

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Interpellation betreffend Velokontrollen und Verkehrsregeln in der Stadt Winterthur, eingereicht von Gemeinderat Markus Reinhard namens der SVP-Fraktion

Am 2. Dezember 2019 reichte Gemeinderat Markus Reinhard namens der SVP-Fraktion mit 11 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgende Interpellation ein:

«Im Herbst war das Thema der Velounfälle in der Stadt Winterthur ein Thema in den Medien, ebenso musste man zur Kenntnis nehmen, dass sich mit den immer schnelleren E-Bikes auch schwerere Unfälle ereignen. Nun in der dunklen Jahreszeit häufen sich aus eigener Erkenntnis gefährliche Situationen mit Velofahrern im Strassenverkehr. Oftmals sind diese schlecht sichtbar und halten sich nicht an die Verkehrsregeln. Eine eigene Testfahrt von Hegi nach Wülflingen am 30.10.2019 um 17.30 Uhr ergab rund 17 Verkehrsregelverstösse durch Velofahrer in dieser Zeit (7x ohne Licht und zudem dunkel angezogen, 3x überfahren eine Rotlichtes, 2x fahren über einen Fussgängerstreifen ohne Rücksichtnahme, 2x freihändiges Fahren mit Regenschirm, 3x fahren auf dem Trottoir trotz vorhandenem Veloweg). Dass das Fahren ohne Licht – gerade in der dunklen Jahreszeit – ein hohes Risiko und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, dürfte unbestritten sein. Ein weiterer Aspekt sind die «E-Bikes» (rechtlich gesehen leichte Motorfahräder und übrige Motorfahräder) welche maximal 25 km/h bzw. 45 km/h fahren dürfen, aber oftmals einiges schneller unterwegs sind und sogar strikt 50 km/h fahrende Verkehrsteilnehmer überholen.

Die Verkehrssicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer hängt ganz Wesentlich nicht nur von der Verkehrsinfrastruktur (Velowege etc.) und den anderen Verkehrsteilnehmern ab, sondern zu einem grossen Teil vom eigenen Verhalten, der Einhaltung der Verkehrsregeln und dem technischen Zustand des Velos.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Wie viele Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt «Velo» wurden durch die Stadtpolizei in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 durchgeführt? Wie viele Verkehrskontrollen des übrigen Verkehrs wurden im gleichen Zeitraum durchgeführt?*
- 2. Wie viele Geschwindigkeitskontrollen mit Schwerpunkt «E-Bikes» (Leichtmotorräder und übrige Motorräder) wurden in denselben Zeiträumen durchgeführt? Wie viele Geschwindigkeitsverstösse wurden dabei festgestellt und geahndet?*
- 3. Wie viele Arbeitsstunden wendete die Stadtpolizei Winterthur für Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt Velo auf? Wie viele Arbeitsstunden für Verkehrskontrollen des übrigen Verkehrs sowie für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden im gleichen Zeitraum aufgewendet?*
- 4. Gerüchteweise hört man in Winterthur leider immer wieder, dass es politisch nicht gewünscht und opportun sei, dass der Veloverkehr polizeilich kontrolliert, bei Verletzung der Verkehrsregeln gebüsst und die Einhaltung der Verkehrsregelung durch Velofahrer durchgesetzt wird. Es ist sogar von konkreter politischer Einflussnahme (Abbruch der Velokontrollen, keine Durchführung von Velokontrollen) und koordinierten Beschwerdeaktionen während Velokontrollen die Rede. Wie stellt sich der Stadtrat zu diesen Gerüchten?*
- 5. Welche Massnahmen, ausserhalb baulicher und verkehrsbeschränkender Massnahmen, trifft der Stadtrat und die Verwaltung inskünftig, um die Sicherheit im Strassenverkehr im Kontext des Veloverkehrs zu erhöhen und geltendes Recht durchzusetzen?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Der Stadtrat legt grossen Wert auf eine ausgewogene Verkehrspolitik. Ein zentrales Ziel ist es dabei, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu gewährleisten. Der Stadtrat hat in dieser Hinsicht frühzeitig Handlungsbedarf erkannt und entsprechende Zielsetzungen in die strategischen Führungsinstrumente, namentlich das städtische Sicherheitskonzept vom 6. September 2018, aufgenommen. Dementsprechend wird zwecks Erreichung des strategischen Ziels Nr. 2 «Verkehrsunfälle mit Personenschaden reduzieren» gemäss städtischem Sicherheitskonzept mit verschiedenen Aktionsplänen gezielt auch auf den Zweiradverkehr Einfluss genommen. So kann dem Sicherheitsbericht 2018 entnommen werden, dass die Unfälle mit Personenschaden in Winterthur leicht zugenommen haben, wobei auch die Fahrradunfälle betroffen sind.

Weiterhin setzt der Stadtrat zur Umsetzung des strategischen Ziels Nr. 2 gemäss Sicherheitskonzept neben repressiven Massnahmen, wie den im vorliegenden Vorstoss thematisierten polizeilichen Kontrollen und der damit zusammenhängenden Verzeigung von Fehlbaren, seit Jahren auch auf gezielte Präventionsmassnahmen wie Kampagnen und Schulungen. Als Beispiel dafür mag die Tätigkeit der Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei genannt werden, namentlich Theoriekationen in Schulklassen, aber auch praktische Übungen im Verkehrsgarten. Weiter darf an dieser Stelle auf die in den letzten Jahren stark intensivierten Sensibilisierungskampagnen für E-Bike-Lenkende hingewiesen werden, seien dies die jährlichen Präventionsaktionen an der WOHGA, der FamExpo, an den Afropfingsten, zum Schulbeginn und am internationalen Tag des Lichts.

Der Stadtrat ist der Überzeugung, damit ausgewogen die erforderlichen und den Verhältnissen angemessenen Massnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit zu ergreifen, dies insbesondere auch mit Bezug auf den Zweiradverkehr.

Zu den einzelnen Fragen

Zur Frage 1:

«Wie viele Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt «Velo» wurden durch die Stadtpolizei in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 durchgeführt? Wie viele Verkehrskontrollen des übrigen Verkehrs wurden im gleichen Zeitraum durchgeführt?»

Für speziell koordinierte, allgemeine Verkehrskontrollen haben Mitarbeitende der Stadtpolizei im 2016 2 280 Std., im 2017 1 943 Std., im 2018 1 816 Std. und im 2019 1 567 Std. aufgewendet. Seit Mai 2018 findet zudem ein spezifisches «Konzept Verkehrskontrollen» Anwendung, das Teil des Aktionsplans Nr. 2.2.2. des städtischen Sicherheitskonzeptes bildet: Demnach ist die Bike-Police mit zusätzlichen Kontrollaufträgen in Bezug auf Velo- und E-Bike-Lenkende beauftragt. 2018 wurden 55 Std. und 2019 33 Std. gezielte Bike-Kontrollen durchgeführt. Zusätzlich hat die Bike-Police seit Mai 2018 den Auftrag, jährlich 4 Velo- und E-Bike-Präventionskontrollen durchzuführen; dafür wurden 2018 47 Std. und 2019 31 Std. aufgewendet. Sodann führt die Stadtpolizei im Rahmen der ordentlichen Patrouillentätigkeit täglich Velokontrollen und Kontrollen des übrigen Verkehrs durch; hierüber bestehen indessen keine statistisch auswertbaren Daten.

Zur Frage 2:

«Wie viele Geschwindigkeitskontrollen mit Schwerpunkt «E-Bikes» (Leichtmotorräder und übrige Motorräder) wurden in denselben Zeiträumen durchgeführt? Wie viele Geschwindigkeitsverstösse wurden dabei festgestellt und geahndet?»

Es darf als allgemein bekannt gelten, dass der Faktor «Geschwindigkeit» von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit ist. Generell steigt mit höherer Geschwindigkeit die Gefahr von Verkehrsunfällen und damit auch das Verletzungsrisiko. Dies gilt in besonderem Masse für das eher neue Fortbewegungsmittel E-Bike, mit dem erfahrungsgemäss selbst ungeübte Fahrerinnen und Fahrer – teilweise ohne Helmpflicht - raschere Beschleunigungen und höhere Geschwindigkeiten erreichen können. Gleichzeitig sind E-Bikes auch schwerer als vergleichbare Fahrräder, was wiederum – rein physikalisch bedingt – den Bremsweg verlängert. Dementsprechend zielen die aktuellen Sensibilisierungskampagnen der Schweizerischen Polizeikorps (z.B. «E-Bike im Griff?») wie auch der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (s. bspw. augen-auf-tempo-runter.ch) auf diese besonderen Umstände ab. Die Stadtpolizei verstärkt ihrerseits ihre spezifischen Sensibilisierungskampagnen, z.B. mit der für das Frühjahr geplanten Kampagne «Fussgängerzone Altstadt», in der das Thema Veloverkehr und Geschwindigkeit in der Fussgängerzone im Fokus steht. Allgemein sind sich denn alle Fachleute einig, dass die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens der E-Bike-Lenkenden von zentraler Bedeutung für die Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Senkung der Unfallzahlen ist.

Ebenso einig ist man sich in Expertenkreisen darüber, dass das klassische repressive Mittel «Geschwindigkeitskontrollen» nicht geeignet ist, um aktiv auf die Verkehrssicherheit Einfluss zu nehmen. Aus diesem Grund führt die Stadtpolizei – wie andere Schweizer Polizeikorps auch – kaum je gezielte Geschwindigkeitskontrollen für E-Bikes durch: Zwar können anlässlich von ordentlichen Geschwindigkeitskontrollen auch die Geschwindigkeiten von Rad- und E-Bike-Fahrenden gemessen werden. Denn grundsätzlich gelten für Fahrräder und E-Bikes dieselben Höchstgeschwindigkeiten wie für die übrigen Fahrzeuge, was bedeutet, dass innerorts mit einem E-Bike oder Rennrad generell maximal 50 km/h schnell gefahren werden darf. Das Ahnden einer allfälligen Überschreitung einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit gestaltet sich indessen als schwierig bis unmöglich. So müssen sog. schnelle E-Bikes (erkennbar an den gelben Nummernschildern) zwar über eine Verkehrszulassung verfügen, sie müssen aber – wie Fahrräder und sog. langsame E-Bikes – nicht mit Tachometer ausgerüstet sein. Weil es daher den E-Bike-Lenkenden nur schwer möglich ist, die effektiv gefahrene Geschwindigkeit genau einzuschätzen, können allfällige polizeilich festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitungen nur schwer durch Bussen geahndet werden; und das Einschlagen des ordentlichen Rechtswegs über die Gerichte dürfte sich sodann nur gerade in krassen Fällen rechtfertigen. Aus diesem Grunde führt die Stadtpolizei auch keine Statistik über allfällige durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen bei E-Bikes.

Zur Frage 3:

«Wie viele Arbeitsstunden wendete die Stadtpolizei Winterthur für Verkehrskontrollen mit dem Schwerpunkt Velo auf? Wie viele Arbeitsstunden für Verkehrskontrollen des übrigen Verkehrs sowie für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden im gleichen Zeitraum aufgewendet?»

Wie bereits unter Ziff. 1 erwähnt werden im Rahmen der ordentlichen Patrouillentätigkeit täglich Velokontrollen und andere Verkehrskontrollen durchgeführt, die jedoch statistisch nicht erfasst werden. Vor dem Jahr 2018 wurden die gezielten Velo und E-Bike-Kontrollen ebenfalls nicht statistisch erfasst.

In den Jahren 2018 und 2019 wurden bei Verkehrs- und Präventionskontrollen die bereits unter Ziff. 1 erwähnten Arbeitsstunden (total 102 bzw. 64 Std.) verbucht.

Ein aussergewöhnlicher Fall konnte im Januar 2020 abgeschlossen werden. Dank Hartnäckigkeit und Ausdauer der Sachbearbeitenden gelang es, einen Radfahrer zu ermitteln, der notorisch Verkehrsregeln missachtete; dieser muss sich nun für insgesamt 27 dokumentierte Fälle verantworten, in denen er den Radstreifen verliess und das Rotlicht missachtete. Die Bussen für diese Übertretungen summierten sich auf 2 430 Franken.

Für mobile Geschwindigkeitskontrollen wurden 2016 2 958 Std., 2017 2 872 Std., 2018 3 373 Std. und 2019 2 800 Std. im Zeiterfassungssystem E3 ausgewiesen. Zu beachten gilt, dass die Stunden für Geschwindigkeitskontrollen lückenlos, diejenigen von Rad- und E-Bike-Kontrollen aber nur bei koordinierten und nicht bei den täglich stattfindenden Kontrollen statistisch erfasst werden. Dafür wäre der administrative Aufwand viel zu gross.

Zur Frage 4:

«Gerüchtweise hört man in Winterthur leider immer wieder, dass es politisch nicht gewünscht und opportun sei, dass der Veloverkehr polizeilich kontrolliert, bei Verletzung der Verkehrsregeln gebüsst und die Einhaltung der Verkehrsregelung durch Velofahrer durchgesetzt wird. Es ist sogar von konkreter politischer Einflussnahme (Abbruch der Velokontrollen, keine Durchführung von Velokontrollen) und koordinierten Beschwerdeaktionen während Velokontrollen die Rede. Wie stellt sich der Stadtrat zu diesen Gerüchten?»

Dem Stadtrat sind derartige Gerüchte nicht bekannt. Die Polizeiarbeit richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben und nicht nach politischen Opportunitäten. Die Schwerpunkte der Polizei richten sich nach der Analyse der Ausgangslage und der dort festgestellten Handlungsnotwendigkeiten, die – wie hinlänglich bekannt – im städtischen Sicherheitskonzept klar festgehalten sind (siehe strategisches Ziel Nr. 2 «Verkehrsunfälle mit Personenschaden reduzieren» und die dazugehörigen Aktionspläne). Diese wurden dem Stadtrat, der zuständigen Kommission und dem Grossen Gemeinderat zur Kenntnis gebracht und öffentlich kommuniziert (öffentliche Kommunikation Sicherheitskonzept am 21. Januar 2018, erster Sicherheitsbericht am 27. Juni 2019).

Die Polizei hat seit eh und je den konkreten Auftrag, die Einhaltung der Strassenverkehrsregeln durchzusetzen. Eine politische Einflussnahme im Sinne einer Ungleichbehandlung oder Bevorzugung bzw. Schonung einzelner Mobilitätsgruppen ist nicht opportun und würde seitens des Stadtrats nicht geduldet.

Zur Frage 5:

«Welche Massnahmen, ausserhalb baulicher und verkehrsbeschränkender Massnahmen, trifft der Stadtrat und die Verwaltung inskünftig, um die Sicherheit im Strassenverkehr im Kontext des Veloverkehrs zu erhöhen und geltendes Recht durchzusetzen?»

Die Stadtpolizei wird die bereits einleitend erwähnten und auf den Aktionsplan Nr. 2.1. des städtischen Sicherheitskonzeptes basierenden Präventionsanstrengungen auch in Zukunft konsequent weiterführen. Auf Sommer/Herbst 2020 ist für die Fussgängerzone der Altstadt eine Sensibilisierungskampagne mit dem Arbeitstitel «SlowTown Winterthur» in Planung, bei der vor allem das Thema Veloverkehr im Fokus steht (Verhalten in der Fussgängerzone, Schritttempo, gegenseitige Rücksichtnahme). Die Stadtpolizei Winterthur koordiniert die interdisziplinäre Kampagne zusammen mit den Partnern TCS, VCS, ProVelo sowie Fussverkehr Schweiz. Die Kampagne wird zusammen mit einer Winterthurer Agentur erarbeitet und abhängig von der COVID19-Entwicklung voraussichtlich ab Herbst 2020 umgesetzt. Bei der Umsetzung sollen auch die beiden Altstadtvereinigungen miteinbezogen werden (AG Altstadt und Junge Altstadt). Darüber hinaus beteiligt sich die Stadtpolizei als Partner an der Kampagne

der Kantonspolizei zum Thema «weniger Seniorenunfälle – E-Bike im Griff» und informiert regelmässig über Hinweise an Plakatstellen sowie auf Social-Media-Kanälen. Grundsätzlich kann aber die in Winterthur vergleichsweise hohe Verkehrssicherheit nur mit einem partnerschaftlichen Nebeneinander auch weiterhin erhalten bleiben.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Sicherheit und Umwelt übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon