

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

15.12.2004

2352. Interpellation von Monjek Rosenheim betreffend Veloverkehr, Kontrolle durch die Stadtpolizei

Am 18. August 2004 reichte Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2004/423 ein:

Viele Leute ärgern sich zunehmend über die Velofahrer auf Zürichs Strassen, die überall, ob erlaubt oder nicht, herumpreschen, mit Vorliebe auf Trottoirs. Einbahnstrassen werden in verbotener Fahrtrichtung befahren, ob für Velofahrer so signalisiert oder nicht. Man hat den Eindruck, die Polizei lässt sie gewähren.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kontrolliert die Polizei den Veloverkehr? Im Jahre 2003 führte die Stadtpolizei wie viele Kontrollen mit durchschnittlich wie vielen Mitarbeitern durch?
2. Welches sind die Schwierigkeiten/Probleme bei diesen Kontrollen und mit welchen Taktiken reagiert die Stadtpolizei?
3. Speziell in der Innenstadt kann man ständig beobachten wie Velofahrer verbotener Weise zwischen den Tramschienen an den Wartenden der Tramhaltestellen vorbeiflitzen, zwischen ein- und aussteigenden Trampassagieren rücksichtslos hindurchfahren (Bsp. Haltestelle Börsenstrasse, vor ZKB-Hauptsitz) oder die Fussgängerbereiche/Trottoirs als Sprintstrecke benutzen. Was hat der Stadtrat in diesem Problemkreis bisher konkret unternommen und was ist in Planung?
4. In einem Interview im „Tages Anzeiger“ vom 5. August beklagt eine Mitarbeiterin der Verkehrsinformation der Stadtpolizei: „Man kann nicht einfach wie bei Autos oder Töffs die Nummer des Fahrzeugs notieren.“ Die wendigen Velos könnten „sich leicht der Kontrolle entziehen“.
 - a) Auf welcher gesetzgeberischen Stufe müssten gesetzliche Grundlagen geschaffen werden, damit Velonummern vorgeschrieben werden könnten?
 - b) Hat der Stadtrat bisher etwas unternommen, um Nummern für Velofahrer einzuführen? Wenn nein, warum nicht?
5. Aufgrund zunehmender Verwilderung der Verkehrssitten auf Seiten der Velofahrer, was gedenkt der Stadtrat inskünftig zu unternehmen um die Verkehrssicherheit auf Zürichs Strassen wieder zu verbessern?
6. Bezüglich Verkehrsschulung/Verkehrserziehung von Kindern wie Erwachsenen in Sachen Velofahren: Was hat der Stadtrat bisher unternommen und was ist in Planung?
7. Wie will der Stadtrat die Verkehrssicherheit für Fussgänger wie Autofahren in Einbahnstrassen verbessern? (Heute werden praktisch alle Einbahnstrassen Zürichs rege von Velofahrern in verbotener Richtung befahren – ob dies so signalisiert ist oder nicht.)

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Frage kann nicht in Zahlen beantwortet werden. Zum einen führt die Stadtpolizei Zürich öfter spezifische Zweiradkontrollen durch, wo alle zweirädrigen Fahrzeuge, also neben Velos auch Mofas und Motorräder, kontrolliert werden. Wie viele Polizistinnen und Polizisten dafür eingesetzt werden, ist je nach Kontrollort und –zeitpunkt unterschiedlich. Zum anderen greift natürlich auch die uniformierte Polizei im Strassendienst bei Verkehrsregelverletzungen ein, wo immer ein Einschreiten nötig, möglich und verhältnismässig ist.

Zu Frage 2: Das Hauptproblem bei Fahrradkontrollen besteht darin, dass sie äusserst personalintensiv und zeitaufwändig sind, da zunächst sämtliche Fluchtwege, die ein Fahrradfahrender benützen könnte, um sich der drohenden Verzeigung zu entziehen, abgedeckt werden müssen. Das bedingt den Einsatz von sehr vielen Mitarbeitenden der Stadtpolizei, die in dieser Zeit nicht anderweitig einsetzbar sind. Weiter ist bei einem allfälligen Verfolgen flüchtender Radfahrer der Verhältnismässigkeit stets allergrösste Beachtung zu schenken, da

solche „Verfolgungsjagden“ ein nicht unerhebliches Gefahrenpotential für Stürze mit möglicherweise gravierenden Verletzungen bergen. Schliesslich kommen, wenn ein Radfahrer angehalten wird, oft zeitaufwändige Abklärungen zur Feststellung der Personalien hinzu.

Zu Frage 3: Radfahrende sind aus dem heutigen Stadtbild als Verkehrsteilnehmende nicht mehr wegzudenken. Das Fahrrad ist im städtischen Verkehr grundsätzlich ein ideal angepasstes, nachhaltiges, effektives Verkehrsmittel, das weder Lärm noch Abgasimmissionen verursacht. Da sich der Verkehrsraum anders als das Verkehrsaufkommen aber nicht vergrössert, erhöht sich damit leider zwangsläufig auch das Konfliktpotential unter den verschiedenen Interessen- bzw. BenutzerInnengruppen. In einer Befragung der Stadtpolizei im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheitsaktion „8-ung! Vor-Sicht!“ nannten 89 Prozent der befragten Zufussgehenden auf die Frage, wovor sie sich im Verkehr am meisten fürchten, die Velofahrenden. Daraufhin startete die Stadtpolizei die Kampagne „Fairbiker halten sich an die Regeln“, um die Fahrradfahrenden spezifisch anzusprechen und entsprechend in ihrem Verhalten zu sensibilisieren.

In den letzten Jahren wurde unter grossem politischem Druck erreicht, dass Velofahrenden das Befahren von Verkehrsflächen gestattet wurde, die ihnen bis dahin verboten waren. Gleichzeitig wurden verschiedene Verbote zu ihren Gunsten gelockert. So hat zum Beispiel das vielerorts angebrachte Signal „Einfahrt verboten“ mit der Beitafel „ausgenommen Radfahrende“ und die Gegentafel „Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrenden“ leider auch bewirkt, dass viele Velofahrende nun jede Einbahnstrasse, ob erlaubt oder nicht, einfach in der verbotenen Fahrtrichtung befahren. Auch im Bewusstsein, dass sich auch viele Autofahrende gegenüber den Velofahrenden rücksichtslos verhalten, kann doch nicht diskutiert werden, dass auch im Veloverkehr eine gewisse „Verwilderung“ feststellbar ist. Stadtrat und Stadtpolizei verfolgen diese Entwicklung mit Besorgnis. Im Rahmen der allgemeinen Verkehrskontrolltätigkeit werden deshalb gerade auch zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer Kontrollen durchgeführt, wobei es sich von selbst versteht, dass nicht nur Velofahrende, sondern auch alle übrigen Verkehrsteilnehmenden kontrolliert und nötigenfalls verzeigt werden. Um eine grundlegende Veränderung im Strassenverkehr zu bewirken, sind denn auch alle Verkehrsteilnehmenden gefordert, ihr Verhalten den Umständen entsprechend anzupassen und die Verkehrsregeln zu befolgen.

Zu den Fragen 4 und 5: Fahrradfahrende unterstehen dem schweizerischen Strassenverkehrsgesetz des Bundes (SVG) nebst zugehörigen Verordnungen. Änderungen in den entsprechenden gesetzlichen Grundlagen müssten somit von den jeweils zuständigen Stellen des Bundes (Bundesversammlung, Bundesrat) beschlossen werden. Zu beachten ist aber, dass dazu neben der Abgabe von Kontrollschildern die kantonalen Strassenverkehrsämter Register führen müssten, die Auskunft geben, wem welches Kontrollschild zugeteilt wurde bzw. für welches Fahrrad es ausgestellt wurde, was mit grossem administrativem Aufwand und Kosten verbunden ist. Die Stadtpolizei wird wie bis anhin Kontrollen durchführen und Verkehrsregelverletzungen, wo immer möglich, ahnden. Partnerschaft und Mitverantwortung aller Verkehrsteilnehmenden bedingen indes auch die Mitwirkung und Rücksichtnahme durch jeden Einzelnen, die sich mit Kontrollen allein nicht bewirken lässt. Mit Präventionskampagnen lässt sich ein entsprechendes Bewusstsein indes zumindest fördern.

Zu Frage 6: Die Stadtpolizei Zürich unterhält seit 1947 eine Fachgruppe Schulinstruktion (früher Verkehrsinstruktion) mit zwölf VerkehrsinstruktorInnen. Diese erteilen Kindern und Jugendlichen vom Kindergarten bis zum 10. Schuljahr im Auftrag des Schul- und Sportdepartements theoretischen und praktischen Verkehrsunterricht, wo neben Fragen zur Ausrüstung des Fahrrades, Sicherheitsaspekten und Gefahrenerkennung auch Verkehrssignalkunde unterrichtet und geprüft wird, damit die Kinder und Jugendlichen lernen, wo sie fahren dürfen und wo nicht. Den Eltern von Kindergartenkindern wird ausserdem eine umfangreiche Broschüre abgegeben, die ihnen helfen soll, ihr Kind Schritt für Schritt auf die richtige Handhabung des Velos und das korrekte Fahren vorzubereiten. SchülerInnen unter 15 Jahren, die im Strassenverkehr durch unkorrektes Verhalten auffallen, werden durch die Verkehrsinstruktoren und –instruktorinnen an Ort und Stelle ermahnt und in schwerwiegenden Fällen an einem schulfreien Nachmittag zur Nachinstruktion aufgeboten. Eine Veloschulung von er-

wachsenen Personen durch SchulinstruktorInnen der Stadtpolizei ist aus Zeit- und Kapazitätsgründen nicht möglich. Diese Lücke wird indes durch die Interessengemeinschaft IG Velo gefüllt, die in den Sommermonaten Kurse rund ums Fahrradfahren anbietet.

Zu Frage 7: Die Sicherheit im Strassenverkehr beruht im Wesentlichen auf dem allgemeinen Konsens zum Befolgen der Verkehrsvorschriften. Sei es aufgrund der Einsicht des Einzelnen oder eben um Repressivmassnahmen in Form von Verzeigungen und Bussen zu vermeiden. Erstere soll und kann durch zielgruppengerichtete Präventionskampagnen gefördert werden, die ein entsprechendes Bewusstsein wecken bzw. regelmässig in Erinnerung rufen. Letzteres gelingt am Effektivsten durch regelmässige, flächendeckende Verkehrskontrollen im gesamten Stadtgebiet.

Im angesprochenen Bereich der Signalisation von Einbahnstrassen mit Ausnahmeverhalten drängen sich keine Massnahmen auf. Einerseits sind hier rechtliche Schranken der Signalisation- und Verkehrsregelverordnungen des Bundes zu beachten, d. h., die Anordnung einer Signalisation hat den gesetzlichen Vorschriften zu entsprechen und kann sich nicht primär an einem möglichen Fehlverhalten ausrichten.

Weiter gilt es, die erhaltenen politischen Aufträge zu erfüllen. Seit 1976 und insbesondere auch in einer Volksabstimmung vom 23. September 1984 haben die Städtzürcher StimmbürgerInnen mit grosser Mehrheit beschlossen, den Zweiradverkehr in der Stadt Zürich zu fördern. Der Stadtrat wurde beauftragt, ein Veloroutennetz zu erstellen, und man lockerte in Erfüllung dieses Auftrags kontinuierlich eine grosse Anzahl Einbahnregelungen für Velofahrende. Diese Lösung hat sich bewährt, da sie den Velofahrenden ermöglicht, abseits von den stark durch den Motorfahrzeugverkehr frequentierten Hauptachsen ihr Ziel auf eher ruhigen Quartierstrassen zu erreichen, was letztlich der Sicherheit und Konfliktminderung zwischen allen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden zugute kommt. Gegen auftretende Missstände und das unbestrittenermassen rücksichtslose Verhalten einer Minderheit von Verkehrsteilnehmenden aller Kategorien wird mit den genannten Massnahmen vorgegangen.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei sowie den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber