

ANFRAGE von Ulrich Pfister (SVP, Egg) und Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich)

Betreffend 1200 Veloschwachstellen - wo sind wir? Keine Veränderung seit 2016?

In den vergangenen Jahren nahm die Förderung des Veloverkehrs einen immer grösseren Stellenwert in der kantonalen Politik ein. Bei der Verabschiedung des Velonetzplanes im Jahre 2016 wurden 1'200 Schwachstellen erhoben. In der Anfrage 277/2019 wurde die Nachführung des Standes dieser Schwachstellen auf Mitte 2020 in Aussicht gestellt. In der Anfrage 424/2020 (Antwort 3.3.2021) erfolgte die Aussage, dass es zurzeit nicht möglich sei, diese Frage zu beantworten.

In der Zwischenzeit wurden diverse, teilweise kostenintensive Vorstösse überwiesen, welche sich als Grundlage immer auf die 1'200 Schwachstellen beziehen. So wurde im Budget der jährliche Betrag von 16 auf 20 Millionen Franken aus dem Strassenfond für die Erstellung der Veloinfrastruktur gesprochen. Das Veloförderprogramm 2 wurde am 6.9.2021 mit 20 Millionen Franken alimentiert. Im November 2021 sprach der Kantonsrat 73 Millionen Franken für Veloschnellrouten. In Zusammenhang mit der Verlängerung der Glattalbahn sind ca. 100 Millionen Franken für Veloinfrastrukturen vorgesehen. Der RRB 102/2023 schaffte fünf zusätzliche Stellen beim Tiefbauamt zur Behebung der Schwachstellen. Zu guter Letzt sind die Motion 365/2020 (Velonetzplan) und die Motion 62/2021 (Radwegfond) mit Kostenfolgen für den Kanton in der Vernehmlassung.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Im Kanton Zürich wurden 2012 Standards für Veloinfrastrukturen festgelegt, welche nun durch die Standards 2023 ersetzt wurden. Gehen wir richtig in der Annahme, dass es sich bei Standards um wenn immer möglich anzustrebende Infrastrukturen für den Veloverkehr handelt, diese aber keinen Gesetzescharakter haben?
2. Bei einer fehlenden Veloinfrastruktur handelt es sich um eine Schwachstelle. Gilt eine vorhandene Veloinfrastruktur, welche nicht den Standards entspricht, ebenfalls als eine Schwachstelle? Wenn ja, warum?
3. Wird eine Veloinfrastruktur, welche gemäss den Standards von 2012 erstellt wurde, wieder als Schwachstelle erfasst, wenn diese nicht den heute gültigen Standards 2023 entspricht?
4. Wurden die Schwachstellen in Hinblick auf die Zuständigkeiten des Kantons und der Gemeinden differenziert erhoben?
5. 2016 wurden 1'200 Schwachstellen im Velonetz erhoben. Wurden als Kriterien die damals gültigen Standards für Veloinfrastrukturen des Kantons Zürich aus dem Jahre 2012 verwendet? Wenn nein, aufgrund welcher Kriterien wurden diese Schwachstellen erfasst?
6. Kann der Fortschritt der Schwachstellenbehebung aufgrund der Datengrundlage der ersten Erfassung nachgeführt werden? Wenn nein, warum nicht?
7. Ist zwischenzeitlich eine Nachführung der noch vorhandenen Schwachstellen erfolgt? Wenn ja, wie ist der heutige Stand?
8. Sollte die Behebung der Schwachstellen noch nicht nachgeführt sein, warum wurde diese nicht nachgeführt und bis wann kann mit der Nachführung und konkreten Zahlen gerechnet werden?

9. Teilt der Regierungsrat unsere Ansicht, dass die Kenntnis bezüglich der noch offenen Schwachstellen eine wichtige Grundlage zur Beschlussfassung weiterer Velomassnahmen ist? Wenn nein, auf welche Grundlagen will sich der Regierungsrat abstützen?

Ulrich Pfister
Ruth Ackermann