

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 170. Ratssitzung vom 25. Oktober 2017

3398. 2017/127

**Postulat von Stefan Urech (SVP) und Stephan Iten (SVP) vom 10.05.2017:
Vermehrte Fahrradkontrollen mit den Schwerpunkten fehlende Lichter und Miss-
achtung von Rotlichtern an Kreuzungen**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Stefan Urech (SVP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2900/2017): *Wir fordern den Stadtrat auf, zu prüfen, wie man bei einer gleichbleibenden Anzahl Verkehrskontrollen vermehrt Velokontrollen durchführen kann. Wir haben zwei Schwerpunkte im Postulat: Die fehlenden Velolichter und das Nichtbeachten von Rotlichtern bei heiklen Kreuzungen. In den letzten Jahren sind die Velounfälle stark angestiegen. Sie geschehen durch Unachtsamkeit des Velofahrers, mangelnde Beherrschung des Velos oder wegen Regelwidrigkeit des Velofahrers. Das erstaunt angesichts der Laissez-faire-Politik der Stadt Zürich bei Velofahrern nicht, die ganz im Gegensatz zu den rigorosen Verkehrskontrollen bei den Autofahrern steht. Velofahrer, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, sind in Zürich je länger je mehr zu einer Alltagserscheinung geworden. Autofahrer werden bei Nichtbeachten des Rotsignals streng gebüsst, Velofahrer werden hingegen kaum kontrolliert. Als Velofahrer in Zürich gelten eigentlich keine Regeln und es gibt keine Konsequenzen. Diese Toleranz dient keineswegs den Velofahrern, das zeigt die Unfallstatistik der selbstverursachten Velounfälle, welche etwa die Hälfte der Unfälle ausmachen.*

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: *Ich lese aus ihrem Postulat, dass sie mehr Velokontrollen und rechnerisch deswegen weniger Autokontrollen fordern. Es ist nicht so, dass wir keine Kontrollen bei Velofahrern machen, es gibt für viele Menschen zu viele Velokontrollen und für andere zu viele Autokontrollen. Man muss irgendwo einen Mittelweg finden, damit sich niemand benachteiligt und niemand bevorzugt fühlt. Die Zahlen sind klar, es werden ungefähr gleich viele Velofahrende wie Autofahrende kontrolliert. Die Kontrollen sind im Verhältnis 1 zu 3 von Modal Split, 8 Prozent sind Velofahrende, etwa 25 Prozent sind Autos. Velofahrende werden demnach gleich oft kontrolliert – alleine letztes Jahr wurden 1983 Fahrradfahrer wegen Nichtbeachtens des Rotlichts gebüsst. Bei den Autofahrern waren es etwa gleich viele wegen Telefonieren am Steuer. Wichtig ist im Endeffekt, dass die Sicherheit gewährleistet wird und dazu gehören Kontrollen von Auto- und von Velofahrenden. Bei den Unfallverursachern waren es letztes Jahr 3800 Autos als Hauptverursacher und 500 Velos. Bei den Verletzten sind ein Drittel die Velofahrer, da diese auch am meisten gefährdet sind. Wir müssen bei den Gefahren eingreifen und*

2 / 5

für einen sicheren Verkehr sorgen. Es sind alle im Verkehr beteiligt und alle müssen rücksichtsvoll fahren.

Weitere Wortmeldungen:

Eduard Guggenheim (AL): *Aus eigener Sicht als täglicher Velofahrer muss man sagen, es gibt einen berechtigten Teil der Forderung, und zwar das Fehlen des Velolichts. Das Fehlen eines Lichts kann lebensgefährlich werden und ich unterstütze, dass man die Lichter am Velo stark kontrolliert. Das Thema Rotlicht muss man aber differenziert betrachten, es gibt da auch die Meinung, dass wir Velofahrer nicht bei Rot anhalten müssen. Auch bei Tempo 30 Zonen weiss man nicht, wann strafen und wann nicht. Es gilt nämlich nicht für Velofahrer, da sie keine Kilometerzähler haben. Statt Kontrollen würde es Sinn machen, Velofahrkurse der Stadt anzubieten. Wenn möglich, unentgeltlich für Wiedereinsteiger oder Menschen, die unsicher auf dem Fahrrad sind. Das wäre sicher besser als uferlose Kontrollen. Die AL lehnt das Postulat ab, anerkennt aber, dass es sicher gewisse Punkte drin hat, die man diskutieren kann.*

Andreas Egli (FDP): *Die FDP lehnt das Postulat ab, weil wir finden, dass es zu sehr in das operative Geschäft eingreift und wir nicht finden, dass man von der Politik aus solche Verschiebungsbefehle erteilen muss. Es ist tatsächlich so, dass sich übermässig viele Velofahrer nicht an Rotlichter halten und auf Fussgängerstreifen fahren und dies ein Problem ist. Stadtrat Richard Wolff (AL) müsste, wenn er die Steigerungsrate der Unfälle anschaut, seinen Mitarbeitern im Sicherheitsdepartement sagen, dass gewisse Kontrollen vermehrt gemacht werden sollten. Automatisierte Kontrollen gibt es bei Velos nicht, da sie keine Plaketten haben. Als Autofahrer wird man hingegen auch ohne die Anwesenheit der Polizei durch Blitzkästen sehr häufig kontrolliert, die Kontrollen der sogenannten Blechpolizisten sind nämlich im Modal Split nicht eingerechnet. Bei der Velokontrolle muss man deshalb mehr Manpower einsetzen. Versicherungstechnisch ist es immer so, dass im Zweifel der Autofahrer Mitverursacher sein kann, weil nur er eine Haftpflichtversicherung hat und jemand den Schaden zahlen muss. Wir sind mit der Stossrichtung des Postulats grundsätzlich einverstanden und auch der Meinung, dass es sich gerade im sicherheitsrelevanten Bereich bei den Velofahrern vielleicht rechtfertigen liesse, die eine oder andere Kontrolle mehr zu machen. Wir wollen aber an dieser Stelle als Parlament der Polizei keine operativen Anweisungen geben und erwarten, dass dies entsprechend selbstständig umgesetzt wird.*

Markus Hungerbühler (CVP): *Auch ich habe den Eindruck, dass man bei der Ahndung von Strafdelikten von Velofahrenden eher grosszügig ist. Wir glauben, dass Velofahrer in dieser Stadt eher geschont werden, sind aber der Meinung, dass gleiches Recht für alle gelten muss. Wer eine Verkehrsregel missachtet, muss bestraft werden. Uns ist aber selbstverständlich bewusst, dass nicht an jeder Kreuzung ein Polizist stehen kann. Insgesamt gesehen glauben wir, dass der Vorstoss der SVP gut gemeint ist, aber nicht der Stadtrat prüfen muss, wie man das verbessern kann. Der Vorstoss ist zu operativ und deshalb können wir ihn nicht unterstützen.*

Pascal Lamprecht (SP): Aus Sicht der SP ist der Vorstoss extrem einseitig und die Begründung sehr polemisch. Es wirkt, als ob man einfach Velofahrer bestrafen möchte, ohne jede Verhältnismässigkeit. Aber über eine sinkende Quote von Velounfällen kann man sicher diskutieren. Dafür müsste man aber die Unfallstatistik differenzierter anschauen. Verbesserungen in der Infrastruktur sind hilfreich für die Sicherheit der Velofahrer und Velofahrerinnen. Auch Sensibilisierungskampagnen können zielführender sein. So gibt es viele Unfälle mit E-Bikes, weil die Menschen ihr technisches Können überschätzen und auch bei den Velohelmen wäre eine Sensibilisierungskampagne hilfreich. Bei der Schwere der Unfälle zeigt sich, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmer das grösste Risiko tragen. Natürlich soll man Kontrollen machen, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass es euch wirklich um die Sicherheit der Velofahrer und Velofahrerinnen geht. Wenn es euch wirklich um die Sicherheit ginge, dann würdet ihr zukünftig Verbesserungsvorschläge der Infrastruktur und Sensibilisierungskampagnen unterstützen.

Urs Fehr (SVP): Ich finde vor dem Gesetz sollten alle gleich sein, und ich unterstelle Stadtrat Richard Wolff (AL), dass das bei ihm nicht so ist. Für Fussgänger ist es eine Zumutung, mit den Velofahrern das Trottoir zu teilen und die fehlenden Kontrollen sind generell eine Unverschämtheit. Die Grundhaltung der Stadt ist, dass es zu aufwendig ist, den Velofahrenden, die über Rot fahren, hinterherzurennen. Die Busse von 60 Franken ist lächerlich im Vergleich zu den Autofahrern, die bei den ersten paar Sekunden 250 Franken bezahlen müssen. Die Verhältnismässigkeit stimmt hinten und vorne nicht. Die Blitzkästen sind eine reine Optimierung der Staatskasse, zuerst geht es darum, Geld zu generieren und das Budget einzuhalten, die Verkehrssicherheit steht an zweiter oder dritter Stelle. Behandelt bitte gleiches mit gleichem. Wir finden, es läuft nicht richtig und man muss der Polizei sagen, wie sie es dementsprechend machen sollen.

Christoph Marty (SVP): Der steigende und grosse Anteil der verletzten Velofahrern bei Verkehrsunfällen müsste für einen verantwortungsbewussten Polizeivorstand schon alleine Grund genug sein, hier Gegensteuer zu geben. Systematische Verkehrsverletzungen lassen sich ausschliesslich bei Velofahrern beobachten. Ich habe aber auch ein gewisses Verständnis für die Verkehrsverletzungen. Der Kontrolldruck ist nämlich marginal und wenn man doch erwischt wird, so ist das mit einer bescheidenen Busse erledigt. Beim Auto kostet es im günstigsten Falle 250 Franken bis hin zum Ausweisentzug und dies während die Kontrolle bei Autofahrern schon bald flächendeckend automatisiert ist. Wenn Verkehrsteilnehmer nicht gleich behandelt werden, ist das kein Gefallen für die Velofahrer. Denn wenn Autos in einen Unfall verwickelt werden, ist das häufig mit einem Sachschaden verbunden, während es bei Velofahrern schnell zum Personenschaden kommt. Die Zahlen sind eindeutig und ich staune, dass nicht noch mehr geschieht. Die Polizei hat anscheinend nicht mehr genug Zeit und Energie, sich um die Velofahrer zu kümmern.

Marianne Aubert (SP): Ich glaube nicht, dass Velofahrer in dieser Stadt geschont werden. Diesen Sommer wurde schwerstens beklagt, dass zum Beispiel im Seefeld oder an der Langstrasse fast jeden Morgen eine Kontrolle stattfand. Bei jeder

Verkehrskontrolle werden auch die Velofahrer kontrolliert, auch wenn sie mit dem Velo schneller und flinker sind und keine Nummer haben.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Es braucht einen operativen Vorstoss, sonst passiert nichts. Der Vorschlag mit den Velokursen ist gut gemeint, aber denen, die wissentlich über rot fahren, nützt das überhaupt nichts, sie werden das auch in Zukunft tun. Velofahrer sind nicht immer die Schwächeren. Wenn sie bei rot über die Ampel fahren, können sie die Autofahrer aus dem Konzept bringen, was wieder eine indirekte Gefährdung nach sich zieht. Auch wenn sie ohne Licht fahren, können gefährliche Situationen entstehen. Und auch auf dem Trottoir können Velofahrer eine Gefahr sein, weil sie nicht auf die Fussgänger achten – das passiert am Laufmeter. Die ganze Debatte ist ein richtiger Wildwuchs, auf linker Seite nimmt man entgegen jeden Rechtes die Velofahrer in Schutz und geht auf die Autofahrer los, weil diese sowieso die Bösen sind. Mit dieser Art selektiver Entrüstung kommt man gar nirgends hin.

Matthias Probst (Grüne): Die grosse Mehrheit versucht sich in dieser Stadt von A nach B zu bewegen, ohne die anderen Menschen zu gefährden. Es gibt immer Ausnahmen, aber man könnte diesem Problem doch auf den Grund gehen. Jede grössere Stadt hat das Problem, dass sich Velofahrer nicht an die Regeln halten. Es gibt aber Städte wie Kopenhagen, die eine Infrastruktur bieten, die Kontrollen unnötig macht. Das eigentliche Problem ist, dass einige wenige mit grossen Autos und unglaublichem Tempo durch unsere Stadt fahren wollen. Von dort kommt die Gefährdung und von dort kommt auch das Verkehrssystem. Man verlangt, dass sich Velofahrende an dieses System halten, obwohl dieses gar keinen Sinn für sie macht. Offensichtlich haben wir zu viele Lichtsignalanlagen, man könnte sie um die Hälfte reduzieren. Die Bedingung ist aber, dass wir dann am Tempo schrauben müssten, wir müssten alle entschleunigen. Ich bin der Meinung, dass ganz viele Lichtsignalanlagen, die für Autos gemacht wurden, für Velofahrer schlicht keinen Sinn machen. Versuchen wir mal nicht nur Problembekämpfung, sondern auch Ursachenbekämpfung zu machen und fangen wir an, die Lichtsignalanlagen zu reduzieren und unsere Stadt zu entschleunigen. Fangen wir an, wieder ein menschenwürdiges Verkehrssystem in der Stadt aufzubauen. Ich stimme mit Ihnen überein, dass ohne Licht oder auf dem Trottoir fahren blöd ist. Wir sollten uns überlegen, ob es gleiche Regeln für Velos und Autos braucht. Dass die Bussen nicht gleich hoch sind, versteht sich von selbst, da die einen die anderen mehr gefährden als umgekehrt.

Dr. Mathias Egloff (SP): Die Unfallstatistik muss unter Einbezug der ganzen nicht rapportierten Unfälle, die nicht in der Statistik erscheinen, gelesen werden. Auch gibt es viele Unfälle, bei denen es unmöglich ist, sie zur Anzeige zu bringen. Fehlender Abstand zum Velo oder Autofahrer, die es nicht nötig finden zu blinken, sind für Velofahrer sehr gefährlich. Wenn Autos gebüsst werden würden, weil sie zu wenig Abstand halten, würde ich dem Vorstoss zustimmen, aber das wird nicht geschehen. Die grösste Heuchelei finde ich, dass in diesem Vorstoss so getan wird, als ob man die Velofahrer schützen möchte. Ihr sagt doch immer die Bussen bringen nichts, wieso soll man dann Velofahrer büssen? Das ist eine Heuchelei.

5 / 5

Stefan Urech (SVP): *Fakt ist, Raudi-Velofahrer sind ein Problem, das die Stadt beschäftigt. 1984 gebüsste Velofahrer – so viele fahren an einem Abend am Helvetiaplatz über ein Rotlicht, ohne Licht, mit Kopfhörern oder sind am Handy. Das ist also eine sehr kleine Anzahl gebüsster Velofahrer. Ich bin erstaunt, dass die FDP das Postulat nicht unterstützt. Auf Facebook sieht man nämlich, dass rücksichtslose Velofahrer ein grosses Thema für ihre Wähler sind. Und jetzt heisst es, es sei ein zu grosser Eingriff in das operative Geschäft, obwohl wir hier schon über Glasflaschen abgestimmt haben. Das ist doch lächerlich. Nehmen sie dieses Problem, das viele Menschen beschäftigt, ernst und wenn das ein zu grosser operativer Eingriff ist, müssen wir halt eine andere Lösung finden.*

Das Postulat wird mit 21 gegen 93 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat