

**Sitzung vom 5. März 2009**

Gesch. Nr. 87/08

**16.04.25 Stadtverwaltung.- Beantwortung der Dringlichen Interpellation von Gemeinderätin Barbara Scheidegger-Conrad (SP), Gemeinderat Jürg Gassmann (SP), und Mitunterzeichnende betreffend Verkehrssicherheit auf der Bisikonerstrasse.-**

Gemeinderätin Barbara Scheidegger-Conrad, SP, Gemeinderat Jürg Gassmann, SP, und Mitunterzeichnende haben am 18. Juni 2008 folgende dringliche Interpellation eingereicht:

„Der Ausserortsbereich der Bisikonerstrasse wird von der Bevölkerung von Illnau-Effretikon als sehr gefährlich eingestuft. Beim tragischen Unfall vom 7. Juni 2008 handelte es sich zwar offenbar um einen Selbstunfall. Das vermag aber nicht darüber hinweg zu täuschen, dass sich auf dieser Strecke häufig kritische Situationen ereignen. Einzelne VerkehrsteilnehmerInnen meiden deshalb die Bisikonerstrasse für die Fahrt zwischen Illnau und Bisikon und nehmen längere Umwege in Kauf.

Die stark frequentierte Ausserortsstrecke kann mit 80 km/h befahren werden. Obwohl sie relativ schmal ist und über keinen Mittelstreifen verfügt, wird die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von vielen AutomobilistInnen nicht eingehalten. Bereits bei der Ende-Tempo-30-Tafel vor der Beelersiedlung in Bisikon beschleunigen viele von ihnen auf ihrem Weg nach Illnau massiv – sei es aus Ärger über die verkehrsbeschränkenden Massnahmen oder weil die nachfolgende Gerade zum Rasen verleitet. Zudem benutzen im Zeitalter von GPS zahlreiche LastwagenfahrerInnen diese Strasse regelmässig als Abkürzung, was eine zusätzliche Gefahr darstellt, da diese häufig „pressant“ sind.

Als besonders gefährlich einzustufen ist die Teilstrecke zwischen dem Parkplatz beim Örmis und der Abzweigung zum Talacherhof. Dieser Abschnitt ist unübersichtlich, weil das Gehölz des Naturschutzgebietes bis an den Strassenrand reicht und wegen der langgezogenen Kurve entgegenkommender Verkehr erst (zu) spät erkannt wird. Als risikoreich und gefährlich erweist sich vor allem das Kreuzen, da nicht alle FahrzeuglenkerInnen die Breite ihres Fahrzeuges richtig einzuschätzen wissen. Einem besonders hohen Risiko sind dabei FussgängerInnen und VelofahrerInnen ausgesetzt, die die Strecke benützen.

Aus den oben genannten Gründen erachten wir es als angezeigt, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit erhöht und die Umsetzung geeigneter Massnahmen geprüft und in die Wege geleitet wird.

Der Stadtrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt er die Verkehrssicherheit auf der ganzen Bisikonerstrasse?

2. Wer ist auf der genannten Strecke für die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit zuständig?
3. Wie stellt sich der Stadtrat zu einer Temporeduktion auf 60 km/h auf der ganzen Strecke zwischen Illnau und Bisikon oder einem Teilabschnitt? Ist er bereit, eine solche zu erlassen oder sich bei der zuständigen kantonalen Stelle für dieses Anliegen einzusetzen?
4. Wie häufig werden auf der Bisikonerstrasse im Ausserortsbereich Tempokontrollen durchgeführt und in wie vielen Fällen werden dabei Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt und gebüsst?
5. Ist der Stadtrat bereit abzuklären, ob auf der Bisikonerstrasse ein Fahrverbot für Lastwagen, allenfalls mit Zubringerdienst gestattet“, eingeführt werden kann?
6. Wie sieht die zeitliche Planung aus in Bezug auf die Realisierung des restlichen Abschnittes des Fussgänger- und Radweges zwischen Illnau und Bisikon? Mit welchen Kosten ist für den Bau eines durchgehenden sicheren Weges für den Langsamverkehr zu rechnen?

#### **Der Stadtrat Illnau-Effretikon antwortet wie folgt:**

Zu Frage 1:

Die Bisikonerstrasse ist eine klassische Ausserortsstrasse, auf der nach dem Schweizerischen Strassenverkehrsgesetz Tempo 80 erlaubt ist (Art. 4a Abs. 1, lit. b VRV). Sie stellt die Hauptverbindung zwischen Bisikon und Illnau dar. Gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ist die Bisikonerstrasse als kommunale Sammelstrasse klassifiziert. Die Strassenbreite beträgt zwischen 5.70 m und 6.20 m. Mit dieser Breite ist der Begegnungsfall PW/PW sichergestellt. Der Begegnungsfall LKW/PW kann bei Tempo 80 zu Problemen führen. Da jedoch ein geringes LKW-Aufkommen besteht (3 %), wird die Strassenbreite als genügend beurteilt.

Der Stadtrat sieht in der Einschränkung der Sichtweite durch die Bestockung beidseits der Strasse eine Verminderung der Verkehrssicherheit. Das in der Höhe schräg in die Strasse wachsende Grün verleitet die Verkehrsteilnehmenden unbewusst zum Fahren gegen die Strassenmitte. Durch das zwischenzeitlich erfolgte Abräumen der Bestockung und das Anbringen von beidseitigen Randleitlinien konnte nach Meinung des Stadtrates und der Kantonspolizei die Verkehrssicherheit an der Bisikonerstrasse merklich erhöht werden. Alljährliches Zurückschneiden der Bestockung soll die Verkehrssicherheit auch in Zukunft gewährleisten.

Zu Frage 2:

Zuständig für die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit sowie aller übrigen Verkehrsanordnungen ist die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Sie entscheidet auf Antrag der Gemeinden über Verkehrsanordnungen.

Zu Frage 3:

Um die Frage der Temporeduktion beantworten zu können, hat der Stadtrat beim Planungsbüro Suter von Känel Wild AG eine Stellungnahme eingeholt. Ein Gutachten ist

Voraussetzung für die Antragstellung um Temporeduktion bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei. Das Gutachten kann wie folgt zusammengefasst werden:

Ziele:

Durch eine allfällige Reduktion der Höchstgeschwindigkeit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den motorisierten und den Fahrradverkehr.
- Vermeidung von schweren (Selbst-) Unfällen.
- Vermeidung von Umwegfahrten, welche gefahren werden um die Strecke zu meiden, da sie gefährlich sei.
- Gewährleistung einer nachvollziehbaren Geschwindigkeitsbegrenzung.

Verkehrsbelastung:

Verkehrszählungen im Oktober 2008 ergaben einen durchschnittlichen Werktagerverkehr von rund 2'700 Fahrzeugen. Der Anteil an Lastwagen betrug 3 Prozent. Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrug rund 2'400 Fahrzeuge.

Unfallstatistik:

Die Unfallstatistik wurde in der Zeit zwischen 1.1.1998 und 31.8.2006 auf der Bisikonstrasse zwischen Usterstrasse und Kindhauserstrasse betrachtet. Im genannten Zeitraum von rund 9 Jahren wurden 25 Unfälle mit 11 Verletzten registriert. Im eher unübersichtlichen Teilabschnitt im Bereich Örmis ereigneten sich 7 Unfälle. Eine Auswertung dieser sieben Unfälle zeigt folgende Ursachen auf:

- |           |   |
|-----------|---|
| Unfall 1: | Selbstunfall PW; Ablenkung durch Bedienung elektronischer Geräte  |
| Unfall 2: | Selbstunfall PW; Momentane Unaufmerksamkeit, 1 Verletzter         |
| Unfall 3: | Selbstunfall Fahrrad; Ursache unbekannt                           |
| Unfall 4: | Selbstunfall LKW; Momentane Unaufmerksamkeit                      |
| Unfall 5: | Kollision PW/PW; zu frühes Einbiegen nach Überholen, 1 Verletzter |
| Unfall 6: | Kollision PW/PW; vorschriftswidriges Kreuzen                      |
| Unfall 7; | Kollision PW/Tier   |

Im Jahre 2007 war ein Selbstunfall eines Lastwagens zu verzeichnen. Die Ursache ist nicht bekannt. Am 2. Juni 2008 ereignete sich ein schwerer Selbstunfall mit drei getöteten Personen. Die Ursache war massiv übersetzte Geschwindigkeit.

Die Beurteilung der registrierten Unfälle lässt nicht darauf schliessen, dass erhebliche Sicherheitsdefizite bestehen und die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h herabgesetzt werden müsste.

Gemessene Geschwindigkeiten:

Im Oktober 2008 wurden an zwei Standorten jeweils über 5 Tage (3 Wochentage und 2 Wochenendtage) die Geschwindigkeiten erhoben. Die beiden Messstellen befanden sich ca. 150 Meter nach dem Parkplatz Haselhölzli (Standort A) bzw. Örmis-Weg, Bereich Ende Radweg (Standort B). Es wurden Messungen in beide Fahrtrichtungen gemacht.

Über den Tagesverlauf zeigen sich tendenziell Richtung Illnau hohe Geschwindigkeiten vor allem im Bereich der Abendspitzenstunde, Richtung Bisikon hauptsächlich in der

Morgenspitzenstunde. Extrem hohe Werte zeigen sich in den Nachtstunden insbesondere am Wochenende. Der höchste Wert wurde am Standort A am Samstag, 4. Oktober 2008 mit 132 km/h Richtung Bisikon gemessen. An diesem Tag wurden 5 Geschwindigkeiten über 121 km/h registriert. Wie aufgrund der Situation zu erwarten war, sind die Geschwindigkeiten am übersichtlicheren Standort A deutlich höher als an Standort B. Dies widerspiegelt auch der sogenannte V85-Wert. Dieser bedeutet, dass von 100 gemessenen Fahrzeugen deren 85 mit 80 km/h oder langsamer und 15 Fahrzeuge schneller als die erlaubten 80 km/h gefahren sind.

#### Beurteilung:

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist in Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) geregelt. Demnach können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann.

Die Unfallstatistik lässt nicht darauf schliessen, dass „eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben ist“. Durch die Markierung der Randlinien wurde nun auch die Sichtbarkeit des Strassenverlaufs verbessert, so dass die Kurven noch besser erkennbar sind. Gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan ist entlang der Bisikonstrasse eine Veloverbindung (geplant) festgelegt. Die derzeitige Verbindung ist wegen der gefahrenen Geschwindigkeiten, der vorhandenen Sichtweiten und der eher engen Verhältnisse für Velofahrer unangenehm und muss für eine Veloroute als ungenügend beurteilt werden. Die Velofahrer sind damit derzeit „bestimmte Strassenbenützer, die eines besonderen Schutzes bedürfen“. Durch eine Höchstgeschwindigkeit 60km/h würde die Verkehrssicherheit grundsätzlich verbessert, da dadurch der Bremsweg kürzer würde und die Sichtweiten eher genügen. Die Verkehrssicherheit für Velofahrer könnte so verbessert werden, sofern die Geschwindigkeitsbegrenzung dann auch eingehalten würde, was jedoch bezweifelt werden muss. Für die Radroute Richtung Bisikon sollte daher eine andere Lösung gefunden werden. Eine separate Führung ist zu bevorzugen.

Eine hohe Verkehrsbelastung besteht nicht. Durch ein Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit wird der Verkehrsablauf nicht verbessert. Eine übermässige Umweltbelastung besteht ebenfalls nicht.

**Gemäss dieser Beurteilung ist damit keine der möglichen Voraussetzungen für das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit erfüllt.**

Für die Verkehrssicherheit ist tiefe Geschwindigkeit generell eine gute Massnahme, solange die Geschwindigkeitsbegrenzung eingehalten wird. Sofern die gefahrenen und die Zielgeschwindigkeiten jedoch wie im vorliegenden Fall weit auseinander liegen, müssen zur Sicherstellung der Einhaltung unterstützende (gestalterische/bauliche) Massnahmen

getroffen werden. Dies erscheint hier weder zweck- noch verhältnismässig. Schwere (Selbst-) Unfälle, welche infolge übersetzter Geschwindigkeit geschehen, lassen sich leider auch durch das Herabsetzen der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit nicht vermeiden. Dies zeigen auch die jetzt schon erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Anzahl Umwegfahrten, die heute gefahren werden um die Strecke zu umgehen, wird als äusserst gering eingestuft. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit würde hier der Nachvollziehbarkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung widersprechen. Das Strassenverkehrsgesetz Art. 32 Abs. 1 besagt ausserdem folgendes:

*„Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.“*

Fazit des Kurzgutachtens:

**Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird weder als mögliche noch als zweck- oder verhältnismässige Lösung beurteilt.** In Absprache mit der Kantonspolizei sind folgende Massnahmen angezeigt:

- regelmässiger Rückschnitt der Bestockung
- Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtpolizei zur Verbesserung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung 80km/h
- Lösungen zur Schliessung der kommunalen Veloroute erarbeiten (separate Führung)

Auch weitere Vorschläge wie Kurvenblenden, Achtung Signale, Signal Wildwechsel wurden von der Kantonspolizei Zürich als nicht erforderlich beurteilt.

Stellungnahme der Kantonspolizei Zürich:

Im Schreiben vom 27. Januar 2009 der Kantonspolizei Zürich schliesst sich die Verkehrstechnische Abteilung dem Fazit und den Empfehlungen des Gutachtens an und hält folgendes fest:

Aufgrund des Unfallgeschehens, der Fahrzeugfrequenzen und der erhobenen Geschwindigkeiten besteht **kein** Handlungsbedarf, die geltende Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu reduzieren. Oft wird ein einzelner Unfall bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit zu stark gewichtet. Bei Unfällen mit massiv überhöhter Geschwindigkeit, wie beim tragischen Unfall vom 2. Juni 2008, ist die Unfallörtlichkeit sekundär, dies weil an jeder anderen Örtlichkeit, ob sich diese im Inner- oder Ausserortsbereich befindet, sich das gleiche Unglück ereignen könnte. Solche Unfälle können durch eine Temporeduktion nicht verhindert werden.

Beurteilung des Stadtrates:

Konfrontiert mit der Tatsache, dass aufgrund der gemessenen Werte auf der Bisikonstrasse klar die erlaubte Geschwindigkeit von 80 km/h gefahren und sogar überschritten wird, löst bei der Bevölkerung und den Behörden automatisch die Schlussfolgerung aus,

es drängen sich nun Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit auf. Aber gerade die gemessenen Geschwindigkeiten zeigen eben auch auf, dass es sich um eine klassische Ausserortsstrecke handelt, welche weit weniger gefährlich ist, als oftmals behauptet wird. Die Unfallstatistik ergab hauptsächlich Selbstunfälle, welche auf Unaufmerksamkeit der/des Fahrers/in zurückzuführen sind. Es würde wohl auch ein Präjudiz geschaffen, wenn auf einer Ausserortsstrecke, welche nicht als gefährlich einzustufen ist, eine Temporeduktion bewilligt würde. Eine Flut von gleichlautenden Begehren wäre die Folge. Den teils massiven Tempoüberschreitungen kann mit Kontrollen durch die Stadtpolizei Einhalt geboten werden. Es wird sich schnell herumsprechen, wenn im erwähnten Bereich regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Aber es wird sich nie ganz vermeiden lassen, dass Personen in verantwortungsloser Weise mit massiv übersetzter Geschwindigkeit unsere Strassen befahren. Zusammen mit den bereits erwähnten Massnahmen (regelmässiges Zurückschneiden der Bäume und Sträucher, Randleitlinien) wird die Verkehrssicherheit als ausreichend beurteilt. Auf eine Antragstellung an die Kantonspolizei Zürich wird daher verzichtet.

Gestützt auf das vorliegende Gutachten und die Beurteilung durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kapo erachtet es der Stadtrat als aussichtslos, dass einem Antrag auf Temporeduktion stattgegeben wird. Er verzichtet daher auf eine Antragstellung an die Kantonspolizei Zürich.

Zu Frage 4:

Die Stadtpolizei hat im Ausserortsbereich bis dato keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Die Kontrollen beschränkten sich auf den Innerortsbereich (Tempo 50) an der Bisikonerstrasse und die Zone 30 an der Hauptstrasse. Aktuelle Messergebnisse der Kantonspolizei Zürich liegen keine vor.

Zu Frage 5:

Der Stadtrat nahm bereits im Februar 2007 von einem durch das Polizeiamt in Auftrag gegebenen Kurzgutachtens des Planungsbüro Suter von Känel Wild AG Kenntnis, welches ein Verbot für Lastwagen auf der Bisikonerstrasse prüfte. Aus dem Gutachten geht hervor, dass die Belastung der Strasse mit Lastwagen zahlenmässig relativ bescheiden ist und ein Verbot für Lastwagen nur eine geringe Wirkung hätte. Ein Verbot für Lastwagen, auch mit Zubringerdienst gestattet, wird als unangemessen beurteilt. Der Stadtrat will aber die weitere Entwicklung des Lastwagenverkehrs auf der Bisikonerstrasse beobachten und nötigenfalls eine erneute Zählung veranlassen und gestützt darauf eine Neubeurteilung vornehmen.

Zu Frage 6:

Wie bereits im Antrag vom August 2003 an den Grossen Gemeinderat ausgeführt, ist eine durchgehende Verbindung des Rad-/Gehweges zwischen Ober-Illnau und Bisikon grundsätzlich gewünscht, dürfte sich aus finanziellen Gründen mittelfristig aber nicht realisieren lassen. Von der Lage her wäre die Anordnung des Rad-/Gehweges nördlich der Bisikonerstrasse am zweckmässigsten. Diese Lösung ist baulich aber nicht einfach zu lösen. Sie tangiert das Naturschutzgebiet, käme in geologisch schwieriges Gelände (Sumpfbereich) zu liegen und bedingt daher massive Schüttungen. Die Kosten werden auf ca. Fr. 500'000.00 geschätzt. Deshalb steht zum heutigen Zeitpunkt, sollte die Verbindung einmal geschaffen werden, grundsätzlich immer noch die Variante 1b mit dem Rad-/Gehweg nordseitig mit

Verlegung der Bisikonerstrasse im Vordergrund. Die Kosten werden auf ca. 2,2 bis 2,5 Mio geschätzt.

#### **Zusammenfassende Beurteilung des Stadtrates**

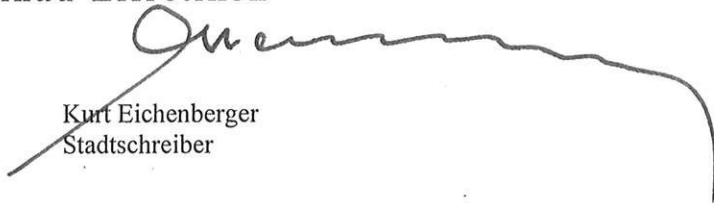
Nach Ansicht des Stadtrates gilt auch auf der Ausserortsstrecke Bisikon-Illnau der gesetzliche Grundsatz, dass die Verkehrsteilnehmenden ihre Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen müssen. Je nach Strassen- und Sichtverhältnissen liegt diese Geschwindigkeit unterschiedlich hoch. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Ausserortsstrecken in unserem Land von 80 km/Std. gilt auch hier in jedem Fall. Sind die Strassen- und Sichtverhältnisse gut (eine Verbesserung wurde mit der optischen Begrenzung des Strassenraums durch Randleitlinien und dem Zurückschneiden der Bestockung erreicht) und das Verkehrsaufkommen schwach, kann dieser Rahmen ausgeschöpft werden. Tempoexzesse einzelner Verkehrsteilnehmenden und daraus folgenden Gefahren können nicht mit einer generellen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bekämpft werden. Hierfür braucht es Geschwindigkeitskontrollen und entsprechende Sanktionen für Fehlbare (Strafen, Ausweisentzug). Solche Kontrollen wird die Stadtpolizei im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel zukünftig durchführen.

az/KE

-----

#### **Stadtrat Illnau-Effretikon**

  
Martin Graf  
Stadtpäsident

  
Kurt Eichenberger  
Stadtschreiber

#### **Beilagen (in den Auflageakten des Grossen Gemeinderates):**

- Kurzgutachten SKW vom 19.12.2008
- Stellungnahme Kapo zum Gutachten vom 27.1.2009

**Versandt:**

09. März 2009