

Sitzung vom 28. Juni 2001

Gesch. Nr. 141/00

32.6.2 Stadtverwaltung.- Beantwortung der Interpellation von Gemeinderat Kurt Balmer, FDP, und 6 Mitunterzeichner/innen betreffend Verkehr und Sicherheit auf unseren Strassen.-

Am 20. November 2000 reichten Gemeinderat Kurt Balmer, FDP, und 6 Mitunterzeichner/innen folgende Interpellation ein:

„Zwei Themenkreise, welche in unserer Gesellschaft omnipräsent sind. Einerseits gilt es ein immer grösser werdendes Verkehrsvolumen zu bewältigen. Andererseits ist es Aufgabe des Gemeinwesens, die Sicherheit unserer Verkehrsanlagen jederzeit zu gewährleisten und wo notwendig zu verbessern. Die laufend sich ändernden Randbedingungen des Kantons erfordern von unserer Stadt ein stets aktualisiertes Verkehrsgesamtkonzept, damit auf die plötzlichen Vorhaben des Kantons richtig und für unser Gemeinwesen ganzheitlich reagiert werden kann.

Zu den beiden Themenkreisen Gesamtverkehrskonzept und Sicherheit möchten wir den Stadtrat wie folgt anfragen:

Verkehrsgesamtkonzept

1. Wie sieht das aktuelle Gesamtverkehrskonzept auf unserem Gemeindegebiet aus?
2. Gibt es Studien, wie der zunehmende Verkehr auf unseren Gemeindestrassen bewältigt werden soll, bzw. wo allenfalls verkehrsberuhigende Massnahmen erwogen werden?
3. Werden regelmässige Verkehrszählungen durchgeführt und wenn ja, an welchen Orten?
4. Sind die Sanierungsmassnahmen des Kantons insbesondere deren Prioritäten bekannt?

Verkehrssicherheit

1. Existiert in der Stadt Illnau-Effretikon ein Verkehrssicherheitskonzept?
2. Gibt es einen Übersichtsplan der heutigen potenziellen Gefahrenstellen?
3. Gibt es eine Prioritätenliste, wie und in welchem Zeitraum die Sicherheit von gefährlichen Stellen verbessert werden soll?“

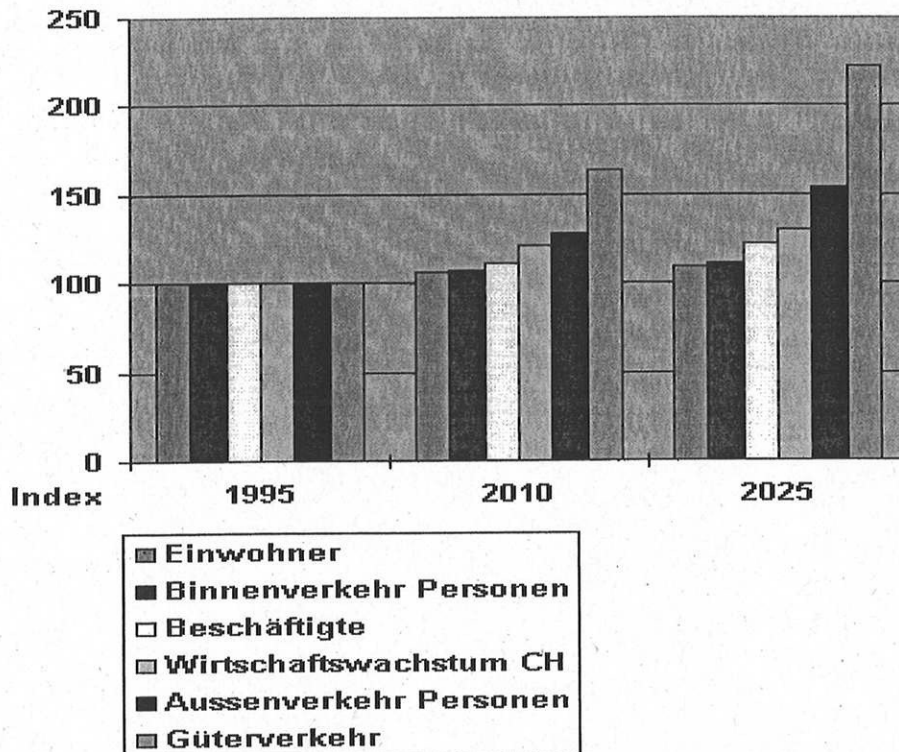
An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 1. Februar 2001 wurde der parlamentarische Vorstoss von Mitunterzeichner André Bättig, FDP, begründet und dem Stadtrat zur Beantwortung überwiesen.

Der Stadtrat Illnau-Effretikon antwortet wie folgt:

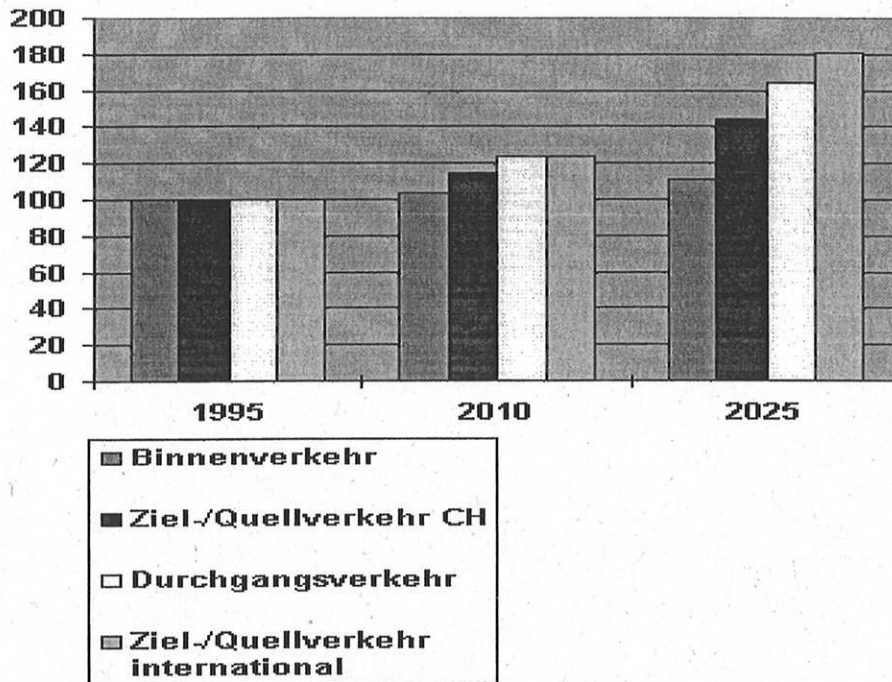
Einleitende Bemerkungen

Am 27. Februar 1983 verwarfen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Illnau-Effretikon letztmals die Realisierung eines gesamtheitlich gestalteten Verkehrskonzeptes mit einem Kreditrahmen von Fr. 1'285'000.- aufgrund der als zu hoch angesehenen Kosten. Dennoch wurden die anstehenden Verkehrsprobleme in den nachfolgenden Jahren regelmässig diskutiert und verschiedenste Einzelmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Zur Beurteilung der heutigen Sachlage und der zukünftigen Planungsvorhaben ist folgender Entwicklung Beachtung zu schenken: Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich wurde vom Regierungsrat mit der Ausarbeitung einer Gesamtverkehrskonzeption (GVK) beauftragt. Mit der Fertigstellung ist Ende 2001 zu rechnen.

Sowohl in der Aufbau- und Umsetzungsphase als auch bei späteren Aktualisierungen und Anpassungen der GVK wird der Einfluss wesentlicher Faktoren auf Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot zu berücksichtigen sein. Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich hat deshalb im Jahre 1999 Grundlagenprognosen bis zum Jahre 2025 erstellen lassen. Dabei hat sich folgende *Verkehrsentwicklungsprognose* ergeben:



Die erwartete Wachstumsdynamik ergibt folgendes Szenario:



Im Rahmen des Projekts „Verkehrsentwicklung 2025“ erfolgt zur Zeit die Entwicklung einer Informationsplattform für die strategische Verkehrsplanung, die laufend verkehrsrelevante Indikatoren beobachtet und Informationen für Planungs- und Umsetzungsprozesse kundengerecht aufarbeitet. Die Prognosestätigkeit wird damit dauerhaft injiziert und systematisiert. Es wird dabei grossen Wert auf eine sehr gute Vernetzung mit Daten- und Informationslieferanten einerseits und Informationsempfängern (u.a. Gemeinden) andererseits gelegt. Da jede Prognose der Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von 25 Jahren mit grossen Unsicherheiten verbunden ist, soll das Instrument anstelle einer einzigen wahrscheinlichen Entwicklung eine Palette von möglichen Entwicklungen des Verkehrsaufkommens aufzeigen können. Grundlage für dieses Spektrum bilden 3 - 5 Szenarien über die Siedlungsentwicklung (Einwohner/innen und Arbeitsplätze) im Kanton Zürich. Die Szenarien basieren auf unterschiedlichen gesellschaftlichen Tendenzen bezüglich Lebensstil, wirtschaftlicher und technologischer Entwicklung. **Mit geeigneten Methoden soll für jedes Szenario aus den Strukturdaten (Einwohner/innen und Arbeitsplätze) und Annahmen über das Verkehrsverhalten die Verkehrsnachfrage der nächsten 25 Jahre grob abgeschätzt werden.** Die den Szenarien und der Nachfrageschätzung zugrunde gelegten Annahmen werden so getroffen, dass sie transparent und nachvollziehbar sind. Nach Abschluss dieses Projektes ist die Bandbreite der Einwohner/innen- und Arbeitsplatzentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich bis 2025 und deren räumliche Verteilung aufgrund verschiedener Szenarien bekannt. Die Verkehrsnachfrage/das Verhalten kann für jedes Szenario abgeleitet werden.

Die vorstehend bezeichneten Parameter bilden die Voraussetzung für die Erarbeitung einer Verkehrsgesamtkonzeption (nur Strassenverkehr) bzw. einer Gesamtverkehrskonzeption (Miteinbezug aller Verkehrsträger wie Schiene, Strasse, ÖV, Luftfahrt).

In welchem Umfang die Erarbeitung eines Verkehrsgesamtkonzeptes/Gesamtverkehrskonzeptes zu erfolgen hat wird im Wesentlichen vom Ergebnis der kantonalen Untersuchung abhängen. Kommunale, den Verkehr beeinflussende Massnahmen sind nur dann sinnvoll, wenn sie im Gesamtkontext aller internen und externen Einflussgrössen erfolgen.

Zu den Fragen im Einzelnen:

Gesamtverkehrskonzept

1. Wie sieht das aktuelle Gesamtverkehrskonzept auf unserem Gemeindegebiet aus?

Nach 1983 erfolgte für Illnau-Effretikon keine neue Verkehrskonzeption. Vielmehr erfolgte die Integration der durch die übergeordneten Planungen des Kantons Zürich vorgegebenen Rahmenbedingungen in die städtischen Verkehrspläne I und II. Die Ortsplanungsrevision 1997 erforderte lediglich eine marginale Änderungen dieser Verkehrspläne; sie wurden grundsätzlich bestätigt.

Die Gestaltung von gesamtheitlichen Verkehrsgestaltungsmassnahmen sind problematisch und stossen aufgrund finanzieller Überlegungen häufig auf Widerstände:

Im Juni 1986 informierte das Tiefbauamt des Kantons Zürich die Bevölkerung von Illnau-Effretikon über das „Generelle kantonale Projekt für die Erstellung von Radfahreranlagen, Bushaltestellen, Trottoirverbreiterungen und Linksabbiegespuren im Abschnitt Wattspitz – Eselriet“. Die entsprechende Orientierungsversammlung verlief positiv. Dennoch erfolgte die einstweilige Einstellung des Projektes auf kantonaler Ebene aufgrund finanzieller Überlegungen. Im Interesse der Radfahrer/innen (Verkehrssicherheit, Attraktivität, zusammenhängendes Radwegnetz) konnte 1990 schliesslich eine Wiederaufnahme der Projektierungsarbeiten erreicht werden. In diesem Zusammenhang wurde die Strecke Wattspitz - Grendelbachstrasse zur Vervollständigung der regionalen Radwegroute in die Planung mit aufgenommen. Im weiteren erfolgte die Kreiselpjektierung Kreuzung Illnauer-/Grendelbachstrasse bzw. Watt-/Einmündung Sportplatzstrasse. Aufgrund der errechneten Gesamtkosten im Umfang von 7.6 Mio. erfolgte keine Umsetzung. Daraus lässt sich ableiten, dass Einzelsanierungsmassnahmen wie beispielsweise die Einführung einer Tempo 30-Zone auf der Schlimpergstrassen bzw. die auf Bestreben des Stadtrates 1994/1995 realisierte Installation des Verkehrskreisels Gerstenriet-/Tannstrasse gewünscht, grössere Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit jedoch schwer zu realisieren sind. Dies wird auch durch die Ablehnung des Rahmenkredits zur generellen Einführung von Tempo 30 in Quartieren durch das städtische Parlament im Jahre 1996 bestätigt.

2. Gibt es Studien, wie der zunehmende Verkehr auf unseren Gemeindeftrassen bewältigt werden soll, bzw. wo allenfalls verkehrsberuhigende Massnahmen erwogen werden?

Wie eingangs ausgeführt, existieren keine Studien im Sinne eines Verkehrsgesamtkonzeptes. In wie weit hingegen die massiv gestiegene Mobilität eine Neuausrichtung der kommunalen Verkehrspolitik erfordert, wird anhand des vorerwähnten Gesamtverkehrskonzeptes des Kantons Zürich zu beurteilen sein.

Verkehrsberuhigende Massnahmen im Hinblick auf regionale bzw. überregionale Verkehrsströme liegen ausserhalb des Kompetenzbereiches von Gemeinden. In der Folge kann auf die kontinuierlich steigende Mobilität der Gesellschaft im Rahmen

kommunaler Verkehrspolitik nur in flankierendem Sinne Einfluss genommen werden. Insbesondere in Bezug auf die täglichen Pendlerströme, deren deutliche Zunahme auf den Hauptachsen festzustellen ist, sind verkehrsberuhigende Massnahmen auf kommunalen Strassen wenig wirksam. Der Anspruch einer möglichst störungsfreien Abwicklung der Hauptverkehrsströme steht in einem grundsätzlichen Widerspruch zur gesellschaftlichen Forderung von allgemeinen verkehrsberuhigenden Massnahmen im Strassenverkehr.

Im Bereich des inner-kommunalen Verkehrsgeschehens wird die Verkehrssicherheit bzw. -beruhigung in einem kontinuierlichen Prozess verbessert bzw. angepasst. Dies insbesondere im Hinblick auf Sanierungs- und/oder Umbauarbeiten an bestehenden Verkehrsverbindungen. Als Beispiel gilt das kantonale Projekt zur Belagssanierung der Bahnhofstrasse (zwischen Südbrücke und Lichtsignalanlage Illnauer-/Gesternrietstrasse). Es ist ein wichtiges Anliegen des Stadtrates, gestalterische und die Verkehrssicherheit erhöhende Massnahmen in die Planungsarbeiten einfliessen zu lassen. Dabei finden neuste verkehrspsychologische Erkenntnisse in Bezug auf die sichere Gestaltung von Strassen Eingang in die Planung. Bis heute konnten als Folge dieser Verkehrspolitik die Dorf-, Rappen-, Tann- und Schlimpergstrassen beruhigt werden. Aktuell besteht der Antrag an den Grossen Gemeinderat auf eine zusätzliche Verbesserung der Übergänge auf der Tannstrasse.

Im Zuge von die Verkehrssicherheit erhöhenden Massnahmen haben sowohl der Kanton als auch die Stadt die Erstellung einer grösseren Anzahl von Geh- und Radwegen veranlasst, insbesondere die Radwege entlang der Kempt sowie zwischen Illnau - Effretikon, Effretikon – Bisikon und Effretikon – Ottikon (heute fehlen vorwiegend die Innerortsverbindungen). Zusätzlich erfolgte in Bisikon, Agasul und Luckhusen die Verengung der Einfallstrassen durch bauliche Massnahmen.

Der Stadtrat legt insbesondere auch in Wohnquartieren Wert auf verkehrsberuhigende Massnahmen. Im Hinblick auf die Ablehnung von „Tempo 30 generell“ in Quartieren werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen in diesem Bereich dennoch nur dann eingehender geprüft, wenn konkrete Anliegen aus der Bevölkerung vorliegen.

3. Werden regelmässig Verkehrszählungen durchgeführt und wenn ja, an welchen Orten?

Aussagekräftige Datenerhebungen in Form von Verkehrszählungen werden durch den Kanton Zürich im 10-Jahresrhythmus durchgeführt. Konkrete Massnahmen im kommunalen Bereich können daraus in der Regel keine abgeleitet werden. Verkehrserhebungen auf kommunaler Ebene werden bei konkreten Forderungen seitens der Bevölkerung oder vor geplanten Sanierungen durchgeführt.

4. Sind die Sanierungsmassnahmen des Kantons insbesondere deren Prioritäten bekannt?

Ein genereller Sanierungsplan des kantonalen Tiefbauamtes mit Prioritätenliste besteht nicht. Sanierungsmassnahmen von Staatsstrassen werden den betroffenen Gemeinden in der Regel ca. 1 bis 2 Jahre vor der Realisierung zur Kenntnis gebracht. Gemäss heutigem Erkenntnisstand sollen in den nächsten Jahren die Deckbeläge der Illnauerstrasse (Wattspitz bis Eselriet) sowie Effretikonerstrasse in Illnau erneuert werden. In Planung ist im weiteren ein Ausbau der Kempttalstrasse und aufgrund vermehrter Kollisionen eine Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich des ‚Rösslikreisels‘ in Illnau.

Verkehrssicherheit

1. Existiert in der Stadt Illnau-Effretikon ein Verkehrssicherheitskonzept?

Die Notwendigkeit eines Verkehrssicherheitskonzeptes hat sich bis heute nicht ergeben. Erkannte Unfallschwerpunkte auf dem Gebiet der Stadt Illnau-Effretikon werden in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei analysiert, deren Entschärfung geplant und innerhalb der gegebenen finanziellen Möglichkeiten durch den Kanton umgesetzt.

2. Gibt es einen Übersichtsplan der heutigen potenziellen Gefahrenstellen?

Die systematische und flächendeckende Erfassung von möglichen Gefahrenstellen seitens der Stadt ist nicht angezeigt. Aufgrund der durch die Kantonspolizei geführten Unfallstatistik sind Gefahren- bzw. Unfallschwerpunkte bekannt. Wo die Verkehrssicherheit an diesen Standorten nur mit Begleitmassnahmen (baulicher und/oder signalisationstechnischer Art) sicherzustellen ist, erfolgt eine generelle Überprüfung durch kantonale Stellen, unter Miteinbezug der Stadt.

3. Gibt es eine Prioritätenliste, wie und in welchem Zeitraum die Sicherheit von gefährlichen Stellen verbessert werden soll?

Es wird auf die Ausführungen in Ziff. 2 verwiesen.

Zusammenfassung

- Gesamtheitliche Verkehrskonzepte haben es in der Regel schwer. Wünsche und Vorstellungen der verschiedenen Interessengruppen sind oft kontrovers; Konzepte bzw. umfassende Projekte erwiesen sind in der Vergangenheit meist als nicht mehrheitsfähig und wurden deshalb schlussendlich verworfen.
- Kanton und Gemeinden haben vielfach bezüglich Strassenverkehr nicht die gleichen Zielsetzungen. Der Kanton strebt auf seinem Strassennetz, den Hauptstrassen, einen möglichst ungehinderten Verkehrsfluss an. Die Gemeinden möchten, dass ihr lokales Verkehrsnetz nicht durch Fremd- und Schleichverkehr belastet wird. Mit einer Temporeduktion sollen sowohl die Unfallgefahr wie die Umweltbelastung reduziert und Verbesserungen der Wohnqualität an solchen Strassen angestrebt werden.
- Die Politik der kleinen Schritte, ausgerichtet auf die Wünsche der Anwohner/innen an solchen Strassenstücken und die finanziellen Möglichkeiten der Stadt, ist in der Regel auch hier erfolgreich und soll – nach Ansicht des Stadtrates – fortgeführt werden.

rö/KE

STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

Der Präsident:

M. Graf

Der Schreiber:

K. Eichenberger

Versandt:

-2. Juli 2001