

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 194/2005

Sitzung vom 7. September 2005

1238. Anfrage (Routen für den Fahrradverkehr)

Die Kantonsräte Roland Munz, Zürich, und André Bürgi, Bülach, haben am 27. Juni 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich hat in seiner Karte zu der «Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege» ein weiträumiges Routennetz eingetragen. Beim Befahren der bislang realisierten Abschnitte zeigt sich allerdings, dass etliche dieser Routen zur Nutzung nur bedingt tauglich sind. Oft führen Velowege wechselweise auf Strassen und auf Gehwegen, immer wieder begegnet man Wegstrecken, die einmal links, einmal rechts der Strassen verlaufen. Keine Seltenheit sind auch Radwege entlang von Hauptstrassen, die vor Kreuzungen von der Strasse abgesetzt werden, was zu einer gefährlichen Verschlechterung der Übersichtlichkeit führt, zu wenig geschätzten Umwegfahrten zwingt und den Radfahrenden das Vortrittsrecht wegnimmt. Vermutlich aus Spargründen werden Radwege auch vermehrt als blosse Radstreifen, also lediglich als auf Strassen bzw. Gehwegen aufgemalte Spuren an Stelle eigenständiger und somit von Strassen und Fusswegen getrennter Radwege gebaut. Insgesamt erweckt das Radwegnetz den Eindruck, die Abschnitte würden nicht in erforderlichem Masse gemeindeübergreifend geplant.

Daher stellen sich folgende Fragen:

1. Ist der Regierung bewusst, dass Radwege an Attraktivität und an Sicherheit verlieren, wenn deren Benutzung zu Umwegfahrten gegenüber der Strassenführung zwingen oder wenn sie mit Wechsellern der Strassenseite verbunden sind?

Was unternimmt die Regierung, um solche unbefriedigenden Situationen künftig zu verhindern, und was, um bestehende mit entsprechenden Mängeln behaftete Radwege zu korrigieren?

2. Wird das Radwegnetz im Kanton Zürich in grösseren zusammenhängenden Strecken per Velo abgefahren, um dessen benutzerfreundliche Ausgestaltung zu überprüfen (das isolierte Befahren lokaler Teilstücke vermag dabei keine ausreichenden Erkenntnisse im Bezug auf die Qualität der überkommunalen Routen zu liefern)?

Wenn ja: Mit welcher Regelmässigkeit, wie werden dabei entdeckte Mängel aufgenommen, und was passiert mit den rapportierten Schwachstellen?

Wenn nein: Warum nicht und wie stellt sich die Regierung dann vor, bestehende Schwachstellen objektiv erkennen und beheben zu können?

3. Besteht ein Kriterienkatalog mit Mindestanforderungen bezüglich der Ausgestaltung von Radwegen auch bezüglich der Linienführung? Wenn ja: Was umfasst dieser mit welchen Gewichtungen? Sind dessen Kriterien verbindlich für die Gemeinden bezüglich jener Radwegabschnitte, die auf Gemeindestrassen verlaufen, und wie überprüft der Kanton gegebenenfalls die Einhaltung dieser Vorgaben? Sollten diese Kriterien für die Gemeinden nicht verbindlich sein, so bitten wir um Erklärung, weshalb dem nicht so ist und wie stattdessen die Qualität der Radwege als alltagstaugliche Verkehrsrouten garantiert werden kann.

Wenn nein: Warum nicht? Was sieht die Regierung vor, um die Qualität der Radwege als alltagstaugliche Verkehrsrouten zu garantieren?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Munz, Zürich, und André Bürgi, Bülach, wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkungen:

- Für Radverkehrsanlagen gelten neben den allgemeinen Projektierungsgrundsätzen von § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) grundsätzlich die Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS) bzw. die kantonale Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr im Kanton Zürich» vom März 2004, erarbeitet von der Kantonspolizei Zürich, vom Tiefbauamt des Kantons Zürich sowie von den Städten Zürich und Winterthur. Nach diesen Grundsätzen werden Radverkehrsanlagen geplant, projektiert und gebaut.
- Planerisch-rechtliche Grundlage des gesamten kantonalen Radwegnetzes sind die regionalen Richtpläne «Verkehr» (vgl. § 5 Abs. 1 StrG in Verbindung mit § 1 StrG). Darin ist das übergeordnete Routennetz vorgegeben.
- «Veloland Schweiz» koordiniert derzeit die kantonsübergreifenden regionalen Routen. Im Kanton Zürich sind 15 Routen bezeichnet und werden dieses bzw. nächstes Jahr durchgehend signalisiert.
- Die Interessengemeinschaft Velo (IG-Velo) wurde beauftragt, das gesamte Radwegnetz abzufahren und auf Mängel zu untersuchen. Ein Mängelbericht liegt bereits vor und wird den finanziellen und personellen Möglichkeiten sowie der Dringlichkeit entsprechend kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass Radwege mit Umwegfahrten und Wechseln der Strassenseite die Attraktivität und Sicherheit von Velowegen negativ beeinflussen. Die VSS-Normen und die kantonalen Richtlinien wollen Mängel, die einen Sicherheits- oder Attraktivitätsverlust zur Folge haben, vermeiden. Es ist jedoch aus verschiedenen Gründen – etwa unverhältnismässig teure Lösung, zu enge Platzverhältnisse, Denkmal- oder Naturschutz, entgegenstehende Sicherheitsbedenken – nicht immer möglich, die bequemste oder sicherste Variante zu wählen. Hier muss im Einzelfall eine Interessenabwägung erfolgen, bei Verkehrssicherheitsfragen unter Beizug der Kantonspolizei.

Zu Frage 2:

Ja, die in den regionalen Richtplänen enthaltenen Radwege von überkommunaler Bedeutung werden in grösseren zusammenhängenden Strecken per Velo abgefahren. Nationale Radrouten und überkommunale Radwege werden jährlich auf Schwachstellen überprüft; festgestellte Mängel werden durch den Strassenunterhalt der Baudirektion im Rahmen der Möglichkeiten behoben. Grössere, gefährliche Mängel werden durch die Kantonspolizei in der jährlichen Statistik der Verkehrsunfälle im Kanton Zürich (VUSTA) erfasst und fliessen als Handlungsbedarf mit hoher Priorität direkt in die Radwegstrategie ein. Die Radwege von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit des jeweiligen Stadtrates (vgl. §§ 43 ff. StrG).

Zu Frage 3:

Ein Kriterienkatalog mit Mindestanforderungen bezüglich der Linienführung besteht nicht. Jede Situation ist im Rahmen der vorhandenen Randbedingungen separat zu beurteilen. Allerdings geben die in den Vorbemerkungen erwähnten VSS-Normen und die kantonalen Richtlinien zusammen mit den gesetzlichen Projektierungsgrundsätzen auch Anleitungen für die Linienführung. Ein Kriterienkatalog besteht hingegen für die Priorisierung der Bauvorhaben innerhalb der Radwegstrategie. Für die Projektierung regionaler Radwege, die auf Gemeindestrassen verlaufen, ist grundsätzlich die Baudirektion zuständig (vgl. § 35 StrG). Für die Projektierung, den Bau und den Betrieb der nicht in den regionalen Richtplänen eingetragenen Radwege liegt die Zuständigkeit bei den Gemeinden (vgl. §§ 5 Abs. 2, 12 Abs. 2 und 26 Abs. 2 StrG in Verbindung mit § 1 StrG). Die Gemeinden sind an die gesetzlichen Projektierungsgrundsätze gebunden. Da danach auch die jeweiligen Erkenntnisse der Bau- und Verkehrstechnik zu berücksichtigen sind,

haben sie sich grundsätzlich auch an die VSS-Normen zu halten. Der Regierungsrat greift diesbezüglich aber nicht in die Gemeindeautonomie ein.

Mit den laufenden Massnahmen im Rahmen von «Veloland Schweiz» und der Aufarbeitung der Mängelliste der IG-Velo sollte die Qualität der Radwege als alltagstaugliche Verkehrsrouten gewährleistet sein, soweit der Kanton hierfür zuständig ist.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi