

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 2. Juli 2014

583.

Schriftliche Anfrage von Roland Scheck und Kurt Hüssy betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Dreiwiesenstrasse und der Birmensdorferstrasse, Angaben über Unfallzahlen und Unfallursachen

Am 19. März 2014 reichten Gemeinderäte Roland Scheck (SVP) und Kurt Hüssy (SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/84, ein:

Gemäss Ausschreibung im Tagblatt der Stadt Zürich vom 12. März 2014 sieht der Stadtrat Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Dreiwiesenstrasse (zwischen Krähbühlstrasse und Tobelhofstrasse) von Tempo 60 auf Tempo 50 und auf der Birmensdorferstrasse (zwischen Buchenrainweg und Parzellengrenze AR6019) von Tempo 80 auf Tempo 60 vor.

Beide Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen laut Ausschreibungstext «*Aus Gründen der Verkehrssicherheit*».

Um die Sicherheitsüberlegungen des Stadtrates nachvollziehen zu können, bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Unfälle haben sich in den Jahren 2009 – 2013 auf der Dreiwiesenstrasse zwischen Krähbühlstrasse und Tobelhofstrasse ereignet? Was waren die Unfallursachen?
2. Wie viele Unfälle haben sich in den Jahren 2009 – 2013 auf der Birmensdorferstrasse zwischen Buchenrainweg und Parzellengrenze AR6019 ereignet? Was waren die Unfallursachen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Sicherheit im Strassenverkehr hat für den Stadtrat grosse Bedeutung. Unfallzahlen in der Vergangenheit können Anlass geben, um Massnahmen zu ergreifen. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen aber immer vorausschauend getroffen werden – und zwar überall dort, wo künftige Unfälle mit vernünftigem Aufwand verhindert werden können.

Der Zusammenhang von gefahrener Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit ist unter Fachleuten unbestritten. Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung weist der Fahrgeschwindigkeit einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit zu. Hohe Geschwindigkeiten verkürzen die Zeit, um auf Verkehrssituationen reagieren zu können und erhöhen dadurch die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Unfall kommt. Zudem beeinflusst die Geschwindigkeit die Schwere eines allfälligen Unfalls. Gerade bei den sehr verletzlichen Verkehrsteilnehmenden (Fussgängerinnen und Fussgänger, Rad- und Motorradfahrende) hängt die Überlebenschance bei Unfällen sehr stark von der Kollisionsgeschwindigkeit ab.

Bund, Kantone und Gemeinden haben den gesetzlichen Auftrag, bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen (Art. 6a Strassenverkehrsgesetz). In den letzten 5 Jahren (2009 bis 2013) ereigneten sich in der Stadt Zürich durchschnittlich 3742 registrierte Strassenverkehrsunfälle pro Jahr. Dabei verletzten sich durchschnittlich jährlich 1317 Personen. Der Stadtrat erachtet die Reduktion der Unfälle auf Zürichs Strassen – insbesondere der schweren Unfälle – als wichtiges Ziel und schenkt dem Thema daher besondere Aufmerksamkeit. Verschiedene Massnahmen zur Reduktion der Unfallhäufigkeit und -schwere werden im strategischen Plan des Polizeidepartements und auch im Programm «Stadtverkehr 2025» aufgeführt.

Mit dem Konzept «Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung» hat der Stadtrat Grundsätze und Kriterien zur Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten beschlossen. Zudem wurden Strassenabschnitte, für welche geänderte Höchstgeschwindigkeiten vorgesehen

sind, in einem Übersichtsplan festgehalten. Dazu gehören auch die in der Schriftlichen Anfrage genannten Abschnitte auf der Dreiwiesen- und der Birmensdorferstrasse.

Die Festsetzung von allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten und die Voraussetzungen für Abweichungen sind auf Bundesebene geregelt. In der eidgenössischen Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) sind die Bedingungen für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit definiert: Eine Herabsetzung darf aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgen, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist, oder wenn bestimmte Strassenbenutzerinnen und -benutzer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Die zuständige Behörde muss die Gründe für eine Geschwindigkeitsänderung in einem Gutachten darlegen (Art. 32 Abs. 3 SVG).

In den Gutachten zu den Streckenabschnitten Dreiwiesenstrasse (zwischen Krähenbühlstrasse und Tobelhofstrasse) und Birmensdorferstrasse (zwischen Buchenrainweg und Parzellengrenze AR6019) wurden diese Kriterien geprüft. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wurde in beiden Fällen als nötige, zweck- und verhältnismässige Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beurteilt. Ausschlaggebend waren nicht nur die Unfallzahlen, sondern auch teilweise sehr massive Einzelfälle von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Bei beiden Streckenabschnitten wurden sehr hohe Maximalwerte von 98 km/h beziehungsweise 131 km/h gemessen. Das Bundesgericht hat festgehalten, dass beim Vorliegen von erheblichen Sicherheitsdefiziten im Strassenverkehr nicht zugewartet werden darf, bis sich Unfälle ereignen; vielmehr müssen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden (vgl. BGE 139 II 145, Erw. 5.6).

Der Polizeivorsteher hat vor diesem Hintergrund und aufgrund der nachfolgend dargelegten Unfallsituation die entsprechenden Verkehrsvorschriften erlassen. Die Verkehrsanordnungen wurden ordnungsgemäss publiziert. Gegen beide Verfügungen sind keine Rechtsmittel ergriffen worden, sodass sie zwischenzeitlich rechtskräftig sind.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Wie viele Unfälle haben sich in den Jahren 2009 – 2013 auf der Dreiwiesenstrasse zwischen Krähbühlstrasse und Tobelhofstrasse ereignet? Was waren die Unfallursachen?»):

Auf der Dreiwiesenstrasse entstehen aufgrund der Lage (Nähe zum Zoo) und der einseitigen Senkrechtparkierung häufig unübersichtliche Situationen. Aufgrund des schmalen Trottoirbereichs sind Kinder verstärkt gefährdet. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit reduziert auch die Wahrscheinlichkeit, dass es zu Kollisionen zwischen ein- und ausparkenden Fahrzeugen sowie dem Fliessverkehr kommt. Im betreffenden Zeitraum ereigneten sich gemäss Verkehrsunfallstatistik drei Unfälle mit zwei verletzten Personen, davon eine Schwerverletzte. In zwei Fällen handelte es sich um Schleuderunfälle infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung, in einem Fall um eine Missachtung des Vortritts beim Linksabbiegen. Der Stadtrat weist darauf hin, dass die Verkehrsunfallstatistik nur polizeilich registrierte Unfälle erfasst.

Zu Frage 2 («Wie viele Unfälle haben sich in den Jahren 2009 – 2013 auf der Birmensdorferstrasse zwischen Buchenrainweg und Parzellengrenze AR6019 ereignet? Was waren die Unfallursachen?»):

Die Birmensdorferstrasse weist in diesem Abschnitt ein Gefälle auf, ist kurvig und führt durch ein Waldstück in Hanglage, wo regelmässig Wildwechsel stattfindet. Gemäss Verkehrsunfallstatistik ereigneten sich im betreffenden Abschnitt im Zeitraum von 2009 bis 2013 fünf Verkehrsunfälle mit einer verletzten Person. In vier Fällen handelte es sich um Schleuderunfälle, zwei davon infolge Unaufmerksamkeit und Ablenkung und zwei durch Einfluss von Alkohol. In einem Fall lief ein wildlebendes Tier über die Fahrbahn. Bei Wildunfällen ist mit einer sehr hohen Dunkelziffer zu rechnen, einerseits weil sie oft von den involvierten Verkehrsteilnehmenden nicht gemeldet werden und andererseits weil verletzte Tiere in vielen Fällen

reflexartig in den Wald zurückspringen, um dort zu verenden. Bei diesen Tieren besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass ihre Überreste nicht aufgefunden werden. Gemäss Angaben des zuständigen Wildhüters wurden in den Jagdjahren (jeweils vom 1. April bis 31. März) 2008/2009 bis 2012/2013 total 31 verunfallte Tiere geborgen. Von diesen Unfällen wurde lediglich ein einziger polizeilich registriert und floss somit in die Verkehrsunfallstatistik ein.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti