

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2008

4487

**Kantonale Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr,
Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich»**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2008,

beschliesst:

I. Die Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des Veloverkehrs im Kanton Zürich» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

—

Die Volksinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Der Kanton Zürich erlässt ein Gesetz mit dem Zweck, die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton Zürich zu fördern.

Das Gesetz hat insbesondere geeignete Massnahmen vorzusehen, um den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15 Prozent zu erhöhen.

Begründung:

Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie kommt dem Veloverkehr bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung

zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen. Grosse Potenziale im Alltag weist der Veloverkehr vor allem bei Distanzen unter fünf Kilometern auf.

In Zeiten von knappen finanziellen Ressourcen, Luftverschmutzung und Diskussionen um Klimaschutz muss der Kanton seinen Anteil leisten, den günstigen, gesunden und sauberen Verkehrsträger Velo aktiv zu fördern. Gemäss Mikrozensus 2000 beträgt der Anteil des Velos an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich 5 Prozent. Der Vergleich mit verschiedenen in- und ausländischen Gebieten zeigt, dass hier ein grosses Wachstumspotenzial besteht.

Mit geeigneten Massnahmen wie Imagekampagnen, verkehrstechnischen Massnahmen (Verkehrsberuhigungen, konsequente Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren, Velospuren) oder intensiver Verkehrs-ausbildung sorgt der Kanton dafür, dass der Anteil des Veloverkehrs in den Agglomerationen des Kantons an den Wegetappen auf 15 Prozent angehoben wird.»

Weisung

A. Ziel der Initiative

Die in der Form einer allgemeinen Anregung eingereichte Initiative verlangt, dass der Kanton Zürich ein Gesetz erlässt, das die Förderung der Benutzung des Velos als Verkehrsmittel zum Ziel hat. In der Begründung bezieht sich das Begehren auf die Gesamtverkehrsstrategie, die dem Velo bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zumisst. Die Initiative verlangt ausserdem, dass geeignete Massnahmen zu treffen sind, um den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15% zu erhöhen.

B. Formelles

Am 21. November 2007 wurden die ausgefüllten Unterschriftenlisten zur Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr, Förderung des

Veloverkehrs im Kanton Zürich» eingereicht. Mit Verfügung vom 24. Januar 2008 stellte die Direktion der Justiz und des Innern nach Prüfung der Unterschriften fest, dass die Volksinitiative zu Stande gekommen ist (ABl 2008, 135).

Die Initiative hat die Form einer allgemeinen Anregung. Gemäss auf § 65 c Abs. 1 der Verordnung über die politischen Rechte vom 27. Oktober 2004 (VPR, LS 161.1) stellt der Regierungsrat dem Kantonsrat bei Initiativen in Form einer allgemeinen Anregung innert vier Monaten Antrag auf Ungültigerklärung, wenn er die Initiative für vollständig unrechtmässig hält. Andernfalls beantragt er dem Kantonsrat innert der gleichen Frist einen Beschluss darüber, ob eine Umsetzungsvorlage zur Initiative und ein Gegenvorschlag zur Umsetzungsvorlage bzw. zur Initiative auszuarbeiten sei (§ 65 c Abs. 2 VPR). Der Kantonsrat befindet über einen Antrag auf Ungültigerklärung innert drei Monaten nach Antragstellung (§ 65 d lit. a VPR). Über einen Antrag zur Umsetzung bzw. zu einem Gegenvorschlag entscheidet der Kantonsrat innert neun Monaten nach Einreichung der Initiative (§ 65 d lit. b VPR).

Eine zu Stande gekommene Volksinitiative ist gültig, wenn sie die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist (Art. 28 Abs. 1 Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005, KV, LS 101). Erfüllt sie diese Voraussetzungen nicht, erklärt sie der Kantonsrat für ungültig. Er kann sie aber auch für teilweise gültig erklären oder aufteilen (Art. 28 Abs. 2 KV).

Die Einheit der Materie ist gewahrt, wenn zwischen den einzelnen Teilen einer Initiative ein sachlicher Zusammenhang besteht. Diese Forderung ist vorliegend erfüllt, geht es doch bei beiden in der Initiative formulierten Anliegen um die Förderung des Veloverkehrs.

Die Initiative verstösst auch nicht gegen übergeordnetes Recht. Der Kanton hat in Fragen der Förderung des Veloverkehrs grundsätzlich Gesetzgebungskompetenzen. Im Rahmen der Umsetzung ist allenfalls zu prüfen, ob von Bundesrechts wegen gewisse Hindernisse und Einschränkungen bestehen. So dürfte der Kanton beispielsweise keine Bestimmungen erlassen, die es den Velofahrenden erlauben würden, Nationalstrassen erster und zweiter Kategorie zu benutzen, da dies gegen Art. 2 und 3 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11) verstiesse. Dies stellt die Gültigkeit der Initiative jedoch nicht in Frage.

In Bezug auf die Durchführbarkeit verlangt die Initiative geeignete Massnahmen, um die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel zu fördern. Im Rahmen der Umsetzung ist zu prüfen, welche Massnahmen dazu geeignet und sowohl faktisch als auch rechtlich umsetzbar sind.

Hingegen stellt sich die Frage, ob die Forderung, den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in Agglomerationen auf 15% zu erhöhen, durchführbar ist. Dieser Anteil am gesamten Verkehrsvolumen erscheint als sehr hoch, und es ist fraglich, ob er erreicht werden kann (siehe dazu Begründung nachfolgend, Bst. C, Ziff. 3). Insofern stellt sich die Frage, ob die Initiative in dieser Hinsicht als (teil-)ungültig erklärt werden müsste. Die Forderung der Initiative geht jedoch in Richtung eines Auftrags an den Gesetzgeber, die geeigneten Massnahmen zu treffen, um dies zu erreichen. Nach dem Grundsatz, wonach eine Initiative nicht ohne Not für (teil-)ungültig erklärt werden soll, wäre – sofern die Initiative angenommen würde – anlässlich der Umsetzung zu prüfen, welche Massnahmen notwendig sind und ob diese verkehrstechnisch, finanziell, rechtlich und politisch gewünscht und durchführbar sind. Darüber hätte dann der Gesetzgeber zu entscheiden. Schlussfolgernd ist deshalb festzuhalten, dass die Initiative gültig ist.

C. Materielles

1. Gesetzliche Grundlagen zum Veloverkehr

Die Initiative verlangt den Erlass eines Gesetzes zur Förderung des Veloverkehrs. Bereits heute bestehen auf kantonaler Ebene verschiedene gesetzliche Bestimmungen zum Veloverkehr:

Das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) wird auf Strassen angewendet, die im Eigentum des Kantons oder der politischen Gemeinden stehen und dem Gemeingebrauch gewidmet sind; als Strassen gelten auch Plätze und Wege, z. B. Radwege (§ 1 StrG). Die Staatsstrassen werden grundsätzlich durch den Kanton, die Gemeindestrassen durch die politischen Gemeinden gebaut, betrieben und unterhalten (§§ 6 und 26 Abs. 1 StrG). Eine Sonderregelung gilt für die Städte Zürich und Winterthur, denen Bau- und Unterhaltspflicht auch für überkommunale Strassen übertragen wurde (§ 43 StrG), wobei die Finanzierung durch den Kanton mittels pauschalisierter Beiträgen erfolgt (§§ 46 ff. StrG). Für die Verwirklichung des in den regionalen Richtplänen festgelegten Radwegnetzes stellt der Kantonsrat jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Voranschlag ein (§ 28 Abs. 2 StrG); der Betrag erhöht sich entsprechend dem Baukostenindex und beträgt heute etwa 13 Mio. Franken. Den finanziell weniger leistungsfähigen Gemeinden leistet der Staat Kostenanteile an die Bau- und Unterhaltskosten von Gemeindestrassen (§§ 29 ff. StrG). Diese Bestimmungen enthalten das Regelwerk für Bau, Unterhalt und Finanzierung von Infrastrukturen für den Veloverkehr.

Bis 1990 erhob der Kanton Zürich eine Verkehrsabgabe für Fahrräder; diese wurde durch eine Revision von § 3 des Verkehrsabgabengesetzes (VAG, LS 741.1) 1991 aufgehoben.

Gemäss dem Polizeiorganisationsgesetz vom 29. November 2004 (POG, LS 551.1) ist die Überwachung der Fussgänger und Radfahrer im Strassenverkehr eine verkehrspolizeiliche Aufgabe der Gemeinden (§ 18 Abs. 1 lit. a POG). Eine Ausnahme gilt für die Autobahnen und Autostrassen; diese werden von der Kantonspolizei betreut (§ 15 Abs. 1 lit. a POG). Die Verkehrsausbildung an der Volksschule und am Kindergarten ist ebenfalls eine Aufgabe der Gemeindepolizeien (§ 18 Abs. 1 lit. e POG).

Um die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, kann der Kanton Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen oder Beiträge an von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellte Veloabstellplätze leisten (so genannte «Bike and Ride»-Anlagen); Voraussetzung ist, dass diese den Benützerinnen und Benützern des öffentlichen Verkehrs vorbehalten sind (§ 5 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988, PVG, LS 740.1). Im Rahmen des Sanierungsprogramms 2004 (San04) hat der Regierungsrat den Verzicht auf die Förderung solcher Anlagen beschlossen (Massnahme San04.300).

Für die Benützung des Velos für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte können Unselbstständigerwerbende pro Jahr Fr. 700 als notwendige Berufsauslagen geltend machen (Verfügung der Finanzdirektion über die Pauschalierung von Berufsauslagen Unselbstständigerwerbender bei der Steuereinschätzung vom 16. Oktober 2000, LS 631.33).

2. Gesamtverkehrspolitik

Der Regierungsrat hat im Gesamtverkehrskonzept vom 13. September 2006 die Gesamtverkehrsstrategie festgelegt. Dem Veloverkehr kommt insbesondere bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen und weist im Alltag grosse Potenziale bei Distanzen unter fünf Kilometern auf. Zur besseren Nutzung dieser Potenziale sind sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Verbindungen zu gewährleisten und an den jeweiligen Zielorten genügend Veloabstellplätze bereitzustellen.

Anlässlich der Festsetzung des revidierten Richtplans, Teil Verkehr, am 26. März 2007 hat der Kantonsrat neu ein zusätzliches Kapitel zum Fuss- und Veloverkehr beschlossen. Als Massnahmen sind bauliche und organisatorische Verbesserungen und Sanierungen an Staatsstrassen, Massnahmen zur Querung von Verkehrsachsen, ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz in den regionalen Richtplänen, Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten sowie Fördermassnahmen der Gemeinden nach deren Möglichkeiten vorgesehen.

Im Rahmen der Agglomerationspolitik hat der Bund einen Infrastrukturfonds geschaffen, aus dem Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen der Agglomerationen geleistet werden können. Voraussetzung dazu ist ein Agglomerationsprogramm, in dem Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt und mit den Umweltzielen in Einklang gebracht werden. Der Regierungsrat hat das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr am 14. November 2007 beschlossen und dem Bund eingereicht. Das Agglomerationsprogramm enthält in allen vier Agglomerationsräumen (Limmattal und Glattal sowie Städte Winterthur und Zürich) jeweils flächendeckende Programme für den Fuss- und Veloverkehr. Die Programme sind als Priorität A (hohe Wirksamkeit, fortgeschrittener Planungsstand, dringliche Umsetzung, weitgehend gesicherte Finanzierung) angemeldet und beinhalten ein Investitionsvolumen von 213 Mio. Franken. In diesem Betrag enthalten sind auch Massnahmen in den Städten Winterthur und Zürich zur Umgestaltung der Strassenräume mit dem Ziel, die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern. Langfristig sind weitere Massnahmen geplant (Priorität C im Agglomerationsprogramm).

Das Gesamtverkehrskonzept, der Richtplan Verkehr und das Agglomerationsprogramm sind inhaltlich aufeinander abgestimmt; sie bilden zusammen ein kohärentes, ausgewogenes Planungswerk.

3. Beurteilung der Anliegen der Initiative

Die Initiative verlangt den Erlass von gesetzlichen Grundlagen zur Förderung des Velos als Verkehrsmittel. In der Begründung werden einzelne Massnahmen wie Imagekampagnen, verkehrstechnische Massnahmen (Verkehrsberuhigungen, Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren, Velospuren) oder intensivierete Verkehrsausbildung vorgeschlagen.

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Anliegen. Entsprechend wurde im Gesamtverkehrskonzept die Rolle des Langsam-

verkehrs insgesamt und des Veloverkehrs im Besonderen hervorgehoben. Die Initiantinnen und Initianten berufen sich denn auch auf die Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr des Gesamtverkehrskonzepts, indem sie deren Wortlaut teilweise wörtlich übernehmen. Der Veloverkehr ist zudem gestützt auf die bereits heute geltenden gesetzlichen Grundlagen zu fördern. So sind von Gesetzes wegen jährlich rund 13 Mio. Franken in den Ausbau des Radwegnetzes zu investieren. Die sehr weit gehenden Forderungen der Initiative können jedoch nicht unterstützt werden und die Initiative ist deshalb abzulehnen.

Die Initiative verlangt, dass Massnahmen vorzusehen sind, um den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15% zu erhöhen. 2005 hatte der Veloverkehr nach Wegetappen folgende Verkehrsanteile: Kanton Zürich: 4,4%; Stadt Zürich: 3,7%; Stadt Winterthur: 10,3% (Quelle Mikrozensus Verkehr, Bundesamt für Statistik). Die Stadt Winterthur weist im kantonalen Vergleich der Regionen den mit Abstand höchsten Anteil des Veloverkehrs an den gesamten Wegetappen auf.

Die Anteile der übrigen Verkehrsmittel an den Wegetappen konnten 2005 wie folgt beziffert werden:

	Kanton Zürich	Stadt Zürich	Stadt Winterthur	Glattal	Limmattal
Velo	4%	4%	10%	4%	3%
Zu Fuss Gehende	47%	54%	45%	45%	47%
Öffentlicher Verkehr	18%	25%	16%	14%	18%
Motorisierter Individualverkehr	30%	16%	28%	36%	32%
Andere/Rundungsdifferenz	1%	1%	1%	1%	0%

Die Tabelle enthält die Angaben für den Kanton sowie für diejenigen Regionen, in denen mit regionalen Gesamtverkehrskonzepten vertiefte Betrachtungen gemacht wurden und die Ge- stand des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr sind.

Die Forderung nach einer Erhöhung auf 15% würde bezogen auf die Stadt Zürich und den Kanton mehr als eine Verdreifachung des heutigen Anteils bedeuten, d. h., es müssten etwa dreimal so viele Personen wie heute mindestens einen Teil ihres täglichen Weges mit einem Velo zurücklegen. Diese Forderung der Initiative ist mit den von dieser beispielhaft aufgezählten Massnahmen (Imagekampagnen, Verkehrsberuhigungen, konsequente Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren, Velospuren, intensivierete Verkehrsausbildung usw.) kaum erreichbar. Die vorstehende Tabelle zeigt auch auf, dass z. B. in der Stadt Zürich die Ziele der Initiative alleine mit einer Verlagerung von Wegetappen vom motorisierten Individualverkehr auf den Veloverkehr nicht erreicht werden können. Vielmehr müsste der

Veloverkehr Weganteile von zu Fuss Gehenden und vom öffentlichen Verkehr übernehmen können. Massnahmen zur Schwächung sowohl des Anteils der zu Fuss Gehenden als auch des öffentlichen Verkehrs laufen dem Gesamtverkehrskonzept zuwider und sind daher nicht zu unterstützen.

Das Velo als Alltagsverkehrsmittel bedeutet im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln (öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) eine Komforteinbusse. Die Benützung des Velos ist stark witterungsabhängig und dessen Gebrauch ist im Winter zusätzlich erschwert. Zahlreichen Menschen ist die Benützung des Velos verwehrt, sei dies alters- oder gesundheitsbedingt oder aus logistischen Gründen (z. B. Transport von Gütern oder Mitnahme von Gepäck). Steigungen erschweren den Einsatz des Velos deutlich. Bei Steigungen von 6% halbiert sich die Fahrgeschwindigkeit. So weisen hügelige Regionen wie Pfannenstiel und Zimmerberg mit unter 2% den geringsten Veloanteil der Wegetappen aus. Dies bedeutet, dass in den warmen Jahreszeiten und an niederschlagsfreien Tagen sowie in flacheren Gebieten überdurchschnittlich viele Verkehrsteilnehmende das Velo benützen müssten, damit über das ganze Jahr betrachtet überhaupt ein durchschnittlicher Anteil von 15% erreicht werden könnte. Insgesamt ist festzuhalten, dass das Velo keine gleichwertige Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) darstellt und darum kein alltagstaugliches Ganzjahres- und Allwetter-Verkehrsmittel ist. Es ist deshalb zum Vornherein nicht mit einer derart erheblichen Steigerung des Velogebruchs zu rechnen, dass die Forderung umgesetzt werden kann.

Um verkehrstechnische Massnahmen zu ergreifen, muss kein neues Gesetz erlassen werden. Hierfür genügt das bestehende Strassengesetz (StrG), das in § 14 Projektierungsgrundsätze enthält, die u. a. auch die angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse der Velofahrenden verlangen. Ausserdem wird in § 28 Abs. 2 StrG der Kantonsrat verpflichtet, bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Voranschlag einzustellen. Dieser Betrag ist indiziert. Zusammen mit den §§ 1 und 3 StrG sind die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Schaffung guter verkehrstechnischer Voraussetzungen für Velofahrende vorhanden. Dabei sind jedoch Einschränkungen anzubringen: Massnahmen für die Verkehrsberuhigung werden oft mittels gestalterischer Massnahmen durchgeführt. Diese sind allerdings wegen der breit abgestützten Forderung nach Senkung der Strassenstandards nicht in der gewünschten Häufigkeit möglich. Eine konsequente Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren und die Erstellung von Velospuren sind nicht immer möglich. Oftmals sind gerade in Ortszentren die Verhältnisse so

beengt, dass eine verkehrstechnische Förderung des Veloverkehrs nur mittels Spurabbau für den motorisierten Verkehr (zum Teil einschliesslich des öffentlichen Verkehrs) möglich wäre. Hier muss die heute mögliche Interessenabwägung im Einzelfall erhalten bleiben.

Um die Benützung des Velos als Verkehrsmittel zu fördern, könnten finanzielle Anreize gesetzt werden, z. B. durch eine Erhöhung des Steuerabzuges für das Velo. Die Einführung einer verkehrspolitischen Lenkungsmassnahme über das System der steuerlichen Abzüge für berufsbedingte Auslagen ist jedoch unerwünscht und widerspricht dem heutigen Steuersystem. Die Erhöhung dieser Abzüge ist auch aus finanzpolitischen Gründen abzulehnen, würde sie doch zu Steuerausfällen führen, die anderweitig zu kompensieren wären. Aus den gleichen Gründen kommt auch die Einführung einer allgemeinen Abzugsberechtigung für das Velo nicht in Betracht.

Die Abschaffung einer Veloabgabe steht nicht zur Diskussion, da der Kanton eine solche Abgabe seit 1991 nicht mehr erhebt (§ 3 VAG). Die Initiantinnen und Initianten schlagen hingegen vor, dass zur Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen eine solche Abgabe wieder eingeführt werden könnte. Ein Teil der Abgabe müsste für den damit verbundenen Verwaltungs- und Kontrollaufwand aufgewendet werden. Zudem würde die Bevölkerung kaum verstehen, dass als Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs eine Abgabe eingeführt würde. Die Einführung einer Veloabgabe ist deshalb abzulehnen.

Die Durchführung von staatlichen Imagekampagnen für ein bestimmtes Verkehrsmittel ist umstritten. Hierfür müssen die Betreiber (beim öffentlichen Verkehr) bzw. die Interessenverbände (bei privaten Verkehrsmitteln) sorgen. Man kann sich höchstens fragen, ob der Staat solche Verbände mit zweckgebundenen finanziellen Mitteln unterstützen soll. Dies ist jedoch abzulehnen, da eine solche Unterstützung auch den im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 und des Massnahmenplans Haushaltsgleichgewicht 2006 getroffenen Massnahmen zuwiderläuft. Die Verkehrsausbildung an Schulen ist bereits heute gewährleistet; sie ist gemäss POG eine Aufgabe der Gemeindepolizeien.

Das Initiativkomitee geht davon aus, dass zur Förderung des Veloverkehrs ein eigenständiges kantonales Gesetz erlassen wird. Gemäss Art. 25 Abs. 4 KV bestimmt der Kantonsrat, in welcher Rechtsform eine Initiative, die in Form einer allgemeinen Anregung eingereicht wurde, umgesetzt wird. Dies kann durch Erlass eines neuen oder durch Änderung eines bestehenden Gesetzes, durch einen Kreditbeschluss oder eine Mischform erfolgen. Denkbar ist auch, dass die Umsetzung einer allgemeinen Anregung durch Aufhebung bestehender gesetzlicher Bestimmungen erfolgen könnte. Wie aufgezeigt, bestehen bereits heute in den meisten Bereichen genügende gesetzliche Grund-

lagen zur Förderung des Veloverkehrs. Die Schaffung weiterer gesetzlicher Grundlagen, wie z. B. der vorgeschlagene Steuerabzug, ist abzulehnen. Auch ist es nicht angezeigt, die bestehenden Rechtsgrundlagen zum Veloverkehr in einem neuen selbstständigen Erlass zusammenzufassen; dafür besteht weder ein Anlass noch eine Notwendigkeit.

4. Schlussfolgerungen

Die konsequente Umsetzung der Initiative hätte zur Folge, dass Massnahmen zur Verlagerung von Fahrten vom öffentlichen Verkehr auf den Veloverkehr ergriffen werden müssten. Häufig steht nämlich in den Agglomerationen der öffentliche Verkehr in direkterer Konkurrenz zum Veloverkehr als der motorisierte Individualverkehr. Solche Massnahmen stehen aber im Widerspruch zum Gesamtverkehrskonzept und sind deshalb nicht zu unterstützen.

Eine einseitige Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels widerspricht dem Grundsatz des Gesamtverkehrskonzeptes, das die Benutzung des wesensgerechten Verkehrsmittels fördert. Die Grundversorgung der Bevölkerung mit Mobilität erfolgt vor allem durch den öffentlichen Verkehr; durch einseitige Fördermassnahmen wird dies in Frage gestellt. Zudem müssen finanzielle Anreize zur Umsetzung der Ziele der Initiative derart einschneidend gewählt werden, dass auch aus ökonomischer Sicht die Initiative Wettbewerbsverzerrungen zur Folge hätte und die Standortattraktivität des Kantons Zürich geschmälert würde.

Der Kanton sieht in seinen Planungen die Förderung des Veloverkehrs mit verschiedenen Massnahmen bereits vor (vgl. Kantonaler Richtplan vom 26. März 2007, Textteil, Ziff. 4.3a; Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006, insbesondere Ziff. 4.3.1; Agglomerationsprogramm vom 14. November 2007, insbesondere Ziff. 4.4). Diese Planungen sind neueren oder neuesten Datums und benötigen eine gewisse Zeit für die Umsetzung. Ein Gewinn durch Schaffung zusätzlicher Rechtsgrundlagen ist nicht ersichtlich. Vielmehr sollte das Hauptaugenmerk jetzt auf die Umsetzung der Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm gelegt werden. Dazu sind keine neuen Rechtsgrundlagen nötig.

D. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi