

Sitzung vom 15. Januar 2020

**34. Anfrage (Veloschnellroute Pilotprojekt Uster – Oerlikon,
Abschnitt Wallisellen)**

Kantonsrätin Daniela Rinderknecht, Wallisellen, hat am 28. Oktober 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Der kantonale Velonetzplan (VNP, RRB Nr. 591/201) wurde am 15. Juni 2016 vom Regierungsrat beschlossen. Im oben erwähnten Geschäft wird geschrieben, dass die Hauptverbindungen mit der stärksten Nachfrage als Veloschnellrouten ausgestaltet werden sollen, wenn die Machbarkeit und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen werden. Dazu werden die Veloschnellrouten als Pilotprojekte im Rahmen einer gesonderter Korridorstudie vertieft untersucht.

Grundsätzlich sehe ich die Erarbeitung von Veloschnellrouten und Hauptverbindungen in dieser stark wachsenden Region als begrüßenswert, sofern, wie oben erwähnt, Machbarkeit und Kosten-Nutzen-Verhältnis einigermaßen ausgewogen sind. Im Zuge des Grossprojektes Brüttenertunnel wird eine VSR (Veloschnellroute) in das Projekt einbezogen, um Synergien zu nutzen.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie werden das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Machbarkeit allgemein bei den Pilotprojekten oder insbesondere bei der Veloschnellroute Abschnitt Oerlikon – Wallisellen – Dübendorf überprüft?
2. Ab wann besteht für den Regierungsrat generell die Situation der nicht vorhandenen Machbarkeit?
3. Liegt es im Sinne des Regierungsrates, um die offenbar empfohlene Breite der Veloschnellroute von 5,80m zu gewährleisten, ein Teilgebäude (Stützpunktfeuerwehr / Werkgebäude Wallisellen, erbaut 2010) auszuhöhlen (Durchfahrt VSR) oder teilweise neu zu erbauen?
4. Warum kann in einem wie vorgängig beschriebenen Fall nicht für einen kurzen Abschnitt (ca. 100m) von der empfohlenen Breite abgewichen werden, wodurch Steuergelder, bauliche Massnahmen und personelle Ressourcen geschont werden könnten?
5. Liegt es im Sinne des Regierungsrates, eine mögliche Variante nach wie vor in Betracht zu ziehen, bei welcher die Veloschnellroute die Feuerwehrausfahrt quert sowie über den Einsatzparkplatz der Stützpunktfeuerwehr führen würde, obwohl dadurch die Gefahr von schweren Unfällen entstehen würde, sowie natürlich auch die Einsatzfähigkeit erschwert wäre?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniela Rinderknecht, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Für die volkswirtschaftliche Beurteilung grosser Verkehrsinfrastrukturen wird jeweils eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) durchgeführt. Die KNA vergleicht Kosten und Nutzen. Wenn Letzterer die Kosten übersteigt, steht rechnerisch jedem ausgegebenen Franken ein Nutzen von mehr als einem Franken gegenüber. Das Projekt gilt somit als volkswirtschaftlich empfehlenswert.

Im Strassenverkehr geben Leitlinien vor, welche Kosten und welcher Nutzen bei der KNA berücksichtigt werden müssen und wie die Umrechnung in Franken erfolgen soll. Beim Veloverkehr fehlen solche Vorgaben. Daher musste zunächst eine Methodik entwickelt werden. Diese beruht auf Normen zum Strassenverkehr sowie auf ausländischen Kosten-Nutzen-Analysen für den Veloverkehr. Für die Veloschnellroute (VSR) Limmatal wurde die KNA erstmals gestützt auf diese Methodik angewendet. Die Unterlagen (technischer Bericht, Publikumsfassung und Erkläranimation) hierzu sind unter www.velo.zh.ch/kna veröffentlicht.

Für die VSR Glattal–Oberland wurde ebenfalls eine KNA gemäss dieser Methodik erstellt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt in den berechneten Szenarien zwischen 1:5 und 1:8,5 und fällt damit positiv aus. Diese Werte entsprechen den Ergebnissen von vergleichbaren Veloprojekten im Ausland.

Zu Frage 2:

Gemäss RRB Nr. 591/2016 können Hauptverbindungen mit der stärksten Nachfrage als Veloschnellrouten ausgestaltet werden, wenn ihre Machbarkeit und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis nachgewiesen sind. Im konkreten Fall wurde die Projektierung durch die SBB im Rahmen der Planung für den Brüttenertunnel angestossen. Der Kanton Zürich und die SBB kamen überein, die VSR aus volkswirtschaftlichen Gründen sowie zur Synergienutzung im Abschnitt Wallisellen als Gemeinschaftsprojekt zu bearbeiten. Im Rahmen eines Vorprojekts wurde die Machbarkeit der VSR zwischen dem Saatlenfussweg (Stadt Zürich) und der Personenunterführung Breite in Wallisellen geprüft. Die Machbarkeit wurde für diesen Abschnitt nachgewiesen.

Zu Fragen 3–5:

Entsprechend den Beschlüssen zum Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) und zum Gesamtverkehrskonzept 2018 (GVK, RRB Nr. 25/2018) ist es das Ziel des Regierungsrates, eine bedarfsgerechte, direkte und sichere Veloinfrastruktur zu erstellen. Nur so kann das im GVK enthaltene Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, erreicht werden.

Im regionalen Richtplan verläuft die VSR im Bereich des Werk- und Feuerwehrgebäudes parallel zur Bahnlinie. Dort ist indessen wegen der geplanten Massnahmen an der angrenzenden SBB-Infrastruktur kein Platz für eine neue Veloinfrastruktur vorhanden, auch nicht für eine schmalere Wegführung. Daher verbleibt eine Linienführung um das Gebäude herum oder durch das Gebäude. Im Rahmen des Vorprojekts und aufgrund zeitlicher Rahmenbedingungen ist die vom Gemeinderat Wallisellen vorgeschlagene Variante «durchs Gebäude» noch nicht im Detail geklärt. Im Grundsatz wäre eine Linienführung südlich um das Werk- und Feuerwehrgebäude möglich, würde jedoch gegebenenfalls betriebliche Massnahmen wie z. B. Signalanlagen oder Markierungen erfordern. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung wird die definitive Linienführung in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten (Gemeinde Wallisellen einschliesslich Werke und Feuerwehr, Architekt und Amt für Verkehr) geklärt. Ergebnisse sind im Verlauf des Jahres 2020 zu erwarten.

Der Regelquerschnitt einer VSR beträgt 4,8m und nicht 5,8m. Diese Dimensionierung ist abgeleitet aus der Norm VSS SN 40201, wobei im Querschnitt von vier Velofahrenden ausgegangen wird (entsprechend RRB Nrn. 591/2016 und 592/2016). Für die Dimensionierung des entlang der VSR verlaufenden Gehbereiches gilt der in der VSS SN 40070 festgehaltene Standard von 2 m.

In Bereichen, in denen der angestrebte Regelquerschnitt von 4,8m nicht eingehalten werden kann, ist ein minimaler Querschnitt für drei sich querende Velofahrende einzuhalten. Wo es die Gegebenheiten zulassen, finden Zwischenlösungen Anwendung. Dies geschieht auch im Fall der VSR im Abschnitt Wallisellen, wo auf verschiedenen Streckenabschnitten von der Normbreite abgewichen wird, weil sich diese nicht umsetzen lässt. Die Einhaltung des Regelquerschnitts wird somit nicht starr gehandhabt, sondern gestützt auf eine Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung räumlicher und rechtlicher Rahmenbedingungen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli