

6. Sicheres und effizientes Velofahren dank Behebung der 1'200 Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur

Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Felix Hoesch (SP, Zürich), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 28. September 2020

KR-Nr. 364/2020, RRB-Nr. 1196/2. Dezember 2020 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 2. Dezember 2020 bekannt gegeben. Er ist jedoch bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen. Die Erstunterzeichnerin hat die Umwandlung am 8. Februar 2021 abgelehnt.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Somit machen wir gerade einen fließenden Übergang vom Klima zu einer ganz konkreten Klimamassnahme, dem Velo.

Der Kanton Zürich hat 1200 Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur im Velonetzplan ausgewiesen. Damit ein sicheres und effizientes Velofahren in Zukunft sichergestellt ist, verlangen Grünliberale, Grüne, SP, EVP und AL ein zusätzliches Bauprogramm; dies mit dem Ziel, die Schwachstellen zu beheben und den Velonetzplan bis 2050 durchgängig zu realisieren. Die Grundlagen dazu liefert der kantonale Velonetzplan, der auf Basis der regionalen Richtpläne behördenverbindlich verankert ist.

Nun, damit es hier im Rat einmal gesagt ist: Velofahren ist lärmarm und klimaschonend. Und es ist das einzige Verkehrsmittel, das auch einen positiven Nutzen hat, nämlich gesundheitsfördernd ist. Kurz, es ist das Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen von circa 5 bis 15 Kilometer, und dank dem E-Bike-Boom sind auch längere Distanzen alltagstauglich geworden. In Zeiten von Corona (*Covid-19-Pandemie*) hat Velofahren sogar zunehmende Beliebtheit erfahren. Gerade auch mit der Zunahme von E-Bikes erfordern höhere Geschwindigkeiten eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur soll deshalb möglichst rasch bereitgestellt werden.

Die Motion verlangt gesetzliche Anpassungen, um die nötigen finanziellen Ressourcen im Umfang von 30 Millionen Franken pro Jahr für die Behebung der 1200 Schwachstellen bereitzustellen. Ich erläutere noch kurz, weshalb gerade 30 Millionen Franken gefordert werden: 30 Millionen sind die Durchschnittskosten pro Jahr, wenn die Schwachstellen aus dem Velonetzplan bis 2050 behoben werden sollen. Die Gesamtkosten belaufen sich gemäss Schätzungen des Regierungsrates in der Antwort auf meine Anfrage (*KR-Nr. 277/2019*) auf 800 bis 900 Millionen Franken. Auch wenn dies selbstverständlich eine grobe Kostenschätzung ist, ist es ein Kostenrahmen, an dem wir uns orientieren. Das Ziel ist, dass mindestens ein Drittel der Schwachstellen bis 2030 und mindestens zwei Drittel der Schwachstellen bis 2040 behoben werden, sodass der Velonetzplan schliesslich bis 2050,

also in rund 30 Jahren, durchgängig realisiert ist. Pro Jahr sind dies also 40 Schwachstellen, so kommen wir auf diese Berechnung.

Nun, es gibt drei kritische Argumente, die wir seitens des Regierungsrates immer wieder hören. Ich möchte kurz auf diese drei Argumente eingehen, das erste ist: Der Regierungsrat hat zur Vervollständigung des Radwegnetzes bereits 20 Millionen Franken im Budget des Tiefbauamtes für die Budget- und Planjahre ab diesem Jahr, ab 2022, eingestellt. An dieser Stelle ein kleines Dankeschön, dass das Budget zur Behebung von Schwachstellen gemäss Velonetzplan bereits auf 20 Millionen Franken erhöht wurde. Ich sehe dies als kleinen indirekten Gegenvorschlag der Regierung auf unsere Motion. Es gibt aber nicht nur den Unterschied in der Höhe, 20 versus 30 Millionen Franken, sondern auch, was jeweils in diesen Summen berücksichtigt ist. In den neu 20 Millionen Franken Investitionsvolumen gemäss Budget ist ein allfälliger Landkauf inbegriffen. In den berechneten 30 Millionen Franken pro Jahr sind allfällige Landkäufe noch nicht enthalten. Damit wird klar, dass 30 Millionen Franken zwar auf den ersten Blick nach viel Geld aussieht, trotzdem aber keine Maximalforderung, sondern eine konservative Schätzung zur Behebung der Schwachstellen im Velowegnetz ist. Und es ist ein Beitrag, der zur Erfüllung des neuen KEF-Indikators (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*), den wir nun auch haben, eben nötig ist.

Das zweite Argument des Regierungsrates ist: Der Kanton kann diese ganze Summe gar nicht ausgeben. Dies belegt der Regierungsrat damit, dass in den letzten Jahren die bereitgestellten Investitionsmittel für das Radwegnetz nicht ausgeschöpft werden konnten. Grund: Der Planungshorizont beträgt mindestens vier Jahre Vorlauf. Man kann es auch «Arbeitsverweigerung» nennen, wie dies die EVP einmal sagte. Nun, seit Publizierung des Velonetzplans im Jahr 2016 sind bereits sechs Jahre vergangen. Wir gehen deshalb davon aus und wünschen dies explizit, dass bei zukünftigen Strassenneubauten und Sanierungsprojekten auch alle dort befindlichen Schwachstellen bei Velo-Infrastrukturen behoben werden. Natürlich ist es gut möglich, dass in den nächsten Jahren noch nicht die ganzen 30 Millionen Franken ausgeschöpft werden wegen des erwähnten Planungsvorlaufs. Aber eben, wenn wir heute mit einer intensivierten Planung starten, ernten wir morgen die Früchte beziehungsweise sichere und attraktive Velowege. Dies ist auch vergleichbar bei Haussanierungen oder Neubauten. Wenn man heute nicht ein energieeffizientes Wärme- oder Heizsystem einbaut, dann verbaut man sich über Jahrzehnte eben die guten Chancen, etwas zur Energiewende beigetragen zu haben, und ist weiterhin von den fossilen Energien abhängig. Genau so ist es auch bei den aktuellen Strassenbauprojekten, bei welchen die Schwachstellen des Velonetzplans eben ignoriert werden.

Das dritte Argument des Regierungsrates lautet: Der Kantonsrat kann ja jedes Jahr schon die 30 Millionen Franken im Budget einstellen. Ja, dieses Argument beisst sich aber genau mit dem Argument vorher, dass es eben mindestens vier Jahre Planungsvorlauf braucht. Denn wenn nichts oder zu wenig geplant ist, kann auch kein Geld ausgegeben werden, wie wir in den letzten Jahren eben erfahren mussten.

Unser Anliegen ist deshalb klar und deutlich: Wir möchten und müssen bei der Behebung der Velo-Schwachstellen einen Zacken zulegen. Dazu braucht es einen langfristigen Planungshorizont und genau diesen fordert diese Motion: ein Zieljahr bis 2050 und eine Aufstockung der Investitionsmittel auf 30 Millionen pro Jahr. Beides ist machbar, ambitioniert, aber doch realisierbar. Für die Behebung der rund 1200 Schwachstellen braucht es ein kantonales Bauprogramm mit Etappenzielen. Dies ist mit dem Umsetzungsprogramm zum Velonetzplan nun auch vorgesehen, einfach, dass es unserer Meinung nach mit sechs Jahren seit Erscheinen des Velonetzplans etwas zu lange gedauert hat.

Der Regierungsrat anerkennt die Notwendigkeit, den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau für das Velo verstärkt voranzutreiben. Er will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Er ist bereit, die Motion, wenn auch nicht als Motion aber als Postulat, entgegenzunehmen. Wie gesagt, wir halten aber an der Motion fest, denn mit dieser fordern wir: Die Behebung der 1200 Schwachstellen im Velowegnetz hat mit hoher Priorität zu erfolgen. Wir müssen nun einen Zacken zulegen. Ein qualitativ hochwertiges Velonetz hilft, den Verkehr zu entflechten und Unfälle zu vermeiden. Es ist für den Alltag sicherer und attraktiver und es ist ein Beitrag zum Klimaschutz. Ich danke Ihnen bestens für die Überweisung der Motion.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Vorerst meine Interessenbindung: Ich arbeite in der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich, wir sind bei Schwachstellenbehebungen ebenfalls involviert.

In einer Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage 374/2018 von Sonja Gehrig wurde erwähnt, dass im Kanton circa 1200 Schwachstellen im Velonetz erfasst sind. In der Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage 277/2019 von Sonja Gehrig wird ausgeführt, dass bis Mitte 2020 eine Nachführung der Velo-Schwachstellen erfolgt sein sollte. Geschätzt wurden die Kosten für die Behebung dieser Schwachstellen auf circa 800 bis 900 Millionen Franken. Auf meine Anfrage 424/2020 wurde nach dem Stand der Nachführung und dem Stand der Behebung der Schwachstellen und einem allenfalls abweichenden Investitionsvolumen gefragt. In der Antwort bezüglich der prognostizierten Kosten wird angegeben, dass die 800 bis 900 Millionen Franken eine Kostenschätzung seien – mit einer Genauigkeit von plus/minus 50 Prozent, also ein Blick in die Glaskugel. Ein Handwerker macht Ihnen eine Offerte mit einer Genauigkeit von plus/minus 50 Prozent. Sie würden den Auftrag wohl kaum vergeben. Genauso verhält es sich mit der Forderung von jährlich 30 Millionen Franken. Es ist wie bei vielen laufenden Vorstössen auch hier genau gleich: Es kann nicht eine Infrastruktur isoliert betrachtet werden. In unseren engen Verhältnissen sind nur Gesamtlösungen für alle Verkehrsteilnehmer möglich.

Diese Antwort hat der Regierungsrat bei allen Vorstössen gegeben. Hier ist aber auch zu erwähnen, dass dabei auch von der Velolobby Kompromisse eingegangen werden müssen. Maximallösungen nur für Velofahrer sind nicht zielführend, für den ganzen Verkehr nicht förderlich. Wird dem MIV Verkehrsfläche genommen,

nimmt man auch dem ÖV Verkehrsfläche. In der Agglomeration werden um die 80 Prozent des ÖV-Angebotes über das Strassennetz abgewickelt.

Die Forderungen der Velobby in Bezug auf Schwachstellenbehebung und auf den Ausbau der Veloinfrastruktur sind angekommen. Es werden keine Projekte realisiert, ohne diese Bedürfnisse der Velofahrer, wo immer möglich, zu berücksichtigen. Und das erwähnte Geld für den Landkauf von Sonja Gehrig: Die Privaten werden sich in den engen dörflichen Verhältnissen freuen, wenn ihnen die Vorgärten für irgendwelche Velomassnahmen abgekauft werden. Aber eben, es gibt nicht nur Velos, es gibt weitere Mobilitätsbedürfnisse.

Ein weiterer Punkt: Die Investitionen werden wieder aus dem Strassenfonds erfolgen. Ich bin gespannt, für was die Milchkuh «Strasse» in Zukunft noch hinhalten muss. Mit der von links-grün durchgebrachten PI, dass den Gemeinden 20 Prozent der Einnahmen die Strassenfonds zustehen, haben sie sich einen Bären dienst erwiesen. Wir werden den Gürtel in Bezug auf den Ausbau und die Sanierung der Strasseninfrastruktur enger schnallen müssen. Dass dabei auch die Velos betroffen sein werden, ist wohl klar.

Der Regierungsrat wäre bereit gewesen, mit der Entgegennahme als Postulat die notwendigen Zahlen zu beschaffen. Wir lehnen die Motion ab, weil diese von nicht verifizierten Zahlen, von einem Investitionsvolumen von plus/minus 50 Prozent 800 bis 900 Millionen Franken ausgeht. Die Veloinfrastruktur darf nicht isoliert betrachtet werden. Wir lehnen die Motion ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Vor einigen Monaten haben wir das Velo-Förderprogramm 2 in Vorlage 5671 angenommen. Das ist ein guter Schritt, aber ob das reicht? Angesichts der zögerlichen Antwort zu dieser Motion und der Bitte, diese in ein Postulat umzuwandeln, bleiben mir erhebliche Zweifel. Wer sich auf Planungsaufwände, Koordination mit Gemeinden und Rechtsmittelverfahren herauswindet, hat offensichtlich keinen Willen. Wir haben 1200 Schwachstellen, da müssen eben viele Projekte parallel angegangen werden. Dann bleiben jedes Jahr genügend Realisierungen übrig, um die Ziele dieser Motion zu erreichen. Das Velo und insbesondere das Elektrofahrrad auf mittellangen Strecken ist ein wichtiger Pfeiler für die Überwindung der Klimakrise im Bereich der Mobilität. Da dürfen wir uns nicht mit allgemeinen Zielen zufriedengeben, nein, wir müssen schnell die bekannten Schwachstellen beseitigen. Und darum braucht es diese Motion. Oft ist der einfachste Trick «Tempo 30». Das hören Sie hier nicht gerne, aber das ist wirklich ein sehr einfacher, effizienter, günstiger und schneller Weg, um Velofahren attraktiver zu machen. Bitte nehmen Sie diesen Aspekt sehr ernst. Und dann noch eine aktuelle Replik zu Ueli Pfister: Bei deiner Interessenbindung ist es einfach immer sehr unklar, ob du nun als Vertreter der Kantonspolizei oder als SVP-Vertreter sprichst. Es ist wirklich schwierig, hier zu verstehen, was genau gemeint ist. Ich wünschte mir, die SVP könnte jemand anders zu diesen Themen schicken.

Zur Planungsungenauigkeit: Ueli, wir reden hier doch von einer allgemeinen Planung und noch nicht von konkreten Projekten. Bei konkreten Projekten will ich

auch keine Offerte mit 50 Prozent Ungenauigkeit, das geht nicht. Betreffend Maximallösungen fürs Velo, liebe SVP: Wir haben jetzt 80 Jahre Maximallösungen fürs Auto hinter uns. Unsere Städte sind autogerecht. Wenn wir jetzt endlich mal etwas fürs Velo fordern, ist das keine Maximallösung, sondern es ist eine Umkehr von dieser reinen Windschutzscheiben-Optik. Darum braucht es diese Motion wirklich als Motion, und ich danke allen, die diese unterstützen, wie die SP das auch tut. Herzlichen Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Nun, beim Velo ist bereits mindestens ein Gang höher geschaltet worden, geschätzte Sonja Gehrig, und das ist eine Entwicklung, die auch die FDP-Fraktion und die Freisinnigen grundsätzlich unterstützen und mittragen. Wir haben es hier mit einem Klimaallianz-Vorstoss aus der zweiten Jahreshälfte 2020 zu tun, nach gewissen Anfragen, die gemacht worden sind hier im Rat, darauf ist auch schon Bezug genommen worden. Es ist aber aus unserer Sicht auch eine Ungedulds-Vorstoss der Klimaallianz. Es geht um eine Motion und wir hätten eigentlich ein Postulat grundsätzlich unterstützt. Es ist schade, dass offensichtlich jetzt eben mit der Motion diese Zwängerei durchgebracht werden soll. Was ist eine Motion? Es ist ein Auftrag an den Regierungsrat. Es sind gesetzliche Anpassungen verlangt, hier eigentlich zusätzlich auch noch ein Rahmenkredit für die nächsten 25 oder 30 Jahre mit auch linearen Zielvorgaben für 2030, 2040, 2050, insgesamt 800 bis 900 Millionen Franken. Das wäre ungefähr ein halbes Steuerprozent. Und wenn es dann aus dem Strassenfonds zu finanzieren ist, sind es ungefähr 10 Prozent der jährlichen Zürcher Verkehrsabgaben, die die Automobilisten zahlen und nicht die Velofahrer. Aber ich glaube, es ist auch entscheidend, was denn heute schon gilt, und darauf ist auch schon Bezug genommen worden: Diese 20 Millionen Franken, die gibt es, die sind eher im Steigen begriffen. Und da hat auch der Kantonsrat jährlich die Möglichkeit, hier allenfalls Anpassungen zu machen, im Zusammenhang mit dem Budget, aber dann auch mit dem KEF. Dann gibt es eben das zweite Velo-Förderprogramm, auch ein Rahmenkredit, der in der KEVU im Einzugstempo beraten, auch sehr wohlwollend abgeschlossen und dann hier im Kantonsrat sehr schnell beschlossen worden ist, damit die Fachstelle Velo, die auch personell aufdotiert wird, entsprechend nun in die zweite Zeitkammer der nächsten zehn Jahre treten kann. Und wir wissen auch, dass Grossprojekte, speziell Grossprojekte, eh einen entsprechenden Antrag hier im Kantonsrat brauchen. Wir haben jüngst 70 Millionen Franken für eine Veloschnellroute im Glatttal gesprochen.

Die Stellungnahme des Regierungsrates ist wirklich klipp und klar: Der Regierungsrat hat ein totales Commitment für die Behebung dieser Schwachstellen, für den Ausbau der Veloweg-Infrastrukturen im Zusammenhang überhaupt mit allen Geschäften, die mit Mobilität zu tun haben. Es geht hier eben nicht nur um Velos, sondern auch um andere Verkehrsträger. Daher finden wir: Wir sind auf dem richtigen Weg, die Pflöcke sind eingeschlagen, die Gänge hochgeschaltet worden. Lassen wir nun die Regierung und vor allem die Baudirektion, die hier in der Federführung ist, einige Jahre arbeiten, bis eben auch die entsprechenden Projekte

vorliegen und dann auch umgesetzt werden können. Daher braucht es diese Motion wirklich nicht. Wir lehnen sie ab. Danke.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Dort, wo viel Platz im Strassenraum vorhanden ist, gibt es oft eine Velo-Spur. Sobald aber der Strassenraum eng wird, hört auch die Velo-Spur meistens auf. Gerade dann ist man als Velofahrerin oder Velofahrer besonders auf eine sichere und abgetrennte Velospur angewiesen. Oft wird man so als Velofahrerin oder Velofahrer unfreiwillig zu einem Verkehrshindernis für den Autoverkehr, und man kommt sich vor wie ein Tempo-30- oder ein Tempo-20-Schild auf zwei Rädern, nur dass das Schild im Verkehr am Strassenrand steht, während man als Velofahrer den Autoverkehr direkt mit dem Einsatz des Körpers abbremst und oft wird man dann gehässig und sehr riskant überholt. Geschätzte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), ich sehe persönlich nicht ein, warum ich auf dem Velo im Jahr 2022 im Kanton Zürich ein lebendes Verkehrshindernis sein muss. Dass Velofahrende immer noch derart gefährlich im Verkehr exponiert werden, ist ein Armutszeugnis für unsere Verkehrspolitik. Obwohl die Regierung ein klares Umlagerungsziel auf den Veloverkehr formuliert hat, stagniert der Anteil des Veloverkehrs im Modalsplit seit Jahren. Und warum dies? Weil die Strassen durch den Autoverkehr immer stärker belastet werden und die nötige Veloinfrastruktur zu grossen Teilen in der Stadt und in der Agglomeration vor allem weiterhin fehlt. Die wichtigsten zwei Voraussetzungen für die Wahl des Velos sind ja bekanntlich Sicherheit im Verkehr und eine hindernisfreie Fahrt. Das Vorbild Kopenhagen zeigt: Mit einer durchgehenden Veloinfrastruktur steigen die Menschen aufs Velo um, weil das Velo gerade im Siedlungsgebiet zahlreiche Vorteile gegenüber dem Auto hat. Es beginnt ja schon damit, dass man keinen Parkplatz suchen muss.

Darum ist auch die ablehnende Stellungnahme der Regierung zu dieser Motion für uns Grüne nicht nachvollziehbar. Es ist ja die Regierung, welche den Velonetzplan als Grundlage für den Ausbau der Veloinfrastruktur festgesetzt hat. Wenn wir jetzt in dieser Motion verlangen, dass der Plan bis in 30 Jahren umgesetzt sein soll, dann sind wir im Grunde genommen nur höflich und erinnern die Regierung an ihre eigenen Ziele und dass sie vielleicht etwas mehr dafür unternehmen sollte.

Es wird immer wieder argumentiert, dass bei uns die Platzverhältnisse im Strassenraum viel enger seien als zum Beispiel in Kopenhagen. Deshalb liessen sich dort problemlos separate Velospuren einrichten, während bei uns im Kanton Zürich im dichtbesiedelten Gebiet der Platz fehle. Nun, ich bin nicht überzeugt, dass das stimmt. Bei uns sind die Strassenräume einfach anders eingeteilt. Ebenso bezweifle ich, dass zum Beispiel der Artikel 104 der Kantonsverfassung als Argument gegen den Bau von separaten Velospuren vorgebracht werden kann. Ich möchte die Autofahrer einfach hier drin mal fragen: Fahren Sie lieber die Rämistrasse hinter einem Velo hoch, das sich nicht überholen lässt, oder fahren Sie lieber an dem Velo vorbei, dass auf einer separaten Spur fährt? Die Entflechtung von Auto und Velo fördert das zügige Vorankommen beider, insofern wird durch

den Bau von Velospuren die Kapazität für den Autoverkehr faktisch ebenfalls erhöht oder zumindest nicht berührt, sogar wenn dafür ein Teil des Strassenraums beansprucht wird. Andernfalls bleibt natürlich heute in den Städten der schon bereits praktizierte Weg: Statt einen Konflikt mit Artikel 104 zu riskieren, kann man auch die Parkplätze entlang der Strassen abbauen, um Platz für einen Veloweg zu schaffen. So gesehen fördert der Antistauartikel dann nicht den Autoverkehr, sondern den Parkplatzabbau. Und eben, Ueli Pfister, dann müssen Sie dann als Mitarbeiter der Verkehrstechnischen Abteilung auch keine Angst haben, dass wir da in die Vorgärten der Leute eindringen.

Klar ist auf jeden Fall: In Zeiten des Klimawandels muss die Regierung viel mehr für die Umlagerung auf den Veloverkehr tun und deutlich mehr Energie in die Umsetzung des Velonetzplans investieren. Die Grünen überweisen selbstverständlich diese Motion.

Josef Widler (Die Mitte, Zürich): Es wird wohl niemand hier im Rat tatsächlich bestreiten, dass es sinnvoll ist, diese 1200 Schwachstellen zu beseitigen. Die Regierung hat in ihrer Antwort gezeigt, dass auch sie alles daransetzt, dies so rasch wie möglich umzusetzen. Dass der Wille vorhanden ist, auch im Parlament, erlebe ich ja fast jede Woche in der KPB (*Kommission für Planung und Bau*). Es gibt kein, wirklich kein Infrastrukturprojekt, das nicht geprüft wird, ob es jetzt mit den Velofahrern und den Fussgängern und den Bäumen vereinbar ist. Ich glaube, es braucht wirklich kein neues Gesetz. Die Mittel sind vorhanden. Dem Parlament ist es unbenommen, jedes Jahr, das Budget zu erhöhen, wenn man in der Lage ist, das Geld auch zu verbauen.

Diese Motion, wenn sie angenommen wird, führt zu einem Gesetz, das nichts nützt, ausser, dass es uns beschäftigt hat. Aber es wird keine einzige Schwachstelle früher aufgehoben sein. Also lehnen Sie diese Motion ab.

Tobias Mani (EVP, Wädenswil): 1200 Schwachstellen, das ist eine stolze Zahl. Setzen wir sie ins Verhältnis zu den 162 Gemeinden, stellen wir sofort fest: Das sind gegen zehn Schwachstellen pro Gemeinde, natürlich sind sie ungleich verteilt. Ich gehe davon aus, dass nicht jeder wie ich im Militär bei den Radfahrern war und es sich gleich gewohnt ist, mit Schwachstellen umzugehen und Schwachstellen zu überwinden. Die Radfahrer wurden übrigens 2003 abgeschafft, das ist eine aussterbende Spezies. Nein, mit dem Fahrrad sind Krethi und Plethi unterwegs, da sind Kinder, da sind ältere Leute, da sind auch Leute, die vielleicht über ihren Verhältnissen unterwegs sind mit den E-Bikes; das ist nicht ganz ohne, da wird's teilweise auch gefährlich. Es ist schön zu sehen, wie das Velofahren zunimmt, und es ist auch schön, es ist toll zu sehen, dass es immer mehr Velowege gibt. Ich war im Frühling 1998 auf dem Bundesplatz, als der geschätzte und populäre Bundesrat Adolf Ogi das «Veloland Schweiz» eröffnet hat. Und ich muss sagen, in den letzten 30 Jahren ist wirklich viel gegangen im Veloland Schweiz und somit eigentlich auch im Velokanton Zürich, das gehört dann auch mit dazu. Aber eben, es gibt diese Schwachstellen. Und es ist wie beim Velofahren: Da braucht es einen grossen Effort, um ans Ziel zu kommen, da braucht es Puste, um

eben auch diese Schwachstellen zu beheben. Um nochmals auf meine Vergangenheit zurückzukommen: Beim 200-Kilometer-Radmarsch sind eben nicht die ersten 50 Kilometer die schwierigen, sondern die letzten 30. Dort wird es dann so richtig zäh und dort muss man so richtig auf die Zähne beißen, da braucht es Puste. Ich kann es mir doch nicht ganz verkneifen, noch eine Analogie, einen Vergleich zum Seeuferweg zu machen: Dort wären ja eigentlich auch die ersten Kilometer die einfachen und am Schluss, bei den Lücken, dort wird es dann eben schwierig. Und jetzt haben wir diese Schwachstellen und die gilt es zu beheben. Dort gilt es, vorwärts zu machen, und nicht mit einer Haltung der Arbeitsverweigerung, sondern proaktiv das Ganze zu pushen. Das von der Erstunterzeichnerin und den Mitunterzeichnenden vorgeschlagene Tempo, ja, das ist etwas ambitiös, aber es ist nötig und ist richtig. Da braucht es Willen, da braucht es auch Geld – wir haben es gehört, diese 30 Millionen pro Jahr –, aber nicht, dass diese einfach verfallen. Wir haben auch noch meinen Vorstoss (*KR-Nr. 62/2021*) hängig, dass wir einen Fonds bilden, dass das Geld dann auch sichtbar weiter zur Verfügung steht, wenn das Tempo eben zu langsam ist, und es braucht auch die gesetzlichen Anpassungen.

Als EVP-Fraktion unterstützen wir diese Motion und im Übrigen auch die darauffolgende (*KR-Nr. 365/2020*), die ja ins genau gleiche Horn bläst. Vielen Dank.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Die genau gleiche Zahl, die hier wohl alle am Anfang nennen, die zitierten 1200 Schwachstellen, wir fordern dafür gerade mal 30 Millionen Franken jährlich zusätzlich. Ja, man kann es vielleicht sogar ein bisschen in eine andere Perspektive stellen und es einen Tropfen auf den heissen Stein nennen.

Von der Gegenseite wird argumentiert: Ja, das Velo wird schon berücksichtigt, es wird schon viel gemacht. Bei jedem Strassenprojekt wird es berücksichtigt, quasi als Beigemüse, als Nebenbei-Prüfung, überall wird schon geschaut. Bei 1200 Schwachstellen und vielleicht auch den velospezifischen Schwierigkeiten und Schwachstellen, die sich bieten, darf man sich auch die Frage erlauben: Ist das genügend, diese Nebenbei-Prüfung? Müssen wir nicht viel eher langsam hingehen und nicht nur bei Strassenprojekten, wo sowieso für das Auto geschaut wird, spezifisch die Schwachstellen gewisser Projekte für Velo-Projekte zu prüfen und nicht nur dann, wenn es ums Auto geht, auch noch zusätzlich das Velo anschauen? Das wird dem Ganzen auch nicht gerecht. Und dann noch ein weiteres: Zusätzliche Velospuren beziehungsweise zusätzliche Veloinfrastrukturen, das muss nicht nur Veloförderung heissen. Das kann auch durchaus eine Entlastung für die Autofahrer sein, dies an die Gegenseite gerichtet. Denn dann müssen auch diese die Strasse nicht mehr mit dem Velo teilen, was nicht nur für die Velofahrer, sondern auch für die Autofahrer eine Entlastung bedeutet. Dann muss man nämlich nicht mehr die gleiche Strasse beziehungsweise die gleiche Spur teilen, was auch einen gewissen Stress bedeutet; vielleicht den gleichen Stress, wie wenn man als Autofahrer ständig schauen muss, dass nicht irgendwelche Fussgänger plötzlich die Strasse überqueren. Genauso gefährlich ist es, wenn man als Velofahrer ständig

darauf achten muss, dass kein Autofahrer kommt, wenn keine Velospur vorhanden ist, oder als Autofahrer auf die Velofahrer. Und wenn dies getrennt ist, ist es für alle Seiten auch besser.

Und zuletzt muss man auch sagen. Die Motion ist ein klares Bekenntnis dafür, dass es hier vorwärtsgehen muss. Das Festhalten an der Motion ist auch eine Unterstützung des Regierungsrates und eine Richtungsvorgabe genau in diese Richtung. Wir brauchen hierzu keine Postulatsberichte, die Fakten sind bekannt, die Schwachstellen sind bekannt, ein Velo-Förderprogramm besteht. Jetzt geht es noch um die Umsetzung, um die Finanzierung und das Tempo. Und mit dieser Motion äussern wir uns genau dazu und setzen hier die Priorität, in welche Richtung es gehen soll. Die Alternative Liste wird daher diese Motion überweisen.

René Isler (SVP, Winterthur): Im Gegensatz zur Sprecherin der GLP: Es gibt noch was Umweltfreundlicheres als das Fahrrad, das ist zu Fuss. Ich gehöre einer Fussgängerlobby an und habe jetzt vorhin geschaut, ich habe eine Wette am Laufen seit dem 2. April 2020: Bis heute zusammengekommen sind 7780 Kilometer und 120 Meter. Also 80 Prozent meiner Wegstrecken lege ich zu Fuss zurück und stelle aber eigentlich fest: Je mehr man diese Veloinfrastrukturen als Einzelobjekt anschaut, desto schlechter geht es uns Fussgängern. Also das ist ein Fakt, und das nicht nur in den Städten und Dörfern. Aber wenn Sie sehr viel als Fussgänger unterwegs sind, dann stehen Sie immer dort an, wo Sie eine Querung machen. Dass man ja eklatante Schwachstellen behebt, auch auf Radwegen, dagegen ist ja gar niemand, aber ich glaube, diese Motion schiesst eben völlig über das Ziel hinaus. Definieren Sie mal eine Schwachstelle! Sie haben ja alle das sogenannte VUSTA erhalten. Sie müssen mich jetzt nicht so gross anschauen, VUSTA, das ist die Verkehrsunfallstatistik. Da gibt es eine über die ganze Schweiz und eine des Kantons Zürich, und dann können Sie das noch herunterbrechen auf Ihre Wohngemeinde. Und wenn ich das anschau, wenn ich diese 1200 Schwachstellen anschau und mir die Unfallstatistik des Kantons Zürich in der Grafik ansehe, dann stimmt hinten und vorne etwas nicht. Also, was ist denn eine Schwachstelle? Vielleicht kann das auch eine Schwachstelle sein, dass ich mit dem E-Bike nicht mit 50 über eine nicht mehr vortrittsberechtigte Strasse hinwegbrettern kann. Damit kann man selbstverständlich leben, man kann sagen: Doch, der Velofahrer soll ungebremst über Rot fahren können, da müssen wir etwas machen.

Nein, nein, Schwachstellen sind nicht da, wo es auch gefährlich ist. Das müssen Sie sich aus dem Kopf schlagen und da hat unser Kollege Ueli Pfister absolut recht, auch wenn das den Kollegen von der SP furchtbar nervt, dass er ein Fachmann ist. Das ist so, Sie können das als reine Velolobbyistin nicht als einzelnes iCloud-Gefäss behandeln, da braucht es alles. Denken Sie daran, da gibt es Fussgänger. Ich möchte nicht als Prellbock zwischen Auto und Fahrrad dazwischenstehen, denn der Fussgänger verliert immer. Und für den Fussgänger macht man tatsächlich viel zu wenig, auch in den links-grünen Städten, da verlieren wir nur. Dort, wo Sie Querungen haben als Fussgänger, dort verlieren Sie. Denn man kann nicht alles priorisieren, das ist so. Was wollen Sie zuerst, den ÖV, das Velo oder

den Fussgänger? Allen dreien können Sie es nicht richtigmachen. Sie können immer nur ein einziges Verkehrsmittel priorisieren. Und auf diese Antwort warte ich in Winterthur seit über 25 Jahren. Darum lehnen Sie diese Motion ab. Die ist so absolut nicht richtig. Sie müssen alles in einem Aufwisch machen. Und dort, wo es um Sanierungen von Knotenpunkten geht, dort macht es Sinn, dass man alle diese Entscheidungsträger oder diese Verkehrsteilnehmer zusammennimmt und sagt, was die beste Lösung ist und vor allem, welche Variante dann die ist, mit der wir so konfliktarm wie möglich gestalten können und so weiterhin auch nach der Verkehrsunfallstatistik eine weisse Landschaft haben: Je mehr weiss, desto besser. Lehnen Sie diese unsinnige Motion ab.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) spricht zum zweiten Mal: Besten Dank vor allem für all die positiven Voten und an diejenigen, die die Motion unterstützen. Wie gesagt, wir möchten mit der Behebung der Schwachstellen vorwärtsmachen und ganz konkrete Umsetzungsziele festlegen. Oder eben, mit Worten der FDP: Wir wollen die Pflöcke, die schon bereitliegen, auch einschlagen. Eben diesen letzten Schritt, den braucht es.

Natürlich sind es Durchschnittskosten, die da berechnet wurden, und es gibt ganz unterschiedlich teure Massnahmen. Es gibt aber auch ganz günstige unter diesen 1'200 Schwachstellen, die teilweise nur die Signaletik oder vielleicht eine Linie auf dem Boden betreffen. Und ja, es gibt heute leider eben – das sind auch Schwachstellen – Mischverkehrszonen beispielsweise, wo sich die Fussgänger und Velofahrenden eben kreuzen. Das wurde in den letzten Jahren früher so geplant, von dem ist man weggekommen. Diese Schwachstellen gilt es auch zu beheben, damit eben auch die Fussgänger wieder ihre eigene Fussgängerzone haben und auch die Velofahrenden ihre Velo-Zone. Ja, wir möchten diese Schwachstellen, die doch erheblich sind, schliessen und da vorwärtsmachen, und ich danke für die Unterstützung.

Vielleicht noch ganz kurz zur Definition der Schwachstellen: Das wurde in der Anfrage und auch im Velonetzplan gut beantwortet, also das wäre kein Argument.

Martin Hübscher (SVP, Wiesendangen): Ich möchte die Diskussion nicht verlängern, nur ist mir ein Votum noch wichtig, weil jetzt immer vom Velonetzplan gesprochen wird. Ich möchte doch daran erinnern, dass der Velonetzplan eigentlich im Sinne eines Richtplans ist. Das möchte ich auch so verstanden haben und auch so zu Protokoll geben. Denn ihr habt jetzt immer vor allem auf urbane Gebiete fokussiert, aber wir haben eben auch Schwachstellen in ländlichen Gebieten. Und dort ist es nicht eine Frage der separaten Spur, sondern dort, bin ich schon der Meinung, müssen wir jetzt gerade auch in der heutigen Zeit, gerade auch nach den Voten von links-grüner Seite darauf achten, dass wir Ackerflächen nicht einfach zusätzlich zu Velo-Flächen machen, denn wir haben genügend Strassen. Wir haben überall Flurstrassen, und dort muss man ganz gut schauen, dass man Velowege auch mit Flurstrassen kombinieren kann, auch wenn das vielleicht im planerischen Bereich schwierig ist, weil sie einer anderen Zone angehören. Aber ich glaube, da müssen wir weiterschauen und nicht an Velonetzplan festhalten. Wenn

es Sinn macht, können wir Flurstrassen durchaus parallel nützen, auch für die Velowege, und müssen nicht zusätzlichen Strassenraum schaffen. Ich glaube, das möchte ich unbedingt festhalten hier in diesem Bereich, wenn jetzt nur vom Velonetzplan gesprochen wird. Der ist irgendwann mal entschieden worden, da hat man noch nicht von der aktuellen Problematik um die Fruchtfolgeflächen gesprochen. Danke, wenn Sie das zur Kenntnis nehmen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Ich möchte nun doch noch zwei, drei Sachen zu Dingen entgegnen, die gerade gesagt wurden: Also ich bin einerseits ein begeisterter Velofahrer, aber auch ebenso begeisterter Fussgänger. Seit wir hier in Oerlikon tagen, komme ich meistens zu Fuss und nicht mit dem Velo.

Ich unterstütze es sehr, dass man den Fussgängern ihren Raum lässt. Aber zu dieser Aussage von René Isler, man könne nur ein Verkehrsmittel priorisieren: Es kommt halt schon darauf an, wie viel Platz die verschiedenen Verkehrsmittel beanspruchen. Und da muss man doch sagen: Der motorisierte Individualverkehr beansprucht halt einfach sehr, sehr viel Platz. Und dadurch ist es klar, wo man bei knappen Platz eben einschränken sollte.

Vielleicht gerade zum Votum von Martin Hübscher: Ich finde die Idee, dass man Flurstrassen als Veloverbindungen aufnimmt, sehr gut. Es braucht nicht immer einen zusätzlichen Fahrradweg, wo Ackerland geopfert werden muss. Was aber dann schon wichtig ist: Als Velofahrer kann ich Ihnen sagen, es ist sehr unsympathisch, wenn man auf solchen engen Flurstrassen dann von einem Auto mit Tempo 80 überholt wird. Und da müsste man halt vielleicht auch gewisse Anpassungen vornehmen und auf solchen Strassen, die ganz offensichtlich eigentlich eben nicht für Tempo 80 geeignet sind, vielleicht auch mal ein tieferes Tempo signalisieren. Danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Ich spreche gleich zu den Geschäften 6 und 7: Ich kann Ihnen versichern, der Kanton Zürich hat das Potenzial des Veloverkehrs erkannt, und das nicht erst seit letztem Jahr. Unser Veloförderprogramm wurde ja schon 2010 vom Kantonsrat beschlossen und das Veloförderprogramm 2 im Herbst des letzten Jahres. Das geht aber nur – und das weiss ich –, wenn das Velo auch attraktiv ist auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Freizeit oder zum Sport. Mit dem Veloförderprogramm 2 haben wir eine nahtlose Fortführung des etablierten Veloförderprogramms sichergestellt und wollen wir auch den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen. Es ist auch ein erklärtes Ziel, dass wir einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau betreiben und dabei systematisch vorgehen und auch schneller vorgehen wollen. Das betrifft insbesondere die Behebung der Schwachstellen. Es gilt aber auch zu beachten, dass sich die Ausschöpfung der budgetierten Beiträge bereits heute als sehr anspruchsvoll erweist. Ich spreche und bin hier als Hüterin des Verkehrsfonds, das ist meine Rolle heute. Ich muss Ihnen sagen: Ausführen und bauen tut Ihr Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*), das möchte ich Ihnen an dieser Stelle einfach erwähnen. Und das liegt daran, dass es eben so anspruchsvoll ist, dass die Planungsverfahren anspruchsvoll sind, auch unter Einbezug der Gemeinden – das wollen wir ja – und

der verschiedenen Betroffenen. Dann gibt es auch noch Rechtsmittelverfahren, die lange dauern, und andere Verzögerungen. Mit Blick auf diese zunehmende Komplexität von Infrastrukturprojekten ist es unwahrscheinlich, auch wenn Sie das jetzt nicht gerne hören, aber es ist unwahrscheinlich, dass die Zeitspanne von der Planung über die Projektierung bis zur baulichen Umsetzung nun mit Ihrer Motion tatsächlich kürzer wird, auch wenn Sie uns mehr Geld geben.

Der Kantonsrat hat ja für die Umsetzungsdauer des Veloförderprogramms 2 insgesamt 5 Millionen Franken mehr gesprochen – zu den insgesamt 20 Millionen Franken – und ich habe schon mehrfach erklärt: Wir sind auch bereit, weitere Mittel zu beantragen, wenn Grossprojekte anstehen. Und wir sind auch bereit, diese Schwachstellen systematisch zu erheben. Bereits heute wird bei jedem kantonalen Strassenbauprojekt überprüft, wie die Schwachstelle behoben werden kann, wenn sie denn vorliegt, und wie wir die Netzlücken schliessen können. Und wir werden auch demnächst die Standards definieren, und alle Massnahmen zusammen werden effektiv dazu führen, dass die Vorhaben schneller vorangetrieben werden, aber eben schneller.

Der Regierungsrat ist ja bereit, Ihnen zusätzliche Mittel zu sprechen, wenn wir Projekte haben. 70 Millionen Franken haben wir im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels in den Gemeinden Wallisellen, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf zu erstellende Veloschnellwegroute gesprochen, also wir machen das. Auch Sie können jederzeit Budget-Anpassungen vornehmen, wenn Sie Projekte haben. Aber uns einfach mehr Geld geben und dann meinen, es würde alles rascher gehen, das ist einfach so nicht möglich.

Sie haben auch offengelegt, dass es Ihnen um die Politik geht, um die Verkehrspolitik. Deshalb erlaube ich mir auch verkehrspolitische Hinweise zu machen. Erstens zu Tempo 30: Sie haben hier kein einziges Wort erwähnt zu den Folgekosten für den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr wird durch Tempo 30, insbesondere auf den Hauptachsen, in Mitleidenschaft gezogen. Und wenn man das nicht will, kostet das viel Geld. Sie haben auch nicht erwähnt, dass der öffentliche Verkehr auf Ihren Vorstoss hin im Strassengesetz klar priorisiert ist vor dem Veloverkehr und vor dem Fussverkehr. Diese Priorisierung ist zu beachten und gilt auch, wenn man mehr Projekte haben will.

Zweitens, und das ist mir schon wichtig: Bezahlen tun das alles die Autofahrer. Sie fordern von den Motorfahrzeugsteuern, den Autofahrerinnen und Autofahrern, mehr Velowege, mehr Seeuferwege. Sie haben auch gefordert, 70 Millionen Franken an die Gemeinden. Erlauben Sie mir diesen Hinweis zum Schluss: Vielleicht lüpft es dann irgendwann diesen Autofahrern auch mal den Deckel, wenn ihre Abgaben derart umverteilt werden.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Motionen abzulehnen. Eine wären wir bereit, als Postulat entgegenzunehmen. Es braucht keine neuen rechtlichen Grundlagen. Ich hoffe, sie entscheiden weise. Vielen Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 86 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 364/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.