

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. November 2013

### 1043.

#### **Interpellation von Dr. Bernhard im Oberdorf und Roger Bartholdi betreffend Senkung der Messtoleranz bei den Radaranlagen, Auswirkungen bezüglich Sicherheit und Bussenpraxis**

Am 19. Juni 2013 reichten die Gemeinderäte Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP) und Roger Bartholdi (SVP) folgende Interpellation, GR Nr. 2013/236, ein:

Bei den Radarkästen in der Stadt Zürich wurde die Messtoleranz von 5 km auf 3 km gesenkt. Es fragt sich, ob dies durch eine Sicherheitspolitik, eine Verkehrspolitik oder eine Finanzpolitik motiviert ist. Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie gross ist der Beitrag zu Sicherheit: Wie gross ist der Rückgang der Unfälle aufgrund der gesenkten Toleranz? Falls keine genauen Zahlen vorliegen, bitten wir um eine Einschätzung.
2. Auf welcher Basis und auf welchen Annahmen beruht allenfalls diese Einschätzung?
3. Wie gross ist die Zunahme der Anzahl an Bussen aufgrund dieser Senkung in absoluten Zahlen und in Prozenten?
4. Wie hoch ist aufgrund der Senkung der Messtoleranz die Zunahme an Einnahmen durch Ordnungsbussen durch eine höhere Anzahl an Bussen und durch eine höhere Einordnung in die Bussenkategorien in absoluten Zahlen und in Prozenten?
5. Wie gross ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Verzeigungen an den Polizeirichter in absoluten Zahlen und in Prozenten?
6. Wie hoch ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Verwarnungen in absoluten Zahlen und in Prozenten?
7. Wie gross ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Ausweisentzügen in absoluten Zahlen und Prozenten?
8. Welche Prioritäten setzt der Stadtrat mit dieser Senkung: Steht die Sicherheit, die Finanzpolitik oder die verkehrspolitische Drangsalierung der Automobilisten im Vordergrund?
9. Wie gross schätzt der Stadtrat die gestiegene Ablenkung durch die minutiöse Einhaltung der Geschwindigkeit ein (Blick auf den Tacho)? Wie hoch schätzt der Stadtrat das Potential des dadurch bedingten erhöhten Unfallrisikos ein?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**Einleitende Bemerkungen:** Die «Sicherheitsmarge» (umgangssprachlich auch «Toleranzwert / Toleranzabzug») dient dazu, Verkehrsteilnehmende, die sich an die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten halten, vor technisch bedingten Messungenauigkeiten und damit vor ungerechtfertigten Bussen zu schützen. Diese Sicherheitsmarge wird der tatsächlich gemessenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs abgezogen und die so bereinigte Fahrgeschwindigkeit mit der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit verglichen. Je präziser ein Gerät messen kann, desto kleiner ist die Sicherheitsmarge. Da Lasergeräte sehr genaue Messergebnisse liefern, rechtfertigt sich eine kleinere Sicherheitsmarge. Die Regeln wurden somit nicht verschärft, sondern lediglich an die technisch verbesserte Messgenauigkeit angepasst. Die Sicherheitsmarge, die wie erwähnt auf der Ungenauigkeit der Messgeräte basiert, wird durch Bundesrecht vorgegeben und in der Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008 zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) geregelt. Die Stadt Zürich verfügt somit bei der Festsetzung der technischen Sicherheitsmarge über keine Ermessensspielräume.

Es gelten folgende Werte:

*Bei Lasermessungen:*

- 3 km/h bei einem Messergebnis bis 100 km/h
- 4 km/h bei einem Messergebnis von 101 bis 150 km/h
- 5 km/h bei einem Messergebnis ab 151 km/h

*Bei Radar- und Schlaufenmessungen:*

- 5 km/h bei einem Messergebnis bis 100 km/h
- 6 km/h bei einem Messergebnis von 101 bis 150 km/h
- 7 km/h bei einem Messergebnis ab 151 km/h

**Zu den Fragen 1 und 2 («Wie gross ist der Beitrag zu Sicherheit: Wie gross ist der Rückgang der Unfälle aufgrund der gesenkten Toleranz? Falls keine genauen Zahlen vorliegen, bitten wir um eine Einschätzung. Auf welcher Basis und auf welchen Annahmen beruht allenfalls diese Einschätzung?»):**

Es liegen keine konkreten Auswertungen des Unfallgeschehens vor, mit denen die Wirkung der abgesenkten Toleranz in der Stadt Zürich nachgewiesen werden könnte. Ein Nachweis aufgrund des tatsächlichen Unfallgeschehens ist aufwändig und könnte erst rund fünf Jahre nach der Einführung erfolgen, um eine ausreichend grosse Anzahl Unfälle für den Vorher-Nachher-Vergleich berücksichtigen zu können. Selbst dann wären die Ergebnisse nicht verlässlich, da sich andere Einflussfaktoren wie bauliche Veränderungen nicht ausschliessen liessen.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Absenkung der Toleranz eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit hat, indem dadurch einige Kollisionen vermieden bzw. deren Folgen gemindert werden. Diese Annahme beruht auf psychologischen Grundkenntnissen und physikalischen Gesetzmässigkeiten. Psychologisch betrachtet ist davon auszugehen, dass Fahrzeuglenkende in der Kenntnis der abgesenkten Toleranz ihre gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren, um den Sanktionen einer Übertretung zu entgehen bzw. die Höhe der Busse zu reduzieren. Im Normalfall ist mit einer Reduktion von gefahrenen 55 km/h auf 53 km/h zu rechnen. Die tieferen Geschwindigkeiten führen in der Folge aufgrund von physikalischen Gesetzmässigkeiten zu weniger Kollisionen bzw. weniger schweren Folgen, indem sich der Anhalteweg verkürzt. Die Verkürzung des Anhaltewegs kann durch die entsprechenden Formeln berechnet werden (beispielsweise <http://www.kfz.net/sicherheit/anhalteweg/>). Wird die gefahrene Geschwindigkeit von 55 km/h auf 53 km/h gesenkt, reduziert sich der Anhalteweg um rund 2 Meter.

**Zu Frage 3 («Wie gross ist die Zunahme der Anzahl an Bussen aufgrund dieser Senkung in absoluten Zahlen und in Prozenten?»):**

Die geführten Statistiken von ausgestellten Ordnungsbussen basieren auf den jeweiligen Netto-Übertretungsgeschwindigkeiten. Eine Aussage zu einer allfälligen Zu- oder Abnahme der festgestellten Übertretungen aufgrund des geänderten Toleranzwertes kann deshalb nicht gemacht werden. Allgemein kann aber festgehalten werden, dass die Anzahl der ausgestellten Bussen in den letzten Jahren rückläufig ist. Dies ist im Wesentlichen auf die hohe Kontrolldichte zurückzuführen (je höher die wahrgenommene Kontrolldichte, desto eher wird das Fahrverhalten angepasst). Die rückläufigen Übertretungen zeigen, dass mit der hohen Kontrolldichte bei den automatischen Verkehrskontrollen der latenten Unfallgefahr präventiv entgegengewirkt wird.

**Zu den Fragen 4 bis 7 («Wie hoch ist aufgrund der Senkung der Messtoleranz die Zunahme an Einnahmen durch Ordnungsbussen durch eine höhere Anzahl an Bussen und durch eine höhere Einordnung in die Bussenkategorien in absoluten Zahlen und in Prozenten?» «Wie gross ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Verzeigungen an den Polizeirichter in absoluten Zahlen und in Prozenten?» «Wie hoch ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Verwarnungen in absoluten Zahlen und in Prozenten?» «Wie gross ist aufgrund dieser Senkung die Zunahme an Ausweisentzügen in absoluten Zahlen und Prozenten?»):**

Die Statistiken beziehen sich auf die Anzahl festgestellter Übertretungen unabhängig der eingesetzten Messmittel und der damit einhergehenden technischen Messtoleranz. Die Fragen können deshalb nicht beantwortet werden.

**Zu Frage 8 («Welche Prioritäten setzt der Stadtrat mit dieser Senkung: Steht die Sicherheit, die Finanzpolitik oder die verkehrspolitische Drangsalierung der Automobilisten im Vordergrund?»):**

Wie einleitend dargelegt, setzt die Stadt Zürich die gesetzlichen Vorgaben des Bundes um. Von «Prioritäten» kann in diesem Zusammenhang nicht gesprochen werden.

**Zu Frage 9 («Wie gross schätzt der Stadtrat die gestiegene Ablenkung durch die minutiöse Einhaltung der Geschwindigkeit ein (Blick auf den Tacho)? Wie hoch schätzt der Stadtrat das Potential des dadurch bedingten erhöhten Unfallrisikos ein?»):**

Ein motorisiertes Fahrzeug zu lenken, beinhaltet zwingend auch die Fähigkeit, die gefahrene Geschwindigkeit anhand des Tachometers zu beurteilen und den Gegebenheiten anzupassen. Diese Aufgabe wurde in den letzten Jahren durch genauere Instrumente und andere Innovationen weiter erleichtert (z. B. Head-up-Display). Der Kontrollblick auf den Tacho lenkt die Aufmerksamkeit für einen ganz kurzen Moment von der Strasse ab. Andere Formen der Ablenkung wie zum Beispiel Telefonieren, Essen im Fahrzeug oder Reklame im Strassenraum sind als risikoreicher einzustufen als der punktuelle, kurze Blick auf den Tacho. Die Unfallstatistik der Stadt Zürich weist keinen Fall auf, bei dem ein Fahrzeuglenkender nachweislich durch den Blick auf den Tacho abgelenkt worden ist. Auch die wissenschaftliche Literatur macht hierzu keine Aussagen.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**