

3980

KR-Nr. 99/2000

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 99/2000 betreffend  
Integration Radwege in die  
Gesamtverkehrskonzeption**

(vom 12. Juni 2002)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 19. Juni 2000 folgendes von Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, und Kantonsrat Reto Cavegn, Oberengstringen, am 6. März 2000 eingereichte Postulat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen,

- a) die Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption zu integrieren
- b) aufzuzeigen, mit welchen flankierenden Massnahmen infolge der in den nächsten zehn Jahren zu erstellenden Höchstleistungsstrassenabschnitte und Umfahrungsstrassen innerorts der Fahrradverkehr gefördert werden soll
- c) eine Priorisierung der in den nächsten zehn Jahren zu erstellenden Teile des in den regionalen Verkehrsrichtplänen enthaltenen Radwegnetzes vorzunehmen. Ferner soll geprüft werden, ob kantonale Radwege tatsächlich zwingend längs der Staatsstrassen zu führen sind, respektive ob wichtige regionale Routen statt dessen auch entlang von Gemeindestrassen oder gar über asphaltierte Flurwege geführt werden könnten
- d) nachvollziehbar darzulegen, dass die jeweiligen konkreten Projekte kosteneffektiv dem Ziel des Radwegs und nicht noch zusätzlich anderen Zielen dienen.

---

Der Regierungsrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

**Berücksichtigung der Radwege in der Gesamtverkehrskonzeption**

Die Volkswirtschaftsdirektion hat in enger Zusammenarbeit mit der Baudirektion und der Direktion für Soziales und Sicherheit im Dezember 2001 die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die

Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich in Form einer Broschüre herausgegeben.

Die Gesamtverkehrskonzeption lässt sich umschreiben als langfristig angelegtes, nach den Grundsätzen der wirkungsorientierten Verwaltungsführung ausgestaltetes Regierungsprogramm für das ganze Politikfeld «Verkehr», das, ausgerichtet auf verkehrs-, raum- und umweltpolitisch begründete Ziele, kohärente Strategien für die Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrssysteme festsetzt, diese auf ihre Wirksamkeit überwacht und im Rahmen von Controllingprozessen periodisch aktualisiert.

Die Qualität des Verkehrssystems ist einer der wichtigen Aspekte einer hohen Standortqualität, die eines der Schlüsselziele in der Politik des Regierungsrates ist. An diesen Qualitätsaspekten müssen die vom Staat oder in seinem Auftrag von Privaten erbrachten Leistungen, die damit verbundenen Prozesse und die Finanzierung gemessen werden. Der motorisierte Individualverkehr weist beispielsweise auf den knappen Verkehrsflächen innerhalb der dichten Siedlungsgebiete nicht die notwendige Leistungsfähigkeit auf, um ein wesentliches Verkehrswachstum zu bewältigen. Umgekehrt ist es unter wirtschaftlichen, aber auch ökologischen Gesichtspunkten nicht zweckmässig, wenn der öffentliche Verkehr unabhängig von räumlichen und zeitlichen Bedingungen für alle Fahrtzwecke eingesetzt wird. Auch wenn rund ein Viertel aller Wege im langsamen Individualverkehr (LIV) zurückgelegt werden, d. h. zu Fuss oder mit dem Fahrrad, beschränken sich die Einsatzmöglichkeiten des LIV auf verhältnismässig kurze Distanzbereiche, verdienen dort aber vermehrte Förderung. Dem LIV sollen daher sichere, attraktive und zusammenhängende Wege zur Verfügung gestellt werden. Geboten ist eine differenzierte Verkehrspolitik, die sich am Prinzip des sachgerechten bzw. wesensgerechten Verkehrsmittel-einsatzes orientiert. Nach diesem Grundsatz sind die Verkehrsmittel dort zu unterstützen, wo sie besondere Stärken aufweisen. Diesem Grundsatz folgt auch der kantonale Richtplan.

### **Radwegstrategie**

Für den Bau der Radwege auf der Grundlage der regionalen Richtpläne werden von der Baudirektion in Anwendung von § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) jährlich mindestens 10 Mio. Franken zu Lasten des Strassenfonds in das Strassenbauprogramm eingestellt. Entlang von Staatsstrassen mit kantonaler oder regionaler Bedeutung sind zurzeit rund 350 km Radwege als geplant festgelegt. Hinzu kommen rund 450 km geplante Radwege entlang von Strassen mit kommunaler Bedeutung. Gesamthaft und zu-

sammenhängend bilden diese Radwege das in den regionalen Richtplänen festgesetzte Radwegnetz im Kanton. Ohne eine konzeptionelle Gesamtbetrachtung ist eine Verteilung der finanziellen Mittel auf die Projekte nicht durchführbar, da mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht alle gewünschten und geforderten Radwege kurz- bis mittelfristig gebaut werden können. Die Baudirektion sah sich deshalb veranlasst, eine Radwegstrategie zu erarbeiten, die einen Gesamtüberblick über die geplanten Radwegprojekte bietet und deren Dringlichkeitsreihung erlaubt. Der Regierungsrat hat dieser Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege im Kanton Zürich («Radwegstrategie») im August 2001 zugestimmt. In der Radwegstrategie sind alle in den regionalen Verkehrsplänen als geplant aufgeführten Radwege nach deren Dringlichkeit auf Grund von sachlichen und möglichst quantifizierbaren Kriterien aufgelistet. Hiefür sind acht Kriterien festgelegt und diese in der Folge in zwei Kategorien eingeteilt worden. Die erste Kategorie umfasst objektive (statistische) Daten über Unfallorte Zweiradverkehr, Verkehrsmenge (Gesamtverkehr), Lücken im Radwegnetz und Baukosten. Die zweite Kategorie umfasst subjektive Beurteilungen über die Dringlichkeit von Radwegen als Schulwege, als Anschlüsse zu Bike-and-Ride-Anlagen und als Freizeit- und Familienwege sowie von Radfahreranlagen aus regionaler Betrachtungsweise. Auf Grund einer Streckenbenotung und einer Kriteriengewichtung wurde für jede Strecke eine Gesamtpunktzahl ermittelt, die zur Rangordnung derselben führte. Sämtliche Einzelobjekte wurden nach ihrer Dringlichkeit auf fünf Fünfjahrespläne (Jahre 2002–2026) verteilt und nach dem Jahr 2026 ohne zeitliche Einordnung aufgelistet. Die gemäss Strassenbauprogramm jährlich zur Verfügung stehenden rund 10 Mio. Franken werden den einzelnen Objekten zugeteilt. Somit stehen für einen Fünfjahresplan rund 50 Mio. Franken zur Verfügung. Die in der Radwegstrategie verwendeten Kriterien für die Prioritätenreihung gewährleisten auch, dass die jeweiligen konkreten Projekte dem Ziel des Radwegs und nicht noch zusätzlich anderen Zielen dienen. Allerdings kann es vorkommen, dass sich eine Kombination mit einem Gehweg aufdrängt und insofern der Radweg auch Fussgängern zugute kommen kann. Im Übrigen gelten die Projektierungsgrundsätze von § 14 StrG auch für Radwege. Danach sind auch Radwege mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie u. a. unter Beachtung der Sicherheit und des Umweltschutzes zu projektieren.

Der Regierungsrat hat zudem die Baudirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsgruppen die Festlegungen der Radwege in ihrer Dichte auf die regionale Bedeutung zu überprüfen. In den regionalen Richtplänen wurden die Radwege der Einfachheit halber oftmals entlang den Staatsstrassen festgelegt. Es sind damit

auch Vorteile verbunden wie das Vorhandensein einer Beleuchtung, eine zielgerichtete Wegführung sowie in der Regel wenig Steigungen bzw. Gefälle. Die noch anstehende grosse Zahl der zu erstellenden Radwege zwingt das Tiefbauamt, die knappen verfügbaren Mittel bei den einzelnen Projekten effizient und kostensparend einzusetzen. Dazu gehört auch die Abklärung, ob Radwege beispielsweise unter Inanspruchnahme von Gemeindestrassen und Flurwegen (vgl. § 35 Abs. 1 StrG) oder durch das Markieren von Radstreifen bereit gestellt werden können. Dabei sind insbesondere Abklärungen zu treffen über die Akzeptanz anderer Wegführungen, wobei Kriterien wie das Radwegprofil, die Inkaufnahme grösserer Umwege sowie das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden eine Rolle spielen.

### **Flankierende Massnahmen**

Die im Zusammenhang mit dem Bau von Hochleistungs- und Umfahungsstrassen in Betracht zu ziehenden flankierenden Massnahmen haben das Ziel, die vom Verkehr entlasteten Siedlungsgebiete in Bezug auf die Lebensqualität aufzuwerten. Dazu gehören auch Aspekte der Verkehrssicherheit, die alle Kategorien von Verkehrsteilnehmern zu berücksichtigen haben. Inwiefern solche flankierenden Massnahmen auch der Förderung des Fahrradverkehrs zugute kommen können, lässt sich in allgemeiner Form nicht beantworten, sondern ist projektbezogen im Einzelfall zu prüfen. Als Folge der angespannten Finanzlage des Strassenfonds sind heute – neben den im Bau befindlichen Nationalstrassenabschnitten – keine verbindlichen Angaben über die in den nächsten zehn Jahren realisierbaren Hochleistungs- und Umfahungsstrassen möglich. Bei den laufenden Planungs- und Projektierungsvorhaben werden aber selbstverständlich auch die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigt (vgl. § 14 StrG).

Mit der vorgesehenen Integration der Radwege in die Gesamtverkehrskonzeption in Kombination mit der Radwegstrategie sind die Forderungen des Postulates erfüllt. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 99/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Vizepräsident:  
Huber

Der Staatsschreiber:  
Husi