

Sitzung vom 29. Januar 1997

195. Interpellation (Sicherheit für Kinder im Verkehr)

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 2. Dezember 1996 folgende Interpellation eingereicht:

Jüngste Ereignisse, wo zu Fuss gehende Opfer von Verkehrsunfällen wurden, lassen einmal mehr die Frage aufkommen, wie viele Tote und Verletzte es noch geben muss, damit endlich rigoros die Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden vermindert werden. Am 20. November 1996 forderte die «Verkehrskonferenz der Stadt Zürich» zum «Tag des Kindes» Massnahmen, welche die Sicherheit der Kinder im Verkehr erhöhen. Die Forderungen, welche den motorisierten Verkehr betreffen, sind nicht neu, ihre Umsetzung indes mangelhaft. In Anbetracht der Tatsache, dass die Forderungen im ganzen Kantonsgebiet Wirkung zeigen sollten, bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Forderung, im Innerortsbereich flächendeckende Tempo-30-Zonen einzuführen?
2. Welche baulichen Massnahmen erwägt der Regierungsrat, um die Tempolimiten durchzusetzen?
3. Was unternimmt der Regierungsrat, um die Sicht an Zebrastreifen zu verbessern?
4. Welche Bedeutung hat für den Regierungsrat der Ruf nach regelmässigen Kontrollen und Verzeigungen fehlbarer Fahrzeuglenker?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die generelle Einführung von getrennten Grünphasen für abbiegende Fahrzeuge und Zufussgehende?
6. Wie steht der Regierungsrat zur Forderung, bei grossen Kreuzungen die Grüne Welle für Zufussgehende einzuführen?

Begründung:

Kinder sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Sie sind im Strassenverkehr grossen Gefahren ausgesetzt. Auf dem Schulweg sind sie konfrontiert mit zu schnell fahrenden und/oder oft falsch parkierten Autos.

Die grösste Gefährdung für Kinder ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. Je langsamer die Fahrzeuge fahren, desto eher vermögen Kinder und Fahrzeuglenker einander wahrzunehmen. Darüber hinaus verringert eine hohe Geschwindigkeit auch die Anhaltebereitschaft vor Zebrastreifen. Mit kostengünstigen baulichen Massnahmen wie Aufpflasterung, Verschmälerung der Fahrbahn, Mittelinseln usw. sind niedere Geschwindigkeiten unmittelbar durchzusetzen. Bessere Sichtverhältnisse an Zebrastreifen sowie Halte- und Parkverbotslinien vor allen Zebrastreifen auf der ganzen Anhaltestrecke sind Voraussetzung dafür, dass Zufussgehende und Autofahrende einander frühzeitig erkennen. Verstärkte Kontrollen des motorisierten Verkehrs beeinflussen das Fahrverhalten und wirken sich positiv auf die Sicherheit der Kinder aus. Getrennte Grünphasen für die Zufussgehenden und den motorisierten Verkehr sowie die Grüne Welle für Zufussgehende sind billige Massnahmen zur wirkungsvollen Verbesserung der Sicherheit unserer Kinder im Strassenverkehr.

Auf Antrag der Direktion der Polizei
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

1. Die gesetzlichen Grundlagen für die Errichtung von Zonensignalisationen finden sich in Art. 2a und Art. 108 Abs. 6 der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) sowie in den Weisungen des EJPD über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen vom 3. April 1989. Danach ist die Signalisation einer Zone nur in einem begrenzten Gebiet und nur auf untergeordneten Strassen zulässig; quartierübergreifende Massnahmen sowie Zonensignalisationen auf Durchgangsstrassen sind ausgeschlossen. Die flächen-deckende Einführung von Tempo-30-Zonen widerspricht somit übergeordnetem Bundesrecht und würde zu einer Aushöhlung der

gesamtschweizerisch geltenden Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h führen (siehe auch KR-Nr. 205 a/1993).

2. Erfahrungsgemäss ist der Beachtungsgrad von tiefen Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne flankierende bauliche Massnahmen gering. Dies gilt nicht nur für Tempo-30-Zonen, sondern ganz allgemein für Geschwindigkeitsbeschränkungen. §14 des kantonalen Strassengesetzes sieht demgemäss vor, dass Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren sind. Dabei müssen insbesondere die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigt werden. Der Kanton und zahlreiche Gemeinden realisieren aufgrund dieses gesetzlichen Auftrags schon seit langem bauliche Massnahmen auf Staats-, Gemeinde- und Quartierstrassen zur Durchsetzung der Tempolimiten. Im Vordergrund steht die Sanierung erkannter Unfallschwerpunkte sowie die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren mittels Sperren, Fahrbahnverengungen, Schutzinseln und Versätzen nach den verbindlichen SN Normen 640280–640285 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute. Derartige bauliche Massnahmen werden auch in Zukunft im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten von Kanton und Gemeinden realisiert.

3. Die Ausgestaltung von Fussgängerstreifen richtet sich in erster Linie nach der Norm SN 640863a der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, welche im September 1989 veröffentlicht, vom EJPD genehmigt und für die kantonalen Bewilligungsinstanzen zur rechtsverbindlichen Weisung im Sinne von Art. 115 Abs. 2 SSV erklärt wurde. In dieser Norm ist unter anderem auch zahlenmässig festgehalten, welchen Sicherheitsstandard Fussgängerstreifen hinsichtlich Sichtweite erfüllen müssen. Die Verkehrspolizei als kantonale Bewilligungsinstanz schenkt diesem wichtigen Kriterium schon seit jeher grosse Beachtung. Entsprechend Art. 77 Abs. 2 SSV werden vor Fussgängerstreifen zudem stets auch mindestens zehn Meter lange gelbe Halteverbotslinien markiert, um das gefährliche sichthemende Anhalten von Fahrzeugen vor einem Fussgängerstreifen zu unterbinden. Darüber hinaus bemüht sich die Verkehrspolizei, die Sicherheit von Fussgängerstreifen durch zusätzliche Massnahmen (übersichtliche Warteräume, ausreichende Beleuchtung) laufend zu verbessern. Während sich gesamtschweizerisch die Zahl der auf Fussgängerstreifen verunfallten Personen 1995 gegenüber 1994 um 16,8% und gegenüber 1993 um 11,7% erhöhte, blieb sie im Kanton Zürich unverändert (vgl. KR-Nr. 186/1996). Diese Unfallbilanz ist zwar im gesamtschweizerischen Vergleich günstig, doch zeigt sie auch, dass noch weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Sicherheit der Fussgänger zu verbessern.

4. Die Kantonspolizei führt im Rahmen ihrer täglichen Patrouillentätigkeit sowie anlässlich spezieller Aktionen zahlreiche Kontrollen durch, bei denen der Einhaltung der Geschwindigkeit besonderes Augenmerk geschenkt wird, wobei Fehlbare verzeigt oder belehrt werden (vgl. KR-Nr. 186/1996). So wurden 1996 unter Einsatz sämtlicher Messmethoden (mobile und stationäre Messungen sowie Messungen durch fest eingerichtete Geräte) 14,5 Millionen Fahrzeuge gemessen und rund 155000 Fahrzeuglenker und -lenkerinnen wegen Tempoüberschreitungen gebüsst (1995: 10,5 Mio. gemessene Fahrzeuge, 140000 gebüsst Lenkerinnen und Lenker). Ergänzt werden die Kontrollen durch Präventionskampagnen in den verschiedensten Bereichen. Zu erwähnen sind etwa die Fussgängeraktion «Freundliche Zone» vom Juni 1996 sowie die mit der Einführung der neuen Ordnungsbussen koordinierte Aktion «Korrektes Verhalten zahlt sich aus» vom September/Oktober 1996. Mit solchen Kampagnen sollen das gegenseitige Verständnis und ein entsprechend partnerschaftliches Verhalten sämtlicher Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen gefördert werden. Einem wünschbaren weiteren Ausbau der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere durch vermehrte Kontrollen, stehen die beschränkten personellen Mittel entgegen.

5. Die meisten Lichtsignalanlagen im Kanton Zürich verfügen über getrennte Grünphasen. Das wachsende Verkehrsaufkommen gerade an grossen Kreuzungen lässt deren generelle Einführung indessen nicht zu. Längere Wartezeiten wirken sich stark verkehrsbehindernd auf alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe, aus. Unter diesen Umständen ist es nicht immer möglich, eine für alle Verkehrsteilnehmer gleichermassen optimale Lösung zu verwirklichen. Laut Verkehrsunfallstatistik ereigneten sich zwischen Januar 1992 und November 1996 im Kanton Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur) 5 Unfälle mit Fussgängern oder Fussgängerinnen (davon 2 Kinder) an Lichtsignalanlagen zwischen abbiegenden

Fahrzeugen und Fussgängern. Nicht nur diese Unfallstellen, sondern alle grossen Kreuzungen werden laufend neu beurteilt und Verbesserungen unterzogen.

6. Im Kanton Zürich erfolgt die Errichtung und Programmierung von Lichtsignalanlagen auf grossen Kreuzungen nach vorgängigen Verkehrszählungen und Verkehrsbeobachtungen. Erst die gesamtheitliche Beurteilung hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Leistungsfähigkeit kann Aufschluss über die erforderliche Gestaltung einer Kreuzung im konkreten Fall geben. Die Einführung einer Grünen Welle für Fussgänger und Fussgängerinnen mag somit imhusiHusi Einzelfall sinnvoll und notwendig sein. Ihre generelle Einführung kommt jedoch genau so wenig in Frage wie deren generelle Einführung für Fahrzeuge.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Polizei.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi