

Sitzung vom 17. April 2019

368. Anfrage (Verkehrsbehinderung durch Fahrbahnhaltestellen)

Die Kantonsräte Daniel Wäfler, Gossau, und Roland Brändli, Hinwil, haben am 28. Januar 2019 folgende Anfrage eingereicht:

In der Stadt Wetzikon sowie auch in der Gemeinde Hinwil plant der Kanton die Verlegung von Bus-Haltestellen von bisherigen Buchten auf die Fahrbahnen. Die bereits heute angespannte Verkehrslage wird dadurch sicherlich nicht positiv beeinflusst und der Verkehrsfluss wird noch zusätzlich behindert. Wartezeiten im Strassenverkehr verursachen nicht zuletzt auch Mehrkosten für Gewerbetreibende und Konsumentinnen und Konsumenten.

Der neue Abschnitt des Art. 104 der Kantonsverfassung verlangt, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sorgt. Unnötige, durch Fahrbahnhaltestellen verursachte Behinderungen des MIV bedeuten eine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Strasse und widersprechen der Verfassung. Das Resultat dieser Abstimmung zeigte deutlich, dass die Bevölkerung ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger will. In der Vergangenheit wurden durch die Busbetreiber erfolgreiche Kampagnen durchgeführt, damit den aus den Busbuchten ausfahrenden Fahrzeugen des ÖV freiwillig der Vortritt gewährt wird. Die Akzeptanz der MIV-Verkehrsteilnehmer, den Bussen des ÖV freiwillig den Vortritt beim Wiedereinfahren zu gewähren, müsste daher vorhanden sein, zusätzliche Fahrbahnhalte stehen eher im Widerspruch dazu, zumal auch einem Teil der betroffenen Strassen der DTV die 10000er Grenze übersteigt.

Aus diesen Gründen richten wir folgende Fragen an den Regierungsrat und bitten um deren Beantwortung.

1. Welche konkreten Ziele verfolgt die kantonale Verkehrsplanung im Falle der geplanten Fahrbahnhaltestellen auf der Bahnhofstrasse in Wetzikon und wie beurteilt man deren Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr?
2. Welche konkreten Ziele verfolgt die kantonale Verkehrsplanung im Falle der geplanten Fahrbahnhaltestellen in Hinwil an der Bachtelstrasse und Zürichstrasse und wie beurteilt man deren Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr?
3. Falls es zu zusätzlichen Warte- und Fahrzeiten für den Individualverkehr durch diese neuen Fahrbahnhaltestellen kommt, was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu tun?

4. Sind die Verkehrsplanungen im Bereich der Haltestellen auch in den Gesamtkontext rund um die grosse Verkehrsbelastung durch die nach wie vor fehlende Oberlandautobahn gemacht worden?
5. Wurde der Art. 104 der Kantonsverfassung bei diesen Planungen bewusst mit einbezogen?
6. Falls in einer oder zwei der letzten Fragen ein Nein resultiert, ist der Regierungsrat bereit, die Situationen nochmals zu überprüfen und in die Planungen aufzunehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Wäfler, Gossau, und Roland Brändli, Hinwil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Bei der Prüfung, ob eine Fahrbahnhaltestelle oder eine Busbucht eingerichtet werden soll, werden insgesamt 22 Kriterien untersucht. Neben Verkehrssicherheitsüberlegungen, wirtschaftlichen Bedingungen, externen Einflüssen und planerischen Festlegungen werden auch verkehrstechnische Bedingungen (z. B. Verkehrsdichte, Steigung, Busfrequenz) berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) werden durch den Umbau der Haltestelle in eine Fahrbahnhaltestelle als gering eingestuft. Für die Fahrspur in Richtung Oberwetzikon ist die Lichtsignalanlage Bahnhof-/Rapperswiler-/Zürcherstrasse leistungsbestimmend. Mit einer Fahrbahnhaltestelle in Richtung Oberwetzikon können Konflikte aufgrund der kritischen Sichtverhältnisse an den Fussgängerstreifen, während ein Bus in der Busbucht steht, über die Weiherstrasse vermieden werden. Auch wird das Einmünden aus der Weiherstrasse durch eine Fahrbahnhaltestelle vereinfacht und die Verkehrssicherheit entsprechend verbessert. Zudem werden mit der Ausgestaltung einer Fahrbahnhaltestelle auch die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt.

Zu Frage 2:

Die Haltestelle Zürichstrasse wird wegen der engen Platzverhältnisse, der Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (Pulkführer am Kreisel) als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt. Dies ermöglicht zudem, einen sicheren Fussgängerstreifen anzubringen.

Auch die Haltestelle auf der Bachtelstrasse wird wegen der engen Platzverhältnisse, der Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (Pulkführer am Kreis) als Fahrbahnhaltestelle ausgeführt. Weiter wird hier die heutige Lage durch die Nähe zum Bahnhof und der grossen Distanz zur Haltestelle in Fahrtrichtung Wernetshausen sowie zum Einkaufszentrum als nicht optimal erachtet.

Die Auswirkungen auf den MIV sind bei beiden Haltestellenumbauten als gering einzustufen.

Zu Frage 3:

Zusätzliche Warte- und Fahrzeiten durch die Fahrbahnhaltestellen sind wegen des angrenzenden Verkehrssystems und der leistungsbestimmenden Elemente (Knoten) nicht zu erwarten. In Einzelfällen kann eine geringfügige Verlängerung der Fahrzeit nicht ausgeschlossen werden. Diese liegt jedoch innerhalb der normalen Bandbreite einer angestrebten Fahrzeit, weshalb kompensierende Massnahmen nicht nötig sind.

Zu Frage 4:

Die geplante Oberlandautobahn wurde in den Verkehrsplanungen im Bereich der Haltestellen berücksichtigt. Sie bewirkt jedoch keine wesentliche Veränderung der Verkehrsmengen auf den besagten Strassenabschnitten, weshalb die Fahrbahnhaltestellen auch langfristig zweckmässig sind.

Zu Fragen 5 und 6:

Die Prüfung der Leistungsfähigkeit gemäss Art. 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (LS 101) gehört nicht zu den Kriterien, ob eine Busbucht oder eine Fahrbahnhaltestelle eingerichtet werden soll.

Im konkreten Fall haben die Fahrbahnhaltestellen auf die Leistungsfähigkeit dieser Strassenabschnitte jedoch vernachlässigbare Auswirkungen. Da die Leistungsfähigkeit dieser Strassen durch die Knotenkapazitäten definiert wird und nicht durch die Fahrbahnhaltestellen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli