

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 230/2017

Sitzung vom 15. November 2017

1048. Anfrage (Konfliktpotenzial zwischen E-Bikes, Fussgängern und Autos)

Kantonsrat Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., sowie die Kantonsrätinnen Prisca Koller, Hettlingen, und Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, haben am 28. August 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Heute gibt es im Kanton Zürich zahlreiche Radwege, bei welchen schnelle Rad- und E-Bike-Fahrer in unnötige Konflikt- und Gefahrensituationen mit Fussgängern sowie auch mit Autofahrern geraten. Teilweise bestehen sogar widersprüchliche Signalisationen (gleichzeitig Fahrverbot für Mofas und Radwegzeichen mit Benutzungsgebot).

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist sich der Regierungsrat dieser Problematik bewusst?
2. Wie steht der Regierungsrat zur Möglichkeit, Fusswege mit der Zusatztafel «Radfahrer gestattet» zu signalisieren?
3. Wurden auf Kantonsstrassen aufgrund der Empfehlung des Bundesrates (im Rahmen der Motion 14.3895) Fahrradsignale durch Fusswegsignale mit der Zusatztafel «Radfahrer gestattet» ersetzt?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat vorzugehen, um Radwege, die sich nicht für schnelle Zweiräder eignen, in Fusswege mit der Zusatztafel «Radfahrer gestattet» umzusignalisieren?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die haftpflichtrechtliche Situation bei widersprüchlichen Signalisationen oder bei baulichen Situationen, in welchen ein Autofahrer beim Überqueren des Radwegs herannahende Zweiräder erst sehen kann, wenn er diesen den Weg bereits abschneidet?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A., Prisca Koller, Hettlingen, und Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat weiss um diese Problematik. Die steigende Zahl elektrisch betriebener Fahrräder stellt hohe Anforderungen an die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere dort, wo die unterschiedlichen Fort-

bewegungsarten nicht mit baulichen Massnahmen getrennt geführt werden können. Vor allem im Verkehr mit den schnellen E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h, gelbes Nummernschild) ist erhebliches Konfliktpotenzial vorhanden. Auf der Grundlage des Velonetzplans (RRB Nr. 591/2016) werden deshalb im Rahmen von Pilotprojekten geeignete Ausbaustandards für Veloschnellrouten und Hauptverbindungen untersucht. Breite und Ausgestaltung dieser Routen sind auf die Geschwindigkeiten (insbesondere von E-Bikes) und die Veloverkehrsnachfrage abzustimmen.

Zu Fragen 2–4:

Ein von der Fahrbahn abgetrennter Weg kann Radfahrerinnen und Radfahrern zur Verfügung gestellt werden mit dem Signal «Radweg», der Signalisation als Fussweg mit Zusatztafel «Radfahrer gestattet» oder ohne besondere Signalisation. Nur beim Signal «Radweg» gilt für die Fahrerinnen und Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern eine Benützungspflicht. Die Signalisation als Fussweg mit Zusatztafel «Radfahrer gestattet» kann unter Berücksichtigung der örtlichen Situation insbesondere dort angebracht werden, wo sich die Strasse schlecht oder gar nicht für das Radfahren eignet und wenn die Sicherheit auf dem Trottoir trotz Fahrradverkehr gewährleistet bleibt. Auf Streckenzügen mit sehr wenig Fussgängerverkehr kann es so eine günstige, sichere und flächensparende Lösung sein, ein vorhandenes Trottoir auch für den Radverkehr freizugeben. Der häufigste Anwendungsbereich ist die Freigabe eines schwach begangenen Trottoirs oder Fussweges zur Schulwegsicherung.

Werden die Signale «Radweg» ersetzt durch die Signalisation «Fussweg» mit Zusatztafel «Radfahrer gestattet», entfällt die Benützungspflicht für Radfahrende, was zu einer Verlagerung des Konfliktpotenzials auf die Strasse führt. Deshalb ist eine verpflichtende Benützung der Radweginfrastruktur auch durch schnelle E-Bikes in vielen Fällen nach wie vor sinnvoll. Der Kanton Zürich hat directionsübergreifend eine Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» erarbeitet, die für kantonale Vorhaben verbindlich erklärt wurde und am 1. Oktober 2012 in Kraft trat. Diese Richtlinie dient beauftragten Ingenieurbüros und Projektverantwortlichen als Arbeitsmittel und Entscheidungshilfe bei der Projektierung sicherer Anlagen mit Zweiradverkehr.

Zu Frage 5:

Wo Rad-/Fusswege über Fahrbahnen führen, haben sie in Bezug auf bauliche Gestaltung, Signalisation und Markierung den Vorgaben des Strassenverkehrsrechtes zu entsprechen. In baulicher Hinsicht sind bei Einmündungen von untergeordneten Strassen über getrennt geführte Radwege die Sichtweiten von grosser Bedeutung. Die diesbezüglich massgebenden kantonalen Vorschriften werden zurzeit überarbeitet (vgl. Ent-

wurf für die Verordnung über die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken [Erschliessungsverordnung] unter www.zh.ch/internet/de/aktuell/vernehmlassungen.html).

Die Grundsätze der Werkeigentümerhaftung gemäss Art. 58 OR (SR 220) gelten im Übrigen auch für öffentliche Strassen, die so angelegt und unterhalten sein müssen, dass sie den Benutzerinnen und Benutzern hinreichende Sicherheit bieten. Sie sind auch auf Rad- und Fusswege anwendbar. Es ist jedoch Sache der einzelnen Verkehrsteilnehmenden, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und ihr Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi