

Sitzung vom 9. Februar 2000

237. Postulat (Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern in Verkehrskreiseln)

Die Kantonsräte Erwin Kupper, Elgg, und Hanspeter Amstutz, Fehraltorf, haben am 22. November 1999 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, Massnahmen zu treffen, um die Verkehrssicherheit von Radfahrern in Verkehrskreiseln zu verbessern. Dies soll, wenn immer möglich, durch Erstellen von separaten Radwegkreiseln um bestehende und neue Verkehrskreisel herum erfolgen.

Begründung:

In letzter Zeit werden Strassenkreuzungen immer mehr durch Verkehrskreisel ersetzt. Dies hat für den Fluss des motorisierten Verkehrs unbestreitbare Vorteile, nicht aber für die Radfahrer. Diese werden infolge Fehlens von eindeutigen entsprechenden Verkehrsvorschriften beim Durchqueren von stark befahrenen Verkehrskreiseln verunsichert und erheblich gefährdet.

Im Ausland (zum Beispiel Deutschland) werden daher oft um Verkehrskreisel herum Rad- und Fusswege erstellt. Dies verbessert den Verkehrsfluss und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Erwin Kupper, Elgg, und Hanspeter Amstutz, Fehraltorf, wird wie folgt Stellung genommen:

In der Norm SN 640252 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) ist die Führung des Fahrradverkehrs in Kreiseln geregelt. Im Kanton Zürich bestehen zusätzlich die von der Kantonspolizei und vom Tiefbauamt herausgegebenen «Richtlinien über Radverkehrsanlagen». Ziel dieser Richtlinien ist es, die Radverkehrsanlagen einheitlich zu projektieren, zu bauen und zu signalisieren sowie benutzerfreundlich und sicher zu betreiben. Bei der Revision der Richtlinien im Oktober 1995 wurde u.a. auch die Führung des Radverkehrs in Kreiseln auf Grund neuer Erkenntnisse angepasst. Vorschriften über das Befahren von Kreiselanlagen finden sich sodann auch in der Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11). Danach können Radfahrer auf Kreisverkehrsplätzen ohne Fahrstreifenunterteilung vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen (Art. 41b Abs. 3 VRV).

Bei grösseren Kreisverkehrsanlagen – vor allem im Ausserortsbereich, wo genügend Raum zur Verfügung steht – werden im Sinne des Postulats kreisumfahrende getrennte Radwege erstellt. Demgegenüber werden die Radfahrenden bei Kleinkreiseln – vor allem im Innerortsbereich – in der Regel gemeinsam mit den Motorfahrzeugen auf der Kreiselfahrbahn geführt. Durch eine entsprechende bauliche Gestaltung der Kreiselanlage werden die Motorfahrzeuglenker gezwungen, langsam zu fahren. Dadurch kann ein Überholen bzw. eine Gefährdung der Radfahrenden durch Motorfahrzeuge weitgehend ausgeschlossen werden. Dieses System hat gegenüber getrennt geführten Radstreifen oder Radwegen den Vorteil, dass die Radfahrenden im Knotenbereich kurze und zielgerichtete Wege angeboten erhalten. Auch sind die Radfahrenden bei dieser Verkehrsführung dem Motorfahrzeugverkehr betreffend Vortritt gleichgestellt, während sie bei kreisumfahrenden getrennten Radwegen nicht vortrittsberechtigt sind. Bis heute haben keine Interessenverbände, wie z.B. die Interessengemeinschaft Velo, die Verkehrsführung für die Radfahrenden in Kreiseln als gefährlich bezeichnet oder Forderungen nach einer Änderung des grundsätzlich bewährten Systems im Kanton Zürich gefordert.

Was das Unfallgeschehen bei Kreisverkehrsanlagen angeht, so kann nach dem Umbau von Kreuzungen in Kreisel eine positive Bilanz gezogen werden. Über einen Zeitraum von rund zwei Jahren gab es bei allen Verkehrsteilnehmenden nach dem Bau von Kreiseln 29 Prozent weniger Unfälle und 55 Prozent weniger Verletzte. Aus der Pilotstudie «Sicherheit von Kreiselanlagen» der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung lassen sich ähnliche Ergebnisse herleiten.

Ein Handlungsbedarf ist somit nicht gegeben. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi