

Sitzung vom 12. November 2008

1740. Anfrage (1 300 000 Franken für eine Tempo-60-Signalisierung)

Die Kantonsräte Thomas Hardegger, Rümlang, und Marcel Burllet, Regensdorf, haben am 25. August 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Weil die Wehntalerstrasse zwischen Dielsdorf und Regensdorf die Automobilisten gerne zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verleitete, was verschiedentlich zu Unfällen oder gefährlichen Situationen führte, sollte der Schwänkelberg für 1 300 000 Franken sicherer gemacht werden. Resultat der Sanierung ist erhöhte Unfallgefahr, der gegenwärtig mit einer Signalisationsänderung zur Temporeduktion begegnet wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass mit einer sofortigen Temporeduktion die 1 300 000 Franken teure, im Endeffekt nutzlose Sanierung, hätte eingespart werden können?
2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass Art. 32 SVG bezüglich der Pflicht, die Geschwindigkeit den Besonderheiten der Strassenverhältnissen anzupassen, auch im Kanton Zürich genügt, um die Automobilistinnen und Automobilisten am Schwänkelberg zu ordnungsgemäsem Fahren anzuhalten?
3. Wie gross ist der Zeitverlust für die Automobilistinnen und Automobilisten, die auf dem kurzen gefährlichen Abschnitt nur 60 km/h statt der vorgesehenen 80 km/h fahren können?
4. Entspricht es einem Grundsatz bei der Strassenplanung, dass die Strasse dem Tempobedürfnis der Automobilistinnen und Automobilisten angepasst wird?
5. Gibt es vergleichbare Beispiele im Kanton Zürich, bei denen in den letzten Jahren Kurvenstrecken, die zu erhöhtem Tempo verleiten, mittels Ausbau «sicherer» gemacht wurden? Wieviel Geld wurde dafür eingesetzt?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Hardegger, Rümlang, und Marcel Burllet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Sanierung der Wehntalerstrasse zwischen Dielsdorf und Regensdorf (Durchgangsstrasse des Bundes, HS Nr. 17) im Abschnitt Schwänkelberg hatte eine umfassende sowie nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit zum Ziel und erfolgte koordiniert mit dem Strassenunterhalt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ohne bauliche Massnahmen hätte zu keiner wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit geführt. Aus diesem Grunde war eine Sanierung nach Auffassung der beteiligten Ämter notwendig.

Der 200 m lange Strassenabschnitt mit einer Kurve oberhalb der Einmündung Haberholzstrasse musste seit 1995 wiederholt als Unfallbrennpunkt oder Unfallschwerpunkt in der Unfallstatistik der Kantonspolizei verzeichnet werden. Aufgrund einer im Jahre 1996 durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei erfolgten Unfallschwerpunktanalyse wurden in den Jahren 1998–2000 Sanierungsmassnahmen (Belagserneuerungen, Markierungsanpassungen, Kurvenleitpfeile, Linksabbiegeverbot in die Haberholzstrasse) umgesetzt, die zu einer vorübergehenden Senkung der Unfallzahlen führten.

Nach zwei schweren Verkehrsunfällen im Herbst 2005 erarbeiteten die Volkswirtschaftsdirektion, das Kantonale Tiefbauamt und die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei gemeinsam ein Sanierungsprojekt zur Behebung des Unfallschwerpunktes. Da der Strassenabschnitt den heute gültigen Normen nicht mehr entsprach und die abgelaufene Lebensdauer eine Instandstellung erforderlich machte, wurde beschlossen, beide Vorhaben gleichzeitig auszuführen. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass die Investitionen für Deckbelag, Tragschicht und Foundation des Strassenkörpers sowie deren Lebensdauer wieder aufeinander abgestimmt sind. Die im Sommer 2008 verwirklichten Massnahmen umfassten Anpassungen bei den Kurvenradien, der Linienführung, dem Quergefälle, einen neuen Deckbelag sowie im ganzen Kurvenbereich die Montage einer Leitplanke mit daran angebrachten optischen Leitelementen (Reflektoren) zwischen der Fahrbahn und dem Radweg.

Die vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h wurde nach der Sanierung im Zusammenhang mit aufgetretenen Belagsproblemen (Griffigkeit; austretendes Bindemittel) angeordnet. Nach der Behebung dieser Mängel wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung wieder aufgehoben.

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01; SVG) für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. In Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979

(SR 741.21; SSV) wird festgehalten, dass mit dem Gutachten abgeklärt werden muss, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Beim Schwänkelberg wurden mit der Sanierung und Verbesserung der Strassenanlage diese «anderen Massnahmen» gewählt und keine Geschwindigkeitsherabsetzung, die infolge der Ausserortslage sowie dem Erscheinungsbild der Strasse von der Mehrheit der Fahrzeuglenkerinnen und -lenker nicht akzeptiert würde.

Um die Richtigkeit dieser Entscheidung mit Fakten zu erhärten, installierte die Kantonspolizei nach der Strassensanierung zwei unauffällige Geschwindigkeitsmessgeräte, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten über mehrere Tage aufzeichneten. An zwei Örtlichkeiten wurden während der Beschränkung auf 60 km/h und unmittelbar nach der Aufhebung dieser vorübergehenden Geschwindigkeitsherabsetzung insgesamt rund 320'000 Fahrzeuge gemessen. Die für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus massgebenden V85-Werte lagen (in beiden Fahrrichtungen ausgewertet) während der 60 km/h Beschränkung an beiden Messstellen bei 71 km/h und bei geltender Ausserortshöchstgeschwindigkeit von 80 km/h bei 77 bzw. 75 km/h. Die durch die Geschwindigkeitsbeschränkung erreichte Temposenkung lag also lediglich bei 4 km/h bzw. 6 km/h. Das Ergebnis bestätigt die Erfahrungen, dass mit einer alleinigen Geschwindigkeitsherabsetzung ohne flankierende Massnahmen – das heisst ohne das Erscheinungsbild der Strasse zu ändern – der Erfolg klein ist.

Zu Frage 2:

Art. 32 Abs. 1 SVG gilt als Grundregel selbstverständlich auch für den Schwänkelberg. Beim fraglichen Strassenabschnitt handelt es sich um eine Ausserortsstrecke, auf der gemäss Art. 4a Abs. 1 und 3 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11; VRV) eine – nicht signalisierte – Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt. Diese Geschwindigkeit darf, muss aber nicht gefahren werden. Sie ist gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen anzupassen. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

Zu Frage 3:

Der Zeitverlust liegt aufgrund der kurzen Strecke – der sanierte Strassenabschnitt ist rund 550 m lang – im Sekundenbereich und kann als unerheblich bezeichnet werden.

Zu Fragen 4 und 5:

Die Dimensionierung und die Ausgestaltung einer Strasse richten sich nach ihrer Funktion. Allgemein darf ausserorts 80 km/h gefahren werden. Bei der Neuprojektierung von Strassen wird dieser Grundsatz

neben weiteren auch für Kurvenabschnitte berücksichtigt. Die Strassen sind nach den Projektierungsgrundsätzen von § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren. Vergleichbare Beispiele ähnlicher Unfallschwerpunkte sind keine bekannt. Verschiedentlich erfolgte die Sanierung einer Kurvengeometrie präventiv im Rahmen eines Strassenprojektes.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi