

Sitzung vom 1. November 2017

995. Anfrage (Sicherheit versus Verkehrsfluss bei der Glattalbahn)

Die Kantonsräte Daniel Sommer, Affoltern a. A., Beat Monhart, Gossau, und Mark Anthony Wisskirchen, Kloten, haben am 7. Juli 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Leider kommt es bei der Glattalbahn regelmässig zu mittleren und schweren Unfällen, vor allem im Zusammenhang mit Konfliktflächen zwischen dem Privatverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Medienberichten konnte entnommen werden, dass wohl mehrere Barrieren geplant sind, diese jedoch durch Rekurse massgeblich verzögert oder verhindert werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Rekurse und in welchem Zeitraum kann mit einer Verbesserung der Situation gerechnet werden?
2. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, im Rahmen seiner Kompetenzen auf eine Erhöhung der Sicherheit bei der Glattalbahn positiv einzuwirken?
3. Der Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal möchte aus Sicherheitsgründen am liebsten an allen Stellen, wo Trams die Strasse passieren, Barrieren. In welcher Weise könnte der Regierungsrat eine vertieftere Prüfung dieses Anliegens konkret unterstützen?
4. Inwieweit unterstützt der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten die höhere, Gewichtung der Sicherheit gegenüber einem ungehinderten, dafür unfallanfälligen Verkehrsfluss?
5. Offenbar ist die Farbe Rot für Markierungen im Strassenverkehr nur im Zusammenhang mit Velowegen einsetzbar: Welche Stelle bestimmt das? Und welche Möglichkeiten gibt es, diese Regelung dahingehend zu ändern, dass für die Kennzeichnung von gefährlichen Stellen – wie erwiesenermassen bei der Glattalbahn vorhanden – die Farbe Rot ebenfalls angewendet werden darf?
6. Welche konkreten Einflussmöglichkeiten hat der Kantonsrat, auf eine Verbesserung der Sicherheitssituation der Glattalbahn hinzuwirken?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Sommer, Affoltern a. A., Beat Monhart, Gossau, und Mark Anthony Wisskirchen, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Es sind derzeit keine Rekurse gegen Schrankenanlagen mehr hängig. Seit April 2017 ist eine neue Schrankenanlage in Wallisellen (West-/Herti-strasse) in Betrieb. In Opfikon werden an der Flughofstrasse im Herbst 2017 zwei Schrankenanlagen in Betrieb genommen (Flughof-/Riethof-strasse und Flughof-/Rohrstrasse). Die Schranke an der Flughofstrasse, Übergang Europastrasse, soll in der ersten Hälfte 2018 verwirklicht werden. Wann das Schrankenvorhaben in Dübendorf (Neugut-/Ringstrasse) umgesetzt wird, ist derzeit noch offen.

Zu Fragen 2–4:

Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit bei der Glattalbahn zu verbessern, wurde 2013 unter der Leitung der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) aus Vertretungen der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ), des Amts für Verkehr, der Kantonspolizei und des Tiefbauamts eine Steuerungsgruppe gegründet. Diese prüft verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Glattalbahn, darunter die zusätzliche Ausrüstung von Lichtsignalgesteuerten Knoten mit Schrankenanlagen.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umgesetzt. Neben der Ausrüstung einzelner besonders störanfälliger Verkehrsknotenpunkte mit Schranken wurde die Höchstgeschwindigkeit für die Glattalbahn bei einzelnen anspruchsvollen Kreuzungsbereichen als vorübergehende Sofortmassnahme bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Schranken auf 36 km/h beschränkt. Mit diesen beiden Massnahmen konnte das Unfallgeschehen bereits merklich verringert werden. Derzeit sind weitere Schranken in Abklärung. Schranken verbessern zwar die Verkehrssicherheit im Kreuzungsbereich, können aber wegen den Schliesszeiten (senken und heben) den Verkehrsfluss des Strassenverkehrs beeinträchtigen oder Ausbauten der Strasse (zusätzliche Spuren, verlängerte Aufstellflächen) zur Folge haben. Auch ist nicht an allen Knoten genügend Platz für das Aufstellen der Schranken vorhanden. Wenn Schrankenanlagen zu entscheidend längeren Wartezeiten und damit zu Rückstaus und Verkehrsbehinderungen führen, können zudem neue Verkehrssicherheitsdefizite entstehen (z. B. Zunahme von Auffahrkollisionen). Deshalb ist die zusätzliche Ausrüstung von Licht-

signalanlagen mit Schranken in jedem Einzelfall zu prüfen und die Vor- und Nachteile abzuwägen. Dabei kann sehr wohl die Sicherheit stärker gewichtet werden. Soweit es um Querungsstellen auf kommunalen Strassen geht, liegt die Hoheit bei den Gemeinden.

Neben einer physischen Trennung durch Schrankenanlagen ist auch das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer von grosser Bedeutung. Analysen haben gezeigt, dass die Mehrzahl der bisherigen Unfälle von einer Missachtung des Rotlichts herrührt. Um die Verkehrsregeln konsequent durchzusetzen, führt die Kantonspolizei an den Unfallschwerpunkten vermehrt Kontrollen durch. Zudem werden im Gebiet der Glattalbahn regelmässig Kampagnen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer durchgeführt.

Der Regierungsrat misst der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Glattalbahn grosse Bedeutung zu. Die zuständigen kantonalen Stellen werden die Situation zusammen mit der VBG und der VBZ weiterhin im Auge behalten und – wo nötig und zweckmässig – Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen.

Zu Frage 5:

Gemäss einer Weisung des UVEK zur Signalisationsverordnung (SR 741.21) darf die rote Farbe einzig für Radstreifen verwendet werden. Deshalb war die Verwendung einer roten Markierung bei der Glattalbahn nicht möglich. Um dies zu ändern, müssten die Vorgaben des Bundes geändert werden. Dies ist allerdings nicht angezeigt. Wegen der geringen Wirkung der farbigen Beläge wird die Einfärbung von Gefahrenstellen, unabhängig der verwendeten Farbe, als wenig zweckmässig erachtet.

Zu Frage 6:

Es sind keine Massnahmen des Kantonsrates erforderlich.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi