

7. Velonetzplanung im PBG verankern

Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 16. April 2024

KR-Nr. 443a/2020

Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Präsidentin der Kommission für Planung und Bau (KPB): Ich spreche zu Ihnen als Kommissionspräsidentin der Kommission für Planung und Bau. Die KPB beantragt dem Kantonsrat mit 10 zu 5 Stimmen, die parlamentarische Initiative von Kantonsrat Thomas Schweizer und Mitunterzeichnenden betreffend «Velonetzplanung im PBG (*Planungs- und Baugesetz*) zu verankern» abzulehnen. Diese parlamentarische Initiative war vor knapp vier Jahren, am 30. November 2020, eingereicht und am 25. Oktober 2021 vorläufig unterstützt worden. In der KPB wurde sie an acht Sitzungen beraten. Bis zur Schlussabstimmung am 16. April dieses Jahres gab es auch einen Legislaturwechsel. An den acht Sitzungen hat nicht nur der Erstinitiant Thomas Schweizer sein Recht auf Anhörung wahrgenommen, auch die Mitglieder der KPB haben die Gelegenheit ergriffen, um etliche Fragen an die Vertretungen der Volkswirtschaftsdirektion, darunter auch die Koordinationsstelle Veloverkehr, direkt zu stellen. Namens der Kommission danke ich allen Vertreterinnen und Vertretern der Volkswirtschaftsdirektion sowie – für die rechtlichen Fragestellungen – auch der Baudirektion für die kompetente Beantwortung der Fragen.

Im Fokus der parlamentarischen Initiative stand die Forderung, dass jede Gemeinde eine eigene Velonetzplanung machen muss, was mit einer neuen Regelung zu Paragraph 31 im PBG erreicht werden sollte. Konkret handelt es sich um zwei neue Absätze 3 und 4 und eine Änderung in Absatz 2, wonach statt von «Wegen» neu von «Fuss- und Velowegen» die Rede sein sollte. Damit, so das Ziel der Initianten, sollte die kommunale Velonetzplanung verbindlicher werden und der Kanton sollte seine Veloverkehrsplanung gemäss den Initianten entlang dem Bundesbeschluss vom September 2018 über die Velowege entwickeln. Es gab konkrete Forderungen zu einer georeferenzierten Aufbereitung und ein Umsetzungsprogramm zur Schliessung von Lücken im Velonetz.

Die Diskussionen der KPB drehten sich um die Frage des Veloverkehrs an sich. Hier war sich die Kommission einig: Der Veloverkehr soll gefördert werden. An den neu geforderten Massnahmen hingegen schieden sich die Geister. Grundsätzlich konnte die Volkswirtschaftsdirektion darlegen, wie sie die Förderung des Veloverkehrs anhand diverser Zielsetzungen des Kantons- und des Regierungsrates vorantreiben will. Sie zeigte auch auf, wie sie auf offene Fragen und Problemstellungen in der Velonetzplanung auf kommunaler Ebene konkret reagiert. Eine vieldiskutierte Frage war, wie sich genau der Begriff «Wege» in Absatz 2 umschreiben liesse. In Bezug auf eine Forderung der Differenzierung von Wegen in Fuss- und Velowege konnte aber von der Verwaltung klargestellt werden, dass diese in der bestehenden Formulierung «Wege von kommunaler Bedeutung» mitgemeint sind. Damit seien weiter auch Reit- und Wanderwege erfasst, was für einen Teil der Kommission bedeutete, dass mit der neu vorgeschlagenen Differenzierung gar

eine Einschränkung in Kauf zu nehmen wäre. Ein entsprechender Antrag der Initianten auf einen Verzicht auf Absatz 2 und damit auf eine abgeänderte PI wurde indes nicht aufrechterhalten.

Ein zweiter wichtiger Fragenkomplex drehte sich um die Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben durch den Kanton Zürich nach Annahme des Velo-Gesetzes im September 2018. Die Kantone werden verpflichtet, sowohl auf kantonaler wie auf kommunaler Ebene Velowegnetze festzulegen, eine Forderung, welcher der Kanton Zürich gemäss den Ausführungen der Volkswirtschaftsdirektion nachkommt.

In diesen Zusammenhang gehört ein weiteres Anliegen der PI, nämlich die georeferenzierte Aufbereitung der Verkehrspläne. Auch hierzu liess sich die KPB durch die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion umfassend informieren. So wurde ausgeführt, dass die Grundlage, dass Daten überhaupt georeferenziert zur Verfügung gestellt werden, mit dem Geoinformationsgesetz und der entsprechenden Ausführungsverordnung gegeben ist. Gewisse Datensätze, unter anderem eben auch die kommunalen Velonetze, und der Auftrag zu ihrer öffentlichen Bereitstellung sind in diesen Erlassen bereits mitgedacht. Die Kommissionsmehrheit folgte der Volkswirtschaftsdirektion in dieser Einschätzung und begrüsst die entsprechenden Anstrengungen namentlich der Fachstelle Veloverkehr und deren proaktives Beratungs- und Unterstützungsangebot für Gemeinden. Für die Mehrheit der KPB ist die PI daher nicht der richtige Weg, weiter wirksam Veloförderung zu betreiben. Sie ist der Ansicht, dass nicht nur die bundesrechtlichen Vorgaben vollumfänglich umgesetzt würden, sondern auch die bestehende kantonale Geoinformationsverordnung und deren Anhänge bereits heute in genügendem Ausmass regeln, welche Geobasisdaten abzubilden seien. Die Forderung nach einem Bericht zum georeferenzierten Verkehrsplan und ein entsprechendes Umsetzungsprogramm lehnte die Mehrheit der Kommission als nicht stufengerecht ab. Der Richtplan sei ein übergeordnetes räumliches Koordinationsinstrument und nicht ein Umsetzungsprogramm.

Für die Minderheit, welche die parlamentarische Initiative weiter unterstützt, soll das Velo als wichtiges Verkehrsmittel noch besser positioniert werden. Aus ihrer Sicht sind dabei die geforderten kommunalen Massnahmen entscheidend, und sie fordert weiterhin eine Verankerung der Planung des kommunalen Velonetzes auf Gesetzesstufe. Angesichts bestehender Planungsmängel, uneinheitlicher kommunaler Planung und schlechter Dokumentation sei jetzt Handeln auf übergeordneter Ebene angezeigt. Nur so könnten die Gemeinden, erstens, verpflichtet und, zweitens, wirksam unterstützt werden. Es brauche eine Pflicht zur seriösen Planung auf kommunaler Stufe. Eine grundsätzliche Kritik bringt die Minderheit zudem am georeferenzierten System des Kantons an. Weil ein Zeitplan fehle, macht sie ein Fragezeichen bei der gewünschten schnellen Umsetzung.

Namens der 10-zu-5-Kommisionsmehrheit beantrage ich Ihnen, die parlamentarische Initiative abzulehnen.

Minderheitsantrag Thomas Schweizer, Theres Agosti Monn, Jonas Erni, Andrew Katumba, Wilma Willi:

I. Der parlamentarischen Initiative 443/2020 wird zugestimmt. Sie wird an die Kommission für Planung und Bau zur Ausarbeitung eines Gesetzgebungsentwurfs zurückgewiesen.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Ich bin mit den Ausführungen und mit der Behandlung der PI durch die Volkswirtschaftsdirektion nicht zufrieden. Die parlamentarische Initiative verlangt eine Überführung von Bundesrecht ins kantonale Recht. Wichtig ist dabei: Es geht nicht um kantonale Velonetzplanung. Hier hat der Kanton seine Aufgaben gemacht, und das ist ausdrücklich positiv zu vermerken. Es geht hier um die kommunalen Netze. Diese sind für den Alltag eben sehr wichtig, und der Kanton muss hier gemäss dem Bundesgesetz über die Velowege, welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, koordinierend und steuernd tätig sein und das zusammen mit den Gemeinden aufgleisen. Es geht konkret um folgende drei Punkte: die Planung von kommunalen Velowegnetzen, die allgemeine Zugänglichkeit der Netzplanungen in elektronischer Form, also georeferenzierte Layer, die Priorisierung der Behebung von Netzlücken und Schwachstellen. Zu Beginn hatte die Volkswirtschaftsdirektion keinen Handlungsbedarf gesehen, es sei alles klar. Erst auf meine detaillierte Nachfrage, wo die Umsetzung in welchen Punkten genau stehe, wurde Schritt für Schritt eingeräumt, dass noch ein gewisser Handlungsbedarf bestehe. Und je genauer man hinschaute, desto grösser wurde dieser.

Planung von kommunalen Velowegen, zu Punkt 1: Das Bundesgesetz über Velowege sieht vor, dass der Kanton die kommunale Velonetzplanung zwar an die Gemeinden delegieren kann. Es steht aber auch, dass er dabei in der Verantwortung bleibt. Zitat aus dem Gesetz: «Falls sie» – die Kantone – «die Planung der kommunalen Velowegnetze an die Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1», also dass das eben gemacht wird in nützlicher Frist. Der Kanton hat also eine Aufsichtspflicht, dass die Gemeinden ihre kommunalen Wegnetze für den Alltags- und Freizeitverkehr planen. Der Kanton muss also die kommunale Netzplanung bei den Gemeinden einfordern und die Umsetzung beaufsichtigen.

Argumentiert wurde in der Kommission, dass die Verpflichtung in Paragraf 31 PBG schon lange existiere und daher keine neue Gesetzesgrundlage nötig sei. Gleichzeitig wurde aber festgehalten, dass noch nicht alle Gemeinden über eine Netzplanung verfügen und gewisse Netzplanungen noch aus den 80er- und 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts stammen. Eine Übersicht über den Planungsstand in den Gemeinden habe der Kanton nicht, da er die Unterlagen nicht einfordere. Diese Aussage dokumentiert, dass der Kanton seine Aufsichtspflicht nicht wahrgenommen hat. Es kann ja nicht sein, dass eine gesetzliche Verpflichtung seit 40 Jahren besteht, aber der Kanton nie nachgefragt hat, ob die Gemeinden dieser Verpflichtung nachgekommen sind.

