

Sitzung vom 11. Januar 2012

**15. Anfrage (Sanierung von Kantonsstrassen)**

Kantonsrat Hans Egli, Steinmaur, hat am 24. Oktober 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Bei uns in Steinmaur wurden dieses und letztes Jahr etliche Abschnitte von Kantonsstrassen saniert.

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

1. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass innerorts Kantonsstrassen nach der Sanierung unterschiedliche Masse von 6.00 Meter bis 6.50 Meter aufweisen? Wieso besteht dieser Unterschied und wieso werden die Masse der Strassen teilweise verkleinert?
2. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass Kantonstrassen mit nur 6.00 Meter Breite für Fahrradfahrer ein Sicherheitsrisiko darstellen?
3. Wieso werden Kantonsstrassen bei Sanierungen aus Sicherheitsgründen nicht um einen Meter erweitert?
4. Strassen ohne Mittellinie werden von vielen Verkehrsteilnehmern als gefährlicher erachtet. Wieso werden die sanierten Strassen in Dörfern nicht mehr mit einer Mittellinie gekennzeichnet?
5. Viele Strassen weisen bei den Randsteinen einen regelrechten Unkrautstreifen auf, der die Bausubstanz erheblich beschädigt. Wieso werden die Strassen im Interesse der Infrastrukturerhaltung nicht mehr mit einem Totalherbizid behandelt?
6. Zwischen Sünikon und Schöfflisdorf wurde die Kantonsstrasse und insbesondere die Eisenbahnüberführung totalsaniert. Leider weist der neue Deckbelag erhebliche Wellen und Unebenheiten auf. Stellt sich hier für den Regierungsrat nicht die Frage der Mängelbehebung in der Garantiezeit?
7. Was unternimmt der Regierungsrat, um die Qualität der Strassen-sanierungen, insbesondere von Belagsarbeiten, zu verbessern?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hans Egli, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 3:

Die Projektierungsgrundsätze für Strassen sind in § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) geregelt. Kriterien sind u. a. Bedeutung und Zweckbestimmung der Strasse, die jeweiligen Erkenntnisse der Bau- und Verkehrstechnik, die Verkehrssicherheit sowie eine sparsame Landbeanspruchung. In Umsetzung dieser Bestimmung werden die Strassenbreiten im kantonalen Ausbaustandard für Staatsstrassen/Leitfaden für die Projektierung vom 7. November 2008 / rev. 8. März 2010 definiert. Sie bestimmen sich aufgrund der konkreten Verkehrsbelastung und betragen innerorts zwischen 6 und 7 m (ohne Radstreifen). Konkret werden die Staatsstrassen nach Verkehrslastklassen dimensioniert. Der Kanton Zürich hat sich auf die Klassen T2 bis T5 festgelegt. Die Klassenzuteilung der Staatsstrassen ergibt sich aus der jeweiligen Verkehrsbelastung und dem Schwerverkehrsanteil. Die Verkehrslastklassen T2 bis T3 erfordern Strassenbreiten zwischen 6,00 und 6,50 m, die Verkehrslastklassen T3 bis T4 zwischen 6,50 und 7,50 m. Ziel der Strassenstandards ist die Kostenoptimierung für den Unterhalt und den Neubau von Staatsstrassen. Verschmälert werden die Strassen in der Regel nicht, es sei denn zugunsten einer anderen Verkehrsnutzung, z. B. einer Busspur oder eines Radwegs, falls Platzmangel herrscht. Im Rahmen von Sanierungen wird eine Verbreiterung der Fahrbahn nur vorgenommen, wenn die Mindestmasse unterschritten sind.

Zu Frage 2:

Eine Breite von 6 m ist für Radfahrende grundsätzlich sicherer als eine Breite zwischen 6 und 7 m. Bei diesen Zwischenbreiten können Motorfahrzeuglenkende zu riskanten Überholmanövern verleitet werden, da die Strassenbreite oft überschätzt wird. Dies belegen auch Forschungsstudien der Schweizerischen Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten (SVI). Wo es die räumlichen Verhältnisse zulassen und der regionale Richtplan eine Radroute vorsieht, werden die Strassen daher mit einer Breite von über 7 m ausgebaut.

In der Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) der Kantonspolizei werden keine Angaben zu den Strassenbreiten erfasst. Aussagen zu einem Zusammenhang zwischen Strassenbreite und Fahrradunfällen sind deshalb mit den üblichen statistischen Auswertungen nicht möglich.

Aber auch nach der Erfahrung der Kantonspolizei sind schmale Strassen für Radfahrende nicht von vornherein gefährlicher als breite Fahrbahnen. Einerseits spielen das Verkehrsaufkommen und die Zusammensetzung des Motorfahrzeugverkehrs (Schwerverkehrsanteil) sowie die Übersichtlichkeit und die Topografie des Strassenzuges eine wichtige Rolle. Andererseits ist die Gefährdung der Radfahrenden im Längsverkehr (Streifkollisionen) ohnehin geringer als bei anderen Fahrmanövern. Viel gefährlicher für Radfahrende sind z. B. Einmündungen, Strassenquerungen sowie Einspur- und Abbiegemanöver.

Zu Frage 4:

Gemäss §4 der Kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 (KSigV; LS 741.2) ist die Kantonspolizei für Verkehrsanordnungen wie Markierungen und Signalisationen zuständig. Markierungen auf Staatsstrassen werden durch die Verkehrstechnische Abteilung (VTA) der Kantonspolizei in Absprache mit dem Strasseneigentümer (vertreten durch das kantonale Tiefbauamt, TBA) und der Standortgemeinde angeordnet. Dazu gehören auch die umgangssprachlich als Mittellinien bezeichneten Leitlinien (vgl. Art. 73 und Anhang 2 Ziff. 6.03 der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SSV; SR 741.21). Der Entscheid, ob eine Leitlinie markiert wird oder nicht, beruht auf der Norm 640 850a des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) vom 1. Februar 2005, die Weisungscharakter hat, sowie auf den gemeinsam von der VTA und dem TBA erarbeiteten kantonalen Markierungsrichtlinien vom 20. Januar 2011.

Aufgrund der erwähnten Norm und der Markierungsrichtlinien wird auf allen blau signalisierten Hauptstrassen innerorts und ausserorts eine Leitlinie markiert. Das Gleiche gilt für Nebenstrassen ausserorts (dazu gehören strassenverkehrsrechtlich auch viele Staatsstrassen). Weisen Nebenstrassen innerorts viel Verkehr und/oder Kurven auf, können ebenfalls Leitlinien angebracht werden. Auf siedlungsorientierten Nebenstrassen innerorts wird in der Regel keine Leitlinie angebracht. Dahinter steht die Absicht, durch den Verzicht auf eine klare Zuordnung von Verkehrsflächen die Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs zu senken.

Diese Festlegungen sind aber nicht abschliessend und auch nicht einschränkend zu handhaben. Bei nachgewiesenen Sicherheitsdefiziten oder anderen Problemen im täglichen Betrieb können – in Absprache mit dem Strasseneigentümer und der Gemeinde – auch auf den eigentlich nicht dafür vorgesehenen Strassen situativ Leitlinien markiert werden.

Zu Frage 5:

Die Verwendung von Unkrautvertilgungsmitteln auf und an Strassen, Wegen und Plätzen ist aufgrund von Art. 3 in Verbindung mit Anhang 2.5 der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung vom 18. Mai 2005 (ChemRRV; SR 814.81) verboten. Neu werden seit 2011 bei Neubauten und bei Instandsetzungsarbeiten im Staatsstrassenbereich des Kantons Zürich die Stossfugen der Randabschlüsse (Randsteine, Stellplatten) mit Mörtel verfügt. Dies verhindert den Bewuchs im Bereich der Randabschlüsse wesentlich und trägt somit zu einer längeren Lebensdauer der Strasseninfrastruktur bei. Im Weiteren werden die Fugen von Abschlüssen bei Wassersteinen und Pflästerungen nach einem gewissen Alterungsprozess mit Wasserhochdruck gereinigt und anschliessend mit Mörtel neu vergossen.

Zu Fragen 6 und 7:

Die Qualitätsanforderungen an den Belagseinbau auf Staatsstrassen im Kanton Zürich sind im Qualitätsmanagement des Tiefbauamtes definiert (RL-Nr. 601.02.04). Grundlagen dazu liefern die jeweils gültigen VSS-Normen. Gestützt darauf finden im Belagsbau sowohl bei Neubauten wie auch bei Instandsetzungen entsprechende Qualitätsprüfungen statt.

Beim Instandsetzungsprojekt Wehntalerstrasse in Steinmaur/Schöffliisdorf wurden diese Qualitätsprüfungen, die u. a. Längs- und Querebeneheitsmessungen umfassen, im Anschluss an die Belagsarbeiten in Auftrag gegeben. Der Bericht des Prüflabors wird Mitte Januar 2012 erwartet. Sollten Mängel festgestellt werden (es wird unterschieden zwischen erheblichen und geringfügigen Abweichungen), werden die werkvertraglich vereinbarten Massnahmen angeordnet. Bei einem negativen Ergebnis kommen folgende Möglichkeiten in Betracht: Geltendmachung von Minderwert, Verlängerung der Garantiezeit oder Ersatz.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**