

POSTULAT von Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Manuel Sahli (AL, Winterthur)

betreffend Standards für Veloinfrastruktur

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» zu aktualisieren und zu ergänzen, bzw. neue Grundlagen zu schaffen, mit dem Ziel, dass die Verbindungen 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 Velo-Hauptverbindungen, Radstreifen, Radwegen, gemeinsame oder getrennte Führung des Fuss- und Radverkehrs, Abgrenzung von Fuss- und Radverkehr, Details bei der Knotengestaltung, Signalisierungen usw.) als auch der Umgang mit Zielkonflikten in engen Strassenräumen (Flächenaufteilung, Temporegime, ÖV-Bevorzugung) bearbeitet werden.

Thomas Schweizer
Daniel Sommer
Sonja Gehrig
Manuel Sahli

Begründung:

Im Kanton Zürich fehlen aktualisierte Grundlagen für den Veloverkehr. Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» stammt aus dem Jahr 2012. Seither haben sich im Bereich Veloverkehr einige neue Erkenntnisse ergeben. Das Bundesgesetz über Velowege liegt im Entwurf vor. Es hat sich zum Beispiel gezeigt, dass Radstreifen aus Sicherheitsgründen eine Breite von mindestens 1.5 Metern haben müssen. In den Richtlinien sind noch 1.25 Meter aufgeführt. Auch im Bereich von Knoten haben Forschungsarbeiten gezeigt, wie eine sichere, verständliche und attraktive Veloführung ausgestaltet werden sollte.

Auf dem kantonalen Velonetzplan (VNP, RRB Nr. 591/2016) sind 1'200 Schwachstellen verzeichnet. Es besteht also grosser Handlungsbedarf. Aktuelle Richtlinien sind wichtige Grundlagen für die Sanierung, die Projektierung und den Bau von neuen und bestehenden Radverkehrsanlagen, da sie für die Baudirektion und die beauftragten Planenden handlungsleitend sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass Projekte nicht auf veralteten Grundlagen basieren und neue Schwachstellen geschaffen werden.

In die neuen Richtlinien sind insbesondere auch neue Entwicklungen und aktuelle Erkenntnisse aufzunehmen. Aufgrund der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere auch mit der Zunahme der E-Bikes und Cargovelos stellen sich neue Herausforderungen für Planung und Betrieb. Eine Mischung von Fuss- und Veloverkehr ist vor dem Hintergrund der hohen Geschwindigkeiten der E-Bikes innerorts nicht erstrebenswert oder sogar gefährlich. Dieses Erkenntnis muss in den Richtlinien abgebildet werden.

Die Richtlinien sollen auch Hinweise geben, wie der Gesamtverkehr in engen Strassenräumen organisiert werden soll, insbesondere dort, wo getrennte Radwege oder Radstreifen nicht möglich sind.