

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 23. Mai 2018

409.

Schriftliche Anfrage von Stephan Iten und Derek Richter betreffend neues Überwachungsgerät auf der Hofwiesenstrasse beim Bucheggplatz, Massnahmen bei Übertretungen von Velofahrenden sowie Haftungsfolgen bei Unfällen

Am 28. Februar 2018 reichten Gemeinderäte Stephan Iten und Derek Richter (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/82, ein:

Bei der Schriftlichen Anfrage 2017/373 «Neues Überwachungsgerät auf der Hofwiesenstrasse beim Bucheggplatz» wurden nicht alle Fragen zu unserer Zufriedenheit beantwortet. Wir erlauben uns daher, die offenen Fragen erneut zu stellen und ergänzen den Katalog mit weiteren Fragen.

Wir bitten den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen zur Präzisierung:

1. Die Frage, ob sich der Stadtrat bewusst sei, dass an diesem Standort hauptsächlich Velofahrerinnen und Velofahrer das Rotlicht missachten, wurde zur Gänze nicht beantwortet, daher erneut: Ist sich der Stadtrat bewusst, dass an diesem Standort praktisch ausschliesslich Velofahrerinnen und Velofahrer das Rotlicht missachten?
2. Der Stadtrat antwortete auf die Frage, welche Massnahmen gegen die Verstösse der Velofahrerinnen und Velofahrer geplant seien, damit, dass die Stadtpolizei an dieser Örtlichkeit Zweiradkontrollen mit Anhalteposten durchführt. Wie oft hat die Stadtpolizei in den letzten fünf Jahren an dieser Örtlichkeit solche Kontrollen durchgeführt? Wir bitten um tabellarische Aufstellung mit Datum, Standort der Anhalteposten, Anzahl Vergehen, Anzahl Ahndungen und Anzahl ausgestellter Bussen mit Betrag, getrennt jeweils für den motorisierten Individualverkehr, den langsam- und den öffentlichen Verkehr.
3. Welche Massnahmen plant der Stadtrat künftig, um die horrende Anzahl an Übertretungen von Velofahrerinnen und Velofahrern am und um den Bucheggplatz in den Griff zu bekommen? Wir bitten um eine Quantifizierung anhand von Zeitintervallen.
4. Wie werden Velofahrerinnen und Velofahrer bei einem Unfall geahndet, bei welchem die Unfallrekonstruktionen ergibt, dass das Rotlicht von der Velofahrerin oder dem Velofahrer missachtet wurde? Gilt hier auch der «Schutz des Schwächeren»? Welcher Verkehrsteilnehmer haftet in diesem Fall?
5. Wie wird mit Velofahrerinnen und Velofahrern verfahren, welche den Bucheggplatz zwischen den Tramhaltekanten passieren? Wer haftet hier bei einem Unfall?
6. Wurden in den letzten zehn Jahren Verzeigungen und I oder Verfügungen gegen Velofahrerinnen und Velofahrer aufgrund der Strassenverkehrsordnung Art. 19 Abs. 2 bis 4 an diesem Standort ausgesprochen? Wenn «ja», wie viele? Wenn «nein», weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage folgt:

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verhütung von Unfällen im Strassenverkehr durch die Stadtpolizei erfolgt nach unterschiedlichen Kriterien (Störung, Behinderung, Gefährdung), auf unterschiedlichen Ebenen (Prävention, Repression) und mit verschiedenen Mitteln (Ausbildung, Information, Kontrolltätigkeit mit und ohne Anhalteposten oder mit automatisierter Messtechnik usw.). Für jede Situation und jedes Verkehrsmittel muss daher separat beurteilt werden, welche polizeilichen Mittel sinnvoll und tatsächlich realisierbar sind.

Das Nichtbeachten von Lichtsignalen muss aus verschiedenen Gründen bei Velofahrenden mit anderen Mitteln angegangen werden als bei den Motorfahrzeuglenkenden. Bei den repressiven Massnahmen müssen sich falsch verhaltende Velofahrende jeweils polizeilich angehalten werden, da sie nicht wie ein Motorfahrzeug über ein Nummernschild identifiziert werden können. Dies geschieht im normalen Patrouillendienst, aber auch im Rahmen personalintensiver Verkehrskontrollen im Verband. Die Stadtpolizei kann die Anzahl solcher Verkehrskontrollen nicht beliebig erhöhen, sie sind limitiert durch den Korpsbestand, die betrieblichen Rahmenbedingungen und die übrigen Aufgaben. Die Stadtpolizei Zürich führt trotzdem jährlich über hundert Verkehrskontrollen mit Fokus Velofahrende durch.

Weder wäre es aus Gründen der angestrebten Flächenwirkung zielführend, noch aus den erwähnt beschränkten Ressourcen möglich, automatisch jede (neue) Automatische Verkehrskontrollanlage AVK mit häufigen Velokontrollen intensiv repressiv zu bewirtschaften. Bei der Missachtung von Lichtsignalen durch Velofahrende geht es vielmehr darum, dass diese unabhängig vom Ort damit rechnen müssen, dass Kontrollen stattfinden können.

Von allen 1238 Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2017 waren bei 535 Unfällen mindestens ein Fahrrad beteiligt und davon wurden 278 durch Velofahrende verursacht, mehrheitlich waren sie die Verletzten.

Bei den von den Velofahrenden verursachten Unfällen sind die eine Hälfte Selbstunfälle und die andere Hälfte Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Das Missachten von Lichtsignalen ist dabei eine der festgestellten Hauptunfallursachen, aber erst an fünfter Stelle aller Unfallursachen. (Siehe Verkehrsunfallstatistik 2017: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/pd/Deutsch/Dienstabteilung%20Verkehr/Publikationen%20und%20Broschuren/dav_verkehrsunfallstatistik_2017%20einzelseiten%20RZ.pdf) Die Kontrolle der Einhaltung der Lichtsignale durch alle Verkehrsteilnehmenden ist im Rahmen der Verkehrskontrollplanung ein Schwerpunkt.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu den Fragen 1 und 2 («Die Frage, ob sich der Stadtrat bewusst sei, dass an diesem Standort hauptsächlich Velofahrerinnen und Velofahrer das Rotlicht missachten, wurde zur Gänze nicht beantwortet, daher erneut: Ist sich der Stadtrat bewusst, dass an diesem Standort praktisch ausschliesslich Velofahrerinnen und Velofahrer das Rotlicht missachten?»): («Der Stadtrat antwortete auf die Frage, welche Massnahmen gegen die Verstösse der Velofahrerinnen und Velofahrer geplant seien, damit, dass die Stadtpolizei an dieser Örtlichkeit Zweiradkontrollen mit Anhalteposten durchführt. Wie oft hat die Stadtpolizei in den letzten fünf Jahren an dieser Örtlichkeit solche Kontrollen durchgeführt? Wir bitten um tabellarische Aufstellung mit Datum, Standort der Anhalteposten, Anzahl Vergehen, Anzahl Ahndungen und Anzahl ausgestellter Bussen mit Betrag, getrennt jeweils für den motorisierten Individualverkehr, den langsam- und den öffentlichen Verkehr.»):

Bei Kontrollen im Jahr 2017 wurden an diesem Standort 62 Ordnungsbussen mit Bedenkfrist gegenüber Velofahrenden ausgesprochen und 1549 Übertretungen des motorisierten Individualverkehrs. Bei der Missachtung des Rotlichts durch Velofahrende an dieser Stelle handelt es sich häufig um verbotenes Rechtsabbiegen. In Basel wurde diesbezüglich ein Versuch mit erlaubtem Rechtsabbiegen bei Rotlicht durch die Velofahrenden erfolgreich durchgeführt. Derzeit prüft das Astra, ob diese Regel definitiv eingeführt werden soll.

2017 wurden an der Verzweigung Hofwiesenstrasse/Bucheggplatz am 7. März und am 12. Juli während rund je 1¼ Stunden spezifische Verkehrskontrollen mit Anhalteposten durchgeführt. Am 7. März 2017 wurden sieben Rotlichtmissachtungen geahndet, am 12. Juli zwölf. Daneben wurden noch verschiedene andere Tatbestände festgestellt.

Insgesamt wurden im Bereich des Bucheggplatzes in den letzten drei Jahren folgende Ordnungsbussen gegen Velo- und Mofafahrende mit Bedenkfrist ausgestellt:

	2015	2016	2017
Total Übertretungsart	151	69	62
Nichtbeachten eines Lichtsignals (615.01A)	19	12	19
Unerlaubtes Befahren des Trottoirs (605.01)	9	6	2
Nichtbeachten des Vorschriftssignals "Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen" (611.01)"	113	49	41
Nichtbeachten des Vorschriftssignals "Einfahrt Verboten" (611.02)"	4	1	2
Benützen des Radstreifens in der verbotenen Fahrtrichtung (613.00)		1	
Befahren eines nicht für Velos, Mofas, E-Rikschas bestimmten Weges (620.00)	6		

Es werden allerdings nur solche Ordnungsbussen erfasst, die nicht sofort bezahlt werden und mit einer Bedenkfrist ausgestellt werden. Erfahrungsgemäss bezahlen schätzungsweise rund die Hälfte der gebüssten Velofahrenden ihre Ordnungsbussen vor Ort. Die tatsächliche Anzahl Ordnungsbussen dürfte gegenüber der oben ausgewiesenen Anzahl rund doppelt so hoch

sein. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, welche sich auf den von der AVK überwachten Spuren bewegen, werden ebenfalls erfasst und geahndet, allerdings werden diese nicht separat statistisch ausgewertet.

Zu Frage 3 («Welche Massnahmen plant der Stadtrat künftig, um die horrende Anzahl an Übertretungen von Velofahrerinnen und Velofahrern am und um den Bucheggplatz in den Griff zu bekommen? Wir bitten um eine Quantifizierung anhand von Zeitintervallen.»):

Die Stadt Zürich vermittelt im Rahmen ihrer Präventionsaktionen, wie gefährlich unvorsichtiges und verkehrsregelwidriges Verhalten nicht zuletzt für die Velofahrenden selber ist. Zurzeit läuft eine Aktion 360°-Virtual-Reality, bei der die Stadt Zürich mit Hilfe von Filmen mit Rundsichteffekt aufzeigt, welche Unfallgefahren beim Velofahren lauern.

Prioritäres Ziel der Verkehrskontrollen bei Lichtsignalanlagen ist es, dass die Verkehrsteilnehmenden ihr riskantes und verkehrswidriges Verhalten generell aufgeben, nicht nur an der kontrollierten Örtlichkeit. Es ist daher wie oben erläutert nicht zielführend, die Mehrzahl der möglichen Verkehrskontrollen auf einen einzigen Ort zu fokussieren.

Die Planung von Verkehrskontrollen erfolgt nicht auf ein ganzes Jahr hinaus. Es wird anlässlich der regelmässigen Lagebeurteilungen laufend überprüft, welche Wirkung die Kontrollen erzielen.

Der Bucheggplatz wird im Rahmen der regionalen Lagebeurteilung Strassenverkehr besprochen und so bei der Kontrollplanung berücksichtigt.

Zu den Fragen 4 und 5 («Wie werden Velofahrerinnen und Velofahrer bei einem Unfall geahndet, bei welchem die Unfallrekonstruktionen ergibt, dass das Rotlicht von der Velofahrerin oder dem Velofahrer missachtet wurde? Gilt hier auch der «Schutz des Schwächeren»? Welcher Verkehrsteilnehmer haftet in diesem Fall?»); («Wie wird mit Velofahrerinnen und Velofahrern verfahren, welche den Bucheggplatz zwischen den Tramhaltekanten passieren? Wer haftet hier bei einem Unfall?»):

Stellt sich im Rahmen einer Unfallaufnahme heraus, dass sich die Verkehrsteilnehmenden verkehrsregelwidrig verhalten hat, so erstattet die Stadtpolizei gegen ihn oder sie Anzeige. Je nach Schwere des Verkehrsregelverstosses, abhängig von der Gefährdung, wird wegen einer Übertretung oder einem Vergehen an die Strafuntersuchungsbehörde rapportiert.

Die Qualifizierung des Straftatbestands der Verletzung von Verkehrsregeln nach Art. 90 Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) erfolgt unabhängig vom Verkehrsmittel. Somit wird auch bei Velofahrenden bei der Missachtung eines Rotlichts wegen einem Vergehen rapportiert, wenn das Verhalten eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder die Velofahrenden diese in Kauf nehmen.

Die Haftung richtet sich nach den Bestimmungen des Zivilrechts und ist nicht Gegenstand der polizeilichen Rapportierung. Die Polizei hat in den von ihr rapportierten Fällen weder Einfluss auf, noch Kenntnis über die Haftungsfolgen.

Zu Frage 6 («Wurden in den letzten zehn Jahren Verzeigungen und I oder Verfügungen gegen Velofahrerinnen und Velofahrer aufgrund der Strassenverkehrsordnung Art. 19 Abs. 2 bis 4 an diesem Standort ausgesprochen? Wenn «ja», wie viele? Wenn «nein», weshalb nicht?»):

Die Stadtpolizei geht davon aus, dass in der Frage das in Art. 19 Abs. 2–4 Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) geregelte Fahrverbot bzw. die Prüfung für Radfahrende gemeint ist. Diese Massnahmen können ausschliesslich die Strassenverkehrsämter verfügen, weshalb die Stadtpolizei über keine Zahlen dazu verfügt. Das Fahrverbot für Velofahrende wird aber nach Kenntnis der Stadtpolizei – in der ganzen Schweiz – nur selten ausgesprochen, nicht zuletzt weil es wenig wirksam und mangels Führerausweispflicht und Registrierungsmöglichkeit kaum kontrollierbar ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti