

Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010

4664

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
für das Veloförderprogramm**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. Januar 2010,

beschliesst:

I. Für die Umsetzung des Veloförderprogramms wird ein Rahmenkredit von Fr. 20 000 000 bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisstand: 2009) und der Bauausführung.

III. 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 erstatten.

IV. Dispositiv I untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

Am 21. November 2007 wurde die kantonale Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich» in der Form einer allgemeinen Anregung eingereicht. Sie hatte folgendes Anliegen zum Gegenstand: «Der Kanton Zürich erlässt ein Gesetz mit dem Zweck, die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton Zürich zu fördern. Das Gesetz hat insbesondere geeignete Massnahmen vorzusehen, um den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15% zu erhöhen.» Mit Beschluss vom 12. März 2008 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Volksinitiative abzulehnen und den Stimmberechtigten ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten (Vorlage 4487). Am 7. Juli 2008 beschloss der Kantonsrat, keine Vorlage auszuarbeiten, die dem Begehren der Volksinitiative entspricht, und überwies dem Regierungsrat den Entwurf für einen Gegenvorschlag in der Form der allgemeinen Anregung zu Bericht und Antrag. Der Entwurf für einen Gegenvorschlag verlangte, dass der Kanton ämterübergreifend die Nutzung des Velos als gleichberechtigtes Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr fördert. Dazu sollten die verkehrsrechtlichen Grundlagen wo nötig angepasst sowie eine Verordnung zu einem Förderprogramm über zehn Jahre genehmigt und ein Rahmenkredit von höchstens 20 Mio. Franken bewilligt werden. Dank des Veloförderungsprogramms sowie planerischer, baulicher und kommunikativer Massnahmen müsse sich – so der Entwurf zum Gegenvorschlag – der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr im Kanton Zürich stetig erhöhen. Der Regierungsrat sollte nach fünf Jahren einen Zwischenbericht über den Fortschritt der eingeleiteten Massnahmen und nach Ablauf einen Schlussbericht erstatten.

Im Hinblick auf einen Gegenvorschlag des Kantonsrates, jedoch vor einem Beschluss hierüber, wurde die Initiative am 5. September 2008 zurückgezogen. Damit wurde auch der Entwurf des Kantonsrates für einen Gegenvorschlag hinfällig.

Vor diesem Hintergrund beschloss der Regierungsrat am 17. Dezember 2008, ein Veloförderprogramm für den Kanton Zürich auszuarbeiten und dem Kantonsrat hierfür einen Rahmenkredit vorzulegen. Dies teilte er dem Kantonsrat mit.

Der Bund wird bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme «Siedlung und Verkehr» der nun zu erarbeitenden zweiten Generation die Anstrengungen der Kantone zur Förderung des Langsamverkehrs durch nicht infrastrukturelle Massnahmen berücksichti-

gen. Das Programm kann somit zu höheren Beitragssätzen des Bundes für künftige Infrastrukturvorhaben in den Agglomerationen des Kantons Zürich führen.

2. Ziel und Inhalt des Programms

Ziel dieses Programms ist es, mit einem Bündel verschiedenartiger Massnahmen den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzepts zu erhöhen. Dem Veloverkehr insbesondere in dicht besiedelten Gebieten und auf Etappen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll danach auf kurzen Distanzen eine tragende Rolle zukommen. Die im Programm enthaltenen Massnahmen zielen in besonderem Mass auf die Förderung des Velos als Alltagsverkehrsmittel ab und entsprechen damit auch den Grundanliegen der Initiative bzw. des Gegenvorschlagsentwurfs. Wenngleich Themen wie Gesundheitsförderung, Unfallprävention oder Freizeitsport damit nicht die Kernanliegen des Programms sind, sind mit dem Programm auch in diesen verwandten Bereichen positive Effekte zu erwarten. Die Förderung des Veloverkehrs etwa durch gezielte Schulung hat unter Beachtung der Verkehrssicherheit zugleich einen positiven Einfluss auf die Gesundheit von Jugendlichen wie Erwachsenen. Ebenfalls nicht Kernanliegen des Programms ist der Ausbau des Radwegnetzes. Für den ohnehin geplanten Ausbau der Radwegeninfrastruktur reichen die in § 28 Abs. 2 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) zur Fertigstellung des Radwegnetzes vorgesehenen Mittel.

Das Programm umfasst einen breiten Fächer von Massnahmen, die in ihrer Gesamtwirkung geeignet sind, den Anteil des Veloverkehrs zu fördern. Die Massnahmen sind in zwei Gruppen unterteilt: Die Aufbaumassnahmen (A-Massnahmen) mit einer zeitlich begrenzten Umsetzungsperiode 2011–2020 stellen den Kern des eigentlichen Veloförderprogramms dar. Die Massnahmen sind in ihrer Wirkung zwar individuell, sie entfalten ihre volle Wirkung allerdings erst in der Umsetzung des Gesamtpaketes. Daher bestehen in ihrer Umsetzung entsprechende Abhängigkeiten.

Um die Wirkung der A-Massnahmen nachhaltig sicherstellen und den Anteil des Veloverkehrs auch nach der Aufbauphase von zehn Jahren halten oder sogar weiter steigern zu können, sind ständige Massnahmen (S-Massnahmen) vorgesehen. Ihre Umsetzung ist entsprechend zeitlich unbegrenzt.

Die 19 A-Massnahmen verfolgen verschiedene Stossrichtungen. Eine Gruppe bezweckt im weitesten Sinn eine Verbesserung der Infor-

mationsverbreitung in den Bereichen Wissen, Erziehung, Werbung usw. für Velofahrende, Behörden und Betriebe. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Massnahmen zur Verbesserung der Veloparkierung, insbesondere an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr und bei Gebäuden mit hohen Potenzialen. Beide Schwerpunkte bewirken damit auch eine Erhöhung der Bekanntheit des Angebots und haben positive Auswirkungen auf die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrades grundsätzlich.

Verschiedene der S-Massnahmen werden bereits heute durch kantonale Stellen wahrgenommen. Zur Bündelung des Wissens und der bestehenden Aktivitäten werden sie durch das Veloförderprogramm inskünftig besser koordiniert. Der Schwerpunkt dieser Massnahmen liegt auf der Weiterentwicklung der planerischen Grundlagen im Veloverkehr (Vereinheitlichung und Führung einer einheitlichen Datenbasis, Erhebung und Auswertung der entsprechenden Daten), dem stetigen Austausch mit anderen Kantonen und Gemeinden sowie einer systematischen und umfassenden Velonetzplanung in Kanton, Regionen und Gemeinden.

Die Beteiligung einer grossen Zahl sehr verschiedener öffentlicher und privater Projektpartner aus vielen verschiedenen Berufsfeldern bringt einen erheblichen Koordinierungsaufwand mit sich. Um die zügige Umsetzung des Veloförderprogramms innerhalb einer Laufzeit von zehn Jahren sicherstellen zu können, bedarf es entsprechender personeller Mittel. Auch die zeitlich unbegrenzten ständigen Massnahmen bedürfen einer Koordination unter zahlreichen verwaltungsinternen und -externen Stellen. Diese Querschnittsaufgabe soll entsprechend seinem Aufgabenbereich im Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion wahrgenommen werden. Die Koordinationsstelle übernimmt keine hoheitlichen Aufgaben. Sie koordiniert die Erfüllung von Aufgaben durch die verschiedenen Stellen der kantonalen Verwaltung.

Die Finanzierung der vorgesehenen zwei dauerhaften Vollzeitstellen der Koordinationsstelle erfolgt nicht über diesen Rahmenkredit. Die für die Bewältigung der A-Massnahmen erforderliche zusätzliche Vollzeitstelle wird aus den Mitteln des Veloförderprogramms finanziert und ist somit auf zehn Jahre befristet.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Rahmenkredit

Der Aufwand des Förderprogramms ist mit 20 Mio. Franken vorgegeben. Die Kosten für die 19 A-Massnahmen sind etwa zu gleichen

Teilen auf die beiden genannten Schwerpunkte Information (A01–A09 sowie A14–A19) und Parkierung (A10–A13) aufgeteilt. Einen inhaltlichen Einblick in die Themen, deren Einzelmassnahmen sowie die geschätzte Verteilung der Kosten nach Themen zeigt die folgende Tabelle (Preisstand 2009):

Thema	Themeninhalt und A-Massnahmen	Kosten (in Mio. Fr.)
Wissen+ Vernetzung A01: Gemeinden unterstützen, vernetzen und den Austausch ankurbeln A02: Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung A03: Kantonale Velofachtagungen	Die öffentlichen und privaten Akteure der Veloförderung werden für diese Aufgabe sensibilisiert und geschult. Den Gemeinden wird die Gelegenheit zur verstärkten Vernetzung geboten.	1,5
Kommunikation+ Ausbildung A04: Bekanntmachung des Veloförderprogramms A05: Ausdehnung Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen	Das Veloförderprogramm und seine Zielsetzungen sind unter den verschiedenen Akteuren bekannt zu machen. Zur Förderung des Velofahrens in allen Altersgruppen soll das bestehende Angebot an Velofahrkursen auf weitere Zielgruppen ausgeweitet werden.	2,5
Analyse+ Datenmanagement A06: GIS-Inventar Veloverkehr	Mit dem Auf- und Ausbau eines umfassenden GIS-Inventars mit velorelevanten Informationen soll ein Arbeitsinstrument für Verwaltungsstellen zur Verfügung gestellt werden. Weiter soll eine aussagekräftige Datenbasis zum Veloverkehr aufgebaut und durch regelmässiges Monitoring gepflegt werden.	0,5
Intersektorale Kooperation A07: Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung	Durch Verankerung des Velos in bereits bestehenden Programmen der betrieblichen und schulischen Gesundheitsförderung soll diese noch wirksamer gemacht und Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Gesundheit und Bildung sollen genutzt werden.	0,5

Thema	Themeninhalt und A-Massnahmen	Kosten (in Mio. Fr.)
Veloroutennetz A08: Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren (eine Velokarte, webbasierte Velokarte, Information über bestehendes Angebot usw.) A09: Gemeinden bei der Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen	Das bestehende Routenangebot im Kantonsgebiet soll mittels Signalisation, Karte, Routenplaner usw. bekannter, sichtbarer und begreifbarer gemacht werden. Mit einer systematischen Radverkehrsnetzplanung und deren laufenden Überprüfung werden sowohl die Umsetzung der kantonalen Radwegstrategie als auch die Richtplankonformität sichergestellt.	1,0
Veloparkierung A10: Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien und anderen kantonalen Standorten optimieren	Die Ausstattung von kantonalen Einrichtungen mit bedarfsgerechten Veloparkierungsanlagen sowie Duschen, Umkleidemöglichkeiten, Spinden soll überprüft und verbessert werden.	5,0
Velo+ÖV A11: Entwicklung kantonales Bike & Ride-Konzept A12: Umsetzung kantonales Bike & Ride-Konzept A13: Möglichkeiten und Grenzen der Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren	Ein kantonales Bike & Ride-Konzept soll erarbeitet und schrittweise umgesetzt werden. Zusätzlich soll die Kommunikation über Möglichkeiten der Velomitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln optimiert werden.	5,0
Mobilitätsmanagement A14: Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern A15: Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Bildungseinrichtungen A16: Imagewerbung für die Velonutzung	Hier soll die Velonutzung im Arbeits- und Ausbildungsverkehr gesteigert werden. Massgeschneiderte Massnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Organisation zielen u. a. auf öffentliche und private Arbeitgeber und Bauherren, Schülerinnen und Schüler der Kantonsschulen, Studierende und Personal der Hochschulen im Kanton Zürich.	1,0

Thema	Themeninhalt und A-Massnahmen	Kosten (in Mio. Fr.)
Werkzeuge für Gemeinden A17: Veloförderung bei der Begleitung auf dem Weg zu Kindergarten- und -krippe A18: Veloförderung im Schulverkehr A19: Förderung Einkauf mit dem Velo	Ein «Werkzeugkasten» mit Massnahmen soll Gemeinden ermöglichen, selbstständig oder mit Unterstützung das Velo in ihrem Zuständigkeitsbereich fördern zu können.	1,0
Personalaufwand	100%-Stelle (befristet im Rahmen des Programms)	2,0
Gesamtkosten		20

Für diese Gesamtsumme von 20 Mio. Franken zulasten des Strassenfonds ist ein Rahmenkredit im Sinne von § 39 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611) zu bewilligen. Im Umfang von 5 Mio. Franken (Massnahme A10) geht dieser Kredit zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400 Tiefbauamt, im Übrigen zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205 Amt für Verkehr. Dieser Kredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005, KV; LS 101). Über die Verwendung des Rahmenkredits beschliesst nach § 43 Abs. 1 CRG der Regierungsrat.

Die Umsetzungsplanung sieht die Durchführung der Massnahmen über zehn Jahre von 2011 bis 2020 vor. Der jährliche Finanzbedarf aus der Erfolgsrechnung beträgt von 2011 bis 2020 je rund 2 Mio. Franken. Die Ausgaben von 2 Mio. Franken pro Jahr sollen im Budget 2011 und im KEF 2011–2014 in der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Verkehr, eingestellt werden. Die übrigen Ausgaben werden in den folgenden KEF-Jahren eingeplant.

Der Regierungsrat erstattet 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.

3.2 Folgeaufwendungen

Es ist bei den im Programm enthaltenen Massnahmen (A-Massnahmen) nicht mit Kapitalfolgeaufwendungen zu rechnen. Einzelne Massnahmen (A10: Veloparkierung; A12: Bike & Ride) umfassen Anstossfinanzierungen und können daher indirekte Folgeaufwendungen bewirken, die derzeit in ihrem Umfang nicht näher bestimmt werden können. Hierzu sind zunächst Erfahrungen zu sammeln und die mit dem Förderprogramm erzielte Wirkung zu beurteilen. Der Umfang der dauerhaften, ständigen Aufgaben der Koordinationsstelle Veloverkehr kann durch zwei Vollzeitstellen bewältigt werden, die durch den Stellenplan des Amts für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion abgedeckt werden können. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Betrieb der Koordinationsstelle nach Ablauf des Programms der A-Massnahmen nur geringe betriebliche Folgeaufwendungen erzeugt.

3.3 Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Massnahmen haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für die Umsetzung des Veloförderprogramms einen Rahmenkredit von Fr. 20 000 000 zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Aeppli Husi