

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. August 2015

741.

Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin betreffend Zulassung von gewissen Motorfahrzeugen mit Elektromotor auf den Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr, Überprüfung der betroffenen Flächen sowie Massnahmen zur Entschärfung möglicher Konflikte

Am 6. Mai 2015 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Simon Kälin (Grüne Partei) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/123, ein:

Der Bundesrat hat am 15. April 2015 beschlossen, per 1. Juni 2015 Motorfahrzeuge wie Stehroller vollständig und Rikscha-artige Fahrzeuge teilweise den langsamen E-Bikes (bis 25 km/h) gleichzusetzen. Das heisst, dass Segways und Elektromofas nun überall dort verkehren dürfen, wo Velos zugelassen sind – also auf Flächen mit Teilfahrverbot (Signal 2.14), auf gemeinsamen Flächen für den Fuss- und Radverkehr aber auch in Fussgängerzonen und auf Trottoirs mit Velozulassung. Diese Anpassung der Verordnungen wird von Fussverkehr Schweiz für die Fussgängerinnen und Fussgänger als gefährlich eingeschätzt und beeinträchtigt die Qualität der Fussgängerflächen. Bereits heute sind Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich für alle Beteiligten ein grosses Ärgernis. Fussverkehr Schweiz fordert deshalb u. a. die Städte auf, alle Flächen zu überprüfen, welche für das Velo – und somit neu auch für gewisse Motorfahrzeuge mit Elektromotor – frei gegeben sind. Die Freigabe soll nur noch in Ausnahmefällen und dort erfolgen dürfen, wie sie ohne Konflikte organisiert werden kann. In allen anderen Fällen ist die Zulassung aufzuheben.

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





1. Besteht eine Übersicht (Liste, Karte) über die Flächen, welche neu von Segways und Rikscha-artigen Fahrzeugen befahren werden können? Wenn ja, um was für Flächen handelt es sich dabei?
2. Welche strategischen, juristischen und politischen Vorgaben gelten heute in der Stadt Zürich für bestehende und das Einrichten von neuen Mischflächen des Fuss- und Veloverkehrs?
3. Sind nun Änderungen bezüglich dieser strategischen und politischen Vorgaben vorgesehen?
4. Teilt der Stadtrat die grundsätzliche Einschätzung, dass die vom Bundesrat beschlossenen Veränderungsänderungen die Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich verschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?
5. Mit welchen strategischen Grundsätzen (z.B. künftiges Verbot des zugelassenen Fahrverkehrs in bestehenden konfliktträchtigen Mischverkehrsflächen) plant die Stadt Zürich die negativen Folgen der vom Bundesrat beschlossenen Veränderungsänderungen zu reduzieren?
6. Ist der Stadtrat bereit, alle für das Velo zugelassenen Fussgängerflächen, bzw. Flächen auf denen Segways und Rikschas neu zugelassen sind, im Hinblick auf die Sicherheit und auf Konflikte zwischen dem Fussverkehr und dem zugelassenen Fahrverkehr zu überprüfen und im Konfliktfall die Zulassung für den Fahrverkehr aufzuheben? Falls ja, bis wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein und wie wird das Resultat kommuniziert? Falls nein, weshalb nicht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der technische Fortschritt führt dazu, dass zunehmend neue Formen von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen auf den Schweizer Strassen verkehren. Per 1. Juni 2015 hat der Bundesrat verschiedene Verordnungen mit Blick auf Elektrofahrzeuge angepasst und die Fahrzeugtypen der Elektro-Stehroller und der Elektro-Rikschas definiert. Für beide gelten gewisse Erleichterungen und sie dürfen nun teilweise Verkehrsflächen mitbenutzen, die zuvor den Zufussgehenden und Velofahrenden vorbehalten waren. Dem Stadtrat ist bewusst, dass damit der Nutzungsdruck zunehmen und sich Konflikte verschärfen könnten.

Elektrische Velo-Rikschas dürfen nach wie vor nicht auf Fussgängerflächen gefahren werden – auch dort nicht, wo Fahrräder und langsame E-Bikes sowie schnelle E-Bikes mit abgestelltem Motor mittels Zusatztafel zugelassen sind (Art. 64 Abs. 6 Signalisationsverordnung [SSV]; SR 741.21). Rikscha-artige Fahrzeuge mit Elektroantrieb gelten als Kleinmotorräder (Art. 14 lit. b Ziff. 3 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS]; SR 741.41). Verbotssignale für Motorräder sind auch für sie gültig.

Stehroller wie der Segway dagegen gelten technisch neu als Motorfahräder (Art. 18 lit. d VTS). In Bezug auf die Gültigkeit von Signalen sind sie wie die langsamen E-Bikes insofern privilegiert, als sie grundsätzlich auf allen Flächen fahren dürfen, wo Velofahrerinnen und Velofahrer verkehren dürfen. Dies betrifft Fussgängerverkehrsflächen und Fusswege, wo eine Zulassung für Fahrräder mit einer Zusatztafel signalisiert ist (Art. 64 Abs. 6 SSV; vgl. Signalisationsbeispiel 1), gemeinsame Rad- und Fusswege (Art. 33 Abs. 1 und 4 SSV; vgl. Signalisationsbeispiel 2) sowie auch Plätze und Strassen mit einem Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder (Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV; vgl. Signalisationsbeispiel 3). Eine Ausnahme gilt zurzeit noch für das Trottoir: Wo das Trottoir mit einer entsprechenden Zusatztafel für Velos geöffnet ist, darf es von Motorfahrädern und damit auch von Elektro-Stehrollern und langsamen E-Bikes nur mit abgestelltem Motor mitbenutzt werden (Art. 65 Abs. 8 SSV; vgl. Signalisationsbeispiel 4). Allerdings hat der Bundesrat am 24. Juni 2015 eine weitere Angleichung beschlossen: Ab 2016 dürfen langsame E-Bikes (bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und allfällige Tretunterstützung mit Wirkung bis maximal 25 km/h) und Elektro-Stehroller auf Trottoirs mit der Zusatztafel «Velos gestattet» auch mit eingeschaltetem Motor benutzt werden. Alle anderen Motorfahräder – also auch die so genannt schnellen E-Bikes – dürfen in diesen Fällen das Trottoir weiterhin nur mit abgestelltem Motor mitbenutzen. Das gilt für diese Fahrzeuge im Übrigen auch auf Verkehrsflächen mit einem Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder (vgl. Signalisationsbeispiel 3).

Bsp. 1: Zusatztafel «Velos gestattet» in Fussgängerzone	Bsp. 2: Gemeinsamer Rad- und Fussweg	Bsp. 3: Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder	Bsp. 4: Zusatztafel «Velos gestattet» auf Fusswegen
			

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

Zu Frage 1 («Besteht eine Übersicht (Liste, Karte) über die Flächen, welche neu von Segways und Rikscha-artigen Fahrzeugen befahren werden können? Wenn ja, um was für Flächen handelt es sich dabei?»)

Ein Übersichtsplan über die bestehenden Mischflächen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende sowie neu Elektro-Stehroller-Benutzende wird zurzeit unter der Leitung des Tiefbauamts erarbeitet.

Zu Frage 2 («Welche strategischen, juristischen und politischen Vorgaben gelten heute in der Stadt Zürich für bestehende und das Einrichten von neuen Mischflächen des Fuss- und Veloverkehrs?»)

Die Stadt Zürich verfolgt eine Strategie der Verkehrstrennung. Gehflächen sind grundsätzlich für Zufussgehende reserviert, Fahrräder sollen auf der Fahrbahn oder auf eigens ausgewiesenen Flächen (Radweg, Radstreifen) verkehren. Wenn Zufussgehende und Radfahrende denselben Weg benutzen, wird bei genügenden Breiten eine bauliche Abtrennung der bei-

den Infrastrukturen vorgenommen (Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen). An Örtlichkeiten, wo sowohl eine Veloinfrastruktur als auch eine Fussgängerinfrastruktur nötig ist, die Platzverhältnisse aber unzureichend sind, kann eine Mischfläche eine Möglichkeit sein, um Netzlücken zu vermeiden. Situationen werden bergwärts und talwärts differenziert betrachtet, wobei der Schutz der Zufussgehenden als schwächste Verkehrsteilnehmende massgebend in die Variantendiskussion einfliesst. Gemeinsam genutzte Rad- und Fusswege kommen nur dann zur Anwendung, wenn das Gefährdungspotenzial durch ausreichende Wegbreiten und Frequenzen nicht zu einer übermässigen Zahl von Interaktionen (Ausweichen, Stoppen) von Zufussgehenden und Velofahrenden führt. Die Minimalbreite bei gemeinsamen Rad- und Fusswegen beträgt 2,50 m. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen sind punktuelle Einengungen bis minimal 1,50 m bei genügender Sichtweite möglich (z. B. Brückenunterquerungen oder Gebäudevorsprünge).

In bestimmten Situationen und unter Abwägung der sicherheitsrelevanten Aspekte kann ein Trottoir mit der Zusatztafel «Velo gestattet» für den Radverkehr geöffnet werden (Art. 65 Abs. 8 SSV). Voraussetzung hierfür sind entsprechend stark befahrene Strassen sowie die Gewährleistung von ausreichenden Sichtverhältnissen. Weiter soll der betreffende Trottoirbereich schwach begangen sein. Auf diesen gekennzeichneten Flächen geniessen die Zufussgehenden Vortritt.

Überall, wo eine gemeinsame Nutzung mit dem Fussverkehr vorgegeben ist, müssen sich Velofahrende und somit auch die Lenkerinnen und Lenker von Elektrofahrzeugen der Situation anpassen, ihre Geschwindigkeit gegebenenfalls reduzieren, Rücksicht nehmen und nötigenfalls anhalten.

Zu Frage 3 («Sind nun Änderungen bezüglich dieser strategischen und politischen Vorgaben vorgesehen?»)

Änderungen sind nicht vorgesehen: Nach wie vor geniessen in der Stadt Zürich die Zufussgehenden erste Priorität. Zudem wird schwergewichtig auf die Verkehrstrennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geachtet. In Ausnahmefällen, namentlich bei engen Platzverhältnissen sowie einem ausgewiesenen Bedürfnis eines Lückenschlusses der (Velo-)Infrastruktur – etwa im Rahmen des Masterplans Velo – werden andere Möglichkeiten wie gemeinsame Rad- und Fusswege oder in Ausnahmefällen Trottoirs mit Velozulassung in Betracht gezogen.

Zu Frage 4 («Teilt der Stadtrat die grundsätzliche Einschätzung, dass die vom Bundesrat beschlossenen Verordnungsänderungen die Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich verschärfen? Falls ja, wie? Falls nein, weshalb nicht?»)

Auf den dicht genutzten städtischen Verkehrsflächen können die Änderungen zu bereits bekannten Konflikten führen, namentlich auf bestehenden Mischflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Stadt Zürich hatte deshalb im Rahmen einer Vernehmlassung grundlegende Bedenken angemeldet und sich gegen die teilweise Gleichstellung der Elektro-Stehroller und Elektro-Rikschas mit den Velos in Bezug auf die Verkehrsregeln ausgesprochen. Der Stadtrat weist aber darauf hin, dass die Vortritts- und Platzverhältnisse klar geregelt bleiben. Die in der Antwort zu Frage 2 erwähnten Lösungen von Trottoirs mit Velozulassung soll auch in Zukunft so wenig wie möglich Anwendung finden.

Zu den Fragen 5 und 6 («Mit welchen strategischen Grundsätzen (z.B künftiges Verbot des zugelassenen Fahrverkehrs in bestehenden konflikträchtigen Mischverkehrsflächen) plant die Stadt Zürich die negativen Folgen der vom Bundesrat beschlossenen Verordnungsänderungen zu reduzieren?», «Ist der Stadtrat bereit, alle für das Velo zugelassenen Fussgängerflächen, bzw. Flächen auf denen Segways und Rikschas neu zugelassen sind, im Hinblick auf die Sicherheit und auf Konflikte zwischen dem Fussverkehr und dem zugelassenen Fahrverkehr zu überprüfen und im Konfliktfall die Zulassung für den Fahrverkehr aufzuheben? Falls ja, bis wann wird diese Überprüfung abgeschlossen sein und wie wird das Resultat kommuniziert? Falls nein, weshalb nicht?»)

Der Stadtrat sieht zurzeit keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, die bisher geltenden Grundsätze zu verschärfen und eine Überprüfung aller Mischverkehrsflächen zu veranlassen. Eine generelle Strategie mit dem Ziel, den bisher zugelassenen Fahrverkehr in bestehenden Mischverkehrsflächen zu verbieten, würde eine Fragmentierung des bestehenden Velonetzes und markante Qualitätseinbussen bewirken. Aus Sicht des Stadtrats stellt die etappenweise Neuplanung im Einzelfall bei ausgewiesenem Bedarf und die Verbesserung im Rahmen von Bauprojekten eine konsequentere, kostengünstigere und qualitativ höherwertigere Herangehensweise dar.

Der Stadtrat verfolgt aber die Auswirkungen der neuen Regelungen sowie der weiteren Erleichterungen, die 2016 in Kraft treten (vgl. Einleitung) genau und wird bei Bedarf Massnahmen ergreifen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti