

Sitzung vom 8. April 1992

1088. Anfrage

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 2. März 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Um sich vor "Rotlichtblitzen und Geschwindigkeitsbussen" schützen zu können, ist eine sogenannte Radar-Strassenkarte für den Kanton Zürich und angrenzende Gebiete im Handel, auf der sämtliche stationären Radar- und Rotlicht-Überwachungsanlagen aufgezeichnet sind (Hersteller: Infoscope AG, Wallisellen). Dies kann nur als Aufforderung verstanden werden, sich nicht an die bestehenden Geschwindigkeitslimiten zu halten; denn wer sie beachtet, ist auf eine solche Karte nicht angewiesen. Bemerkenswert ist ferner, dass für besagte Karte mit dem Vermerk "amtlich bewilligt" geworben wird und sie als "Bewilligte Ausgabe der Schweizerischen Landestopographie" zum Kauf angeboten wird.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Was hält er von dieser Strassenkarte?
2. Inwiefern trifft für sie der Ausdruck "amtlich bewilligt" zu? Haben kantonale Stellen direkt oder indirekt Hilfestellung geleistet für diese Karte?
3. Ist es üblich, dass die Schweizerische Landestopographie die Verwendung ihres Kartenmaterials bewilligt, auch wenn damit Bestrebungen der Kantone (in diesem Fall zur Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften) unterlaufen werden?
4. Welche Folgerungen zieht der Regierungsrat daraus, dass stationäre Radar- und Rotlichtanlagen offensichtlich - gerade für skrupellose Autofahrer - unwirksam geworden sind?
5. Ist der Regierungsrat imstande, eine flexible Gegenstrategie zu entwickeln, so dass derartige Karten nach kürzester Zeit ihre Aktualität verlieren?
6. Welche modernen technischen Mittel setzt die Polizei ein, um den Verkehr sicherer zu machen und dafür zu sorgen, dass Geschwindigkeitsvorschriften eingehalten werden?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Für Geschwindigkeitskontrollen stehen zwei Verfahren im Vordergrund:

- Geschwindigkeitskontrollen mittels mobiler Kontrollen mit oder ohne Anhalteposten. Allein die Kantonspolizei Zürich (ohne Stadtpolizeien Zürich und Winterthur) hat im vergangenen Jahr weit über 1000 derartige Kontrollen an den verschiedensten Orten auf Innerorts- und Ausserortsstrecken im ganzen Kanton durchgeführt. Diese überall möglichen getarnten Kontrollen haben wegen ihrer Unvorhersehbarkeit eine hohe präventive Wirkung. Daneben darf aber auch der repressive Aspekt nicht übersehen werden, sind doch regelmässig Übertretungsquoten im Bereich von 12 % zu verzeichnen.
- Geschwindigkeitskontrollen mittels fest installierter Kabinen. Derartige Installationen erfolgen dort, wo es lokal von sicherheitsmässig hoher Bedeutung ist, die Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeitsvorschriften zu gewährleisten. Die Sicherung von Schulwegen und die Sanierung von Unfallschwerpunkten stehen dabei im Vordergrund. Mit diesem Ziel der Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitsvorschriften erklärt es sich, dass Radarkabinen regelmässig deutlich sichtbar und für den auch nur einigermaßen aufmerksamen Motorfahrzeugführer frühzeitig erkennbar aufgestellt werden. Die geringen Übertretungsquoten im Bereich von Radarkabinen (unter 1 %) belegen, dass sie die genannte Zielsetzung tatsächlich erfüllen.

Die beiden Verfahren werden ergänzt durch Geschwindigkeitsmessungen mittels Nachfahrens, wofür alle beschrifteten und neutralen Patrouillenfahrzeuge der Verkehrspolizei mit geeichten Messgeräten ausgerüstet sind. Diese letztgenannte Methode kommt namentlich auf den Hochleistungsstrassen zur Anwendung und richtet sich speziell gegen extreme Schnellfahrer.

Die verschiedenen Vorgehensweisen bei Geschwindigkeitskontrollen verhindern, dass die Karte mit den Standorten der stationären Radar- und Rotlicht-Überwachungsanlagen die Bemühungen der Polizei zur Durchsetzung bestehender Geschwindigkeitsvorschriften ins Leere stossen lässt. Die Standorte von Radarkabinen sind Fahrzeugkern, die regelmässig die gleiche Strecke befahren, ohnehin bekannt; für die übrigen Verkehrsteilnehmer sind sie aus den genannten Gründen gut erkennbar. Das mit den Radarkabinen verfolgte Ziel der effektiven Durchsetzung von Geschwindigkeitslimiten an bestimmten Orten kann somit durch die Bekanntgabe dieser Orte gar nicht unterlaufen werden. Störend mag allenfalls der Eindruck sein, ausserhalb des Bereichs stationärer Anlagen könnten die Geschwindigkeitsvorschriften ohne Risiko des Ertapptwerdens missachtet werden oder die Karte verführe gar zu einem derartigen Verhalten. Aus diesem Grund haben - trotz des allgemeinen Bekanntheitsgrades der Standorte von Radar- und Rotlicht-Überwachungsanlagen - keine Amtsstellen bei der Erstellung der Karte Hilfe geleistet. Auf die Bewilligungserteilung der Landestopographie zur Verwendung ihres Kartenmaterials hat der Regierungsrat keinen Einfluss; rechtlich könnte dagegen auch nichts unternommen werden.

Die täglichen mobilen Geschwindigkeitskontrollen der Polizei lassen unerwünschte Auswirkungen der Karte kaum aufkommen. Sogar der Kartenhersteller weist auf die Möglichkeit solcher Kontrollen hin. Über die genannten Gründe hinaus erübrigt sich die Entwicklung einer speziellen "Gegenstrategie" auch deshalb, weil die Standorte vieler Radarkabinen ohnehin periodisch gewechselt werden.

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

Zürich, den 8. April 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller