

An den Grossen Gemeinderat

## Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Sicherheit auf der Rychenbergstrasse, eingereicht von Gemeinderat W. Badertscher (SVP)

---

Am 22. Januar 2007 reichte Gemeinderat Werner Badertscher namens der SVP-Fraktion mit 21 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern die folgende Interpellation ein:

*„Gemäss heutiger Signalisation der Rychenbergstrasse sind die Teilstücke am Anfang und am Ende in eine Tempo 30 Zone umgewandelt worden. Im Weiteren sind Signalisationsveränderungen und verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen worden. Unter anderem sind Rammböcke (mit Beton gefüllte Zementröhren) als Schikanen erstellt worden. All diese Massnahmen sollten die Sicherheit der Benützerinnen und Benützer der Strasse verbessern.“*

*In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:*

- 1. Auf wessen Veranlassung wurden die Tempo 30 Zonen und die Schikanen an der Rychenbergstrasse erstellt?*
- 2. Lassen es die rechtlichen Bestimmungen zu, dass die Rychenbergstrasse, oder Teile davon zu einer Tempo 30 Zone umgestaltet wurden?*
- 3. Wie beurteilen die kantonale Baudirektion und das Bundesamt für Strassen die Tempo 30 Zone auf der Rychenbergstrasse?*
- 4. Wie viele Unfälle ereigneten sich vor der Umsignalisierung und wie viele Unfälle ereigneten sich nach der Umsignalisierung?*
- 5. Ist eine Zunahme der Unfälle zu verzeichnen?*
- 6. Besteht eine Statistik betreffend Art der Unfallbeteiligten Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer (incl. Fussgängerinnen und Fussgänger)?*
- 7. Gibt es bei den Verunfallten eine Zunahme der Schwere der Verletzungen?*
- 8. Welches sind die Hauptgründe für die verzeichneten Unfälle?*
- 9. Welchen Einfluss haben die baulichen Massnahmen, bzw. die fest verankerten Schikanen und Beschilderungen und entsprechen diese den bundesrechtlichen Bestimmungen gemäss Strassenverkehrsrecht?“*

### **Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:**

Es ist dem Stadtrat seit jeher ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen, die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Winterthur dadurch zu erhalten und zu fördern, dass im Speziellen die Wohnquartiere möglichst von den negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Strassenverkehrs entlastet werden. Andererseits liegt es im Wesen von verkehrsberuhigenden Massnahmen, dass sie im dicht besiedelten städtischen Raum mit seinen hohen Mobilitätsansprüchen einem stetigen Zielkonflikt zwischen Lebensqualität und Verkehrsfunktion unterliegen. Deshalb haben Vorkehrungen zur örtlichen Verkehrsberuhigung auf dem Winterthurer Strassennetz immer auch dem übergeordneten städtischen Verkehrskonzept zu entsprechen. Dieses will im Rahmen einer Gesamtschau sicherstellen, dass das Verkehrsaufkommen flächendeckend und – basierend auf einem Interessenausgleich zwischen den Belangen des Wohnschutzes und der Verkehrserschliessung – möglichst stadtverträglich bewältigt

werden kann. Aus dieser Gesamtopitik sind im Besonderen auch die hier in Frage stehenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Rychenbergstrasse zu sehen.

#### Zur Frage 1:

*"Auf wessen Veranlassung wurden die Tempo 30 Zonen und die Schikanen an der Rychenbergstrasse erstellt?"*

Gemäss kantonaler Signalisationsverordnung ist der Stadtrat auf dem Gebiet der Stadt Winterthur für den Erlass von Verkehrsanordnungen zuständig (Art. 27 der Signalisationsverordnung in Verbindung mit § 41 Abs. 1 Gemeindeordnung). Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit schafft der Stadtrat gemäss konstanter Praxis in denjenigen Wohnquartieren, in welchen solche Massnahmen gesetzlich zulässig sind und sich ein grosser Teil der Anwohnenden für die Realisierung verkehrsberuhigender Vorkehrungen ausspricht. Entlang der Rychenbergstrasse setzen sich bereits seit längerer Zeit zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner, die sich in der Interessengemeinschaft IG Rychenbergstrasse zusammengeschlossen haben, zwecks Verbesserung der Wohnqualität für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung von Lärmimmissionen ein. Mit ihren Anliegen gelangte die IG Rychenbergstrasse an die städtischen Behörden, worauf in gemeinsamen Gesprächen verschiedenste Möglichkeiten geprüft worden sind, wie die Wohnverhältnisse an diesem Strassenzug verbessert werden könnten. Aus diesen Abklärungen resultierte schliesslich eine Reihe von Verkehrsmassnahmen, darunter die beiden Tempo-30-Zonen und die Versuchsanordnung mit Betonelementen im Abschnitt Hammerweg bis Talackerstrasse. Mit Ausnahme dieses Verkehrsversuchs sind inzwischen sämtliche mit der IG Rychenbergstrasse abgesprochenen Massnahmen definitiv umgesetzt worden. Sie entsprechen allesamt den gesetzlichen Bestimmungen; insbesondere wurden sie im Rahmen von Verkehrsgutachten geprüft und, soweit erforderlich, auch amtlich publiziert.

Die angesprochenen baulichen Elemente im Strassenabschnitt Hammerweg bis Helgenstrasse basieren auf einer amtlich publizierten Verfügung des Polizeikommandos vom 26. Oktober 2006 gestützt auf Art. 107 Abs. 2<sup>bis</sup> der Signalisationsverordnung. Sie wurden versuchsweise zur Einengung der Fahrbahn angebracht, um im Interesse der Verkehrssicherheit ein tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen. Inzwischen wurde dieser Verkehrsversuch aber modifiziert, indem die Betonelemente wieder entfernt wurden: Obwohl damit die Durchschnittsgeschwindigkeit gesenkt werden konnte, brachte die Massnahme punkto Verkehrssicherheit – wegen der Kollisionsgefahr mit den Betonelementen – insgesamt nicht den erwünschten Effekt. Mit vermehrten Geschwindigkeitskontrollen und entsprechender Beschilderung wurden nun ersatzweise andere Massnahmen angeordnet. Deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit werden in den nächsten Monaten beobachtet und ausgewertet.

#### Zur Frage 2:

*"Lassen es die rechtlichen Bestimmungen zu, dass die Rychenbergstrasse, oder Teile davon zu einer Tempo 30 Zone umgestaltet wurden?"*

Wo heute auf der Rychenbergstrasse Tempo 30 angeordnet ist, lässt das einschlägige Recht eine derartige Massnahme zu. Die fraglichen Verkehrsanordnungen stützen sich auf Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) sowie Art. 2a in Verbindung mit Art. 108 der Signalisationsverordnung; gemäss diesen Bestimmungen kann zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Strassenstrecken herabgesetzt werden. Auch die mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung getroffenen baulichen Massnahmen im Bereich der Rychenbergstrasse entsprechen den einschlägigen Normen.

### Zur Frage 3:

*"Wie beurteilen die kantonale Baudirektion und das Bundesamt für Strassen die Tempo 30 Zone auf der Rychenbergstrasse?"*

Wie bereits erwähnt, ist der Vollzug des Strassensignalisationsrechts auf dem Gebiet der Stadt Winterthur grundsätzlich Sache des Stadtrats. Demgemäss liegt auch der Erlass von dauernden Verkehrsanordnungen auf der Rychenbergstrasse in seiner Zuständigkeit. Darum wird beim Erlass von Verkehrsmassnahmen, soweit sie nicht kantonale Strassen betreffen, jeweils weder die kantonale Baudirektion noch das Bundesamt für Strassen kontaktiert. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu erwähnen, dass die beiden Tempo-30-Zonen an der Rychenbergstrasse von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu geprüft und hinsichtlich ihrer Wirkungsbilanz positiv beurteilt worden sind.

### Zu den Fragen 4 und 5:

*"Wie viele Unfälle ereigneten sich vor der Umsignalisierung und wie viele Unfälle ereigneten sich nach der Umsignalisierung? Ist eine Zunahme der Unfälle zu verzeichnen?"*

In der Tempo-30-Zone im Abschnitt Lindspitz bis Haldenstrasse wurden im Jahr vor der Temporeduktion (2004) drei Unfälle, danach jährlich vier Unfälle registriert. In den letzten fünf Jahren ereigneten sich hier insgesamt zwei Unfälle mit leichten Körperverletzungen, je einer vor und einer nach Einführung der Tempo-30-Zone. In der Tempo-30-Zone im Abschnitt Bäumlistrasse bis Stadlerstrasse ereigneten sich nach Kenntnis der Stadtpolizei vor der Signalisierung (2005) durchschnittlich zwei Unfälle pro Jahr, seither wurden keine Unfälle mehr gemeldet. Im Abschnitt Hammerweg bis Talackerstrasse wurden im Jahr durchschnittlich zwei bis drei Unfälle verzeichnet. Seit Inkraftsetzung der Versuchsanordnung haben sich bisher zwei Unfälle ereignet.

Rein rechnerisch betrachtet, ist damit im Strassenabschnitt Lindspitz bis Haldenstrasse eine Zunahme von einem Unfall pro Jahr, im Strassenabschnitt Bäumlistrasse bis Stadlerstrasse eine Abnahme von jährlich zwei Unfallereignissen zu verzeichnen. Bei der Interpretation dieser Zahlen ist aber zu berücksichtigen, dass es sich um sehr kleine Werte handelt, die während einer vergleichsweise kurzen Zeitspanne erhoben worden sind. Ihre Aussagekraft ist auch deshalb als gering einzustufen, weil nicht auszuschliessen ist, dass sich vor oder nach der Umsignalisierung im jeweiligen Strassenabschnitt allenfalls auch Unfälle ereignet haben, welche der Polizei – etwa wegen nur geringfügigen Sachschadens – nicht gemeldet worden sind. Signifikante Aussagen zur Entwicklung der Verkehrssicherheit sind daher aufgrund der genannten Unfallzahlen nicht möglich.

### Zur Frage 6:

*"Besteht eine Statistik betreffend Art der Unfallbeteiligten Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer (incl. Fussgängerinnen und Fussgänger)?"*

Sämtliche der Polizei gemeldeten Verkehrsunfälle werden in der Unfallstatistik detailliert erfasst und in besonderen Fällen (Anhäufungen, Schwerpunkte) in verschiedener Hinsicht (Beteiligte, Unfallhergang etc.) analysiert. Auf den betreffenden Strassenabschnitten haben sich gemäss Unfallstatistik keine Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen oder Fussgängern ereignet, weder vor noch nach der Einführung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Zur Frage 7:

*"Gibt es bei den Verunfallten eine Zunahme der Schwere der Verletzungen?"*

Wie bereits gesagt, wurden im Verlauf der letzten fünf Jahre im Strassenabschnitt Lindspitz bis Haldenstrasse insgesamt zwei Unfälle mit leicht verletzten Personen registriert. Ein Unfall ereignete sich vor und einer nach Einführung der Tempo-30-Zone. In den übrigen Strassenbereichen wurden in den letzten Jahren keine durch Verkehrsunfälle verursachten Körperverletzungen verzeichnet. Da sämtliche Verkehrsunfälle, bei welchen sich Personen verletzt haben, zwingend der Polizei zu melden sind, kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahlen den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Eine durch die angesprochenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen verursachte Zunahme der Anzahl Verkehrsunfälle mit Körperverletzungen oder der Schwere derselben kann daher ausgeschlossen werden.

Zur Frage 8:

*"Welches sind die Hauptgründe für die verzeichneten Unfälle?"*

Bei der erfreulich geringen Anzahl registrierter Unfälle sind eigentliche Hauptursachen kaum auszumachen. Wichtigster Grund dürfte in den meisten Fällen Unaufmerksamkeit der Verkehrsbeteiligten sein. Während sich im Abschnitt Lindspitz bis Haldenstrasse namentlich Auffahrunfälle und Kollisionen mit parkierten Fahrzeugen ereigneten, handelt es sich im Abschnitt Bäumlistrasse bis Stadlerstrasse um Parkierunfälle, eine Kollision mit einem Objekt ausserhalb der Fahrbahn, eine Streifkollision und einen Unfall infolge Missachtung des Vortrittsrechts.

Zur Frage 9:

*"Welchen Einfluss haben die baulichen Massnahmen, bzw. die fest verankerten Schikanen und Beschilderungen und entsprechen diese den bundesrechtlichen Bestimmungen gemäss Strassenverkehrsrecht?"*

Bei den baulichen Massnahmen handelt es sich um normgerechte seitliche Einengungen der Fahrbahn. Der Versuch wurde Ende Oktober 2006, wie erwähnt, als provisorische Verkehrsanordnung für die Dauer eines Jahres zum Sammeln von Erfahrungen verfügt und durch die städtischen Fachstellen begleitet und beobachtet. Erste Zwischenergebnisse nach rund einem halben Jahr haben, wie ebenfalls schon dargelegt, gezeigt, dass mit der fraglichen Massnahme wohl eine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus, nicht aber wie erhofft eine allgemeine Verminderung der Unfallgefahr erreicht werden kann. Der Versuch wurde deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit frühzeitig abgebrochen und die Betonelemente am 10. Mai 2007 wieder entfernt, wobei die Bodenmarkierungen (Sperrflächen) beibehalten wurden. Gleichzeitig hat die Stadtpolizei die Geschwindigkeitskontrollen im fraglichen Strassenbereich verstärkt und wurden entsprechende Hinweistafeln angebracht. Diese neuerliche Versuchsphase dauert nach wie vor an. Die Stadtpolizei wird die Verkehrssituation im betreffenden Strassenabschnitt im Auge behalten und zu gegebener Zeit wieder bewerten.

*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