

Sitzung vom 8. Juli 2026

774. Anfrage (Gefahrenstellen für Velofahrende erkennen)

Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, sowie die Kantonsräte Markus Bärtschiger, Schlieren, und Nicola Siegrist, Zürich, haben am 27. April 2026 folgende Anfrage eingereicht:

Die Verkehrsinfrastruktur ist nicht immer optimal gebaut. Teilweise kann die Bauweise von Strassen und Kreuzungen Unfälle begünstigen oder aufgrund von Alterungserscheinungen ist eine Stelle schwer befahrbar. Während selbst harmlose Blechschäden bei motorisierten Fahrzeugen zuverlässig gemeldet werden, passieren die meisten Unfälle von Velofahrenden eher diskret.

Fallen regelmässig wegen schlechter Infrastruktur wiederholt Velofahrende um und die Unfälle sind nur in der Kategorie «blutiges Knie», werden diese kaum je gemeldet und es ist entsprechend schwierig zu erfahren, dass eine Infrastruktur ungenügend oder dringend verbesserungswürdig ist. Es muss wahrscheinlich zuerst ein schwerwiegenderer Unfall geschehen, bis solche Mängel zu Tage treten.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie werden Gefahrenstellen für Velofahrende neben den Unfallstatistiken erhoben?
2. Wie funktioniert insbesondere Zusammenarbeit zwischen Kantonspolizei und Tiefbauamt, um Gefahrenstellen für Velofahrende auf dem Kantonsstrassennetz zu erkennen?
3. Stellen Verkehrsteilnehmende eine Gefahrenstelle für Velofahrende auf dem Kantonsstrassennetz fest, wo können diese gemeldet werden?
4. Wie und wo werden Meldungen erfasst, damit auch eine Häufung von kleineren Vorfällen oder unkritischen Meldungen auffällt?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Rosmarie Joss, Dietikon, Markus Bärtschiger, Schlieren, und Nicola Siegrist, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die in der Anfrage angesprochene Thematik der Dunkelziffer bei leichten Velounfällen wird ernst genommen. Das Forschungsprojekt MEDUSA des Bundesamtes für Strassen zeigt, dass die amtliche, auf polizeilichen Meldungen beruhende Unfallstatistik das tatsächliche Ge-

schehen unterschätzt abbildet, weil die Erfassungswahrscheinlichkeit von der Verletzungsschwere und vom Unfallhergang abhängt. Im Veloverkehr ist dies besonders ausgeprägt. Die statistische Quantifizierung des Unfallgeschehens samt Dunkelziffer ist methodisch anspruchsvoll und wird auf Bundesebene weiterentwickelt. Für die operative Erkennung konkreter Gefahrenstellen im Kanton ist eine solche Hochrechnung dagegen nicht in jedem Fall nötig, da bereits einzelne Hinweise auf wiederkehrend kritische Situationen eine fachliche Überprüfung auslösen können.

Zu Frage 1:

Der Kanton stützt sich auf ein systematisches Infrastruktur-Sicherheitsmanagement mit den sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten, die sich nach ihrem Bezug zum Unfallgeschehen unterscheiden lassen. Für bestehende Anlagen steht die Road Safety Inspection (RSI) im Vordergrund. Strassenabschnitte werden dabei unabhängig vom Unfallgeschehen periodisch und anlassbezogen besichtigt und auf Sicherheitsdefizite überprüft; festgestellte Sicherheitsdefizite lösen kurz- bis mittelfristige Massnahmen aus. Der Anstoss für eine RSI ergibt sich aus dem Sicherheits- und Erhaltungsmanagement, aus Beobachtungen im Betrieb und Unterhalt sowie aus Hinweisen der Kantonspolizei und der Bevölkerung. Bei der Planung neuer oder umzubauender Anlagen kommen vorgelagert das Road Safety Audit und bei geeigneten Vorhaben das Road Safety Impact Assessment zum Einsatz; sie erkennen Sicherheitsdefizite bereits in der Projektierung. Für velorelevante Fragen sind dabei der kantonale Velonetzplan und die verbindlichen Standards Veloverkehr massgebend.

Ergänzend dienen unfallbasierte Instrumente auf Grundlage der polizeilich erfassten Unfalldaten aus dem Verkehrsunfall-Geoinformationssystem (VUGIS): Das Black Spot Management (BSM) identifiziert und saniert Unfallschwerpunkte, das Network Safety Management bewertet die Sicherheit auf Netzebene und das Einzelunfallstellenmanagement erlaubt bei besonderen Ereignissen eine fallbezogene Analyse. Erkannte Sicherheitsdefizite werden, wo geeignet, mit betrieblichen, markierungs- oder signalisationstechnischen sowie mit baulichen Massnahmen behoben.

Für rasch behebbare velorelevante Sicherheitsdefizite aus der Clusterunfallanalyse setzt der Kanton zusätzlich auf das Projekt Veloexpress. Damit werden einfache, schnell umsetzbare Massnahmen realisiert, die für Velofahrende eine spürbare Verbesserung bewirken und die Verkehrssicherheit erhöhen. Da die unfallbasierten Instrumente naturgemäss dort ansetzen, wo bereits registrierte Unfälle vorliegen, kommt

der RSI und den Hinweisen aus Betrieb, Polizei und Bevölkerung besondere Bedeutung zu. Sie erkennen Sicherheitsdefizite auch ohne vorausgegangenen Unfall.

Zu Frage 2:

Die Zusammenarbeit ist im Rahmen des BSM institutionalisiert. Die Kantonspolizei überprüft jährlich Knoten und Abschnitte des Staatsstrassennetzes auf ihr Unfallgeschehen, ausgenommen die Städte Zürich und Winterthur. Zeigt sich eine erhöhte Zahl von Unfällen mit Personenschäden, werden die Ursachen analysiert und gemeinsam mit dem Tiefbauamt Massnahmen abgeleitet. Die aufgenommenen Unfälle fliessen in VUGIS ein und bilden die Grundlage der Auswertungen der Fachstelle Verkehrssicherheit.

Bei Unfallhäufungen mit Velobeteiligung oder Hinweisen auf velorelevante Sicherheitsdefizite fliessen die besonderen Anforderungen des Veloverkehrs in die Analyse ein, etwa Linienführung, Sichtweiten, Knoten und Veloführung.

Über das BSM hinaus tauschen sich Kantonspolizei und Tiefbauamt regelmässig und anlassbezogen aus.

Zu Frage 3:

Zuständig für Sicherheitsdefizite und Gefahrenstellen auf Staatsstrassen ist der Strasseneigentümer, ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur also der Kanton, vertreten durch das Tiefbauamt. Bei akuter Gefahr ist die Kantonspolizei zu kontaktieren. Nicht dringliche Hinweise auf bauliche, betriebliche oder verkehrstechnische Gefahrenstellen nimmt das Tiefbauamt entgegen. Erfolgen solche Meldungen über die Fachstelle Veloverkehr des Amtes für Mobilität oder die Standortgemeinde, werden sie weitergeleitet.

Zu Frage 4:

Eine automatische, kantonsweite Häufungsanalyse niederschwelliger Hinweise besteht heute nicht. Beinahe-Unfälle, Stürze ohne Polizeirapport und weitere nicht registrierte Vorfälle werden in der Regel nicht polizeilich aufgenommen und daher nicht zentral in einem einheitlichen, georeferenzierten Meldesystem erfasst. Systematisch ausgewertet werden in erster Linie die polizeilich registrierten Unfälle aus VUGIS; über die räumliche Analyse, das BSM und die Clusteranalyse aus dem Veloexpress werden Häufungen sichtbar, die auf Sicherheitsdefizite hindeuten. Einzelmeldungen, Hinweise und Feststellungen aus der Bevölkerung, von der Kantonspolizei sowie aus Betrieb, Unterhalt und Projektbearbeitung werden fallweise geprüft und können eine örtliche Abklärung, eine RSI oder eine konkrete Massnahme, beispielsweise im Rahmen des Projekts Veloexpress, auslösen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli