



Beschluss des Stadtrats

vom 26. November 2025

GR Nr. 2025/384

Nr. 3854/2025

Schriftliche Anfrage von Dr. Roland Hohmann, Markus Knauss und Sibylle Kauer betreffend Pilotprojekt für die Auslieferung von Kebabs per Roboter, Bewilligung für das Projekt, Kenntnisstand der Stadt, Projektperimeter, genutzte Verkehrsflächen, Verhinderung von Konflikten und Unfällen sowie Regelung der Haftungsfragen

Am 3. September 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dr. Roland Hohmann, Markus Knauss und Sibylle Kauer (alle Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/384, ein:

Am 22.8.25 berichtete der Tagesanzeiger über das Pilotprojekt der Firmen *Rivr*, *Just Eat* und *Zekisworld* in Oerlikon, in dem während eines Monats versuchsweise Kebabs per Roboter ausgeliefert werden. Gemäss Zeitungsartikel können diese Auslieferungsroboter mit bis zu 15 km/h fahren und sollen zunächst auf dem Trottoir und später auf dem Velostreifen verkehren. Online berichtete der Tagesanzeiger am 30.8.25 nochmals über das Pilotprojekt. Im Artikel steht nun, dass das Pilotprojekt zwei Monate dauern soll und dass die Auslieferungsroboter mit bis zu 30 km/h fahren können. Am 3.9.25 berichtete *Nau.ch* über den Abbruch des Pilotprojekts. Offenbar wurde der Auslieferungsroboter in einer Polizeikontrolle aus dem Verkehr gezogen.

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) ist der Bundesrat für die Zulassung von führerlosen Fahrzeugen mit geringen Dimensionen und niedriger Geschwindigkeit zuständig (Art. 25d SVG). Das ASTRA kann befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem bewilligen (Art. 25h SVG). Es kann den Entscheid über die Bewilligung von Versuchen im Einzelfall den Kantonen übertragen.

Zum Pilotprojekt in Oerlikon bitten wir den Stadtrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Liegt eine Bewilligung für das Pilotprojekt in Oerlikon vor und wer hat sie erteilt?
2. Seit wann hat die Stadt Kenntnis vom Pilotprojekt?
3. Wurde die Stadt in die Bewilligung des Pilotprojekts involviert oder wurde sie konsultiert?
4. Ist die Stadt in das Pilotprojekt involviert?
5. Wie ist der Projektperimeter definiert und wie wurde er festgelegt?
6. Stimmt es, dass die Auslieferungsroboter auf dem Trottoir fahren und später möglicherweise auf Velostreifen/-wegen?
7. Wie schnell können die Auslieferungsroboter fahren und wie schnell dürfen sie während des Pilotprojekts fahren?
8. Wie werden Konflikte und Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern vermieden?
9. Wie sind Haftungsfragen rund um Behinderungen und Unfälle geregelt?
10. Welche Möglichkeiten hat die Stadt, die Nutzung des Trottoirs und der Velostreifen/-wege durch Auslieferungsroboter zu verhindern?



2/4

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1

Liegt eine Bewilligung für das Pilotprojekt in Oerlikon vor und wer hat sie erteilt?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat am 9. September 2025 eine befristete Ausnahmebewilligung mit Gültigkeit bis 31. Dezember 2025 erlassen. Eine Ausnahmebewilligung des ASTRA erwies sich als erforderlich, weil die eingesetzten Lieferroboter keiner der bestehenden Fahrzeugkategorien des Strassenverkehrsrechts vollumfänglich entsprechen. Da sie jedoch zahlreiche Merkmale von sogenannten Motorhandwagen aufweisen, wurden sie vorübergehend dieser Fahrzeugkategorie zugeordnet. Motorhandwagen sind mehrachsige Motorfahrzeuge mit drei oder mehr Rädern, die ausschliesslich für die Führung durch eine zu Fuss gehende Person eingerichtet sind (vgl. Art. 17 Abs. 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS, SR 741.41]). Der Unterschied zu Motorhandwagen besteht im Wesentlichen darin, dass zwischen den Fahrzeugführenden und dem Fahrzeug anstelle einer mechanischen Einrichtung eine Funkverbindung besteht. Die Lieferroboter bewegen sich somit nicht autonom, sondern werden ferngesteuert. Auch wenn es sich vorliegend nicht um eine Bewilligung im Geltungsbereich des automatisierten Fahrens handelt, können die Erkenntnisse des Pilotbetriebs der Lieferroboter gemäss ASTRA als Grundlage für die künftige Weiterentwicklung des Rechts für langsame, automatisierte Fahrzeuge dienen. Dies insbesondere hinsichtlich der Verträglichkeit der Lieferroboter mit dem Fussverkehr.

Frage 2

Seit wann hat die Stadt Kenntnis vom Pilotprojekt?

Die Stadtpolizei Zürich erhielt erstmals anlässlich einer Kontrolle am 26. August 2025 Kenntnis vom in Frage stehenden Projekt. Zu jenem Zeitpunkt bestand keine Bewilligung für den Einsatz des Lieferroboters. Die Stadtpolizei wandte sich deshalb an das ASTRA, um sich nach der Zulässigkeit des Robotereinsatzes zu erkundigen. In der Folge wurde der Stadtpolizei die Verfügung des ASTRA vom 9. September 2025 zugestellt (siehe Antwort zu Frage 1).

Frage 3

Wurde die Stadt in die Bewilligung des Pilotprojekts involviert oder wurde sie konsultiert?

Die Stadt Zürich wurde nicht in das Bewilligungsverfahren eingebunden. Die Zuständigkeit für den Erlass der Ausnahmebewilligung liegt allein beim ASTRA. Informiert wurde die Stadtpolizei unmittelbar vor der Ausstellung der Verfügung.

Frage 4

Ist die Stadt in das Pilotprojekt involviert?

Die Stadt Zürich ist nicht Teil des Pilotprojekts.

Frage 5

Wie ist der Projektperimeter definiert und wie wurde er festgelegt?

Die Ausnahmebewilligung des ASTRA beschränkt sich auf den Betrieb von zwei Auslieferungsrobotern auf dem Gebiet von Zürich Oerlikon.



3/4

Frage 6

Stimmt es, dass die Auslieferungsroboter auf dem Trottoir fahren und später möglicherweise auf Velostreifen/-wegen?

Die Lieferroboter dürfen gemäss Ausnahmegewilligung des ASTRA ausschliesslich auf Fussverkehrsflächen eingesetzt werden. Ein künftiger Einsatz auf Radstreifen oder Radwegen ist derzeit nicht vorgesehen.

Frage 7

Wie schnell können die Auslieferungsroboter fahren und wie schnell dürfen sie während des Pilotprojekts fahren?

Die Auslieferungsroboter weisen eine theoretische Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h auf. Während des Pilotbetriebs muss die gefahrene Höchstgeschwindigkeit in Anlehnung an die Geschwindigkeit des Fussverkehrs jedoch auf maximal 7 km/h gedrosselt werden.

Frage 8

Wie werden Konflikte und Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern vermieden?

Falls die Lieferroboter in Phase 1 des Pilotprojekts nicht direkt vor Ort, sondern von der Betriebszentrale aus ferngelenkt werden, müssen sie ständig von einer Begleitperson überwacht werden, die den Fernlenkenden bei Bedarf übersteuern kann. In Phase 2 muss sich die Begleitperson nicht mehr ständig in unmittelbarer Nähe der Lieferroboter befinden, sich jedoch weiterhin im Einsatzgebiet aufhalten, sodass sie auf Anweisung von Fernlenkenden intervenieren kann. Zudem müssen kritische Vorfälle umgehend dem ASTRA gemeldet werden. Insbesondere bei sicherheitsrelevanten Zwischenfällen oder Verstössen gegen die Auflagen kann der Pilotbetrieb jederzeit beendet und die Bewilligung aufgehoben werden.

Frage 9

Wie sind Haftungsfragen rund um Behinderungen und Unfälle geregelt?

Gemäss Ausnahmegewilligung des ASTRA haftet der Fahrzeugbetreiber gegenüber Dritten für sämtliche Schäden, die im Zusammenhang mit der Verwendung oder der besonderen Beschaffenheit des Fahrzeugs entstehen. Richten sich allfällige Schadenersatzansprüche an den Bund oder an den Kanton, ist der Fahrzeugbetreiber verpflichtet, auch diese schadlos zu halten. Bei Vorfällen ist die Stadtpolizei für die Unfalldokumentation, die Beweissicherung und eine Meldung an das ASTRA zuständig.



4/4

Frage 10

Welche Möglichkeiten hat die Stadt, die Nutzung des Trottoirs und der Velostreifen/-wege durch Auslieferungsroboter zu verhindern?

Diese Möglichkeiten wie auch die Ausgestaltung einer sinnvollen Integration ins Gesamtverkehrssystem gilt es in den nächsten Jahren auszuloten, für solche Auslieferungsroboter wie auch andere automatisierte Fahrzeuge. Der Schutz der Zufussgehenden und Radfahrenden ist für die Stadt Zürich dabei von höchstem Interesse.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter