

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

02.03.2005

245.

Schriftliche Anfrage von Bruno Amacker betreffend Badener-/Werdstrasse, Signalisationsänderung

Am 1. Dezember 2004 reichte Gemeinderat Bruno Amacker (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2004/639 ein:

„Das folgende Foto* wurde an der Ecke Badenerstrasse/Werdstrasse, stadteinwärts gemacht. Falls es sich dabei tatsächlich um eine echte Verkehrssignalisation und nicht um eine Ausseninstallation des Dada-Hauses handelt, so wird der Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

* nicht im Protokoll

(Das vordere Lichtsignal ist ein normales, das hintere ein solches für Fahrräder.)

1. Welche Überlegungen stehen hinter dieser Signalisationsanordnung und was will man damit bezwecken?
2. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass das vordere Lichtsignal, unabhängig von der Anzeige des hinteren auch und in allen Fällen für Fahrräder gilt und das hintere in allen Fällen für Automobile unbeachtlich ist
 - a) Falls nein: Was führt den Stadtrat zu dieser Annahme?
 - b) Falls ja: Welchen Sinn macht dann das hintere Signal für Fahrräder noch, wenn das vordere ja auch für Fahrräder gilt?
3. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass diese Signalisationsanordnung die Fahrradfahrer zur Annahme verleitet, das vordere Lichtsignal gelte für sie nicht, sondern nur für die übrigen Verkehrsteilnehmenden und diese deshalb in Versuchung geraten werden, das vordere Lichtsignal zu missachten? Wie schätzt der Stadtrat die Gefährlichkeit dieser Situation ein, da die Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen mutmasslich grünes Licht haben dürfen wenn das vordere Signal auf rot steht?
4. Wieso hat man die beiden Ampeln nicht nebeneinander installiert? Welche Nachteile würde die nebeneinander stehende Variante gegenüber der nun real vorliegenden Signalisation bieten?
5. Wer zeichnet für diese Signalisation verantwortlich und wie viel hat das Velolichtsignal gekostet?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Bei der angesprochenen Signalisationsanordnung mit einer zusätzlichen Ampel handelt es sich um eine Anordnung mit Pilotcharakter, die den Radfahrenden das so genannte „indirekte Linksabbiegen“ aus der Kasernenstrasse in Richtung Sihlbrücke ermöglicht. Beim „indirekten Linksabbiegen“ überqueren Radfahrende, die nach links abbiegen möchten, die Fahrbahn nicht direkt (und somit ohne dementsprechend hohes Gefährdungspotenzial), sondern werden zunächst nach rechts geleitet. Dort stellen sich die Linksabbiegenden auf, um von der einmündenden Strasse aus die Kreuzung gefahrloser überqueren zu können. In jüngster Zeit wurden aus der Bevölkerung wiederholt und verstärkt Forderungen laut, dieses „indirekte Linksabbiegen“ für Radfahrende zu ermöglichen. Die Pilotanordnung dient dazu, die Auswirkungen entsprechender Signalisationsanordnungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss zu beobachten und Antworten auf noch offene Fragen zu gewinnen.

Zu Frage 2: Die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes gelten gleichermassen für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die Einführung des „indirekten Linksabbiegens“ für Radfahrende entsteht lediglich eine zweite Aufenthaltsposition für die Radfahrenden nach dem Fussgängerstreifen, wodurch eine Beampelung vor und nach dem Fussgängerübergang notwendig wird.

Zu Frage 3: Die rechtliche Situation ist eindeutig: Alle Verkehrsteilnehmenden müssen vor einer roten Ampel anhalten und die Gefahr von Missverständnissen darf daher als gering eingeschätzt werden. Selbstredend kann sie aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Um über optimale Entscheidungsgrundlagen verfügen zu können, werden zurzeit im Rahmen des genannten Pilotprojekts Resultate gewonnen und ausgewertet. Aufgrund der Ergebnisse wird zu entscheiden sein, welche allfälligen Massnahmen einzuleiten sind.

Zu Frage 4: Verkehrsampeln müssen nach dem schweizerischen Strassenverkehrsgesetz vor dem so genannten Konfliktpunkt stehen, mithin im vorliegenden Fall also vor dem Fussgängerübergang, an dem der Auto- und Veloverkehr die zu Fuss Gehenden kreuzt. Dadurch wird die Position der vorderen Ampel vorgegeben. Wie unter der Antwort zu Frage 2 ausgeführt, entsteht durch das indirekte Linksabbiegen eine zweite Aufenthaltsposition für die Radfahrenden nach dem Fussgängerstreifen. Würde diese ebenfalls vor den Fussgängerstreifen und damit weg von der Kreuzung verlagert, könnte sie ihre Funktion nicht mehr erfüllen.

Zu Frage 5: Die Verantwortung liegt bei der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich, Bereich Regelung und Entwicklung. Die Anlage wurde durch die Verkehrssteuerung erstellt und abgenommen. Im Rahmen der Sihlbrückensanierung wurde die gesamte Kreuzung umgebaut. Der zusätzliche Fahrradampelmast für die indirekten Linksabbieger kostet rund Fr. 2000.--. Das Material (Ampel, LED, Mast) würde bei einem allfälligen Rückbau weiterverwendet.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy