

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

31.01.2007

96.

### Schriftliche Anfrage von Roger Bartholdi und Rolf Stucker betreffend Altstadt, Velorouten in den Fussgängerzonen.

Am 27. September 2006 reichten die Gemeinderäte Roger Bartholdi (SVP) und Rolf Stucker (SVP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2006/425 ein:

Wie von "Zürich multimobil" zu entnehmen ist, soll in der Zürcher Altstadt Velofahrenden ermöglicht werden, mittels Velorouten durch die Fussgänger- bzw. Fahrverbot-Zonen zu fahren.

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

1. Wer hat diesen Entscheid und zu welchem Zeitpunkt gefällt? Unterstützt der Stadtrat diese Absicht?
2. Durch welche Strassen und Gassen in der Zürcher Innenstadt sind diese Routen geplant?
3. Bei welchen handelt es sich bereits heute um Fussgängerzonen bzw. um Fahrverbot-Zonen?
4. Bleiben bei einer allfälligen Inbetriebnahme der Velorouten in diesem Gebiet das Fahrverbot und die Fussgängerzone bestehen?
5. Wie werden die Zonen signalisiert und wie werden die Routen markiert? Welche Signale und Markierungen gemäss geltender SSV (Signalisationsverordnung) werden aufgestellt und aufgemalt?
6. Wird die gesamte Fläche (Breite der Gassen und Strassen) den Velofahrenden zur Verfügung gestellt oder wird die Fläche optisch getrennt für die Zufussgehenden und für die Velofahrenden?
7. Wie soll das Schrittempo der Velofahrenden signalisiert bzw. angezeigt werden? Handelt es sich dabei um eine Höchstgeschwindigkeit? Gilt diese dann auch für die Zufussgehenden?
8. Welche Nachteile bringt aus Sicht des Stadtrates das Fahren auf dem Velo in einer Fussgängerzone?
9. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass eine ausnahmslose Einhaltung dieser Geschwindigkeit für Velofahrende weder eingehalten werden wird noch durchsetzbar sein wird? Mit welchen Massnahmen soll die Einhaltung nachhaltig gewährleistet werden? Sind Kontrollen für die Durchsetzung geplant, wenn ja wie?
10. Wie wird entschieden ob Velofahrende die "Höchstgeschwindigkeit" überschritten haben und mit welchen Bussen hat der Velofahrer zu rechnen?
11. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass durch die Massnahmen die Sicherheit der Zufussgehenden nicht erhöht wird? Welches Szenario überlegt sich der Stadtrat bei sich häufenden Kollisionen und Konflikten zwischen Velofahrenden?
12. Wie hoch schätzt der Stadtrat die Kosten für die gesamte Aktion?
13. In welchem Zeitraum sollen diese Velorouten erstellt werden?
14. Sind weitere solche Velorouten im Schrittempo in der Stadt Zürich geplant?"
15. Existieren ausserhalb der Stadt Zürich auf dem europäischen Kontinent solche Velorouten mit Schrittempo-Beschränkung?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die in der Altstadt rechts und links der Limmat vorgesehenen Velorouten basieren auf dem vom Zürcher Gemeinderat mit Beschluss Nr. 1940 am 1. Oktober 2003 festgesetzten und anlässlich der Gemeindeabstimmung vom 8. Februar 2004 durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zürich bestätigten sowie mit Beschluss des Regierungsrates des Kantons Zürich RRB Nr. 1438 am 22. September 2004 genehmigten Kom-

munalen Verkehrsplan der Stadt Zürich. Der Stadtrat anerkennt selbstverständlich die Verbindlichkeit des Verkehrsrichtplans.

Gemäss Art. 3 lit. a der Vorschriften über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Städtische Signalisationsvorschriften) ist für den Erlass dauernder Verkehrsanordnungen und Beschränkungen die örtliche Behörde (Vorsteherin des Polizeidepartements) zuständig.

**Zu den Fragen 2, 3 und 13:** In der Zürcher Innenstadt bzw. in den Gebieten der Altstadt rechts und links der Limmat sind gemäss Verkehrsplan nachstehende Routen innerhalb der Fahrverbots- bzw. Fussgängerzonen vorgesehen und die dazu notwendigen Verkehrsvorschriften mit Rechtsmittelbelehrung ausgeschrieben worden.

Die Vorschriften für die Altstadt rechts der Limmat sind rechtskräftig. Gleichzeitig mit der Eröffnung des neu gestalteten Limmatquais wurde es Velofahrenden erlaubt, auf folgenden vier Routen die Altstadt rechts der Limmat zu befahren.

### **Altstadt rechts der Limmat**

(Fahrverbotszone, Art. 19 Abs. 2 Signal 2.14 SSV)

- Torgasse, Verbindung Limmatquai-Rämistrasse
- Kirchgasse, Verbindung Limmatquai-Hirschengraben
- Marktgasse, Rindermarkt und Neumarkt, Verbindung Limmatquai-Seilergraben
- Zähringer- und Predigerplatz, Verbindung Mühlegasse-Seilergraben

Gegen die geplanten Routen im Perimeter links der Limmat wurde Einsprache erhoben. Die allfällige Umsetzung dieser Routen kann somit erst nach Abschluss des Rechtsverfahrens vorgenommen werden.

### **Altstadt links der Limmat**

(Fussgängerzone, Art. 22c Abs.1 Signal 2.59.3 SSV)

- Rennweg, Widdergasse und Münzplatz, Verbindung Bahnhofstrasse/Oetenbachgasse-Bahnhofstrasse
- Kuttelgasse, Verbindung Rennweg-Bahnhofstrasse
- Storchengasse, Weinplatz und Rathausbrücke, Verbindung Münsterhof-Limmatquai

**Zu den Fragen 4 und 5:** Die heute geltenden Signalisationen bleiben in beiden Zonen bestehen. Die Fussgängerzone links der Limmat wird mit der Beitafel "Fahrradverkehr gestattet" ergänzt.

Die gemäss Verkehrsplan festgelegten Routen werden für beide Zonen mit Radwegsignalen (Art. 54a Signal 4.50.1 Signalisationsverordnung [SSV]) ergänzend signalisiert.

**Zu Frage 6:** Gemäss Art. 34 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG) i. V. m. Art. 7 Abs. 1 Verkehrsregelverordnung (VRV) gilt grundsätzlich überall das Rechtsfahrgebot. Optische Trennungen bzw. Zuteilung der Strassenfläche mittels Markierungen an die entsprechenden Benutzerkategorien sind keine vorgesehen.

**Zu Frage 7:** Die Höchstgeschwindigkeit, die gefahren werden darf, ergeht aus dem Signal "Fussgängerzone". Gemäss Art. 22c Abs.1 2. Satz SSV darf, falls ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen wird, höchstens im Schritttempo gefahren werden; die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (z. B. Inline-Skates, Trottnette) haben Vortritt.

**Zu Frage 8:** Die Erfahrungen in bereits vorhandenen Fussgängerzonen mit zugelassenem Veloverkehr (Transitrouten), wie z. B. in der Stadt Luzern, sind gut. Das Nebeneinander von Zufussgehenden und Velofahrenden funktioniert unter der Voraussetzung gegenseitiger Rücksichtnahme ohne wesentliche Konflikte.

**Zu den Fragen 9 und 10:** Gemäss Art. 55 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenverkehrsfahrzeuge (VTS) müssen Motorfahrzeuge im Blickfeld der Führerin oder des Führers einen Geschwindigkeitsmesser haben. Die Höchstgeschwindigkeit wird in Art. 4a VRV i. V. m. Art. 32 Abs. 2 SVG nur für Motorfahrzeuge begrenzt. Da das Fahrrad kein Motorfahrzeug ist, fällt es weder unter Art. 55 VTS noch wird seine Geschwindigkeit gemäss Art. 4a VRV i. V. m. Art. 32 Abs. 2 SVG begrenzt. Radfahrende sind jedoch ebenfalls Verkehrsteilnehmende und haben sich deshalb nach der Grundregel im Strassenverkehrsgesetz (Art. 26) zu verhalten.

**Zu Frage 11:** Mit der Öffnung der basierend auf dem Richtplan Verkehr bzw. dem Kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich vorgesehenen Velorouten durch die Zürcher Altstadt entsteht kein zusätzliches Gefahrenpotential. Ein grosser Teil von Anwohnenden in beiden Teilen der Altstadt bewegt sich bereits heute oft per Fahrrad, ohne dass es dabei zu Kollisionen und Konflikten kommt. Um alle Verkehrsteilnehmenden in der Altstadt rechts der Limmat auf die neu eröffneten Velorouten hinzuweisen, lancierte die Dienstabteilung Verkehr eine Plakatkampagne.

**Zu Frage 12:** Die Kosten für Signalisationsmaterial einschliesslich Montagearbeiten werden rund Fr. 3000.-- betragen. Die Kosten für die Plakatkampagne belaufen sich auf Fr. 1000.--.

**Zu Frage 14:** Velorouten werden gemäss den Festlegungen im Kommunalen Verkehrsplan erstellt. Grösstenteils sind diese zum heutigen Zeitpunkt - wenn auch mit Unterbrüchen - vorhanden und ausgeschildert.

**Zu Frage 15:** In zahlreichen schweizerischen (z. B. Luzern) und europäischen (z. B. Münster, Heidelberg, Stuttgart) Städten und Gemeinden sind Zulassungen des Fahrradverkehrs in Fussgängerzonen seit längerem etabliert und haben sich bestens bewährt. Oftmals gibt es Hinweisschilder, die das Langsamfahren propagieren.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Dr. André Kuy**