

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 3. März 2010

371. Schriftliche Anfrage von Simon Kälin und Christian Traber betreffend Verkehrsunfälle mit überhöhter Geschwindigkeit, Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen. Am 18. November 2009 reichten die Gemeinderäte Simon Kälin (FDP) und Christian Traber (CVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/544, ein:

In Zürich kommt es öfters zu schweren Verkehrsunfällen infolge massiv überhöhter Fahrgeschwindigkeit von Automobilen. Die Folge sind Personenschäden sowie teilweise gravierende Sachschäden, von denen Anwohner, Gewerbebetriebe, Hauseigentümer und die Stadt Zürich betroffen sind.

Im Zusammenhang damit bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle mit überhöhter oder stark überhöhter Geschwindigkeit auf dem Gebiet der Stadt Zürich in den letzten Jahren entwickelt? Welche Aussagen ergeben sich hinsichtlich der Staatszugehörigkeit involvierter Fahrzeuglenker?
2. Lassen sich anhand der Statistik besonders gefährdete Strassen oder Strassenabschnitte identifizieren, welche?
3. Aufgrund welcher Kriterien erfolgt die Positionierung von mobilen und festinstallierten Verkehrskontrollanlagen?
4. Welche Kosten sind mit der Aufstellung bzw. Installation einerseits und dem Betrieb solcher Anlagen andererseits verbunden?
5. Welche Kosten verursachten in den letzten Jahren Reparaturen, beziehungsweise der Ersatz, beschädigter Verkehrskontrollanlagen und allgemein von Verkehrsschildern?
6. Nach welchen Kriterien führt die Stadtpolizei mit ihren dafür ausgerüsteten Fahrzeugen Geschwindigkeitskontrollmessungen durch?
7. Führt die Stadtpolizei an besonders gefährdeten Strassen gehäuft solche Geschwindigkeitskontrollen durch, wie oft erfolgen diese?
8. Wie oft wurden in den letzten drei Jahren auf der Albisstrasse im Bereich zwischen Lettenholzstrasse und Dangelweg mobile Kontrollen durchgeführt? Wurden auch Kontrollen bei den beiden Lichtsignalanlagen vorgenommen (Rotlichtüberfahren)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Dienstabteilung Verkehr erfasst alle polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle in der Stadt Zürich. Von den jährlich rund 4000 Strassenverkehrsunfällen auf Stadtgebiet wurden im Durchschnitt der letzten zehn Jahre rund 100 durch überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit verursacht. In den letzten Jahren hat dieser Anteil dank einer ständigen Optimierung der zur Anwendung kommenden Massnahmen abgenommen. In den Jahren 2003 bis 2005 waren es im Durchschnitt 120 Unfälle pro Jahr, in den Jahren 2006 bis 2008 noch rund 80 pro Jahr. Auch das Jahr 2009 liegt weiter in diesem erfreulichen Trend. Überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit steht als Hauptunfallursache in der Stadt Zürich nicht an erster Stelle. Die Mehrheit der Geschwindigkeitsunfälle wurde von Schweizer Staatsangehörigen verursacht.

Zu Frage 2: Sämtliche Unfallörtlichkeiten werden durch die Dienstabteilung Verkehr (DAV) auf dem Stadtplan festgehalten. Unfallschwerpunkte infolge überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit lassen sich zurzeit keine feststellen. Die Örtlichkeiten von Geschwindigkeitsunfällen werden aber periodisch überprüft, um

gegebenenfalls die Positionierung von automatischen Geschwindigkeitskontrollen zu optimieren, Veränderungen bei der Strassengestaltung vorzunehmen oder Polizeikontrollen zu veranlassen.

Zu den Fragen 3 und 6: Die Stadtpolizei setzt Verkehrskontrollanlagen zur Verkehrsberuhigung, Verkehrsunfallprävention, Reduktion von Schadstoff- und Lärmimmissionen und zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender ein. Hinweise zu Auffälligkeiten im städtischen Strassennetz bzw. zu neuralgischen Punkten kommen aus den städtischen Dienststellen selbst (z. B. Dienstabteilung Verkehr betreffend Unfallhäufigkeiten, Schulprävention der Stadtpolizei Zürich betreffend Schulwegsicherungen) oder direkt aus der Bevölkerung (Anwohnergruppen, Elternvereine usw.). Wo nötig werden weitere Informationen über bauliche Massnahmen des zu überwachenden Strassenabschnittes, die Umgebung des künftigen Kontrollstandortes und die technische Machbarkeit eingeholt. Dabei stützt man sich auf aktuelle Verkehrsdaten, die vorgängig mit einem Verkehrsdatenerfassungsgerät erhoben werden. Diese Daten (Anzahl Fahrzeuge, Geschwindigkeiten) werden analysiert, ausgewertet und beurteilt und erlauben eine Gewichtung nach Prioritäten und die Prüfung von allfälligen baulichen Massnahmen oder Änderungen bzw. Verbesserungen der Signalisation. Ausserdem dienen sie als objektive Grundlage für die Beurteilung einer Verkehrssituation und können unter Umständen Hinweise aufgrund des subjektiven Empfindens z. B. von Anwohnenden auch relativieren, da die Übertretungsquoten über einen Zeitraum von sieben Tagen verfolgt und ausgewertet werden, wodurch kleinere Schwankungen weniger ins Gewicht fallen. Auffälligkeiten bezüglich Häufigkeit und Intensität werden immer im Vergleich zu anderen Standorten beurteilt. Als Entscheidungsgrundlage, ob und welche Massnahmen initialisiert werden sollen, dient schliesslich eine Bewertungsmatrix, die neben den Verkehrsdaten auch das Umfeld (umliegende Schulhäuser, Kindergärten, Altersheime, Spitäler und die Dichte der Besiedelung) berücksichtigt.

Zu Frage 4: Die Stadtpolizei Zürich betreibt seit Jahren insgesamt 82 automatische Verkehrskontrollanlagen, die die Missachtung von Lichtsignalanlagen und/oder Geschwindigkeitsüberschreitungen ahnden. Für die Installation und die Aufrechterhaltung des Betriebes dieser Anlagen fallen jährliche Kosten in der Höhe von Fr. 1 425 000.- an. In diesen Kosten nicht enthalten sind die einmaligen Aufwendungen für bauliche Massnahmen (Stromanschluss, Fundament usw.), die bei einem Neubau oder einer Versetzung anfallen. Diese verursachen je nach Standort Kosten von Fr. 10 000.- bis Fr. 50 000.- pro Anlage.

Zu Frage 5: Die Kosten für Reparaturen bzw. den Ersatz beschädigter AVK-Anlagen variierten in den letzten drei Jahren zwischen Fr. 35 000.- (2009), Fr. 110 000.- (2008) und Fr. 72 000.- (2007). Die Mehrheit der verübten Vandalenakte an AVK-Anlagen verursachte lediglich kleinere Schäden, die keine oder nur kurzweilige Unterbrüche des Betriebes zur Folge hatten. Die Gesamtschadenssummen (brutto) an allen Verkehrs- und Parkleitanlagen beliefen sich im Jahr 2007 auf Fr. 768 530.-, im Jahr 2008 auf Fr. 780 445.-. Davon kann jeweils der grösste Teil den Fahrzeughaftpflichtversicherungen verrechnet werden. Die Schadenssumme (netto), die aufgrund von Beschädigungen durch unbekannt Taterschaft von der Dienstabteilung Verkehr selber getragen werden musste, belief sich im Jahr 2007 auf Fr. 158 186.-, im Jahr 2008 auf Fr. 143 400.-.

Zu Frage 7: Erhält die Verkehrspolizei Kenntnis von besonders gefährdeten Strassen, führt sie in der Regel zwei bis drei mobile Geschwindigkeitskontrollen zu unterschiedlichen Tageszeiten durch. Wenn keine Verbesserung festgestellt wird, werden weitere Massnahmen geprüft.

Zu Frage 8: Bis zum Jahr 2003 wurden an der Albisstrasse im erwähnten Abschnitt durch die Verkehrspolizei mehrere Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Die Übertretungsrate blieb dabei unter 5 Prozent. Seit 2004 existiert an der Verzweigung Albis-/Widmerstrasse eine fest installierte, kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessanlage in beide Fahrtrichtungen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy