

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 317/2024

Sitzung vom 27. November 2024

1204. Anfrage (Velowege versus Radstreifen)

Kantonsrat Walter Honegger, Wald, hat am 30. September 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss den Standards «Velowege» ist es seit mehreren Jahren so, dass, wo immer möglich, im Ausserortsbereich separat geführte Velowege parallel zu den Hauptverkehrsachsen geplant und auch gebaut werden. Dies ist für das Sicherheitsempfinden der Radfahrer sicherlich begrüssenswert.

Es ist an der Zeit, einmal nachzufragen, wie sich denn die Unfallstatistik in diesem Bereich entwickelt hat. Ist es tatsächlich so, dass die ressourcensparenden Velostreifen so viel gefährlicher sind?

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie viele Unfälle wurden in den letzten 3 Jahren auf Radstreifen registriert mit Beteiligung Fahrrad/Fahrrad und Fahrrad/Motorfahrzeug?
2. Wie viele Unfälle wurden im gleichen Zeitraum auf Radwegen zwischen Fahrrad/Fahrrad und Fahrrad/Motorfahrzeug registriert?
3. Wie viele km Gesamtlänge haben die untersuchten Radstreifen und Radwege im Kanton Zürich?
4. Der Kanton Zürich hat neue Standards für den Veloverkehr definiert. Haben diese Standards Gesetzescharakter oder handelt es sich um anzustrebende Standards?
5. Gibt es gesetzliche Vorgaben, in denen die Masse für den Bau der Radstreifen/Radwege definiert sind? Wenn ja, wie sind diese Definitionen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Walter Honegger, Wald, wird wie folgt beantwortet:

Der Veloverkehr ist der einzige Verkehrsträger, bei dem in den letzten Jahren die Zahl der bei einem Unfall getöteten oder verletzten Menschen gestiegen ist. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr ist deshalb ein wichtiges Ziel des Bundesrates und war ein zentrales Thema bei der Diskussion und der Abstimmung über das Bundesgesetz vom 18. März 2022 über Velowege (SR 705).

Obwohl die Ursachen der steigenden Unfallzahlen vielfältig sind, kommt sorgfältig geplanten und gebauten Velowegnetzen, insbesondere mit genügender Breite und adäquater Entflechtung der Verkehrsträger, ein wichtiger Beitrag bei der Reduktion und der Behebung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen zu. Grosse Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsteilnehmenden weisen ein hohes Konfliktpotenzial auf. Velowege sollen deshalb, wo möglich und angebracht, getrennt vom Fussverkehr und vom schnellen motorisierten Verkehr geführt werden.

Der Kanton Zürich hat in den «Standards Veloverkehr» nachfolgendes Grundverständnis sowie Planungsgrundsätze betreffend Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Veloinfrastruktur definiert:

- Velofahrerinnen und Velofahrer sind ebenso verletzbare Verkehrsteilnehmende wie Fussgängerinnen und Fussgänger. Genügend Raum, der im Notfall auch Ausweichmanöver zulässt, ist wesentlich für ihre Sicherheit. Das Mischen von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr ist deshalb kritisch und erfordert eine erhöhte Rücksichtnahme der motorisierten Verkehrsteilnehmenden. Bei grossem Verkehrsaufkommen oder hohen Geschwindigkeiten ist Mischverkehr inakzeptabel.
- Durch die physische Trennung vom motorisierten Verkehr bieten Radwege deutlich mehr Schutz als Radstreifen. Dies ist besonders wichtig für Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis, wie Kinder und ältere Menschen. Radstreifen bieten einen geringeren Schutz als Radwege und eignen sich daher nur bis zu einer mittleren Verkehrsdichte und tieferen Geschwindigkeiten. Bei Führungsformen ohne physische Separierung (Mischverkehr, Radstreifen) sind geringe Geschwindigkeitsdifferenzen zum motorisierten Individualverkehr wichtig.
- Der Radstreifen entspricht dem bisherigen Normalfall der Veloinfrastruktur auf Hauptstrassen innerorts. Das Angebot richtet sich jedoch an eher sichere Velofahrende ohne erhöhte Schutzbedürfnisse. Die bestehende Veloinfrastruktur schliesst vielerorts Nutzergruppen mit einem höheren Sicherheitsbedürfnis aus. Das Potenzial des Veloverkehrs kann bei Weitem nicht ausgeschöpft werden.
- Diese Erkenntnis hat zu einem Umdenken und Paradigmenwechsel hin zu einer verstärkten Separation vom motorisierten Verkehr geführt. Von der Separierung profitiert auch der motorisierte Verkehr, da er weniger behindert wird und die Kollisionsgefahr verringert wird.
- Die Bedürfnisse der Velofahrenden stehen im Zentrum der Planung der Veloinfrastruktur. Es gibt grosse Unterschiede zwischen Velofahrenden.

- Das Velo ist ein einspuriges Fahrzeug, das permanent ausbalanciert werden muss. Niedrige Geschwindigkeiten (z. B. beim Anfahren oder in Steigungen), Unebenheiten oder Schäden der Fahrbahnoberfläche, Wind oder Turbulenzen von vorbeifahrenden Fahrzeugen beeinträchtigen die Stabilität des Velos und erfordern zusätzlichen Manövriersraum.
- Velofahren ist eine soziale Aktivität: Velofahrende, die zu zweit oder in einer Gruppe unterwegs sind, möchten während der Fahrt gerne miteinander kommunizieren. Erwachsene, die mit Kindern unterwegs sind, möchten diese im Blick haben, instruieren und gegenüber dem motorisierten Verkehr abschirmen können. Bei der Planung der Veloinfrastruktur ist dies soweit möglich zu berücksichtigen.

Der Kanton Zürich plant und realisiert Veloinfrastruktur, die sicher ist und auf der sich alle Nutzerinnen und Nutzer sicher fühlen können. Allgemein gilt, je höher die Hierarchie der Veloverbindung, je grösser die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, die Verkehrsbelastung und der Schwerverkehrsanteil sind, desto dringlicher ist eine physische Abtrennung des Veloverkehrs.

Zu Frage 1:

2021 bis 2023 wurden im Kanton Zürich (ohne die Städte Zürich und Winterthur) auf Radstreifen insgesamt 188 Verkehrsunfälle mit Fahrrädern, E-Bikes und S-Pedelecs registriert. An 129 Unfällen war ein Motorfahrzeug beteiligt.

Zu Frage 2:

2021 bis 2023 wurden im Kanton Zürich (ohne die Städte Zürich und Winterthur) auf Radwegen insgesamt 428 Verkehrsunfälle mit Fahrrädern, E-Bikes und S-Pedelecs registriert. An 178 Unfällen war ein Motorfahrzeug beteiligt.

Bei diesen Zahlen ist zu beachten, dass die Radstreifen jeweils nur in eine Richtung, die Radwege hingegen oft im Gegenverkehr geführt werden.

Zu Frage 3:

Die Frage kann nicht in Bezug auf die in der Beantwortung der Fragen 1 und 2 erwähnte Verkehrsunfallstatistik beantwortet werden. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt Unfälle im gesamten Verkehrsnetz auf (kantonale und kommunale Infrastrukturen). Die Angaben betreffend Längen der Radstreifen und Radwege liegen hingegen nur für die kantonalen Infrastrukturen vor. Nachfolgend sind die Informationen zu den kantonalen Infrastrukturen aufgeführt.

Die Länge des kantonalen Strassennetzes (ohne Hochleistungsstrassen und ohne Strassen in den Städten Zürich und Winterthur) beträgt rund 1408 km. Gemäss der Felderhebung des Amtes für Mobilität von 2021 haben davon knapp 200 km einen einseitigen oder beidseitigen Radstreifen. Die Radweglänge (einseitig oder beidseitig) entlang dieses Strassennetzes beträgt rund 390 km. Insgesamt sind somit rund 40% der kantonalen Strassen mit Radwegen oder Radstreifen ausgerüstet. Die Länge von Radstreifen oder Radwegen auf kommunalen Strassen ist nicht bekannt.

Zu Frage 4:

Der Kanton Zürich hat die «Standards Veloverkehr» im Sinne einer Weisung auf den 1. Februar 2023 in Kraft gesetzt. Für kantonale Verbindungen sind die Standards verbindlich. Für Veloinfrastrukturen in der Hoheit von Stadt- und Gemeindeverwaltungen haben die «Standards Veloverkehr» empfehlenden Charakter. Bei Ausnahmen und Abweichungen von den «Standards Veloverkehr» ist im Sinne von § 14 des Strassengesetzes (LS 722.1) eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Zu Frage 5:

Das Strassengesetz enthält in § 14 keine Massangaben für die Querschnittsdimensionierung von Radstreifen/Radwegen. Grundsätzlich orientiert sich die Dimensionierung von Verkehrsanlagen vor allem an den verkehrlichen Funktionen, der Belastung, der Leistungsfähigkeit und der Befahrbarkeit. Die Dimensionierung berücksichtigt u. a. die Lichtraumprofile der Verkehrsteilnehmenden, die massgebenden Begegnungsfälle, die Projektierungsgeschwindigkeit und entsprechende Kurvenradien/Kurvenzuschläge, Längs- und Querneigungen, die Anforderungen an die Sicherheit, die Umfeld- und Umweltbedingungen sowie die Wirtschaftlichkeit.

Die Masse leiten sich im Wesentlichen von nationalen Fachnormen, vom Regelwerk des Tiefbauamtes, von Normalien anderer Kantone und von Handbüchern des Bundes ab.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli