



Beschluss des Stadtrats

vom 21. August 2024

GR Nr. 2024/252

Nr. 2290/2024

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Anna Graff betreffend Nebeneinanderfahren von Velofahrenden, Beurteilung des sozialen Austausches der Velofahrenden, diesbezügliche Einordnung der Velovorzugsrouten, Bedeutung des Velopiktogramms und weitere Möglichkeiten für die Zulassung dieser Form des Velofahrens

Am 29. Mai 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss (Grüne) und Anna Graff (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2024/252, ein:

Die Velovorzugsrouten sollen in der Stadt Zürich die Basis eines neuen sicheren, direkten, attraktiven Veloroutennetzes sein. Vor kurzem wurde die zweite Velovorzugsroute eröffnet, viele weitere befinden sich im Planungs- und Bewilligungsprozess. Die Velovorzugsrouten sind so dimensioniert, dass die Mindestbreite von 4.80 m (noch ohne Abstand zu Parkplätzen) das Fahren von zwei Velos nebeneinander erlauben sollte. In den Velostandards der Stadt Zürich ist in den Planungsgrundsätzen denn auch der soziale Aspekt des Velofahrens stark gewichtet. Unter dem Titel «Soziale Bedürfnisse berücksichtigen» findet sich folgender Abschnitt:

«Menschen sind soziale Wesen, welche plaudern, diskutieren und interagieren. Bei der Planung der Veloinfrastruktur ist zu berücksichtigen, dass Velofahrende nebeneinander fahren und sich einfach kreuzen und überholen können.»

Während Autofahrende standardmässig zu zweit nebeneinander sitzen und sich unterhalten können, ist das Nebeneinanderfahren für Velofahrende nur sehr eingeschränkt möglich. Dem steht insbesondere das Schweizer Verkehrsrecht entgegen, das den sozialen Austausch unter Velofahrenden nur in Ausnahmefällen zulassen will. So ist zu zweit nebeneinander zu fahren nur dann gestattet, wenn Velofahrende in geschlossenem Verband von mehr als zehn Velos unterwegs sind, weiter auf baulich abgesetzten Radwegen, auf signalisierten Radwanderwegen auf Nebenstrassen sowie in Begegnungszonen.

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

1. Welchen Stellenwert gibt der Stadtrat dem sozialen Austausch der Velofahrenden und der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Velovorzugsrouten in dieser Hinsicht? Ist Nebeneinanderfahren erlaubt oder nicht erlaubt?
3. Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte: Wie werden die Velofahrenden darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich entgegen einer sich selbst erklärenden Infrastruktur, die auf das Nebeneinanderfahren ausgerichtet ist, nicht so verhalten können, wie es ihnen die Infrastruktur eigentlich vorgibt? Welche Bedeutung kommt dann einem übergrossen Velopiktogramm zu, das zwar suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt wäre, obwohl dem gar nicht so ist?
4. Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte, welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese Form des Velofahrens möglich zu machen? Hätten die Velovorzugsrouten das Potential, als signalisierte Rundwanderwege auf Nebenstrassen anerkannt zu werden? Braucht es dazu entsprechende Richtplaneinträge?
5. In Deutschland ist Nebeneinanderfahren auf Fahrradstrassen explizit erlaubt. Gibt es Bestrebungen in der Schweiz, diese Regeln ebenfalls einzuführen?



2/3

6. In Deutschland mit den Fahrradstrassen oder in den Niederlanden mit den «fietsstraat — auto te gast» wird Nebeneinanderfahren auch mit entsprechenden Bodenmarkierungen, die quer über die Fahrbahn verlaufen, verdeutlicht. Wie sind die Erfahrungen in Zürich, wo explizit eine solche quer über die Strasse laufende Bodenmarkierung fehlt, sondern ein übergrosses Velopiktogramm suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt ist?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

In Zürich wird in den nächsten Jahren ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Das Netz umfasst 130 km Velovorzugsrouten, die allen Velofahrenden ein sicheres und einfaches Vorwärtskommen erlauben. Velovorzugsrouten liegen oft parallel zu Hauptachsen und bieten sich so als alternative Verbindung für die Velofahrenden an. Auf ihnen herrscht schon heute oft Tempo 30. Der Anteil an Autos ist tief und wird für die Umsetzung der Velovorzugsrouten weiter reduziert, so dass die Quartierstrassen frei von Durchgangsverkehr sein werden. Ein grünes Band und grosse Piktogramme am Boden werden die Velovorzugsrouten besser sichtbar machen.

Die Velovorzugsrouten sind darauf angelegt, dass auf ihnen alle – auch unsichere und ungeübte – Velofahrende verkehren können. Demzufolge soll das Netz von Velovorzugsrouten sicher, lückenlos, gut erkennbar und komfortabel sein. Im Sinne der Veloförderung sollen sie also zum Velofahren einladen und den Nutzenden eine hohe objektive und subjektive Sicherheit geben.

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

Frage 1

Welchen Stellenwert gibt der Stadtrat dem sozialen Austausch der Velofahrenden und der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens?

Der Stadtrat stützt sich auf die aktuelle Gesetzgebung, die das Nebeneinanderfahren bei dichtem Veloverkehr ermöglicht (vgl. Antwort auf Frage 2). Auf Velovorzugsrouten ist einerseits mit erhöhtem Veloverkehrsaufkommen zu rechnen. Andererseits ist die Infrastrukturbreite so ausgewählt, dass sowohl das Überholen als auch das Nebeneinanderfahren gewährleistet sind. Im Vordergrund stehen allerdings die Verkehrssicherheit und die Verhinderung von Unfällen. Der soziale Austausch darf nicht dazu führen, dass die Aufmerksamkeit dem Verkehrsgeschehen gegenüber beeinträchtigt wird.

Frage 2

Wie beurteilt der Stadtrat die Velovorzugsrouten in dieser Hinsicht? Ist Nebeneinanderfahren erlaubt oder nicht erlaubt?

Grundsätzlich gilt Art. 43 Abs. 1 Satz 1 Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11), wonach die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern nicht neben andern Fahrrädern oder Motorfahrrädern fahren dürfen. Sofern der übrige Verkehr nicht behindert wird, ist gemäss lit. b bei dichtem Fahrrad- oder Motorfahrradverkehr das Nebeneinanderfahren zu zweit jedoch gestattet. Letzteres ist auf einer Velovorzugsroute mindestens zu Hauptverkehrszeiten zu erwarten. Weil das Nebeneinanderfahren auf Velovorzugsrouten in der Praxis somit in diesem Rahmen erlaubt ist, erübrigen sich Antworten auf die die Anschlussfragen Nr. 3 und 4.



3/3

Frage 3

Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte: Wie werden die Velofahrenden darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich entgegen einer sich selbst erklärenden Infrastruktur, die auf das Nebeneinanderfahren ausgerichtet ist, nicht so verhalten können, wie es ihnen die Infrastruktur eigentlich vorgibt? Welche Bedeutung kommt dann einem übergrossen Velopiktogramm zu, das zwar suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt wäre, obwohl dem gar nicht so ist?

Vergleiche Antwort auf Frage 2.

Frage 4

Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte, welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese Form des Velofahrens möglich zu machen? Hätten die Velovorzugsrouten das Potential, als signalisierte Rundwanderwege auf Nebenstrassen anerkannt zu werden? Braucht es dazu entsprechende Richtplaneinträge?

Vergleiche Antwort auf Frage 2.

Frage 5

In Deutschland ist Nebeneinanderfahren auf Fahrradstrassen explizit erlaubt. Gibt es Bestrebungen in der Schweiz, diese Regeln ebenfalls einzuführen?

Die Stadt Zürich hat sich mit zwei Strecken an den Pilotversuchen zu den «Velostrassen» beteiligt. Im Vorfeld wurde erwogen, bei den Pilotversuchen die Wirkung des Nebeneinanderfahrens zu prüfen. Dies wurde jedoch vom ASTRA verworfen. Die Stadt Zürich würde es nach wie vor begrüssen, wenn das Verkehrsregime der Velostrasse mit Erlaubnis des Nebeneinanderfahrens eingeführt würde. Bei den Pilotversuchen wurde zwar vermehrtes Nebeneinanderfahren festgestellt, es wurde aber kein Unfall registriert, der im Zusammenhang mit dem Nebeneinanderfahren stand. Die Einführung der Velostrassen müsste auf Bundesebene erfolgen.

Frage 6

In Deutschland mit den Fahrradstrassen oder in den Niederlanden mit den «fietsstraat — auto te gast» wird Nebeneinanderfahren auch mit entsprechenden Bodenmarkierungen, die quer über die Fahrbahn verlaufen, verdeutlicht. Wie sind die Erfahrungen in Zürich, wo explizit eine solche quer über die Strasse laufende Bodenmarkierung fehlt, sondern ein übergrosses Velopiktogramm suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt ist?

Eine systematische Wirkungskontrolle zu den grossen Velo-Piktogrammen liegt nicht vor. Mit diesen Markierungen soll nicht nur den Velofahrenden, sondern vor allem auch den übrigen Verkehrsteilnehmenden gezeigt werden, dass sie sich auf einer wichtigen Veloroute bewegen. Diese erwünschte Wirkung dürfte sich mit der zunehmenden Verbreitung der grossen Velo-Piktogramme und der grünen Bänder verstärken.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter