

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

09.02.2005

180. Interpellation von Daniel Leupi und 32 Mitunterzeichnenden betreffend schwere Geländefahrzeuge, Angaben über Bestand und Fremdgefährdung

Am 1. September 2004 reichten Gemeinderat Daniel Leupi (Grüne) und 32 Mitunterzeichnende folgende Interpellation GR Nr. 2004/462 ein:

Die Zahl der schweren Geländefahrzeuge (Offroader, Sport Utility Vehicles SUV, Pickup-Trucks) steigt kontinuierlich an. Diese Entwicklung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit, des Energieverbrauches und des besonders im ruhenden innerstädtischen Verkehr bedeutenden Platzbedarf (Trottoirparkierer!) äussert problematisch.

Durch die steife Konstruktion, die grosse Masse und die hohe Bauweise stellen schwere Geländefahrzeuge eine überdurchschnittliche Gefährdung für Zufussgehende, Zweiradfahrende und Insassen normaler Personenwagen dar. Kinder können „bei relativ geringen Geschwindigkeiten tödlich getroffen werden“. Dies gilt besonders, wenn Rammschutzbügel (Bull bars) angebracht sind. Weil LenkerInnen von „Geländefahrzeugen im Vergleich zu Pkw etwa 40 Prozent häufiger Schäden an anderen Personen oder Fahrzeugen verursachen“, geht von ihnen eine „alarmierende Fremdgefährdung“ aus (alle Zitate aus einer Studie Winterthur Versicherungen). Auch für ihre Insassen bieten diese Fahrzeuge meist nur eine Scheinsicherheit: Viele der nach EuronNCAP (European New Car Assessment Programme) getesteten schweren Geländefahrzeuge erreichen wegen der steifen Karosserie schlechtere Ergebnisse als Mittelklassewagen. Zudem ist das Risiko des Überschlagens wegen hohen Schwerpunktes systembedingt.

Der enorme Treibstoffverbrauch widerspricht den Zielen der Energiepolitik und trägt dazu bei, die Bemühungen, den durchschnittlichen Flottenverbrauch zu senken, zunichte zu machen.

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

1. Liegen Zahlen über den Bestand an schweren Geländefahrzeugen in der Stadt Zürich vor? Wenn nicht: Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass auch auf den Strassen der Stadt Zürich immer mehr solche Fahrzeuge verkehren?
2. Teilt der Stadtrat die Einschätzung der oben genannten Studie der Winterthur Versicherungen, dass von schweren Geländefahrzeugen eine „alarmierende Fremdgefährdung“ ausgeht? Was gedenkt der Stadtrat dagegen zu unternehmen? Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass die Zunahme der Zahl der schweren Geländefahrzeuge die Bemühungen von Stadt, Kanton und Bund um mehr Verkehrssicherheit und den sparsamen Umgang mit Energie teilweise zunichte macht?
3. Liegen Zahlen vor, an wie vielen der Verkehrsunfälle in der Stadt Zürich mit Getöteten oder Schwerverletzten in den letzten fünf Jahren schwere Geländewagen schuldhaft beteiligt waren? Wie viele Kinder waren betroffen? Wie viele ältere Menschen?
4. Gibt es Strassen oder Strassenabschnitte, wo schwere Geländewagen wegen ihren Dimensionen besonders oft Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmenden verursachen?
5. Teilt der Stadtrat die Einschätzungen, dass durch die Breite der schweren Geländefahrzeuge der Platz in der rechten Fahrbahnhälfte für Velofahrende weiter eingeschränkt wird, dass bei Überholmanövern oft viel zu eng an Velofahrenden vorbeigefahren wird, und dass dies dazu beiträgt, dass Velofahrende unerwünschter Weise auf das Trottoir ausweichen, weil sie ihre Sicherheit bedroht fühlen?
6. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die Fahrerinnen und Fahrer der schweren Geländefahrzeuge oft Mühe bekunden, ihre überdimensionierten Fahrzeuge korrekt in einem Parkfeld zu platzieren, und dass schwere Geländefahrzeuge überdurchschnittlich oft für andere Verkehrsteilnehmende (Velo, Bus, Tram, Lieferverkehr) hindernd oder gefährlich parkiert sind? Liegen dazu Zahlen vor?
7. Würde es der Stadtrat begrüssen, wenn der Bund den Gemeinden zusätzliche Kompetenzen erteilen würde, um die von den Lenkerinnen und Lenkern der schweren Geländefahrzeuge ausgehende Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden zu bekämpfen (z.B Fahrverbot auf besonderen Strassen)?
8. Gefährdet der hohe Energieverbrauch der schweren Geländefahrzeugen die Ziele des stadträtischen Masterplans Energie? Würde es der Stadtrat begrüssen, wenn die Steuern für schwere Geländefahrzeuge deutlich erhöht würden, um das Bestandwachstum einzudämmen?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements gestellten Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Gemäss dem Bericht „Strassenfahrzeugbestand 2004“ des Bundesamtes für Statistik nimmt der Anteil an schweren und hubraumstarken Fahrzeugen gesamtschweizerisch unablässig zu. Seit 1990 ist das durchschnittliche Gewicht (Mittelwert) der in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge (2004: 3,81 Mio.) um knapp 17 Prozent auf 1745 kg angewachsen. Diese Trendentwicklung dürfte auch bei den auf dem Gebiet Stadt Zürich verkehrenden Fahrzeugen nicht viel anders ausgefallen sein. Detaillierte Zahlen über den Bestand an schweren Geländefahrzeugen in der Stadt Zürich liegen dem Stadtrat jedoch nicht vor. Diese könnten im Strassenverkehrsamt Zürich nur in einem aufwändigen Spezialverfahren eruiert werden.

Zu den Frage 2 und 3: Der von den Interpellanten angesprochenen Studie der Winterthurer Versicherung ist im genauen Wortlaut folgendes Zitat zu entnehmen:

Weniger aber teurere Sachschäden: Interessant ist die Auswertung von Kollisionsschäden: Die Wahrscheinlichkeit, den eigenen Offroader zu beschädigen, ist etwa 10 Prozent tiefer als bei anderen Personenwagen. Im Gegensatz dazu kostet der Schadenfall eines Offroaders im Durchschnitt über 20 Prozent mehr. Die Zahlen lassen den Schluss zu, dass Offroader weniger häufiger im Verkehr sind als andere Autos. Viele dieser Fahrzeuge dürften als Zweitwagen verwendet werden. Das Risiko, sie dabei zu beschädigen, wird daher entsprechend kleiner. Falls aber etwas passiert, sind die Reparaturkosten massiv höher als bei einem Pkw. Das erstaunt nicht besonders, da der durchschnittliche Katalogpreis der Geländefahrzeuge um 35 Prozent höher als derjenige normaler Personenwagen ist.

Alarmierende Gefährdung: Anders sieht es bei der Gefährdung aus, welche von Geländefahrzeugen auf andere Verkehrsteilnehmende ausgeht. Die Schadenfrequenz zeigt, dass Geländefahrzeuge im Vergleich zu Pkw etwa 40 Prozent häufiger Schäden an anderen Personen oder Fahrzeugen verursachen. Trotz der vermuteten geringeren Kilometerleistung sind sie also viel häufiger Verursachende von Drittschäden.

Grundsätzlich hat sich der Stadtrat nach diesen Erkenntnissen der Winterthur Versicherung zu orientieren und er ist nicht in der Lage, diese durch eigene Einschätzungen zu dokumentieren. Aus der Sicht der Stadtpolizei ist darauf hinzuweisen, dass es erst seit der Einführung des neuen Unfallauswertesystems „VUSTA-2“ im Januar 2003 möglich ist, detaillierte Auskünfte über Unfälle mit Schwerverletzten zu geben. Aus den Untersuchungsergebnissen wird ersichtlich, dass bei Kollisionen mit schweren Geländefahrzeugen weder Kinder (0 bis 16 Jahre), noch ältere Menschen (ab 65 Jahren) schwer verletzt wurden. Ebenso haben sich in den letzten fünf Jahren in der Stadt Zürich keine tödlichen Verkehrsunfälle mit schweren Geländefahrzeugen ereignet. Von einer „alarmierenden Fremdgefährdung“ kann also bis zum heutigen Zeitpunkt nicht gesprochen werden, weshalb für den Stadtrat kein Handlungsbedarf besteht.

Die Berichterstattung von auto-schweiz über den spezifischen Treibstoffverbrauch von Personenwagen zeigt, dass der Durchschnittsverbrauch der PW seit 1996 um 10,7 Prozent auf 7,99 Liter pro 100 km zurückgegangen ist. Der Rückgang des spezifischen Verbrauchs ist bei den schweren Fahrzeugen (>1800 kg) mit 17,3 Prozent noch deutlicher. Die Energieeffizienz der Fahrzeuge hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch liegt bei den schweren Fahrzeugen jedoch mit 10,64 Litern pro 100 km deutlich über dem Flottendurchschnitt. Zudem wirkt sich ein hohes Fahrzeuggewicht im städtischen Stop-and-go-Fahrbetrieb überdurchschnittlich stark auf den effektiven Treibstoffverbrauch aus. Selbst bei gleich bleibender Fahrleistung wird eine weitere Zunahme des Anteils an schweren Fahrzeugen die Anstrengungen zum Energiesparen mindestens teilweise wieder wettmachen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Ausstoss des Treibhausgases CO₂ aus Treibstoffen nach wie vor erheblich zunimmt. Dies entgegen den Vorgaben des CO₂-Gesetzes des Bundes, die im Zeitraum zwischen 1990 und 2010 eine achtprozentige Reduktion des CO₂-Ausstosses verlangen. Es besteht somit ein genereller Handlungsbedarf, den Treibstoffverbrauch beim motorisierten Individualverkehr weiter zu senken.

Zu Frage 4: Örtlichkeiten, wo schwere Geländefahrzeuge wegen ihrer Dimensionen besonders oft Unfälle verursachen, sind keine bekannt.

Zu Frage 5: In den letzten 1½ Jahren haben sich im Zusammenhang mit dem Überholen 17 Unfälle mit Körperverletzungen zwischen Fahrzeugen aller Art und Velofahrenden ereignet. Dabei wurde in sieben Fällen die Unfallursache alleine den Motorfahrzeuglenkenden zugewiesen. In zwei Fällen wurden die Velofahrenden schwer verletzt. In einem einzigen Fall war der Lenker eines schweren Geländefahrzeuges unfallverursachend. Bei den restlichen Unfällen war der/die Velolenkende zumindest mitverursachend beim Unfallgeschehen.

Das Verbot schwerer Geländewagen hätte wohl die Konsequenz, dass auch Lieferwagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge, Cars und Busse von den Strassen verbannt werden müssten. Diese Fahrzeuge benötigen weit mehr Raum als die Geländefahrzeuge. Im Übrigen sind auch unter den „normalen“ Personenwagen solche, die durch ihre Grösse auffallen, wie zum Beispiel gewisse „Amerikaner“, europäische und asiatische Luxuslimousinen usw. Sie benötigen genauso viel Platz oder noch mehr als ein Geländefahrzeug. Die Ursachen, dass Velofahrende unerwünschter Weise auf das Trottoir ausweichen, müssen deshalb andere sein.

Zu Frage 6: Es lassen sich keine Zahlen eruieren, da auf dem Ordnungsbussenzettel in der Fahrzeugkategorie nur „Pw“ eingetragen wird. Die polizeilichen Wahrnehmungen zeigen aber, dass falschparkierte Geländewagen genauso anzutreffen sind wie „normale“ Fahrzeuge.

Zu Frage 7: Geländefahrzeuge können nicht isoliert von anderen Fahrzeugen im Strassenverkehr betrachtet werden. Zudem benötigen viele Berufszweige für ihre Arbeit geländegängige Fahrzeuge. So sind zum Beispiel auch in der Stadtverwaltung (Grün Stadt Zürich, Tiefbauamt, Stadtpolizei usw.) Geländefahrzeuge in Gebrauch. Diese werden vor allem wegen ihrer technischen Vorteilen (starkes Drehmoment, Robustheit usw.) durch die Dienste der Stadt Zürich eingesetzt. Ein Fahrverbot für Geländefahrzeuge würde diese Dienste sehr stark beeinträchtigen und Ausnahmeregelungen würden in der Bevölkerung wohl wenig Akzeptanz finden. Ein generelles Fahrverbot für Geländefahrzeuge würde in der Stadt Zürich nicht nur zum Nachteil von Privatpersonen werden; auch ganze Zweige der Privatindustrie sowie der Stadtverwaltung wären davon betroffen.

Im Übrigen wäre eine Kompetenzdelegation an die Gemeinden der Rechtssicherheit und der einheitlichen Rechtsanwendung nicht förderlich oder nicht dienlich. Dementsprechend sieht das eidgenössische Strassenverkehrsrecht auch keine Kompetenzdelegation vor, sondern strebt vielmehr eine Angleichung der Rechtsvorschriften über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge an das EG-Recht an (vgl. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen "VTS" vom 19. Juni 1995, Art. 12 Abs. 3). Der Stadtrat verspricht sich zudem aus grossflächigen Tempo-30-Zonen und spezifisch festgesetzten Begegnungszonen (Tempo 20) im Hinblick auf die Sicherheit und den Umweltschutz die grössere und nachhaltigere Wirkung.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und von einem Fahrverbot für Geländefahrzeuge abzusehen, müsste die Autoindustrie folgende Massnahmen umsetzen:

Weichere Bauart: Weniger harte Fahrzeugkonstruktionen und eine ausgeprägtere Knautschzone würden die Sicherheit von Insassinnen/Insassen und übrigen Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Tiefer legen: Nur rund fünf Prozent der Offroadfahrzeuge sind wirklich im Gelände unterwegs. Eine Absenkung des Schwerpunkts hätte zur Folge, dass Geländewagen nicht so rasch kippen und gerammte Verkehrsteilnehmer/-innen an weniger heiklen Stellen getroffen würden.

Sanfte Rundungen: Eine Karosserie ohne scharfe Kanten und Ecken sowie eine tiefe, abgerundete, weiche Motorhaube erhöhen bei Kollisionen die Überlebenschancen von Zufussgehenden.

Unnötige Bull bars: Frontschutzbügel, auch „Kuhfänger“ genannt, haben im heutigen Strassenverkehr keine Berechtigung mehr. Sie dienen einzig optischen Zwecken, gefährden jedoch insbesondere Kinder stark.

Starke Überrollbügel: Das schützende Gestänge bei offenen, leichten Geländewagen ist oft zu schwach. Nur starke, nicht einknickende Überrollbügel schützen bei einem Überschlag des Wagens.

Der Stadtrat unterstützt die Bestrebungen von Fachleuten, diese Fahrzeugkategorie sicherer zu bauen, vollumfänglich.

Zu Frage 8: Der Erlass von Vorschriften über die Energieeffizienz von Fahrzeugen ist Sache des Bundes. Die im Rahmen der Vereinbarung über die Reduktion des spezifischen Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und auto-schweiz jährlich durchgeführten Datenerhebungen zeigen eine stete Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge. Die vom Bund geförderte Energie-Etikette für Fahrzeuge basiert auf dem Leergewicht der Fahrzeuge und nicht der Nutzanwendung. Zudem schneiden Dieselfahrzeuge generell besser ab (Diesel hat pro Liter einen höheren Energieinhalt als Benzin), auch wenn diese ohne Partikelfilter und Oxidationskatalysator deutlich höhere Emissionen an Luftschadstoffen bewirken als gleich schwere Benzinfahrzeuge. Der Stadtrat verfolgt den Trend zu schweren Fahrzeugen mit Blick auf die Erreichung der Ziele der Luftreinhalteverordnung als auch der Ziele des Masterplans Energie mit einer gewissen Besorgnis. Anzumerken ist, dass der Energieverbrauch - unabhängig vom Fahrzeuggewicht - durch das Fahrverhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden kann. Eine vorausschauende, niedertourige Fahrweise kann auch im Stadtverkehr eine Treibstoffeinsparungen von bis zu 10 Prozent zur Folge haben. Im Kanton Zürich werden die Motorfahrzeugsteuern nach dem Motorvolumen erhoben, welches ein schlechter Indikator für den Treibstoffverbrauch ist. Der Stadtrat ist daher der Ansicht, dass Instrumente, welche direkt die Treibstoffkosten beeinflussen, geeigneter sind, um die Energiesparziele und eine Minderung der Schadstoffemissionen aus dem Verkehr zu erreichen als eine Erhöhung der Fahrzeugsteuern, deren politische Realisierungschancen als gering einzustufen sind. Die vom Bundesrat in die Vernehmlassung gegebene CO₂-Abgabe hätte aufgrund der Rückerstattung an die Bevölkerung und Wirtschaft zur Folge, dass die Betriebskosten von Fahrzeugen einen deutlich höheren Stellenwert erhalten.

Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass durch die schweren Geländefahrzeuge bis jetzt keine gravierenden Eingriffe in die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden oder die Natur festgestellt werden müssen, die wesentlich über die bereits bestehenden übermässigen Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs hinausgehen. Für den Stadtrat drängen sich vorerst keine Massnahmen speziell für schwere Geländefahrzeuge auf. Er wird die Entwicklung aber im Auge behalten.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, den UGZ, den Energiebeauftragten sowie den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber