

Sitzung vom 29. April 1992

**1318. Anfrage**

Kantonsrätin Gabriele Petri, Zürich, hat am 10. Februar 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Dem Bericht des EWI zum Tempoversuch 70/100 sind relativ wenig Angaben zur Unfallentwicklung und zur Verkehrssicherheit zu entnehmen. Speziell aufgeführt ist nur der Kanton Baselland, der für die Monate Juli/August auf der N2 folgende Unfallstatistik aufweist:

1988	1989	1990	1991
50 Unfälle	54 Unfälle	57 Unfälle	38 Unfälle

Auch auf der Autobahn im Tessin wurde 1991 eine Abnahme der Unfälle verzeichnet. Ein weiterer Versuch stammt aus Schweden, wo bei einer Temporeduktion von 110 km/h auf 90 km/h im Juni 1991 ebenfalls eine Abnahme der Unfälle registriert wurde. So auch in Stuttgart, wo bei einem halbjährigen Versuch (Stickoxyd) auf vier Autobahnen nur 60 km/h statt 100 km/h gefahren werden konnten und so ein markanter Rückgang, nämlich um zwei Drittel der Unfälle, beobachtet werden konnte.

Fragen an den Regierungsrat:

1. Das Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH Zürich veröffentlicht in Kürze einen Bericht zum Unfallgeschehen bezüglich Tempolimit 70/100 im Kanton Zürich. Sind in diesem Bericht signifikante und auch statistisch sauber belegbare Werte zur Unfallentwicklung in den Monaten Juli und August 1991 ablesbar? Konnte auch eine spürbare Beruhigung des Verkehrsflusses festgestellt werden?
2. Wenn ja, wie beurteilt der Regierungsrat diese Unfallentwicklung?

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 Gabriele Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat mit der Genehmigung des Massnahmenplans Lufthygiene am 25. April 1990 dem Bund im Sinne von Art. 34 der Luftreinhalteverordnung den Antrag unterbreitet, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf ausgewählten Nationalstrassenabschnitten in übermässig belasteten Gebieten in differenzierter Weise zu senken (Massnahme N 1). Ohne dazu Stellung zu nehmen, hat der Bundesrat die Kantone im Juni 1991 eingeladen, Autobahnabschnitte zu bezeichnen, auf denen während einer zweimonatigen Versuchsdauer Tempo 70/100 angeordnet und signalisiert werden sollte. Konsequenterweise beteiligte sich der Kanton Zürich am Versuch mit den Strecken, für die er selbst Temporeduktionen verlangt hatte. Ende des vergangenen Jahres ist der zusammenfassende Schlussbericht der Begleituntersuchung zum Tempoversuch 70/100 erschienen. Im März dieses Jahres wurde die vom Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (IVT) der ETH Zürich durchgeführte Studie zum Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten auf Autobahnen bei Tempo 70/100 und 80/120 der Öffentlichkeit vorgestellt.

In der Studie des IVT wird einleitend auf drei Aspekte des Versuchs hingewiesen, die bei der Interpretation der Resultate, aber auch mit Blick auf die allfällige Anordnung dauernder Massnahmen besonders berücksichtigt werden müssen:

- Die Dichte der Geschwindigkeitskontrollen als auch die sichtbare Präsenz von Polizeipatrouillen waren wesentlich höher als üblich (mehr als dreifach höhere Kontrollintensität). Dies wirkte sich zwar beruhigend auf den Verkehrsablauf aus, dürfte aber bei Ausdehnung auf das ganze Hochleistungsstrassennetz über längere Zeit ohne massive Erhöhung des Personalbestandes für die Kontrolltätigkeit kaum möglich sein.

- Im Gegensatz zu den generellen Tempolimiten 120 km/h wurden die Strecken mit Regime 100/70 km/h speziell signalisiert. Die Auffälligkeit der Signalisation dürfte sich überproportional auf die Reduktion der Geschwindigkeiten ausgewirkt haben.
- Aus früheren Untersuchungen ist bekannt, dass bei der Einführung einer neuen Massnahme mit einem sogenannten Initialeffekt gerechnet werden muss, der jedoch mit der Zeit abflacht. Vor diesem Hintergrund ergaben sich die folgenden Untersuchungsergebnisse:
  - Bei den Geschwindigkeiten der Personenwagen und Lastwagen wurde eine Reduktion festgestellt, die etwas mehr als der Hälfte der Limitenreduktion entspricht. Sowohl bei den Personenwagen als auch bei den Lastwagen ist der Einhaltungsgrad der befristeten Tempolimiten gegenüber den früheren generellen Limiten gesunken. Besonders hoch lag dabei die Übertretungsquote bei den Lastwagen. Nach Ansicht der Gutachter könnte sich die trotz massiver polizeilicher Überwachung schlechtere Einhaltung der Tempolimiten als Dauerzustand negativ auf die Einhaltung anderer Verkehrsvorschriften und somit auf die Verkehrssicherheit auswirken.
  - Im Abstandsverhalten ist durch die Massnahme Tempo 70/100 keine erhebliche Veränderung eingetreten. Allerdings wurde vermehrt mit kleinen Abständen gefahren, was sich (als Ursache von Auffahrkollisionen) negativ auf das Unfallgeschehen auswirken könnte.
  - Entgegen den Befürchtungen hat sich in der Belegung der Fahrstreifen keine Veränderung ergeben; auch die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Fahrstreifen blieben gleich.

Angesichts der kurzen Versuchsdauer, die keine Unfallanalyse zulies, und der besonderen jahreszeitlichen Situation mit einem generell tieferen Verkehrsaufkommen und einem hohen Anteil von Touristenverkehr zieht die Studie des IVT aufgrund der Teilresultate keine direkten Schlüsse über die Veränderung der Verkehrssicherheit. Signifikante und auch statistisch sauber belegbare Werte zur Unfallentwicklung in den Monaten Juli und August 1991 liefert die Studie nicht. Zum Ausdruck gebracht wird einzig, dass sich die Senkung des gesamten Geschwindigkeitspegels zwar eher positiv auf die Unfallschwere auswirken dürfte, mögliche Auswirkungen des verschlechterten Einhaltungsgrades der Tempolimiten auf die Verkehrssicherheit aber nicht abgeschätzt werden könnten und vor allfälligen weiteren Veränderungen der Tempolimiten untersucht werden sollten.

Damit deckt sich die Studie weitgehend mit den Erfahrungen der Kantonspolizei Zürich. Kein Anlass besteht, die im Massnahmenplan Lufthygiene vorgesehenen tieferen Tempolimiten, deren Anordnung nach der letzten SVG-Revision einer Genehmigung durch das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bedarf, auf weitere Streckenabschnitte auszudehnen.

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

Zürich, den 29. April 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**