

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 14. April 1999

**652. Schriftliche Anfrage von Nicole Bisig betreffend Trixi-Spiegel, Installation.** Am 31. Januar 1999 reichte Gemeinderätin Nicole Bisig (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 99/15 ein:

In Winterthur hat die Stadtpolizei im Frühling letzten Jahres versuchsweise an verschiedenen Lichtsignalkreuzungen sogenannte «Trixi-Spiegel» installiert. Diese Spiegel werden auf der Höhe der Ampeln montiert und ermöglichen den Chauffeuren und Chauffeusen von Bussen und Lastwagen einen Blick in den toten Winkel. Bevor diese nach rechts abbiegen, können sie mit einem Blick in diesen Hilfsspiegel feststellen, ob sich neben ihrem Fahrzeug ZweiradfahrerInnen befinden. Aufgrund der guten Erfahrungen während der Versuchsphase will die Stadtpolizei die Trixi-Spiegel in Winterthur nun flächendeckend installieren.

Auch in anderen Orten der Schweiz ist der Winterthurer Versuch auf grosses Interesse gestossen. So haben Basel und Thun an ausgewählten Kreuzungen bereits solche Spiegel installiert.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Stadtrat den Winterthurer Versuch mitverfolgt? Wenn ja, wie wertet er die Ergebnisse?
2. Plant der Stadtrat, solche Trixi-Spiegel zu installieren? Wenn ja, wann und wo?
3. Wieviele Unfälle haben sich aus Rechtsabbiege-Konstellationen, wie oben beschrieben, in den letzten fünf Jahren ereignet? Wieviele davon mit schweren Folgen?
4. An welchen Lichtsignalkreuzungen in der Stadt Zürich ist die Installation dieser Spiegel aus Sicht des Stadtrates am vordringlichsten?
5. Wieviel würde die Installation eines Trixi-Spiegels kosten (Zahlen für Grundausrüstung, für die beheizte Version und für die Installation)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat und die Stadtpolizei haben vom Winterthurer Versuch «Trixi-Spiegel» umfassend Kenntnis genommen. Da nach so kurzer Zeit (knapp ein Jahr seit Versuchsbeginn im März 1998 in Winterthur) noch keine konkreten Ergebnisse vorliegen, kann das Experiment auch noch nicht abschliessend bewertet werden. Für eine aussagekräftige und statistisch belegbare Auswertung ist eine mehrjährige Versuchsphase erforderlich.

**Zu Frage 2:** Das Verkehrssicherheits-Problem, welches in Winterthur Anlass zur Installation solcher Spiegel gegeben hat, stellt sich in der Stadt Zürich nicht in gleichem Mass. Der Grund liegt unter anderem darin, dass in Zürich bei der räumlichen Gestaltung von Lichtsignalanlagen vermehrt auf Lösungen geachtet wird, die den Radfahrenden das Anhalten in ausreichender Distanz vor der für Personen- und Lastwagen massgeblichen Haltelinie erlauben; Radfahrende bleiben somit auch für Fahrzeuge, die zum Rechtsabbiegen ansetzen, während der ganzen Dauer dieses Verkehrsvorgangs optisch direkt sichtbar. Die Montage von «Trixi-Spiegeln» drängt sich folglich in der Stadt Zürich nicht auf. Im übrigen ist anzumerken, dass Radfahrende von jener Gefahr, vor der ein «Trixi-Spiegel» schützen soll, nicht nur bei Lichtsignalanlagen, sondern grundsätzlich bei jeder

Kreuzung bedroht sind, womit sich zwingend die heikle Frage des Auswahlkriteriums stellen würde. Der «Trixi-Spiegel»-Versuch in Winterthur wurde unter dem Eindruck eines einzigen, sehr bedauerlichen tödlichen Verkehrsunfalls (ein Lastwagenlenker hatte beim Abbiegen nach rechts ein radfahrendes Kind übersehen und war mit diesem kollidiert, wodurch das Kind getötet wurde) und auf entsprechenden politischen Druck gestartet. Angesichts der von Stadt zu Stadt verschiedenen verkehrsplanerischen Konzepte wäre es zweckmässiger, nicht Kreuzungen, sondern die kritischen Fahrzeuge selbst, das heisst in erster Linie Lastwagen, mit geeigneten Aussenspiegeln zur Erfassung des sogenannten «toten Winkels» auszurüsten; letzteren Standpunkt teilt im übrigen auch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

**Zu Frage 3:** In der Zeit vom 1.1.1993 bis 31.12.1998 wurden in der Stadt Zürich zwei Verkehrsunfälle mit der Konstellation «Kollision zwischen rechtsabbiegender Lastwagen und Radfahrer» registriert; in beiden Fällen wurde ein erwachsener Radfahrer verletzt. Das tiefe Niveau dieser Unfallzahl ist mit Sicherheit auch auf die gezielte Tätigkeit der Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Zürich zurückzuführen; den Kindern und jugendlichen Verkehrsteilnehmenden wird bewusst gemacht, dass im Bereich von Strassenverzweigungen generell nicht an einem bei der Einmündung bzw. beim Lichtsignal wartenden Lastwagen vorbeigefahren werden sollte.

**Zu Frage 4:** Gestützt auf die Ausführungen zu Frage 2 erübrigt sich eine Beantwortung dieser Frage. Gälte es aber, eine besonders gefährliche Situation – im oben beschriebenen Sinn – zu entschärfen, würde das Trixi-Spiegel-System selbstverständlich in die Überlegungen über die Massnahmen mit einbezogen.

**Zu Frage 5:** Schon im ersten Versuchsjahr in Winterthur zeigte sich, dass nur die beheizbare Spiegel-Variante einsatztauglich ist. Bei Anschaffungskosten von etwa Fr. 300.– für den «Trixi»-Spiegel (Standardausführung), Montagekosten von insgesamt etwa Fr. 200.– (inklusive Halterung) und zusätzlichen Kosten von etwa Fr. 300.– für die Beheizung kommt die Installation pro Spiegel auf total etwa Fr. 800.– zu stehen.

Vor dem Stadtrate  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**