Ein weiteres Problem ist die geforderte Darstellung der Fuss- und Velowegnetze im kommunalen Richtplan. Die Vorgaben stammen aus dem Jahre 1976. Mit roten und blauen gepunkteten Linien sind die Wege gemäss Verordnung über eine einheitliche Darstellung der Richtplanung abzubilden. Diese Vorgabe stammt

noch aus der Zeit, als mit Letraset auf Papierplänen gearbeitet wurde. Ich selber habe in den 80er-Jahren noch so gearbeitet. Bereits in den 90er-Jahren haben wir aber umgestellt und mit Zeichenprogrammen auf Computern gearbeitet. Der Kanton ist hier aber noch bei der Papierlogik stehengeblieben. Das führt im konkreten Fall dazu, dass die Darstellung eines dichten Wegnetzes im Massstab 1 zu 5000 nur noch aus einer Punktwolke besteht. Hier wäre also eine grafische Erneuerung der Vorgaben nötig. Darauf angesprochen, versicherte der zuständige Amtschef, ja, man erkenne das Problem. Okay, dann muss der Kanton vielleicht seine mittlerweile 48 Jahre alte Verordnung anpassen. Und er sollte sich auch mal einen Überblick verschaffen, welche Gemeinden über eine Fuss- und Velonetzplanung verfügen, welche die Anforderungen der aktuellen Bundesgesetzgebung erfüllt, und welche Gemeinden über keine oder eine veraltete, ungenügende Planungsgrundlage verfügen.

Zum Punkt «allgemeine Zugänglichkeit der georeferenzierten Darstellung»: Hier muss der Kanton die Gemeinden verpflichten, ihre Pläne nicht mehr auf Papier zu erstellen, sondern sie in digitaler, georeferenzierter Form aufzuarbeiten und anschliessend auch dem Kanton abzuliefern. Auch diese Bestimmung leitet sich aus dem Bundesgesetz über Velowegnetze ab. Die Pläne sind nach diesem Gesetz öffentlich und sie müssen in elektronischer Form allgemein zugänglich sein. Es macht wohl Sinn, nicht nur das kantonale Netz, sondern auch das kommunale Wegnetz ins GIS (*Geografisches Informationssystem*) zu integrieren. Auf die detaillierte Nachfrage wurde klar, dass das sogar vorgesehen ist. Allein, das Datenmodell beziehungsweise die Schnittstelle für die digitalen Daten ist noch nicht definiert. Es ist das ein leerer Layer ohne Inhalt, und der Kanton hat noch nicht definiert, wie der Inhalt aussehen müsste. Auch in diesem zweiten Punkt hat der Kanton seine Aufgaben also noch nicht gemacht. Er muss ein Datenmodell erarbeiten, die entsprechende Verordnung ändern und anschliessend die Gemeinden beauftragen, ihre Planungen entsprechend aufzubereiten, so wie es im Bundesgesetz verlangt wird.

Noch zum letzten Punkt, zur Behebung von Netzlücken und Schwachstellen: Bei allen Richtplanungen gibt es eine Karte und einen Bericht. Die PI verlangt, dass auch für die Velonetzplanung nicht nur ein Eintrag in der Karte gemacht wird, sondern auch ein Text im dazugehörigen Bericht verfasst wird. In diesem Bericht zur Richtplanung über die kommunalen Fuss- und Velowegnetze sollen die Netzlücken und Schwachstellen nummeriert werden, und mit einem Kurzttext soll der Handlungsbedarf aufgeführt werden. Der Bericht muss also Auskunft geben über den Stand der Umsetzung, über Abhängigkeiten von anderen Planungen. Zudem ist die Umsetzung zu priorisieren. Dazu ist mindestens eine grobe Einteilung in kurz-, mittel- und langfristig vorzunehmen. Die PI fordert demnach nichts Neues oder Ausserordentliches, sondern die Umsetzung der bewährten Planungspraxis auch für die kommunale Velowegnetzplanung.

Fazit: Der Kanton nimmt seine Verantwortung im Bereich kommunaler Fuss- und Velowegnetzplanung noch nicht wahr. Wir hoffen, dass er das bald tut. Für all die aufgelisteten Punkte muss er Aufträge und klare Zeitvorgaben formulieren, einerseits an die Gemeinden, andererseits aber auch an sich selber für die Integration

ins GIS. Der Handlungsbedarf bleibt bestehen. Auch wenn die PI wohl abgelehnt wird, hoffe ich, dass sie dazu beigetragen hat, den Handlungsbedarf aufzuzeigen. Ich hoffe, dass die entsprechenden Aufträge verwaltungsintern rasch an die Hand genommen werden.

Barbara Grüter (SVP, Rorbas): Wie die KPB-Kommissionspräsidentin schon ausführlich erläutert hat, lehnt die Mehrheit der KPB diese PI ab. Ich kann es vorwegnehmen, dass auch die SVP/EDU-Fraktion diese PI so ablehnt. Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Er konkretisiert zum einen die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. Zum anderen enthält er die kommunalen verkehrlichen Festlegungen und ist nach der kantonalen Genehmigung behördenverbindlich, auch für den Kanton. Damit ist er ein zentrales Instrument für die Belange des Verkehrs in nachgelagerten Planungen und Verfahren.

Ebenso ist die Referenzierung der Geodaten bereits geregelt und unterliegt dem Bundesrecht, nämlich dem Bundesgesetz über die Geoinformationen. Die Rechtsgrundlage für eine elektronische Darstellung und Publikation von Daten zu lokalen Velowegnetzen besteht bereits. Es bedarf daher keiner zusätzlichen Rechtsgrundlage im PBG.

Die Hoheit der Velonetzplanung liegt also bei den Gemeinden und unterliegt daher der Gemeindeautonomie. Der Kanton verlangt daher von den Gemeinden keine Übersicht über Geodaten und führt auch keine Kontrolle dazu. Die Erstellung des Datensatzes «kommunaler Richtplan Verkehr» ist laut kantonaler Verwaltung der Priorität 3 zugeordnet. Daher muss angenommen werden, dass die Befürworter dieser PI denken, mit einer Verankerung von Verordnungsartikeln auf Gesetzesstufe könne diese Priorität erhöht werden. Das ist politisch verwerflich und würde den Gemeinden zudem ihre Zuständigkeit entziehen. Im Sinne des Föderalismus sollten sämtliche Gesetzeserweiterungen, welche unnötig in die Gemeindeautonomie eingreifen, abgelehnt werden, insbesondere dann, wenn die Anliegen bereits auf Verordnungsstufe geregelt sind. Besten Dank.

Andrew Katumba (SP, Zürich): Ich habe jetzt viel von Planung und von Rechtstiteln gehört. Letztendlich geht es heute um das Velo. Das Velo ist unbestritten eine umweltfreundliche, ressourcenschonende und auch gesundheitsfördernde Alternative zum motorisierten Verkehrsmittel, wie wir es ja kürzlich, vor ich glaube zwei Wochen, am Mountainbike-Ausflug auf den Altberg am eigenen Leibe erfahren durften. Ich glaube, die Begeisterung schwingt auch noch bei unserem Präsidenten (*gemeint ist Ratspräsident Jürg Sulser*) mit.

Nun, wie bringen wir das Fahrrad auf die Strasse mit dieser PI? Der ökologische und ökonomische Nutzen ist unbestritten. Zudem entlastet der Veloverkehr unsere Strasseninfrastruktur und beansprucht deutlich weniger Platz. Das bedeutet nicht nur geringere Kosten für den Strassenunterhalt, sondern auch eine effizientere Nutzung des sehr begrenzten Strassenraums, insbesondere in unseren urbanen Ge-

bieten. Die Bevölkerung erwartet vom Kanton, dass er die Verkehrssicherheit erhöht und eine verlässliche Infrastruktur für sämtliche Fortbewegungsmittel anbietet. Doch was macht die Regierung? Sie spielt auf Zeit.

Die Realität sieht so aus: Trotz der bestehenden Bundesvorgaben zur Velonetzung gibt es in vielen Gemeinden noch immer keine aktuellen oder ausreichenden Planungsgrundlagen. Jetzt kann man sagen «es ist schon alles geregelt», aber es läuft immer noch nicht. Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, dass die Exekutive ihre Verantwortung nun endlich wahrnimmt und die bereits heute schon oft überforderten Gemeinden bei der Planung und Umsetzung der Veloinfrastruktur unterstützt. Wir sehen in anderen Bereichen, wie zum Beispiel in der Bildung, im Bau- oder im Gesundheitswesen, dass der Kanton den Gemeinden unter die Arme greift, wenn es darum geht, komplexe Aufgaben zu meistern. Genau das ist auch hier notwendig. Der Kanton ist gesetzlich dazu verpflichtet – wir haben es mehrmals schon gehört –, die kommunale Velonetzung verbindlich zu koordinieren und sicherzustellen, dass alle Gemeinden ihren Verpflichtungen nachkommen, und zwar bis ins Jahr 2042. Das ist ein langer Zeitraum, die planungsrechtlichen Grundlagen müssen aber schon in fünf Jahren realisiert sein. Hier reicht es eben nicht, nur auf die existierenden gesetzlichen Grundlagen zu verweisen, wie wir das schon gehört haben. Wir wissen aus der Praxis, dass viele Gemeinden noch keine aktuellen oder ausreichenden Planungsgrundlagen haben und dass die bestehende Aufsicht durch den Kanton eben nicht ausreichend ist. Das muss sich nun sehr schnell ändern.

Thomas Schweizer hat in seinem Votum bereits ausführlich dargelegt, wie wichtig es ist, dass der Kanton hier aktiv die Gemeinden bei der Planung unterstützt. Ich verzichte auf die Details, vielleicht ein kleines Stichwort: Als ich von diesem Letraset aus den 70er-Jahren gehört habe, da wurde mir schwindlig. Wir sprechen immer von «Digitalisierung, Digitalisierung». Aber bei der Velonetzung, ja, da ist man halt immer noch auf Papier, obwohl wir auch in der KPB kürzlich ein Gesetz verabschiedet haben, dass Baueingaben nur noch in elektronischer Form stattfinden können. Aber bei der Velonetzung darf es noch so sein wie in den 70er-Jahren. Wir können es uns nicht leisten, auf Zeit zu spielen und die Entwicklung eines flächendeckenden und funktionalen Velonetzes den individuellen Kapazitäten der Gemeinden zu überlassen. Es geht um die Sicherheit und die Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels, das einen zentralen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in unserem Kanton leisten kann. Wir können uns jetzt hinter Paragraphen verstecken und sagen «es ist schon alles geregelt», aber diese Voten heute, wie wir sie jetzt von Herrn Schweizer und auch von uns gehört haben, sie deuten darauf hin, dass die Regierung eben die Möglichkeiten hat, auch auf Verordnungsstufe hier vorwärts zu machen. Ich bitte Frau Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*), ebendiese Schritte einzuleiten. Wir wissen es, wir haben alle viel zu tun, aber gerade in diesem Punkt können wir doch ein bisschen mehr.

Deshalb bitte ich Sie, unterstützen Sie den Minderheitsantrag von Thomas Schweizer und auch der SP und fordern den Kanton auf, seine Verantwortung nun endlich wahrzunehmen. Ich danke es Ihnen auch im Sinne der Veloförderung und

ich freue mich – ich bin dann nicht mehr hier (*der Votant hat seinen Rücktritt angekündigt*) –, im nächsten Jahr dem Mountainbike-Treiben zuzuschauen.

Simon Vlk (FDP, Uster): Der Kanton Zürich verfügt mit dem Veloförderprogramm bereits über griffige Instrumente, um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Eine Anpassung im PBG ist deshalb nicht nötig. Wichtiger als neue Bestimmungen sind Umsetzungsprojekte. Für den Ausbau der kommunalen Velowegnetze sind in erster Linie die Gemeinden zuständig. Beratung und Unterstützung der Gemeinden durch die Fachstelle Veloverkehr ist daher der zielführendste Weg. Wie der Regierungsrat weiter festhält, sind einige Forderungen der PI nicht stufengerecht, und durch diese würde die Rechtsordnung zersplittert. Es bestünde die Gefahr von doppelten Regelungen, welche zu Widersprüchen führten und damit die Einheit der Rechtsordnung gefährdeten. Aus diesen Gründen lehnt die FDP die PI ab. Besten Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Die GLP hat diese PI miteingereicht, und hinter den Forderungen stehen wir nach wie vor zu 100 Prozent. Auch den Ausführungen von Thomas Schweizer und Andrew Katumba ist eigentlich nicht viel beizufügen. Das Problem ist tatsächlich da, und das sehen wir auch. Es geht jetzt hier aber um die Lösung dieses Problem, und Thomas Schweizer hat das auch gesagt: Es sei ein Aufsichtsproblem, und Aufsichtsprobleme sind Aufsichtsprobleme. Die können wir nicht lösen, wenn wir bestehende gesetzliche Aufträge nochmals in ein Gesetz schreiben. Wenn dann die Aufsicht nicht da ist, hat sich immer noch nichts geändert. Also müssen wir die Probleme dort lösen, wo sie entstanden sind, und eben nicht einfach an Gesetzen schrauben und dann glauben, dass wir sie gelöst haben. Es ist mir bewusst, dass wir hier ein Kantonsrat sind und dass es unsere Aufgabe ist, Gesetze zu schreiben. Aber die Verkehrsplanung ist bereits vorgeschrieben und die Velonetzplanung, die kommunale Velonetzplanung, in diesen Verkehrsplänen mittlerweile auch zwingend vorgesehen. Es muss einfach noch getan werden und es braucht hier vielleicht Druck auf die Gemeinden und es braucht Instrumente, um es schneller, rascher vorwärtszubringen, aber nicht einen neuen Artikel im PBG; das ist leider der falsche Weg.

Das Gleiche gilt dann eben auch für die Verankerung der Informationen im Geoinformationsgesetz. Ich bin sofort der Ansicht, dass wir bessere Informationen für unsere Bürgerinnen, für die Planer und für die Grundstückseigentümerinnen in den kantonalen und kommunalen GIS brauchen. Wir müssen ihnen diese Informationen zur Verfügung stellen; einerseits, um die Behörden zu kontrollieren, aber andererseits auch, um die Planungen, die sie halt selbst machen, richtig einzubetten. Und das gilt eben dann natürlich nicht nur für die Velowege, sondern ganz allgemein für kommunale, regionale, kantonale und nationale Planungen, die einfach abgebildet werden, einsehbar und eben auch grundsätzlich öffentlich sein sollten. Das können wir aber auch nicht mit dieser PI und diesem Vorschlag im PBG ändern. Und wir brauchen auch eine Weiterentwicklung der Darstellungsverordnung fürs GIS, damit diese Daten dann eben auch vergleichbar und allgemein lesbar sind und nicht jede Gemeinde irgendetwas für sich macht.

All diese Forderungen teilen wir zu 100 Prozent und wir möchten, dass sie umgesetzt werden. Aber die PI ist leider der falsche Weg dafür, deshalb werden wir sie nicht definitiv unterstützen. Wir sind aber froh, dass wir die Diskussion dazu mit der Einreichung führen konnten.

Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich): Die SVP-Sprecherin hat mir das Stichwort gegeben für mein «cetero censeo»: Einmal mehr singt die SVP das Hohelied auf die Gemeindeautonomie. Aber Sie tun das einfach nur dann, wenn es Ihren Zwecken dient und es für Sie passt. Ich werde nicht müde, darauf hinzuweisen: Die Gemeindeautonomie gilt auch für die Stadt Zürich. Dort versuchen Sie ständig, das zu unterdrücken, daran herumzusagen. Einige Beispiele sind die Bewilligungspflicht für Kundgebungen, die wir neuerdings haben. Dann wurde verboten, dass die Stadtpolizei-Mitglieder eine C-Bewilligung haben dürfen; nein, sie müssen einen Schweizer Pass haben. Und natürlich greifen Sie in der Verkehrspolitik massiv in die Gemeindeautonomie ein. Wenn wir versuchen, Tempo 30 einzuführen für unsere eigene Bevölkerung, um die Sicherheit zu erhöhen, um den Lärm-schutz zu erhöhen, für unsere eigene Bevölkerung auf Stadtgebiet, dann ist die SVP immer die Erste, die laut aufschreit und gerne mit ihren Autos durch die Stadt durchfahren will. Messen Sie doch mit gleichlangen Ellen bei der Gemeindeautonomie!

Janine Vannaz (Die Mitte, Aesch): Vorweg, wer fährt nicht gern Fahrrad und könnte gegen Velowege sein! Die PI verlangt ein verstärktes Engagement bei der Velonetzplanung, insbesondere auch auf kommunaler Stufe. Dies soll durch gezielte Umsetzungsprogramme direkt in den Gemeinden aufgenommen werden. Engagement ist gut, die geforderten, neu gewünschten Regelungen jedoch gar nicht notwendig. Sie greifen definitiv zu stark in die Autonomie der Gemeinden ein. Selber wohne ich in einem Dorf, in dem wir bereits vor ein paar Jahren einen neuen zusätzlichen Veloweg realisieren konnten und bei einem weiteren Wegstück nun an der Planung sind. Das funktioniert also. Ebenso – wir konnten es jetzt ein paarmal hören – erachten auch wir als die Mitte ein Umsetzungsprogramm eher als artfremd in einem Richtplan, denn dieser ist ja nicht das Instrument eines Bauprogramms.

Auch der von den Initiantinnen und Initianten gewünschte digitale Zugriff auf Richtpläne wird ja gemäss dem Regierungsrat bereits heute zur Verfügung gestellt. Es bedarf keiner zusätzlichen gesetzlichen Festlegungen für Geodaten.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass wir hier wohl alle die Förderung und Ausgestaltung des Veloverkehrs begrüssen, es jedoch für die Gemeinden zielführender wäre, die entsprechende Unterstützung vom Kanton zur Umsetzung zu erhalten. Die Mitte lehnt ab. Merci.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Nachdem die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger im Jahr 2018 der Verankerung des Veloweg-Artikels in der Bundesverfassung mit einer stattlichen Dreiviertelmehrheit zugestimmt haben, kann es eigentlich keine Zweifel mehr darüber geben, welchen Stellenwert das Velo in

unserer Politik und, als Folge daraus, in unseren Gesamtverkehrsplanungen einnehmen soll. Die vorliegende PI hatte, grob gesagt, zum Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dass ein entscheidender Beitrag dafür in den Gemeinden geleistet wird, wird wohl von niemandem bestritten. Das 2021 erschienene Merkblatt «Kommunale Velonetzplanung» trägt dem Rechnung, aber nützt nur etwas, wenn es auch umgesetzt wird. Insbesondere muss durch das Amt für Mobilität mehr für die Beratung und Unterstützung der Gemeinden getan werden. Im Weiteren aber schliessen wir uns der Argumentation der KPB-Mehrheit und dem Votum von Thomas Wirth an und werden diese PI auch ablehnen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Es ist ja sehr erfreulich, wie Sie alle für das Velo sind und wie alle finden, Velofahren sei etwas Gutes und etwas Schönes; das habe ich jetzt ganz häufig hier gehört. Aber wir sind ja nicht im Kantonsrat, um uns darüber auszutauschen, was wir gut finden – ich finde noch ganz viele Sachen gut –, sondern wir sind im Kantonsrat, um uns darüber auszutauschen, mit welchen Massnahmen wir Dinge umsetzen wollen, die wir gut finden. Und davon habe ich ausser Lippenbekenntnissen bei einigen Fraktionen nicht viel gehört. Auch in Aesch, Frau Vannaz, müssten Sie jetzt eigentlich auf die Barrikaden gehen. Wenn Sie nämlich das publizierte Strassenbauprogramm angeschaut hätten, dann wüssten Sie bereits, dass Aesch in der Planung zurückgestellt wurde und eben nicht im KEF (*Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan*) ist. So geht Planung im Kanton Zürich: Man macht Finanzpolitik und schiebt diverse Velo-projekte im Strassenbauprogramm zurück, wie wir lesen konnten. Es besteht also offenbar kein Wille zur Velowegplanung oder, wie es vom Bund her neu heisst, Velobahnplanung. Das ist das offenbar etwas, was die Regierung eher hintenanstellt und gerade bei den Investitionen gerne zurückstellen möchte. Insofern braucht es diese PI. Wir müssen nicht nur dem Kanton, sondern auch den Gemeinden Beine machen. Und ich möchte niemanden mehr von FDP und SVP jammern hören, dass am Bellerive jeden Tag Stau ist. Sie haben ja so gewettert gegen diesen Spurabbau. Sie haben so dagegen gewettert, dass weitere Velowege gebaut werden, und was haben wir jetzt? Der tägliche Stau, den wir seit zehn oder zwanzig Jahren haben, der geht einfach so weiter. Wo sind ihre Lösungen? Wir haben Lösungen. Mit einer Veloschnellroute zum Beispiel wollen wir da die Spitzen brechen (*Zwischenrufe*). Ja, Sie fahren nicht Velo, aber ganz viele Leute wie ich fahren Velo. Man muss eben Lösungen ausprobieren in der Verkehrspolitik, und hier stelle ich eine Müdigkeit fest. Sie reden immer von Werten und was Sie alles gut finden, aber wenn es dann darauf ankommt, dann ist es plötzlich nicht mehr ganz so wichtig.

Nicola Siegrist (SP, Zürich): Bremsen sind äusserst wichtig, insbesondere am Velo, und ich merke das jeden Morgen. Ohne Bremsen wäre das heikle Manöver auf dem Weg zum Zug vermutlich nicht zumutbar. Ich habe auch immer ein bisschen Angst, dass meine Bremsen nicht mehr halten, wenn ich zum Central runterkomme. Es wäre aber wirklich irritierend, wenn man in der Fläche oder bergauf bremsen würde, wenn man Velo fährt. Wenn wir aber die Politik anschauen, die

in diesem Kanton zugunsten des Fahrrads gemacht wird, dann muss man genau das beobachten: Es wird gebremst in der Fläche und bergauf. Es wird – und das muss man benennen – um jeden Preis verhindert, dass das Velo einen anständigen Platz einnimmt in unserer Gesamtmobilität. Es ist die Regierung, die nicht bereit ist, vorwärtszumachen, und es ist die Mehrheit dieses Rates, die nicht bereit ist, vorwärtszumachen. Egal, wo man es fordert, im Budget ist es am falschen Ort, in den einzelnen Vorlagen ist es am falschen Ort und jetzt ist es scheinbar auch hier im PBG am falschen Ort. Wenn man dahinter schaut, was ist die Motivation? Es geht darum zu verhindern, dass das Velo einen relevanten Stellenwert einnimmt. Ich finde, Kantonsrätin L'Orange Seigo war fast ein bisschen zu sachlich im Benennen der Widersprüchlichkeit, die in diesem Thema aufgekommen ist. Frau Kantonsrätin Grüter, es ist ja absolut richtig, was Sie zur Subsidiarität sagen. Wenn es nicht nötig ist, dann lässt man es von der höheren Staatsebene sein. Aber zwei Probleme, erstens: Es ist nötig, denn es geht ja nicht vorwärts, und dies, obwohl wir das Ziel festgeschrieben haben, dass das Velo einen stärkeren Anteil in unserem Mobilitätssystem einnehmen soll. Und zweitens: Es ist lächerlich und unglaubwürdig, welches Spiel Sie hier spielen. Mit der Mobilitätsinitiative (*Vorlage 5947*), mit der ÖV-Initiative (*Vorlage 5948*) machen Sie genau das, und ich bitte Sie, nachher Stellung zu nehmen. Entweder sind Sie ehrlich und sagen «ja, wir finden das wichtig mit der Subsidiarität, wir ziehen unsere beiden Initiativen zurück» – Punkt. Dann – fair enough – spendiere ich ein Bier, das wäre eine ehrliche und glaubwürdige Haltung. Oder Sie stehen hin und sagen «nein, die Logik mit der Subsidiarität, die gilt nur für die anderen, wir dürfen uns darüber hinwegsetzen, weil wir die grosse Volkspartei sind und alles, was wir machen, sowieso richtig ist». Ich gehe davon aus, dass Sie sich nicht getrauen, diese klare Haltung einzunehmen, und wiederhole deshalb: Lächerlich, unglaubwürdig, so wie man es sich gewohnt ist.

Der letzte Punkt: In drei Wochen beginnt hier in unserem Kanton die Velo-WM. Man ist stolz darauf, dass man als Schweiz, als Kanton Zürich und dann auch als Gemeinden und Städte grosse internationale Anlässe in unseren Kanton, in unsere Region holen kann. Wenn es darum geht, den Profis zuzuschauen, die Spitzensport betreiben, ja unbedingt, dann ist das Velo super. Aber wenn es darum geht, dass die breite Bevölkerung das nutzen kann: Nein, auf keinen Fall, dann bremsen wir bergauf. Das ist beschämend für den Kanton, der sich so fortschrittlich nennt und in die Zukunft gehen möchte. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen. Herzlichen Dank.

Barbara Grüter (SVP, Rorbass) spricht zum zweiten Mal: Also einfach um das nochmals klarzustellen: Ich habe gesagt, dass es kein Eingreifen in die Gemeindeautonomie braucht, wenn die Anliegen bereits auf Verordnungsstufe geregelt sind. Und zurzeit, wenn Sie sich umschaun, werden die Velonetzplanungen im Kanton umgesetzt, in teuren, grosszügig angelegten Radwegen beziehungsweise man kann ja schon von Radstrassen sprechen. Rorbass ist da auch betroffen. Es gibt ja bald den Kreditantrag, um diesen teuren Radweg fertigzustellen. Es ist also nicht notwendig, in die Gemeindeautonomie einzugreifen, wo nicht nötig.

Und stellen Sie sich vor, tatsächlich können es die Kommunen, sie sind tatsächlich in der Lage, für ihre Kommunalstrassen selbst zu sorgen, sie selbst zu unterhalten, sie selbst zu referenzieren und selbst zu bestimmen, wo es separate Radstreifen braucht oder wo das Velo, wie alle anderen Strassenverkehrsteilnehmer, das vorhandene Strassennetz benutzen soll und muss. Also hören Sie auf, Ihre ideologischen Vorhaben mit Gesetzen den Gemeinden aufzuzwingen. Genau das ist der Grund, wieso wir dann Mobilitätsinitiativen lancieren müssen. Und die Rad-WM ist ein anderes Thema. Da gibt es auch wieder Vor- und Nachteile. Und im Moment bin ich selbst betroffen und sehe da eher Nachteile, aber das ist ein anderes Thema. Also lassen Sie die Kommunen ihre kommunale Velonetzplanung und ihre Verkehrsplanung auch selbst an die Hand nehmen.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Danke für die engagierte Debatte. Eigentlich hat Kommissionspräsidentin Barbara Franzen die Vorlage ausführlich skizziert. Sie hat auch gesagt, warum es diese Bestimmung im Planungs- und Baugesetz nicht braucht. Und sie hat es im Namen der Kommissionsmehrheit und auch der Regierung gesagt, nicht weil wir es nicht tun wollen, sondern weil es einfach technisch unnötig ist und weil es mit dieser unnötigen Bestimmung nicht vorwärtsgeht.

Ich möchte schon klarstellen, der Kanton Zürich war der erste Kanton in der ganzen Schweiz, der einen Velonetzplan hatte. Und der Bund ist dem Kanton Zürich gefolgt mit seiner nationalen Velogesetzgebung. Also bitte schauen wir auch diese Geschichte an. Der Kanton Zürich hat ein ausführliches Velonetzprogramm. Wir haben auch Mittel gesprochen. Ich habe eine Fachstelle in der Volkswirtschaftsdirektion, die hier walten kann, die nicht nur Merkblätter erarbeitet und überarbeitet, das letzte Mal vor wenigen Monaten, sondern die auch die Velonetzplannenden der Gemeinden, der Regionen aktiv unterstützt. Sie haben uns ja auch personell die entsprechenden Möglichkeiten gegeben. Wir koordinieren auch und wir beraten, Herr Kantonsrat Daniel Sommer, wir beraten. Ich weiss nicht, was wir noch mehr machen können im Rahmen der uns zur Verfügung gestellten Mittel und der Personalien. Wir haben überhaupt kein Interesse zu bremsen. Warum sollen wir bremsen? Wir wollen einen guten Job machen und wir wollen letztlich die Gesamtverkehrsmobilität vorantreiben.

Kantonsrätin Barbara Grüter hat es richtig gesagt, bei den kommunalen Strassen sind die Gemeinden ja komplett autonom und sie bekommen ja auch noch Geld dafür. Also immerhin 70 Millionen Franken gibt der Kanton jedes Jahr den Gemeinden für ihre kommunalen Strassen. Da können sie auch Velorouten planen und da können sie alles machen auf ihren kommunalen Strassen, was sie wollen. Ich muss halt noch etwas technisch werden, warum es die Bestimmung auch nicht braucht: Sie sprechen von der Notwendigkeit, dass die Regionalplanung quasi verpflichtet werden müsste, auch über ihre Darstellung der regionalen Richtpläne. Da muss ich Ihnen sagen: Die Regionen haben tatsächlich – darüber kann man sich jetzt freuen oder nicht – zum Teil noch Richtpläne, die schon älteren Datums sind, aus den 80er- und 90er-Jahren. Und ja, die sind nicht digitalisiert. Aber der

Rest ist digital. Wir digitalisieren, das haben wir Ihnen gesagt in der Kommissionsberatung. Sobald die Richtpläne überarbeitet werden, werden sie auch entsprechend digitalisiert.

Wir haben ein GIS, ein Geoinformationssystem, das alle notwendigen Informationen auch über Richtplanvorhaben gibt. Und wenn Sie sagen, man müsse nur ein bisschen die Verordnung der Richtplandarstellung ändern, dann kann ich Ihnen einfach sagen: Selbstverständlich weiss das auch der Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*), dass man hier daran ist mit der Digitalisierung. Nur ist es auf der regionalen und der kommunalen Ebene sehr anspruchsvoll, weil Sie den Anspruch haben, alle Informationen zusammen zu haben und dann auch ganz detailliert zu sehen, wo diese Routen im Einzelnen durchgehen. Und das ist dann technisch nicht so einfach, das ist anspruchsvoll. Aber die Baudirektion ist daran, ein ausführliches Geodatenmodell zu erarbeiten. Das haben wir Ihnen auch erklärt, und das läuft und das wird auch kommen in aller Komplexität mit den Darstellungswünschen, die Sie haben.

Und in diesem Sinne werden wir weitermachen mit dem Veloförderprogramm. Wir werden uns weiter engagieren, wir werden beraten und übrigens auch bauen. Und wenn Sie schauen, was wir für Projekte auch im Tiefbau in den letzten Jahren erarbeitet und umgesetzt haben, da gab es kein einziges Tiefbauprojekt, das nicht auch gleichzeitig eine Verbesserung für die Situation der Velofahrenden gebracht hat. Ich könnte Ihnen sonst die Medienmitteilungen einmal zusammenstellen, wo Sie das sehen können. Wir bleiben dran. Aber diese Bestimmung ist halt einfach nicht geeignet, hier etwas zu bewegen. Vielen Dank.

Abstimmung über Ziff. I

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Schweizer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 114 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die parlamentarische Initiative KR-Nr. 443/2020 abzulehnen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.