

Sitzung vom 1. März 1995

**626. Anfrage (Sicherheit von Velos und Motorrädern)**

Kantonsrat Daniel Schloeth, Zürich, hat am 19. Dezember 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Noch immer geschehen auf unseren Strassen viel zu viele Verkehrsunfälle; sehr oft sind davon auch die Fahrerinnen und Fahrer von Zweirädern betroffen. Dabei ist bekannt, dass bei diesen Unfällen meist fremdes Verschulden vorliegt. Eine wissenschaftliche Untersuchung des IAP im Auftrag der Stadtpolizei von 1992 zeigt, dass bei Konflikten nur in 25% der Fälle Velofahrer selbst dafür verantwortlich waren. Die Autofahrer waren jedoch in 45% der Fälle die Hauptverantwortlichen. Vor allem der Rechtsvortritt von Velos wird von den Autos regelmässig missachtet. Bei Motorrädern soll gemäss einer deutschen Studie bei 75% der Unfälle Fremdverschulden vorliegen.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie sieht die Unfallbilanz von Zweirädern (Velos und Motorräder getrennt) im Strassenverkehr für die Jahre 1983-1993 aus? Welche Tendenz wird für 1994 erwartet?
2. Welche Unfallfolgen haben dabei die Zweiradfahrer und -fahrerinnen (Velos und Motorräder getrennt) erlitten, jeweils aufgeschlüsselt nach
  - Sachschaden,
  - leichten Verletzungen,
  - schweren Verletzungen,
  - Tod?
3. Trifft es zu, dass in der Mehrheit der Fälle das Hauptverschulden bei den Autolenkerinnen und -lenkern liegt? Gibt es genaue Zahlen zu dieser Schuldfrage?
4. Was unternimmt der Regierungsrat in Zukunft, um das Fahrverhalten der Autolenker gegenüber den Zweiradfahrern zu verbessern? Dass diese nicht mehr so einfach «übersehen» werden, wie wir es so oft in der Zeitung lesen müssen?
5. Ist der Regierungsrat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bereit, zusätzliche und breitere Velostreifen auf dem kantonalen Strassennetz anzubringen?<sup>6</sup> Ist der Regierungsrat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bereit, der Stadt Zürich bei der Förderung von Velostreifen und Velowegen keine Steine mehr in den Weg zu legen, sondern sie dabei zu unterstützen? Oder nimmt der Regierungsrat die Zahl der Unfälle und Verletzungen als gegeben an, auf die er keinen grossen Einfluss nehmen kann?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

Die Anfrage Daniel Schloeth, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Kantonspolizei Zürich erstellt und publiziert eine jährliche Verkehrsunfallstatistik. Diese erlaubt seit Einführung der elektronischen Datenerfassung am 1. Januar 1984 den Vergleich über einen Zeitraum von nun mehr als zehn Jahren. Die Verkehrsunfallstatistik bietet die Grundlage für den gezielten Polizeieinsatz und für Massnahmen signalisationstechnischer und baulicher Art nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel.

Die Verkehrsunfallstatistik erlaubt gezielte Auswertungen der Unfallbilanz für einzelne Verkehrsteilnehmer. Für den Zweiradverkehr ist strikte zu unterscheiden zwischen Radfahrern und diesen rechtlich gleichgestellten Motorfahrradfahrern einerseits sowie Lenkern und Mitfahrern von Motorrädern andererseits. Die beiden Kategorien unterscheiden sich in tatsächlicher Hinsicht wesentlich voneinander und dürfen auch im Bereich der Verkehrsunfallanalyse und der Massnahmen gegen Verkehrsunfälle nicht vermischt werden.

Radfahrer und Motorfahrradfahrer sind schwächere Verkehrsteilnehmer, die sich meist langsamer als der motorisierte Strassenverkehr fortbewegen. Sie sind verpflichtet, die für sie speziell geschaffenen Radverkehrsanlagen zu benutzen. Oft handelt es sich bei diesen Verkehrsteilnehmern um jugendliche Personen.

Motorradfahrer können demgegenüber mit ihren schnellen Gefährten nur beschränkt als schwächere Verkehrsteilnehmer angesprochen werden. Sie halten im Verkehrsfluss voll mit und beanspruchen keine besonderen Anlagen.

Bei der Auswertung der Verkehrsunfallstatistik ist der Aspekt des Verschuldens mit Vorsicht zu bewerten, da darüber letztlich der Richter zu befinden hat. Im Rahmen der Verkehrsunfallstatistik beschränkt sich die Kantonspolizei Zürich darauf, den mutmasslichen Unfallverursacher zu bezeichnen.

2. Für den Zeitraum vom 1. Januar 1984 bis 31. Dezember 1993 wurden auf den Strassen des Kantons Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur) 4446 Unfälle erfasst, an denen Motorradlenker beteiligt waren. In 1501 Fällen gab es lediglich Sachschaden. In den übrigen Fällen wurden 1470 Motorradlenker und Mitfahrer leicht oder mittel, 1401 schwer verletzt; 106 Personen wurden getötet. Dies ergibt im Jahresdurchschnitt der erwähnten zehn Jahre 445 Unfälle mit beteiligten Motorradfahrern, davon 150 lediglich mit Sachschaden; bei den übrigen Unfällen wurden pro Jahr 147 Motorradfahrer und Mitfahrer leicht oder mittelschwer, 140 schwer verletzt und 10-11 getötet. Im vergangenen Jahr 1994 allein gab es 386 entsprechende Unfälle, wovon 173 lediglich mit Sachschaden. 142 Motorradlenker und Mitfahrer wurden leicht oder mittel, 62 schwer verletzt. 7 Personen wurden getötet.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 1984 bis 31. Dezember 1993 wird in 47% der Fälle der Motorradfahrer als mutmasslicher Unfallverursacher genannt; für das vergangene Jahr allein liegt der Prozentsatz bei 41%.

Im Vordergrund der Massnahmen zur Herabsetzung der Unfälle von Motorradlenkern und Mitfahrern steht die verbesserte Ausbildung. Dabei ist insbesondere der neue obligatorische Grundkurs für Motorradlenker gemäss Art. 17b der Verkehrszulassungsverordnung zu erwähnen.

Eine wichtige Rolle zur Reduktion der Unfälle von Motorradfahrern spielt auch die Kontrolltätigkeit der Vollzugspolizei, da die Lenker der schweren, stark motorisierten Maschinen erfahrungsgemäss zu gefährlichen Geschwindigkeitsexzessen neigen.

3. Im Zeitraum vom 1. Januar 1984 bis 31. Dezember 1993 wurden auf den Strassen des Kantons Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur) 8088 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Motorfahrradfahrern erfasst. Bei 2336 Unfällen gab es lediglich Sachschaden. Bei den übrigen Unfällen wurden 3125 Radfahrer und Motorfahrradfahrer leicht oder mittel, 2433 schwer verletzt; 122 Radfahrer und Motorfahrradfahrer wurden getötet. Dies ergibt im Jahresdurchschnitt der erwähnten zehn Jahre 809 Unfälle mit beteiligten Radfahrern und Motorfahrradfahrern, davon 234 lediglich mit Sachschaden; bei den übrigen Unfällen wurden pro Jahr 312 Radfahrer oder Motorfahrradfahrer leicht oder mittelschwer, 243 schwer verletzt sowie 12 getötet. Im vergangenen Jahr 1994 ereigneten sich 732 Unfälle dieser Art, wovon 239 mit Sachschaden. 369 Radfahrer und Motorfahrradfahrer wurden leicht oder mittel, 105 schwer verletzt. 13 Personen wurden getötet.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 1984 bis 31. Dezember 1993 wird in 59,5% der Fälle der Radfahrer oder Motorfahrradfahrer als mutmasslicher Unfallverursacher genannt; für das vergangene Jahr allein beträgt dieser Prozentsatz 61%. Es trifft somit nicht zu, dass das Hauptverschulden bei den Unfällen von Radfahrern und Motorfahrradfahrern bei Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenkern liegt. Auch im Bereich der Verhütung dieser Unfälle kommt der Ausbildung eine Schlüsselrolle zu. Diese Ausbildung hat sich gleichermassen an die schwächeren Verkehrsteilnehmer selbst wie an die motorisierten Verkehrsteilnehmer zu

richten. An die Zweiradfahrer richtet sich in erster Linie der Verkehrsunterricht, der in den oberen Klassen auch das Verhalten als Zweiradfahrer berücksichtigt. Verschiedene Verkehrssicherheitsaktionen des Schweizerischen Verkehrssicherheitsrates und der Beratungsstelle für Unfallverhütung, an denen sich der Kanton beteiligte, haben sich an die Zweiradfahrer selbst gerichtet. Von Bedeutung waren namentlich Aktionen, die die Zweiradfahrer für das Problem einer guten Beleuchtung zu sensibilisieren trachteten, da fehlende Sichtbarkeit eine häufige Ursache bei Unfällen mit Zweiradfahrern ist.

Umgekehrt verfolgt auch die Ausbildung der Motorfahrzeuglenker das Ziel, diese im Verhalten gegenüber Fussgängern und Zweiradfahrern zu verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmern auszubilden. Seit dem 1. Juni 1991 muss bei der Anmeldung zur theoretischen Führerprüfung nachgewiesen werden, dass ein achtstündiger Kurs über Verkehrskunde bei einem Fahrlehrer besucht wurde (Art. 17a der Verkehrszulassungsverordnung).

Eine wichtige Rolle für die Sicherheit der Radfahrer und Motorfahrradlenker spielen schliesslich die Radverkehrsanlagen. Dabei spielt der Kanton Zürich eine Vorreiterrolle, in dem die Kantonspolizei in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt verbindliche kantonale Richtlinien für Radverkehrsanlagen erstellt hat. Diese Unterlagen stehen auch den Städten Zürich und Winterthur für die Planung von Anlagen in ihrem eigenen Kompetenzbereich zur Verfügung. Der Kanton unterstützt überall im Rahmen der verfügbaren Mittel die Erstellung oder Verbesserung von Radverkehrsanlagen. Im Einzelfall muss indessen geprüft werden, ob sich die Erstellung am vorgesehenen Ort mit der Zweckbestimmung der betreffenden Strasse vereinbaren lässt und ob die Platzverhältnisse überhaupt Radverkehrsanlagen gestatten, die nicht eine blossе Scheinsicherheit darstellen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller