

An den Grossen Gemeinderat

W i n t e r t h u r

Beantwortung der Interpellation betreffend geordneter Verkehr mit zwei Kreiseln oder ab-zocken mit Radar?, eingereicht von Gemeinderätin Ch. Kern (SVP)

Am 18. Juni 2007 reichte Gemeinderätin Christa Kern namens der SVP-Fraktion mit 22 Mit-unterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

„Zum einen hat sich auf der Umfahrung Wülflingen wieder ein schwerer Verkehrsunfall ereignet und andererseits wird mit den Radarkästen der Verkehr kontrolliert und gleichzeitig die Stadtkasse aufgefüllt.

Aufgrund der Örtlichkeiten sollte es ohne grossen Aufwand möglich sein, sowohl die Kreuzung West wie Ost, auf der Umfahrung Wülflingen umzugestalten und je mit einem Kreiselverkehr den Verkehr zu verflüssigen wie auch zu beruhigen (analog wie beispielsweise die Autobahn-Anschlüsse in Zürich-Seebach). Es stellen sich daher für uns folgende Fragen:

- 1. Wie beurteilt der Stadtrat die Unfallstatistik auf diesen Kreuzungen?*
- 2. Wie viele "Einnahmen" generieren die zwei Radaranlagen pro Jahr?*
- 3. Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass die reale Verkehrssicherheit den Radar-Einnahmen vorausgeht und wie beurteilt der Stadtrat seine Verantwortlichkeit in dieser Hinsicht?*
- 4. Wie sind die Erfahrungen der bestehenden Kreisel in Winterthur, auch im Zusammenhang mit dem jeweiligen Verkehrsaufkommen?*
- 5. Ist der Stadtrat bereit, die entsprechenden Planungen auf der Umfahrungsstrasse Wülflingen in Angriff zu nehmen und wenn nein, weshalb nicht?*
- 6. Mit welchen approximativen Kosten und mit welchem Zeithorizont müsste für die Realisierung gerechnet wer-den?*
- 7. Wie beurteilt die Kapo Zürich die im ganzen Kanton nun mittlerweile realisierten Kreisel, insbesondere im Zu-sammenhang mit der Verkehrssicherheit?"*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Die Salomon-Hirzel-Strasse und die Autobahnanschlüsse West und Ost sind heute noch kantonale Staatsstrassen. Im Zusammenhang mit der Verschiebung der Aufgaben für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Hochleistungsstrassen (A1 inkl. Ein- und Ausfahrten) vom Kanton zum Bund (ASTRA) per 1. Januar 2008 ist die zukünftige Bedeutung der Salomon-Hirzel-Strasse noch offen. Die Interpellantin fordert für die Anschlüsse West und Ost Kreisel und hinterfragt die polizeiliche Kontrollpraxis mit den stationären Geschwindigkeitskontroll-anlagen in diesem Bereich.

Aufgabe der Tiefbau- und Verkehrsfachleute und der Polizei ist es, die Verkehrsteilnehmenden möglichst sicher über vorhandene Konfliktstellen zu führen. Neben Knotengeometrie, Steuerungsart, Markierung und Signalisierung spielen an solchen Orten aber immer auch Faktoren wie ausreichende Aufmerksamkeit und Befolgen der getroffenen Verkehrsanordnungen durch die Verkehrsteilnehmenden eine wesentliche Rolle.

Seit Jahren versucht der Stadtrat, die Anzahl der Unfälle und die Schwere der Unfälle bei den Anschlüssen West und Ost zu reduzieren:

- 1984 wurden die Fahrstreifen reduziert.
- 1987 wurde die Geschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt.
- 2002 musste die Fahrbahn zwischen den Knoten Schloss und Härti für rund 1,9 Mio. Franken komplett instand gestellt werden. Interessanterweise weist die Statistik für 2002 im Vergleich zu den Folgejahren, trotz Baustelle, tiefere registrierte Unfallzahlen auf. 30 % der Kosten für die Gesamtsanierung wurden durch den Bund übernommen. 70 % wurden dem kantonalen Strassenfonds belastet.
- 2004 wurden zwei stationäre Geschwindigkeitskontrollanlagen installiert. Diese Massnahme führte zu einer deutlichen Abnahme der verletzten Personen, bei mehr oder gleich bleibender Anzahl registrierter Unfälle.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

„Wie beurteilt der Stadtrat die Unfallstatistik auf diesen Kreuzungen?“

Anschluss West

	2002*	2003	2004**	2005	2006
Total registrierte Unfälle	3	5	3	4	2
Davon mit verletzten Personen	1	3	0	2	0
Kommentar	16 der insgesamt 17 Unfälle ereigneten sich beim Linksab- und einbiegen. Bei einem Unfall handelte sich um einen Selbstunfall.				

Anschluss Ost

	2002*	2003	2004**	2005	2006
Total registrierte Unfälle	5	11	13	14	16
Davon mit verletzten Personen	1	3	7	4	2
Kommentar	Von den insgesamt 59 Unfällen ereigneten sich rund 70 % beim Kreuzen. 20 % sind Auffahr- und 10 % Selbstunfälle.				

* Gesamtsanierung Salomon-Hirzel-Strasse

** Aufstellen von zwei stationären Geschwindigkeitskontrollanlagen

Die beiden Anschlüsse weisen recht unterschiedliche Werte auf. Während es sich beim westlichen Autobahnanschluss um eine einseitige Einmündung handelt, weist die vierarmige Kreuzung auf der Ostseite mehr Konfliktstellen auf, was sich zwangsläufig negativ auf das Unfallgeschehen auswirkt. Der Anschluss West ist in den letzten zehn Jahren nur 1999 als Unfallschwerpunkt mit neun Ereignissen erfasst. Der Anschluss Ost dagegen wird seit 2001 mit zunehmenden Werten registriert, nachdem er anfangs der 80er Jahre – bevor die ersten Strassenkorrekturen erfolgten – bereits ein eigentlicher Unfallschwerpunkt war.

Zur Frage 2:

„Wie viele "Einnahmen" generieren die zwei Radaranlagen pro Jahr?“

Die Nettoeinnahmen beliefen sich 2006 auf rund 1,5 Mio. Franken.

Zur Frage 3:

„Ist der Stadtrat auch der Ansicht, dass die reale Verkehrssicherheit den Radar-Einnahmen vorausgeht und wie beurteilt der Stadtrat seine Verantwortlichkeit in dieser Hinsicht?“

Alle vom Stadtrat ergriffenen Massnahmen erfolgten stets mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit bei den Anschlüssen zu erhöhen. In diesem Sinne zielte auch die Installation von Geschwindigkeitskontrollanlagen darauf ab, Geschwindigkeitsübertretungen an dieser Stelle zu reduzieren und dadurch die Unfallgefahr durch zu schnell fahrende Fahrzeuglenkende zu senken. Ein Erfolg dieser Massnahme zeigt sich in der rückläufigen Zahl der Verletzten beim Anschluss Ost von 7 (2004) auf 2 (2006). Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass die Kontrollgeräte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beigetragen haben. Gleichwohl musste er zur Kenntnis nehmen, dass die Installation dieser Kontrollgeräte für sich allein die Anzahl Unfälle nicht massgeblich hat reduzieren können. Interessant in diesem Zusammenhang dürften die Zahlen 2007 sein, die im Februar 2008 vorliegen werden. Der Stadtrat geht aber unabhängig von diesen Zahlen schon heute davon aus, dass weitere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geplant werden müssen. Den unterschwellig geäusserten Vorwurf, die Erzielung von Busseneinnahmen werde griffigen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgezogen, weist der Stadtrat mit Bestimmtheit zurück.

Zur Frage 4:

„Wie sind die Erfahrungen der bestehenden Kreisel in Winterthur, auch im Zusammenhang mit dem jeweiligen Verkehrsaufkommen?“

Vor- und Nachteile von Kreiselregelungen sind bekannt. Sie wurden bereits anlässlich der Postulatsbeantwortung "10 Jahre Kreiseltheorie in Winterthur" 1996 (96/051) eingehend dargestellt. Grundsätzlich neue Erkenntnisse haben sich zwischenzeitlich nicht ergeben. Mit den in der Stadt Winterthur realisierten Kreiseln konnten denn auch mehrheitlich positive Erfahrungen gesammelt werden. Bei schwachem und mittlerem Verkehrsaufkommen erweisen sich Kreiselösungen als tauglich. Wenn die Platzverhältnisse einen Bau zulassen, beeinflussen sie das Geschwindigkeitsverhalten und die Verkehrssicherheit positiv und können auch zu einer gestalterischen Aufwertung beitragen. Bei stark belasteten Knoten stossen Kreiselösungen indessen an Kapazitätsgrenzen: Stausituationen und Wartezeiten sind die Folgen. Nachteilig ist auch, dass keine Steuerungsmöglichkeiten bestehen, eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ausgeschlossen ist und Rückstaus an ungeeigneten Orten (Wohngebiete, Autobahn) nicht verhindert werden können.

Zur Frage 5:

"Ist der Stadtrat bereit, die entsprechenden Planungen auf der Umfahrungsstrasse Wülflingen in Angriff zu nehmen und wenn nein, weshalb nicht?"

Die Gestaltung von Strassenkreuzungen wird in der Stadt Winterthur laufend auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft, sei es unter dem Gesichtspunkt „Unfallsschwerpunkt“, „Leistungsengpass“ oder jeweils im Rahmen von anstehenden Sanierungsarbeiten und Werkleitungsbauten. Dabei werden stets alle verhältnismässigen und geeigneten Möglichkeiten überprüft. Insbesondere beim Anschluss Ost an der Salomon-Hirzel-Strasse steht ausser Zweifel, dass weitere betriebliche oder bauliche Massnahmen ergriffen werden müssen, welche die Anzahl und die Schwere der Verkehrsunfälle reduzieren. Ob eine optimale Lösung mit einer Lichtsignalsteuerung oder mittels Kreiselregelungen zu erreichen ist, wird im Rahmen der Weiterbearbeitung der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) geklärt werden. Unabhängig davon, ob Kreisellösungen oder Lichtsignalanlagen geeigneter erscheinen, wird der Stadtrat die Planung und Projektierung vorantreiben.

Zur Frage 6:

"Mit welchen approximativen Kosten und mit welchem Zeithorizont müsste für die Realisierung gerechnet werden?"

Für die Sanierung beider Anschlüsse mit Kreiseln werden die Kosten auf rund 4 - 6 Mio. Franken geschätzt. Mit einer Realisierung kann frühestens 2010 gerechnet werden. Betriebliche Massnahmen könnten rascher und kostengünstiger erfolgen.

Zur Frage 7:

„Wie beurteilt die Kapo Zürich die im ganzen Kanton nun mittlerweile realisierten Kreisel, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit?“

Am richtigen Ort eingesetzt bilden Kreisellösungen zweckmässige Knotenformen, die sich sowohl bezüglich Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Gestaltung bewähren. Diese Erfahrung hatte auch die Kantonspolizei Zürich gemacht, obwohl auf dem Überlandstrassennetz des Kantons andere Verhältnisse vorherrschen als in städtischen Gebieten.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder