezielte Temporeduktionen an ausgewählten Stellen als geeignetes Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität. Folglich wird er sich auch in Zukunft für solche Massnahmen einsetzen.

Stadtrat Illnau-Effretikon

Ueli Müller
Stadtpräsident

Peter Wettstein
Stadtschreiber

Versandt am: 23.05.2022