

ANFRAGE von Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)

betreffend Hindernis- und absatzfreie Querungen bei Velowegen

An vielen Orten im Kanton Zürich gibt es auf Velowegen des kantonalen Velonetzes Zentimeter hohe Absätze bei den Randsteinen. Dies kommt vorwiegend auch bei neuen Strassenbauten vor, wie etwa entlang der Limmattalbahn auf der Strecke von Urdorf nach Dietikon (z.B. Querungen in der Luberzen). Dort – und dies ist nur ein Beispiel von vielen – gab es bis vor dem Bau der Limmattalbahn gut abgeschrägte Querungsmöglichkeiten auf den Velowegen. Die neu gelegten Randsteine sind kantig und für Velofahrende wenig angenehm.

Das im 2021 publizierte Handbuch Infrastruktur des Bundesamts für Strassen ASTRA und der Velokonferenz Schweiz zu "Veloverkehr in Kreuzungen: Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17" sieht vor, dass der klassische 4 cm hohe, 13cm breite und schräggestellte Stein (Typ C, S. 30) nur längs entlang der Velowege verwendet werden soll und quer explizit zu vermeiden sei, d.h. für Querungen nicht geeignet ist.

Die Praxis im Kanton Zürich mit der Ausführung des Bord- und Wassersteins gemäss kantonomer Norm Nr. 613 bei gemeinsamen Fuss- und Veloquerungen widerspricht somit der erwähnten Vollzugshilfe vom Bund. Es ist unbestritten, dass die Mobilität und Sicherheit von Sehbehinderten (Vorgaben BehiG) sichergestellt werden soll. Andere Städte und Kantone (z.B. Luzern) haben jedoch Lösungen gefunden, die sowohl für Sehbehinderte als auch für Velofahrende akzeptabel sind. Es ist schwierig zu verstehen, weshalb dies für den Kanton Zürich nicht auch zum Normalfall wird, zumal neben den Velofahrenden auch Personen z.B. mit Rollstuhl oder Gehhilfen sowie Kinderwagen oder Personen mit einer Sehschwäche (Stolperfalle) von einem sachten Querungsübergang profitieren könnten.

Wir bitten den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es dem Regierungsrat bewusst, dass die aktuellen Normen des Tiefbauamts für Randabsätze bei Querungen im Widerspruch zum Handbuch des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz stehen?
2. Wie begründet er seine Zürich-spezifischen Absatz-Normen, die bei Velo-Querungen bei Velorouten heute schon als wenig velofreundlich gelten?
3. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, in der definitiven Fassung der neuen Velostandards bei Veloquerungen die Normen aus dem Handbuch des ASTRA zu übernehmen, auf diese zu verweisen und demzufolge bei Strassen- und Trottoirquerungen von Velorouten auf Randsteinabsätze zu verzichten und somit von einer zürcherischen und velofreundlichen Eigenlösung abzusehen?
4. Inwiefern könnte die Kompromisslösung des Unterbruchs von 50cm Breite (vgl. Handbuch des ASTRA und Velokonferenz), umgangssprachlich die «Zahnlücke», nachträglich als Sofortmassnahme bei realisierten Projekten umgesetzt werden sowie in die Standards aufgenommen werden? Mit dieser Abschrägung des Randsteins über 50cm kann eine Strassen- oder Trottoirquerung entlang einer bestehender Veloroute mit dem Velo angenehmer und zumutbarer gestaltet werden.
5. Welche weiteren Möglichkeiten gibt es als Alternative zum heute eingesetzten 4cm schrägen Stein, um Randabschlüsse und Querungen von Fuss- und Radwegen BehiG-kompatibel umzusetzen (z.B. mittels taktiler Markierung, Noppen-Platten etc.)?
6. Wie erfolgt die Abwägung der Verhältnismässigkeit (beispielsweise Unterschied innerorts/ausserorts, Hauptrouen etc.) bei der Wahl des Randabsatzes bei den Bauprojekten?

Sonja Gehrig