

Sitzung vom 24. November 2021

**1350. Anfrage (Schilderwald auf sanierter Brücke in Effretikon)**

Die Kantonsräte René Truninger, Illnau-Effretikon, und René Isler, Winterthur, haben am 20. September 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Am 10. September 2021 wurde an der Illnauerstrasse in Effretikon die während mehrerer Monate sanierte Brücke wiedereröffnet.

Die Überraschung war gross, als die Bevölkerung das erste Mal die Brücke benutzte und die sonderbare und völlig übertriebene Beschilderung sah.

Auf der ca. 200m langen Brücke stehen sage und schreibe 17 gleiche Velo-/Fussgänger-Schilder links und rechts der Strasse.

Natürlich liessen die Reaktionen nicht lange auf sich warten und der «Schilderwald von Effretikon» schaffte es in den Blick, TeleZüri, Radio24 etc.

Die Rede ist von einem «Schildbürgerstreich» und dass der Schilderdschungel unnötig ist und eine Reizüberflutung darstellt.

Gemäss Medien hat die Baudirektion des Kantons Zürich die vielen Schilder nur aufgestellt, um zu verhindern, dass der MIV nicht auf das Trottoir/Veloweg fahre.

Um dieser unerklärlichen Schilderflut auf den Grund zu gehen, bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird der Schilderwald wieder entfernt und wann?
2. Die Baudirektion hat in den Medien erwähnt, dass die Schilder nach der Demontage wieder verwendet werden können, trotzdem bleibt natürlich ein grosser Aufwand. Wie hoch ist der angerichtete Schaden, wenn die Schilder entfernt und durch andere Massnahmen ersetzt werden müssen?

Gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung (SSV) sind unnötige, nicht dem Zweck dienliche Signale und Markierungen zu unterlassen.

Wiederholungen von Signalisationen innerhalb eines Strassenabschnittes sind auf einem Minimum zu halten. Signale sind stets klar und unmissverständlich anzubringen.

Gemäss Art. 101 Abs. 2 SSV dürfen Signale und Markierungen erst angebracht oder entfernt werden, wenn dies eine Behörde oder das ASTRA angeordnet hat.

3. Entsprechen diese 17 Schilder auf gut 200 m den gesetzlichen Vorschriften?
4. Wer hat diese nicht nachvollziehbare Signalisation in Effretikon auf der Illnauerstrasse angeordnet und wer wurde wie informiert (Gemeinde, Kanton, Bund)?
5. Welche Konsequenzen zieht die Baudirektion aus diesem Fiasko?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage René Truninger, Illnau-Effretikon, und René Isler, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Instandsetzung der Brücke über die SBB-Gleise auf der Illnauerstrasse in Illnau-Effretikon wurde öffentlich aufgelegt und mit RRB Nr. 895/2020 festgesetzt. Gegen das Projekt, das unter anderem auch die beanstandete Signalisation enthielt, ging einzig eine Einsprache ein, die nicht die Signalisation betraf. Entsprechend wurde das Projekt und die damit verbundene Signalisation so wie vom Regierungsrat festgesetzt gebaut. Die angebrachte Signalisation vermag in ästhetischer Hinsicht nicht vollends zu überzeugen. Daher werden zurzeit alternative Signalisationen geprüft, die jedoch zuerst mit den verschiedenen involvierten Stellen besprochen und vereinbart werden müssen. Die Umsetzung erfolgt im Anschluss an die Bereinigung. Die Kosten werden auf weniger als Fr. 10 000 geschätzt.

Zu Frage 3:

Die Statik der Brücke lässt keine Belastungen von Schwerverkehr im Rad-/Gehwegbereich zu. Die Befahrung der Rad-/Gehwege muss daher nicht bloss mit einer Signalisation, sondern auch mit baulichen Massnahmen verhindert werden. Dafür kommen grundsätzlich folgende Möglichkeiten infrage:

a) Erhöhung der Randsteine auf 22 cm (heute 10 cm), sodass diese nicht mehr überfahrbar sind. Die entsprechende Erhöhung der Rad-/Gehwege wäre aufgrund von Vorgaben der SBB nur in der Nacht in einem kurzen Zeitfenster möglich gewesen. Diese teilweise sehr lärmintensiven Arbeiten hätten über mehrere Wochen ausgeführt werden müssen, was zu Kosten von rund Fr. 350 000 geführt hätte. Aus Rücksicht auf die Nachtruhe der Anwohnenden und im Hinblick auf die hohen Kosten wurde diese Lösung verworfen.

b) Eine weitere mögliche Massnahme wäre das Setzen von Pfosten oder Leitsystemen zwischen Rad-/Gehweg und Fahrbahn gewesen. Die beidseitigen kombinierten Fuss- und Radwege sind jedoch bereits jetzt sehr schmal. Pfosten oder Leitsysteme hätten die Rad-/Gehwege noch mehr verschmälert, sodass zum Beispiel das Überholen eines Kinderwagens oder Rollstuhls durch ein Velo gefährlich gewesen wäre. Zudem hätten bei dieser Lösung die Strassenunterhaltsdienste die beiden Rad-/Gehwege im Winter jeweils mit der Schaufel vom Schnee befreien und beschädigte Poller oder Leitsystemelemente ersetzen müssen. Die Folgekosten bzw. die Unterhaltskosten wären also über die Zeit deutlich höher gewesen. Aufgrund dieser Ausgangslage wurde auch diese Ausführung verworfen.

c) Als Schlussfolgerung musste die – ästhetisch unattraktivste – Variante gewählt werden, die jedoch auch die günstigste und sicherste Lösung darstellt. Die Stahlkonstruktionen werden daher unabhängig von den daran angebrachten Signalen bestehen bleiben. Signalwiederholungen sind im Übrigen nicht unüblich und in einigen Fällen gemäss Signalisationsverordnung (SR 741.21) sogar vorgeschrieben.

Zu Frage 4:

Die geplante Ausführung war im Auflageprojekt dargestellt und wurde von keiner Instanz beanstandet. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

Zu Frage 5:

Die Prozesse und Normen wurden eingehalten und alle möglichen Varianten geprüft.

Es besteht keine Veranlassung zu Konsequenzen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**