

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 14/2006

Sitzung vom 19. April 2006

586. Anfrage (Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Staatsstrasse zwischen Dorf und Volken)

Kantonsrätin Inge Stutz-Wanner, Marthalen, hat am 23. Januar 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Die Gemeinde Volken beschäftigt sich schon seit geraumer Zeit mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen beim Dorfeingang Ost. Es ist bekannt, dass auf der etwa 2 km langen, geraden Staatsstrasse zwischen Dorf und Volken immer wieder viel zu schnell gefahren wird. Der jüngste Rekord liegt bei 199 km/h. Dies bedeutet zum einen eine grosse Gefährdung der Kinder, welche diese Strasse auf ihrem Schulweg überqueren müssen, und zum anderen ist es ein Unsicherheitsfaktor für die Anwohnenden. In einem Gespräch mit dem Tiefbauamt stellte der Gemeinderat mit «vertikalen Versätzen» eine effiziente und kostengünstige Variante zur Entschärfung dieses Problems vor. Dieser Vorschlag wurde seitens der kantonalen Stelle abgelehnt, mit der Begründung, dass im Kanton Zürich auf Staatsstrassen keine vertikalen Versätze gebaut würden.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was unternimmt der Kanton auf der erwähnten Staatsstrasse, um die Schulkinder beim Überqueren dieser Strasse besser zu schützen?
2. Was für Möglichkeiten hat der Kanton, um den Verkehr und insbesondere auch den Schwerverkehr auf besagter Strasse zu beruhigen?
3. Wie setzt sich der Kostenteiler für solche Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusammen?
4. Im Kanton Bern hat man mittels vertikaler Versätze sehr gute Erfahrungen gesammelt. Sie sind kostengünstig, schnell erstellt und gemäss den Gemeinden Biglen und Safenwil auch sehr wirkungsvoll. Aus welchen Gründen werden solche vertikalen Versätze, auch versuchsweise, im Kanton Zürich auf Staatsstrassen nicht gebaut?
5. Welche kostengünstigen und ebenso wirkungsvollen Alternativen zu solchen Beruhigungsbauten hat der Kanton Zürich anzubieten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Inge Stutz-Wanner, Marthalen, wird wie folgt beantwortet:

Die Flaachtalstrasse S-1 ist eine Staatsstrasse von regionaler Bedeutung (Thurталachse) und stellt die Querverbindung zwischen der Achse Winterthur–Schaffhausen und der Achse Bülach–Schaffhausen her. Sie durchquert die Ortschaften Dorf, Volken und Flaach. Von Dorf kommend, führt sie aus östlicher Richtung nach einer 1,5 km langen, geraden Ausserortsstrecke nach Volken hinein. Die Verkehrsbelastung beträgt rund 2900 Fahrzeuge (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV) bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 10%.

Vor dem Schulhaus Ankacker (Primarschule, 1.–3. Klasse) am östlichen Ortseingang von Volken befindet sich eine mit mehreren Sperrgittern abgesicherte Querungsstelle mit Fussgängerstreifen (Innerortsbereich, 50 km/h). An der Ortseinfahrt endet auch der Radweg zwischen Dorf und Volken, sodass die Staatsstrasse in Fahrtrichtung Volken überquert werden muss. Die Radwegsignalisation aus Richtung Westen befindet sich etwas vorher auf dem südseitigen Trottoir. Der Radweg wird insbesondere vom Schülerverkehr rege genutzt.

In den letzten drei Jahren (2003–2005) sind auf der Dorfstrasse in Volken und in Dorf im Inner- und Ausserortsbereich bei insgesamt 27 Geschwindigkeitskontrollen 7645 Personen- und Lastwagen kontrolliert worden. Im Innerortsbereich lag die Übertretungsquote je nach Kontrollzeit zwischen 2 und 12%. Ausserorts wurde die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Durchschnitt von 3% der Verkehrsteilnehmer überschritten. Der gemessene Höchstwert lag bei 105 km/h. Diese Übertretungsquoten sind verhältnismässig niedrig. Im Übrigen ist auch das Unfallgeschehen in Volken nicht alarmierend. In den letzten fünf Jahren (1. Januar 2001 bis 31. Dezember 2005) ereignete sich zwischen Dorf und Volken (Einmündung Schmitzenstrasse in Dorf bis Einmündung Ankackerstrasse in Volken) lediglich ein polizeilich registrierter Verkehrsunfall. Es handelte sich um eine Kollision zwischen einem Personenwagen und einem Traktor.

Die Gemeinde Volken hat aus Überlegungen der Verkehrssicherheit (Geschwindigkeit, Schulwegkreuzung an der Ortseinfahrt) beim Tiefbauamt mehrmals Begehren zur Neugestaltung der Ortseinfahrt gestellt. Unter der Federführung des Tiefbauamtes wurden verschiedene Lösungsvorschläge zusammen mit der Gemeinde erarbeitet. Da der Fussgängerübergang Bestandteil des Schulhauszuganges und somit von kommunaler Bedeutung ist, ist das Kantonsinteresse in diesem Fall als gering einzustufen. Der Gemeinde wurde aber eine Kostenbeteiligung des Kantons von etwa einem Drittel der Erstellungskosten in Aussicht gestellt. Diese Planungen wurden jedoch seitens der Gemeinde nicht mehr weiterverfolgt.

Der Regierungsrat nimmt sowohl die Anliegen des Schülerverkehrs als auch die Gestaltung von Ortseingängen ernst. Das Tiefbauamt hat die vorliegende Anfrage auch zum Anlass genommen, die bisherige Praxis durch einen externen Gutachter beurteilen zu lassen. Zudem wurden im Rahmen dieses Gutachtens zum konkreten Fall in Volken auch mögliche Massnahmen skizziert.

Dabei wurden die folgenden Möglichkeiten untersucht und grob bewertet:

- Signalisationstechnische Lösungsansätze (Lichtsignalanlage mit geschwindigkeitsabhängiger Rot/Grün-Schaltung und Adaptionsstrecke mit Radarmessanlage);
- Querschnittsverengungen (optisch, baulich);
- horizontaler Versatz (Schutzinsel, Eingangspforte);
- vertikaler Versatz (Schwelle, Aufpflästerungen);
- Mitteleinbauten.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass der Einbau eines vertikalen Versatzes an der Ortseinfahrt in Volken nicht empfohlen werden kann. Eine solche Schwelle widerspricht nicht nur den entsprechenden schweizerischen Normen und der langjährigen Praxis im Kanton Zürich, solche Schwellen werden auch von weiteren nationalen und internationalen Studien auf Hauptstrassen nicht empfohlen.

Die im Kanton Bern erstellten Schwellen stellen eine Ausnahme dar und sind ein Versuch. Das Tiefbauamt ist an diesem Versuch ebenfalls interessiert. Eine vollständige Auswertung, die weitere Schlüsse zulässt, ist derzeit aber nach Aussage des Kantons Bern noch nicht verfügbar.

Gegen den Einbau einer Schwelle bei der Ortseinfahrt in Volken sprechen vor allem folgende Gründe:

- Schwellen werden von den Fahrzeuglenkenden in der Regel als Schikanen empfunden. Dadurch entsteht eine aggressivere Fahrweise, die ein rasches Abbremsen und anschliessendes Beschleunigen der Fahrzeuge zur Folge hat. Damit wird aber das Ziel, dass die Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit nachhaltig an den Innerortsbereich anpassen, verfehlt.
- Der Winter- und der Reinigungsdienst werden erschwert.
- Die Lärmsituation verschärft sich (Anhängengeräusche, Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge).
- Die Sicherheit für Motorradfahrer wird beeinträchtigt, da die Sichtbarkeit der Schwelle bei Dämmerung, Schnee, Nässe und Dunkelheit schlechter ist.
- Die Gefahr von Auffahrunfällen durch abruptes Bremsen vor der Schwelle nimmt zu.

