

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Schulwegsicherheit, eingereicht von Gemeinderätin Ch. Benz-Meier (SP)

Am 15. Juni 2009 reichte Gemeinderätin Christa Benz-Meier namens der SP-Fraktion mit 40 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

"Am 15. Mai 2009 kam es auf der Kreuzung Lindstrasse / Haldenstrasse zu einem Verkehrsunfall, bei dem ein 9jähriger Junge auf dem Weg zur Schule auf dem Fussgängerstreifen von einem Lastwagen angefahren und schwer verletzt wurde.

Die Stadtpolizei Winterthur wurde von besorgten Eltern schon vermehrt auf die gefährliche Situation an dieser Kreuzung hingewiesen. Das Lichtsignal für Fahrzeuge aus der Haldenstrasse wechselt während der Grünphase für Fussgänger über die Lindstrasse auf grün. Die Regelung, dass Fahrzeuge bei einem vollen grünen Licht keinen Vortritt haben, ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt, wie der vorliegende Fall beweist.

Verkehrsinstruktoren empfehlen, Schulkinder sollen wenn möglich grosse Strassen bei Lichtsignalanlagen kreuzen. Wenn dies möglich ist, wird auf einen Lotsendienst verzichtet.

Wir fragen daher den Stadtrat an:

- 1. Wie wird die Verkehrssicherheit auf Schulwegen insbesondere an grossen Kreuzungen gewährleistet?*
- 2. Wo in der Stadt Winterthur gibt es ähnliche Kreuzungen mit einer ähnlichen Problematik?*
- 3. Ist es möglich, Lichtsignale (insbesondere dort, wo viele Schulkinder unterwegs sind) so zu schalten, dass es keine zeitliche Überschneidung der Grünphasen gibt? Ist die Stadt bereit, dies zu prüfen und wenn möglich umzusetzen?*
- 4. Wie geht die Polizei mit Hinweisen aus der Bevölkerung betreffend Gefahren auf dem Schulweg um und welchen Stellenwert haben solche Hinweise?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Im Mai dieses Jahres ereignete sich an der Einmündung der Haldenstrasse in die Lindstrasse ein Verkehrsunfall, bei dem sich ein Kind Verletzungen am linken Fuss zuzog. Der Stadtrat bedauert diesen Vorfall sehr, ist ihm die Verkehrssicherheit auf den Winterthurer Strassen – und dabei insbesondere die Schulwegsicherheit unserer Kinder – doch ein ganz besonderes Anliegen. Die Stadt unternimmt in verschiedenen Bereichen grosse Anstrengungen, um den Gefahren im Strassenverkehr wirkungsvoll zu begegnen und so das Verkehrsunfallrisiko zu minimieren. Dazu gehört, dass die Entwicklung des Verkehrsgeschehens und die damit verbundenen Gefahren unter ständiger behördlicher Beobachtung stehen und dass jede gefährliche Stelle im Strassennetz und jedes Unfallereignis – so auch das hier in Frage stehende – sorgfältig analysiert werden, immer mit dem Ziel, sofort mit geeigneten Massnahmen reagieren zu können, um die Verkehrssicherheit wenn immer möglich noch zu verbessern. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit insbesondere im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen hat sich der Stadtrat bereits vor einigen Jahren sehr ausführlich geäussert (vgl. Beantwortung der Interpellation betreffend mehr Sicherheit für die Fussgänger an Lichtsignalanlagen, GGR-Nr. 99/037).

Mit Bezug auf das Unfallereignis, das zur vorliegenden Interpellation Anlass gegeben hat, ist vorab darauf hinzuweisen, dass dessen genauer Hergang derzeit noch nicht abschliessend geklärt ist. Festzustehen scheint indessen, dass ein 9-jähriger, auf einem Kickboard fahrender Knabe beim Überqueren des Fussgängerstreifens über die Lindstrasse von einem aus der Haldenstrasse nach rechts in die Lindstrasse einbiegenden Lastwagen angefahren wurde, wobei offenbar beide Verkehrsteilnehmer bei grünem Licht unterwegs waren.

Obwohl, wie gesagt, die Umstände dieses bedauerlichen Unfalls noch nicht restlos geklärt sind, wurde die örtliche Signalisation und Verkehrsregelung inzwischen unter Verkehrssicherheitsaspekten eingehend geprüft. Der Betriebsablauf der Verkehrsregelungsanlage entsprach im fraglichen Zeitpunkt den einschlägigen Vorschriften (Art. 68 ff. der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV). Es handelt sich dabei um eine so genannte Konfliktsteuerung, die es im Einklang mit dem Gesetz grundsätzlich ermöglicht, dass zur Unfallzeit sowohl der abbiegende Lastwagenfahrer wie auch der den Fussgängerstreifen überquerende Knabe grünes Licht hatten. Solche Konstellationen werden in Art. 68 Abs. 2 SSV bzw. Art. 6 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) so geregelt, dass Fahrzeuge bei grünem Licht dem Fussverkehr oder Benützerinnen/innen von fahrzeugähnlichen Geräten auf der Querstrasse den Vortritt zu gewähren haben. Mit dieser Verhaltensvorschrift nimmt das Gesetz Konfliktsituationen von abbiegenden Fahrzeugen mit dem Fussverkehr auf Querstrassen grundsätzlich in Kauf.

An der Kreuzung Lind-/Haldenstrasse sind seit der Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage im Jahr 1995 bis auf das hier angesprochene Ereignis keine Kollisionen zwischen Fussgängerinnen und abbiegenden Fahrzeugen polizeilich registriert worden. Um das Unfallrisiko nach diesem Unfall – im Speziellen für die Kinder – trotzdem noch weiter reduzieren zu können, wurde die Lichtsignalanlage inzwischen mit einem versetzten Grünphasenbeginn (so genannten "Vorstarts") zugunsten des Fussverkehrs auf den Querstrassen programmiert. Das bedeutet, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Querstrassen passieren wollen, früher "grün" erhalten als der wartende Fahrzeugverkehr; sie können dadurch noch besser erkennbar für die übrigen Verkehrsteilnehmenden die Überquerung der Fahrbahn in Angriff nehmen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

"Wie wird die Verkehrssicherheit auf Schulwegen insbesondere an grossen Kreuzungen gewährleistet?"

Dem Stadtrat ist bewusst, dass der Schulweg für Kinder und Jugendliche immer noch viele Gefahren birgt. Die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg ist ihm deshalb, wie schon erwähnt, ein zentrales Anliegen; in diesem Sinn sorgen die Departemente Sicherheit und Umwelt sowie Schule und Sport in enger Zusammenarbeit dafür, dass die Verkehrsunfallrisiken der Schülerinnen und Schüler möglichst minimiert werden können. Eine wichtige Aufgabe kommt dabei der Verkehrserziehung zu. Mit Hilfe verschiedener Ausbildungssequenzen macht die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei die Kinder und Jugendlichen mit den Gefahren des Strassenverkehrs vertraut und versetzt sie in die Lage, mit diesen Risiken umzugehen und sie möglichst zu meiden. Daneben bietet die Verkehrsinstruktion auf Wunsch auch individuelle Schulungen an. Ferner verfügt die Stadt Winterthur anders als beispielsweise Zürich und zahlreiche andere Städte bereits seit Jahren über einen Verkehrslotsendienst, welcher den Schülerinnen und Schülern an besonders stark befahrenen Strassen bei der Überquerung des Fussgängerstreifens behilflich ist.

Bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen wird der Sicherheit des Fussverkehrs in Abhängigkeit von Verkehrsaufkommen, Sichtdistanzen und Knotengeometrie mit unterschiedlichen Massnahmen Rechnung getragen. Zum Einsatz gelangen namentlich die Phasentrennung (zeitliches Trennen des vortrittsbelasteten Abbiegeverkehrs), die bereits erwähnten "Vorstarts", Rechtsabbiegeverbote und die Montage von Warnblinkern.

Zur Frage 2:

"Wo in der Stadt Winterthur gibt es ähnliche Kreuzungen mit einer ähnlichen Problematik?"

Insgesamt sind in Winterthur 52 Lichtsignalanlagen in Betrieb, davon werden aktuell ca. 40 Anlagen mit einer Fussgängerkonfliktsteuerung betrieben, die mit jener am Knoten Halden-/Lindstrasse identisch oder zumindest vergleichbar ist. Besonders geeignet sind solche Lösungen bei Übergängen, die parallel zu stark befahrenen Hauptachsen mit langen Grünphasen gelegen sind, sowie in der Nähe von Bushaltestellen, um dem Fussverkehr lange Wartezeiten zu ersparen.

Zur Frage 3:

"Ist es möglich, Lichtsignale (insbesondere dort, wo viele Schulkinder unterwegs sind) so zu schalten, dass es keine zeitliche Überschneidung der Grünphasen gibt? Ist die Stadt bereit, dies zu prüfen und wenn möglich umzusetzen?"

Im Prinzip werden die Betriebsabläufe der einzelnen Lichtsignalanlagen stets auf der Grundlage einer Gesamtbeurteilung festgelegt, in welche auch die Bedürfnisse des Fussgängerinnen und Fussgänger einfließen. Zudem werden die Lichtsignalanlagen ständig überwacht, so dass ihr Betrieb jederzeit korrigiert werden kann; handelt es sich um eine Anlage an einem Schulweg, so wird diesem Umstand selbstverständlich ein besonderes Gewicht zugemessen.

Zur hier in Frage stehenden Möglichkeit, Lichtsignale so zu schalten, dass sich die Grünphasen zeitlich nicht überschneiden, hat sich der Stadtrat bereits in seiner eingangs erwähnten Interpellationsantwort (GGR-Nr. 99/037) ausführlich geäussert und im Einzelnen dargelegt, welche Nachteile mit einer solchen Phasentrennung verbunden sind. Auf diese Ausführungen, die nach wie vor zutreffen, kann hier vollumfänglich verwiesen werden. Im Wesentlichen hat der Stadtrat bereits damals auf die praktischen Erfahrungen mit separaten Grünphasen (z.B. Lichtsignalanlage Tösstal-/Seenerstrasse und Zürcher-/Anton-Graff-Strasse) hingewiesen, welche belegen, dass sich der Fussverkehr nur schlecht an die langen Wartezeiten hält, die sich aus der konfliktfreien Steuerung einer Lichtsignalanlage zwangsläufig ergeben. Folge davon sind regelmässige Überquerungen des Fussgängerstreifens trotz Rotlicht und damit unter Umständen besonders prekäre Gefahrensituationen. Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen zudem, dass es vielfach auf völliges Unverständnis stösst, wenn der Fussverkehr nicht mit dem parallelen Verkehr "Grün" erhält, sondern wegen des möglichen Rechtsabbiegeverkehrs einfach warten muss – und dies, obwohl er von Gesetzes wegen eigentlich vortrittsberechtigt wäre.

Wie der Stadtrat bereits in seiner oben erwähnten Interpellationsantwort festgestellt hat, sind getrennte Grünphasen vor diesem Hintergrund nur eingeschränkt geeignet, um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger bei Lichtsignalanlagen zu erhöhen. Ausserdem können sie je nach Situation den Gesamtverkehrsablauf erheblich beeinträchtigen. Ebenso wenig haben sich in den zurückliegenden rund 10 Jahren seit der damaligen stadträtlichen Antwort die Unfallzahlen an konfliktgesteuerten Lichtsignalanlagen verändert: Im fraglichen

Zeitraum hat die Stadtpolizei pro Jahr durchschnittlich nicht einmal 1 Unfall zwischen zu Fuss Gehenden und Abbiegeverkehr verzeichnet.

Mit Rücksicht auf die hohen Anforderungen, welche die Bewältigung des heutigen Verkehrsaufkommens an die Lichtsignalsteuerung stellt, müssen die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen in eine Gesamtbetrachtung einfließen, wenn es darum geht, den Betriebsablauf solcher Anlagen festzulegen. In diesem Zusammenhang erachtet es der Stadtrat aus den oben dargelegten Gründen als nicht zweckmässig, der Einführung von separaten Grünphasen für den Fussverkehr erste Priorität einzuräumen, ausser dies dränge sich – beispielsweise an einer besonders gefährlichen Stelle – aus Sicherheitsmotiven recht eigentlich auf. Die Stadtpolizei wird das Unfallgeschehen bei Lichtsignalanlagen weiterhin aufmerksam verfolgen und dem Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger – gerade auf Schulwegen – bei Bedarf durch geeignete Massnahmen Rechnung tragen.

Zur Frage 4:

"Wie geht die Polizei mit Hinweisen aus der Bevölkerung betreffend Gefahren auf dem Schulweg um und welchen Stellenwert haben solche Hinweise?"

Die Kinder und Jugendlichen sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden; umso wichtiger ist deshalb ihr Schutz vor den Gefahren des Strassenverkehrs. Die Stadtpolizei nimmt dementsprechend Anregungen aus der Bevölkerung, die sich auf die Schulwegsicherheit beziehen, grundsätzlich sehr ernst. Erhält die Abteilung Verkehrsinstruktion entsprechende Hinweise, so werden diese – meistens unter Beizug der Personen, die den Hinweis gegeben haben und unter Ansetzung eines Augenscheins – immer sorgfältig geprüft und gegebenenfalls werden umgehend geeignete Verbesserungsmassnahmen getroffen.

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

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder