

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Interpellation betreffend „Tod dem Ampelmännchen“, eingereicht von Gemeinderat D. Berger (Grüne/AL)

Am 3. September 2007 reichte Gemeinderat David Berger namens der Fraktion Grüne /AL mit 29 Mitunterzeichnenden die folgende Interpellation ein:

"Der zunehmende Verkehr und die damit einhergehenden Übertretungen stellen eine Stadt von der Grösse Winterthurs vor immer neue Herausforderungen. Die übliche Reaktion auf diese Probleme ist eine Verstärkung der Überwachung des Verkehrs und der Ausbau der Strassen.

Im EU-Raum entstanden in den letzten Jahren mehrere Verkehrsprojekte, welche das sogenannte „Shared Space“-Konzept anwenden. Ziel von Shared Space ist es, den öffentlichen Raum nicht nur dem Zweck der Mobilität zu überlassen, und mittels Förderung der Eigenverantwortung mehr Sicherheit zu schaffen. Zu diesem Zweck werden in Zentrumszonen Verkehrsregeln beseitigt und durch soziale Regeln ersetzt. Es wird nicht mehr nur mit Vorschriften und Verboten gearbeitet, sondern der Raum wird dahingehend umgestaltet, dass ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglich ist. Nach Möglichkeit sind dabei sämtliche Verkehrsschilder, Lichtsignale und Strassenmarkierungen abzubauen und Wege nicht mehr nach Nutzungsart zu definieren.

Erste Umsetzungen im EU-Raum (Niederlande, Dänemark, Belgien, Grossbritannien, Deutschland) haben gezeigt, dass die Unfallquote bis zu 60 % minimiert werden kann bei gleichzeitiger Erhöhung des Verkehrsflusses. Ursache für die niedere Unfallquote ist die erhöhte Interaktion zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Mit Drachten in den Niederlanden beteiligt sich auch eine Stadt mit 60'000 Einwohnern an diesem Projekt, ähnliche Projekte in Londoner Stadtteilen zeigen, dass dieses neue Konzept nicht nur eine Lösung für Kleinstädte ist.

In der Schweiz existiert mit den Begegnungszonen ein ähnliches Konzept, welches jedoch primär in Wohnquartieren umgesetzt wird. In Winterthur existieren momentan 2 Begegnungszonen, beide wurden vor zirka 20 Jahren errichtet. Seit diesem Zeitpunkt blieb es bei diesen beiden Begegnungszonen.

Wir fragen daher den Stadtrat an:

- 1. Ist für den Stadtrat das Konzept des „Shared Space“ eine mittel- bis längerfristige Lösung für die verkehrstechnischen Probleme in der Stadt Winterthur?*
- 2. Wie hoch schätzt der Stadtrat den Aufwand, eine Evaluierung durchzuführen, welche die Möglichkeiten des „Shared Space“ in Winterthur aufzeigen würde? Wäre der Stadtrat bereit, eine solche Evaluierung durchzuführen?*
- 3. Aus welchem Grund wurden seit 20 Jahren keine weiteren Begegnungszonen mehr in Winterthur eingeführt?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Die Verkehrssicherheit auf den Winterthurer Strassen ist dem Stadtrat ein zentrales Anliegen, dem er sowohl auf planerischer wie auch auf technischer Ebene bestmöglich Rechnung tragen will. Bei der Beurteilung von Fragen, die sich in diesem Zusammenhang stellen, bezieht der Stadtrat sachdienliche Erkenntnisse, die andernorts (insbesondere auch im EU-Raum) gewonnen werden, selbstverständlich mit ein. Letztlich ausschlaggebend bei der Umsetzung von verkehrsbezogenen Massnahmen sind aber jeweils neben den rechtlichen Rahmenbedingungen stets die konkreten lokalen Verhältnisse. Die in Winterthur im Verkehrsbe-

reich realisierten polizeilichen Anordnungen und baulichen Massnahmen richten sich im Einzelfall nach den Grundsätzen der Zweck- und Verhältnismässigkeit und sind auch stets auf die jeweiligen örtlichen Situationen zugeschnitten. Auf dieser Grundlage hat der Stadtrat in den vergangenen Jahren unter dem Gesichtswinkel der Verkehrssicherheit unterschiedliche Arten von Verkehrslösungen umgesetzt und dabei im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten auch den gesellschaftlichen Entwicklungen Rechnung getragen; beispielhaft zu erwähnen sind die Wohnstrassen, Tempo-30-, Begegnungs- und Fussgängerzonen sowie weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Auf Stadtgebiet wurden bis heute beispielsweise über 50 Tempo-30-Zonen geschaffen, wobei – im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben für eine solche Zonensignalisation – auf zahlreiche bestehende Verkehrssignale und Vortrittsregelungen verzichtet wird; nur noch unerlässliche Markierungen sind in einer solchen Zone gestattet und Fussgängerstreifen sind im Prinzip unzulässig. Diese Massnahmen entsprechen weitgehend dem Gedankengut von „Shared Space“, indem in diesen Zonen ein Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden und damit zugleich auch die Verkehrssicherheit gefördert wird.

Demgegenüber sind verkehrslenkende Massnahmen (Lichtsignale, Vortrittsregeln etc.) auf den städtischen Hauptverkehrsstrassen mit ihren zahlreichen und unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen nach Überzeugung des Stadtrates unumgänglich. Nur so kann die Strasse die ihr in diesen Fällen zugeordnete, verkehrsorientierte Funktion des Verbindens und Durchleitens erfüllen und den vielfältigen Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden einigermassen gerecht werden. Ohne derartige Regelungen sind nachteilige Auswirkungen gerade auch auf den öffentlichen Verkehr (Busbetrieb) und auf die Verkehrssicherheit unausweichlich.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Ist für den Stadtrat das Konzept des „Shared Space“ eine mittel- bis längerfristige Lösung für die verkehrstechnischen Probleme in der Stadt Winterthur?“

Der Stadtrat verfolgt die Entwicklung der Verkehrsmodelle laufend und ist bestrebt, neue Erkenntnisse, die zu Problemlösungen beitragen, zu berücksichtigen. So wird beispielsweise im Mai dieses Jahres anlässlich einer Fachtagung der Schweizerischen Verkehrsingenieure das Thema "Neue Verkehrskultur in Ortszentren, Verkehrsprobleme und -lösungen im Wandel" diskutiert, und es werden dabei erste Forschungsergebnisse vorgestellt. In diesem Sinn handelt der Stadtrat bereits seit Jahren: Wie eingangs dargelegt, wurden mit der konsequenten Schaffung von Tempo-30-Zonen in dafür geeigneten Gebieten und Strassenabschnitten verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen, die dem Gedankengut von „Shared Space“ weitgehend entsprechen. Gerade im Zusammenhang mit der konkreten Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen stellt der Stadtrat aber andererseits auch fest, dass die betroffenen Anwohnenden auf den fraglichen Strassenabschnitten nicht nur unregelmässige Freiräume wünschen, sondern mitunter auch klare Vorschriften verlangen, beispielsweise durch die Markierung von Fussgängerstreifen. In bestimmten Fällen ist diesen Anliegen nach mehr Signalen und Markierungen aufgrund der verbindlichen rechtlichen Rahmenbedingungen denn auch zu entsprechen. So ist an dieser Stelle zu betonen, dass der Stadtrat sich beim Erlass von Verkehrsanordnungen stets an die geltenden Vorschriften des Strassenverkehrsrechts zu halten hat, worin verbindlich festgelegt ist, welche Massnahmen unter welchen Bedingungen ergriffen werden können. Der Stadtrat ist mit anderen Worten gar nicht befugt, das Konzept des „Shared Space“ ungeachtet der gesetzlichen Rahmenbedingungen umzusetzen. Allein der Bund ist zum Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr zuständig, so dass weder der Kanton Zürich noch die Stadt Winterthur berechtigt ist, ergänzende oder gar abwei-

chende generell-abstrakte Vorschriften über den Strassenverkehr zu erlassen bzw. Verkehrsanordnungen zu treffen, die nicht im Einklang mit den diesbezüglichen strassenverkehrsrechtlichen Normen stehen. Im Rahmen der ihm offen stehenden rechtlichen Möglichkeiten ist der Stadtrat jedoch seit Jahren bestrebt, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der damit zusammenhängenden Verbesserung der Lebensqualität angezeigten Verkehrsmassnahmen zu ergreifen.

Zur Frage 2:

„Wie hoch schätzt der Stadtrat den Aufwand, eine Evaluierung durchzuführen, welche die Möglichkeiten des „Shared Space“ in Winterthur aufzeigen würde? Wäre der Stadtrat bereit, eine solche Evaluierung durchzuführen?“

Der Stadtrat erachtet es – unabhängig der damit verbundenen Kosten – nicht für angezeigt, eine diesbezügliche Abklärung vorzunehmen. Auch wenn er dem Prinzip "Shared Space" grundsätzlich positiv gegenüber steht, kann er dieses stets nur im Rahmen der gesamtschweizerisch geltenden Strassenverkehrsgesetzgebung umsetzen. Im gesetzlich zugelassenen Rahmen wird der Stadtrat die erforderlichen Massnahmen unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse sowie der konkreten städtischen Verhältnisse wie bereits in der Vergangenheit auch weiterhin ergreifen.

Zur Frage 3:

„Aus welchem Grund wurden seit 20 Jahren keine weiteren Begegnungszonen mehr in Winterthur eingeführt?“

Hiezu ist vorab festzuhalten, dass eigentliche „Begegnungszonen“ erst seit Anfang 2002 geschaffen werden können; zuvor waren von Gesetzes wegen bloss so genannte „Wohnstrassen“ zulässig. Anfangs der 80er Jahre wurden solche Wohnstrassen in Winterthur im Rahmen von zwei Pilotprojekten realisiert. Der Versuch, weitere Strassen entsprechend umzugestalten, scheiterte indessen an Rekursen. Auch in den übrigen Städten der Schweiz konnte sich diese Form der Verkehrsberuhigung nicht durchsetzen, dies unter anderem deshalb, weil sich die vorgeschriebenen baulichen Massnahmen als zu kostenintensiv erwiesen. Mit der auf das Jahr 2002 in Kraft getretenen Revision der Schweizerischen Strassenverkehrsgesetzgebung besteht nun die Möglichkeit, Wohn- oder Geschäftsbereiche als "Begegnungszonen" zu signalisieren. Während die beiden in Winterthur bestehenden Wohnstrassen von Gesetzes wegen in Begegnungszonen umsignalisiert werden mussten, durften die rund 35 bestehenden Tempo-30-Zonen als solche belassen werden. Eine Umsignalisierung der bestehenden Tempo-30-Zonen in Begegnungszonen hätte nicht nur einen hohen administrativen Aufwand bedeutet (neue Gutachten, neue Ausschreibung), sondern auch hohe Kosten nach sich gezogen (für notwendige, in der Bevölkerung aber erfahrungsgemäss eher unbeliebte bauliche Massnahmen). Die Einrichtung von neuen Begegnungszonen in dafür geeigneten Gebieten wird indessen laufend geprüft, so zurzeit im Rahmen der Planung der Gebiete Sulzer-Stadtmitte und Neuwiesen.

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