

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

31.01.2007

95.

Schriftliche Anfrage von Bastien Girod und Matthias Probst betreffend Geländefahrzeuge, Daten über Bestand und Zunahme in der Stadt Zürich

Am 1. November 2006 reichten die Gemeinderäte Bastien Girod (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/469 ein:

Immer mehr Personenwagen der Marken Hummer, Dodge oder beispielsweise Range Rover verkehren in den städtischen Strassen. Diese Offroader stellen die absurdesten Auswüchse des Offroader-Booms dar. Ein Boom, welcher zu breiteren Personenwagen und damit weniger Platz für die übrigen Verkehrsteilnehmer führt. Insbesondere Velofahrende leiden unter diesem Boom, da Velofahrende sich oft eine Strassenspur mit den Personenwagen teilen müssen. Konkret erhöht sich für Velofahrende die Gefahr von Streifunfällen bei Überholmanövern oder das zügige Vorankommen neben stehender Autokolonne wird erschwert. Zudem führt die Zunahme breiter Fahrzeuge zu einer ineffizienten Nutzung des knappen städtischen Raums, insbesondere bei der Parkierung kann dies in der Summe zu erheblichem Platzverlust führen. Gleichzeitig zeigen innovative Fahrzeuge wie der Smart, der Sam, das Twike oder auch der Twingo, das Potential kleiner Personenwagen auf. Diese kleinen und schmalen Fahrzeuge sind nicht nur umweltfreundlicher, sie stellen auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrer und eine effizientere Nutzung des knappen städtischen Raums dar.

Der Stadtrat sollte deshalb alles daran setzen, den Anteil kleiner Fahrzeuge zu fördern und den Anteil überdimensionierter Fahrzeuge einzudämmen. Mit der Parkplatzpolitik hat die Stadt ein effizientes Steuerungsinstrument um dieses Ziel zu erreichen. So kann über die Parkplatzgrösse, die Parkplatzgebühren und Bussen für die Überschreitung der Parkplatzmarkierung ein Anreiz gegen überdimensionierte und für kleine Personenwagen geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Bestehen in der Stadt Zürich Daten über Bestand und Zunahme der überdimensionierten Offroader? Falls, nein: Wäre es aufgrund der städtischen Interessen an der Sicherheit der Velofahrenden und der effizienten Platznutzung nicht sinnvoll, solche Daten zu erheben?
2. Wie breit werden neu geschaffene oder sanierte Parkplätze gestaltet? Waren diese immer schon so breit? Hat eine Verbreiterung statt gefunden? (Bitte möglichst genaue Angaben)
3. Werden extra Parkplätze für kleine Fahrzeuge geschaffen, um diese zu bevorzugen? Wie viele?
4. Wäre es möglich für breite Parkplätze höhere und für kleine geringere Gebühren zu verlangen?
5. Wird das Übertreten von Parkfeldern aufgrund von offensichtlich überdimensionierten Fahrzeugen systematisch geahndet? Falls, ja in welchem Ausmass? Falls, nein: Wieso nicht?
6. Besteht die Möglichkeit zwischen breiten Fahrzeugen, welche aus gewerblichen Gründen verwendet werden
7. Welche weiteren Möglichkeiten bestehen auf kommunaler Ebene Anreize für kleinere Fahrzeuge zu schaffen?
8. Was gedenkt der Stadtrat gegen die Gefährdung der Zürcher Bevölkerung durch überdimensionierte Offroader zu unternehmen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die in der Schriftlichen Anfrage angeführten Problemkreise sind in weiten Teilen nicht geländefahrzeugspezifisch, sondern hängen mit dem allgemein zu beobachtenden Trend nach leistungsstärkeren, schwereren und grösseren Fahrzeugen im Personenwagenbereich zusammen.

Zu Frage 1: Am 20. März 2003 reichte Nationalrätin Liliane Maury Pasquier eine Interpellation "Offroad-Fahrzeuge und Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger" beim Schwei-

zerischen Bundesrat ein. Dieser hält in der Stellungnahme vom 20. August 2003 Folgendes fest:

Grundsätzlich ist zu beachten, dass Offroad-Fahrzeuge in den geltenden Vorschriften nicht näher definiert sind. Das heisst, es gibt keine Kriterien, nach denen die Abgrenzung erfolgt. Es ist somit nicht möglich, die gestellten Fragen für Offroad-Fahrzeuge zu beantworten. Unter anderem durch die Inexistenz der Kriterien werden die Zulassungszahlen der Offroad-Fahrzeuge weder bei der Eidgenössischen Fahrzeugkontrolle noch im Bundesamt für Statistik detailliert erhoben. Es wird einzig nach der Antriebsart unterschieden. Das heisst, es sind nur Zahlen aller allradangetriebenen Fahrzeuge bekannt. Aufgrund der verfügbaren Zahlen lassen sich daher keine aussagekräftigen Schlüsse über die Marktanteile und Marktentwicklungen ziehen, da es gerade im Personenwagenbereich viele Anbieter gibt, welche konventionelle Limousinen auch in einer Allradversion anbieten.

Aufgrund der hier zitierten bundesrätlichen Stellungnahme macht es daher auch keinen Sinn, räumlich begrenzt entsprechende Daten zu erheben.

Zu den Fragen 2 und 3: Die Wahl der Parkierungsform und -anordnung auf der Fahrbahn oder auf speziellen Parkierungsanlagen ist vor allem von den Platzverhältnissen abhängig. Die Breite der Fahrbahn wird durch den massgebenden Begegnungsfall und die Angabe in Schweizer Norm SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer" bestimmt. In der Stadt Zürich werden öffentliche Parkfelder gemäss Schweizer Norm SN 640 291 a (neue Ausgabe gültig ab 1. Februar 2006) markiert. Parkplätze in Längsanordnung weisen je nach Örtlichkeit eine Breite von 1,9 m (Komfortstufe A = Personenwagen) und 2,0 m (Komfortstufe C = Lieferwagen) auf. Parkfelder in senkrechter oder schräger Anordnung, alle Komfortstufe B, 90°-Winkel = 2,5 m, 75°-Winkel = 2,6 m, 60°-Winkel = 2,9 m.

Um das mögliche Optimum an Parkplätzen zu erreichen, wurden im Zusammenhang mit der Einführung der Blauen Zonen (Anwohnerbevorzugung) Anfang der 90er-Jahre, je nach Situation und Örtlichkeit, die Ausmasse in Breite und Länge eher verringert. Eine Verbreiterung hat bisher nicht stattgefunden und ist auch nicht vorgesehen.

Eine strassenverkehrsrechtliche Grundlage für die spezielle Anordnung von Parkplätzen für mehrspurige Kleinfahrzeuge ist nicht vorhanden.

Zu Frage 4: Ausnahmen einzelner Fahrzeugkategorien bezüglich der Parkgebühren müssten gesetzlich verankert sein. Um eine solche Grundlage zu schaffen, müsste genau abgeklärt werden, welche Fahrzeuge von einer solchen Ausnahme überhaupt erfasst werden sollen, bzw. welche Kriterien (z. B. Antriebsart, Verbrauch, Ausmass, Gewicht, Anzahl der Sitzplätze usw.) für die zwingend vorzunehmende Abgrenzung geeignet erscheinen und ob diese für das Kontrollpersonal auch praktikabel wären.

Zu Frage 5: Art. 79 Abs. 1^{ter} Signalisationsverordnung (SSV) bestimmt, dass dort, wo Parkfelder gekennzeichnet sind, Fahrzeuge nur innerhalb dieser Felder parkiert werden dürfen. Zudem dürfen Parkfelder nur von den Fahrzeugarten benützt werden, für die sie grössenmässig bestimmt sind. Art. 19 Abs. 4 Verkehrsregelverordnung (VRV) hält fest, dass Platz sparend parkiert und andere Fahrzeuge nicht an der Wegfahrt behindert werden dürfen. Wenn ein Fahrzeuglenker sein Fahrzeug auf einem Parkfeld parkiert, welches grössenmässig nicht für diese Fahrzeugart bestimmt ist, wird der Fehlbare gemäss Ordnungsbussenverordnung (Ziff. 253 Ordnungsbussenliste) verzeigt.

Zu Frage 6: Da die Fragestellung unvollständig ist, kann die Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 7: Gemäss der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich (Teilstrategie Parkierung, beschlossen vom Stab Verkehr am 23. September 2002) benötigen Parkplätze für Kleinfahrzeuge (z. B. Smart, Elektro- und Solarmobile) zwar weniger Parkfläche, können aber die Anschaffung von Zweit- und Drittwagen begünstigen und zu einer Konkurrenzierung der heutigen ÖV-Nutzung führen. Deshalb wird von der Anordnung spezieller Parkplätze für Kurzfahrzeuge auf öffentlichem Grund abgesehen. Zudem fehlen die dazu notwendigen strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen.

Zu Frage 8: Die Sicherheit im Strassenverkehr beruht weitgehend auf der Befolgung der Verkehrsvorschriften und der gegenseitigen Rücksichtnahme der motorisierten und nicht

motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Art. 26 Strassenverkehrsgesetz (SVG) hält als Grundregel klar fest, dass sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere und sich selbst in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Daraus, dass sich gewisse Personen nicht immer an die Verkehrsregeln halten, darf nicht zwangsläufig eine permanente Gefährdung irgendeiner Kategorie von Verkehrsteilnehmenden abgeleitet werden.

Statistiken bezüglich Fahrzeugart (Wagenaufbau) im Zusammenhang mit Unfällen zwischen Personenwagen und mit Velofahrenden werden nicht geführt, das heisst, das Unfallgeschehen mit Offroad-Fahrzeugen wird nicht speziell erhoben.

Da sich Offroad-Fahrzeuge aufgrund international geltender Abkommen und Vereinbarungen zur Beseitigung technischer Handelshemmnisse nicht ohne weiteres vom Schweizer Markt bzw. dem Stadtzürcher Strassennetz fernhalten lassen, kann der Stadtrat nicht von sich aus darüber bestimmen, ob eine auf die Stadt Zürich räumlich beschränkte Regelung, nämlich ein so genanntes "Offroader-Verbot" eingeführt werden und gelten soll, sei das nun unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes. Auf Bundesebene setzt sich der Bundesrat stark für die Sicherheit im Strassenverkehr ein. So hat er bereits am 3. Juli 2002 das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation mit der Formulierung einer neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik beauftragt. Mit „Via sicura“, dem Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, soll bis 2010 die Zahl der Verkehrstoten auf weniger als 300 pro Jahr gesenkt werden. Mittels baulichen und technischen Sicherheitsmassnahmen für Fahrzeuge soll die Unfallgefahr auf Strassen verringert und die Sicherheit sowohl der Insassen als auch der anderen Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Sollten auf europäischer Basis neue Vorschriften bezüglich Offroad-Fahrzeuge eingeführt werden, sollen diese auch in der Schweiz umgesetzt werden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy