

Sitzung vom 24. Mai 2023

623. Anfrage (Kosten und Stellenausbau aufgrund neuer kantonaler Velostandards)

Die Kantonsräte Hans-Peter Amrein, Küsnacht, Lorenz Habicher, Zürich, und René Isler, Winterthur, haben am 6. März 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Unter Federführung des Amts für Mobilität (VD), der Baudirektion (TBA) und in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich wurden neue Standards für den Veloverkehr erarbeitet. Der Kanton Zürich setzte die «Standards Veloverkehr» im Sinne einer 193-seitigen Weisung per 1. März 2023 in Kraft, wonach die enthaltenen Grundsätze und Lösungsvorschläge anzuwenden sind. Für kantonale Vorhaben sind die Standards verbindlich, für kommunale Veloprojekte haben sie empfehlenden Charakter (Wortlaut Medienmitteilung vom 1.3.2023).

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat die neuen «Standards Veloverkehr» mit einem Regierungsratsbeschluss verfügt und wie lautet dieser, oder wurden die neuen Standards (nur) mittels Verordnung erlassen?
2. Wie ist diese neue Verordnung im Zusammenhang mit der eidgenössischen Strassensignalisationsverordnung (SSV) vereinbar? Wurde dazu ein juristisches Gutachten seitens des Kantons oder des Bundes erstellt oder haben die kantonalen Ämter einfach verordnet? Wurde der Bund bei der Ausarbeitung dieses «bürokratischen Monsters» begrüsst?
3. Ist diese Verordnung erlassen worden, damit insbesondere im Amt für Mobilität nicht mehr benötigtes Personal weiter beschäftigt werden kann? Hat der Regierungsrat noch weitere Arbeitsbeschaffungsmassnahmen für Teile von Ämtern im Köcher?
4. Was hat die Planung, Ausarbeitung und Fertigstellung dieses 193-seitigen, «bürokratischen Verordnungsmonsters» gekostet (interne wie externe Kosten) und wie kann der Aufwand dafür gerechtfertigt werden?
5. Haben der Regierungsrat oder die ausarbeitenden Stellen eine Kostenschätzung für die aufgrund der neuen Standards dem Kanton Zürich und seinen Gemeinden entstehenden zusätzlichen Kosten (Personal, Infrastruktur und zusätzliche Projektkosten) erstellt?

Wenn ja, mit wie viel zusätzlichen Stellenprozenten und Kosten pro Jahr rechnet der Regierungsrat in den nächsten 5 Jahren und in welchen Leistungsgruppen gehen diese Kosten im Budget 2024 und im kommenden Finanzplan auf?

6. Wer kontrolliert am Ende des Tages alle diese neuen Velostandards und was passiert, wenn eine Kommune so einen Standard nicht umsetzt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans-Peter Amrein, Küsnacht, Lorenz Habicher, Zürich, und René Isler, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Der Kanton Zürich verfügt seit 1990 über verschiedene Richtlinien und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. 2004 wurden diese Dokumente von der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr» zusammengefasst und abgelöst. Neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Veloverkehr, Veränderungen der gesetzlichen Grundlagen sowie ein grundsätzlicher Aktualisierungsbedarf haben 2012 zu einer letzten Überarbeitung der Richtlinie geführt. 2018 leitete der Kanton Zürich einen Prozess zur Aktualisierung der Standards Veloverkehr ein. Ziele waren die Schaffung von Umsetzungsstandards zum 2016 beschlossenen kantonalen Velonetzplan sowie die Aktualisierung der Normierung und Regulierung. Mit der Aktualisierung der Standards wurde die Lücke zwischen der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr» aus dem Jahr 2012 und den neuen Anforderungen aus dem Velonetzplan geschlossen. Mit dem Inkrafttreten der nun vorliegenden Velostandards wurden alle bisherigen Richtlinien aufgehoben.

Während der Umsetzung des ersten Veloförderprogramms wurde die Erkenntnis gewonnen, dass eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Verkehrsverlagerung zugunsten des Veloverkehrs die Erstellung einer bedarfsgerechten, direkten und sicheren Veloinfrastruktur ist. Um dieser Dimension Rechnung zu tragen, wurden im Veloförderprogramm 2 (VFP2; Vorlage 5671) spezifische Massnahmen definiert. Eine dieser Massnahmen, das am 6. September 2021 vom Kantonsrat beschlossene VFP2, ist die «Mitwirkung und -gestaltung bei der Aktualisierung der kantonalen Velostandards mit dem Ziel der Differenzierung und Spezifizierung der infrastrukturellen Anforderungen an Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten (Strecken, Knoten)» (siehe Handlungsfeld Qualität, Seite 8, Vorlage 5671).

Mit Beschluss Nr. 1185/2020 beauftragte der Regierungsrat die Bau-
direktion mit der Festsetzung der Standards für Staatsstrassen. Diese
wurden Mitte 2022 festgesetzt und legen einheitliche Grundsätze für
den Bau, die Gestaltung und die Materialisierung von Staatsstrassen so-
wie die Prinzipien zur Teilung der Kosten fest. Die umgesetzten Standards
Veloverkehr stehen im Einklang mit den Standards für Staatsstrassen
und konkretisieren die Standards für den Bereich des Veloverkehrs.
Ferner wurde der Regierungsrat mit dem am 5. Dezember 2022 über-
wiesenen Postulat KR-Nr. 366/2020 betreffend Standards für Veloinfra-
struktur aufgefordert, die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweirad-
verkehr des Kantons Zürich» zu aktualisieren und zu ergänzen bzw. neue
Grundlagen zu schaffen. Dies war verbunden mit dem Ziel, dass die Ver-
bindungen möglichst sicher und attraktiv sind und der Veloverkehr, wo
angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr
geführt wird. Dabei sollen sowohl technische Anforderungen (Breite
von Veloschnellrouten und Velohauptverbindungen, Radstreifen, Rad-
wegen, gemeinsame oder getrennte Führung des Fuss- und Radverkehrs,
Abgrenzung von Fuss- und Radverkehr, Details bei der Knotengestal-
tung, Signalisierungen usw.) als auch der Umgang mit Zielkonflikten in
engen Strassenräumen (Flächenaufteilung, Temporegime, öV-Bevorzu-
gung) bearbeitet werden. Mit den neuen Standards wird den Anliegen
des genannten Postulats Rechnung getragen.

Mit Art. 6 des am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Veloweggesetzes
(SR 705) verpflichtet der Bund die Kantone, Velowege nach bestimmten
Grundsätzen zu planen und umzusetzen. Diese Grundsätze wurden auf
kantonaler Ebene mit den Standards Veloverkehr geschaffen, damit die
Planenden die Massnahmen in den Projekten umsetzen können.

Zu Frage 1:

Der Kanton Zürich setzte die Standards Veloverkehr im Sinne einer
Weisung nach Unterzeichnung durch den Chef des Tiefbauamtes, den
Chef des Amtes für Mobilität und den Chef der Verkehrspolizei auf den
1. Februar 2023 in Kraft. Für kantonale Veloinfrastrukturen bzw. die
dafür verantwortlichen Verwaltungseinheiten sind diese verbindlich,
wobei im Sinne der übergeordneten Standards für Staatsstrassen im
Einzelfall Interessenwägungen notwendig sein können. Für Veloinfra-
strukturen in der Hoheit von Stadt- und Gemeindeverwaltungen haben
die Standards Veloverkehr empfehlenden Charakter. Wie bei den Vor-
gängerdokumenten erübrigte sich somit ein Beschluss durch den Regie-
rungsrat oder ein Erlass einer Verordnung.

Zu Frage 2:

Für das Kapitel 3.2.1 «Markierung und Signalisation» bildeten die Verkehrsregelverordnung (SR 741.11), die Signalisationsverordnung (SR 741.21), die Weisung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) über besondere Markierungen auf der Fahrbahn sowie die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS-40851 (Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen) und VSS-40214 (Entwurf des Strassenraums; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen) die Grundlage. Aus diesem Grund erübrigte sich auch die Einholung eines juristischen Gutachtens.

Für die Festlegung der Signalisationen und Markierungen ist die Kantonspolizei zuständig. Die Abteilung Langsamverkehr des ASTRA wurde bei der Erarbeitung einbezogen, da die Grundnorm Veloverkehr beim Bund in Erarbeitung ist. Derzeit ist nicht bekannt, wann diese Norm erlassen wird.

Zu Frage 3:

Bei den Standards Veloverkehr handelt es um ein wichtiges Arbeitsinstrument für die Schaffung einer bedarfsgerechten und zukunftsfähigen Veloinfrastruktur. Der Auftrag dazu ergibt sich aus dem VFP2, das vom Kantonsrat beschlossen wurde.

Zu Frage 4:

Die externen Kosten, die zwischen 2018 bis Anfang 2023 angefallen sind, belaufen sich auf insgesamt Fr. 650 000. Die internen Kosten wurden nicht erfasst.

Der Regierungsrat erachtet den Aufwand in dieser Grössenordnung als verhältnismässig. Dieser ist durch den Rahmenkredit zum VFP2, der unter der Position «Qualität» einen Aufwand von 2 Mio. Franken ausweist, abgedeckt.

Zu Frage 5:

Die neuen Velostandards stellen ein praktisches Arbeitsinstrument und umfassendes Nachschlagewerk für Projektleiterinnen und Projektleiter der kantonalen Verwaltung, wie auch für Mitarbeitende aus Raum- und Verkehrsplanungsbüros dar, womit die Arbeiten effizienter und nach einheitlichen Standards abgewickelt werden können. Es werden deshalb keine zusätzlichen Mitarbeitenden benötigt, und die Kosten für die Projektierung werden mittelfristig voraussichtlich sinken.

Zu Frage 6:

Für kantonale Veloinfrastrukturen sind die Velostandards verbindlich, und deren Einhaltung wird im Rahmen des einzelnen Projekts analog anderen Vorgaben geprüft. Die Standards sind zudem massgebend für das Umsetzungscontrolling des kantonalen Velonetzplans (siehe Handlungsfeld Netzkonzeption, Seite 7, Vorlage 5671).

Für Veloinfrastrukturen in der Hoheit von Stadt- und Gemeindeverwaltungen haben die Standards Veloverkehr nur empfehlenden Charakter.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli