

Sitzung vom 8. Februar 2023

**168. Anfrage (Hindernis- und absatzfreie Querungen
bei Velowegen)**

Kantonsrätin Sonja Gehrig, Urdorf, hat am 5. Dezember 2022 folgende Anfrage eingereicht:

An vielen Orten im Kanton Zürich gibt es auf Velowegen des kantonalen Velonetzes Zentimeter hohe Absätze bei den Randsteinen. Dies kommt vorwiegend auch bei neuen Strassenbauten vor, wie etwa entlang der Limmattalbahn auf der Strecke von Urdorf nach Dietikon (z. B. Querungen in der Luberzen). Dort – und dies ist nur ein Beispiel von vielen – gab es bis vor dem Bau der Limmattalbahn gut abgeschrägte Quermöglichkeiten auf den Velowegen. Die neu gelegten Randsteine sind kantig und für Velofahrende wenig angenehm.

Das im 2021 publizierte Handbuch Infrastruktur des Bundesamts für Strassen ASTRA und der Velokonferenz Schweiz zu «Veloverkehr in Kreuzungen: Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17» sieht vor, dass der klassische 4 cm hohe, 13 cm breite und schräggestellte Stein (Typ C, S. 30) nur längs entlang der Velowege verwendet werden soll und quer explizit zu vermeiden sei, d.h. für Querungen nicht geeignet ist.

Die Praxis im Kanton Zürich mit der Ausführung des Bord- und Wassersteins gemäss kantonaler Norm Nr. 613 bei gemeinsamen Fuss- und Veloquerungen widerspricht somit der erwähnten Vollzugshilfe vom Bund. Es ist unbestritten, dass die Mobilität und Sicherheit von Sehbehinderten (Vorgaben BehiG) sichergestellt werden soll. Andere Städte und Kantone (z. B. Luzern) haben jedoch Lösungen gefunden, die sowohl für Sehbehinderte als auch für Velofahrende akzeptabel sind. Es ist schwierig zu verstehen, weshalb dies für den Kanton Zürich nicht auch zum Normalfall wird, zumal neben den Velofahrenden auch Personen z. B. mit Rollstuhl oder Gehhilfen sowie Kinderwagen oder Personen mit einer Sehschwäche (Stolperfalle) von einem saften Querungsübergang profitieren könnten.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es dem Regierungsrat bewusst, dass die aktuellen Normen des Tiefbauamts für Randabsätze bei Querungen im Widerspruch zum Handbuch des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz stehen?

2. Wie begründet er seine Zürich-spezifischen Absatz-Normen, die bei Velo-Querungen bei Velorouten heute schon als wenig velofreundlich gelten?
3. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, in der definitiven Fassung der neuen Velostandards bei Veloquerungen die Normen aus dem Handbuch des ASTRA zu übernehmen, auf diese zu verweisen und demzufolge bei Strassen- und Trottoirquerungen von Velorouten auf Randsteinabsätze zu verzichten und somit von einer zürcherischen und velounfreundlichen Eigenlösung abzusehen?
4. Inwiefern könnte die Kompromisslösung des Unterbruchs von 50 cm Breite (vgl. Handbuch des ASTRA und Velokonferenz), umgangssprachlich die «Zahnlücke», nachträglich als Sofortmassnahme bei realisierten Projekten umgesetzt werden sowie in die Standards aufgenommen werden? Mit dieser Abschrägung des Randsteins über 50 cm kann eine Strassen- oder Trottoirquerung entlang einer bestehenden Veloroute mit dem Velo angenehmer und zumutbarer gestaltet werden.
5. Welche weiteren Möglichkeiten gibt es als Alternative zum heute eingesetzten 4 cm schrägen Stein, um Randabschlüsse und Querungen von Fuss- und Radwegen BehiG-kompatibel umzusetzen (z. B. mittels taktiler Markierung, Noppen-Platten etc.)?
6. Wie erfolgt die Abwägung der Verhältnismässigkeit (beispielsweise Unterschied innerorts/ausserorts, Haupttrouten etc.) bei der Wahl des Randabsatzes bei den Bauprojekten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sonja Gehrig, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Der Anteil des Veloverkehrs im Strassenverkehr nimmt stetig zu und das Velo trägt als umweltfreundliches Verkehrsmittel zum Klimaschutz bei. Am 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz vom 18. März 2022 über Velowege (SR 705) in Kraft getreten. Die mit dem Gesetz verbundenen Verbesserungen erleichtern es, ein gutes und sicheres Velowegnetz zu schaffen und den Verkehr zu entflechten. Der Kanton Zürich hat das kantonale Velowegnetz bereits 2016 mit dem Velonetzplan definiert und behördenverbindlich in den regionalen Richtplänen festgesetzt. Es ist das erklärte Ziel, möglichst schnell das Velowegnetz und die Veloinfrastruktur bedarfsgerecht zu verbessern und auszubauen.

Das Tiefbauamt hat in Zusammenarbeit mit dem Amt für Mobilität und der Kantonspolizei neue Standards für den Veloverkehr ausgearbeitet.

Diese stützen sich auf folgende Grundlagen:

- das vom Kantonsrat 2010 beschlossene Veloförderprogramm,
- den vom Regierungsrat 2016 beschlossenen Velonetzplan,
- das vom Regierungsrat 2018 beschlossene Gesamtverkehrskonzept,
- den Auftrag des Regierungsrates an die Baudirektion von 2020, Standards für Staatsstrassen zu erlassen,
- das Bundesgesetz über Velowege,
- die Vollzugshilfe «Veloverkehr in Kreuzungen, Handbuch Infrastruktur» des Bundesamtes für Strassen und der Velokonferenz Schweiz (2021).

Pro Velo und die Behindertenkonferenz Kanton Zürich haben auf Einladung zum Entwurf Stellung genommen. Mit den neuen Standards wird eine konsequente Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Querungen werden velofreundlich und die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3) werden eingehalten. Abweichungen von den Standards bleiben möglich, wenn die Anwendung im Einzelfall nicht zu sachgerechten Lösungen führen würde.

Die neuen Standards für den Veloverkehr werden voraussichtlich bis Ende Februar 2023 veröffentlicht. Den zuständigen Projektleitenden im kantonalen Tiefbauamt und anderen interessierten Stellen steht damit ein wichtiges Arbeitsinstrument für Planung und Bau einer sicheren, durchgehenden und attraktiven Veloinfrastruktur zur Verfügung. Damit soll vor allem die Velonutzung im Alltag gefördert werden. Mit den neuen Velostandards setzt der Kanton Zürich einen Meilenstein für eine sichere, zeitgemässe und bedarfsgerechte Veloinfrastruktur. Sie sind Teil der kantonalen Standards für Staatsstrassen, die den Wandel von der «verkehrsorientierten» zur «siedlungsorientierten» Planung anstreben. Die Standards Veloverkehr lösen die Richtlinie Veloverkehr, Übergangsdokument (1. September 2021), ab. Alle kantonalen Strassenprojekte (Neu- und Ausbauten) und Strasseninstandsetzungen werden heute zwingend vorgängig in Bezug auf die Veloverbindungen und Veloschwachstellen beurteilt und überprüft. Im Rahmen des Projekts Veloexpress werden zudem Unfallschwerpunkte überprüft und, wo immer möglich, kurzfristig Massnahmen zur Behebung von Defiziten umgesetzt.

Zu Fragen 1–3, 5 und 6:

Strassen – und dazu gehören im Kanton Zürich auch Radwege und Radstreifen – haben im Kanton Zürich unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen. Gemäss § 14 Abs. 3 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) haben sie die Bedürfnisse der Personen, die Rad fahren, angemessen zu berücksichtigen. Gleichzeitig müssen sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar sein (§ 14 Abs. 4 StrG). Diese Grundsätze

werden in Standards und Normalien weiter konkretisiert. Diese sind auf der Webseite des Tiefbauamtes abrufbar zh.ch/de/planen-bauen/tiefbau/dokumente-tiefbau.html.

Randabschlüsse sind wichtig für die Attraktivität und Sicherheit der Veloinfrastruktur. Velofahrende sollen sicher und komfortabel unterwegs sein und sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren können. Mit einer sorgfältigen Projektierung lassen sich vielfach harte Randabschlüsse für Velofahrende vermeiden. Dazu gehören insbesondere die Vermeidung gemeinsamer Fuss- und Radwege, der Verzicht auf Trottoirüberfahrten und die getrennte Führung Rad-/Fussverkehr bei Schutzinseln zur Querung einer Fahrbahn.

Die Vollzugshilfe «Veloverkehr in Kreuzungen Handbuch Infrastruktur» ist im Tiefbauamt bereits in wesentlichen Teilen umgesetzt. Seit Frühjahr 2021 ist in der kombinierten Mittelinsel (Normal 251) ein niveaugleicher Übergang vorgegeben. Seit Mitte 2022 sind für Trottoirüberfahrten (Normal 211) und Fahrradrampen (Normal 221) die Neigungswinkel abgesenkt. Mit den neuen Standards erfüllt der Kanton Zürich die Vorgaben aus der Vollzugshilfe des Bundes vollständig.

Zu Frage 4:

Die bestehenden Randabschlüsse wurden seinerzeit in Übereinstimmung mit den geltenden Normen und Richtlinien projektiert und gebaut. Technische und gesellschaftliche Entwicklungen bringen es jedoch mit sich, dass Normen und Richtlinien für den Strassenbau immer wieder an die neuesten Entwicklungen angepasst werden müssen. Aufgrund der langen Lebensdauer von Strassen entsprechen diese folglich in vielen Teilbereichen nicht mehr den geltenden Vorschriften. Soweit die Abweichungen von den neuen Normen nicht unmittelbar sicherheitsrelevant sind, werden die Strassen erst im Rahmen von ordentlichen Strassensanierungen an die neuen Normen angepasst. Auf die nachträgliche Anpassung an neue Normen wird gänzlich verzichtet, wo sich dies als unverhältnismässig erweist. Geben jedoch einzelne Anlagen wiederholt Anlass zu Beschwerden aus der Bevölkerung, werden diese durch das Tiefbauamt überprüft, und es werden – soweit verhältnismässig – entsprechende Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli