



BESCHLUSS

VOM 10. JULI 2025

GESCH.-NR. 2020-0321
BESCHLUSS-NR. 2025-156
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **06 Raumplanung, Bau und Verkehr**
06.05 Mobilität
06.05.01 Öffentlicher Verkehr
06.05.01.02 Bahnhöfe

BETRIFFT **Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle Bisikon (Fahrtrichtung Volketswil);
Projektfestsetzung**

AUSGANGSLAGE

Der Stadtrat hat am 6. März 2025 das Bauprojekt zur Lageverschiebung und zum hindernisfreien Ausbau der Bushaltestelle Bisikon (Fahrtrichtung Volketswil) genehmigt und zur öffentlichen Auflage gemäss §16 in Verbindung mit §17 des Strassengesetzes (LS 722.1; StrG) freigegeben (SRB-Nr. 2025-55). Das Projekt wurde vom 17. April 2025 bis 16. Mai 2025 öffentlich aufgelegt und vor Ort ausgesteckt.

Während der öffentlichen Projektauflage ist eine Einsprache gegen das Projekt eingegangen.

STELLUNGNAHME ZUR EINSPRACHE

AUSGANGSLAGE

Im Rahmen des Projekts «Lageverschiebung und hindernisfreier Ausbau der Bushaltestelle Bisikon Dorf» ist der Neubau einer normgerechten, barrierefreien Bushaltestelle gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und diversen technischen Richtlinien vorgesehen. Die Hauptkritikpunkte der Einsprache gegen das Bauvorhaben betreffen den gewählten Standort, die Gestaltung der Umgebung, den Verlust eines Grünstreifens sowie zusätzliche Immissionen durch den Betrieb der Bushaltestelle und deren Möblierung (Wetterwand).

GESETZLICHER AUFTRAG UND NORMVERPFLICHTUNG

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen beruht auf gesetzlichen Vorgaben:

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3)
- Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34)
- SS-Normen SN 640 075 / 640 075-2 (Hindernisfreier Verkehrsraum)

Diese Vorschriften geben unter anderem Mindestanforderungen an Haltekanten, Aufstellflächen, Querungsstellen, Einsehbarkeit und Sicherheit vor. Auch § 14 Abs. 4 des Strassengesetzes (StrG; LS 722.1) sieht explizit vor, dass die Strasseninfrastruktur so zu gestalten ist, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist.



BESCHLUSS

VOM 10. JULI 2025

GESCH.-NR. 2020-0321

BESCHLUSS-NR. 2025-156

Die heutige Situation mit der bestehenden Bushaltestelle erfüllt diese Anforderungen nicht. Die Lageverschiebung mit Neubau ist somit gesetzlich notwendig.

STANDORTWAHL UND VARIANTENPRÜFUNG

Im Rahmen des Projektes wurde die Standortfrage unter Berücksichtigung der relevanten Normen sowie der betrieblichen, topografischen und sicherheitstechnischen Aspekte geprüft. Die heutige Bushaltestelle liegt im Bereich eines privaten Zufahrtsweges sowie eines privaten Parkplatzes. Sie weist weder einen geeigneten Wartebereich noch eine normgerechte Haltekantenhöhe auf. Aufgrund der privaten Zufahrts- und Platzverhältnisse ist eine bauliche Verbesserung am bestehenden Standort ausgeschlossen.

Auf der Buslinie 720 der Verkehrsbetriebe Glattal AG verkehren sowohl Standard- als auch Gelenkbusse. Nach kantonalen Vorgaben wäre für den regulären Gelenkbusbetrieb eine Haltekantenlänge von 25 m erforderlich. Aufgrund des derzeit nur einmal täglich verkehrenden Gelenkbusses ist eine Reduktion auf 12 m (Standardbus) betrieblich vertretbar. Selbst diese reduzierte Haltekante kann am aktuellen Standort nicht realisiert werden, wie sich bei einer Variantenprüfung von zwei Minimal-Optionen am heutigen Standort zeigte:

VARIANTE 1:

Kaphaltestelle (Parzelle IE3783)

- Fahrbahnbreite: 4.0 m
- Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer: 1.5 m
- Haltekantenlänge mit hoher Anlagekante: max. 5 m möglich

Die enge Manövrierfläche erschwert den Unterhalt erheblich, insbesondere den Winterdienst. Zudem ist eine simultane Anfahrt beider Buslinienrichtungen nicht möglich. Die Busse kreuzen in den Abendspitzenzeiten (17:00 bis 20:00 Uhr) zweimal pro Stunde in Bisikon. Die betrieblichen Einschränkungen machen eine Kaphaltestelle nicht umsetzbar.

VARIANTE 2:

Fahrbahn-Haltestelle (Parzellen IE3783 und IE1895)

- Fahrbahnbreite: 5.5 m
- Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer: 2.0 m
- Haltekantenlänge mit hoher Anlagekante: ca. 6 m möglich

Für diese Variante wäre ein Landerwerb von privaten Parzellen erforderlich, was dem Projektierungsgrundsatz der sparsamen Landbeanspruch widersprechen würde. Zudem erfolgt der Zugang zur Haltestelle ausschliesslich über Privatgrund. Auch hier bestehen erhebliche Einschränkungen beim Unterhalt und der Verkehrssicherheit. Aus diesen Gründen ist auch diese Variante nicht weiter verfolgbar.

Die eingehende technische Analyse hat gezeigt, dass keine konforme oder betrieblich praktikable Lösung am bestehenden Standort möglich ist.

Demgegenüber berücksichtigt der neu vorgesehene Standort nicht nur die Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger, der Behinderten und Gebrechlichen unter Einhaltung der vorgesehenen Normen. Er ist überdies mittels Landabtauschen möglich, ohne dass einseitige Landabtretungen nötig sind.



BESCHLUSS

VOM 10. JULI 2025

GESCH.-NR. 2020-0321

BESCHLUSS-NR. 2025-156

ALTERNATIVER STANDORTVORSCHLAG

Der alternative Vorschlag, die Bushaltestelle zum Schulhaus zu verlegen, wurde technisch geprüft. Dabei wurden insbesondere die Verkehrssicherheit (Sichtweiten) sowie die Auswirkungen auf den Fussverkehr (Schulweg) beurteilt. Nachstehende Punkte sprechen gegen eine Realisierung der Bushaltestelle an dieser Stelle:

A. Fehlende Überholsichtweite und Nähe zum Knotenpunkt

Der vorgeschlagene Standort liegt unmittelbar in der Nähe eines bestehenden Knotens. Die Überholsichtweite ist unzureichend. Nach geltenden Richtlinien ist in Bereichen von Haltestellen eine minimale Überholsichtweite erforderlich, um Gefahrensituationen beim Vorbeifahren am haltenden Bus zu vermeiden. Eine bauliche Massnahme zur Überholverhinderung (z.B. Mittelinsel oder Fahrbahneinengung) wäre zwingend erforderlich, würde jedoch den Verkehrsfluss im Knotenbereich zusätzlich beeinträchtigen und ist mit den bestehenden Fahrbahnbreiten nicht umsetzbar.

B. Bestehender Fussgängerstreifen im unmittelbaren Bereich

Am vorgeschlagenen Standort befindet sich ein Fussgängerstreifen, dessen sichere Nutzung bei einem haltenden Bus nicht gewährleistet werden kann. Fahrende Fahrzeuge haben bei einem stehenden Bus eingeschränkte Sicht auf querende Fussgänger, insbesondere Kinder, was das Unfallrisiko erheblich erhöht.

C. Gehwegbreite und Aufenthaltsqualität

Das vorhandene Bankett bzw. der Gehweg entlang der Schulhausfassade ist nicht ausreichend breit, um die Haltestellenflächen gemäss den Richtlinien für hindernisfreie Gestaltung umzusetzen. Zudem ist aufgrund der Nähe zur Fassade keine adäquate Wartefläche mit Schutzfunktion oder Sitzgelegenheit möglich, was die Aufenthaltsqualität für wartende Personen einschränkt.

D. Konflikt mit Schulbetrieb und Kindern im Strassenraum

Der Standort liegt in unmittelbarer Nähe zum Schulhaus, wo während der Schulzeiten eine erhöhte Anzahl Kinder im Strassenraum unterwegs ist. Die zusätzliche Frequentierung durch wartende Fahrgäste sowie das Manövrieren von Bussen in direkter Nähe zur Schulinfrastruktur erhöht das Gefährdungspotenzial.

Der vorgeschlagene Standort beim Schulhaus erfüllt die sicherheits- und betriebsrelevanten Anforderungen an eine Bushaltestelle nicht.

UMGEBUNGSGESTALTUNG UND ORTSBILDPFLEGE

Mit der bereits realisierten Neugestaltung des Dorfplatzes in Bisikon wurde ein wesentlicher Beitrag zur ökologischen und gestalterischen Aufwertung des Ortszentrums geleistet. In diesem Zusammenhang wurde die Umgebung bewusst aufgewertet und bepflanzt.

Die Planung dieses Projektes berücksichtigt die ortsbauliche und landschaftliche Umgebung, aber auch die Erfordernisse einer funktionalen und sicheren Strasseninfrastruktur. Aufgrund der Interessenabwägung ist der Verlust des betroffenen Grünstreifens im gegebenen Kontext hinzunehmen.



BESCHLUSS

VOM 10. JULI 2025

GESCH.-NR. 2020-0321

BESCHLUSS-NR. 2025-156

LÄRM- UND NUTZUNGSEMISSIONEN

Es trifft zu, dass eine Fahrbahnhaltestelle Mehrimmissionen (z.B. Rückstau) verursacht. Die durch eine solche Haltestelle ausgelösten Mehrimmissionen bestehen aber unabhängig von der konkreten Lage der Bushaltestelle. Der Verkehrslärm wird durch das Projekt demgegenüber nicht erhöht, da sich an der Verkehrsfrequenz nichts ändert. Die Wetterwand dient sodann als Schutz vor Witterung und ist in ihrer Ausgestaltung funktionsbedingt.

Auch die befürchteten Ruhestörungen in der Nacht und Abfallbelastung vermögen keinen Verzicht auf die für den Schutz der Wartenden sinnvolle Wetterschutzwand zu begründen. In diesem Zusammenhang sind zudem die in der kommunalen Polizeiverordnung enthaltenen (Nacht-)Ruheregelungen zu beachten.

GLEICHBEHANDLUNGSFRAGE

Die in der Einsprache aufgeführte Ablehnung eines privaten Bauvorhabens (Carport und Besucherparkplätze) steht in keinem direkten Zusammenhang mit dem öffentlichen Projekt. Private Baugesuche und öffentliche Infrastrukturprojekte werden überdies nach unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen beurteilt.

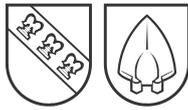
SCHLUSSFOLGERUNG

Das Projekt erfüllt die gesetzlichen und normativen Vorgaben vollumfänglich. Alternative Standorte sind technisch oder betrieblich nicht geeignet oder weisen sicherheitsrelevante Defizite auf. Die Einzelheiten des Projektes ergeben sich praktisch vollständig aus den verkehrstechnischen Anforderungen. Die Projektänderungen hinsichtlich des Standorts, welche der Einsprecher beantragt, widersprechen diesen Anforderungen. Das öffentliche Interesse an der Erstellung einer sicheren, behindertengerechten und benutzerfreundlichen Bushaltestelle ist schliesslich stärker zu gewichten als alle übrigen vorliegend infrage stehenden Interessen.

Die Einsprache ist daher vollumfänglich abzuweisen.

DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON AUF ANTRAG DES RESSORTS TIEFBAU BESCHLIESST:

1. Das Bauprojekt des Ingenieurbüros F+H Partner AG, Rickenbach Sulz, vom 24. Februar 2025, für die Lageverschiebung und Neubau einer hindernisfreien Bushaltestelle «Dorf» in Fahrtrichtung Volketswil wird festgesetzt und nach Ablauf der Rechtsmittelfrist zur Ausführung freigegeben.
2. Die Einsprache vom 14. Mai 2025 wird vollumfänglich abgewiesen.
3. Die Abteilung Tiefbau wird mit der amtlichen Publikation des Festsetzungsbeschlusses beauftragt.
4. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Publikation an gerechnet, beim Baurekursgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, Rekurs erhoben werden. Die Rekurschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen. Während der Rekursfrist liegen die Akten bei der Stadtverwaltung Illnau-Effretikon, Abteilung Tiefbau (3. Obergeschoss), Märtpplatz 29, 8307 Effretikon, zur Einsichtnahme auf oder können auf der städtischen Webseite heruntergeladen werden.



BESCHLUSS

VOM 10. JULI 2025

GESCH.-NR. 2020-0321

BESCHLUSS-NR. 2025-156

5. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a. F+H Partner AG, Breitestrasse 1a, 8545 Rickenbach Sulz
 - b. Einsprecher (eingeschrieben)
 - c. Abteilung Tiefbau

Stadtrat Illnau-Effretikon

Marco Nuzzi
Stadtpräsident

Peter Wettstein
Stadtschreiber

Versandt am: 14.07.2025