

478. Straßenverkehr. Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Schreiben an das eidg. Justiz- und Polizeidepartement, in Bern:

In Beantwortung Ihres Schreibens Nr. V. 19/7/17 Kn. vom 16. Dezember 1938 an die Regierungen der Kantone betreffend Innerorts-Signalisierung der Kreuzungen von Tramlinien und Industriegeleisen mit Straßen beehren wir uns, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Wir sind mit der von Ihnen in Aussicht genommenen einheitlichen Regelung der Innerorts-Signalisierung der Kreuzungen von Straßenbahnlinien, Geleiseschleifen und Industriegeleisen mit Straßen einverstanden. Auch die Stadträte Zürich und Winterthur, denen wir Ihr Schreiben zur Äußerung zustellten, machten keine Einwendungen. Hingegen schlägt der Stadtrat Zürich als weitere Sicherheitsmaßnahme vor, daß sowohl bei der weißen rechteckigen Beitafel zu Signal Nr. 3 mit der Aufschrift „Tramway“ beziehungsweise „Industriegeleise“ als auch beim Vorsignal Nr. 5 die wirkliche Entfernung in Metern bis zum Gefahrenort unmittelbar unter der Aufschrift beziehungsweise Zeichnung in gut sichtbaren Zahlen anzugeben sei. Der Stadtrat Zürich begründet seinen Vorschlag mit folgenden Ausführungen:

„Gemäß Artikel 8 der Verordnung über die Straßensignalisation vom 17. Oktober 1932 sind Gefahrensignale, und um solche handelt es sich bei den Signalen Nrn. 3 und 5, 150 m bis 250 m vor der gefährlichen Stelle anzubringen. Wenn dies wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich ist, so darf das Signal näher an den gefährlichen Ort gestellt werden. In diesem Falle ist jedoch die Entfernung vom Gefahrenort auf einer rechteckigen weißen Tafel unter dem Signal anzugeben. Bei der Signalisierung der in Rede stehenden Gefahrenorte erscheint es nicht tunlich, die Mindestentfernung von 150 m einzuhalten, ausgenommen in Fällen, wo in Anbetracht der besonderen Verhältnisse zur Aufstellung des Kreuzungssignales im Sinne der Niveauübergangsverordnung vom 7. Mai 1929 und 23. November 1934 unmittelbar am eigentlichen Gefahrenort und des Vorsignales Nr. 5 der Signalordnung in einer Entfernung bis 150 m vor dem Gefahrenort geschritten wird. Wenn den Fahrzeugführer nicht aufeinanderfolgende Signale wiederholt auf den nahen Gefahrenort aufmerksam machen, wie das bei der Signalisierung außergewöhnlicher Fälle (bahneigenes Kreuzungssignal mit Vorsignal 5) richtig ist, scheint es zweckmäßig, das Signal nicht allzuweit vom Gefahrenort entfernt aufzustellen. Eine Entfernung von 150 m ist im städtischen Gebiet, wo der Fahrzeugführer auf der Fahrt seine Aufmerksamkeit zahlreichen Dingen widmen muß, unbedingt zu groß. Derartige Signale müssen näher an die Gefahrenorte herangerückt werden. Sie sind nur soweit vom Gefahrenort entfernt zu halten, daß noch eine genügende Reaktionsstrecke bis zum gefährlichen Orte vorhanden ist. Dazu kommt, daß die Aufstellung der Signale mitunter auf Schwierigkeiten stößt und daß die besonderen Verhältnisse der Straße, an der das Signal zur Aufstellung gelangt, berücksichtigt werden müssen. Die Entfernung wird deshalb je nach den Verhältnissen verschieden sein. Um aber den Fahrzeugführer dennoch deutlich auf die nahende Gefahr hinzuweisen, ist die Angabe der Entfernung unmittelbar unter der Aufschrift, zum Beispiel

Tramway
60 m

beziehungsweise

Industriegeleise
60 m

beziehungsweise unter dem Vorsignal Nr. 5 in gut sichtbaren Zahlen zweckmäßig. Wir sind grundsätzlich der Auffassung, daß mit der Aufstellung derartiger Signale innerorts zurückgehalten werden muß, und daß insbesondere die Aufstellung von Kreuzungssignalen im Sinne der Niveauübergangsverordnung vom 7. Mai 1929 und 23. November 1934 in Verbindung mit dem Vorsignal Nr. 5 der Signalordnung unbedingt die Ausnahme bilden soll. Im Gebiete der Stadt Zürich sind bis heute nur drei bis vier Stellen, die besondere Verhältnisse aufweisen, nach den letzteren Normen signalisiert. Im übrigen sind wir mit dem eidg. Justiz- und Polizeidepartement der An-

sicht, daß sich die Signalisierung von Industriegeleisekreuzungen mit Straßen überall dort erübrigt, wo die über die Straßen manövrierenden Züge immer durch einen Mann mit roter Fahne bei Tag und roter Laterne bei Nacht begleitet werden. Diese Maßnahme bildet nach den gemachten Feststellungen im Stadtgebiete die Regel. Die Aufstellung zu vieler Signale wird damit vermieden. Erfahrungsgemäß stumpfen viele Signale im Stadtgebiet die Fahrzeugführer ab.“

Die Anregung des Stadtrates Zürich ist zweifellos begründet. Wir schließen uns dem Vorschlage an und bitten Sie, ihm bei Aufstellung Ihrer Weisungen Beachtung zu schenken. Da Artikel 8 der bundesrätlichen Verordnung über die Straßensignalisation vorschreibt, daß die Gefahrensignale 150 m bis 250 m vor der gefährlichen Stelle zu errichten seien, und daß dann, wenn dies wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich sei, die Entfernung von der Gefahrenstelle auf einer rechteckigen, weißen Tafel unter dem Signal anzugeben sei, könnte es wirklich leicht zu gefährlichen Irrtümern führen, wenn bei der in geringerer als 150 m bis 250 m Entfernung vorzunehmenden Signalisierung eines Geleises die Distanz nicht angegeben würde. Eine solche Unterlassung würde sich ohne Zweifel als besondere Gefahr darstellen, indem der Motorfahrzeugführer glaubt, die Entfernung bis zur Gefahrenstelle (Geleise) betrage 150 m bis 250 m, während sie in Tat und Wahrheit geringer, innerorts meistens sogar ganz erheblich kürzer sein wird. Wir hätten Zweifel, ob die Gerichte bereit wären, eine solche Signalisierung einer Gefahrenstelle als einwandfrei anzuerkennen, und glauben eher, daß die Kantone und Gemeinden für die Folgen von Unfällen verantwortlich gemacht würden.

Wir gestatten uns auch die Anregung, es sei an Stelle von „Tramway“ das kürzere und geläufigere Wort „Tram“ zu gebrauchen. Der Ausdruck „Tramway“ ist doch wohl im Sprachgebrauch der ganzen Schweiz und auch im Ausland völlig in Vergessenheit geraten und wird überall durch die Abkürzung „Tram“ ersetzt.

Bei dieser Gelegenheit schlagen wir Ihnen auch vor, es sei die Signalisierung von privaten Rollbahngeleisen und dergleichen, welche sich mit öffentlichen Straßen kreuzen, einheitlich zu regeln. Unsere Baudirektion hat diese Frage schon früher aufgeworfen und sich dabei auf den Standpunkt gestellt, daß die Signalisierung solcher Geleise durch die Aufstellung des Signals Nr. 6 (eventuell mit Angabe der Entfernung) zu erfolgen habe und Sache des Privaten sei, durch dessen Betrieb der Straßenverkehr gefährdet wird. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie auch über diese Signalisierung einheitliche und abschließende Weisungen erlassen wollten; denn heute scheinen verschiedene Auffassungen zu herrschen und praktische Ausführung erhalten zu haben, was sich für den Straßenverkehr nachteilig auswirkt.

II. Mitteilung an die Stadträte Zürich und Winterthur, sowie an die Direktionen der Polizei und der öffentlichen Bauten.