

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 16. Mai 2001

**820. Schriftliche Anfrage von Markus Zimmermann betreffend Schulhaus Am Wasser, Zählung/Messung der Anzahl Fahrzeuge.** Am 28. Februar 2001 reichte Gemeinderat Markus Zimmermann (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/99 ein:

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Schulhauses Am Wasser hat die Vorsteherin des Polizeidepartements während einem Monat im Bereich des Schulhauses Tempo 30 eingeführt. Gerüchteweise ist bekannt geworden, dass im Zusammenhang mit diesem Tempo-30-Regime im Auftrag der Stadtpolizei die Anzahl Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit gezählt bzw. gemessen wurden.

Die Öffentlichkeit hat ein grosses und sicher auch berechtigtes Interesse, die Resultate zu erfahren. Ich bitte in diesem Zusammenhang den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Trifft es zu, dass solche Messungen/Zählungen durchgeführt wurden? Falls ja, an welchen Tagen, zu welchen Uhrzeiten und an welchen Orten wurde gemessen/gezählt? (bitte detaillierte Aufstellung mit Datum und Uhrzeiten)
2. Wie (mit welcher Methode) wurde gezählt/gemessen?
3. Wurde der Verkehr auf beiden Spuren gezählt/gemessen? Wenn nein, auf welchen und wieso nur auf diesen?
4. Zu welchen Resultaten haben diese Zählungen/Messungen im Detail geführt? (bitte detaillierte Aufstellung über Anzahl Fahrzeuge und Geschwindigkeiten)
5. Welche Schlüsse zieht der Stadtrat aus diesen Resultaten?
6. Welche konkreten Massnahmen werden aufgrund dieser Resultate zu welchem Zeitpunkt ergriffen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu den Fragen 1 bis 4:**

1. Während der 30-tägigen Tempo-30-Signalisation wurden bei der Einmündung des Hardeggenwegs zwei verkehrspolizeiliche Geschwindigkeitskontrollen, Richtung stadteinwärts, mit geeichten, im Messfahrzeug fest installierten Radarmessgeräten durchgeführt. Stadtauswärts kann im kritischen Bereich des Schulhauses nicht gemessen werden, weil die vom ASTRA vorgeschriebenen Positionierungs- und Einstellwerte für das Messgerät wegen fehlender Aufstellmöglichkeiten nicht eingehalten werden können.

Die erste Geschwindigkeitskontrolle fand am 6. September 2000 von 7.00 bis 7.30 Uhr statt. Es wurden 761 Fahrzeuge gemessen. 44 Fahrzeuglenkende wurden verzeigt. Die gemessene Höchstgeschwindigkeit betrug 54 km/h. Wegen technischer Probleme musste die Kontrolle vorzeitig abgebrochen werden.

Eine zweite Geschwindigkeitsmessung wurde am 8. September von 7.00 bis 8.30 Uhr durchgeführt. Bei 1610 Fahrzeugen mussten 80 Lenkende verzeigt werden. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug 62 km/h.

2. Während der Zeit vom 2. August bis 8. September 2000 (2. August bis 18. August 2000 Aufnahme richtung Wipkingenplatz, 18. August bis 8. September 2000 Messrichtung Europabrücke) wurde das

Geschwindigkeitsanzeigergerät «Speedy» durch die Fachgruppe Verkehrssicherheit eingesetzt. Die Anzeigetafel zeigte den Fahrzeuglenkenden die momentan gefahrene Geschwindigkeit an. Die Auswertung ergab, dass vor allem zu Nacht- und Randstunden die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wurde.

Die  $V^{85}$  (Geschwindigkeit, welche von 85 Prozent der erfassten Fahrzeuge eingehalten wurde) lag während dieser Zeit zwischen 39 und 42 km/h. Die Genauigkeit dieser nicht geeichten Radarmessungen bestätigte das Bundesamt für Messwesen in einem entsprechenden Messprotokoll (das Geschwindigkeitsanzeigergerät musste infolge eines Vorfalles in Zürich 9 vom 9. April 2000 durch diese Amtsstelle überprüft und auf dessen Genauigkeit kontrolliert werden).

3. Vom 2. bis 9. Februar 2001 wurden Messungen bei regulär geltendem Tempo-50-Regime durchgeführt. Es handelte sich dabei um Lasermessungen, welche von den Fahrzeuglenkenden unbemerkt, im Bereich Haus Nr. 64, mit an Beleuchtungskandelabern befestigten Geräten durchgeführt wurden. Es wurde gleichzeitig in beide Fahrtrichtungen rund um die Uhr während 8 Tagen gemessen.

Resultate Fahrtrichtung stadteinwärts:

An Werktagen fuhren durchschnittlich 4268 (97 Prozent) Personwagen und 120 (3 Prozent) Lastwagen durch die Strasse Am Wasser Richtung Wipkingerplatz. 126 (3 Prozent) Fahrzeuglenkende missachteten die geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um maximal 15 km/h.

Resultate Fahrtrichtung stadtauswärts:

Es fuhren an Werktagen durchschnittlich 5496 (94 Prozent) Personwagen und 324 (6 Prozent) Lastwagen durch die Strasse Am Wasser Richtung Europabrücke. 1597 (27 Prozent) der Fahrzeuglenkenden missachteten die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um maximal 15 km/h. 72 (1 Prozent) fuhren 15 bis 30 km/h schneller als die erlaubten 50 km/h. 8 (0,5 Prozent) fuhren um mindestens 31 km/h schneller als Tempo 50.

4. Als Gesamtwertung aller ergriffenen Massnahmen lässt sich Folgendes festhalten: Die vorliegenden Messwerte des «Speedy» zeigen, im Gegensatz zu den Messungen der Verkehrspolizei, wohl eine Verhaltenstendenz der Fahrzeuglenkenden. Sie lassen aber keine konkrete Aussage über das Realverhalten, ohne visuellen Reiz durch die Anzeigetafel und ohne Effekt der Sozialkontrolle durch die öffentliche Anzeige, in der gefahrenen Geschwindigkeit zu.

Die Langzeitmessungen mit den «unsichtbaren» Lasergeräten, welche erst seit Anfang 2001 zur Verfügung stehen und zu keinen Verzerrungen führen, zeigen ein repräsentatives Fahrverhalten an den Messstellen. Die unscheinbaren Geräte, ähnlich wie Videokameras oder Standorterfassungsgeräte der VBZ, werden durch die Fahrzeuglenkenden praktisch nicht wahrgenommen und beeinflussen deshalb das Fahrverhalten nicht. Zudem messen die Geräte eichgenau.

**Zu Frage 5:** Die Fahrgeschwindigkeiten in der Strasse Am Wasser waren während der Einführung der Schulwegsicherungsmassnahmen (Schulbeginn 2000/2001), mit signalisierter Höchstgeschwindigkeit

von 30 km/h, deutlich tiefer und die Verkehrsabläufe ruhiger. Mit den vier neuen Fussgängerübergängen hat die Beziehungsqualität über die Strasse wesentlich zugenommen und findet mit den Schutzinseln auf einem den Bedürfnissen und dem Entwicklungsstand der Schülerinnen und Schüler entsprechenden, hohen Sicherheitsniveau statt. Die Schadenswahrscheinlichkeit und das objektive Risiko haben damit deutlich abgenommen.

Die Verkehrsdatenerhebungen von Anfang Februar 2001 relativieren leider die ersten positiven Erfahrungen während der Einführungszeit der Schulwegsicherungsmaßnahmen. Es ist dabei festzustellen, dass insbesondere Fahrtrichtung stadtauswärts das Geschwindigkeitsniveau zu hoch ist.

**Zu Frage 6:** Es besteht zurzeit noch kein Massnahmenplan. Die vorliegenden Ergebnisse lassen aber deutlich werden, dass weitere Schritte zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig sind. Ein erster Schritt ist mit der Einladung zu einer Koordinationssitzung zwischen den Tiefbauämtern und Polizeien von Stadt und Kanton durch den Projektleiter der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei eingeleitet worden. Anlässlich der Sitzung im Mai 2001 sollen Bedürfnis- und Kompetenzklärungen vorgenommen sowie erste Massnahmenvorschläge diskutiert werden. Ziel ist die Realisierung von rasch umsetzbaren, griffigen Sicherheitsmassnahmen zum Schuljahresbeginn 2001/2002 auf der Basis einer Konsenslösung.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**