



Uster, 29. Juni 2021
Nummer. 645/2021
V4.04.71

Seite 1/5

ANFRAGE 645/2021 VON URS LÜSCHER (EVP) UND WALTER MEIER (EVP): VELOFAHRENDE KINDER AUF DEM TROTTOIR; ANTWORT DES STADTRATES

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Mai 2021 reichten die Ratsmitglieder Urs Lüscher und Walter Meier bei der Präsidentin des Gemeinderats eine Anfrage betreffend «Velofahrende Kinder auf dem Trottoir» ein.

Die Anfrage hat folgenden Wortlaut:

«Per 1. Januar 2021 hat der Bundesrat folgende Neuregelung für Kinder auf dem Fahrrad beschlossen:

Art. 41 Abs. 4 Verkehrsregelverordnung VRV

Sind weder Radweg noch Radstreifen vorhanden, so dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren

Sind weder Radweg noch Radstreifen vorhanden, so dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren. Sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (mit Geh-, Hör oder Sehbehinderung) und betagte Menschen befürchten eine zusätzliche Gefährdung durch diese Neuregelung. Unseres Erachtens birgt diese Neuregelung gerade bei engen Situationen oder an Stellen mit grosser Fussgängerfrequenz tatsächlich ein gewisses Gefahrenpotential für Unfälle.

Es ist auch klar, dass dies nur eine Übergangslösung sein kann, bis ein sicheres und durchgehendes Radwegnetz installiert ist.

Wir stellen dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Wie gedenkt die Stadt die Fussgänger/-innen, insbesondere ältere Menschen und die Menschen mit Beeinträchtigungen, auf diesen Abschnitten zu schützen?
2. Was wird bei den Bushaltestellen zur Wahrung der Sicherheit der aussteigenden Personen getan?
3. Wie werden die Kinder, resp. deren Erziehungsberechtigte, auf diese Neuregelung vorbereitet? (Bsp. Infoblatt in Haushalte, Unterrichtseinheiten an Schulen, Verkehrsinstruktion etc.)



4. Ist in der Stadt Uster eine Sensibilisierungs- und Informationskampagne für Kinder und deren Erziehungsberechtigte vorgesehen? Wer ist dafür zuständig?
5. Das ASTRA weist darauf hin, dass die Neuregelung auch Risiken birgt: «Hausausgänge und Garagenausfahrten sind oft unübersichtlich. Ebenfalls bieten Trottoirüberfahrten und einmündende Fahrzeuge ein unkalkulierbares Risiko. Was tut die Stadt Uster, um die Kinder vor diesen Risiken und Gefahren zu schützen?
6. Nimmt die Stadt Uster diese (Übergangs-)Regelung zum Anlass, um die Realisation weiterer Velowege verstärkt voranzutreiben? Wird der Kanton ersucht, prioritär den Bau von Radstreifen und Velowegen voranzutreiben? Welche Strassen(abschnitte) stehen dabei im Vordergrund?»

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie gedenkt die Stadt die Fussgänger/-innen, insbesondere ältere Menschen und die Menschen mit Beeinträchtigungen, auf diesen Abschnitten zu schützen?

Antwort:

Art. 26 SVG (SR 741.01; Strassenverkehrsgesetz) besagt, dass sich jede Person im Verkehr so zu verhalten hat, dass sie andere Verkehrsteilnehmende in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Besondere Vorsicht geboten ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten sowie, wenn Anzeichen bestehen, dass sich ein anderer Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Rahmen der Vernehmlassung zu dieser Gesetzesänderung darauf hingewiesen, dass mit der Regeländerung nur der aktuellen Realität Rechnung getragen werden soll.

Es wird daher davon ausgegangen, dass wo genügend breite Verkehrsflächen vorhanden sind und die Verkehrsdichte nicht allzu hoch ist, die Kinder unter 12 Jahren zumindest teilweise mit Fahrrädern auf den Strassen zirkulieren. Des Weiteren wird in Tempo 30-Zonen aufgrund des reduzierten Tempos des motorisierten Verkehrs grundsätzlich auf den Strassen Fahrrad gefahren. Art. 41 Abs. 4 VRV (SR 741.11; Verkehrsregelverordnung) ist keine Muss-Vorschrift, sondern erlaubt das Befahren von Trottoirs neu bis zum 12. Altersjahr. Bis anhin war die Benützung bis zum 6. Altersjahr erlaubt.

Aus Sicht des Stadtrats besteht somit kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Bauliche Massnahmen sind derzeit nicht ins Auge zu fassen.

Die Stadtpolizei Uster führt kein «aktives» Monitoring über die Sicherheit auf Trottoirs. Die VUSTA (Verkehrsunfall-Statistik der Kantonspolizei Zürich) weist für die Monate Januar bis Mai 2021 keine signifikanten Abweichungen im Vergleich zu den Vorjahren in den entsprechenden Zeitspannen aus. Im Rahmen des jährlichen Austausches zwischen der Kantonspolizei Zürich und der Abteilung Sicherheit wird diese Thematik eingehend diskutiert werden.

Frage 2:

Was wird bei den Bushaltestellen zur Wahrung der Sicherheit der aussteigenden Personen getan?

**Antwort:**

Diesbezüglich kann grundsätzlich ebenfalls auf Art. 26 SVG verwiesen werden (vgl. vorne Antwort 1). Das Strassenverkehrsgesetz nimmt in Art. 33 Abs. 3 SVG explizit auf diese Situation Bezug, indem es vorschreibt, dass an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf ein- und aussteigende Personen besonders Rücksicht zu nehmen ist.

Die diesbezügliche Präventionsarbeit ist, was die Primarschulstufen (1. – 5. Klasse) anbelangt, Aufgabe der Stadtpolizei Uster (vgl. Antwort 3 und 4).

Frage 3:

Wie werden die Kinder, resp. deren Erziehungsberechtigte, auf diese Neuregelung vorbereitet? (Bsp. Infoblatt in Haushalte, Unterrichtseinheiten an Schulen, Verkehrsinstruktion etc.)

Antwort:

Die Kinder werden durch die Verkehrsinstruktoren/-innen der Stadtpolizei Uster in allen Primarschulstufen (1. – 5. Klasse) sowie Kindergartenstufen auf diese neuen Regeln aufmerksam gemacht, geschult, praktisch ausgebildet sowie auf die Begegnungen mit Fussgängern auf dem Trottoir sensibilisiert. Während der Velofahrschule wird theoretisch auf die Thematik eingegangen, aber aufgrund der Gruppengrössen kann nicht auf den Trottoirs gefahren werden, sondern die Fahrschüler verkehren stets auf der Strasse. Anhand von verschiedenen Fallbeispielen wird den Kindern vermittelt, dass diese in jedem Fall rücksichtsvoll fahren und den Fussgängern den Vortritt gewähren müssen. Die Kinder haben dabei die Möglichkeit, auf dem Trottoir fahrend zu klingeln, um auf sich aufmerksam zu machen, müssen aber dennoch warten, bis seitens der Fussgängerschaft Platz gemacht wird. Seit Januar 2017 ist es allerdings keine Pflicht mehr, eine Glocke am Fahrrad zu befestigen. Die Stadtpolizei empfiehlt im Rahmen des Verkehrsunterrichts, nicht auf eine Glocke zu verzichten. Durch das akustische Signal kann die Verkehrssicherheit erhöht und auf nahenden Veloverkehr aufmerksam gemacht werden.

Frage 4:

Ist in der Stadt Uster eine Sensibilisierungs- und Informationskampagne für Kinder und deren Erziehungsberechtigte vorgesehen? Wer ist dafür zuständig?

Antwort:

Die Stadtpolizei Uster hat mit Schwergewicht anfangs Januar 2021 eine Informationskampagne auf den sozialen Medien «Facebook» und «Twitter» durchgeführt. Mit einfachen Erklärungsvideos konnten damit zahlreiche Eltern und junge Erwachsene erreicht werden.¹

Im Rahmen des Verkehrskundeunterrichts in den Schulen, wenden wir die Praxis der Kantonspolizei Zürich an. Diese sieht vor, dass die neuen Regeln schwergewichtig im Unterricht spielerisch theoretisch den Kindern vermittelt werden.

Die Stadt Uster unterstützt Kampagne von Organisationen wie beispielsweise der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), des Touring Clubs Schweiz (TCS) oder aber auch des Automobil Club der Schweiz (ACS) mit der Zurverfügungstellung von Plakatstellen oder dem Auflegen von Flyern. Aktuell sind seitens der erwähnten Organisationen keine entsprechenden Präventionskampagnen geplant.

¹ <https://fb.watch/5BLphxidOG/> ; <https://fb.watch/5BLI-vEHnB/>; <https://fb.watch/5BLI-vEHnB/>; <https://fb.watch/5BLrpjTZ7w/>

**Frage 5:**

Das ASTRA weist darauf hin, dass die Neuregelung auch Risiken birgt: «Hausausgänge und Garagenausfahrten sind oft unübersichtlich. Ebenfalls bieten Trottoirüberfahrten und einmündende Fahrzeuge ein unkalkulierbares Risiko. Was tut die Stadt Uster, um die Kinder vor diesen Risiken und Gefahren zu schützen?

Antwort:

Vgl. dazu die Antwort 1, dies im Zusammenhang mit Art. 26 SVG.

Art. 36 Abs. 4 SVG besagt zudem, dass alle Verkehrsteilnehmenden, die ihr Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren wollen, andere Strassenbenützer nicht behindern dürfen. Art. 15 Abs. 3 VRV hält explizit fest, dass wer aus Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen oder dergleichen fährt oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse einbiegt, den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren muss. Ist die Stelle unübersichtlich, so hat die Fahrzeug führende Person anzuhalten und eine Hilfsperson beizuziehen, die das Fahrmanöver überwacht.

Diese Regeln galten bereits vor der dem Inkrafttreten des neuen Art. 41 Abs. 4 VRV. Fahrzeuglenkende musste somit schon vor dem 1. Januar 2021 damit rechnen, dass Personen mit Inline-Skates, Rollbrettern oder Trottinets sich schneller auf den Trottoirs fortbewegen als zu Fuss Gehende.

Betreffend die Präventionsbeiträge der Stadtpolizei, mithin auch diese Aspekte betreffend, ist auf die Antworten 3 und 4 zu verweisen.

Bei neuen Bauprojekten (Hochbau / Tiefbau) wird konsequent auf die neue Verkehrserschliessungsverordnung des Kanton Zürichs (LS 700.4; VErV) (Inkraftsetzungsdatum: 1. Juni 2020) verwiesen. Diese behandelt die technischen Anforderungen von Ausfahrten und Einmündungen von Zufahrtsstrassen in Neben- oder Hauptstrassen. Insbesondere im Anhang 3 (VErV, Anhang 3) gibt die erforderlichen Sichtbereiche (Distanz) je nach Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge an. Ebenfalls müssen die vertikalen Sichtbereiche zwischen 0.8 m und 2.65 m bei Trottoirs, Fuss- und Velowegen freigehalten werden, damit frühzeitig Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmende erkannt werden. Nebst der VErV werden die gängigen VSS-Normen für die Gestaltung der Strassengeometrien angewendet. Das Inkrafttreten des neuen Art. 41 Abs. 4 VRV ändert nichts an der aufgeführten Praxis.

Frage 6:

Nimmt die Stadt Uster diese (Übergangs-)Regelung zum Anlass, um die Realisation weiterer Velowege verstärkt voranzutreiben? Wird der Kanton ersucht, prioritär den Bau von Radstreifen und Velowegen voranzutreiben? Welche Strassen(abschnitte) stehen dabei im Vordergrund?

Antwort:

In seiner Strategie bekennt sich der Stadtrat zu nachhaltigem Wachstum und will unter anderem zur velofreundlichen Stadt werden. Mit der Annahme des Rahmenkredits für die Veloinitiative durch das Ustermer Stimmvolk am 9. Februar 2020 hat dieses Ziel zusätzliches Gewicht bekommen. Die Abteilung Bau plant in diesem Sinne den Ausbau der Velorouten auf dem kommunalen Verkehrsnetz. Gerne gibt der Stadtrat einen kurzen Einblick in die aktuellen Projekte und Planungen.



Letztes Jahr wurden als Sofort-Massnahmen auf rund 3000 Meter Velostreifen auf attraktivere 1.50 m verbreitert. Seit April 2021 läuft auf der Brandstrasse ein Testbetrieb zu schmalen Kernfahrbahnen, welcher Radstreifen auch auf geringeren Strassenquerschnitten zulässt. Weiter werden im Jahr 2021 die Realisierung des Radweg Freudwil, der Lückenschluss von der Aathalstrasse zur Ottenhauserstrasse sowie Verbesserungen der Veloinfrastruktur an der Oberlandstrasse und an der Kreuzung Freiestrasse / Bahnhofstrasse erfolgen. Für nächstes Jahr ist eine Verbesserung der Verbindung vom Stadtpark zur Gerbestrasse, die Umsetzung des Projektes Gschwaderstrasse, Bahnübergang bis Loren-Allee und die Behebung von Veloschwachstellen auf kantonalen Strassen vorgesehen.

Wichtige Projekte zur Erstellung von neuer Veloinfrastruktur laufen unter anderem für den Seeweg, die Steigstrasse und die Wermatswilerstrasse. Ab dem Jahr 2022 wird eine Velo-Komfortroute vom See bis in den Stadtpark neue Massstäbe fürs Velofahren von Jung bis Alt setzen. Die Fortsetzung in einem zweiten Abschnitt vom Stadtpark bis nach Oberuster folgt anschliessend. Seit dem 1. Januar 2021 ist es erlaubt, im Sinne von Velostrassen in Tempo-30-Zonen den Rechtsvortritt auf Velorouten aufzuheben. Um diese neuen Möglichkeiten zugunsten des Veloverkehrs in Uster einzusetzen, läuft zurzeit eine Potenzialstudie.

Mit dem Kanton Zürich ist die Stadt Uster in einem stetigen Austausch. Für die Kantonsstrassen-Abschnitte mit fehlender Veloinfrastruktur setzt sich der Stadtrat für einen Ausbau ein. Die Lücke entlang der Aathalstrasse wird beispielsweise im Rahmen des aktuellen Projekts geschlossen. Ein weiterer wichtiger fehlender Abschnitt befindet sich entlang der Winterthurerstrasse zwischen Oberlandstrasse und Berchtoldstrasse. Die Schliessung dieser Lücke wird Teil der flankierenden Massnahmen zur Unterführung Winterthurerstrasse.

Der Stadtrat bittet den Gemeinderat, von der Beantwortung der Anfrage Nr. 645/2021 der Ratsmitglieder Urs Lüscher und Walter Meier «Velofahrende Kinder auf dem Trottoir» Kenntnis zu nehmen.

Stadtrat Uster

Barbara Thalmann
Stadtpräsidentin

Pascal Sidler
Stadtschreiber