

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

25.08.2004

### 1500. Interpellation von Andreas Ammann und 5 Mitunterzeichnenden betreffend Schulhaus Am Wasser, Beachtung der Tempolimiten

Am 4. Februar 2004 reichten Gemeinderat Andreas Ammann (SP) und 5 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2004/65 ein:

Beim Schulhaus Am Wasser in Zürich-Höngg ist seit einiger Zeit ein „Wechselsignal“ (Tempo 30 während der Schulzeiten und Tempo 50 in der übrigen Zeit) in Betrieb. Um mehr über dessen Wirksamkeit zu erfahren, hat die Stadtpolizei beim Psychologischen Institut der Universität Zürich eine wissenschaftliche Untersuchung in Auftrag gegeben. Dabei wurde sowohl das Verhalten der Autofahrerinnen und Autofahrer als auch dasjenige der Schulkinder im Bereich des erwähnten Signals studiert (Artikel im Tages-Anzeiger vom 18. August 2003).

Laut Stadtpolizei hat die Studie unter anderem folgende Resultate ergeben:

- Während der Schulzeiten (Signalisation Tempo 30) fahren stadteinwärts 15 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h oder mehr (V85 = 45 km/h), d. h., sie überschreiten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mindestens 15 km/h.
- Die grosse Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer lässt den Kindern auf dem Zebrastreifen im Bereich des Schulhauses den Vortritt.
- Kinder in einer Gruppe schenken dem Strassenverkehr nicht die gleiche Aufmerksamkeit, wie wenn sie allein unterwegs sind.
- Die Verkehrserziehung ist nach wie vor verbesserungswürdig.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Stadtrat unsere Beurteilung, dass die Beachtung der Tempolimiten von 30 km/h im Bereich des Schulhauses Am Wasser sehr schlecht ist?
2. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Kinder auf den Fussgängerstreifen durch die dauernde und massive Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit gefährdet sind?
3. Je nach Messperiode sind bei signalisierten Tempo 30 stadteinwärts 47 bis 63 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer mit einer Geschwindigkeit von über 35 km/h unterwegs. In Einzelfällen kommt es sogar vor, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit um mehr als das Doppelte überschritten wird. Ist diese Sachlage nach den Erfahrungen der Stadtpolizei aussergewöhnlich oder vielmehr der Stadtzürcher Normalfall?
4. Wie oft wurden seit der Einführung der Wechselsignalisation im Bereich des Schulhauses Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt? Erachtet der Stadtrat die Anzahl der vorgenommenen Kontrollen als genügend, um der Einhaltung der signalisierten Tempolimiten Nachachtung zu verschaffen?
5. Ist der Stadtrat ebenfalls der Meinung, dass die Situation umgehend verbessert werden muss? Wenn ja: Welche konkreten diesbezüglichen Massnahmen – wie dauernde Radarüberwachung, kurzfristige bauliche Massnahmen, etc. – sind auf welchen Zeitpunkt hin vorgesehen?
6. Laut Tages-Anzeiger kommt die Studie zum Schluss, dass „die Wirkung von Wechselsignalen nur aufrecht erhalten werden kann, wenn solche Wechselsignale selten vorkommen. Von einer grossen Verbreitung bei Schulhäusern muss deshalb abgeraten werden.

Das vorliegende Beispiel ist allerdings schlecht geeignet, um diese These zu stützen. Das fragliche Wechselsignal ist selten – womöglich das einzige in der ganzen Stadt – und gleichzeitig ist seine Wirkung absolut ungenügend. Tatsächlich könnte mit solchen Wechselsignalen durchaus eine Verbesserung an manch anderen sensiblen Örtlichkeiten erreicht werden, sofern die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auch tatsächlich kontrolliert und durchgesetzt wird.

Teilt der Stadtrat diese Meinung? Wenn ja: Wird eine weitere Verbreitung solcher Signale an sensiblen Orten angestrebt? An welchen Orten und in welchem Zeitraum?

Wenn nein: Was spricht nach Meinung des Stadtrates gegen weitere Wechselsignale an ähnlich sensiblen Örtlichkeiten?

7. Die von der Stadtpolizei geleistete Verkehrserziehung wird offensichtlich immer wichtiger. Auf der anderen Seite ist im Rahmen von Sparmassnahmen und der Anpassung von Stundenzahlen die Rede von möglichen Abstrichen bei der schulischen Verkehrserziehung. Ist zum heutigen Zeitpunkt eine Intensivierung oder im Gegenteil ein Abbau der Verkehrserziehung geplant? In welcher Form und in welchem Umfang soll ein solcher Aus- bzw. Abbau vor sich gehen?
8. Wie ist der gegenwärtige Stand der Dinge bezüglich der Massnahmen, die in den Postulaten 2000/249 und 2000/250 vom 5. Juni 2002 angeregt wurden und eine Verbesserung der Sicherheit an der Strasse Breitensteinstrasse/Am Wasser und in Schulhausnähe verlangen? Welche der darin erwähnten Massnahmen sind zurzeit in Bearbeitung, welche nicht?

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

**Zu den Fragen 1, 3 und 4:** Es gibt leider immer „schwarze Schafe“ unter den Autofahrenden, die sich missbräuchlich verhalten, signalisierte wie markierte Verkehrsvorschriften zum Ärger der sich korrekt verhaltenden VerkehrsteilnehmerInnen und der kontrollierenden Polizei kaum beachten bzw. solche der Verkehrssicherheit dienenden Anordnungen als Schikane empfinden.

Geschwindigkeitskontrollen der Polizei sind sehr personalintensiv. Die Verkehrspolizei der Stadtpolizei Zürich, die für die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen auf dem ganzen Stadtgebiet zuständig ist, weist einen Bestand von 65 Mitarbeitenden auf. Es ist daher leider schlicht unmöglich, in den rund 800 Strassen der Stadt Zürich in regelmässigen Abständen solche Kontrollen durchzuführen. Insgesamt führt die genannte Abteilung der Stadtpolizei jährlich über 400 Verkehrskontrollen durch. Dazu kommen die üblichen Kontrollen des fließenden Verkehrs durch die Abteilung Grundversorgung und den polizeilichen Assistenzdienst (PAD).

Auch Geschwindigkeitsmessgeräte können nicht an beliebigen Orten aufgestellt werden. Um eine ordnungsgemässe Messung durchführen zu können, müssen die notwendigen Gerätschaften gemäss den geltenden technischen Weisungen über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr durchgeführt werden. Das heisst zum Beispiel, dass bei verkehrsberuhigten Strassen, wo die MotorfahrzeuglenkerInnen durch bauliche Massnahmen zum „Kurvenfahren“ gezwungen werden, aus technischen Gründen keine Messungen durchgeführt werden können, die den gesetzlich vorgeschriebenen Standards entsprechen.

Die letzten 8 durch die Verkehrspolizei der Stadt Zürich durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen in der näheren Umgebung des Hauses am Wasser 55 ermittelten die folgenden Werte:

	Anzahl gemessene Fahrzeuge in 2 Stunden:	Anzahl verzeigte Fahrzeuglenkende:	Anzahl verzeigte Personen in %:
1. Kontrolle	837	38	4,5
2. Kontrolle	763	28	3,6
3. Kontrolle	761	44	5,7
4. Kontrolle	1610	80	4,9
5. Kontrolle	1217	105	8,6
6. Kontrolle	1689	12	0,7
7. Kontrolle	1219	72	5,1
8. Kontrolle	655	13	1,9

In den letzten Monaten konnten an der zur Diskussion stehenden Örtlichkeit keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, da sich daselbst ein Baustelle befindet, welche eine Messung gemäss den geltenden Vorschriften (vgl. oben) nicht zulässt. Es gilt indes festzuhalten, dass die Strasse Am Wasser im Vergleich mit anderen Strassenzügen in der Stadt Zürich ausgesprochen gut abschneidet, liegt doch der städtische Durchschnitt um etliches höher, nämlich bei 8,04 Prozent (gemessen über die letzten 5 Jahre). Im Vergleich: Die Durchschnittszahlen „Am Wasser“ liegen bei 4,47 Prozent. Dies will nicht heissen, dass

4,47 Prozent harmlos sind, doch die polizeilichen Anstrengungen gelten immer der Bearbeitung der dringendst notwendigen Anliegen.

Die Verkehrspolizei wird im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten dem erwähnten Strassenzug aber auch weiterhin die gemäss seinem Gefährdungsgrad nötige Beachtung schenken und Geschwindigkeitskontrollen durchführen.

**Zu Frage 2:** Für den Fahrverkehr gilt bezüglich des Verhaltens gegenüber Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten u. a. folgende Regel: „Vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss der Fahrzeuglenkende jedem Fussgänger oder Benützer eines fahrzeugähnlichen Gerätes, der sich bereits auf dem Streifen befindet oder davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will, den Vortritt gewähren. Er muss die Geschwindigkeit rechtzeitig mässigen und nötigenfalls anhalten, damit er dieser Pflicht nachkommen kann.“ (VRV Art. 6, Abs 1)

Die FussgängerInnen wiederum „haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten.“ (SVG Art. 49, Abs 2). Für die Einrichtung eines Fussgängerstreifens müssen verschiedene Bedingungen und Kriterien gleichermassen erfüllt sein. Nebst einer tatsächlich nachgewiesenen Mindestzahl von Fussgängerinnen und Fussgängern, welche die Strasse überqueren wollen, muss auch ein entsprechend hohes Verkehrsaufkommen vorhanden sein. Bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten ist von Bedeutung, dass der Anhalteweg (Reaktionsweg und Bremsweg zusammengezählt) bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit den minimal vorhandenen Sichtweiten entspricht. Diese minimalen Sichtweiten sind bei allen Fussgängerstreifen im Bereich des Schulhauses Am Wasser mit je 50 m gewährleistet. Die Übergänge sind zudem jeweils mit einer Schutzinsel in Fahrbahnmitte versehen. Die wissenschaftliche Studie von Prof. Cohen (Psychologisches Institut der Universität Zürich) hält diesbezüglich fest, dass die Zeitdauer für das Überqueren einer Fahrbahn für die Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle spielt. Das Risiko eines Konflikts zwischen Fussgängerinnen/Fussgängern und Fahrzeuglenkenden wird umso grösser, je länger die Fahrbahn beansprucht wird. Die Geschwindigkeitsmessungen haben zwar tatsächlich ergeben, dass stadteinwärts während der Zeitspanne mit geltender Wechselsignalisation 30 km/h ein V 85prozent-Wert von 45 km/h (d. h., 85 Prozent der gemessenen Fahrzeuge fuhren diese bzw. eine tiefere Geschwindigkeit) ermittelt wurde. Weil aber für den Anhalteweg selbst bei Tempo 50 km/h ausreichende Sichtverhältnisse vorhanden sind und, wie die Studie weiter zeigte, auch eine hohe Bremsbereitschaft der Fahrzeuglenkenden festgestellt wurde, kann nicht von einer übermässigen Gefährdung der Kinder auf den Fussgängerstreifen gesprochen werden. Der Stadtrat teilt also die Ansicht des Interpellanten und der Mitunterzeichnenden nicht.

**Zu Frage 5:** Die schulzeitbedingte Geschwindigkeitsreduktion beim Schulhaus Am Wasser kann gesamthaft als Erfolg angesehen werden. Somit drängen sich keine weiteren, umgehend auszuführenden Massnahmen auf. Allerdings haben die bisher ausgeführten bautechnischen Massnahmen wie verengte Fahrbahnen, eingebaute Schutzinseln usw. zurzeit nur eine begrenzte Wirkung in Bezug auf die anzustrebende weitere Geschwindigkeitsreduktion. Es müssen vor allem hinsichtlich der Linienführung des Strassenzugs Richtung stadteinwärts noch bauliche Ergänzungen realisiert werden, die aber erst im Zug der notwendigen Werkleitungserneuerungen in der Strasse Am Wasser vorgesehen sind. Ein diesbezüglicher Realisierungszeitpunkt kann noch nicht angegeben werden. Eine permanente Radarüberwachung ist beim vorhandenen Übergangsbauwerk nicht erforderlich.

**Zu Frage 6:** Die Kernaussage der wissenschaftlichen Studie des Psychologischen Instituts der Universität Zürich lautet wie folgt:

„Der Wirkungsgrad der schulzeitbedingten Geschwindigkeitsreduktion kann nur aufrechterhalten werden, wenn ein Wechselsignal in Verbindung mit einem Blinklicht selten vorkommt. Von einer grossen Verbreitung bei weiteren Schulhäusern in der Stadt Zürich muss deshalb abgeraten werden.“

Diese Aussage schliesst also grundsätzlich nicht aus, dass an ähnlich sensiblen Örtlichkeiten (insbesondere bei Schulhäusern, die in der Nähe stark befahrener Strassen liegen, welche wiederum von vielen Schülern/Schülerinnen überquert werden müssen) solche Wechselsignale, kombiniert mit wirkungsvollen baulichen Massnahmen, eingerichtet werden. Bei den vom Psychologischen Institut der Universität Zürich durchgeführten Erhebungen wurde zwar eine aussergewöhnlich hohe Beachtung der Wechselsignale festgestellt, was sich aber (noch) nicht in der erhofften Geschwindigkeitsreduktion niederschlug. Bevor nun die geplanten baulichen Ergänzungen (insbesondere hinsichtlich der Linienführung stadteinwärts) in der Strasse Am Wasser realisiert sind und damit die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion erzielt ist, sind indes keine weiteren Wechselsignale dieser Art in der Stadt Zürich vorgesehen.

**Zu Frage 7:** Die Anforderungen auf dem Weg in die Kindergärten und Schulen sind in der Tat anspruchsvoll und fordern nach einer quantitativ angepassten und qualitativ auf hohem Niveau stehenden Verkehrserziehung durch die Schulinstruktoren/-instruktorinnen der Stadtpolizei. Die Anzahl der Instruktoren/-instruktorinnen wurde im Jahre 2003 von 11 auf 12 erhöht. In absehbarer Zeit ist weder ein Abbau (anders als bei der Kantonspolizei) noch ein Ausbau vorgesehen. Sollte ein offensichtliches und permanentes Risikoverhalten von Fahrzeuglenkenden oder Schülerinnen und Schülern festgestellt werden, müssten nachhaltige Massnahmen getroffen werden. Möglichkeiten wären zusätzlicher Verkehrsunterricht und Orientierungsschreiben an die erziehungsverantwortlichen Personen. Die Schulinstruktorinnen/-instruktoren kontrollieren zudem regelmässig die Schulwege und leiten, wo erforderlich, die Verkehrssicherheit fördernden Massnahmen ein. Durch die Kommission für Verkehrsunterricht des Schul- und Sportdepartements wird der Schulinstruktion der Stadtpolizei Zürich betreffend ihre Arbeitsqualität ein gutes Zeugnis ausgestellt. Ob und allenfalls in welcher Form die Abschaffung der Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei Zürich Auswirkungen auf die Stadtpolizei Zürich haben werden, lässt sich heute noch nicht abschliessend beantworten. Die Schulinstruktorinnen/-instruktoren der Stadtpolizei sind auf Stadtgebiet in allen Kindergärten und Schulklassen tätig, so dass es in diesem Bereich keine Auswirkungen geben wird.

**Zu Frage 8:** Für den Strassenzug Breitensteinstrasse/Am Wasser sind nach den Angaben des Tiefbauamtes in der Vergangenheit bereits verschiedene Strassenbauprojekte erarbeitet worden. Aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten innerhalb dieses rund zwei Kilometer langen Strassenzugs zeigte sich, dass es äusserst schwierig bis gar unmöglich ist, ein allen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht werdendes Grossprojekt zu erarbeiten. Sinnvoller ist deshalb, abschnittsweise vorzugehen und jeweils in Koordination mit anderen Bauvorhaben (Leitungsbauten, private Bauten) Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auszuführen. So ist, nebst den im Bereich des Schulhauses realisierten Massnahmen wie bergseitiges Trottoir, Fussgängerschutzinseln und Wechselsignalisation, für den Abschnitt Am Wasser 101 bis 125, wo heute kein durchgehendes Trottoir, sondern lediglich ein markierter Gehstreifen besteht, momentan ein Strassenprojekt in Arbeit, welches u. a. beidseitig durchgehende Trottoirs vorsieht. Anschliessend ist ein entsprechendes Projekt auch für den Abschnitt Tobeleggweg–Grossmannstrasse vorgesehen. Damit sind bzw. werden die dringlichsten Abschnitte saniert. Weitere Abschnittsprojekte sind vorerst nicht geplant. Diese hängen von den zur Verfügung stehenden Ressourcen ab. Da zudem sowohl die Breitensteinstrasse wie die Strasse Am Wasser gemäss Richtplan regional klassierte Strassen sind, müssen sämtliche Projekte von den zuständigen kantonalen Instanzen genehmigt sein, bevor sie zur Ausführung gelangen.

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