

Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022

KR-Nr. 9/2019

5840

**Beschluss des Kantonsrates
zum Postulat KR-Nr. 9/2019 betreffend
Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern
und Veloverkehrsanteil erhöhen**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. Juni 2022,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 9/2019 betreffend Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Veloverkehrsanteil erhöhen wird als erledigt abgeschlossen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 22. Juni 2020 folgendes von den Kantonsräten David John Galeuchet, Bülach, und Daniel Heierli sowie Kantonsrätin Silvia Rigoni, Zürich, am 14. Januar 2019 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten, nach Überarbeitung der Datengrundlagen, einen Bericht über den aktuellen Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erstellen und einen Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und zur Erhöhung des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erarbeiten.

Bericht des Regierungsrates:

Das Veloförderprogramm (Vorlage 4664) wurde von Februar 2012 bis Ende 2020 umgesetzt. Von den insgesamt 33 Massnahmen konnten 28 erfolgreich umgesetzt oder in einen Regelbetrieb übergeführt werden. Ein Schwerpunkt des bisherigen Veloförderprogramms war es, das Thema «Velo» mit aufeinander abgestimmten Marketing- und Kommunikationsmassnahmen besser zu vermarkten und damit die Pendlerinnen und Pendler zur vermehrten Velonutzung im Alltag zu bewegen. Eine zentrale Errungenschaft des bisherigen Förderprogramms ist der kantonale Velonetzplan (RRB Nr.591/2016). Der Velonetzplan schliesst die Lücke der strategischen Planung im Bereich des Veloverkehrs und gilt aufgrund der behördenverbindlichen Festsetzung in den regionalen Richtplänen als zentrale Planungsgrundlage. Damit ist die Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Zürich geschaffen.

Die Potenzial- und Nachfrageabschätzung stützend auf dem Gesamtverkehrsmodell und dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr waren ein wichtiges Element für die Erarbeitung des kantonalen Velonetzplans mit seinen drei Hierarchiestufen Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten. Im Rahmen der Erarbeitung des Velonetzplans wurden über 1200 Schwachstellen im definierten Velonetz erfasst und Lösungsansätze zur Behebung der Schwachstellen ausgearbeitet. Es ist somit bereits bekannt, wo bauliche Massnahmen umgesetzt werden müssen. Die Umsetzung erfolgt durch das kantonale Tiefbauamt entsprechend den dafür zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Mitteln. Für die Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne werden gemäss § 28a des Strassengesetzes (LS 722.1) jährlich mindestens 10 Mio. Franken zur Verfügung gestellt (zurzeit 15 Mio. Franken).

In der Vergangenheit lagen für den Veloverkehr im Unterschied zu anderen Verkehrsmitteln nur wenig verwertbare Daten vor. Die Datengrundlage wurde jedoch seit 2013 kontinuierlich auf- und ausgebaut und wo sinnvoll auf dem kantonalen GIS-Browser veröffentlicht. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass sie für andere kantonale Stellen, Planende aus Gemeinden oder Planungsbüro zur Verfügung stehen und das Velo bei Planungen frühzeitig berücksichtigt werden kann. Auf dem GIS-Browser wurden seither folgende Layer veröffentlicht und regelmässig nachgeführt: Alltagsvelonetz, Veloinfrastruktur auf dem kantonalen Velonetz, Veloparkierungsanlagen einschliesslich zweier Nachführungen (2015/2019), Velosignalisationen sowie Velozählstellen. Weil die Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr nur alle fünf Jahre durchgeführt wird und diese keine Aussagen zur Velonutzung auf einzelnen Verbindungen zulässt, wurde ein Zählstellenkonzept ent-

wickelt. Waren es 2016 drei permanente Velozählstellen, kamen im Rahmen von Strassensanierungen weitere hinzu. Heute bestehen bereits 33 permanente Velozählstellen. Mit zunehmender Errichtung permanenter Velozählstellen und der Erschliessung neuer Datenquellen stehen für künftige Velo- und Verkehrsplanungen mehr und aussagekräftigere Daten als Grundlage zur Verfügung.

Die Schaffung einer konsistenten Datengrundlage hat sich bewährt und ist im Hinblick auf die hohe Komplexität heutiger Infrastrukturausbauprojekte unabdingbar. Die über den GIS-Browser zur Verfügung gestellten Layer bieten den Planenden eine wertvolle Grundlage und werden intensiv genutzt. Die Zugriffe auf die Velothemen im GIS-Browser belaufen sich auf jährlich rund 1,7 Mio. Anfragen. Insbesondere bei strategischen Themen wie Agglomerationsprogrammen oder Monitoring Siedlung und Verkehr zeigt sich, dass die Velodaten in die Planungen integriert werden. Die permanenten Velozählstellen, die fortlaufend Daten liefern, erlauben es, Rückschlüsse in Bezug auf die Veloverkehrsentwicklung zu ziehen. Im Rahmen von Strassensanierungen werden jährlich fünf bis sieben neue Velozählstellen in das kantonale Messstellennetz integriert. So konnte auch die Veränderung des Verkehrsaufkommens infolge der Covid-19-Pandemie mit den eigenen Zählstellen verfolgt und analysiert werden. Die im Veloförderprogramm definierten und dem Handlungsfeld «Datengrundlagen» der Koordinationsstelle Veloverkehr (neu «Fachstelle Veloverkehr») zugeordneten Massnahmen entfalten Wirkung, und es konnten in den vergangenen Jahren eine aussagekräftige Datengrundlage auf- und ausgebaut werden. Die aktuellen Veloverkehrsdaten bilden auch eine wichtige Grundlage, um im Rahmen der laufenden Aktualisierung die Aussagekraft des Gesamtverkehrsmodells bezüglich des Veloverkehrs zu verbessern. Dabei werden auch die Daten der alle fünf Jahre durchgeführten Mobilitätsbefragung Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundesamtes für Statistik berücksichtigt. Der letzte Bericht bezieht sich auf 2015. Aufgrund der Covid-19-Pandemie konnten für die Jahre 2020 und 2021 keine ordentlichen Auswertungen getätigt werden. Es wurden in diesen beiden Jahren lediglich Sonderauswertungen (ohne Gewichtung) der Mikrozensus-Daten vorgenommen.

Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht sich kontinuierlich. Bis 2030 sollen 8% aller Wegetappen auf dem Velo zurückgelegt werden (Wert 2015, gestützt auf Mikrozensus Mobilität und Verkehr: 5,5%). Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmattal und Glattal tragen dabei überdurchschnittlich zum Erreichen des kantonalen Zielwerts bei. Wie vorstehend erwähnt, konnte aufgrund der Covid-19-Pandemie der geplante Mikrozensus Mobilität und Verkehr nicht durchgeführt werden, weshalb erst 2023 aktuellere Daten erwartet werden können.

Wie aufgezeigt, konnte die Datengrundlage in den vergangenen Jahren signifikant verbessert werden. Dank der laufenden Erweiterung der permanenten Zählstellen werden in Zukunft noch detaillierte Auswertungen und Aussagen zur Velonutzung möglich sein. Alle erforderlichen Massnahmen in Bezug auf die Schaffung einer bedarfsgerechten und konsistenten Datengrundlage wurden geschaffen, und es besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

In Bezug auf die Veloinfrastruktur werden mit dem durch den Kantonsrat am 6. September 2021 genehmigten Veloförderprogramm 2 (Vorlage 5671) spezifische Massnahmen vorgesehen, die den Bereich Infrastruktur stärker in den Mittelpunkt der Arbeiten rücken. Die behördenverbindliche Planungsgrundlage ist mit dem kantonalen Velonetzplan sowie dessen Festsetzung in den regionalen Richtplänen gewährleistet und die planerischen Voraussetzungen für die systematische Behebung der Schwachstellen, wozu auch Netzlückenschliessungen gehören, gegeben.

Im Veloförderprogramm 2 werden auch strategische Vorgaben für Infrastrukturmassnahmen sowie die Erstellung eines Umsetzungscontrollings des Velonetzplans und der Behebung der Schwachstellen vorgesehen. Im September 2021 wurde die Publikation «Richtlinie Velo-standards» als Übergangsdokument veröffentlicht. Diese Publikation gibt die Standards für die Strecke vor. Damit ist es nun möglich, den Anforderungen aus dem Velonetzplan, den Verbindungstypen entsprechend, gerecht zu werden. Die Entwicklung der Standards für velogerechte Knotenlösungen konnte Anfang 2022 gestartet werden. Nach Vollendung der Arbeiten an den Knotenlösungen sollen die Inhalte der beiden Dokumente zusammengeführt und als Velostandards für den Kanton Zürich veröffentlicht werden. Gerade die Behebung der erkannten Schwachstellen im Velowegnetz wird eine wichtige Aufgabe in der Weiterentwicklung eines attraktiven Angebots für den Veloverkehr sein und massgeblich dazu beitragen, dass das Velo im Alltag vermehrt genutzt wird. Der Kanton Zürich hat das Potenzial des Verkehrsmittels Velo erkannt und will mit dem Veloförderprogramm 2 eine nahtlose Fortführung der Veloförderung sicherstellen.

Für die Umsetzungsdauer des Veloförderprogramms 2 stellt der Regierungsrat in Aussicht, dem Kantonsrat jährlich mindestens 20 Mio. Franken für die beschleunigte Behebung von infrastrukturellen Schwachstellen und den Bau neuer Veloweginfrastrukturen mit dem Budget zu beantragen. Zudem ist er bereit, weitere Budgetmittel zu beantragen, wenn Grossprojekte zur Umsetzung anstehen. Vorbehalten bleibt in beiden Fällen die finanzielle Tragbarkeit. Damit ist eine ausreichende Finanzierung der Veloinfrastrukturausbauten sichergestellt.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 9/2019 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Ernst Stocker	Kathrin Arioli