



An die Mitglieder des Gemeinderates

Interpellation Nr. 579 der Ratsmitglieder Benno Scherrer Moser und Walter Strucken betreffend Schulwegsicherheit

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Februar 2009 reichten die Ratsmitglieder Benno Scherrer Moser und Walter Strucken beim Präsidenten des Gemeinderates eine Interpellation betreffend Schulwegsicherheit ein. Der Gemeinderat überwies am 4. Mai 2009 die Interpellation nach deren Begründung an den Stadtrat.

Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

«Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist allen ein Anliegen.

Gerade Kinder auf dem Schulweg und ältere Mitmenschen brauchen besonderen Schutz auf den Strassen.

Bei der Vorlage um die Einführung von Tempo 30 wurde die Wichtigkeit von Fussgängerstreifen und anderen Massnahmen, welche die Sicherheit erhöhen können, von keiner Seite bestritten. Im Bereich von Kindergärten, Schulhäusern und Alterssiedlungen besteht nun wirklich Handlungsbedarf. Es braucht besonders für die Schulwege weitergehende – aber nach dem Entscheid gegen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 – punktuelle verkehrsberuhigende Massnahmen!

Daher fragen wir den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die Sicherheit für die Fussgänger auf den Strassen von Uster verbessern?
2. Welche besonderen Massnahmen werden im Bereich von Schulhäusern getroffen?
3. Welche besonderen Massnahmen werden im Bereich von Alters- und Krankenheimen getroffen?
4. Beabsichtigt der Stadtrat neben Niederuster auch bei weiteren Schulhäusern mit einer temporären Signalisation die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Hauptstrassen zu reduzieren? Falls nein, weshalb nicht?»

Der Stadtrat nimmt wie folgt zur Interpellation Stellung:

I. Allgemeines

Der Stadtrat stuft die Verkehrssicherheit in der Stadt Uster als grundsätzlich hoch ein. In der Zeit vom 1. Juli 2004 bis 30. Juni 2009 ereigneten sich auf dem Stadtgebiet insgesamt rund 1'200 Verkehrsunfälle, was für städtische Verhältnisse mit Transitverkehr im Quervergleich wenig ist. An 126 Unfällen waren Velofahrer/innen beteiligt, an 50 Fussgänger/innen. Die Unfallursachen lagen dabei grösstenteils in Unachtsamkeit und in der Missachtung von Vortrittsregeln – eigentliche

Unfallschwerpunkte waren und sind kaum auszumachen. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, setzt sich der Stadtrat im Rahmen seiner Verkehrspolitik weiterhin für eine hohe Verkehrssicherheit im allgemeinen bzw. eine noch weitere Verbesserung der Schulwegsicherheit im besonderen ein und trifft die hierzu notwendigen *planerischen, verkehrstechnischen* und *organisatorischen* Massnahmen:

Planerische Massnahmen

Bereits bei der Planung von Schul- und Heimanlagen werden geeignete Standorte ausgeschieden, so dass durch die Harmonisierung der Zonen für öffentliche Bauten (wie schulische Infrastrukturen, Heime etc.) und Wohnquartiere Schulwegbeziehungen frühzeitig erkannt und mit den erforderlichen Sicherheitsmassnahmen festgelegt werden können. Dadurch soll verhindert werden, dass die Schulkinder auf dem Schulweg zu grosse Schwierigkeiten und Risiko behaftete Situationen antreffen. Aber auch bei bestehenden Anlagen überprüfen die Verkehrsverantwortlichen der Stadt und des Kantons regelmässig die Schulwege hinsichtlich Sicherheitslücken und lassen ihre Erkenntnisse bei künftigen Sanierungs- und Bauprojekten einfließen mit dem Ziel, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, einschliesslich des Fussverkehrs und der Velofahrenden, bestmöglich zu berücksichtigen.

Verkehrstechnische Massnahmen

Das Ziel der Verkehrstechnischen Massnahmen besteht im Wesentlichen darin, durch die Strassenraumgestaltung auf den verkehrsorientierten Strassen und durch die Verkehrsberuhigung auf den Quartierstrassen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dadurch gleichzeitig die Wohnqualität zu steigern. Bei der Umsetzung dieses Ziels folgt der Stadtrat im Sinne der vom Gemeinderat beschlossenen behördenverbindlichen Strategie zur Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen in der Stadt Uster den folgenden Grundsätzen (Gemeinderatsbeschluss Nr. 174 vom 25. September 2000):

- a) Für das **übergeordnete Strassennetz** gemäss kantonalem und regionalem Verkehrsplan (= Hauptstrassen mit hohem Anteil an Durchgangsverkehr) ist der Kanton Zürich zuständig. Die Stadt Uster verfügt hier über keine Entscheidungskompetenzen, doch setzt sich der Stadtrat beim Kanton für eine grösst mögliche Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/innen ein.
- b) Die **wichtigen kommunalen Strassen** sammeln den Verkehr aus den Quartieren. Bei der Querung dieser Strassen ist die Sicherheit für den Fussverkehr sicher zu stellen. Weitergehende verkehrsberuhigende, bauliche Massnahmen auf einzelnen Strassenabschnitten sind nur aufgrund eines Gesamtkonzepts durch Beschluss des Gemeinderates möglich.
- c) Das **übrige Strassennetz** (Quartierstrassen) kann verkehrsberuhigt werden. Neben signalisationstechnischen kommen auch bauliche Massnahmen zur Anwendung.

Diese Strategie hat sich während der vergangenen Jahre bewährt, weshalb der Stadtrat auch nach dem ablehnenden Volksentscheid über die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren weiter daran festhalten will. An die Stelle einer flächendeckenden Temporeduktion treten nunmehr punktuelle Massnahmen, um die Verkehrssicherheit gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Bereich von Schulhäusern und Heimen weiter zu verbessern. Für den Stadtrat haben dabei folgende Massnahmen Priorität:

- *Sichere Strassenquerungen* für Fussgängerinnen und Fussgänger;
- Erhöhung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich des *Fussgängerlängsverkehrs* durch Trottoir und Trottoirüberfahrten, gesicherte Fussgängerlängsstreifen auf der Fahrbahn oder das Anlegen von Fusswegen und Trampelpfaden;
- Massnahmen für den *Zweiradverkehr*, namentlich separate Radstreifen und Radwege sowie sichere kommunale Radrouten auf Nebenstrassen;
- Ergänzende Massnahmen, wie die Markierung von Vorsichtssignalen „Achtung Kinder“ oder „Achtung Schule“.

Organisatorische und erzieherische Massnahmen

Während die Verantwortung für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg bei den Eltern liegt (§ 66 Abs. 2 Volksschulverordnung), ist es grundsätzlich Aufgabe der Behörden (Polizei, Bauverwaltung und Schule), mit einer geeigneten Infrastruktur für einen sicheren Schulweg zu sorgen. Eltern und Behörden sind somit gleichermaßen in der Pflicht, dass die Schulkinder den Schulweg gefahrlos absolvieren können. Im Rahmen ihrer jeweiligen Möglichkeiten treffen sie folgende organisatorischen und erzieherischen Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit:

- Verkehrunterricht an den Schulen und im Kindergarten;
- Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden durch Information und Aufklärung („Achtung Schulanfang“);
- Temporäre Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich von Schulanlagen, jeweils vor Schulbeginn und nach Schulschluss (wie an der Seestrasse bei der Schulanlage Niederuster);
- Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder durch Verbesserung ihrer Sichtbarkeit (helle oder reflektierende Kleidung, funktionierende Beleuchtung am Fahrrad etc.);
- Wahl des „richtigen“, das heisst eines sichereren und dem jeweiligen Alter des Kindes entsprechenden Verkehrsmittels;
- Geschwindigkeitsmessanzeige „Speedy“ zur Selbstkontrolle der eigenen Fahrgeschwindigkeit;
- Polizeikontrollen betreffend Höchstgeschwindigkeit, Gewährung des Vortritts am Fussgängerstreifen, Handy am Steuer etc.

II. Zu den einzelnen Fragen:

Frage 1: Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die Sicherheit für die Fussgänger auf den Strassen von Uster verbessern?

Die Abteilungen Bau und Sicherheit sind bestrebt, im Rahmen von Neubau- oder Sanierungsprojekten von Strassen und Verkehrsinfrastrukturanlagen die Verkehrssicherheit auch der Fussgängerinnen und Fussgänger mit den geeigneten planerischen, verkehrstechnischen und organisatorischen Massnahmen zu verbessern und folgen dabei dem Prinzip des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Darüber hinaus erarbeiten sie auf Initiative aus der Bevölkerung oder aufgrund von eigenen Feststellungen Verbesserungsvorschläge aus und setzen diese im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten sowie in Absprache mit der Kantonspolizei Zürich um. Im Anhang sind die geplanten Strassensanierungsprojekte der nächsten Jahre aufgelistet.

Als separates Projekt wird die Abteilung Sicherheit ab Herbst 2009 eine Überprüfung und Bestandaufnahme aller Fussgängerstreifen in Uster vornehmen und gegebenenfalls die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen einleiten bzw. in die bereits geplanten Strassensanierungsprojekte einfließen lassen.

Frage 2: Welche besonderen Massnahmen werden im Bereich von Schulhäusern getroffen?

Der Stadtrat misst der Schulwegsicherheit und damit den Verkehrssicherheitsmassnahmen im Bereich der Schulhäuser eine sehr hohe Priorität bei. Folgende Massnahmen sind konkret geplant oder befinden sich bereits in der Umsetzung:

- **Schulanlage Talacker:** Das Zürcher Verwaltungsgericht hat den Schulweg für die Riediker Kindergartenkinder in seinem Entscheid vom 12. Februar 2009 als zu gefährlich und damit als unzumutbar beurteilt. Zur Zeit ist eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Fachpersonen aus den Bereichen Schule und Sicherheit mit Spezialisten des Kantons Zürich damit befasst, Massnahmen zur Gewährleistung eines sicheren und zumutbaren Schulwegs für die Kindergartenkinder aus Riedikon auszuarbeiten. Bis eine geeignete Lösung gefunden ist, wird den betroffenen Kindern bis auf weiteres ein Schulbus angeboten.

- **Schulanlage Gschwader:** Beim Schulhaus Gschwader wurden die Fussgängerbeziehungen überprüft und verschiedene Verbesserungsmaßnahmen bereits umgesetzt; unbefriedigend ist heute noch die Situation beim Fussgängerstreifen über die Gschwaderstrasse auf Höhe Schulhaus: Einerseits liegt dieser Fussgängerübergang auf einer Kuppe und führt darüber hinaus über zwei Fahrbahnen. Andererseits stellen Polizei, Eltern und Lehrerschaft eine tiefe Bereitschaft der Fahrzeuglenkenden fest, den Fussgängerinnen und Fussgängern am Fussgängerstreifen den Vortritt zu gewähren. Mit baulichen Massnahmen und den nötigen Polizeikontrollen soll die Situation hier rasch verbessert werden.
- In **Nänikon** führt ein Schulweg über die Grabenstrasse. Um diese Strassenquerung sicherer zu gestalten, werden bauliche Massnahmen zur Verkürzung der Querungsdistanz aber auch eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit geprüft.
- **Schulanlage Hasenbühl:** Für den Bereich der Spitalkreuzung wurde ein Projekt lanciert mit dem Ziel, den Verkehr zu entflechten und den Schulweg sicherer zu gestalten. Hierzu bedarf es einer Versetzung der Bushaltestelle, was wiederum von einem vorgängigen Landabtausch abhängig ist. Die Federführung für dieses Projekt liegt bei der Baudirektion des Kantons Zürich.
- In **Wermatswil** wurde die bisher fehlende Haltelinie bei der Mittelinsel über die Pfäffikerstrasse vor den Sommerferien markiert.

Etwas länger zurück liegt die Informationsveranstaltung vom 16. September 2008, an der durch den Stadtrat Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Schulkinder und Zufussgehende auf der Chammerholzstrasse vorgestellt wurden. Nach dem ablehnenden Entscheid der Volksabstimmung zu Tempo 30 soll nun das Projekt überprüft und unter Berücksichtigung der Anliegen aus der betroffenen Bevölkerung weiter konkretisiert werden.

- In **Oberuster** kommt der Fussgängerüberführung über die Aathalstrasse eine wichtige Bedeutung in der Gewährleistung der Schulwegsicherheit zu, auch wenn in regelmässigen Abständen über die Entfernung der Überführung diskutiert wird. Zur Zeit wird der Belag der Überführung auf seine Rutschfestigkeit hin überprüft und zusätzlich abgeklärt, ob das Gelände kinderfreundlicher mit einer Geländerhinterfüllung ausgestaltet werden kann.
- Im Zusammenhang mit dem Projekt Aussenraumgestaltung beim **Schulhauses Pünt** erfolgte eine Verkehrssicherheitsprüfung durch die Abteilung Sicherheit mit dem Ziel, den Verkehr um das Schulhaus herum sowie auf dem Schulareal zu entflechten. Gleichzeitig wurden die unmittelbaren Fussgängerübergänge an der Zürichstrasse überprüft, welche mit der Genehmigung des Projekts gemäss den einschlägigen Richtlinien verbessert werden sollen. Allerdings haben die Schülerinnen und Schüler des Schulhauses Pünt schon heute die Möglichkeit, die Zürichstrasse über die bestehende Fussgängerunterführung völlig gefahrlos unterqueren zu können.
- Im Bereich der **Sekundarschulanlagen** bestehen heute vornehmlich Sicherheitsbedürfnisse für die zweiradfahrenden Schülerinnen und Schüler. So hält die Sekundarstufe in ihrem Mitbericht fest, dass die Verzweigung Rehbühlstrasse/Pfäffikerstrasse trotz bestehendem Rad- und Fussweg für die Kinder gefährlich sei und dass im Bereich des Schulhauses Freiestrasse die Ausfahrt aus der Schulanlage auf die viel (und oft zu schnell) befahrene und wegen der parkierten Autos unübersichtliche Freiestrasse eine Sicherheitslücke darstelle. Diese Anliegen werden im Rahmen der nächsten Strassensanierungsprojekte mitberücksichtigt. Aufgrund von polizeilichen Feststellungen ist allerdings gerade bei den zweiradfahrenden Sekundarschülerinnen und –schülern eine schlechte Disziplin in Bezug auf das Einhalten der Verkehrsregeln feststellbar. Oftmals passen sie ihr eigenes Verhalten nicht der konkreten Situation an und fahren beispielsweise mit dem Fahrrad auch dann noch nebeneinander, wenn hierfür der Strassenraum nicht genügend Platz bietet. Dadurch bringen sie sich selber aber auch Dritte in Gefahr. Deshalb braucht es nebst planerischen und verkehrstechnischen Massnahmen hier vor allem auch organisatorische und erzieherische Massnahmen durch die Polizei (Verkehrsinstruktion, Kontrollen) sowie die notwendige Unterstützung der Lehrerschaft und der erziehungsberechtigten Personen.

Häufig stellen Lehrerschaft und Polizei fest, dass die Schulkinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Aus Zeitdruck, Bequemlichkeit oder Unkenntnis der Gefahren haben Eltern dabei die Tendenz, so nahe als möglich bei der Schule anzuhalten. Wenn sie auf der Fahrbahn, vor einem Fussgängerstreifen, vor Fahrzeugkolonnen, in Kurven oder an anderen Stellen, wo es verboten ist, anhalten, sind die eigenen und fremden Kinder dadurch zusätzlich besonderen Gefahren ausgesetzt. Deshalb sowie unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Schulweg ein wesentlicher Bestandteil im Leben des schulpflichtigen Kindes ist, auf dem namentlich Entdeckungen gemacht und Konflikte ausgetragen werden können, raten Fachpersonen aus Schule und Polizei grundsätzlich davon ab, die Kinder regelmässig mit dem Auto in die Schule zu fahren. Je nach Alter und Entwicklungsstand sollte ein Kind die Möglichkeit erhalten, den Schulweg zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zurückzulegen.

Frage 3: Welche besonderen Massnahmen werden im Bereich von Alters- und Krankenheimen getroffen?

Die verantwortlichen Personen im Bereich Geschäftsfeld Heime haben während der letzten Jahre schon verschiedene Massnahmen getroffen, um die Verkehrssicherheit um die Heime herum zu erhöhen. So wurden auf den privaten Wegen beim Heim Dietenrain Hinweistafeln mit den Aufschriften „Bitte langsam fahren“ / „Achtung Fussgänger“ signalisiert. Beim Heim Im Grund sind die Fusswege mit Fahrverbotstafeln signalisiert.

Trotz dieser Massnahmen wurden noch einige Sicherheitslücken erkannt, welche aber in erster Linie mit internen organisatorischen Massnahmen weitgehend bereinigt werden können. Es handelt sich dabei beispielweise um schlechte Sichten auf den Heimgrundstücken selber, welche mit einem Zurückschneiden von Hecken und Büschen deutlich verbessert werden können. Weiter wird festgestellt, dass die signalisierten Fahrverbote vor allem von Velofahrerinnen und Velofahrern oft nicht eingehalten werden; diesem Problem kann mit gezielten Kontrollen begegnet werden. Und schliesslich sind für den Standort Dietenrain die Abteilungen Bau und Sicherheit derzeit damit befasst, einen neuen und sicheren alten- und behindertengerechten Spazierweg für die Bewohner/innen rund um das Dietenrain zu planen.

Frage 4: Beabsichtigt der Stadtrat neben Niederuster auch bei weiteren Schulhäusern mit einer temporären Signalisation die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Hauptstrassen zu reduzieren? Falls nein, weshalb nicht?"

Dauernde Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen verfügt die Sicherheitsdirektion. Auf Gemeindestrassen entscheidet sie auf Antrag der zuständigen Gemeindebehörde (§ 4 der Kantonalen Signalisationsverordnung). Der Stadtrat ist für den Entscheid über Wechselsignale somit nicht entscheidungs-, sondern lediglich antragsberechtigt. Und dies auch nur dann, wenn das Signal auf einer Gemeindestrasse und nicht auf einer Kantonsstrasse aufgestellt werden soll.

Der Versuch, mit einer temporären Signalisation die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei der Schulanlage Niederuster zu Schulbeginn und Schulende herabzusetzen, hat sich grundsätzlich bewährt und geniesst bei der Bevölkerung eine breite Akzeptanz. Der Stadtrat würde daher die Inbetriebnahme weiterer solcher Anlagen durchaus befürworten, sofern die hiezu nötigen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Nach Art. 32 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV darf eine Abweichung von der vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens angeordnet werden. Gestützt auf Art. 108 Abs. 6 SSV hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement am 13. März 1990 die Anforderungen an ein solches Gutachten näher konkretisiert und Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten erlassen. Gemäss Ziff. 4.1 dieser Weisungen darf die Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann herabgesetzt werden, „wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist oder bestimmte Strassenbenutzer eines besonderen Schutzes bedürfen **und** (kumulativ!) diese Ziele nicht mit anderen Massnahmen organisatorischer, baulicher oder betrieblicher Art erreichbar sind.“ Obschon die Weisungen weiter festhalten, dass Kinder auf dem Schulweg oder Betagte in der Umgebung von

Altersheimen zwar dieses besonderen Schutzes bedürfen, ist eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit trotzdem erst und nur dann zulässig, wenn dieser Schutz nicht mit anderen Massnahmen gewährleistet werden kann.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund hat sich der Stadtrat bereits in seiner Stellungnahme zur Einzelinitiative Nr. 501 von Ewald Feldmann betreffend Tempo 30 nach Stundenplan vom 24. Mai 2002 mit einer analogen Fragestellung auseinander gesetzt und darin festgehalten, dass eine Tempo 30-Wechselsignalisation keine Verkehrssicherheitsmassnahme für den flächendeckenden Einsatz vor den Ustermer Schulhäusern ist. An seiner damaligen Auffassung hält der Stadtrat auch heute fest, ist aber – wie bereits erwähnt – aufgrund der positiven Erfahrungen bereit, sich bei Vorliegen der gesetzlichen Rahmenbedingungen für weitere Wechselsignalisationen bei der Kantonspolizei Zürich einzusetzen.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

STADTRAT USTER

Martin Bornhauser
Stadtpräsident

Hansjörg Baumberger
Stadtschreiber

Beilagen: (Aktenauflage)

- 1) Interpellation Nr. 579 der Ratsmitglieder Benno Scherrer Moser und Walter Strucken
- 2) Bericht „Einzelinitiative Nr. 501 von Ewald Feldmann – Tempo 30 nach Stundenplan“
- 3) Dokumente „Verkehrsberuhigende Massnahmen in der Stadt Uster“
- 4) Weisung zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten
- 5) Zusammenstellung „Sanierungsprojekte Verkehrsinfrastrukturanlagen“