

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 2. Ratssitzung vom 23. Mai 2018

48. 2017/228 Postulat von Sven Sobernheim (GLP) und Shaibal Roy (GLP) vom 05.07.2017: Pilotprojekt zur Einführung der «Idaho-Regelung» auf Velorouten

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

Sven Sobernheim (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3089/2017): Wir wollen den Idaho-Stopp als Pilotprojekt in der Stadt einführen. Die «Idaho-Regelung» gibt es, wie der Name schon sagt, vor allem in Idaho. Dort besteht sie seit 1982. Sie bedeutet, dass ein signalisierter Stopp für Velofahrer wie ein «kein Vortritt» behandelt werden kann und ein Rot-Signal für Velofahrer wie ein Stopp gilt. Im ersten Moment versteht man den Sinn dahinter vielleicht nicht ganz, aber man muss sich überlegen, warum ein Stopp überhaupt signalisiert wird. Ein Stopp wird in der Regel dann signalisiert, wenn die Sichtweiten für ein Auto nicht ausreichend sind, ein Autofahrer also nicht genug weit sieht oder nicht genug früh gesehen wird. Dabei merkt man schon, dass der Stopp für ein Velo nicht ganz gerechtfertigt ist und ein «kein Vortritt» völlig ausreichend wäre. Unsere Verkehrsregeln orientieren sich immer am schnellsten und stärksten Fahrzeug und deshalb gelten für andere Verkehrsteilnehmer teilweise Regeln, die wenig nachvollziehbar sind. Mit dieser Massnahme kann man relativ einfach die Attraktivität des Veloverkehrs fördern. Die Förderung des Veloverkehrs ist auch aus Sicht des 4. März ein hoffentlich unbestrittenes Ziel in diesem Parlament. Auch wenn der Veloverkehr vor allem mit baulichen Massnahmen gefördert wird und gefördert werden soll, muss man sich überlegen, welche günstigen und betrieblich einfachen Massnahmen den Veloverkehr fördern können. Dabei ist Idaho nicht das einzige Beispiel für den Idaho-Stopp, denn auch Paris kennt ihn seit 2015. Die Verkehrssicherheit in Paris litt nicht unter dieser Einführung – sie hat sogar eher zugenommen. Natürlich bietet sich diese Massnahme nicht in jeder Situation an, sondern nur da, wo es die Verkehrssicherheit auch zulässt. Ich glaube, dass Zürich eine geeignete Stadt wäre, um ein solches Pilotprojekt zu starten. Beim Rechtsabbiegen bei Rot haben wir Basel den Vortritt gelassen. Basel testete es erfolgreich und führte es bei vielen Kreuzungen ein. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) tut sich noch etwas schwer mit der faktischen Umsetzung und der Schaffung der Rechtsgrundlage. Ich glaube aber, dass dies zeigt, dass man als Stadt eine moderne und fortschrittliche Verkehrspolitik mit ein wenig Mut erreichen kann. Es lohnt sich, beim Bund ein Pilotprojekt anzumelden, auch wenn es vielleicht abgelehnt wird. Man muss es einfach immer wieder probieren. Ich hoffe, dass die neue Vorsteherin des Verkehrsdepartements etwas offener sein wird als der jetzige Vorsteher, der den Vorstoss leider im Namen des Stadtrats ablehnen muss. Ich bin überzeugt, dass eine Mehrheit des Gemeinderats findet, es lohne sich, diese Massnahme zu prüfen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Richard Wolff: Auch Zürich hat sich für den Pilotversuch zum Rechtsabbiegen beworben. Das ASTRA war aber der Meinung, es reiche, wenn Basel den Versuch durchführe. Der Pilotversuch in Basel war erfolgreich und die Änderung des Gesetzes, das das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrer ermöglicht, ist momentan in der Vernehmlassung. Ich glaube, die Chancen stehen relativ gut, dass diese Änderung kommen wird. Es ist ein ziemlich grosser Schritt. Der Pilotversuch in Basel zeigte, dass Fussgänger durch die neue Regelung nicht beeinträchtigt werden. Es kam zu keinen gefährlichen Situationen, was das Gegenargument nichtig macht. Ich bin aber wirklich skeptisch, wenn man jetzt beginnt, bei Rotlicht und Stoppschilder einfach geradeaus weiter zu fahren oder links abzubiegen. Das könnte sehr gefährlich werden und wir wollen deshalb diesen Versuch nicht beantragen. Das ASTRA muss auch einen Pilotversuch genehmigen und ein solcher Antrag wäre aussichtslos. Die Rechtssicherheit wäre auch nicht mehr gegeben und die Regel würde zu rechtlich schwierigen Situationen führen. Idaho in den USA ist ein sehr ländlicher Staat mit sehr wenig Verkehr. Ich glaube, für die Stadt Zürich mit der jetzigen Verkehrssituation und mit dem jetzigen Verkehrsklima ist die Regel, die man neu einführen möchte, eine gefährliche Regel. Deshalb lehnen wir sie ab.

Weitere Wortmeldungen:

Christoph Marty (SVP): Der Bundesstaat Idaho hat etwa gleich viele Einwohner wie der Kanton Zürich. Diese sind aber auf eine fünfmal so grosse Fläche wie die Schweiz verteilt. Es gibt keinen Ort, der nur annähernd so gross wie die Stadt Zürich ist. Die Chance, dass der Velofahrer alleine an der Kreuzung steht, ist also ungleich grösser als wenn er dies in der Stadt Zürich tut. Laut GLP kann «mittels Pilotprojekten Zürich darauf hinwirken, dass solche Anpassungen ins Strassenverkehrsgesetz aufgenommen werden.» Die GLP wäre gut beraten, bei der Planung zuerst zu überlegen, was für ein Ende die Regelung nehmen könnte. In den Regionen, die als Referenzen hinzugezogen wurden, ist es Usanz, dass auch Autos bei Rot rechts abbiegen dürfen. Das ist für Schweizer, die in den entsprechenden Ländern unterwegs sind, zuweilen etwas verwirrend, da wir in der Schweiz keine solche Regelung kennen. Würden wir sie für die Schweiz einführen, könnte das, bis sich alle an die neuen Umstände gewöhnt hätten, zu Unfällen führen. Es liegt in der Natur der Sache, dass Velofahrer ungleich verletzlicher sind als andere Verkehrsteilnehmer. So hätte Ihre Idee zur Folge, dass die Unfallzahlen weiter anstiegen und noch mehr Velofahrer verunfallen würden. Dabei haben wir bereits heute so viele Velounfälle wie noch nie zu beklagen. Letztes Jahr waren es fast 470 Velounfälle mit Verletzten, wovon fast 100 Velofahrer schwer verletzt wurden. In den letzten 10 Jahren haben sich die Velounfälle verdoppelt, pro Jahr nimmt der Veloverkehr um 4 Prozent zu, während die Velounfälle um 12 Prozent zunehmen. Mittlerweile generiert der Veloverkehr mehr Verletzte als der Autoverkehr, obwohl dieser die 100-fache Kilometerleistung erbringt. Dennoch fordern Sie eine Verkehrsregeländerung, die für den Velofahrer weitere Gefährdungen generieren würde. Dazu kommt, dass die bestehenden Regeln für Velofahrer nur beschränkt durchgesetzt werden. Dem Stadtrat ist offensichtlich bewusst geworden, dass das brennende Verkehrsproblem in der Stadt nicht der motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern der Veloverkehr ist. Er hat deshalb diesem Vorschlag eine Absage erteilt. Der Stadtrat ist nicht bereit, eine

vermeintliche Bevorteilung der einen Verkehrsteilnehmer gegenüber den anderen auf Kosten der Gesundheit der Velofahrer zu bewilligen. Wenn Sie den Velofahrern in der Stadt helfen möchten, dann empfehle ich Ihnen, in dieser Frage dem Stadtrat zu folgen.

Markus Knauss (Grüne): *Wie Sie wissen, liegt mir die Veloförderung sehr am Herzen. Ich kann die Argumentation von Sven Sobernheim (GLP) zur Stopp-Signalisierung sehr gut nachvollziehen. Es geht um Sichtweiten und ich sehe dabei kein Sicherheitsproblem. Ich werde den Vorstoss aber ablehnen, weil ich eine Liberalisierung im Bereich der Rotlichter nur für Velofahrende sicherheitsproblematisch finde. Das Rotlicht ist ein sehr starkes Signal und man sollte Rotlichter nur da installieren, wo wirklich Gefahren bestehen. Man kann durchaus darüber diskutieren, ob es nicht allenfalls weniger Rotlichter in Zürich braucht. Velofahrenden, die sich nicht an Rotlichter halten, ist durchaus bewusst, dass sie etwas Verbotenes tun. Sie sind deshalb aufmerksamer und müssen vorausschauend agieren. Sie können gebüsst werden, was aber, wie auch bei den Autofahrenden, nicht all zu häufig vorkommt. Wenn wir die Velofahrenden zu mehr Sicherheitsverhalten motivieren wollen, sollten wir die Verbotsregelung nicht aufheben. Die Argumente von STR Richard Wolff zur Sicherheit sind für mich ausschlaggebend. Die Sicherheit für Velofahrende darf sich nicht verschlechtern. Deshalb bin ich froh, dass STR Richard Wolff den Vorstoss ablehnt und wir werden sehen, wie STR Karin Rykart mit der Situation umgehen wird.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Idaho ist ein sehr ländlicher Staat in den USA mit sehr wenigen Einwohnern. Die dortigen Regeln sind nicht überall gängig. So ist auch bei jedem Ortsschild angeschrieben, wie hoch der Ort liegt und wie viele Einwohner im Ort leben. Ich bin in Idaho durch Orte wie Rome mit drei Einwohnern und Paris mit dreizehn Einwohnern gefahren. Wenn es nun heisst, die Regel habe sich in diesem Paris durchgesetzt, müssen auch Sie lachen. Die Regel zum Rechtsabbiegen gab es bereits in der alten DDR. Sie galt aber auch für Autos. Weshalb will man dieses Recht nun den Velofahrenden zusprechen, wenn sie bereits heute schon einfach rechts abbiegen? Das ist eine Art normative Kraft des Faktischen, die wir im Nachhinein durchwinken. Sie ist aber nach wie vor sehr gefährlich. Ich verstehe die Argumentation von Markus Knauss (Grüne) zu den Stoppschildern überhaupt nicht. Gerade kürzlich fuhr mir ein Velofahrer über ein Stoppschild direkt vor mein Auto und ich musste eine Vollbremsung machen, damit ich ihn nicht überfahre. In der heutigen Situation Signale mit brandgefährlicher Auswirkung zu setzen, ist verantwortungslos. An dieser Stelle möchte ich das Polizeidepartement loben, das in diesem Punkt vernünftig gehandelt hat.*

Andreas Egli (FDP): *Als ich das Postulat zum ersten Mal las, fragte ich mich, ob es sich nicht um ein Anliegen handelt, dem wir Bürgerliche geschlossen zustimmen könnten. Wir hätten dann eine kleine Textänderung gemacht, damit der Versuch nur dann stattfinden kann, wenn die Sicherheit der Velofahrer absolut gewährleistet ist und auch die rechtlichen Grundlagen sicher sind. Ich hätte nämlich gerne gesehen, wie der Stadtrat die Regelung wegen Unumsetzbarkeit hätte ablehnen müssen. Letztlich ist mit diesem Postulat die Sicherheit der Velofahrer effektiv gefährdet. Es ist zudem gefährlich, eine solche Regel nur in der Stadt zu machen. Man stelle sich den Autofahrer von ausserhalb vor, der in Zürich sowieso schon wegen der etwas schwierigen Verkehrsführung Mühe*

hat. Wenn einem solchen Autofahrer bei einem Stoppschild Velofahrer vor die Nase fahren, ist er vollends überfordert. Vor diesem Hintergrund lehnen wir das Postulat ab und machen keinen Textänderungsantrag. Dieses Postulat ist der Versuch, für die eigene Klientel eine Legalisierung von illegalem Verhalten zu fordern. Es ist absolut vernünftig, wenn die GLP etwas weniger Gesetze und Vorschriften fordert. Man muss sich aber überlegen, ob es einfach dann richtig ist, wenn es die eigene Klientel bevorzugt oder dann richtig wäre, wenn es insgesamt etwas nützt. Es ist offensichtlich, dass es einfach um Velofahrer geht, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten wollen. Wenn sich unsere Velofahrerunfallstatistik auch nur ein wenig verbessert, indem wir die Regel nicht einführen, ist es absolut richtig, sie nicht einzuführen. Deshalb werden wir die Regelung aus Überzeugung ablehnen. Ich persönlich sehe es in dieser speziellen Angelegenheit genau gleich wie der Noch-Vorsteher des Polizeidepartements STR Richard Wolff. Wenn Velofahrer in Zukunft rechts abbiegen können, ist das von meiner Seite aus zu begrüßen. Die Bedingung ist aber auch hier, dass die rechtlichen Grundlagen den Fussgängern, die in diesem Moment auch Grün haben, trotz allem den Vortritt lassen. Wenn es dann zu einer Kollision zwischen Fussgänger und Velofahrer kommt, ist es logischerweise die Schuld des Velofahrers. Wir hoffen, dass dies möglichst wenig passiert. Ich glaube aber, die Regelung wäre zumutbar und die Velofahrer wären auch mit etwas Druck durch Polizeikontrollen lernfähig und würden sich in Zukunft korrekt verhalten.

Ernst Danner (EVP): *Die EVP lehnt den Vorstoss geschlossen ab. Es handelt sich aus unserer Sicht um kein echtes Problem. Es gibt in der Stadt bekanntlich wenige Velorouten und noch weniger Stoppsignale und Lichtsignale. Wenn man für ähnliche Signale verschiedene Regeln aufstellt, ist der durchschnittliche Velofahrer überfordert. Nicht weil er die Regeln nicht begreifen würde, sondern weil Verkehrsregeln nicht einfach genug sein können. Verkehrsregeln müssen für alle 8 Millionen Einwohner der Schweiz tauglich sein. Das erste Prinzip der Verkehrsregeln ist deshalb: so einfach und narrensicher wie möglich. Ich persönlich gebe zu, dass ich die Idaho-Regel ab und zu, aber nicht systematisch, seit etwa 34 Jahren anwende. Ich bin in dieser Zeit noch nie gebüsst worden. Ich warte auf den Moment, in dem ich, wenn ich mit dem Velo etwas falsch mache, eine Busse bekomme. Meine Hoffnungen liegen dabei jetzt bei STR Karin Rykart. Ich glaube auch, dass man vorsichtiger ist, wenn man etwas Verbotenes tut und das Unfallrisiko somit kleiner ist, als wenn das verbotene Verhalten plötzlich erlaubt wäre.*

Marianne Aubert (SP): *Auch mit der Idaho-Regelung bleibt eine Stoppstrasse eine Stoppstrasse. Es gilt weiterhin kein Vortritt. Der einzige Unterschied ist, dass man den Fuss nicht mehr auf den Boden stellen muss, sondern langsam fährt und links und rechts schaut, ob sich ein Fahrzeug nähert, bevor man weiterfährt. Ein Rotlicht bedeutet neu das gleiche wie eine Stoppstrasse. Man muss den Fuss auf den Boden stellen und wenn sich kein Fahrzeug nähert, darf man auch bei Rot durchfahren. Wo sich hier die grosse Gefährlichkeit verbirgt, sehe ich nicht. Es hiess vorhin, wenn man über den Vortritt gefahren sei, könne man links, geradeaus oder rechts fahren. Das stimmt nicht. Es gelten hier immer noch die bestehenden Regeln. Eine Velofahrerin im Strassenverkehr ist ungeschützt und deshalb besonders vorsichtig. Die jetzige und auch die zukünftige*

Regelung schützen aber nicht vor Egoisten, die andere und sich gefährden. Die SP wird dem Postulat zustimmen.

Shaibal Roy (GLP): Die meisten Voten strichen den wichtigen Aspekt der Sicherheit hervor, also die Sicherheit sämtlicher Verkehrsträger und im speziellen der Velofahrer, die sicherlich in diesem Thema die schwächsten Verkehrsträger sind. Gefährlich ist es schon heute. Es ist aber immer nur dann gefährlich, wenn der Verkehrsteilnehmer seine Verantwortung nicht wahrnimmt – sei das beim Übertreten eines Rotlichts oder dem Rechtsabbiegen. Im Vorstoss steht deutlich, dass ein Rotlicht immer noch einem Stoppschild entspricht. Das bedeutet, dass man anhalten muss und nicht einfach weiterrasen kann. Bei einem Stoppschild gilt zudem kein Vortritt. Wir möchten hier nicht eine Praxis legitimieren oder Klientelpolitik betreiben, sondern der Realität Rechnung tragen, dass das Velo als Verkehrsträger langsamer unterwegs ist als ein motorisierter Verkehrsteilnehmer und an einer Ampel eine andere Wahrnehmung hat. Die heutige Signalisation ist primär auf motorisierte Verkehrsträger ausgerichtet. Einen Denkfehler haben Sven Sobernheim (GLP) und ich aber tatsächlich gemacht; wir hätten nicht den Namen von Idaho übernehmen sollen. Hätten wir es «Paris-Stopp» genannt, wären wahrscheinlich wenige darauf gekommen, dass man mit Paris den 15-Einwohner-Ort meinen könnte. Wir sprechen hier nämlich vom Inncircle von Paris mit 2,2 Millionen Einwohnern, das in diesem Sinne bezüglich Verkehrsaufkommen Zürich sicherlich Paroli bieten kann. In Paris wurde die Regelung 1982 eingeführt und hat nachweislich keinen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Ich bin der Überzeugung, dass wenn es in Paris mit ähnlich engen Verkehrsbegebenheiten funktionieren kann, dann wäre es einen Versuch wert, dem ASTRA einen Pilotversuch in Zürich zu beantragen.

Samuel Balsiger (SVP): Jetzt sind wir dann in dieser Stadt bald schon drei Jahrzehnte unter rot-grüner Herrschaft. Seit dem 4. März haben Sie die absolute Mehrheit. Sie stellen sieben Stadträte und ich erwarte eigentlich im nächsten Jahr ein Feuerwerk von guten Ideen und absoluten Mehrheiten, in denen Sie das Velothema durchbringen. Beim letzten Wahlkampf konnten Sie den Sündenbock STR Filippo Leutenegger beschuldigen, er blockiere ihre Anliegen. Das wird von nun an nicht mehr möglich sein.

Stephan Iten (SVP): Ein Stoppschild dient der Verkehrssicherheit und der Verkehrsführung und regelt unter anderem den Vortritt. Ich kann mich an die Situation erinnern, wie morgens auf dem Weg zur Arbeit Sven Sobernheim (GLP) bei einem Stoppschild an mir vorbeifuhr. Aber ein Stoppschild dient eigentlich dazu, dass man kurz anhält und sich umsieht. Die Legitimation einer Praxis, die Velofahrer bereits heute illegalerweise tun, dient nicht der Verkehrssicherheit. Das zeigen auch die Unfallstatistiken der Velofahrer. Auch die Schuldfrage bei einem Unfall ist ungeklärt. Markus Knauss (Grüne) hat es bereits angesprochen und ich denke, auch wir unterstützen den Vorschlag, in der ganzen Stadt die Lichtsignale nach Notwendigkeit überprüfen zu lassen. Man sieht heute schon, dass der Verkehr bei ausgeschalteten Lichtsignalen flüssiger ist. Dabei geht es aber um sämtliche Verkehrsträger. Einfach den Velofahrern mehr Rechte einzuräumen und dann noch dem Autofahrer die Schuld zu geben, ist keine Lösung.

Pascal Lamprecht (SP): Auch die SP ist skeptisch. Der Einfluss auf die Sicherheit ist umstritten. Wenn der Velofahrer mit hoher Geschwindigkeit einfach über die Kreuzung rast, ist das sicher das falsche Mittel. Es könnte aber auch sein, dass die Aufmerksamkeit erhöht wird – vor allem bei den Velofahrern, die sich heute schon an die Regeln halten. Deshalb denken wir, dass das Postulat als politisches Instrument die richtige Form ist, um dieses Anliegen zu prüfen. Ich bitte den Stadtrat aber persönlich darum, das Postulat seriös, allenfalls auch punktuell, zu prüfen und die Regelung nicht gleich flächendeckend einzuführen.

Sven Sobernheim (GLP): Ich beginne mit dem Wichtigsten: Die Verkehrssicherheit in der 2-Millionen-Einwohner-Stadt Paris hat dank der Regelung zugenommen und die Verkehrssicherheit ist gestiegen. Das Interessante ist die Frage, ob das auch in Zürich passieren würde oder nicht. Zu den Vorwürfen, die uns gemacht wurden – Klientelpolitik, neue Mehrheit und ein neuer GLP-Stadtrat – gilt es zu beachten, dass der Vorstoss am 15. Juli 2017 eingereicht wurde. Damals wussten wir noch nicht, wie sich der Gemeinderat und der Stadtrat entwickeln würden und auch der Wahlkampf war noch in weiter Ferne. Es geht jetzt aber um den «Paris-Stopp», wie ich ihn neu nennen werde. Paris ist eine Stadt mit einer höheren Einwohnerdichte als Zürich. Das Argument, wir hätten keine Velorouten und bräuchten deshalb keine Vortrittsregeln für das Velo, ist nicht wirklich überzeugend. Die Schuldfrage ist einfach gelöst: Wer keinen Vortritt hat, darf auch nicht einfach fahren, wenn es die Situation nicht zulässt. Leider hat Andreas Egli (FDP) den Textänderungsantrag nicht eingereicht, weil wir ihn gerne entgegengenommen hätten. Ein Pilotprojekt ist klar geregelt und somit auch die Schuldfrage. Ich verstehe, dass sie betreffend der Entwicklung der Verkehrssicherheit skeptisch sind. Sie beziehen sich aber immer auf die Unfallstatistik der Stadt Zürich, die ja eben diese Regelung nicht kennt. Ich wiederhole an dieser Stelle: Die Verkehrssicherheit in der Stadt Paris hat zugenommen. Ich bin froh, wenn Sie dieses Postulat unterstützen und ich bin auch froh, dass ein Teil der Grünen dem Postulat eine Chance gibt – auch wenn ich erstaunt bin, dass Markus Knauss (Grüne) gegen den Vorstoss stimmt.

Das Postulat wird mit 70 gegen 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat