



Beschluss des Stadtrats

vom 1. September 2021

GR Nr. 2021/192

Nr. 858/2021

Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin-Werth betreffend Benutzung von Fusswegen und Trottoirs durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre, bisherige Erfahrungen mit der Neuregelung, Schutz des Fussverkehrs und der Personen bei Bushaltestellen sowie Massnahmen zur Entschärfung von Konflikten und zum Schutz der Kinder

Am 21. April 2021 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Simon Kälin-Werth (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/192, ein:

Seit 1. Januar 2021 gilt mit Artikel 41 Absatz 4 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; VRV) folgende Neuregelung für Kinder auf dem Fahrrad: «Sind weder Radweg noch Radstreifen vorhanden, so dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren.» Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (mit Geh-, Hör- oder Sehschwächen) und ältere Menschen befürchten eine zusätzliche Gefährdung durch diese Neuregelung. Deshalb wurde diese in der Vernehmlassung entsprechend stark kritisiert. Gerade bei engen Stellen und an Orten mit hohem Fussverkehrsaufkommen verursacht die neue Regelung ein gewisses Gefahrenpotenzial. Dieses gilt es mit der raschen Realisierung von sicherer Veloinfrastruktur zu entschärfen.

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

1. Welche Erfahrungen hat der Stadtrat mit der Neuregelung seit 1. Januar 2021 gemacht?
2. Wurde bisher bei Unfällen auf dem Trottoir erfasst, ob die Ursache bei der Neuregelung liegen könnte? Falls nein, ist der Stadtrat bereit, dies künftig zu tun und Unfälle diesbezüglich detaillierter zu erfassen?
3. Wie gedenkt der Stadtrat den Fussverkehr, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen auf den erwähnten Abschnitten, zu schützen?
4. Wie wird erhoben, ob der Fussverkehr (insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen) Wege oder Abschnitte aufgrund der Neuregelung weniger oder gar nicht mehr nutzt, da diese aufgrund der Neuregelung nicht mehr als sicher erfahren werden?
5. Was wird bei den Bushaltestellen zur Wahrung der Sicherheit von aussteigenden und wartenden Personen getan?
6. Wie werden die Kinder beziehungsweise deren Eltern über diese Neuregelung – insbesondere über die Passage «rücksichtsvoll fahren und dem Fussverkehr den Vortritt lassen» – informiert und instruiert? Welche Anstrengungen werden dazu über die Schulen unternommen? Welche Anstrengungen werden unternommen, die Eltern darüber zu informieren, dass sie nicht mit ihren Kindern auf dem Trottoir fahren dürfen?
7. Inwiefern sieht der Stadtrat die Möglichkeit, mit zusätzlicher Information die bestehenden Konflikte zu entschärfen?
8. Wie geht die Polizei in der Praxis vor, um Verstösse gegen die Neuregelung – insbesondere «rücksichtsvoll fahren und dem Fussverkehr den Vortritt lassen» – zu ahnden? Wie viele Verstösse wurden diesbezüglich seit Anfang Jahr bereits geahndet?
9. Das ASTRA weist darauf hin, dass die Neuregelung – z.B. in Querungsbereichen – auch Risiken birgt: «Hausausgänge und Garagenausfahrten sind oft unübersichtlich.» Was tut der Stadtrat, um die Kinder vor diesen Risiken und Gefahren zu schützen?



2/5

10. Inwiefern nimmt der Stadtrat diese Neuregelung zum Anlass, die Fussverkehrsstandards der Stadt Zürich anzuwenden und die Trottoirs entsprechend zu verbreiten bzw. die immer noch vorhandenen, rechtswidrigen Fuss-/Velo-Mischverkehrsflächen auf Trottoirs rascher zu entflechten?
11. Inwiefern nimmt der Stadtrat diese (Übergangs-)Regelung zum Anlass, die Realisierung weiterer sicherer Veloinfrastruktur voranzutreiben, bzw. beim Kanton die prioritäre Behandlung des Baus neuer Radstreifen und Radwege zu beantragen? Welchen Strassen(abschnitte) stehen dabei im Vordergrund?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Wie in der Anfrage erwähnt, hat der Bundesrat die Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) dahingehend geändert, dass Kinder bis zum Alter von zwölf Jahren auf Fusswegen und Trottoirs Velo fahren dürfen, wenn weder ein Radweg noch ein Radstreifen vorhanden ist. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Zufussgehenden Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren.

Der Stadtrat hatte sich im Rahmen der Vernehmlassung gegen diese Änderung ausgesprochen, weil diese die Sicherheit der Zufussgehenden, insbesondere älterer und gebrechlicher Personen, von Menschen mit eingeschränkter Mobilität und kleiner Kinder beeinträchtigen dürfte. Der Stadtrat forderte in seiner Vernehmlassung, dass dann, wenn ein Maximalalter eingeführt werden würde, dieses nicht zwölf, sondern bloss acht Jahre betragen dürfe.

Die neue Regelung ist erst seit 1. Januar 2021 in Kraft.

Der Ausbau einer sicheren und komfortablen Veloinfrastruktur – auch für Kinder – hat unter dem Gesichtspunkt dieser neuen Regelung für den Stadtrat hohe Priorität. Für fundierte Aussagen über allfällige positive oder negative Auswirkungen ist dieser Beobachtungszeitraum zu kurz.

Frage 1

Welche Erfahrungen hat der Stadtrat mit der Neuregelung seit 1. Januar 2021 gemacht?

Wie einleitend erwähnt, ist der Betrachtungszeitraum von einem halben Jahr zu kurz für fundierte Aussagen. Dem Stadtrat sind bisher keine Auffälligkeiten, Rückmeldungen oder andere Erfahrungswerte bekannt. Es ist durchaus denkbar, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden bisher nicht spürbar geändert hat.

Frage 2

Wurde bisher bei Unfällen auf dem Trottoir erfasst, ob die Ursache bei der Neuregelung liegen könnte? Falls nein, ist der Stadtrat bereit, dies künftig zu tun und Unfälle diesbezüglich detaillierter zu erfassen?

Konflikte zwischen velofahrenden Kindern bis zum Alter von zwölf Jahren und Zufussgehenden auf dem Trottoir können im Rahmen der schweizweit gültigen Kriterien der Verkehrsunfallstatistik erfasst und ausgewertet werden. Eine Anpassung der Erfassungskriterien ist nicht notwendig. Seit Einführung der Neuregelung am 1. Januar 2021 bis Mitte Juli 2021 wurde auf dem Stadtgebiet kein Verkehrsunfall registriert, der diesen Kriterien entspricht.



3/5

Frage 3

Wie gedenkt der Stadtrat den Fussverkehr, insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen auf den erwähnten Abschnitten, zu schützen?

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, den Veloverkehr auf der Fahrbahn (Radstreifen) oder auf separaten Radwegen zu führen. Wo dies der Fall ist, darf das Trottoir auch von Kindern bis zwölf Jahren nicht benutzt werden. Sollten auf Trottoirabschnitten ohne entsprechende Veloinfrastruktur Konflikte auftreten oder Hinweise aus der Bevölkerung eingehen, kann die Dienstabteilung Verkehr im Rahmen der Kampagne «Grosi-an-Bord» auf die gebotene Rücksichtnahme hinweisen.

Frage 4

Wie wird erhoben, ob der Fussverkehr (insbesondere mobilitätsbeeinträchtigte Menschen) Wege oder Abschnitte aufgrund der Neuregelung weniger oder gar nicht mehr nutzt, da diese aufgrund der Neuregelung nicht mehr als sicher erfahren werden?

Bisher liegen keine Hinweise auf eine solche Entwicklung vor. Falls entsprechende Rückmeldungen eingehen, prüfen die zuständigen städtischen Dienstabteilungen die Situation, um geeignete Massnahmen ergreifen zu können.

Frage 5

Was wird bei den Bushaltestellen zur Wahrung der Sicherheit von aussteigenden und wartenden Personen getan?

Falls Hinweise eingehen, dass die Neuregelung den Betrieb von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs negativ beeinflusst, prüfen die zuständigen Stellen dies und ergreifen geeignete Massnahmen. Bisher liegen auch diesbezüglich keine Hinweise vor.

Frage 6

Wie werden die Kinder beziehungsweise deren Eltern über diese Neuregelung – insbesondere über die Passage «rücksichtsvoll fahren und dem Fussverkehr den Vortritt lassen» – informiert und instruiert? Welche Anstrengungen werden dazu über die Schulen unternommen? Welche Anstrengungen werden unternommen, die Eltern darüber zu informieren, dass sie nicht mit ihren Kindern auf dem Trottoir fahren dürfen?

Die Aufgabe der Schulinstruktion der Stadtpolizei ist darauf ausgerichtet, die Schülerinnen und Schüler zu befähigen, sich sicher und verkehrsgerecht im Strassenverkehr zu bewegen.

Im Rahmen des regulären Verkehrsunterrichts findet flächendeckend in der 4. und 5. Klasse die praktische Fahrradausbildung statt. Die Schülerinnen und Schüler lernen, wie sie sich im realen Verkehrsraum verhalten müssen, um sich selber und andere Verkehrsteilnehmende nicht zu gefährden. Sie lernen dabei, dass sie sich in allen Verkehrssituationen defensiv und respektvoll – speziell gegenüber Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung und älteren Personen – verhalten sollen und dass sie sich an die geltenden Verkehrsregeln halten müssen.

Die Problematik, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger und Rad fahrende Kinder auf gemeinsamen Verkehrsflächen begegnen können, ist nicht neu. Gemeinsame Rad-/Fusswege gibt es schon seit Längerem. Die Stadtpolizei vermittelt das korrekte Verhalten in solchen Situationen in der praktischen Fahrradausbildung.



4/5

Die Eltern werden über die Neuregelung anlässlich von Elternveranstaltungen informiert. Aufgrund der Pandemielage konnten diese Orientierungen im vergangenen Frühling leider nicht durchgeführt werden.

Frage 7

Inwiefern sieht der Stadtrat die Möglichkeit, mit zusätzlicher Information die bestehenden Konflikte zu entschärfen?

Falls Hinweise auf Konflikte aufgrund der Neuregelung eingehen, setzt der Stadtrat Massnahmen zur weiteren Sensibilisierung vor Ort um (siehe auch Antwort zu Frage 3).

Frage 8

Wie geht die Polizei in der Praxis vor, um Verstösse gegen die Neuregelung – insbesondere «rücksichtsvoll fahren und dem Fussverkehr den Vortritt lassen» – zu ahnden? Wie viele Verstösse wurden diesbezüglich seit Anfang Jahr bereits geahndet?

Stellt die Stadtpolizei Gesetzesverstösse im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit fest, verfolgt sie diese und leitet entsprechende Massnahmen ein. Die Polizei führt regelmässig und insbesondere während der wärmeren Monate Velokontrollen an neuralgischen Orten durch, wobei fehlbare Fahrradlenkende gebüsst werden.

Im Rahmen der genannten Kontrolltätigkeit spricht die Stadtpolizei zusätzlich auch Belehrungen aus, sollten insbesondere Fahrweisen im Sinne von Art. 41 Abs. 4 VRV von jugendlichen Fahrradlenkenden festgestellt werden.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass Kinder, welche jünger als zehn Jahre alt sind, als nicht strafmündig gelten. In diesen Fällen erfolgt keine Verzeigung. Gegebenenfalls kommt es zu einer Belehrung vor Ort oder in gravierenden Fällen (z. B. bei Unfällen) zusätzlich zu einer Kontaktaufnahme mit den Eltern. Kinder, die über zehn Jahre alt sind, gelten hingegen als strafmündig und können strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden. Ein Verhalten, das gegen die in der Fragestellung angesprochene Vorschrift von Art. 41 Abs. 4 VRV verstösst, kann – was die Form der Sanktionierung angeht – nicht mittels Ordnungsbusse geahndet werden. Ordnungsbussen können bei Jugendlichen allgemein erst ab dem 15. Altersjahr ausgestellt werden. Wenn die Polizei einen Verstoß gegen Art. 41 Abs. 4 VRV feststellt, müsste sie diesen mit einem Polizeirapport bei der Jugendanwaltschaft zur Anzeige bringen.

Die Stadtpolizei hat seit Inkrafttreten der besagten Bestimmung keine Rapporte zu diesem Tatbestand erstattet.

Frage 9

Das ASTRA weist darauf hin, dass die Neuregelung – z.B. in Querungsbereichen – auch Risiken birgt: «Hausausgänge und Garagenausfahrten sind oft unübersichtlich.» Was tut der Stadtrat, um die Kinder vor diesen Risiken und Gefahren zu schützen?

Kinder werden nicht erst seit Inkrafttreten der Neuregelung in Bezug auf mögliche Gefahren auf dem Trottoir (z. B. Garagenausfahrten) geschult. Die Dienstabteilung Verkehr hat gemeinsam mit der Stadtpolizei «Virtual-Reality-Filme» unter dem Titel «Der Schulweg aus Kinderaugen» produziert. Einer dieser Filme zeigt auch die Gefahr einer Garagenausfahrt. Im Verkehrsunterricht thematisiert die Stadtpolizei die Problematik von unübersichtlichen Querungsbereichen sowie Hausausgängen und Garagenausfahrten. Der Unterricht findet



5/5

flächendeckend für alle Schülerinnen und Schüler in den Schulen der Stadt Zürich im Rahmen der praktischen und theoretischen Fussgänger- und Fahrradausbildung statt.

Frage 10

Inwiefern nimmt der Stadtrat diese Neuregelung zum Anlass, die Fussverkehrsstandards der Stadt Zürich anzuwenden und die Trottoirs entsprechend zu verbreiten bzw. die immer noch vorhandenen, rechtswidrigen Fuss-/Velo-Mischverkehrsflächen auf Trottoirs rascher zu entflechten?

Der Stadtrat ist weiterhin bestrebt, Mischverkehrsflächen auf Trottoirs zu vermeiden und aufzuheben (vgl. Medienmitteilung vom 13. September 2018 zur neuen Praxis für Velos auf dem Trottoir in der Stadt Zürich). Die aufgrund des Rechtsgutachtens «Velos auf dem Trottoir» geänderte Praxis bedeutet, dass einerseits keine neuen Verkehrsanordnungen für solche Flächen erlassen werden und dass andererseits bestehende Flächen aufgehoben werden. Dies bedingt in vielen Fällen Strassenbauprojekte, welche nicht kurzfristig realisiert werden können. Bei der Umsetzung und allfälligen Sanierungen sind die Bedürfnisse und die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs zu beachten.

Ebenfalls strebt der Stadtrat weiterhin grosszügige und attraktive Flächen für den Fussverkehr an.

Frage 11

Inwiefern nimmt der Stadtrat diese (Übergangs-)Regelung zum Anlass, die Realisierung weiterer sicherer Veloinfrastruktur voranzutreiben, bzw. beim Kanton die prioritäre Behandlung des Baus neuer Radstreifen und Radwege zu beantragen? Welchen Strassen(abschnitte) stehen dabei im Vordergrund?

Mit der Umsetzung der Velovorzugsrouten wird in den nächsten Jahren eine attraktive, sichere Veloinfrastruktur realisiert.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti