

10. Schlussbericht und Kreditabrechnung zum Veloförderprogramm

Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2021 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. Juni 2021

Vorlage 4664b

(gemeinsame Behandlung mit 5671a)

Ratspräsident Benno Scherrer: Sie haben heute die gemeinsame Beratung dieser beiden Geschäfte beschlossen. Wir werden also die beiden Geschäfte gemeinsam in freier Debatte behandeln. Ziffer römisch I der Vorlage 5671a untersteht der Ausgabenbremse. Ebenfalls zu dieser Vorlage liegt ein Minderheitsantrag von Ulrich Pfister und Mitunterzeichnenden vor.

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Das Velo hat unbestrittenermassen in den letzten Jahren auf einer progressiven Kurve an Bedeutung gewonnen, bei der Bevölkerung und in der Politik. Dieser Trend soll mit dem kantonalen Veloförderprogramm 2 nun gefestigt und in einem überblickbaren Rahmen ausgebaut werden. Wie vom Regierungsrat beantragt, sollen 1,2 Millionen Franken jährlich in den nächsten zehn Jahren für eine Serie von Massnahmen zur Verfügung gestellt werden. Im Zentrum steht dabei die Umsetzung dessen, was man sich bei der Volkswirtschaftsdirektion, beim Amt für Mobilität und bei der Koordinationsstelle Veloverkehr (*KoVe*) vorgenommen hat; dies auch basierend auf den vielen Learnings der letzten zehn Jahre, während deren das Veloförderprogramm 1 lief.

Wie Sie bereits gemerkt haben, werde auch ich gleichzeitig zu beiden Traktanden beziehungsweise Vorlagen sprechen. Ich danke unserem Vorsitzenden (*Ratspräsident Benno Scherrer*), bekanntlich auch im Zusammenhang mit der Umrundung des Kantons ein ausgeprägter Velo-Fan, dass wir nun sehr zeitnah die Beschlüsse der KEVU hier beraten und darüber abstimmen können. Auch mir persönlich war es stets ein Anliegen, das Veloförderprogramm voranzubringen, in der Kommission und dann eben auch hier im Rat. Das gibt vor allem die Finanzierungssicherheit für die Verantwortlichen im Kanton, so können sie entsprechend anpacken. Dies trifft wohl vor allem für den sogenannten «Mister Velo», Herrn Steve Coucheman, Leiter der Koordinationsstelle Veloverkehr, zu. Namens der Kommission danke ich ihm, Herrn Philip Dörig vom Amt für Mobilität und der Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, für den sehr offenen Dialog während unserer Beratungen.

Diese erstreckten sich über insgesamt fünf Sitzungen zwischen März und Juni 2021 und mit einem kritischen Rückblick auf das Veloförderprogramm 1 für die Jahre 2011 bis 2020 begannen, das wohl vor allem in der Anfangsphase etwas zu ambitioniert war. Die Aufbaumassnahmen haben Zeit in Anspruch genommen, und erst mit der Zeit konnte in höhere Gänge gewechselt werden. Was alles innerhalb der Handlungsfelder Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen während der ersten Dekade abgeschlossen werden

konnte, aber auch was nicht umgesetzt werden konnte beziehungsweise läuft und nun mit dem Rahmenkredit für die zweite Dekade weiterlaufen soll, können Sie im Detail dem Schlussbericht beziehungsweise dem Antrag zu Vorlage 4664b entnehmen.

Namens der einstimmigen KEVU beantrage ich Ihnen, die Kreditabrechnung über 5,4 Millionen Franken, was eine Kreditunterschreitung von 14,6 Millionen entspricht, zu genehmigen sowie vom Schlussbericht zum Veloförderprogramm Kenntnis zu nehmen.

Nun zum Ausblick beziehungsweise zur Vorlage 5671a: Die Kommission ist im Detail über die Fortsetzung der Aktivitäten informiert worden. Dabei wird an den bestehenden Handlungsfeldern angeknüpft. Die Stossrichtungen werden beibehalten, aber verfeinert und auch erweitert. Im Fokus sind die Infrastrukturthemen, wie die laufende Überprüfung und punktuelle Weiterentwicklung sowie das Umsetzungscontrolling des kantonalen Velonetzplans. Besonderes Gewicht wird dabei auf das systematische Beheben der rund 1200 sogenannten Schwachstellen im Velonetzplan gelegt. Dazu gibt es bekanntlich auch Vorstösse aus dem Parlament. Auch der Wissenstransfer und die Kommunikation bleiben eine hohe Priorität. Gerade die etablierte Zusammenarbeit mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich soll die Velofahrkompetenz der verschiedenen Nutzergruppen weiter erhöhen. Auch die Datengrundlagen bleiben eine wichtige Handlungsebene. Für diese Bereiche werden für die nächsten zehn Jahre insgesamt 10 Millionen Franken benötigt. Für eine konsequente und zielorientierte Umsetzung – und diese liegt Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh und den Vertretern des Amtes für Mobilität sehr am Herzen. Wie wir unseren Beratungen auch entnommen haben, braucht es aber auch Man- beziehungsweise Womanpower. Dafür soll für 2 Millionen Franken eine zusätzliche, auf zehn Jahre befristete neue Stelle geschaffen werden.

Somit wären wir beim Rahmenkredit von insgesamt 12 Millionen Franken. Der eigentliche Ausbau der Veloinfrastruktur ist *expressis verbis* nicht Gegenstand dieser Vorlage, dies einfach zur Klärung. Hierfür gab es und wird es spezifische Anträge und Budgeteinstellungen, basierend auf einem alten Kantonsratsbeschluss, vonseiten des Tiefbauamtes – nach der kürzlich erfolgten Reorganisation – geben, jeweils finanziert über den Strassenfonds. Die Kommission hat die Zusicherung erhalten, dass der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau verstärkt vorangetrieben werden soll. Das ist der Wille der Regierung. Für die beschleunigte Umsetzung sollen neu anstatt der rund 15 Millionen Franken mindestens 20 Millionen Franken im Budget eingestellt werden.

Grundsätzlich war sich die Kommission einig, dass es diesen neuen Kredit von jährlich 1,2 Millionen Franken, also total 12 Millionen Franken, braucht; dies für die Fortsetzung einer sehr gut aufgebauten Veloförderung im Kanton Zürich. Ohne Anträge würde wohl ein einstimmiger Beschluss vorliegen. Aber dem ist nicht so, wie Sie der a-Vorlage entnehmen können. Zu reden gab, basierend auf der Erfahrung der ersten zehn Jahre, vor allem, was passiert, wenn der Kredit nicht voll ausgeschöpft wird beziehungsweise ausgeschöpft werden kann. Ebenfalls das ganze Reporting war Gegenstand von Diskussionen.

Der Antrag der Regierung enthielt nur eine Dispositiv-Ziffer, nämlich zu diesen 12 Millionen Franken. Wie Sie sehen, gibt es einen Mehrheitsantrag mit Dispositiv-Ziffer II, einer neuen Ziffer, wonach der Regierungsrat dem Kantonsrat nach der Hälfte der Laufzeit einen Bericht erstattet über den Stand der Umsetzung des Veloförderprogramms und vor allem auch, wie der Kredit bis zu diesem Zeitpunkt, aber dann eben auch in der zweiten Hälfte bis zum Ablauf vollständig ausgenutzt werden soll. Wenn der Kredit bis zum Zwischenbericht weniger als 40 Prozent ausgenutzt wird, dann können Projekte Dritter mit dem Ziel der Veloförderung unterstützt werden. Das Ziel der Kommissionsmehrheit ist, den Kredit über diese zehn Jahre voll auszunützen beziehungsweise vielleicht fast voll auszunützen, aber nicht so wie jetzt im ersten Veloprogramm geschehen, wo die Ausnützung nur ungefähr ein Viertel war. Es ist eine Kann-Formulierung, was auch heisst, dass die Kompetenz sicher zuerst bei der Volkswirtschaftsdirektion, beim Amt für Mobilität liegt, wobei auch das diskutiert worden ist und sicher vonseiten Kommission beziehungsweise Parlament mit entsprechenden Vorstössen, seien es Postulate oder anderes, nachgeholfen werden kann, wenn gesehen wird, dass nichts passiert.

Dritte sollen also bei den verschiedenen Schwerpunkten für den Kanton einspringen, falls dieser nach der Halbzeit wirklich schlecht unterwegs ist. Es geht ausdrücklich nicht darum, das Geld zu verschleudern, sondern um einen gezielten Einsatz im Sinne des Veloförderprogramms 2 mit den entsprechenden Schwerpunkten und Stossrichtungen. Da könne der Kanton eben auch von Dritten, die in diesem ganzen Bereich «Velo» etabliert und professionell unterwegs sind, unterstützt werden.

Eine Minderheit beantragt Ihnen, analog zum Veloförderprogramm 1 auch ein Dispositiv festzulegen, nämlich, dass der Regierungsrat auch zur Hälfte der ganzen Halbzeit einen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung vorlegt und nach Ablauf des ganzen Programms einen Schlussbericht unterbreitet; also das, was wir heute mit der Kenntnisnahme des Schlussberichts in der Vorlage über das Veloförderprogramm 1 auch haben. Hier soll, wie gehabt, an eine politische Begleitung dieses ganzen Programms über die zehn Jahre angeknüpft werden.

Einer weiteren Minderheit geht der Mehrheitsantrag viel zu weit. Das ist der Grund, dass sie einen Nichteintretensantrag gestellt hat beziehungsweise dann auch die Vorlage ablehnen wird. Da werden wir sicher die Argumente vom Erstunterzeichner des Antrags hören.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die 12 Millionen Franken zu bewilligen und den Antrag bezüglich des Reportings und des Ausnützens von nicht benutzten Beträgen zu unterstützen.

Minderheitsantrag Ulrich Pfister, Sandra Bossert, Christian Lucek, Daniela Rinderknecht:

Auf die Vorlage wird nicht eingetreten.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich spreche gleich zu beiden Veloförderprogrammen und zu beiden Anträgen. Vorerst meine Interessenbindung: Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Wir sind bei Ausbauprojekten oder auch bei Schwachstellenbehebungen in einem regen Austausch mit der Koordinationsstelle Velo.

Fangen wir bei der Abrechnung vom Veloförderprogramm 1 an: Die SVP hat sich gegen dieses Programm ausgesprochen. Dieses Förderprogramm hatte den Ursprung in der Volksinitiative zur Förderung des Veloanteils am Gesamtverkehr im Kanton Zürich. Die Initiative wurde zurückgezogen und dieser Gegenvorschlag wäre damals eigentlich nicht mehr notwendig gewesen.

Nun liegt die Abrechnung vor. Die Erwartungen an dieses Programm waren wohl zu hoch angelegt. Dies zeigt sich darin, dass von den bewilligten 20 Millionen lediglich circa 6 Millionen Franken gebraucht wurden. Nun, wir sind nicht unglücklich, wenn weniger Geld ausgegeben wird. Grundsätzlich darf der Koordinationsstelle Velo eine gute Arbeit attestiert werden, die KoVe hat sich als Ansprechpartnerin für Fragen im Bereich Velo etabliert. Gewisse Fragezeichen ergeben sich, wenn man sieht, dass eine befristete Stelle geschaffen wurde. Diese befristete Stelle war unter dem Schirm der 20 Millionen Franken für das ganze Programm vorgesehen. Es fragt sich nun schon, ob diese Stelle auch gerechtfertigt war, da nur ein Drittel des Kredits ausgeschöpft wurde. Wir vermerken aber positiv, dass in der KoVe die Gnade vorhanden war, nur circa 6 Millionen Franken auszugeben und nicht auf Biegen und Brechen die ganze Kohle irgendwie zu verpulvern. Wie wir im Programm 2 sehen werden, fehlt den Grünen diese Gnade. Dazu später mehr. Die SVP wird der Abrechnung des Veloförderprogramms 1 zustimmen.

Nun zur Vorlage Veloförderprogramm 2: Die SVP stellt den Antrag auf Nichteintreten, also Ablehnung des Veloförderprogramms 2. Warum dies? Für das Veloförderprogramm 2 wird für zehn Jahre ein Betrag von 12 Millionen Franken beantragt. Die Regierung argumentiert unter anderem damit, dass mit dem neuen Artikel in der Bundesverfassung die Kantone eine Stelle für die Belange des Veloverkehrs schaffen müssten. Dies ist alles noch plausibel. Wir haben in der Fraktion das Veloförderprogramm 2 eingehend besprochen und – Sie werden es kaum glauben – wir haben grundsätzlich Zustimmung beschlossen, wenn auch nicht alles für uns so plausibel war und wir nicht in Begeisterungstürme ausgebrochen sind. Aber die SVP hätte mit wenig Freude zugestimmt. Wo sich die Prophezeiungen wieder bewahrheitet haben, ist bei der Weiterführung der befristeten Stelle in der KoVe. Lorenz Habicher hatte bereits beim Veloförderprogramm 1 darauf hingewiesen, dass diese befristete Stelle wohl nie mehr gestrichen werde. Und nun, siehe da: Diese Stelle ist immer noch da. Ich könnte nun ein Wettbüro eröffnen, dass diese Stelle auch nach Abschluss des Förderprogramms 2 noch vorhanden sein wird. Einmal mehr: Die SVP hat recht behalten.

In der Kommissionsberatung war die Vorlage grundsätzlich unbestritten. Mit dem Antrag der FDP, nach der Halbzeit einen Bericht zu verfassen, können wir leben; dies generiert keinen grossen Aufwand, wird ja grundsätzlich durch die KoVe auch ein Jahresbericht erstellt. Nun haben die Grünen aber Blut gerochen. Die

Konstellation im Rat ist für die Velolobby günstig. Sie stellen den Antrag, dass, sollten nach der Hälfte der Laufzeit weniger als 40 Prozent der 12 Millionen Franken ausgeschöpft sein, auch Dritte, Interessenverbände et cetera mit Geldern von diesem Rahmenkredit unterstützt werden. Ein Rahmenkredit respektive dieser Rahmenkredit stellt sicher, dass die in der Vorlage festgelegten Themen – Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen – bearbeitet werden können. Unter diesen Titeln wurde ein relativ detaillierter Katalog von Massnahmen definiert. Somit wäre es also klar, wofür dieser Rahmenkredit gebraucht wird. Beim ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) legen wir auch einen Rahmenkredit fest. Wird der Rahmenkredit nicht ausgeschöpft, verringert sich das Defizit, welches durch die öffentliche Hand getragen werden muss. Es käme wohl niemandem in den Sinn, Gelder vom nicht ausgeschöpften Rahmenkredit für irgendwelche Massnahmen im Bereich ÖV einzusetzen. Die Interessenvertreter «Pro Bahn» oder dergleichen würden sich wohl nie getrauen, diese nicht ausgeschöpften Gelder für ihre Klientel einzufordern. Oder sollte der nicht ausgeschöpfte Teil in Form von Kaffee und Gipfeli an die Pendler verteilt werden? Wohl kaum.

Beim Veloförderprogramm und dem Antrag der Grünen ist alles anders. Es ist ja auch egal, das Geld kommt vom bösen Autofahrer. Es ist eine weitere Chance, den Strassenfonds zu plündern. Der Strassenfonds muss herhalten für Seeuferwege, gemäss Links-grün sogar für den ganzen Betrag, neu für einen Anteil der Gemeindestrassen, für die Finanzierung der Veloinfrastruktur et cetera. Gerade im Bereich Veloinfrastruktur hat die Volkswirtschaftsdirektion in Aussicht gestellt, den teuerungsbedingten Betrag für Veloinfrastruktur von heute circa 16 Millionen auf 20 Millionen Franken anzuheben. Das reicht der Velolobby natürlich nicht, so werden zur Erhebung der Schwachstellen jährlich zusätzliche 30 Millionen Franken gefordert, natürlich ausbezahlt über den Strassenfonds, welcher ja bekanntlich vom bösen Autofahrer geäufnet wird.

Die SVP ist nicht gegen eine gute Veloinfrastruktur. Eine gute Infrastruktur nützt auch dem Autofahrer. Dieser Rahmenkredit kann nicht für Infrastrukturprojekte verwendet werden, aber eben: Velo über alles. Es zeigt sich auch, dass die Grünen keine Skrupel haben, wenn fürs Velo ansonsten heiliges Kulturland beansprucht wird. Welche Interessengemeinschaften sollten mit dem nicht ausgeschöpften Kredit unterstützt werden? Nun sollen vermutlich an der monatlichen Verkehrsbehinderungs-Demo in der Stadt Zürich durch den Strassenfonds Wurst und Bier für die Velo-Demonstranten finanziert werden oder Veloschläuche oder weiss ich was? Niemand weiss es, die Kohle muss einfach raus. Dies ist auch in der Antwort der Volkswirtschaftsdirektion auf die mögliche Umsetzung des Veloförderprogramms im Zusammenhang mit den Grünen nicht klar. So hält die Volkswirtschaftsdirektion fest, dass die zu definierenden Vergabekriterien und der nachgelagerte Prozess anspruchsvoll seien. Auf gut Deutsch: Sie haben keinen Plan, wohin die Kohle fliessen soll. Wir verstehen grundsätzlich, dass der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) das Förderprogramm wichtig ist, aber unter diesen Voraussetzungen ist es für uns ein No-go. Wie schon gesagt, die Forderung von Geld aus fremden Taschen, also vom Strassenfonds,

für irgendwelche Interessenverbände hat der SVP «den Huet glupft». Aus diesem Grund werden wir, sollte der Antrag der Grünen eine Mehrheit finden, was in der heutigen Konstellation zu erwarten ist, das Veloförderprogramm 2 ablehnen.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon): Das Velo ist eines der Fortbewegungsmittel der Zukunft. Es ist emissionsarm, leise, platzsparend und macht die Benutzer sogar noch fitter und damit gesünder. Weiter ist es effizienter, weil es nicht weit über eine Tonne Fahrzeugmaterial um den Fahrer herum mitführt. Dank dem E-Bike ist es nun auch für mässig sportliche Personen möglich, mittlere Distanzen problemlos mit dem Velo zurückzulegen. Damit kann man relevante Verkehrsprobleme lösen und entschärfen. Dies ist insbesondere auch im Interesse jener, die auf das Auto angewiesen sind. Corona (*Corona-Pandemie*) hat aus einem Velo-Aufschwung einen regelrechten Velo-Boom gemacht. Wer einen neuen Drahtesel kaufen will, muss hoffen, dass die Lieferfristen einigermaßen akzeptabel sind. Früher konnte man noch über Preisnachlässe verhandeln, das sind Geschichten von gestern. Heute kann man froh sein, wenn man ein schönes neues Velo bekommt. Das Velo ist eben längst nicht mehr nur ein Freizeitverkehrsmittel; in dieser Schublade war es ja in den frühen 2000er-Jahren. Velowege wurden so gebaut, dass sie zwar landschaftlich schön waren, aber teils maximal ineffizient. Eine Extraschleife mehr konnte eigentlich nie schaden. Das wurde bereits im Rahmen des Veloförderprogramms 1 erkannt, und man hat dort wirklich vieles gemacht, das auch sehr gut ist. Ein gut sichtbares Beispiel sind die Veloparkhäuser auf den Pausenplätzen, die im Rahmen dessen gemacht wurden. Wurde nun der Kanton Zürich durch das Veloförderprogramm 1 zu einem Veloparadies? Bei weitem noch nicht. Wo harzt es? Eben genau bei den koordinativen Geschichten vom Velo, und ich möchte das an zwei Beispielen beim Bau der Limmattalbahn in Dietikon erklären: Wir haben hier im Kantonsrat im Nachgang einen Extrakredit für die Kreuzung Schönenwerd beschlossen. Uns wurde dieser Kredit insbesondere damit schmackhaft gemacht, dass er eben auch gut für den Veloverkehr sei, da man unter der Brücke auch den Platz für die Veloschnellroute eingeplant hat. Das klang gut – für irgendwann in der Zukunft. Was war dann die Realität bei diesem Bauprojekt für das Velo? Die aktuelle Kreuzung ist für Velofahrer massiv schlechter als die vorhergehende. Denn irgendwie hat man das Gefühl, man glaube, die Veloschnellroute existiere schon, und Velofahrende sind für die Kreuzung einfach nicht vorgesehen. Die Linienführung ist unklar und irgendwo hat man dann die Entscheidung zwischen «man braucht etwa eine Viertelstunde für eine Kreuzung» oder «man mischt sich unter die Autos». Aber dort hat es keine Velospuren und es ist wirklich nur für sehr geübte Fahrerinnen und Fahrer empfehlenswert.

Ein anderes Beispiel ist das Provisorium mit den Grosskreisen. Es wurden in Dietikon zwei Grosskreise für die Autos vorgesehen, damit hatte man dann einen Rieseineinbahnverkehr. Einer davon existiert noch, das war für die Autos wirklich eine sehr gut funktionierende Lösung. Man hat sich da gut überlegt, wie man den Verkehr aufrechterhält. Es wurde gut geplant und es hat gut geklappt. Nur, wie

war das für die Velos? Wo sollten denn die durch? Man hat verschiedene Massnahmen getroffen, um den Schleichverkehr der Autos zu verhindern. Natürlich galten alle Verbote auch für das Velo. Ich habe dann einen höheren Beamten des Tiefbauamtes darauf angesprochen und ihm gesagt, man habe einfach den Eindruck, dass das Velo vergessen wurde. Dieser sagte: «Nein, das Velo wurde nicht vergessen, man hat einfach nicht daran gedacht.» Wo jetzt der Unterschied liegt zwischen «Vergessen» und «Nicht-an-etwas-Denken» ist mir bis heute nicht ganz klar, aber so geht das eben noch oft mit den Velos: Man denkt nicht daran. Und das muss sich ändern. Insbesondere dafür ist das Veloförderprogramm wichtig, aber hier sieht man: Es ist auch noch nicht wirklich genug weit, da muss man eben fortsetzen. Deshalb ist es wichtig, dass man ein weiteres Veloförderprogramm hat, das eine grössere Wirkung entfalten kann. Denn das Velo ist für die Planung nicht immer ganz einfach. Wir haben eine Ordnung für den vielen Autoverkehr von den verschiedenen Strassen: Es gibt das Nationalstrassennetz, das Staatsstrassennetz und das Gemeindefeld. Und jedes Netz funktioniert eigentlich für sich allein und es wird feingliederig an jedem von ihnen weiter gebaut. Aber Velowege gehen halt von einer Staatsstrasse auf eine Gemeindefeldstrasse und wieder auf eine Staatsstrasse – hin und her – und nehmen andere Wege. Dadurch gehen sie vergessen, werden ignoriert. Das führt dann schnell zu erheblichen Problemen. Einerseits ist es unsicher für die Velofahrenden, andererseits nerven sich Autofahrende. Das heisst, es muss vorwärtsgehen. Es ist aber, insbesondere da die Situation für die Velos im Kanton Zürich nach wie vor sehr unbefriedigend ist und weil es bei vielen solchen Geschichten ja keine grosse bauliche Sache wäre und es auch mehr um Koordination geht, ist es schon sehr stossend, wenn dann so ein Kredit, wie ein Veloförderprogramm 1, nur zu einem Viertel ausgeschöpft wird. Es geht nicht darum, dass es zu 80 oder 90 Prozent ausgeschöpft wurde, sondern nur zu einem Viertel. Wir finden, das müsse sich ändern. Wir finden zusammen mit der KEVU-Mehrheit, dass man in der Hälfte schauen sollte, ob man wirklich das geschafft hat, das man sich vorgenommen hatte, oder nicht. Und wenn man merkt, dass man nicht nachkommt, kann man es für Dritte öffnen. Dritte sind übrigens auch Gemeinden, liebe SVP, es muss nicht unbedingt an «Pro Velo» gehen. Es gibt mehr als genügend Möglichkeiten und Projekte, wo man dieses Geld einsetzen könnte. Deshalb hat sich auch eine KEVU-Mehrheit für diesen Antrag ausgesprochen. Aber es ist nicht so tragisch: Es gibt genug Vorhaben, und normalerweise möchte man von bürgerlicher Seite ja immer gern, dass man die Verwaltung anspricht, mehr Leistung zu geben. Wir sehen es als Ansporn ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Wir beraten heute über ein noch relativ junges Themenfeld, das aber in den letzten Jahren zunehmend Fahrt aufgenommen hat und für die Zukunft der Mobilität gerade in Städten und Vororten eine gewichtige Rolle spielt und noch spielen wird. Es geht hier natürlich um den Veloverkehr und insbesondere auch um die Veloförderung. Die FDP ist klar der Meinung, das Thema wird bleiben. Heute beraten wir über den Bericht und die Abrechnung und die Genehmigung eines neuen Veloförderprogramms. Dieses

geht damit in die zweite Runde. Wir haben in den Ausführungen des KEVU-Präsidenten Alex Gantner die Details bereits vernehmen dürfen. 2010 hat die Volkswirtschaftsdirektion ein erstes Veloförderprogramm gestartet, welches mit 20 Millionen Franken dotiert war. Es hat sich nun aber gezeigt, dass die Aufstartphase für die kantonale Veloförderung ein doch sehr komplexes und auch ambitioniertes Unterfangen darstellt. Aus diesem Grund ist es für die FDP absolut nachvollziehbar, dass nicht der ganze Kreditrahmen ausgeschöpft wurde. Und vor allem durften wir auch wieder einmal in den Beratungen in der KEVU zur Kenntnis nehmen, dass eben Investitionen für Infrastruktur sowieso über separate Kreditanträge getätigt werden müssen. Insofern sind auch die von der SP-Sprecherin vorgetragenen Beispiele eben nicht die richtigen.

Die Erfolge, so denken wir von der FDP, dürfen sich aber durchaus sehen lassen. Wir nehmen den Erfolg der Veloförderung Zürich mit Wohlwollen zur Kenntnis und verdanken die geleistete Arbeit all jener, die daran beteiligt waren. Auf dieser guten Grundlage kann nun mit dem zweiten Förderprogramm angesetzt werden. Wir werden dieses genehmigen, allerdings haben wir, wie bereits ebenfalls gehört, einen Minderheitsantrag eingebracht: Wir fordern, dass dem Kantonsrat nach Ablauf von fünf Jahren ein Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und nach Ablauf der Programmperiode ein Schlussbericht über die erzielten Wirkungen vorgelegt wird. Das ist analog zur Vorlage 4664, dem ersten Veloförderprogramm, dessen Bericht wir ja heute auch beraten. Aus unserer Sicht hat sich dieser Boxenstopp nach der Hälfte der Laufdauer des Programms mit einem Zwischenbericht sehr bewährt. Betrachtet man beispielsweise die zurzeit hängigen Vorstösse zum Thema Velo, dann sieht man, dass das Thema vor allem Links-grün sehr beschäftigt. Aus unserer Sicht wäre ein Zwischenbericht eben da genau ein geeignetes Instrument, um dem Kantonsrat zur Kenntnis zu bringen, was mit den Rahmenkreditgeldern geschieht. Ein Zwischenbericht spiegelt den Stand der Umsetzung nach der Hälfte der Laufzeit und aufbauend darauf könnten etwaige Vorstösse noch zielgerichteter erfolgen und wären kein Schuss ins Blaue, wie so mancher Vorstoss es eben ist.

Mit unserem Antrag drücken wir aber auch aus, dass wir die Berichterstattung inhaltlich für gelungen halten, was sich sowohl auf den Abschluss wie auch auf den Zwischenbericht bezieht. Dieser Zwischenbericht hat bei uns etwas zu reden gegeben. Leider war er in der letzten Legislatur kein Thema, so wie es sich gebührt hätte. Es ist daher unsere Erwartung, dass die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Velofachstelle den Zwischenbericht auch wirklich in der KEVU vorstellen kann und dass die KEVU diesen zur Kenntnis nehmen und sich informieren lassen kann. Der Zwischenbericht der letzten Förderperiode, der sicherlich gewissenhaft verfasst worden ist, wurde leider durch die Nichtbeachtung in der KEVU zum Papiertiger. Das soll nicht nochmals geschehen.

Ebenfalls bereits erwähnt wurde ja, dass es einen Antrag der Grünen gibt. Wir lehnen diesen Antrag ab. Der Mitteleinsatz der Gelder ist eigentlich klar: Wenn ein Kredit einmal nicht ausgeschöpft wird, dann ist das für uns kein Problem. Die Gelder müssen zielgerichtet eingesetzt werden, und wir sind der Meinung, dass die Volkswirtschaftsdirektion umsichtig genug agiert. Eine Bürokratie, um nun

herauszufinden, wie die Mittel doch noch irgendwie eingesetzt werden können, quasi den Projekten hinterherjagen, das brauchen wir nun wirklich nicht. Wir genehmigen aber den Schlussbericht samt Kreditabrechnung und auch den neuen Rahmenkredit Veloförderprogramm und bitten um Unterstützung für unseren Minderheitsantrag. Besten Dank.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Das Spannendste nehme ich gleich vorweg: Wir werden auf die Vorlage eintreten und werden sie auch unterstützen. Dies gilt gleich für beide Vorlagen. Für die Grünliberalen ist das Velo wichtig. Wenn wir schauen, dass ein grosser Anteil der Autofahrten nur über kurze Strecken geht – fünf Kilometer und zehn Kilometer sind die meisten Fahrten –, dann sind wir da in einem Bereich, in dem die Fahrt genauso gut mit dem Velo gemacht werden könnte. Darum wäre es zielführend, wenn der Griff zum Veloschlüssel genauso selbstverständlich wird, wie es heutzutage der Griff zum Autoschlüssel ist, wenn man rasch was einkaufen geht, rasch beim Bäcker vorbeigeht oder in der Apotheke neue Medikamente abholt. Wenn wir dies erreichen, ist es gut für das Klima, gut für die Luftqualität, gut für den Lärm, für die Lärmbelastung der Bevölkerung, und auch sehr gut für die Infrastrukturen und die Unterhaltskosten, die bei den Infrastrukturen verursacht werden. Es ist also nur im allgemeinen Interesse, dass wir zu diesem Punkt kommen. Diesen Punkt können wir nur erreichen, wenn sowohl die Hardware wie auch die Software für die Veloförderung stimmen. Über die Hardware werden wir dann beim Budget oder bei andern Krediten oder konkreten Projekten diskutieren, hier beim Veloförderprogramm geht es um die Software.

Und hier sind wir Grünliberalen auch unzufrieden mit der Ausschöpfung des Rahmenkredits 1. Wir haben es gehört, es gehe nicht darum, das Geld auszugeben. Ja, wir sind einverstanden, es geht nicht darum, dass man möglichst viel Geld reinsteckt und ausgibt, sondern es geht darum, dass die Ziele erreicht werden. Die Ziele müssen im Zentrum stehen und die sollen erreicht werden, und dies möglichst günstig. Nach unserer Ansicht ist dies mit dem Rahmenkredit 1 nicht gelungen. Jetzt mit dem Vorschlag, dass eben auch andere Träger diese Möglichkeiten haben, zu den Zielen etwas beizutragen, glauben wir, dass wir diesem Anliegen näherkommen. Es geht also nicht darum, dass die Volkswirtschaftsdirektion oder die Fachstelle Velo das nicht mehr machen, sondern sie sollen das machen und primär sie sollen dies erledigen und sie sollen dafür im Fahrersitz sitzen. Ist es aber nicht möglich, dass sie dieses Ziel erreichen, dann sind wir überzeugt, dass auch Private, Regionen, Planungsgruppen, die Standortförderung oder Gemeinden dies machen können sollen – zum Wohle des ganzen Kantons Zürich. Und diese Möglichkeit zu schaffen, erachten die Grünliberalen als sinnvoll. Daher werden wir, wie gesagt, auch den Mehrheitsantrag unterstützen, und ich bitte Sie, es im Sinne der Sache uns gleichzutun.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Wo kein Wille ist, da ist auch kein Veloweg. Der Schlussbericht zum Veloförderprogramm 1 zeigt: Bei der Veloförderung hat der Regierungsrat das Ziel, den Veloanteil am Alltagsverkehr zu erhöhen, klar

verfehlt. Diverse Massnahmen wurden nicht umgesetzt oder gar gestrichen. Das Bike&Ride-Konzept beispielsweise wurde zwar erarbeitet, doch danach war die Luft schon draussen. Die Umsetzung wurde mit dem Sparprogramm weggespart. Das gleiche Schicksal erlitt die Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement der Hochschulen, der Spitäler und der Verwaltung. Sie ist im Rahmen des Massnahmenplans Luftreinhaltung zwar geprüft, schlussendlich dann aber trotzdem nicht umgesetzt worden. Die Begründung, dass die Bildungs- und die Gesundheitsdirektion nicht mitgemacht hätten, lassen wir hier nicht gelten. Schliesslich gelten Kantonsrats- und Regierungsratsentscheide für alle Direktionen, nicht nur für die Volkswirtschaftsdirektion.

Weil ebendiese Massnahmen nicht umgesetzt wurden, ist der vom Kantonsrat genehmigte Rahmenkredit von 20 Millionen nur zu einem kümmerlichen Viertel ausgeschöpft worden. Was bleibt also übrig? Ein paar aufeinander abgestimmte Marketing- und Kommunikationsmassnahmen. Im Schlussbericht werden 4200 Besuche täglich und 5233 Likes auf Instagram aufgeführt. Der Instagram-Account der Veloförderung hat rund 1250 Follower, nicht gerade ein Erfolg, wenn man bedenkt, dass dem Instagram-Account von Critical Mass Zürich (*Veranstalter von Velo-Demonstrationen*) viermal so viele Instagram-Nutzer folgen. Letzterer unterhält nicht nur ein paar social-media-affine Velofahrer mit Geschichten, er bringt jeden Monat Tausende zum gemeinsamen Velofahren.

Ausser dem Velonetzplan wurden also nur weiche Massnahmen umgesetzt. Das Ziel, den Modalsplit zu ändern und den Velo-Anteil auf 9 Prozent zu erhöhen, ist indessen in weite Ferne gerückt. Die Verkehrsüberlastungen in den Zentren nehmen weiter zu. Mit weichgekochter Pseudoförderung wird sich am Modalsplit aber nie etwas ändern.

Jetzt werden wir heute nicht nur die Kreditabrechnung zum Förderprogramm 1 genehmigen, sondern auch den Kredit zum Förderprogramm 2. Das Ziel bleibt das gleiche: den Veloanteil am Modalsplit auf 9 Prozent zu erhöhen. Wie das zu erreichen ist, wussten schon die Verfasser des ersten Berichts zum Förderprogramm vor zehn Jahren: Wenn das Velo mehr benutzt werden soll, muss es mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren können, und zwar hinsichtlich Zeit, Sicherheit und Komfort. Dies erfordert Infrastruktur, die direkte und komfortable Fahrten mit dem Velo in einer attraktiven und sicheren Umgebung ermöglicht, welche auch als solche empfunden wird.

Jetzt steht also zweimal so viel Geld zu Verfügung, wie beim ersten Veloförderprogramm genutzt wurde. Die Mittel sind also da, jetzt braucht es den Willen der Volkswirtschaftsdirektion. In den Handlungsfeldern «Netzkonzeption und Qualität» orten wir viel Potenzial. Das Velonetz für den Alltagsverkehr muss ausgebaut und verbessert werden. Die 1200 Schwachstellen müssen behoben werden. Diese Herkulesaufgabe muss die Direktion jetzt anstossen.

Die Kommissionsmehrheit will verhindern, dass sich der Fehler vom Veloförderprogramm 1 wiederholt und am Ende nur ein kleiner Teil des Kredits ausgeschöpft wird. Deshalb soll im Zwischenbericht nach fünf Jahren erläutert werden,

wie der Kredit bis zum Ablauf vollständig ausgeschöpft wird. Auch Projekte ausserhalb der Verwaltung im Sinn der Veloförderung sollen unterstützt werden können.

Die SVP will schon gar nicht auf die Vorlage eintreten. Sie hat in den letzten zehn Jahren nichts dazugelernt und macht weiterhin Verkehrspolitik von oben herab respektive aus dem Auto heraus. Wir wollen echte Veloförderung. Wir wollen, dass sich der Veloverkehr neben dem MIV und dem ÖV zu einem gleichberechtigten Pfeiler des Personenverkehrs entwickelt. Wir werden den Mehrheitsantrag unterstützen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Besten Dank für den Schlussbericht zum Veloförderprogramm. Die Informationen darin sind sehr interessant. Viele Massnahmen konnten umgesetzt werden, andere aus verschiedenen Gründen nicht. Das Veloförderprogramm war bis 2020 befristet, somit kann der Kredit abgerechnet werden. Die Mitte-Fraktion nimmt vom Schlussbericht Kenntnis und genehmigt die Kreditabrechnung.

Selbstverständlich unterstützen wir den Rahmenkredit von 12 Millionen Franken für die Umsetzung des Veloförderprogramms 2. Das Velofahren soll weiterhin umfassend gefördert werden – «ich bi mit em Velo da». Den Antrag der Grünen werden wir nicht unterstützen. Dieses Geld soll für qualitative Top-Projekte eingesetzt werden, das heisst für professionelle Projekte der Koordinationsstelle Veloverkehr im Amt für Verkehr. An Projekte von Drittpersonen müssten hohe Bedingungen gestellt werden, und diese müssten selbstverständlich zweckgebunden sein. Eine solche regelmässige Überprüfung wäre mit grossem administrativem Aufwand verbunden. Mit den Regionen und Interessenverbänden wird jedoch trotzdem eng zusammengearbeitet und interessante, gute Top-Projekte können unterstützt werden.

Wir unterstützen den Antrag auf einen Zwischenbericht. Es ist wertvoll, in einem Bericht zu erfahren, wie viel Geld noch vorhanden ist. Dadurch kann bestimmt werden, wo die Priorität gesetzt werden soll, um die Ziele zu erreichen und das Geld zweckgebunden zu verwenden. Die Mitte-Fraktion bewilligt den Rahmenkredit für das Veloförderprogramm – zu meinem Vergnügen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Die Argumente, die für den vorliegenden Rahmenkredit für das Veloförderprogramm 2 sprechen, wurden nun alle genannt und wir können diesem fröhlich zustimmen. Auch die EVP wird dies tun, ohne dass ich die bestechenden Gründe dafür nochmals aufzähle. Einzig zum Mehrheitsantrag römisch II der Kommission möchte ich noch einige Anmerkungen machen. Denn wer diesen verstehen will, muss zuerst einen Blick auf die Abrechnung des Veloförderprogramms 1 werfen.

Mit grossen Augen kann da gelesen werden, dass nur rund ein Viertel der zur Verfügung gestellten Mittel ausgeschöpft wurde. Das erinnert ein wenig an das Gleichnis mit den anvertrauten Talenten. Für Interessierte: Sie finden diese Geschichte im Buch der Bücher wahlweise im Matthäus- oder im Lukas-Evangelium. Das kurze Fazit aus dieser weisen Erzählung: Wer ihm anvertrautes Kapital

nach der vereinbarten Frist praktisch ungenutzt zurückgibt, hat nicht verstanden, dass er sich damit der Arbeitsverweigerung verdächtig macht und seiner Verantwortung gegenüber dem Auftrag nicht gerecht geworden ist.

Es kann schon sein, dass einige äussere Umstände die Kreditausschöpfung in der Vergangenheit erschwert haben. Nur darf einfach nicht passieren, dass man einer solchen Entwicklung tatenlos zuschaut. Zurück bleibt das schale Gefühl, dass die mit hehrer Motivation festgelegten Ziele am Schluss dann doch nicht die höchste Priorität hatten. Um die Volkswirtschaftsdirektorin beim neuen Kredit vor solchen Unterstellungen zu schützen, macht der Mehrheitsantrag darum Sinn.

Förderprojekte von Dritten unterstützen zu können, ist hingegen der noch wichtigere Grund, diesem Antrag zuzustimmen. Wenn Regionen, Gemeinden oder auch Organisationen gute Vorhaben vorschlagen können, kann dies ja nur im Sinn der kantonalen Velo-Fachstelle sein. Die Standortförderung des Knonaueramts ist beispielsweise aktuell daran zu prüfen, wie der Veloverkehr in unserer Region sicherer gemacht werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, dass aus dieser Arbeit konkrete Vorschläge hervorgehen, welche den Kriterien der kantonalen Veloförderung entsprechen würden und unterstützungswürdig sein könnten. Die Kann-Formulierung im Antrag macht dabei klar, dass jede Art von Projektvorschlägen geprüft werden und dem Gesamtziel der Veloförderung im Kanton Zürich entsprechen soll. Die Hoheit der Entscheidung über die Sprechung von Fördermitteln liegt also immer noch beim Kanton respektive bei der Velo-Fachstelle, die aktuell übrigens mit einem hervorragend qualifizierten Leiter besetzt ist. So ist sichergestellt, dass kein einziger Franken verpulvert wird.

Die EVP will, dass anvertraute Mittel ihrer Bestimmung gerecht werden, und wird darum auf die Vorlage eintreten und sowohl dem Rahmenkredit als auch dem Mehrheitsantrag zustimmen. Den Minderheitsantrag der FDP betrachten wir als zu schmalbrüstig beziehungsweise als zu wenig wirksam und lehnen ihn darum ab. Den Schlussbericht und die Kreditabrechnung beim Geschäft 4664b werden wir mit Zähneknirschen genehmigen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Was soll man zu einem Förderprogramm sagen, dass nur zu einem Viertel ausgeschöpft wurde? Wo bleibt denn die Förderung? Gerade mal rund 500'000 Franken pro Jahr wurden aus dem Programm verwendet, was angesichts der Grösse des Förderprogramms und auch der Grösse unseres Kantons echt nicht viel ist. Auch wenn man schaut, wofür das Geld verwendet wurde – überspitzt gesagt wurden damit ein bisschen Marketing, Datenerhebungen, Konzeptarbeiten erledigt. Aber sobald es wirklich konkret wurde, zum Beispiel, es wurde schon gesagt, beim Mobilitätsmanagement für wohlgerne kantonale Schulen, Gebäude und so weiter, dann scheitert es plötzlich. Und dann fragt man sich schon, woran es scheiterte, wenn eigentlich alles in der Verantwortung des Kantons liegt, ob es schlussendlich nicht auch am fehlenden Willen lag, diesen Förderkredit auszuschöpfen. Und es gäbe auch sonst noch genug andere Themen, wenn nicht bei den Gebäuden selber. Es gibt genug Baustellen auch bei Veloschnellrouten und es gäbe, wenn man bei der Koordination ein bisschen weiter,

ein bisschen über die kantonalen Strassen, über das exakte kantonale Verantwortungsgebiet hinausschaut, genügend Baustellen. Daher lässt sich auch erklären, wie es zum Mehrheitsantrag im neuen Veloförderprogramm kam, dass nämlich nach der Hälfte der Kreditlaufzeit eine Unterstützung von Projekten Dritter möglich sein sollte, gäbe es beim neuen Rahmenkredit wieder ähnliche Probleme. Nun denn, ob dies nun der richtige Weg ist, um die kantonalen Probleme beziehungsweise die kantonalen Umsetzungsprobleme beim eigenen Veloförderprogramm zu lösen, darf man sich auch fragen. Auch haben wir von der AL gewisse Fragen zur Umsetzung dieser Klausel. Inwiefern will man in der Hälfte des Förderprogramms bereits sagen, ob dieses nur zu 40 Prozent ausgeschöpft wird? An welchen Kriterien soll man dies festmachen? Die AL hat hier vor allem auch Fragen zur Umsetzbarkeit dieser Klausel. De facto denken wir, dass diese so wahrscheinlich nicht praktikabel ist.

Trotz allem mache ich hier gleich noch einen Salto rückwärts, denn wir werden diesen Mehrheitsantrag trotzdem unterstützen. Warum? Nun ja, der Antrag selbst schadet nicht und wir sehen genug Möglichkeiten, diese Mittel auch mittels Dritten einzusetzen, insbesondere auch, da Dritte hier explizit auch Gemeinden einschliesst. Und auch wenn von uns aus die Erwartung wäre, dass mit solch einem Rahmenkredit nicht nur kantonale Projekte, sondern durchaus auch kommunale Projekte umgesetzt werden könnten beziehungsweise gerade die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Kommunen essenziell wäre. Aber eigentlich versee ich hiermit bereits die Änderung der Kommission mit zu viel Kritik, denn eigentlich gilt die Kritik hier hauptsächlich der Umsetzung des vergangenen Förderprogramms durch den Regierungsrat, der es ja nicht fertigbrachte, den Rahmenkredit nur annähernd auszunutzen. Wir hoffen, dass dies beim nächsten Veloförderprogramm eindeutig besser wird.

Da wir, wie ich bereits ausgeführt habe, dem Kommissionsantrag zustimmen, werden wir den Minderheitsantrag der FDP ablehnen, der für uns ohne diese Klausel übrigens ein bisschen quer in der Landschaft steht. Wir finden, dass man, sofern diese Klausel zur Verwendung von Geldern für Projekte Dritter nicht drin wäre, auch auf diesen Halbzeitbericht verzichten beziehungsweise sich hier an der jährlichen Berichterstattung zur Veloförderung orientieren könnte. Den Antrag der SVP, die hier schlichtweg Arbeitsverweigerung machen wird, unterstützen wir selbstverständlich ebenfalls nicht.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich fühle mich etwas herausgefordert vom lieben Kollegen von der Grün-kommunistischen Partei, der der SVP-Fraktion und mir als SVP-Mitglied – zumindest fühle ich mich so angesprochen – vorwirft, wir hätten nichts dazugelernt in der kurzen Zeit, seit er in diesem Rate ist. Ich habe schon was dazugelernt, zumindest in dieser Amtszeit. Es wird vor allem gefordert hier. Es wird gefordert, es werden Bestellzettel beim Finanzdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) eingereicht, aber geliefert wird relativ wenig. Und genauso geht es mit den Velofahrern und den Velofahrerinnen. Ich habe nichts gegen Veloförderprogramme, ich habe gar nichts gegen Velofahrer. Also da könnten viele viel gesünder werden, länger leben, gesünder leben, das Herz

pumpt etwas besser und auch hier drin könnten die einen oder anderen mit etwas mehr Verve sprechen. Aber dann bitte doch nicht immer nur fordern, sondern die Rechnung auch bezahlen. Wieso bezahlen die Velofahrer und Velofahrerinnen bei uns nichts? Die bezahlen nichts. Es sind die einzigen Verkehrsteilnehmer, die bei uns nichts bezahlen; ja, die Fussgänger auch noch, aber die benutzen auch nicht die Verkehrsinfrastruktur und sind auch nicht verantwortlich für sehr viele Unfälle. Nein, das ist kein Blödsinn, es ist statistisch bewiesen, auch wenn da irgendeiner von den Grünen «Blödsinn!» ruft. Das ist überhaupt kein Blödsinn. Bezahlen Sie doch zuerst einmal Ihre Zeche, geschätzte Velofahrerinnen-und-Velofahrer-Vertreter, und dann können Sie weiter fordern. Sie bezahlen nichts, aber gar nichts. Sie verlangen nur. Hier wird nur verlangt in dieser Amtsperiode, und das geht so nicht. Und ein grosser Teil des Zürcher Volkes hat die Nase gestrichen voll von diesen Veloförderprogrammen und von diesen Velodemos in der Stadt Zürich, ohne Rechtsgleichheit. Alles wird gesperrt, alles wird für diese Leute getan. So geht es nicht. Und die Quittung kommt bei den nächsten Wahlen. Lehnen sie dieses Programm ab und stimmen Sie mit mir Nein.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Zunächst vielen Dank für diese engagierte Debatte zu einem aus meiner Sicht sehr aktuellen Thema. Mit dem vorliegenden Schlussbericht und auch der Kreditabrechnung wäre das Veloförderprogramm 1 formell abgeschlossen. Das Programm hat 33 Massnahmen vorgesehen, davon hat die Koordinationsstelle Veloverkehr, die ja in diesem Zusammenhang eingerichtet wurde, 28 Massnahmen erfolgreich umgesetzt. Und ich glaube, man kann sagen, dass es uns in den vergangenen Jahren auch gelungen ist, eine hohe Akzeptanz für das Verkehrsmittel Velo und unsere Veloförderung, unsere Veloförderfachstelle zu schaffen. Aus meiner Sicht ist die grosse Leistung vor allem die Velonetzplanung. Es gibt keinen anderen Kanton und schon gar nicht einen so grossen Kanton – der grösste Kanton der Schweiz, der bevölkerungsreichste Kanton der Schweiz –, der über eine umfassende Velonetzplanung verfügt. Und das hat meine Fachstelle ausgearbeitet. Und es ist deshalb kein Sparprogramm – dagegen wehre ich mich –, wenn nicht alle Mittel ausgeschöpft wurden. Ich bin sehr dankbar, Florian Meier, dass du gesagt hast, dass die Volkswirtschaftsdirektion hier «anstupft». Ich bin froh, dass du diesen Begriff gewählt hast, denn ausführen tut es nicht die Volkswirtschaftsdirektion, sondern die Baudirektion, die einen sehr motivierten Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) aus euren Reihen hat, der bei jedem Projekt, bei jeder Sanierung schaut, ob man nicht Massnahmen der Velonetzplanung umsetzen könnte. Also, wir haben vor allem eine Sensibilisierungskampagne gemacht, das ist so. Das war auch unser Auftrag, und ich denke, den hat die KoVe sehr, sehr motiviert erfüllt. Wir hatten tatsächlich – es ist richtig – 11 Millionen Franken zur Verfügung und es ist auch richtig, dass es bei weitem nicht ausgeschöpft wurde. Das macht mir auch keine Freude, aber ich habe das zur Kenntnis nehmen müssen. Warum? Weil es uns grundkonzeptionell schlicht nicht möglich war, die anderen Massnahmen umzusetzen. Schauen Sie, es wäre zum Beispiel vorgesehen gewesen, im Kaspar-Escher-Haus, am Walche-

tor (*Sitz der Kantonsverwaltung*), Veloabstellplätze zu erstellen und Duschen einzurichten und so fort. Und dass das teuer ist, muss ich Ihnen nicht sagen. Das war nicht möglich, und aus meiner Sicht macht es Sinn, wenn man die Verbesserungen für das Velo zusammen mit Neu- und Infrastrukturm Umbauten auch bei den Gebäuden selber umsetzt und nicht als teure isolierte Massnahme. Nun hat auch das Veloförderprogramm aus der Velonetzplanung klar gezeigt, dass wir 1200 Schwachstellen am kantonalen Netz haben, und auch das hat meine Fachstelle ausgearbeitet. Es ist deshalb richtig, dass es jetzt beim Veloförderprogramm 2 darum geht, auch diese 1200 Schwachstellen anzupacken. Unser Auftrag in der Volkswirtschaftsdirektion ist die Netzkonzeption, also die weitere, dauernd laufende, aktualisierte Netzkonzeption, die Qualität der Infrastruktur zu beobachten, auch den Wissenstransfer zu verbessern und natürlich die Kommunikation und die Erarbeitung der Datengrundlagen. Insgesamt beantragen wir Ihnen jetzt 12 Millionen Franken für die nächsten zehn Jahre.

Ich persönlich bin überzeugt, dass wir in dieser Konzeption, wie wir sie jetzt aufgestellt haben, die eingestellten Mittel auch ausschöpfen werden. Wir werden Ihnen, wenn Sie das wollen, selbstverständlich auch einen Zwischenbericht erstatten, und ich kann auch der SVP versichern, dass wir sehr genau hinschauen, wie die Gelder verwendet werden. Ich bin aber auch deshalb überzeugt, dass wir den Kredit ausschöpfen werden, weil die Corona-Pandemie uns eines gezeigt hat: Sie hat, das wissen Sie alle, zu einem unglaublichen Aufschwung des Velos geführt. Auch deshalb bin ich überzeugt, dass wir, wenn man nur schon die Trends in der Mobilität anschaut, diese Mittel ausschöpfen werden. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, den Rahmenkredit abzurechnen und den zweiten Rahmenkredit, wie von der Regierung beantragt, zu genehmigen. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ulrich Pfister gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5671a einzutreten.

Eintreten auf die Vorlage 4664b

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung der Vorlage 5671a

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Benno Scherrer: Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb

braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Für Ziffer I der Vorlage 5671a stimmen 119 Ratsmitglieder. Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

II.

Minderheitsantrag Ann Barbara Franzen, Alex Gantner:

II. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat nach Ablauf von fünf Jahren einen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und nach Ablauf der Programmperiode einen Schlussbericht über die erzielten Wirkungen zu unterbreiten.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 88 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

III.–V.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 123 : 45 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5671a zuzustimmen.

Detailberatung der Vorlage 4664b

Titel und Ingress

I.–III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 3 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 4664b zuzustimmen.

Die Geschäfte 9 und 10 sind erledigt.