

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 7. Februar 2001

239. Interpellation von Markus Zimmermann und 8 Mitunterzeichnenden betreffend Rosengartenstrasse, Verkehrsaufkommen. Am 12. Juli 2000 reichten Gemeinderat Markus Zimmermann (SP) und 8 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2000/363 ein:

Die Bevölkerung von Wipkingen wird durch das enorme Verkehrsaufkommen auf der Rosengartenstrasse – 65 000 Motorfahrzeuge pro Tag – extrem belastet. Dazu kommt, dass vor allem in den Randstunden und während der Nacht viel zu schnell gefahren wird. Die vorgeschriebene Tempolimite von 50 km/h wird vor allem bergwärts regelmässig massiv überschritten. Dies bedeutet für die Wohnbevölkerung im Einzugsgebiet durch diese ungesetzliche Fahrweise zusätzlichen Lärm und Hektik.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen häufig überschritten werden?
2. Wann wurde in den letzten 12 Monaten die Geschwindigkeit mit mobilen Radargeräten auf der bergwärts führenden Strassenseite kontrolliert? (Bitte mit Angaben über Termine und jeweilige Ergebnisse)
3. Was gedenkt der Stadtrat in nächster Zukunft zur Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeiten bzw. zur Verminderung dieser ungesetzlichen Fahrweise konkret zu unternehmen?
4. Das Rosengartenforum, eine überparteiliche Arbeitsgruppe (CVP, FDP, GP, LDU, SP, SVP und weitere Quartiergruppierungen), wünscht dringend und aufgrund einer Machbarkeitsprüfung, dass auf der bergwärts führenden Seite eine permanente Geschwindigkeitskontrolle auf der Höhe des Schulhauses Nordstrasse eingerichtet wird.

Ist der Stadtrat bereit, diesem Wunsch der betroffenen Bevölkerung nachzukommen? Falls ja, wann wird die Geschwindigkeitsüberwachung installiert? Falls nein, weshalb nicht?

5. Ist der Stadtrat bereit, präventiv zur Tempoeinhaltung beizutragen und die Motorfahrzeuglenker/innen beim Übergang von der Hardbrücke auf die Rosengartenstrasse versuchsweise mit gut lesbaren Schildern, Transparenten o.ä. darauf hinzuweisen, dass die Geschwindigkeit permanent überwacht wird? Falls ja, wann? Falls nein, weshalb nicht?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Zwar ist richtig, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt der Rosengarten-/Bucheggstrasse der Westtangente aufwärts häufig überschritten wird.

Die Abteilung Unfallauswertung der Stadtpolizei führt seit Jahren genaue Statistiken über jeden Streckenabschnitt in der Stadt Zürich. Daraus lassen sich Unfallschwerpunkte frühzeitig erkennen, um entsprechende Massnahmen, wie zum Beispiel eine bauliche Verkehrsberuhigung oder auch das Anbringen einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, schnellstmöglich zu veranlassen. Die hauptsächlichsten Unfallursachen in diesem Teilstück der Westtangente in den Jahren 1996 bis 2000 sind Missachten des Vortritts, unvorsichtiger Spurenwechsel, zu nahes Aufschliessen und das Fahren in angetrunkenem Zustand. Der Übertretungstatbestand «Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit» tritt als alleinige Ursache nur unwesentlich in Erscheinung. Aufgrund dieser unfalltechnischen Er-

kenntnisse und der Risikobeurteilung der zuständigen Fachleute ist die bergwärts führende Rosengarten-/Bucheggstrasse kein geschwindigkeitsbedingt unfallauffälliger Strassenabschnitt. Die isolierte Analyse dieser Unfallursachen würde damit den Einsatz einer permanenten Radaranlage nicht rechtfertigen.

Zu Frage 2: In den Monaten Oktober und November 2000 wurden durch die Motorisierte Verkehrspolizei (MVP) an verschiedenen Stellen der Rosengarten-Bucheggstrasse aufwärts mobile Geschwindigkeitskontrollen mit Anhalteposten durchgeführt. Bei einer Kontrolle zwischen 7.00 und 9.00 Uhr fuhren 196 (14 Prozent) der 1380 gemessenen Fahrzeuge über der zulässigen Tempolimite von 50 km/h, während dies bei einer anderen Kontrolle zwischen 3.00 und 5.30 Uhr 491 (44 Prozent) der 1098 registrierten Fahrzeuge waren. Die durchschnittliche Übertretungsquote lag bei rund 25 Prozent. Diese Resultate der Kontrollen, die grösstenteils an Randzeiten und während der Nacht angesetzt waren, ergaben keine neuen Erkenntnisse betreffend Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Der Vergleich mit den über 100 Standorten in der Stadt Zürich, an denen die MVP regelmässig Geschwindigkeitskontrollen durchführt, ergibt ein ähnliches Bild. Bei den rund 30 permanenten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen hingegen, die in einem 24-Stunden-Betrieb eingesetzt sind, liegt die Übertretungsrate unter 1 Prozent.

Zu Frage 3: Die Erfahrungen der vergangenen 5 Jahre mit den rund 30 Geschwindigkeitsmessstellen zeigen, dass die an den Unfallschwerpunkten eingesetzten Radaranlagen nur eine lokale Verbesserung des Unfallbildes bewirken. Deshalb werden diese in der Regel nur bei Fussgängerübergängen eingesetzt, wo die entsprechende Wirkung punktuell erzielt werden kann.

Bisher war es aufgrund von fehlenden technischen Lösungen nicht möglich, Messstellen an der Rosengarten-/Bucheggstrasse aufwärts zu betreiben, da die Geräte nicht vorschriftsgemäss eingesetzt werden konnten. Die neue Gerätegeneration hingegen, welche im vergangenen Jahr durch das Eidgenössische Amt für Messwesen (EAM) geprüft und für den Einsatz in der Schweiz zugelassen wurde, macht es seit Januar 2001 jedoch möglich, an der Westtangente fest installierte Geschwindigkeitsmessanlagen anzubringen und diese nach den Weisungen des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ordnungsgemäss zu betreiben. Diese neuen Messanlagen ermöglichen auch Geschwindigkeitskontrollen an äusserst hochfrequentierten, mehrspurigen Strassen und können somit den Problemstellungen auf der Westtangente wirkungsvoll begegnen. Am 15. Januar 2001 konnte der zur Rede stehende Strassenabschnitt mit dem für solche Messsysteme Verantwortlichen des EAM besichtigt werden.

Damit Geschwindigkeitsmesssysteme an Strassen wie der Westtangente eine nachhaltige Wirkung zeigen, müssen diese mehrfach hintereinander angebracht werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass auf der gesamten Länge der Strasse die Geschwindigkeitslimite beachtet und auch eingehalten werden.

Zu Frage 4: In einem ersten Schritt wird nun so rasch als möglich die neue Technologie der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen durch die Abteilung für Verkehr an einer geeigneten Örtlichkeit in der

Stadt Zürich getestet. Erst im Anschluss daran und wenn sich der Einsatz dieser neuen Gerätegeneration eignet, können die genauen Standorte bezeichnet und beim Gemeinderat die finanziellen Mittel beantragt werden.

Zu Frage 5: Die aussergewöhnlich hohe Dichte des Verkehrs an der Westtangente erfordert eine besondere Aufmerksamkeit aller Fahrzeuglenkenden. Die Konzentration auf das Fahrgeschehen ist an dieser Strasse derart hoch, dass Radarhinweisschilder gar nicht wahrgenommen werden können. Ein Versuch im Jahre 1999, bei dem an der Bucheggstrasse abwärts, vor der bestehenden Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, zwei gut sichtbare Hinweisschilder «Radarkontrolle» gestaffelt angebracht wurden, brachte keine Veränderung der durch die bestehende Radaranlage registrierten Anzahl Übertretungen. Das Resultat dieses Versuchs hat die Aussage der Wirkungslosigkeit von Radarhinweisschildern an solchen hochfrequentierten und mehrspurigen Strassen deutlich bestätigt. Von einer solchen Präventivmassnahme wird deshalb abgesehen.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber