

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

23.08.2006

901.

Schriftliche Anfrage von Bruno Amacker betreffend Rosengartenstrasse, Übertreten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit

Am 11. Mai 2006 reichte Gemeinderat Bruno Amacker (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/145 ein:

In Beantwortung einer Interpellation (GR 2000/363) schrieb der Stadtrat am 7. Februar 2001, dass die bergwärts führende Rosengarten/Bucheggstrasse kein geschwindigkeitsbedingt unfallauffälliger Strassenabschnitt sei. Hauptsächliche Unfallursachen seien dort Missachten des Vortritts, unvorsichtiger Spurenwechsel, zu nahes Aufschliessen und Fahren in angetrunkenem Zustand. Wörtlich zitierte der Stadtrat weiter: Der Übertretungsstatbestand „Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit“ tritt als alleinige Ursache nur unwesentlich in Erscheinung.

In diesem Zusammenhang interessiert die Antwort auf folgende Fragen:

1. Haben sich zwischenzeitlich die Unfallursachen im fraglichen Strassenabschnitt verändert?
2. Falls ja: wie? Insbesondere interessiert, ob „Übertreten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit“ als Unfallursache zugenommen hat.
3. Der Stadtrat kam damals zum Schluss, dass die Analyse dieser Unfallursachen den Einsatz einer permanenten Radaranlage nicht rechtfertigen würde. Mittlerweile säumt eine ganze Batterie von Messgeräten den fraglichen Strassenabschnitt. Wieso? Warum hat man die Radargeräte trotzdem dort postiert?
4. Verfolgt man mit der Platzierung der Radargeräte auch andere Ziele als die Steigerung der Verkehrssicherheit? Falls ja, welche? Etwa Verkehrsberuhigung oder fiskalische Interessen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Gemäss Verkehrsunfallauswertung der Dienstabteilung Verkehr haben sich weder die Häufigkeit von Übertretungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit noch das Unfallursachenbild gegenüber den Vorjahren verändert. Unfallursachen und Übertretungshäufigkeit entsprechen den in der genannten Interpellation GR Nr. 2000/363 aufgeführten Angaben.

Zu den Fragen 3 und 4: In der Beantwortung der Interpellation GR Nr. 2000/363 hielt der Stadtrat ausdrücklich fest, dass die bergwärts führende Rosengarten-/Bucheggstrasse kein geschwindigkeitsbedingt unfallauffälliger Strassenabschnitt sei. Daher würde die *isolierte Analyse der Unfallursachen* den Einsatz permanenter Radaranlagen nicht rechtfertigen. Damit stellte der Stadtrat aber keineswegs in Abrede, dass es sich bei der Rosengartenstrasse, die eine wesentliche innerstädtische und regionale Verkehrsfunktion erfüllt, um einen verkehrlichen Problembereich handelt.

Die Problemstellung betraf dabei nicht in erster Linie die Unfalldichte, sondern die erhebliche Verkehrsbelastung, verbunden mit den entsprechenden Immissionen, der sich die in diesem Gebiet wohnhafte Bevölkerung ausgesetzt sah. Dazu führte der Stadtrat in der gleichen Interpellationsantwort aus, dass dank der seit 2001 einsetzbaren neuen Überwachungsgeräte (mit Schlaufen- statt Radarmesstechnik) nun auch Geschwindigkeitskontrollen an äusserst hochfrequentierten, mehrspurigen Strassen möglich seien und damit gerade auch den Problemstellungen an der Westtangente wirkungsvoll begegnet werden könne. Schliesslich hielt der Stadtrat fest: „Damit Geschwindigkeitssysteme 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 Geschwindig-

keitslimiten beachtet und auch eingehalten werden.“ In diesem Sinne wurden im Jahre 2002 an der Rosengartenstrasse drei Geschwindigkeitsmessanlagen in Betrieb genommen, womit die Übertretungsquote von (durchschnittlich) 25 Prozent auf einiges unter 1 Prozent gesenkt werden konnte.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber

Dr. André Kuy