Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 241/2023

Sitzung vom 4. Oktober 2023

1154. Anfrage (ÖV und Tempo-30-Zonen und -strecken: Wie steht es um die Sicherheit?)

Die Kantonsrätinnen Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Sonja Rueff-Frenkel sowie Kantonsrat Marc Bourgeois, Zürich, haben am 26. Juni 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Die Anzahl Tempo-30 Zonen und -strecken nimmt im Kanton Zürich stetig zu, insbesondere in den Städten. Dies auch auf Hauptstrassen, wo nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht mit spielenden Kindern oder dergleichen zu rechnen ist. Automatische Verkehrsüberwachungsanlagen («Blitzkästen») dienen – je nach Positionierung – zwar auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit, aber oft auch der Aufbesserung der Staatskasse. Insbesondere (Trolley-)Busfahrerinnen und (Trolley-)Busfahrer lenken keine schienengebundenen Fahrzeuge, womit sie an die gesetzliche Regelung zum Fussgängervortritt gebunden sind. Zugleich sind (Trolley-)Busse um ein Vielfaches schwerer als normale PKWs und haben folglich offensichtlich einen deutlich längeren Bremsweg. Gerade Lenkende von öV-Fahrzeugen müssten damit eine besondere Verantwortung im Strassenverkehr tragen. Es stellt sich die Frage, ob und wie auch die Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Sicherheitsradar erfasst sind.

Vor diesem Hintergrund ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass Lenkende von Bus- oder Trolleybusfahrzeugen eine besondere Verantwortung im Strassenverkehr tragen (Gewicht der Fahrzeuge; oft öffentlich-rechtliche Anstellung; etc)? Wie werden die Mitarbeitenden entsprechend geschult?
2. Hat der Regierungsrat Kenntnis über die Anzahl Unfälle mit Personen- oder Sachschäden, die sich in den letzten fünf Jahren aufgrund von Kollisionen mit (Trolley-)Busfahrzeugen auf dem gesamten Gebiet des Kantons Zürich ereignet haben?
3. Kann der Regierungsrat aufzeigen, wie viele Lenkende von Bus- oder Trolleybusfahrzeugen der öffentlichen Verkehrsbetriebe in den vergangenen fünf Jahren von der Kantonspolizei Zürich bzw. den Stadt- oder Gemeindepolizeien für SVG-Delikte wie (i) Geschwindigkeitsüberschreitung oder (ii) Missachtung des Fussgängervortritts gebüsst wurden?

4. Besteht eine Rechtsgrundlage für die Polizeibehörden, um gebüsste öV-Chauffeure ihren Arbeitgebern zu melden oder findet ein entsprechender Informationsaustausch nicht statt?
5. Müssen die gebüssten Lenkenden von öV-Fahrzeugen allfällige Verkehrsbussen privat tragen oder kommt deren Arbeitgeber – und damit im Ergebnis wieder die Allgemeinheit – dafür auf?
6. Kann der Regierungsrat darlegen, wie die Vortrittsverhältnisse in Strassenabschnitten mit Tempo-30- oder Tempo-20-Regimes sind. Wie sind öV-Transportmittel davon betroffen, und wo sind die Unterschiede zu Privatfahrzeugen? Wie gedenkt der Regierungsrat, allfällige Vortrittsrechte von Fussgängern durchzusetzen und gleichzeitig die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie den Verkehrsfluss zu gewährleisten? Wie ist im Weiteren die Situation bei Strassen ohne Querungsmöglichkeiten und bei Strassen mit durchgehenden Mittelbereichen? Dabei sind auch Verkehrsregimes zu berücksichtigen, wie sie heute in der Stadt Zürich auf der Nordbrücke umgesetzt sowie im Raum des HGZZ geplant sind.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ann Barbara Franzen, Niederweningen, sowie Sonja Rueff-Frenkel und Marc Bourgeois, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Für alle Busfahrzeugführerinnen und -führer gelten die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr – wie für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmenden auch. Der Personentransport mittels den bis zu 25 m langen (Trolley-)Bussen ist zudem eine wichtige öffentliche Aufgabe, für die insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und die geforderte Ausbildung des Fahrpersonals weitere detaillierte gesetzliche Vorgaben bestehen. Für den Erwerb des Führerausweises zum Fahren von Trolleybussen muss beispielsweise eine Prüfung gemäss Trolleybus-Gesetz (SR 744.21) bzw. Trolleybus-Verordnung (SR 744.211) absolviert werden.

Das Fahrpersonal von anderen Bussen (namentlich der Motorfahrzeugkategorie C/C1 und D/D1) benötigt einen Fähigkeitsausweis, für den neben der üblichen Motorfahrzeugführerprüfung eine Prüfung gemäss Chauffeurzulassungsverordnung (CZV, SR 741.521) erfolgreich absolviert werden muss. Dieser Fähigkeitsausweis ist für jeweils fünf Jahre gültig, wobei für die Erneuerung der Nachweis von jährlich absolvierten Weiterbil-

dungen zu verschiedenen Themen (wie z. B. richtige Einschätzung der Längs- und Seitenbewegungen, Positionierung auf der Fahrbahn, rücksichtsvolles Fahrverhalten, Kundendienst usw.) erbracht werden muss (Art. 16 ff. CZV).

Busfahrzeugführerinnen und -führer müssen sich zudem alle fünf Jahre (ab 50 Jahren alle drei Jahre) einer verkehrsmedizinischen Kontrolluntersuchung unterziehen (Art. 27 Verkehrszulassungsverordnung [SR 741.51]). Viele Verkehrsunternehmen haben zudem eigene, interne Schulungsprogramme, unter anderem zur Vertiefung einzelner gesetzlicher Vorgaben.

Zu Frage 2:

In der jährlich erscheinenden Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich (VUSTA) werden die durch die Kantonspolizei, die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich sowie die Stadtpolizei Winterthur erhobenen Unfallzahlen mit Involvierung des öffentlichen Verkehrs, die zu Personen- und/oder Sachschäden führten, veröffentlicht. Dabei werden jeweils die Unfallzahlen der letzten fünf Jahre ausgewiesen. Eine Unterscheidung nach Gefässtyp (Tram und verschiedene Arten von Bussen) wird hingegen nicht vorgenommen. Die aktuellen wie auch frühere Ausgaben der VUSTA sind online einsehbar (zh.ch/de/sicherheit-justiz/sicher-unterwegs/verkehrsunfallstatistiken.html). Für die Stadt Zürich wird zudem jährlich eine eigene Verkehrsunfallstatistik veröffentlicht, in der auch nach Gefässtyp unterschieden wird. Auch diese städtischen Verkehrsunfallstatistiken sind online einsehbar (www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/themen_projekte/verkehrsunfallstatistik.html).

Einzelne marktverantwortliche Verkehrsunternehmen (MVU) im Zürcher Verkehrsverbund führen zudem interne Statistiken zu Unfällen mit Personen- oder Sachschäden im öffentlichen Verkehr. Diese Statistiken beruhen jedoch auf unterschiedlichen Parametern und Auswertungen, sodass sie nicht gemeinsam analysiert oder verglichen werden können und insgesamt keine aussagekräftigen Schlüsse erlauben.

Zu Frage 3:

Es wird keine solche Statistik geführt.

Zu Frage 4:

Bei automatisierten Verkehrskontrollen ohne Anhalten der fehlbaren Fahrzeuglenkenden kommt die Halterhaftung des Ordnungsbussengesetzes (SR 314.1; Art. 7) zur Anwendung und die Zustellung der Ordnungsbusse erfolgt an die Halterin oder den Halter des Fahrzeugs. Dadurch sind die Verkehrsunternehmen über Verkehrsregelverletzungen ihrer Angestellten informiert. Im Übrigen besteht keine Rechtsgrundlage, um gebüsste Mitarbeitende ihren jeweiligen Arbeitgebenden zu melden.

Zu Frage 5:

Gemäss Angaben der MVU müssen deren Fahrdienstmitarbeitende in jedem Fall selbst für Bussen wegen Verkehrsregelverletzungen aufkommen. Der öffentlichen Hand entstehen dadurch keine Kosten.

Zu Frage 6:

Für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gibt es keine abweichenden Vorschriften bezüglich Vortrittsregelung gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern. Im Strassenverkehr gilt zudem das Offizialprinzip, das die Polizei verpflichtet, das Recht gegenüber allen Verkehrsteilnehmenden gleich anzuwenden und durchzusetzen sowie Widerhandlungen zu ahnden.

In Tempo-30-Zonen und auf Tempo-30-Strecken haben Motorfahrzeuge und Fahrräder gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Fahrbahn den Vortritt. Auf Fussgängerstreifen haben hingegen die Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt (Art. 33 Strassenverkehrsgesetz [SR 741.01], in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung [SR 741.11]).

In Begegnungszonen gilt Tempo 20. Hier sind Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Benützende von fahrzeugähnlichen Geräten gegenüber Fahrzeugen vortrittsberechtigt (Art. 22b Signalisationsverordnung [SR 741.21]).

Die sogenannten Mehrzweckstreifen haben keinen Einfluss auf die Vortrittsregelungen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli