

6. Standards für Veloinfrastruktur

Antrag des Regierungsrates vom 10. Mai 2023 und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 26. März 2024

KR-Nr. 366a/2020

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Lassen Sie mich noch ganz kurz aufs vorherige Geschäft (KR-Nr. 282a/2021) zurückkommen: Es wurde ja mehrmals angesprochen, wir müssen effizienter mit dem Stromverbrauch werden und uns auf die Strommangellage vorbereiten. Ich bin ganz sicher, dass das hier drin gemacht wird, indem zum Beispiel erst im allerletzten Moment die Lautsprecheranlage eingeschaltet wird. *(Die Mikrofonanlage im Ratssaal reagiert sehr träge, wenn der Ratspräsident jeweils das Wort erteilt.)*

Beim vorliegenden Geschäft kann ich kurzbleiben: Das Postulat verlangte, dass der Regierungsrat die Richtlinien für den Veloverkehr aktualisiert und ergänzt. Dies ist in der Zwischenzeit geschehen. Das Amt für Mobilität, das Tiefbauamt und die Kantonspolizei haben am 1. März 2023 neue «Standards Veloverkehr» erlassen. Damit ist das Postulat umgesetzt und kann abgeschrieben werden. Dies ist denn auch der einstimmige Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Meine Interessenbindung: Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und wir sind mit dem Tiefbauamt beteiligt, wenn es um diese Umsetzung der Velo-Standards geht. Hier spreche ich aber für die SVP-Fraktion.

Wir haben im November 2020 für dieses Postulat die Diskussion verlangt, da damals bereits bekannt war, dass die Standards in Überarbeitung waren. Anlässlich der Debatte im Rat vom Dezember 2022 war bereits ein Übergangsdokument betreffend den «Standard Veloverkehr» vorhanden, und der Abschluss des gesamten Dokumentes war auf Frühjahr 2023 vorgesehen. Es war also alles schon erfüllt, was im Postulat gefordert wurde. Nun, die Regierung hat in der Antwort alles nochmals aufgelistet, die Kommission hat auch nochmals darüber gesprochen und heute können wir alle glücklich das Postulat abschreiben mit dem Wissensstand vom Dezember 2022. Schön, haben wir darüber gesprochen, und die Velo-Lobby ist nun glücklich – hoffentlich. Wir schreiben ab.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Wir haben jetzt diese guten neuen Velo-Standards und auch das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) hat ein Handbuch zu Kreuzungen mit Velos herausgegeben. Standards und Handbücher sind gut, aber allein damit ist es nicht getan, sie müssen am Schluss auch umgesetzt werden. So ist zum Beispiel bei der Limmattalbahn, die jetzt gerade in Betrieb geht, die Umsetzung für das Velo eine Katastrophe. Die Antwort war hier, die Planung sei halt schon etwas älter. Da ist es eine Frage der Priorisierung. Man sollte die Planung anpassen,

sodass nicht noch zig Jahre lang eine ungenügende Infrastruktur gebaut wird. Und das andere ist: Es ist schön, Standards zu haben, aber in der Realität fehlt häufig der Raum, und da muss oft das Velo über die Klinge springen. Im ASTRA-Dokument steht: Das Velo ist ein agiles und flinkes Verkehrsmittel. Man sollte dies aber nicht ausnutzen. Das wird heute leider oft getan, sodass die Velos eben dann Sachen machen müssen, die nicht gut sind in der Infrastruktur. Das heisst, einen Infrastruktur-Standard festzulegen ist wichtig, aber man muss ihn dann auch umsetzen. Wenn es um die Priorisierung geht und man zu wenig Platz hat, kann es nicht sein, dass dann immer das Velo zurückstehen muss. Wir schreiben ab.

Sarah Fuchs (FDP, Meilen): Die FDP-Fraktion wird dem Antrag des Regierungsrates und der KEVU folgen und das Postulat als erledigt abschreiben. Die FDP setzt sich für ein flüssiges und übergeordnetes Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ein, einschliesslich des Veloverkehrs. Wir danken dem Amt für Mobilität, dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei für die Erarbeitung der sehr umfassenden «Standards Veloverkehr».

Besonders begrüssen wir den Grundsatz, den Veloverkehr dort, wo es sinnvoll und möglich ist, vom motorisierten Verkehr und den Fussgängerinnen und Fussgängern zu trennen. Optimal ist es, den Velofahrenden eigene Wege zur Verfügung zu stellen. Das ist jedoch nicht immer möglich. In diesen Fällen bitten wir um eine umsichtige Herangehensweise und eine massvolle Umsetzung. Den Velofahrenden soll dort mehr Platz eingeräumt werden, wo es sinnvoll ist, wenn im Gegenzug an Orten mit engen Platzverhältnissen mehr Flexibilität gewährt wird für alle Verkehrsteilnehmenden. Wir machen uns stark für pragmatische statt absolute Lösungen, die situationsbedingt angepasst werden können. Wir sind sehr zuversichtlich, dass die Standards mit Augenmass umgesetzt werden können, denn der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) erklärt es ebenso in der Kommission: Die Standards seien verbindliche Weisungen. Sie hätten jedoch nicht denselben Stellenwert wie eine Verordnung oder ein Gesetz. Im Einzelfall könne auch von diesen abgewichen werden, wenn es beispielsweise aufgrund von Platzverhältnissen nicht möglich sei, diese einzuhalten. Diese Haltung begrüssen wir sehr. Wir werden deshalb dem Antrag folgen und das Postulat abschreiben. Herzlichen Dank.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Vorab meine Interessenbindung: Ich bin im Vorstand von Pro Velo Zürich, halte aber mein Votum für die Grünliberalen.

Auch die Grünliberalen stimmen der Abschreibung des von uns miteingereichten Postulats zu. Dessen Hauptforderung, die Aktualisierung der «Standards Veloverkehr» wurde umgesetzt, besten Dank dafür. Trotzdem gibt es noch Verbesserungsbedarf. Nennen möchte ich vier Beispiele, die alle sicherheitsrelevant sind. Erstens: Velo-Haupttrouten. Dies sind Strecken mit erhöhtem Veloverkehrsaufkommen. Hier sollten in der Breite zwei Velos Platz haben. In den Richtlinien sind Radstreifen jedoch nur mit 1.80 Meter vorgesehen. Dies ist zu wenig für zwei Velos und lässt kein sicheres Überholen zu. Die Stadt Zürich hat für Radstreifen

bei Velo-Haupttrouten in ihren neuen Standards eine Breite von 2.20 Meter vorgesehen. Dies sollte auch der Kanton so übernehmen, 1.80 Meter sind zu wenig. Zweitens: Veloschnellrouten oder Velovorzugsrouten, das sind Abschnitte, wo Velofahrende Vortrittsrechte geniessen. Auch Autos können auf diesen Strassen fahren, wie beispielsweise hier vor der Tür auf der Bullingerstrasse und weiter auf der Baslerstrasse. Gemäss «Velo Standard», Seite 48, ist ein DTV, also ein durchschnittlicher täglicher Verkehr, von maximal 5000 Autos auf solchen Veloschnellrouten noch in der Toleranzgrenze. Dies ist ein Auto alle 10 bis 17 Sekunden. Dies ist viel zu viel und nicht verantwortbar für eine Mischverkehrsstrecke, wo Velos eigentlich Vortritt haben. Angemessen wäre hier ein DTV von maximal 2000 Autos und nicht 5000.

Verbesserungsbedarf Nummer 3 gibt es bei Randabsätzen bei Knoten und Querungen. Klassische 4-Zentimeter-Absätze sind gemäss dem ASTRA-Handbuch Infrastruktur explizit zu vermeiden, trotzdem werden solche vom Kanton umgesetzt. Andere Kantone können dies besser.

Handlungsbedarf Nummer 4 gibt es beim Umgang mit Zielkonflikten beispielsweise in engen Strassenräumen. Es geht um Flächenaufteilung oder um Vortrittsrechte, beispielsweise ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Mit dem «Standard Veloverkehr» liegt eine Bibel vor mit 200 Seiten Umfang. Sie umfasst viele Bilder, Grafiken, Grundrisse und Schnitte, und ich bin erfreut, dass diese Standards nun endlich vorliegen und die projektierenden Ingenieure eine gute Grundlage haben.

Für die kantonalen Verbindungen für die Veloschnellrouten, Hauptverbindungen, Nebenverbindungen gelten unterschiedliche Standards. Besonders gefreut hat mich auch, dass in den Standards ein Grundverständnis dargelegt wird, dass Velofahrende als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende zu behandeln sind, alle velofahrenden Menschen als Massstab für die Projektierung genommen werden, eine Velo-Kultur etabliert wird als Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens, sich der Kanton Zürich an den Besten orientiert, also an den Ländern mit einer sehr hoch entwickelten Velo-Kultur und einer entsprechenden Infrastruktur, die Strassenräume eben nicht nur als Verkehrsräume, sondern auch als Lebensräume zu betrachten sind. Ich hoffe, dieses Grundverständnis findet zunehmend auch Eingang in die Projektierung.

Wir freuen uns auch, dass einige Radwegprojekte in Planung sind und wir in der KP (Kommission für Planung und Bau) aktuell drei solche Projekte beraten. Die Liste der 1200 Schwachstellen und Netzlücken ist aber noch lang und das Engagement muss soweit hoch bleiben.

Die aktuell geplanten Radwegprojekte liegen aber alle ausserorts. Lösungen zu suchen auf Innerortsstrecken ist weit schwieriger als Neubauten von strassenbegleitenden Radwegen. Ich hoffe, dass das künftige Strassenbauprogramm vermehrt auch die Sanierung von Schwachstellen innerorts umfasst. Im «Standard Veloverkehr» werden durchaus auch Lösungen für Innerortsabschnitte thematisiert, und da kann ich ja von Sonja Gehrig das Wort übernehmen. So steht im Planungsgrundsatz P3 Seite 21: «Kann die geeignete Führungsart nicht angeboten

werden, sind Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsmengen ... (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Trotz den vielen Verbesserungen möchte ich nochmal auf einen weiteren Handlungsbedarf – Nummer 4 bei mir jetzt – etwas eingehen, es geht um den Umgang mit Zielkonflikten, beispielsweise bei engen Strassenräumen. Gerade solche Zielkonflikte gibt es eben beim Netzplan doch etliche, beispielsweise bei der Flächenaufteilung oder bei Vortrittsrechten. Als Beispiel zu nennen ist die Durchgangsbreite von Strassen bei Schutzinseln, die mit 3.75 Meter gemäss den aktualisierten Standards nach wie vor zu klein ist. Bei einer Strassenbreite von 3.75 Meter hat es keinen Platz für eine Randstreifenmarkierung. Das heisst, diese hören dann plötzlich mitten auf der Strasse auf, also genau bei der Engstelle. Dies bedeutet, dass Autos dann vor den Velos reindrücken, ihnen sozusagen den Weg abschneiden, und es kann so zu gefährlichen Situationen kommen. Unsere Forderung: Auch bei Schutzinseln soll die Fahrbreite so breit sein, dass ein Velostreifen möglich ist. Dies wäre dann eben 4.50 und nicht die zu schmalen 3.75 Meter. Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden – und bei Velo gegen Auto ist es wohl klar, wer das ist – sollte hier im Zielkonflikt priorisiert werden. Ein attraktives, gut ausgebautes, alltagstägliches Velowegnetz ist zudem eine direkte Klimaschutzmassnahme und erhöht die Sicherheit der Velofahrenden. Das ist uns Grünliberalen ein wichtiges Anliegen. Vieles ist besser mit den aktualisierten Standards, es gibt aber noch vieles zu tun.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Der Regierungsrat hat also die neuen Velo-Standards erlassen. Das ist gut, doch wie geht es weiter? Klar ist, für kantonale Veloinfrastruktur sind diese verbindlich. Doch wenn man die aktuell in der KPB zu behandelnden Projekte betrachtet, dann bekommt man leicht den Eindruck, dass sich dort, wo sich viele Velopendler bewegen, nicht viel verbessern wird. Grüningen–Hombrechtikon, Oetwil–Hombrechtikon, Bülach–Rorbas, alles Projekte, die gemäss dem Bericht der Fachstelle Veloverkehr zu den STRAVA-Daten (*Tracking-Plattform*) abseits der vielbefahrenen Strecken liegen. Wir erwarten vom Amt für Mobilität, welches die strategische Planung macht, dass der Pendlerverkehr endlich mit Priorität behandelt wird und es die vielbefahrenen Schwachstellen nicht ständig vor sich herschiebt. Wenn dort Projekte geplant werden, wo auch viel Velo gefahren wird, bekommen die «Standards Veloverkehr» auch ihre Wirkung. Und schlussendlich müssen die Standards auch von den Kommunen angewendet werden. Nur so wird das Velofahren sicherer und attraktiver. Wir werden das Postulat abschreiben.

Regierungsrat Martin Neukom: Es ist politisch sehr erstrebenswert, den Anteil der Velofahrenden zu erhöhen; einerseits, weil Velofahren gesund ist, es kann also die Gesundheitskosten senken. Zweitens spart Velofahren Platz, sowohl Parkplatz wie auch Platz auf der Strasse, wenn beispielsweise jemand vom Auto auf das Velo umsteigt. Und, drittens, ist Velofahren emissionsarm, braucht wenig

Ressourcen. Wenn Sie wollen, dass die Leute mehr Rad fahren, dann können Sie entweder versuchen, Appelle an die Leute zu richten, sie sollten doch Rad fahren – das wird nicht funktionieren –, oder Sie bauen Infrastruktur für Velofahrer. Wenn man also sichere und attraktive Velowege baut, dann ist es wahrscheinlicher, dass die Leute diese dann auch benutzen werden. Genau das ist das Ziel dieser Standards, die erlassen wurden: attraktive und sichere Veloinfrastruktur. Und deshalb überall dort, wo es möglich ist, getrennt vom motorisierten Privatverkehr, denn Autos und Velos – da sind wir uns wahrscheinlich alle einig – passen relativ schlecht zusammen.

Ein Wort zur Verbindlichkeit: Ja, diese Standards sind verbindlich, sie sind aber nicht justiziabel. Thomas Schweizer hat hier den Standard als «Bibel» bezeichnet. Wenn wir also in dieser Konnotation bleiben wollen, ist es wahrscheinlich eher eine katholische Auslegung der Bibel, also Interessensabwägungen bleiben möglich (*Heiterkeit*). Damit ist das Anliegen erfüllt und ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben.

Ratspräsident Jürg Sulser: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung des Postulates vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet.

Das Postulat KR-Nr. 366/2020 ist abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.