

ANFRAGE von Susanna Lisibach (SVP, Winterthur)

Betreffend Verkehrssicherheit

Gemäss dem Programm "Via sicura"¹ sind seit 1. Juli 2013 (auf der Seite 3 oben) folgende Vorgaben im Bereich Infrastruktur zu erfüllen:

Die Strasseneigentümer sollen ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysieren und diese sukzessive beheben. Bund und Kantone haben einen Sicherheitsbeauftragten für ihr Strassennetz zu ernennen.

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

1. Von welcher kantonalen Stelle werden diese Massnahmen auf den kantonalen Strassen geplant, umgesetzt und die Resultate der erzielten Verbesserungen erhoben? Wer ist der Kantonale Sicherheitsbeauftragte für das Strassennetz des Kantons Zürich?
2. Existiert ein spezifischer Massnahmenkatalog betreffend die aktuellen sowie allfällig zukünftig geplante Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, in welcher Periodizität und Kriterien finden die jeweiligen Sicherheitsüberprüfungen statt?
3. Inwieweit wird ein Monitoring über die spezifische Wirkung der Einführung sowie den Betrieb der Tempo-30-Zonen durchgeführt?
4. Bei den Tempo-30-Zonen werden in der Regel die früheren Stopstrassen aufgehoben und Rechtsvortritt eingeführt, wie lauten die diesbezüglichen Resultate betreffend Unfallgeschehen, Unfallschwerpunkte sowie allfällig resultierende Wechselwirkungen und/oder Verlagerungen?
5. Bei den Tempo-30-Zonen werden in der Regel die früheren Stopstrassen aufgehoben und Rechtsvortritt eingeführt, und zugleich wurde eine Vielzahl der über Jahrzehnte bewährten Verkehrsspiegel demontiert. Wie lauten die diesbezüglichen spezifischen Resultate betreffend Unfallgeschehen, Unfallschwerpunkte sowie allfällig resultierende Wechselwirkungen und/oder Verlagerungen?
6. Wie ist zu begründen, dass die Anordnung der Fussgängerstreifen in der Regel vor den Bus- und Postautohaltestellen ist? Die Sicht für den Automobilisten wird so massiv beeinträchtigt und die Risiken für die vielfach unaufmerksamen Fussgänger (Blick ins Handy statt auf die Strasse) werden so stark erhöht.
7. Wie lässt sich die Widersprüchlichkeit betreffend die Handhabung von Signalen und Verkehrsspiegeln auf die Anfrage KR-Nr. 411/2020 gemäss Antwort zu Fragen 4 und 5 begründen, nachdem die Kriterien der Übersicht im Strassenraum kongruent sind?

Susanna Lisibach

¹<https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/20923.pdf>