

#### **4. Velonetzplanung im PBG verankern**

Parlamentarische Initiative Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf) und Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) vom 30. November 2020

KPB Kommission für Planung und BauKR-Nr. 443/2020

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Wir führen eine reduzierte Debatte.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Jede Gemeinde soll eine Velonetzplanung machen; das ist der Kern dieser parlamentarischen Initiative. Die Förderung des Veloverkehrs ist in diversen Zielsetzungen des Kantons- und Regierungsrates enthalten. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll erhöht und das Velo als wichtiges Verkehrsmittel besser positioniert werden. Im Fokus des vorliegenden Vorstosses sind aber nicht die Aktivitäten des Kantons, sondern die Massnahmen in den Gemeinden, denn hier entscheidet sich oft, ob das Velo als Verkehrsmittel zum Einsatz kommt oder ob doch das Auto genommen wird. Das Alltagsvelonetz auf kommunaler Stufe muss auch geplant werden, Netzlücken und Schwachstellen müssen erfasst und beseitigt werden. Dazu müssen die Gemeinden verpflichtet werden, eine kommunale Velonetzplanung an die Hand zu nehmen. Der Kanton Zürich hat bereits 2017 ein Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung» veröffentlicht, welches aber nur empfehlenden Charakter hat. Bisher gab es keine Verpflichtung eine solche kommunale Velonetzplanung an die Hand zu nehmen.

Dies hat sich aber im September 2018 mit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Velowege geändert. Auch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben mit 72 Prozent dieser verstärkten Förderung des Veloverkehrs zugestimmt. Der Bundesbeschluss schreibt also vor, dass die Kantone und Gemeinden eine Velonetzplanung an die Hand nehmen müssen. Während die planerische Arbeit auf kantonaler Ebene mit dem RRB (*Regierungsratsbeschluss*) 592/2016 festgesetzt wurde, besteht auf kommunaler Stufe noch keine solche Verpflichtung. Jede Gemeinde muss aber gemäss Planungs- und Baugesetz (*PBG*) einen kommunalen Verkehrsrichtplan erstellen. Die Planung der Veloverbindungen ist eben nicht Pflicht. Mit der vorgeschlagenen PI soll diese Verpflichtung geschaffen werden. Damit wird der vom Volk beschlossene neue Bundesverfassungsartikel zum Velo auf kantonaler Stufe umgesetzt. Viele Gemeinden haben zwar freiwillig eine Velonetzplanung gemacht. Es gibt aber noch zahlreiche Gemeinden, welche über keine oder keine genügende Velonetzplanung verfügen. Die PI soll hier die Umsetzung beschleunigen.

Der Absatz 3 verlangt eine georeferenzierte Aufbereitung. Damit soll die Basis geschaffen werden, dass die Fuss- und Velonetzplanung im kantonalen GIS (*Geoinformationssystem*) einsehbar wird, denn Pläne, die nur auf Papier vorhanden sind, werden oft nicht zur Rate gezogen, da nicht verfügbar beziehungsweise gar nicht bekannt. Der Absatz 4 der PI verlangt zudem ein Umsetzungsprogramm.

Es hat sich verschiedentlich gezeigt, dass die Planung alleine nicht ausreicht. Ein Strich in der Karte zeigt zwar die hehre Absicht, hier eine sichere und attraktive Verbindung zu schaffen. Es braucht aber darüber hinaus ein Umsetzungsprogramm. Wann werden wo welche Lücken geschlossen? Wo müssen Schwachstellen beseitigt und andere Mängel saniert werden? Dieses Umsetzungsprogramm für den Fuss- und Veloverkehr ist so zu konzipieren, dass jährliche Verbesserungen für den Veloverkehr budgetiert und entsprechend umgesetzt werden. Umsetzungsprogramme können gegebenenfalls durch die Unterstützung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme profitieren. Ich bitte Sie, der PI zuzustimmen.

*Barbara Grüter (SVP, Rorbas):* Gegen eine Ergänzung im Wording des Paragraphen 31 Absatz 3 PBG spricht wohl nicht viel. Generell Wege nun in Fuss- und Velowege zu differenzieren ist wohl politisch zeitgemäss, aber dennoch eigentlich nicht unbedingt nötig. Es stellt sich dann nämlich auch die Frage, wie wir künftig mit allen anderen modernen veloähnlichen Fortbewegungsmitteln umgehen werden.

Die PI will aber den Paragraphen 31 PBG um zwei weitere Absätze ergänzen. Hier soll eine Pflicht geschaffen werden, den Verkehrsplan georeferenziert aufzuarbeiten und in elektronischer Form allgemein zugänglich zu machen. Weiter soll gleichzeitig ein Umsetzungsprogramm mit entsprechenden Massnahmen formuliert und öffentlich gemacht werden. Hier sehen wir ein Problem, denn eine Verordnung beziehungsweise die geplante verordnete Vorgehensweise über administrative Ausführungen gehört doch nicht in ein kantonales Baugesetz. Zudem würde es die Gemeinden in ihrer Freiheit der Kommunikationsform einschränken und eventuell Kosten generieren, die sich gerade für kleinere Gemeinden nicht lohnen.

Die SVP lehnt diese PI als Ganzes ab.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Unser kantonales PBG ist leider an verschiedenen Stellen nicht mehr zeitgemäss und benötigt deshalb einige einer modernen Verkehrspolitik würdige Anpassungen. Hier und heute können wir die oft gerühmte Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ein Stück weit Realität werden lassen und die notwendige Planung der Fuss- und Fahrradwege entsprechend gesetzlich verankern.

Die strassenorientierte Verkehrs- und Raumplanung, die ausschliesslich auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) fokussiert, ist definitiv gescheitert; es braucht eine vielseitige Anpassung unseres Verkehrsverhaltens. Dies kann nur mit einer seriösen Planung sicherer Velo- und Fusswegrouten gewährleistet werden. Bitte beachten Sie dazu das kantonale Merkblatt zur kommunalen Velonetzplanung vom aktuellen Jahr, aus dem ich gerne die folgenden Sätze zitiere: «Der Hauptvorteil des Velos liegt in seiner Schnelligkeit als Von-Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel. Eine gute Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich deshalb durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz sowie direkt erreichbare und gut ausgestattete Veloparkieranlagen nahe der Ziel- und Quellorte aus.»

Die Ziele der Neuregelung sind die folgenden: Erstens, jede und jeder soll sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen. Zweitens, damit die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden können, sollen vermehrt weniger geübte Fahrradfahrende zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur. Drittens, das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei dessen Nutzung auf kurzen und dank der E-Bikes auch auf mittleren Strecken. Wenn es dafür mehr genutzt werden soll, muss es jedoch Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten – hinsichtlich Zeit, Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit. Viertens, auch in Gemeinden und Städten mit hügeliger Topografie ist das Potenzial für den Veloverkehr aufgrund der Zunahme von E-Bikes gross. Zudem erfordern die höheren Geschwindigkeiten qualitativ hochwertige Infrastruktur.

Wie wir unschwer erkennen könnten, wurde das Problem der fehlenden Velonetzung auf kommunaler Ebene vom Kanton erkannt. So fehlt nun nur noch die gesetzliche Grundlage, damit die erwähnte Verbesserung stattfinden kann. Machen wir diesen Schritt in eine zukunftsfähige Verkehrsplanung und stimmen der vorliegenden PI zu. Besten Dank.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich):* Die FDP unterstützt diese PI nicht. Es gibt verschiedene Gründe, vor allem auch Gründe, die im Text der PI liegen. Ich beginne beim Absatz 2.

Ich nehme das Votum von Barbara Grüter auf: Es soll statt Weg neu Fuss- und Veloweg heissen. Aber das ist nicht nötig, denn der Begriff «Weg», der steht schon im Paragraph 1 im Strassengesetz und umfasst heute schon Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege, also explizit eben Fuss- und Velowege. Das heisst, diese Änderung würde sogar die Wirkung gegenüber heute einschränken und ist deshalb nicht nötig. Dann weiter: Die Vorgabe, die in Absatz 3 gestellt wird, findet sich sonst nirgends im PBG. Es ist heute selbstverständlich, dass solche Inhalte zugänglich gemacht werden. Diese Regelung ist nicht notwendig und greift zu stark in die Autonomie der Gemeinden ein. Und auch hier haben wir die gesetzlichen Grundlagen bereits, nämlich das IGD (*Gesetz über die Information und den Datenschutz*) respektive die IDV (*Verordnung über die Information und den Datenschutz*). Dann zum neuen Absatz 4: Die Richtplanung ist ein räumliches Koordinationsinstrument und kein Bauprogramm. Die Erwähnung eines Umsetzungsprogramms ist also hier sachfremd und auf keiner anderen Richtplanstufe verankert. Dies ist Sache der entsprechenden Vorgaben in der Spezialgesetzgebung, also betreffend Staatsstrassen, welche eben auch die Radwege im regionalen Richtplan umfassen, Teil des jährlichen Bauprogramms.

Es gibt aber auch politische Gründe, weshalb wir diese PI nicht unterstützen. Wichtiger statt neuer Bestimmungen sind Umsetzungsprojekte. Aus der VD (*Volkswirtschaftsdirektion*) wäre zum Beispiel das Grossprojekt der Veloverbindung mit dem Bau des Brüttener-Tunnels zu erwähnen, welches soeben einstimmig von der Kommission verabschiedet wurde. Das sind immerhin 70 Millionen Franken, die investiert werden. Entscheidend ist zudem, dass der Baudirektor (*Re-*

*gierungsrat Martin Neukom*) bei seinen Projekten jeweils Veloprojekte regelmässig prüft. Das macht er auch bereits heute; dieser Wunsch ist beim grünen Baudirektor auch gut aufgehoben. Es gibt auch die Koordinationsstelle «Veloverkehr». Sie ist verantwortlich für die Umsetzung des Veloförderprogramms und auch Anlaufstelle für Gemeinden bei allen Fragen zum Veloverkehr. Wir haben mit dem Veloförderprogramm und dem Rahmenkredit griffige Instrumente, um den gewünschten Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Eine Anpassung im PBG ist nicht nötig.

Die FDP unterstützt diese PI nicht. Besten Dank.

*Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)*: Damit das Velo tatsächlich über kurze und mittlere Distanzen eingesetzt wird, muss die Veloinfrastruktur Sicherheit, Durchgängigkeit, Zeitgewinne und Komfort gewährleisten. Gerade auch mit der Zunahme von E-Bikes erfordern die höheren Geschwindigkeiten qualitativ hochwertige beziehungsweise hochwertigere Infrastrukturen.

Was für Fusswege schon selbstverständlicher ist, fordert nun diese PI auch für Velowege: Die Gemeinden müssen Planungsgrundlagen und Massnahmen für eine sichere Veloinfrastruktur erstellen. Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 die Velonetzplanung mit deutlichem Mehr in die Verfassung aufgenommen. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Das nationale Veloweggesetz liegt nun im Entwurf auch vor. Die Kantone haben künftig die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Mit dem Velonetzplan liegt bereits eine Grobplanung vor. Darin festgehalten sind auch über 1200 Schwachstellen. Die Planung von kommunalen Velowegen soll nun explizit im kantonalen Planungs- und Baugesetz verankert werden. Damit erhält das Velo auch auf kommunaler Ebene einen höheren Stellenwert.

Viele Gemeinden verfügen heute schon über eine mehr oder weniger gute Velonetzplanung. Es hat sich aber gezeigt, dass die Planung alleine noch nicht ausreicht; es braucht ein konkretes Umsetzungsprogramm. Die Gemeinden müssen aufzeigen, wo Schwachstellen und vorhandene Netzlücken bestehen – das ist die Analyse – und bis wann diese behoben werden – das ist das Umsetzungsprogramm. Die fehlende Umsetzungsplanung ist zurzeit das grösste Manko auf kommunaler Stufe. Seit Jahren bestehen fehlende Verbindungen, unsichere Abbiegesituationen oder falsche Signalisationen, die es zu beheben gilt.

Uns Unterzeichnenden und den Grünliberalen ist wichtig, dass mit der Veloinfrastruktur vorwärtsgemacht wird. Das ist im Grunde ja nichts Neues und eigentlich logisch. Was für Fusswege gilt, soll auch für Velowege gelten. Gebäude und Orte, die für die Bevölkerung wichtig sind – wie Läden, Schulen, Bibliotheken, Sportanlagen, Bahnhöfe sowie alle öffentlichen Einrichtungen –, müssen zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar sein. Punkt. Auch die Sicherheit der Schulkinder ist ein wichtiges Thema. Ich nehme mal das Beispiel Urdorf: Die Gefahren für Velofahrer und Fussgänger wurden eruiert, zusammen mit Experten und Vertretern der Kantonspolizei diskutiert und ein Langsamverkehrskonzept erstellt. Da haben wir bei der Analyse Hotspots gesehen, die schwierig oder eben auch gefährlich

waren. Es wurden dann alternative Routen, die für die Kinder sicherer sind, ausgebaut. Allerdings – und das ist eben der Punkt – fehlt auch hier eine verbindliche Umsetzungsplanung zur Behebung der noch verbleibenden Schwachstellen.

Das Merkblatt des Kantons für eine «Kommunale Velonetzplanung» ist eine gute Grundlage, hat bis jetzt aber nur empfehlenden Charakter; eine Empfehlung ist ja gut und recht, aber wir wollen es verbindlicher. Indem der Kanton Zürich die kommunale Velonetzplanung an die Gemeinden delegiert, muss diese nun für Gemeinden verbindlich werden. Im Bundesgesetz vorgesehen ist auch eine Aufbereitung in elektronischer Form. Die Initiative verlangt deshalb auch eine elektronische Publikation des kommunalen Velonetzes. Üblicherweise macht man dies in einem Geoinformationssystem, kurz GIS genannt. Das ist auch nichts Bahnbrechendes.

Auch der Regierungsrat will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen und das Potenzial des Velos als Alltagsverkehrsmittel fördern. Zitat vom 10. Dezember: «Die zunehmende Velonutzung aufgrund der Covid-19-Pandemie verdeutlicht den Handlungsbedarf bezüglich der Bereitstellung bedarfsgerechter Infrastrukturen.» Ich kann dem eigentlich nur beipflichten. Auch der neue Rahmenkredit zugunsten eines Veloförderprogramms 2 ist ein gutes Signal und ermöglicht eine Fortführung der kantonalen Velonetzplanung. Der logische nächste Schritt: Das übergeordnete, kantonale Netz soll durch die Gemeinden mit einem lokalen, feinmaschigeren Velonetz verfeinert werden.

Bitte überweisen Sie mit uns diese PI zuhanden der Kommission. Danke.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Nachdem die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Jahr 2018 der Verankerung des Velowegartikels in der Bundesverfassung mit einer stattlichen Dreiviertelmehrheit zugestimmt haben, kann es keine Zweifel mehr darüber geben, welchen Stellenwert das Velo in unserer Politik und aus Folge daraus in unseren Gesamtverkehrsplanungen einnehmen soll. Das grösste Velopotenzial liegt dabei auf kurzen bis mittleren Strecken, was ich als Velofahrer im Jung-Seniorenalter nur bestätigen kann. Folgerichtig fokussiert deshalb diese PI im Wesentlichen auf die kommunale Ebene. Und wenn auf dieser die Velonutzung im Alltag etabliert werden soll, muss sie mindestens drei spürbare Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln aufweisen: Erstens bei der Sicherheit, denn nur wer seinen Drahtesel ohne Angst von A nach B bewegen kann, verzichtet eher auf die motorisierte Stahlkarosse. Zweitens bei der Fahrzeit, denn attraktive Reisezeiten steigern die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Und drittens ist auch der Fahrkomfort nicht unbedeutend, ob die Wahl auf das ökologische Fortbewegungsmittel fällt. Klare Signalisationen, flüssige Linienführungen und generell gute Fahr-Untergründe steigern die Attraktivität des Velos massgeblich.

Alle diese Ziele werden nur erreicht, wenn es dafür Grundlagen gibt und die Verantwortlichkeiten geklärt sind. Die kommunale Velonetzplanung wird genau das gewährleisten, auch darum, weil deren Umsetzung dadurch konkretisiert wird und diese nicht mehr von Lust und Laune der gerade im Amt stehenden Exekutiven

abhängig ist. In der zukünftigen Mobilitätsplanung spielt das Velo für eine wachsende Mehrheit der Bevölkerung eine grosse Rolle.

Das ist Grund genug für die EVP, diese PI mit klarer Überzeugung zu unterstützen.

*Judith Stofer (AL, Zürich):* Die Alternative Liste wird die parlamentarische Initiative von Thomas Schweizer vorläufig unterstützen. Die vorgeschlagenen Ergänzungen des Artikels 31 des Planungs- und Baugesetzes machen Sinn beziehungsweise es lohnt sich, diese Ergänzungen von einer Kommission à fonds abklären zu lassen. Es ist sinnvoll, dass nicht nur Strassen, sondern auch Velo- und Fusswege von Gesetzes wegen im kommunalen Richtplan eingeplant werden müssen. Weil es heute zudem technisch machbar ist, sollten die Verkehrspläne für die Bevölkerung georeferenziert aufbereitet und in elektronischer Form zugänglich gemacht werden. Diese digitale Dienstleistung kommt allen interessierten Kreisen zugut, sie sorgt für Transparenz und leistet damit einen Teil zur demokratischen Teilhabe.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

#### *Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative «Velo-netzplanung im PBG verankern» stimmen 79 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum von 60 Stimmen erreicht. Die Initiative ist vorläufig unterstützt.

*Ratspräsident Benno Scherrer:* Die Geschäftsleitung wird die parlamentarische Initiative einer Kommission zu Bericht und Antrag zuweisen.

Das Geschäft ist für heute erledigt.