

Sitzung vom 13. Februar 2019

132. Anfrage (Nächste Schritte zur Erhöhung des Velo-Anteils am Gesamtverkehr)

Die Kantonsrätinnen Sonja Gehrig, Urdorf, und Barbara Schaffner, Oteltingen, sowie Kantonsrat Daniel Häuptli, Zürich, haben am 3. Dezember 2018 folgende Anfrage eingereicht:

2010 setzte der Kantonsrat mit dem Beschluss des Veloförderprogramms ein deutliches Zeichen: Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Dies ist aber nicht der Fall. Trotzdem der Veloverkehr zwar insgesamt – nicht zuletzt auch dank einer Zunahme an E-Bikes – zugenommen hat, macht er immer noch einen kleinen Anteil am Gesamtverkehr aus. Das Ziel, den Velo-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde jedoch verfehlt. Weitere Massnahmen sind nötig.

Mit dem neuen Gesamtverkehrskonzept will der Kanton Zürich die Mobilität stärker auf ressourceneffiziente Verkehrsarten lenken, wie er im Umweltbericht 2018 schreibt. Mobilität, Wohnen und Wirtschaften sind möglichst umweltverträglich zu gestalten. Das Velo ist als umweltfreundliches Verkehrsmittel anerkannt, da es weder Luftschadstoffe noch Lärm verursacht und im Vergleich zu Autos und dem öffentlichen Verkehr relativ wenig Platz benötigt. Ausserdem ist Velofahren gesundheitsfördernd. Bei kurzen Distanzen sowie bei mittleren Distanzen mit guter Velo-Infrastruktur ist es auch eine Möglichkeit sich rasch von einem Ort zum anderen fortzubewegen.

Die Absicht des Regierungsrats, den Verkehrszuwachs – unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzen der Lärm-, Luft- und anderer Umweltbelastungen, sowie Stau und Kosten – möglichst auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr zu lenken, ist deshalb richtig und wichtig.

Wir bitten den Regierungsrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Mit welchen Massnahmen gedenkt der Regierungsrat die Attraktivität des Alltagsveloverkehrs für kurze und mittlere Strecken weiter zu fördern und somit den Anteil des Velo-Verkehrs am Gesamtverkehr insgesamt zu erhöhen?
2. Stehen dem Kanton genügend finanzielle Mittel zur Erreichung seiner Ziele, insbesondere zum weiteren Ausbau der Veloinfrastruktur, in seinem Zuständigkeitsbereich zur Verfügung?

3. Benötigen die Gemeinden seiner Ansicht nach beratende oder finanzielle Unterstützung, um ihrer Aufgabe nachzukommen?
4. Wie könnte der Kanton die Gemeinden unterstützen, damit das Ziel, den Anteil des Velo-Verkehrs am Gesamtverkehr auf effiziente Weise zu erhöhen, gemeinsam erreicht werden kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sonja Gehrig, Urdorf, Barbara Schaffner, Otelfingen, und Daniel Häuptli, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die im kantonalen Gesamtverkehrskonzept enthaltenen Ziele zum Veloverkehr – neben der Erhöhung des Anteils am Gesamtverkehr umfassen diese auch die Verbesserung der Verbindungen und der Erschließungsqualität – werden einerseits mit dem Veloförderprogramm und andererseits mit der Umsetzung des kantonalen Velonetzplans (VNP) umgesetzt.

Entscheidend für die vermehrte Nutzung des Velos im Alltag ist das Vorhandensein eines kantonsweiten, bedarfsgerechten, lückenlosen und sicheren Radwegnetzes. Mit der Erarbeitung und dem Beschluss des VNP als Ersatz für die Radwegstrategie (RRB Nr. 591/2016) wurde dazu die entscheidende Planungsgrundlage geschaffen. Im Rahmen der Erarbeitung des VNP wurden über 1200 Schwachstellen im Velonetz erfasst und auf Verbindungsdatenblättern festgehalten. Bei über 700 Schwachstellen fehlt die erforderliche Veloinfrastruktur gänzlich. Weiter weisen über 200 Knoten keine Veloinfrastruktur auf. Der vom Kantonsrat am 1. November 2010 bewilligte Rahmenkredit für die Umsetzung des Veloförderprogramms (Vorlage 4664) umfasst aber keine finanziellen Mittel für die Behebung dieser Schwachstellen und stellt somit kein Infrastrukturprogramm dar.

Gemäss § 28a des Strassengesetzes (LS 722.1) setzt der Kanton jährlich mindestens 10 Mio. Franken (teuerungsbereinigt rund 15 Mio. Franken) für die Verwirklichung des Radwegnetzes ein. 2017 und 2018 wurde eine überdurchschnittlich hohe Zahl an Projekten mit einem Investitionsvolumen von jährlich 35 Mio. Franken zur Umsetzung an das Tiefbauamt (TBA) übergeben. Davon konnten gemäss «Auszug Bauausgaben TBA (Oktober 2018)» rund 16 Mio. Franken für den Velowegbau eingesetzt werden.

Die Chance zur Umsetzung von Veloinfrastrukturen im Umfeld grosser Massnahmen Dritter wird wann immer möglich ergriffen, um Synergieeffekte zu nutzen. Beispiele sind hier einerseits der von den SBB geplante Ausbau der Bahnanlagen in Wallisellen. Parallel dazu soll die an diesem Ort vorgesehene Velohauptverbindung umgesetzt werden. Mit der Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten anderseits erfolgt gleichzeitig der Ausbau des Alltagsnetzes. Voraussichtlich werden für diese beiden Vorhaben rund 10 Mio. bis 15 Mio. Franken (Wallisellen) bzw. 50 Mio. Franken (Kloten) zulasten des Strassenfonds investiert.

Mit Pilotprojekten im Glattal, im Limmattal und in der Stadt Winterthur werden auch die im VNP enthaltenen Veloschnellrouten vorangetrieben. Im RRB Nr. 591/2016 betreffend VPN ist festgehalten, dass die Machbarkeit und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis für solche Routen nachzuweisen ist. Das erste Projekt dieser Art ist die geplante Schnellroute im Limmattal von Zürich bis Dietikon. 2017 hat das Amt für Verkehr (AFV) in Zusammenarbeit mit dem TBA eine Kosten-Nutzen-Analyse einer Veloschnellroute erstellen lassen – schweizweit eine Premiere. Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass sich Investitionen in die Veloinfrastruktur auszahlen und insbesondere Veloschnellrouten ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr wirkt im Rahmen der Umsetzung des Veloförderprogramms darauf hin, dass ihr Fachwissen in die Planungen einfliesst. Eine Vielzahl von Massnahmen sowie Aktionen und Veranstaltungen wirken darauf hin, dass die Bewusstseinsbildung bei Vertreterinnen und Vertretern von Planungsbüros, Gemeinden, der kantonalen Verwaltung wie auch aus der Bevölkerung zugunsten des Veloverkehrs erfolgt.

Nur wenn die im VNP erkannten Schwachstellen zeitnah behoben werden, kann die sowohl vom Gesamtverkehrskonzept 2018 (RRB Nr. 25/2018) als auch vom Veloförderprogramm angestrebte Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist keine alleinige Aufgabe des Kantons. Das im VNP festgelegte Netz entfaltet seine optimale Wirkung nur dann, wenn es durch kommunale, feinmaschige Netze ergänzt wird. Der Kanton unterstützt die Gemeinden daher auf verschiedene Weise. Für allgemeine Beratung betreffend Veloförderung steht die Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) als kompetente Ansprechpartnerin zur Verfügung. Sie unterstützt die Gemeinden und ermutigt sie, Velomassnahmen zu treffen, diese zügig und in hoher

Qualität umzusetzen und das Massnahmenspektrum laufend zu erweitern. Die KoVe hat dazu mehrere Hilfsmittel erarbeitet, unter anderem ein Merkblatt zur kommunalen Velonetzplanung oder die Merkblattreihe Veloparkierung.

Seit 2014 bietet die KoVe den Gemeinden bzw. Schulen eine Finanzierungsunterstützung bei der Erstellung eines Veloparcours auf einem Pausenplatz an. Über 40 Gemeinden konnten seither von dieser Unterstützung profitieren. 2017 wurde der Unterstützungsbeitrag von Fr. 1000 auf Fr. 2000 erhöht.

Das AFV unterstützt die Gemeinden zudem bei der Entwicklung von Infrastrukturmassnahmen und bei der Teilfinanzierung von Veloinfrastrukturen mittels Beiträgen aus den Agglomerationsprogrammen (sofern diese Teil einer der vier Programmregionen sind). «Impuls Mobilität», das kantonale Angebot für Mobilitätsberatung, unterstützt Gemeinden bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten, die unter anderem auch Massnahmen zur Veloförderung umfassen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli