

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Strassenmarkierungen in Winterthur, eingereicht von Gemeinderat Dieter Kläy, namens der FDP-Fraktion

Am 10. Juni 2002 reichte Gemeinderat Dieter Kläy namens der FDP-Fraktion mit 30 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern die folgende Interpellation ein:

„Seit Jahren werden in etlichen Gemeinden wie z.B. Zürich und Luzern sowie in Winterthur unterschiedliche Strassenmarkierungen angebracht, die nicht dem geltenden eidgenössischen Recht entsprechen. Am 19. März 2002 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine neue Weisung über besondere Markierungen erlassen. Mit dieser Weisung verlangt der Bund landesweit einheitliche, klare Signalisierungen. Neu soll nur noch eine beschränkte Zahl von gut wahrnehmbaren Markierungen verwendet werden, die immer die gleiche Form, Farbe und Grösse haben. Damit soll dem Wildwuchs Einhalt geboten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen werden.“

Für die Stadt Winterthur stellen sich die folgenden Fragen:

1. Welche Konsequenzen hat die neue Weisung des UVEK generell auf die Lage in Winterthur?
2. Wie gross wird der allfällige Anpassungs- und Änderungsbedarf sein? Wo müssen entsprechende Änderungen vorgenommen werden und mit welchen Folgekosten ist zu rechnen?
3. Was konkret haben die Markierungen in Winterthur gebracht? Gibt es dazu Untersuchungen und entsprechendes statistisches Material? Falls ja was sind die Ergebnisse?
4. Was unternimmt der Stadtrat, um weiteren Verwirrungen im Zusammenhang mit nicht gesetzeskonformen Strassenmarkierungen vorzubeugen? Sind entsprechende Informationen geplant?“

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Die gesetzlichen Grundlagen, die es gestatten, abgegrenzte Gebiete innerorts mit Zonensignalisationen (z.B. Tempobeschränkungen) zu versehen, bestehen seit 1989. Mit dem Ziel, in den Wohnquartieren die Lebensqualität zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, hat der Stadtrat von der Möglichkeit, Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit einzuführen, schon bald Gebrauch gemacht und die ersten Zonen im Jahr 1990 signalisiert. Bei der Realisierung solcher Zonen legte er stets Wert auf eine klare Signalisation, die er zugleich mit einem angemessenen Aufwand und dementsprechend kostengünstig zu verwirklichen trachtete. Dennoch begannen sich nach Einführung der ersten Tempo-Zonen gewisse Schwachstellen abzuzeichnen; insbesondere ereigneten sich auf verschiedenen Kreuzungen in Tempo-Zonen Unfälle, die unter anderem darauf zurückzuführen waren, dass auf diesen Knoten – entsprechend der Weisung des UVEK – die Vortrittssignalisationen hatten entfernt werden müssen. Die allgemeine Erwartung, die Unfallhäufigkeit werde mit der Einführung von Tempo-30-Zonen spürbar abnehmen, erfüllte sich daher nicht überall.

Um die offensichtlich bestehende Unfallgefahr möglichst rasch zu mindern, wurden im Juni 1995 als Sofortmassnahmen auf den vier unfallträchtigsten Kreuzungen im Neuwiesenquartier grüne Knotensignaturen angebracht, wohl wissend, dass solche Markierungen in der geltenden Signalisationsverordnung nicht vorgesehen waren. Diese Vorkehrungen führten jedenfalls umgehend zu einer deutlichen Verminderung der Anzahl Verkehrsunfälle; offenkundig nachteilige Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen konnten dagegen nicht festgestellt werden. Bedauerlicherweise hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) diese Signaturen, die auch an anderen Orten in der Schweiz angebracht worden waren, in der Folge als gesetzlich nicht vorgesehene Signalisation grundsätzlich abgelehnt. Da jedoch auch aus Sicht des Bundes verständlicherweise ein Regelungsbedarf bestand, wurde in der Folge eine ASTRA-Studie zur Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von besonderen Markierungen auf der Fahrbahn in Auftrag gegeben. An der betreffenden nationalen Umfrage mit dem Ziel, die schweizweit bisher recht unterschiedlichen Gestaltungen von Tempo-Zonen zu vereinfachen und zu vereinheitlichen, haben sich auch die städtischen Fachstellen beteiligt. Im Rahmen der besagten Studie wurden schliesslich nicht weniger als 172 verschiedene Markierungsmöglichkeiten analysiert. Im Dezember 2001 hat das ASTRA die Ergebnisse dieser Untersuchung in einem erläuternden Bericht zusammengefasst und publiziert. Auf dieser Grundlage wurde alsdann die eidgenössische Signalisationsverordnung überarbeitet und gestützt darauf die Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19. März 2002 in Kraft gesetzt. In Winterthur ist derzeit ein Konzept zur Umsetzung dieser neuen Vorgaben in Ausarbeitung.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

Welche Konsequenzen hat die neue Weisung des UVEK generell auf die Lage in Winterthur?

Die zuständigen Fachstellen der Stadtverwaltung werden die Signalisationen in den bestehenden Tempo-Zonen im Licht der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen umfassend überprüfen. Dabei wird auch dem Umstand Rechnung zu tragen sein, dass nicht nur Fahrbahnmarkierungen, die der Signalisationsverordnung bzw. den konkretisierenden Weisungen widersprechen, sondern auch Tempo-40-Zonen und Wohnstrassen fortan nicht mehr zulässig sind. Sodann hat der Stadtrat bereits in seinem Ergänzungsbericht vom 4. September 2002 zum Postulat betreffend Tempo 30 – kein Papiertiger! (GR-Nr. 2000/074) ausführlich dargelegt, dass er von den neu geschaffenen Möglichkeiten, die Verkehrssicherheit in Tempo-Zonen zu verbessern, nach Massgabe der jeweiligen örtlichen Verhältnisse Gebrauch machen wolle. Ebenso hat er bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen, dass er darüber hinaus den aktuellen Bedürfnissen und Notwendigkeiten entsprechend beabsichtige, neben den gesetzlich vorgeschriebenen Anpassungen ergänzende Massnahmen zur Beseitigung von bestehenden Schwachstellen umzusetzen.

Zur Frage 2:

Wie gross wird der allfällige Anpassungs- und Änderungsbedarf sein? Wo müssen entsprechende Änderungen vorgenommen werden und mit welchen Folgekosten ist zu rechnen?

Die erforderlichen Planungsarbeiten, um den genauen Umfang der notwendigen und wünschenswerten Anpassungen zu erheben, sind erst in Angriff genommen worden. Die konkreten Massnahmen müssen in engem Zusammenwirken der Abteilungen Tiefbauten, Verkehrsplanung (Departement Bau) und Verkehrstechnik (Departement Sicherheit und Umwelt) erarbeitet werden.

Im heutigen Zeitpunkt kann immerhin davon ausgegangen werden, dass die bestehenden zwei Wohnstrassen und die Tempo-40-Zone Oberfeld umsignalisiert werden müssen; die damit verbundenen Arbeiten sollten bis Ende 2003 abgeschlossen werden können. Weiter steht fest, dass die grünen Knotensignaturen bis Ende 2005 zu entfernen sind. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere zur Schulwegsicherung, ist es ferner wünschenswert und auch zweckmässig, die bestehenden 36 Tempo-30-Zonen dem jeweiligen Bedarf entsprechend mit neu zulässigen Massnahmen nachzurüsten. Wie der Stadtrat ebenfalls bereits im erwähnten Ergänzungsbericht dargelegt hat, ist aufgrund einer derzeitigen Grobschätzung für diese Um- und Nachrüstungen ein Betrag von Fr. 1,1 Mio. als gebundene Ausgabe ins Investitionsprogramm der Jahre 2003 und 2004 aufgenommen worden (Objekt 11054). Allerdings werden erst vertiefte Abklärungen bezüglich Anzahl der sich aufdrängenden Anpassungen und Ergänzungen sowie möglicher Eigenleistungen ergeben, inwieweit dieser Betrag beansprucht werden muss.

Zur Frage 3:

Was konkret haben die Markierungen in Winterthur gebracht? Gibt es dazu Untersuchungen und entsprechendes statistisches Material? Falls ja was sind die Ergebnisse?

Wie eingangs erwähnt, wurden die hier angesprochenen grünen Knotensignaturen primär zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Kreuzungen angebracht, auf welchen zuvor die signalisierten Vortrittsregelungen gemäss Weisungen des UVEK entfernt worden waren. Der Einfluss dieser Signaturen auf das örtliche Unfallgeschehen wurde in der Tempo-30-Zone Neuwiesen eingehend untersucht, mit folgendem Ergebnis: Während sich die Anzahl registrierter Unfälle an den vier mit Knotensignaturen versehenen Kreuzungen von jährlich 22 markant auf rund 6 Ereignisse (Jahresdurchschnitt von 5 Jahren) reduzierte, war an den übrigen rund 20 Kreuzungen im Gebiet, die nicht markiert worden waren, kein signifikanter Rückgang der Unfälle festzustellen. Eine Versuchsreihe in der Tempo-30-Zone Pfaffenwiesen (zwei Einmündungen mit grünen Markierungen) ergab als weitere Folgeerscheinung eine Verminderung der so genannten v85% (Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmenden eingehalten wird) um 4 km/h.

Diese Ergebnisse machen deutlich, dass sich mit Hilfe der grünen Knotensignaturen als Sofortmassnahmen die gewünschte, erhebliche Herabsetzung der Unfallgefahr auf Kreuzungen ohne signalisierte Vortrittsregelung erreichen liess.

Zur Frage 4:

Was unternimmt der Stadtrat, um weiteren Verwirrungen im Zusammenhang mit nicht gesetzeskonformen Strassenmarkierungen vorzubeugen? Sind entsprechende Informationen geplant?

Vorab sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der Stadtrat die grünen Knotensignaturen seinerzeit in Farbe und Form bewusst so gestalten liess, dass sie nicht mit in der Signalisationsverordnung vorgesehenen Markierungen verwechselt werden konnten. Nach anfänglicher Skepsis waren seitens der Verkehrsteilnehmer/innen denn auch überwiegend positive Rückmeldungen zu verzeichnen. Wie erwähnt, müssen diese Markierungen gemäss neuem Recht bis Ende 2005 entfernt werden.

In den letzten Monaten waren die neu geltenden Weisungen betreffend besondere Markierungen auf der Fahrbahn Gegenstand einer ausführlichen Berichterstattung in verschiedenen Medien. Ergänzend dazu ist vorgesehen, dass die Bevölkerung zu gegebener Zeit, koordiniert mit der Umsetzung der erforderlichen Anpassungen und Änderungen auf Stadtgebiet, auch von städtischer Seite über die neu zulässigen Markierungen und Signalisationen informiert wird.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat
Der Stadtpräsident
Wohlwend

Der Stadtschreiber
Frauenfelder