Das Gutachten konkretisiert zwei andere Lösungsansätze, nämlich eine signalisationstechnische Lösung und eine Lösung mit einem horizontalen Versatz. Aus Kostengründen steht für das Tiefbauamt die Lösung mit einem horizontalen Versatz nach wie vor im Vordergrund. Es ist je nach Ausgestaltung mit Investitionskosten von rund Fr. 80 000 bis 150 000 zu rechnen.

Zu Frage 1:

Der Strassenübergang mit Fussgängerstreifen beim Schulhaus Ankacker in Volken weist eine gute Übersichtlichkeit auf und ist beidseitig mit einem versetzten Geländer ausgerüstet, das verhindert, dass die Schüler auf die Strasse rennen können; Radfahrende müssen absteigen und das Fahrrad zwischen den Schranken durchschieben. In Zusammenarbeit mit den Lehrerinnen und Lehrern übt der Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei Zürich mit den Kindern in der ersten Woche des Schuljahres das Begehen des Überganges und unterweist sie, am Strassenrand stehen zu bleiben und den Übergang dann zu betreten, wenn die Fahrzeuge vor dem Fussgängerstreifen stillstehen oder kein Auto herannaht. Der Verkehrsinstruktor befährt sodann den Schulweg mit den Schülerinnen und Schülern aus Dorf, die mit dem Fahrrad in Volken in die Schule kommen, und zeigt ihnen das richtige Verhalten auf dieser Strasse. Die Kantonspolizei hat im Frühjahr 2006 auch bei diesem Übergang Kontrollen vorgesehen, um die Anhalte-disziplin der Fahrzeuglenkenden bei Fussgängerstreifen zu erhöhen.

In Dorf ist das Ende des Radweges mit einem baulichen Versatz als Übergang zum Radstreifen gesichert.

Derzeit sind aus Sicht des Kantons keine weiteren Massnahmen vorgesehen. Eine besondere Dringlichkeit besteht nicht.

Zu Frage 2:

Neben einer intensiven Überwachung der Geschwindigkeitseinhaltung durch Radarkontrollen, wie dies bereits heute vorgenommen wird, wären bauliche Massnahmen wie der Bau einer Schutzinsel oder einer Eingangspforte (auch eine Kombination ist denkbar), wie sie der Gemeinde bereits angeboten worden sind, möglich.

Besondere Massnahmen für den Schwerverkehr drängen sich dabei weder aus Sicht der Baudirektion noch der Kantonspolizei auf.

Zu Frage 3:

Da der Strassenübergang Bestandteil des kommunalen Fussweges ist, gehen die Kosten für bauliche Massnahmen zu Lasten des Wegeigentümers. Als Interessenanteil des Kantons wurde der Gemeinde ein Drittel in Aussicht gestellt. Unter Berücksichtigung, dass der

Übergang zudem eine Verbindung zum regionalen Radweg auf der gegenüberliegenden Strassenseite darstellt, entspricht dies der gängigen Praxis der Baudirektion.

Zu Frage 4:

Im Interesse der Einheitlichkeit und Homogenität der Staatsstrassen werden gestützt auf die Richtlinien und die VSS-Normen auf dem regionalen Strassennetz keine vertikalen Versätze verwendet. Das eingeforderte externe Gutachten stützt diese Praxis. Das Tiefbauamt verfolgt aufmerksam den Versuch im Kanton Bern. Ein eigener Versuch drängt sich aber nicht auf.

Zu Frage 5:

Im Kanton Zürich werden die unter Frage 2 erwähnten baulichen Massnahmen angewendet. Unterstützt werden diese durch intensive mobile Geschwindigkeitskontrollen, wie sie bereits in den letzten Jahren durch die Kantonspolizei durchgeführt worden sind.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion für Soziales und Sicherheit und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi