

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

27.02.2008

170.

### Interpellation von Monjek Rosenheim betreffend Veloverkehr, ungenügende Sicherheit und vermehrte Kontrollen

Am 22. August 2007 reichte Gemeinderat Monjek Rosenheim (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2007/454 ein:

Immer mehr Leute ärgern sich 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. Velos mit korrekter Beleuchtung bei Dunkelheit sind kaum mehr auszumachen. Man hat den Eindruck, die Polizei lässt sie, vom Stadtrat so gewünscht, einfach gewähren.

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

1. Wie kontrolliert die Polizei den Veloverkehr? Im Jahre 2005, 2006 und in der ersten Jahreshälfte 2007 führte die Stadtpolizei jeweils wie viele Kontrollen mit durchschnittlich wie vielen Mitarbeitern durch? Wie viele Velofahrer wurden dabei in etwa kontrolliert und wie viele Prozent davon gebüsst?
2. Speziell in der Innenstadt kann man im verstärkten Masse beobachten wie Velofahrer verbotener Weise zwischen den Tramschienen an den Wartenden der Tramhaltestellen vorbeiflitzen, zwischen ein- und aussteigenden Trampassagieren rücksichtslos hindurch fahren (Bsp. VBZ-Haltestellen Börse, Paradeplatz oder Stauffacher) oder die Fussgängerbereiche/Trottoirs als Sprintstrecke benutzen. Was hat der Stadtrat in diesem Problemkreis bisher konkret unternommen?
3. Aufgrund der zunehmenden Verwilderung in den Verkehrssitten von Seiten der Velofahrer, was gedenkt der Stadtrat inskünftig zu unternehmen um die Verkehrssicherheit zu verbessern (z. B. bezüglich Kontrollen bzw. Infos über die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften)?
4. Bezüglich Verkehrsschulung/Verkehrserziehung von Kindern und Erwachsenen in Sachen Velofahren: Was hat der Stadtrat bisher unternommen und was ist detailliert in Planung?
5. Wie will der Stadtrat die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Autofahrer in den Einbahnstrassen verbessern? (Heute werden praktisch alle Einbahnstrassen Zürichs von Velofahrern in verbotener Richtung befahren – ob dies so signalisiert ist oder nicht.)
6. Es ist leider eine Tatsache, dass heute bei Dunkelheit auf Zürichs Strassen eine grosse Mehrheit aller Velofahrer, sich und andere Verkehrsteilnehmer gefährden, indem sie ohne gesetzlich vorgeschriebene, korrekte Beleuchtung fahren. Was hat der Stadtrat bisher unternommen und was gedenkt er inskünftig konkret zu unternehmen, dass die diesbezüglichen, einschlägigen Verkehrsvorschriften zum Schutze Aller besser eingehalten/durchgesetzt werden?

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

**Zu den Fragen 1, 5 und 6:** Velofahrerinnen und Velofahrer werden in der Stadt Zürich hauptsächlich durch den polizeilichen Assistenzdienst (PAD) kontrolliert. Ferner durch die seit Frühjahr 2007 bestehende Bike-Police und schliesslich auch durch die übrige Uniformpolizei. Der PAD führt regelmässig Verkehrskontrollen durch, die das Verhalten von Zweiradlenkenden gezielt überprüfen. Zwischen dem 1. Januar 2005 und dem 30. Juni 2007 waren es insgesamt 20 Kontrollen: 672 Fahrradlenkerinnen und -lenker wurden dabei angehalten und 735 Tatbestände erfasst: Missachten des Vorschriftssignal «Einfahrt verboten» (468), Missachten des Vorschriftssignals «Allgemeines Fahrverbot» in beiden Richtungen (92), Benützen eines Fahrrades ohne gültige Vignette (68) und unerlaubtes Befahren des Trottoirs (36). Die restlichen Verzeigungen verteilten sich auf verschiedene Tatbestände wie mangelhafte Ausrüstung des Fahrrades (Beleuchtung, Bremse, Glocke), Nichtbeachten eines Lichtsignals oder Loslassen der Lenkvorrichtung usw.

Zusätzlich kontrolliert auch die hauptsächlich für den motorisierten Verkehr zuständige Verkehrspolizei immer wieder auch gezielt Lenkerinnen und Lenker von Zweirädern. Sie verzeigte in den letzten zwölf Monaten in diesem Bereich 67 Personen. Weitere statistische Angaben wurden nicht erfasst.

**Zu Frage 2:** Neben den bereits genannten Kontrollen hat das für die Innenstadt zuständige Kommissariat City im Minimum fünf zusätzliche Velokontrollen pro Monat veranlasst, vorwiegend an der Bahnhofstrasse. Wie unter anderem bereits in der Antwort auf die Interpellation GR Nr. 2004/322 (StRB Nr. 2352/2004) ausgeführt, sind Kontrollen von Fahrradlenkerinnen und Fahrradlenkern sehr personalintensiv und zeitaufwändig. Nicht selten versuchen Betroffene, sich durch Ausweich- und Umkehrmanöver und Missachten von Haltezeichen den Kontrollen zu entziehen. Deshalb müssen vorab sämtliche Fluchtwege abgedeckt werden, die ein Betroffener benützen könnte. Zudem ist vor allem bei einem allfälligen Verfolgen flüchtender Radfahrerinnen und Radfahrer der Verhältnismässigkeit allergrösste Beachtung zu schenken: In den meisten Fällen, handelt es sich bei den zu ahndenden Delikten um Übertretungen und allfällige «Verfolgungsjagden» bergen ein nicht unerhebliches Gefahrenpotenzial für Stürze mit möglicherweise gravierenden Verletzungen oder Gefährdungen von Drittpersonen.

**Zu Frage 3:** Wie in der Antwort zur genannten Interpellation GR Nr. 2004/322 ebenfalls bereits umfassend ausgeführt, erhöht sich mit zunehmendem Verkehrsaufkommen in einem begrenzten Strassenraum naturgemäss auch das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Interessen- und Benutzergruppen, was leider nicht selten einen bedauerlichen Mangel an Rücksichtnahme bei vielen Verkehrsteilnehmenden nach sich zieht, unabhängig davon, ob sie gerade mit dem Auto, dem Fahrrad, einem andern Verkehrsmittel oder zu Fuss unterwegs sind. Die Stadtpolizei begegnet dieser besorgniserregenden Entwicklung ausser mit Kontrollen und Verzeigungen auch mit umfassenden präventiven Massnahmen sowohl im Bereich der Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen wie auch durch spezifische Präventionskampagnen, die auch immer gerade an die Wichtigkeit eines angemessenen und respektvollen Verhaltens im Strassenverkehrs appellieren, um das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden dafür wachzuhalten und weiter zu sensibilisieren (vgl. auch Antwort zu Frage 4).

**Zu Frage 4:** Die Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren der Stadtpolizei engagieren sich sehr dafür, den Kindern schon früh einen sicheren und verantwortungsvollen Umgang mit dem Fahrrad zu vermitteln. Bereits in der ersten Klasse wird die Broschüre «Kind und Velo, aber sicher» an alle Eltern abgegeben. Bis zum 10. Schuljahr werden Aspekte wie Ausrüstung, Sicherheit, Gefahrenerkennung und Verkehrssignalkunde unterrichtet und geprüft, damit die Kinder und Jugendlichen lernen, wo sie fahren dürfen und wo nicht. Jugendliche unter 15 Jahren, die im Strassenverkehr durch unkorrektes Verhalten auffallen, werden durch die Verkehrsinstruktorinnen und Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei an Ort und Stelle ermahnt und in schwerwiegenden Fällen auch an einem schulfreien Nachmittag zur Nachinstruktion aufgeboten. Um die Veloschulung zusätzlich zu intensivieren, hat die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei zwei Projekte erarbeitet: Das Projekt «Veloparcours auf Schulhaus-Pausenplätzen» sieht vor, bis zum Jahr 2010 über 50 Pausenplätze zu Veloparcours auszubauen, um das Fahrradfahren auf abgegrenzten Plätzen sicher erlernen und üben zu können. Das Projekt «Veloschulung im Quartier» hat bis 2010 eine flächendeckende Verkehrsschulung im Quartier zum Ziel. Erwachsene Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schliesslich werden immer wieder mit Hilfe von polizeilichen Präventionskampagnen gezielt angesprochen (zum Beispiel Kampagne «8 Goldene Regeln für Velofahrerinnen und Velofahrer»).

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

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber