

Sitzung vom 9. Dezember 1998

**2668. Anfrage (Sofortmassnahmen auf der Westtangente)**

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, hat am 21. September 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Beim Unfall mit einem Tanklastwagen am 29. April 1998 besteht gemäss Zeugenaussagen der Verdacht, dass das Fahrzeug infolge überhöhter Geschwindigkeit umgekippt ist. Die Unfallstatistiken der Stadtpolizei Zürich belegen schon seit längerer Zeit, dass es auf der Westtangente immer wieder zu Unfällen mit überhöhter Geschwindigkeit kommt. Im dicht besiedelten Wohngebiet entlang der Westtangente mit zahlreichen Schulhäusern können solche Unfälle auch unbeteiligte Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere Kinder in Mitleidenschaft ziehen.

Es erstaunt deshalb, dass der kantonale Baudirektor, Regierungsrat Hans Hofmann, in einem Gespräch mit dem «Tages-Anzeiger» am 1. September 1998 bei der Frage nach Sofortmassnahmen nicht zumindest Massnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten erwähnt. Erstaunlich ist die Aussage im gleichen Zeitungsinterview, dass die Rosengartenstrasse nicht zur Westtangente gehöre. Seit der Planung in den 60er-Jahren wird die Achse Milchbuck–Brunau bei Politikern, Planern, Bevölkerung und Automobilisten als Westtangente bezeichnet. Ausserdem belegen zahlreiche Verkehrserhebungen, dass es sich auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse zum überwiegenden Teil um Agglomerationsverkehr handelt, das heisst, Anfang oder Ende des Ziel- beziehungsweise Quellverkehrs liegen ausserhalb der Stadt Zürich. Somit kann dieser Verkehr nicht als innerstädtisches Problem bezeichnet werden.

Ich unterbreite dem Regierungsrat deshalb folgende Fragen:

1. Was unternimmt der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei Zürich zur Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitslimiten auf der Westtangente?
2. Wäre bei wiederholten Unfällen auf der Westtangente infolge überhöhter Geschwindigkeit nicht beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement ein Begehren um Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu stellen, bzw. was wären die Voraussetzungen für ein solches Begehren?
3. Weshalb bezeichnet der Regierungsrat den Abschnitt Buchegg-/Rosengartenstrasse nicht mehr als Teil der Westtangente? Im Geschäftsbericht 1993 bei seiner Stellungnahme zur Abschreibung des Postulats Killias betreffend Tieferlegung (KR-Nr. 323/1989) war dies noch anders. Will sich der Regierungsrat damit flankierenden Massnahmen im Abschnitt Rosengarten-/Bucheggstrasse zum Zeitpunkt der Eröffnung der Westumfahrung entziehen?

Für die Beantwortung meiner Fragen danke ich dem Regierungsrat bestens.

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Als Westtangente wird heute die Achse Sihlhölzli–Hardplatz–Pfingstweidstrasse–Limmattalerkreuz verstanden. Vielfach, so auch im Geschäftsbericht des Regierungsrates für das Jahr 1993, wird demgegenüber der Abschnitt Hardplatz–Milchbuck ebenfalls zur Westtangente gezählt. Unabhängig von dieser missverständlichen Doppelbezeichnung sind im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung Zürich (Umfahrung Birmensdorf und Uetlibergtunnel) flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung auf dem ganzen betroffenen Strassennetz zu treffen. Mit gezielten Massnahmen soll die Fahrt durch die Wohnquartiere der Stadt Zürich möglichst unattraktiv gestaltet und damit der Durchgangsverkehr auf die Umfahrungsachsen geleitet werden (KR-Nr. 289/ 1996). Dieses Vorgehen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich, die gestützt auf §§19ff. der kantonalen Signalisationsverordnung vom 12. November 1980 (LS 471.2) grundsätzlich für die Signalisation und den Vollzug der strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften auf Stadtgebiet zuständig ist. Diese Zuständigkeit erstreckt sich im Übrigen auch auf die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten.

Zwischen dem 1. Januar 1993 und dem 31. August 1998 haben sich beispielsweise im Abschnitt Buchegg tunnel bis Beginn der Hardbrücke sieben Unfälle ereignet, die eindeutig auf das Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Damit kann unter Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens von einer aussergewöhnlichen Unfallhäufigkeit infolge übersetzter Geschwindigkeit nicht die Rede sein. Die Unfallursache für das Umkippen des Tanklastwagens am 29. August 1998 an der Bullingerstrasse ist im übrigen zurzeit noch ungeklärt. Eine Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist unter diesen Umständen nicht angezeigt. Vielmehr ist darauf hinzuweisen, dass Geschwindigkeitsübertretungen nicht nur durch das starke Verkehrsaufkommen an sich sowie die zahlreichen Lichtsignalanlagen, sondern auch durch die regelmässigen Kontrollen der Stadtpolizei weitgehend unterbunden werden: An der Bucheggstrasse etwa befindet sich eine permanente Geschwindigkeitsmessstelle, die monatlich rund 600000 Fahrzeuge kontrolliert. Rund 1% der gemessenen Fahrzeuge werden dabei als zu schnell registriert. Dies stellt vergleichsweise einen sehr tiefen Wert dar, liegt doch die Übertretungsquote bei den übrigen Geschwindigkeitsmessstellen der Stadt bei durchschnittlich 6%. Im Weiteren führt die für den polizeilichen Vollzug auf Stadtgebiet zuständige motorisierte Verkehrspolizei der Stadtpolizei Zürich regelmässige Kontrollen auf der Westtangente durch, wobei nicht nur die Einhaltung der Geschwindigkeit, sondern auch weiterer Vorschriften kontrolliert wird (verbotenes Befahren des Busstreifens, Telefonieren während der Fahrt usw.).

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**