

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 32/2007

Sitzung vom 11. April 2007

505. Anfrage (Raserstrecken)

Kantonsrätin Elisabeth Scheffeldt Kern, Schlieren, Kantonsrat Thomas Hardegger, Rümlang, und Kantonsrätin Barbara Angelsberger, Urdorf, haben am 25. Januar 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Am letzten Wochenende gab es an der Zürcherstrasse in Schlieren erneut einen schweren Raserunfall mit zwei Toten. Dieses Mal war es in Schlieren, in den Wochen und Monaten vorher in anderen Zürcher Gemeinden. Immer wieder benützen vor allem jugendliche Fahrer bestimmte – offenbar sich günstig anbietende – Strassenstücke quer durch Gemeinden oder um die Dörfer als Raserstrecken.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, dass bestimmte Strecken im Kanton immer wieder als Raserstrecken missbraucht werden?
2. Sind diese Strassen dem Regierungsrat bekannt? Welche sind es?
3. Welche Priorität setzt der Regierungsrat, um mit Massnahmen solche Strecken für alle Verkehrsbeteiligten sicherer zu machen?
4. Mit welchen Massnahmen setzt sich der Regierungsrat ein, solche Raserstrecken so zu entschärfen, dass das Rasen verunmöglicht oder zumindest erschwert wird?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, Raserstrecken mit (mobilen und fixen) Blechpolizisten zu versehen?
6. Wie begegnet der Kanton den Gesuchen von Gemeinden, die den Gesuch auf Rückbau einer vierspurigen Strasse bzw. Temporeduktionen verlangen?
7. In Schlieren wurde vom Kanton ein Gesuch auf Ausbau einer Busspur und Rückbau der vierspurigen Strasse gutgeheissen. Die Umsetzung der Massnahme wurde vom Kanton versprochen, aber leider verschoben. Was braucht es, damit der Kanton Versprochenes endlich erfüllt?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Elisabeth Scheffeldt Kern, Schlieren, Thomas Hardegger, Rümlang und Barbara Angelsberger, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Kantonspolizei Zürich (Verkehrspolizei) definiert «Raser» in Absprache mit der Oberstaatsanwaltschaft als Lenker, die mit massiv übersetzter Geschwindigkeit unterwegs sind und dabei die Gefährdung von Menschenleben in Kauf nehmen. Es handelt sich nicht um einen juristischen (mithin nicht um ein strafrechtlich direkt verwertbaren), sondern um einen kriminologischen Begriff. Dieser findet in der Statistik keinen spezifischen Niederschlag. Die Kantonspolizei Zürich führt keine Statistik über Strecken im Kanton, die als so genannte Raserstrecken missbraucht werden. Grundsätzlich kann jede Strasse mit überhöhter Geschwindigkeit befahren werden, nur bewegt sich die überhöhte Geschwindigkeit in einem kurvigen Strassenstück in einem anderen Bereich als auf einer geraden Strecke. Raser und Raserereignisse treten vielfach, aber nicht nur, in Agglomerationen oder agglomerationsnah auf.

Zurzeit gelten als Schwerpunkte – aus verschiedenen Gründen – die Zürcherstrasse in Schlieren, die Badener- und Überlandstrasse in Dietikon, die Luzernerstrasse in Birmensdorf, die Schaffhauserstrasse zwischen dem Zollamt Rafz und Eglisau, die Umfahrungsstrasse Neftenbach und die Kiesstrasse zwischen Glattfelden und Neerach. Immer wieder verleiten zudem die Autobahnen (A 1, A 3, A 51 und A 53) sowie die Forchautostrasse A 52 zwischen den Anschlüssen Egg und dem Kreisel Betzholz in Hinwil zu sehr schnellem Fahren. Schliesslich gibt die Verkehrsunfallstatistik Aufschluss über Strassenabschnitte, auf denen eine Häufung von Verkehrsunfällen mit den Hauptunfallursachen «Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die Linienführung der Strasse» und «Überschreiten der allgemeinen, fahrzeugbedingten oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit» bekannt sind. Die Unfallraten mit diesen Unfallursachen sind besonders hoch auf kurvenreichen Bergstrecken (Bucheneegg, Hirzel sowie die Eschenmosenstrasse zwischen Bülach und Embrach).

Zu Fragen 3 und 4:

Die Verkehrssicherheit auf dem Strassennetz des Kantons Zürich hat für den Regierungsrat einen hohen Stellenwert, weshalb gegen Raser und die Auswirkungen des zu schnellen Fahrens mit präventiven und

repressiven Mitteln entschieden vorgegangen werden muss. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei (VTA) beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Verkehrsunfallstatistik und der damit verbundenen Unfallauswertung. Die VTA ermittelt Örtlichkeiten mit einem erhöhten Unfallgeschehen, analysiert die Unfallursachen und ordnet wo nötig signaltechnische Verbesserungen an. Zusammen mit den zuständigen Baubehörden nimmt sie die Sanierung der Unfallschwerpunkte vor. Beispiel für die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind die Mittelrennungen auf den Autostrassen A4 Winterthur–Schaffhausen und A52 Forch–Hinwil.

Grundsätzlich sind Strassen baulich auf die jeweils signalisierten Geschwindigkeiten ausgerichtet und entsprechend den Normen der Schweizerischen Normenvereinigung (SNV) erstellt. Geschwindigkeitsexzesse von Fahrzeuglenkern können durch bauliche Massnahmen letztlich weder erschwert noch verhindert werden, ohne dass für andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Schwerverkehr, schwer wiegende Nachteile entstehen. Die Verkehrspolizei ist deshalb auf den genannten «raserkritischen» Strecken auch mit gezielten Einsätzen präsent.

Im Kampf gegen die Raserei setzt die Verkehrspolizei wie erwähnt sowohl präventive (Raserkampagnen) wie auch repressive Mittel (Geschwindigkeitskontrollen) ein. Aus der Überlegung heraus, dass sich Geschwindigkeitsexzesse nicht örtlich begrenzen lassen, werden auf dem ganzen Kantonsgebiet neben den stationären Geschwindigkeitsmessanlagen täglich mobile Geschwindigkeitsmessgeräte mit und ohne Anhalteposten eingesetzt. Zudem verfügt die Verkehrspolizei über besondere Mittel, um auf dem ganzen Kantonsgebiet zeitlich-räumliche Schwerpunkte zu setzen und auch damit eine präventive Wirkung zu erzielen. Hier sind im Rahmen ihrer Zuständigkeit selbstverständlich auch die Gemeinde- und Stadtpolizeien im Kanton gefordert.

Präventionskampagnen sensibilisieren für die Problematik. Die eigentlichen Raser jedoch, das heisst Lenker, welche die vorgeschriebene oder angemessene Geschwindigkeit massiv überschreiten und damit in völliger Gleichgültigkeit die Gefährdung von Menschenleben in Kauf nehmen, lassen sich durch an sie gerichtete Hinweise auf das von ihnen verursachte Risiko nur beschränkt vom Rasen abhalten. Präventionskampagnen richten sich daher nicht in erster Linie direkt an die Raser, sondern an deren Bezugspersonen, Freunde und Kollegen; sie sollen diese dazu motivieren, das verantwortungslose Verhalten von Rasern zu missbilligen und ihre Einbildung, ein mutiger Held zu sein, nachhaltig zu zerstören. Die am 24. Mai 2004 eröffnete Aktion «Raser verlieren

Freunde» der Zürcher und der Zentralschweizer Polizeikorps hat in diesem Sinn erfolgreich zur Thematisierung des Problems in der gesamten Bevölkerung beigetragen.

Zu Frage 5:

Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen (so genannte Blechpolizisten) haben nur eine örtlich beschränkte Wirkung und sind daher, einzeln eingesetzt, zur Entschärfung eines längeren Strassenstücks ungeeignet. Sie werden in erster Linie bei Unfallschwerpunkten oder im Bereich einer örtlich eng begrenzten Gefahrenstelle verwendet. Nachteilig bei dieser Art der Geschwindigkeitsmessung in Wohngebieten ist zudem die erhöhte Lärmimmission, verursacht durch das Abbremsen der Fahrzeuge vor der Messstelle und das anschliessende erneute Beschleunigen.

Erfolg versprechender für die Bekämpfung der Raserei ist der Einsatz mobiler Geschwindigkeitsmessgeräte, weil damit eine erhebliche Verunsicherung der Fahrzeuglenkenden erreicht wird. Die Kantonspolizei Zürich setzt ihre mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte daher täglich – auch nachts – auf dem gesamten Kantonsgebiet ein, so auch in Schlieren und Dietikon. Sie beschränkt sich dabei nicht auf erkannte Raserstrecken, sondern berücksichtigt für ihr Einsatzkonzept auch Kriterien wie etwa die Schulwegsicherung.

Zu Frage 6:

Ein Rückbau von mehrstreifigen Fahrbahnen kann aus folgenden Gründen erfolgen: Strassenraumgestaltung, Verkehrsberuhigung, Unfallverminderung, Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Einrichten von Busspuren sowie Querungshilfen für Fussgänger, Fahrbahnsanierung und Werkleitungsbauten. Die Umbauprojekte werden nach Strassen-gesetz und im Einvernehmen mit den Gemeindebehörden erarbeitet und umgesetzt. Einzelne «Raserunfälle» haben keinen entscheidenden Einfluss auf solche Verfahren.

Zu Frage 7:

Der geplante Rückbau der Zürichstrasse in Schlieren steht nicht in direktem Zusammenhang mit dem schweren Raserunfall vom Januar 2007. Der Spurumbau, d.h. das Einrichten von Busspuren, auf der Badener- und der Landstrasse in Schlieren ist Teil der Massnahmen zur Verlagerung des unerwünschten Durchgangsverkehrs auf die Bernstrasse. Dies hat in Koordination mit dem umfassenden Werkleitungsbau und der Fahrbahnsanierung zu erfolgen. Diese Koordination bestimmt den Zeitpunkt der Umsetzung, die für 2008 vorgesehen ist.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi