

7. Umweltbericht: Bericht Veloinfrastruktur verbessern und Veloverkehrsanteil erhöhen

Postulat David John Galeuchet (Grüne, Bülach), Silvia Rigoni (Grüne, Zürich), Daniel Heierli (Grüne, Zürich) vom 14. Januar 2019

KR-Nr. 9/2019

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister, Egg, hat an der Sitzung vom 17. Juni 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

David John Galeuchet (Grüne, Bülach): Man könnte meinen, wir treten im Kanton Zürich mit dem Velo an Ort. 1995 gab es eine Radwegstrategie. 2005 wurde diese revidiert. 2001 wurde der Veloverkehr ins Gesamtkonzept aufgenommen. 2010 gab es eine Veloförderung mit einem Rahmenkredit von 20 Millionen Franken. Allein die Stadt Zürich wirft fürs Velo 120 Millionen auf. 2016 gab es einen Velonetzplan, der vom Regierungsrat verabschiedet wurde, und doch zeigt sich bisher kein Erfolg. Kann es sein, dass es dem Regierungsrat mit dem Velo nicht ernst ist, er das Velo als Lösung für die Verkehrsprobleme unterschätzt und seine Verwaltung mit Papiertigern beübt? Im Umweltbericht 2018 erwähnt der Regierungsrat die positive Wirkung des Veloverkehrs für die Umwelt und auch für die Gesundheit. Obwohl der Veloverkehr insgesamt leicht zugenommen hat, macht er insgesamt immer noch einen viel zu kleinen Anteil aus. 2010 setzte sich der Kantonsrat mit dem Beschluss des Veloförderprogramms ein deutliches Zeichen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Leider hat sich bisher kaum etwas bewegt. Auch im Raumplanungsbericht 2017 bemerkt der Regierungsrat, dass es von Vorteil ist, wenn zumindest ein Teil der täglichen Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden kann, damit die Verkehrsnetze nicht weiter belastet werden. 2018 hat der Regierungsrat herausgefunden, dass Veloschnellrouten volkswirtschaftlich empfehlenswert sind. Das freut uns sehr, aber im Ernst, werte Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*), das hätte Ihnen Kollegin Petri (*Gabi Petri*) auch schon vor 28 Jahren sagen können. Nehmen Sie das Velo endlich ernst, es wird Ihnen helfen, die Probleme auf der Strasse zu lösen. Im Umweltbericht 2018 ist festgehalten, dass aufgrund der geringen Datenbasis der Veloanteil am Gesamtverkehr sogar nur beschränkt aussagekräftig sei. Eigentlich hätten wir schon gehofft, dass in all den Jahren zumindest Daten über die Nutzung des Velos vorliegen, wenn schon weniger Velowege gebaut werden. Deshalb wollen wir mit dem Postulat, dass durch die Erhebung genauer Daten über den Veloverkehr im Kanton Zürich ermittelt werden. Gestützt auf diese neuen Daten, soll abgeklärt werden, wo heute grosse Verkehrsströme mit dem Velo vorhanden sind und an welchen Orten ein grosses Potenzial für das Verschieben des Verkehrs auf das Velo möglich wäre. In einem Massnahmenplan soll festgehalten

werden, wie der Anteil des Veloverkehrs erhöht werden kann, und welche baulichen Massnahmen dafür getroffen werden müssen. Auch eine Priorisierung der Massnahmen und Projekte soll festgehalten werden. Bei der Priorisierung soll das Potenzial der Verkehrsverlagerung Haupttreiber sein. Bitte erheben Sie auch Daten in den Städten, den Zentren der Agglomeration und zwischen diesen. Denn genau dort sehen wir ein enormes Potenzial für das Velo. Aktuell stehen Radwegprojekte beispielsweise zwischen Rorbas und Bülach oder Hombrechtikon und Oetwil an. Das sind Ergänzungen für Freizeitrouten, welche in Corona-Zeiten (*Covid-19-Pandemie*) auch sehr gerne genutzt werden und für die Volksgesundheit wichtig sind.

Die Grüne Fraktion möchte aber, dass Sie den Fokus auf Strecken legen, bei welchen das Velo und die stark wachsende Menge an E-Bikes den motorisierten Individualverkehr ersetzen können. Die kantonale Koordinationsstelle für Veloverkehr wird mutig mit dem Slogan «Wir machen Zürich zum ersten Velokanton der Schweiz». Dieser Zug – dieses Velo – ist wohl schon längst abgefahren. Wir müssen ja auch nicht die Ersten sein. Wir hoffen aber, dass es nicht nochmals Jahrzehnte dauern wird, bis sich das Velo als Verkehrsmittel auch im Kanton Zürich durchsetzen kann. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich arbeite in der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit ist unsere Abteilung von Anbeginn bei Projekten des Amtes für Verkehr involviert, dies bis zur Fertigstellung durch das Tiefbauamt. Momentan sind sehr viele Projekte beim Amt für Verkehr in Arbeit, um die Velostruktur zu verbessern. Diese Projekte können aber nicht losgelöst von der übrigen Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. In unserem dichtbesiedelten Kanton ist dies eine aufwendige und langwierige Angelegenheit.

Dieses Postulat fordert vom Regierungsrat Informationen zum Anteil Veloverkehr und einen Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. 2010 wurde im Kantonsrat ein Veloförderprogramm verabschiedet, welches den Zweck hatte, den Veloverkehr auf Strecken von 5 bis 15 Kilometern zu fördern. Dieses Förderprogramm ist im Internet unter «velo.zh.ch» zu finden. 2012 wurde die Koordinationsstelle Veloverkehr geschaffen, welche bei der Volkswirtschaftsdirektion angesiedelt ist. Zweck ist auch hier die Förderung des Veloverkehrs und die Steigerung des Veloanteils. Doch damit nicht genug: 2016 hat der Regierungsrat einen Velonetzplan verabschiedet. Dieser Velonetzplan löst die Radwegstrategie 2006 ab. Dieser Velonetzplan sieht Nebenrouten, Hauptrouten und Veloschnellrouten vor. Neu wird ein spezielles Augenmerk auf die Velopendler mit den sich in Aufschwung befindenden schnellen E-Bikes gelegt. Neu ist auch, dass bei der Erstellung von Infrastrukturen nicht mehr vor allem der Freizeitverkehr im Fokus steht, sondern explizit der Berufsverkehr mit schnellen E-Bikes begutachtet wird. In der Anfrage 374/2018 der GLP wurden die entsprechenden Fragen gestellt und auch beantwortet. Im Postulat 356/2018 der FDP wird verlangt, beim Modalsplit den Anteil Velo abzubilden. Im Gesamtverkehrskonzept wird der Anteil Velo abgebildet und eine Förderung ist geplant und erwünscht.

Im Moment sind sehr viele Radwegprojekte geplant oder auch im Bau. Mit einem weiteren Bericht wird kein Meter Veloinfrastruktur schneller gebaut. Der Kanton ist in Bezug auf den Ausbau des Velonetzes auf gutem Weg und gut unterwegs. Wir lehnen dieses Postulat ab, es bringt keinen Mehrwert.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der CO₂-Zähler steigt minütlich und bald haben wir alle zusammen die Menge erreicht, die für das 1,5-Grad-Ziel akzeptabel ist. So ist jede Redeminute hier verschenkte Zeit; weniger die Minuten hier im Rat, als vielmehr die Zeit, die dank dem Diskussionsantrag der SVP nun dazu gekommen ist. Wir müssen als globale Gesellschaft die Klimakatastrophe verhindern, und da ist der Veloverkehr im Kanton Zürich auch ein Hebel, der umgelegt werden muss. Selbst mit dem Elektrovelo ist jeder zurückgelegte Kilometer für das Klima besser als mit dem fast leeren Auto. Aber dazu braucht es die richtige Infrastruktur, wie überkommunale Veloschnellrouten und Abstellplätze für Privatvelos und Sharing-Anbieter.

Die Regierung will das Postulat ja entgegennehmen; sicherlich auch, weil sie weiss, dass jeder Velokilometer einen positiven volkswirtschaftlichen Effekt hat. Dieses Postulat ist unbedingt zu überweisen – für die Menschen im Kanton Zürich und das globale Klima. Herzlichen Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Das vorliegende Postulat fordert ja zwei Dinge in einem: Einerseits sollen die Datengrundlagen zum aktuellen Anteil des Veloverkehrs verbessert werden, also Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden. Und andererseits soll ein Massnahmenplan zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und zur Erhöhung des Veloanteils erarbeitet werden, also Massnahmen ergriffen oder zumindest vorgeschlagen werden. Die Postulantinnen und Postulanten stützen ihre Forderung nach mehr Daten auf eine Fussnote im Umweltbericht 2018. Hinsichtlich des Anteils zurückgelegter Wege bis 15 Kilometer mit dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*), ÖV oder Velo seien die Veloanteile für 2016 und der Trend aufgrund der geringen Datenbasis nur beschränkt aussagefähig. Wir vermuten, dass diese Fussnote aufgrund eines statistischen Missverständnisses etwas überbewertet wird. Es ist nun mal ein statistisches Gesetz, dass es bei seltenen Ereignissen mehr Beobachtungen braucht, um zu validen Zahlen zu gelangen. Denkt man an die zweite Forderung des Postulates, den Massnahmenplan, der ja auch einer geografischen Aufschlüsselung nicht nur eines aggregierten Werts bedarf, so scheinen die Daten aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr, die an den Nutzen, an die Nutzung der Verkehrsmittel anknüpfen und die ja damit ganz anders strukturiert sind, ohnehin fast entscheidrelevanter zu sein. Autos auf einer Durchgangsstrasse sind wesentlich einfacher zu messen als Velos, die an verschiedenen Orten durch die Siedlungen fliessen. Da muss man eben bei der Nutzung ansetzen, nicht einfach nur an Zählstellen. Trotzdem, ohne wenigstens stichprobenweise Zählungen des Veloverkehrs geht es natürlich nicht. Zumindest lassen sich so Entwicklungen erkennen. Nur darf man sich nicht allzu viele Hoffnungen machen, eine kantonsweite flächendeckende Messung des Veloverkehrs als Grundlage zur Abschätzung der künftigen potenziellen Verkehrsnachfrage ist

nicht machbar und sie ist auch nicht zielführend. Zur Erreichung des zweiten Ziels des Postulats scheint damit ein akkurateres Gesamtverkehrsmodell, das Verkehrsangebot und -nachfrage abbildet und auch die Wechselwirkung beziehungsweise Konkurrenz zwischen den Verkehrssystemen berücksichtigt, weit wichtiger. Mit der Veröffentlichung der Sonderauswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 für den Kanton Zürich durch unser Statistisches Amt im letzten Juli steht ja auch eine aktualisiertere bessere Datengrundlage zur Verfügung. Ich möchte hier nicht fachtechnischer werden. Wenn die FDP der Volkswirtschaftsdirektion bei der Bearbeitung der ersten Forderung dieses Postulates, also dieser Datengrundlagen, aber zwei Wünsche mit auf den Weg geben darf:

Erstens: Insgesamt herrscht bei all den Erhebungen zum Verkehr und zum Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden ein gewisses Durcheinander. Politikerinnen und Politiker jeder Couleur können sich stets die ihnen genehmen Zahlen pflücken. Wir haben insgesamt nicht den Eindruck, dass es zu wenige, sondern zu viele Daten gibt, auch wenn es in einzelnen Bereichen durchaus Lücken geben mag. Weniger wäre hier teilweise mehr, und es wäre vielleicht auch kostengünstiger. Und zweitens: Anstatt nur Lücken für althergebrachte Verkehrsformen nachzujagen, scheint uns der Zeitpunkt gekommen, über eine Neudefinition des Modalsplits nachzudenken. Einerseits haben sich die verfügbaren Transportmittel verändert und werden dies auch in den nächsten Jahren in relativ grossem Tempo tun. Heute werden in ein und denselben Modalsplit verschiedene Verkehrsformen aggregiert, die ganz unterschiedliche Funktionen übernehmen. Andererseits hält vermehrt das Denken in Mobilitätsketten Einzug, was die Zuordnung von Verkehrsbewegungen zu einzelnen Verkehrsträgern erschwert beziehungsweise teilweise etwas obsolet macht. All dem wird der althergebrachte Modalsplit nicht wirklich gerecht. Ein Systemwechsel will aber gut überlegt sein, weil Brüche in langjährigen Zeitreihen unvermeidlich sind, was nicht unnötig oft geschehen sollte. Wir wären also nicht unglücklich, wenn der Regierungsrat, bevor er sich bei diesem Postulat in die Arbeit stürzt, eine grundsätzliche Auslegeordnung zur Messung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und den Transport von Gütern machen würde, um daraus für die Politik möglichst valide, aussagekräftige und entscheiderelevante Zahlen bereitstellen zu können. Dabei sind natürlich auch die für oder vom Bund in grösseren Städten erhobenen Daten sinnvoll miteinzubeziehen. Zudem sind auch die Wechselwirkungen mit dem Gesamtverkehrsmodell mitzubedenken. In diesem Sinne unterstützt die FDP die erste Forderung dieses Postulates.

Nun zum zweiten Punkt, zum geforderten Massnahmenplan: Wir haben es bereits gehört, im Jahr 2010 hat der Kantonsrat ein Veloförderprogramm beschlossen... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): 2010 setzte der Kantonsrat mit dem Beschluss des Veloförderprogramms ein deutliches Zeichen. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll wachsen. Dies ist aber nicht der Fall. Das Ziel, den Veloanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde verfehlt, weitere Massnahmen sind nötig.

Wenn sich dazu auch der Regierungsrat, notabene noch in der alten Zusammensetzung (*der letzten Amtszeit*), eine bessere Datenbasis zur Schätzung des Veloanteils wünscht, indem er das Postulat entgegennehmen möchte, ist das erst recht ein Zeichen, hier Hand zu bieten. Die Grünliberalen unterstützen das Postulat.

Trotzdem möchten wir Grünliberalen betonen, dass wir uns nicht zwei Jahre zurücklehnen möchten, bis der neue Bericht steht. Wir möchten den Bau von Veloinfrastrukturen sofort – lieber schon heute als morgen – weiter vorwärtsbringen. Denn das Offensichtliche braucht neuen Schwung. Mit dem Velonetzplan sind zwar die planerischen Grundlagen vorhanden, es hapert aber bei der Umsetzung. Von den über 1200 erfassten Schwachstellen im Velonetzplan fehlt bei über 700 die erforderliche Veloinfrastruktur ganz. Weiter weisen über 200 Knoten keine Veloinfrastruktur auf.

Die Grünliberalen wollen mit dem Bau der neuen Veloinfrastrukturen vorwärts machen, diese Lücken schliessen und der klaren Förderung des Alltagsveloverkehrs Nachdruck verleihen. Denn wie der Regierungsrat in der Antwort zu meiner Anfrage (*KR-Nr. 374/2018*) vom 3. Dezember 2018 richtig schreibt, gilt, Zitat: «Nur wenn die im Velonetzplan erkannten Schwachstellen zeitnah behoben werden, kann die angestrebte Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden.» Dies hat der Regierungsrat sowohl im Gesamtverkehrskonzept 2018 als auch im Veloförderprogramm als Ziel definiert, und dies gilt erst recht in und nach der Corona-Zeit (*Covid-19-Pandemie*). Nachdem sogar die Wirtschaftlichkeit der Veloschnellrouten dank einer Kosten-Nutzen-Analyse eindeutig belegt wurde, wollen wir nun endlich grünes Licht für die Fertigstellung der Veloschnellroute Limmattal und auch weiterer Veloinfrastrukturen.

Besten Dank, wenn Sie das Postulat mit uns unterstützen.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Wenn Experten aus wirklichen Velostädten, wie zum Beispiel Kopenhagen, die Zürcher Veloinfrastruktur besichtigen, dann löst das Gesehene bei ihnen, je nach Laune, Kopfschütteln oder Heiterkeit aus. Auf dem Papier gibt es im Kanton Zürich zwar schon seit einiger Zeit einen beträchtlichen Aktivismus, aber draussen auf den Strassen herrscht Stückwerk, zum Beispiel Velospuren, die genau dort aufhören, wo man sie am meisten brauchen würde. Oder Velowege, die aufs Trottoir geführt werden, sobald der Platz knapp wird, oder Unfallschwerpunkte wegen falscher Linienführung der Velospur, wie zum Beispiel am Bucheggplatz. Interessanterweise ist der Polizei seit vielen Jahren bekannt, dass dort sehr häufig Automobilisten den vortrittsberechtigten Velofahrern den Weg abschneiden. Der Bucheggplatz wird in der Schulinstruktion als Beispiel für eine gefährliche Stelle aufgeführt. Aber obwohl das seit vielen Jahren bekannt ist, sieht man erst seit wenigen Wochen Linien auf der Strasse, die die Hoffnung aufkommen lassen, dass dort endlich etwas geschieht.

Zusammengefasst: Es fehlt ein Konzept, das funktioniert. Es fehlt der Wille, Veloförderung auch wirklich umzusetzen. Man hat noch viel zu häufig den Eindruck, dass die Personen, die für die Veloinfrastruktur verantwortlich sind, doch besser

zuerst selber einmal Velofahren lernen würden. Wir treten an Ort. Die Velostrategie des Kantons Zürich ist bis jetzt eher eine Hometrainer-Strategie. Das muss sich ändern. Ich erinnere an die wichtigsten Gründe:

Erstens: Der benzinbetriebene Individualverkehr ist eine schwere Belastung für das Klima. Der Wechsel auf Elektroantrieb allein wird es nicht richten, er erfolgt zu langsam. Und auch ein Tesla (*Elektroauto*) braucht zu viel Energie, sowohl im Betrieb wie in der Herstellung. Zweitens: Der Platz in den Städten ist knapp, viel zu knapp, um alle unsere Mobilitätswünsche per Automobil zu befriedigen. Drittens: Die motorisierte Mobilität vom Parkplatz vor dem Haus bis zur Tiefgarage am Arbeitsplatz ist ein wichtiger Grund für eine ganze Palette von wohlbekanntem und volkswirtschaftlich verheerenden Zivilisationskrankheiten. Fortbewegung ohne Hilfsmotor hingegen ist gut für die Gesundheit.

Der Regierungsrat hat sich bereit erklärt, das Postulat entgegenzunehmen. Ich sehe dies als Hinweis auf einen sehr späten, aber natürlich immer noch hochwillkommenen Mentalitätswandel. Nun liegt es also an uns, diesen Mentalitätswandel zu unterstützen, indem wir das Postulat überweisen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Veloweg.

Farid Zeroual (CVP, Adliswil): Dem Umweltbericht des Regierungsrates vom November 2018 ist zu entnehmen: Der Veloverkehr hat insgesamt zugenommen, macht jedoch noch immer einen geringen Anteil am Gesamtverkehr aus. Die Attraktivität des Velos ist durch Ausbau der Infrastruktur weiter zu fördern. Als Gesamtwürdigung kann man sagen: Das Ziel ist bei weitem noch nicht erreicht. Der Regierungsrat zeigt im Bericht auf, dass die Erreichung der angestrebten Ziele sogar in weiter Ferne liegt, und bringt so zum Ausdruck, dass weiterhin grosse Anstrengungen notwendig sind, um Neuverkehr mit dem Velo abzuwickeln. Im Hinblick auf die weitere Verbreitung von E-Bikes darf sogar von zusätzlich steigendem Handlungsbedarf ausgegangen werden. Der Umweltbericht erscheint gemäss Auskunft alle vier Jahre. Der nächste Bericht wird voraussichtlich erst im Jahr 2022 veröffentlicht. Vier Jahre sind ein langer Zeitraum für einen Bericht in einem Bereich mit ausgewiesenem Handlungsbedarf. Deshalb unterstützt die CVP-Fraktion das Postulat, mit welchem ein aktueller Bericht zur Situation des Veloverkehrs und die Beschreibung eines Massnahmenplans zur Förderung der Veloinfrastruktur gefordert wird. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Als wir vor einigen Wochen den Ratsbetrieb in dieser Messehalle aufgenommen haben, liess ich mir es nicht nehmen, mit dem Velo zur Sitzung zu kommen. Es war herrlich, durch die fast verkehrsfreie Stadt zu pedalen. Gesellschaft hatte ich auf dem letzten Streckenteil von einer FDP-Kollegin, und wir haben uns erlaubt, das ab nächstem Jahr gestattete Rechtsabbiegen bei einer roten Ampel bereits in diesem Jahr zu testen.

Dass das Velo nicht nur verkehrsflussoptimiertes Verhalten begünstigt, sondern auch ein umweltfreundliches Verkehrsmittel ist, wird wohl niemand mehr bestreiten. Denn es verursacht weder Luftschadstoffe noch Lärm und, verglichen mit Autos, braucht es relativ wenig Platz. Gerade im Stadtverkehr ist das Velo daher

ein ideales Fortbewegungsmittel. Und bei vernünftiger Fahrweise ist Velofahren zudem auch gesund.

Das alles wird im Umweltbericht 2018 des Regierungsrates zu Recht so festgestellt. Ebenfalls sehr lobenswert hält der Regierungsrat darin in der Folge fest, dass zur Steigerung der Attraktivität der Ausbau der Veloinfrastruktur weiter zu fördern ist. Konkreter wird er in der Folge leider nicht mehr. Dies aber auch darum, weil nur wenige Daten über den Veloanteil im Gesamtverkehr vorhanden sind. Der geforderte Bericht macht vor diesem Hintergrund Sinn. Gemäss dem vom Kantonsrat 2010 verabschiedeten Veloförderprogramm soll dem Veloverkehr auf kurzen bis mittleren Distanzen eine tragende Rolle zukommen, speziell in dichtbesiedelten Gebieten und auf Etappen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Apropos: Als Vorstandsmitglied des Interessenverbandes IgöV (*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr*) des Kantons Zürich weise ich gleichwohl an dieser Stelle darauf hin, dass gerade im sehr knappen städtischen Verkehrsraum das Velo nie die Effizienz von öffentlichen Verkehrsträgern erreichen kann. Ebenso wenig ist das Velo im Gegensatz zum ÖV in gleichem Masse für ein derart breites Publikum und bei allen Witterungen eine valable Option.

Eine Kombination von Velo und ÖV hingegen hat Potenzial, wenn den jeweiligen Verkehrsmitteln die ihnen zustehende Bedeutung beigemessen werden kann. Mit dieser Prämisse begrüsst die EVP eine vertiefte Analyse, wo und in welcher Form eine Erhöhung des Veloanteils realisierbar wäre, und ist infolgedessen bereit, dieses Postulat zu überweisen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Dieses Postulat will einen Bericht über den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr sowie über die möglichen Massnahmen zur Verbesserung dieser Situation. Hierfür existiert ein Velo-Förderprogramm sowie das klare Ziel, den Anteil des Veloverkehrs zu steigern. Leider sieht man davon bisher nicht allzu viel, und es muss schneller vorwärtsgehen. Es braucht Velorouten und den Abbau von Hindernissen sowie weitere geeignete Massnahmen. Darin kann auch mal die Hauptbotschaft festgemacht werden mit drei Ausrufezeichen: Es muss endlich vorwärtsgehen! Konkret wird dem Umweltbericht noch angekreidet, dass die Datengrundlage über den Veloverkehr bisher ungenügend ist. Mit solch ungenügenden Datengrundlagen, wie sich der Veloverkehr genau ausgestaltet, wo denn die Velofahrer genau durchfahren, wo Massnahmen Sinn machen und wie wirkungsvoll sie auch sind, mit solch einer mangelhaften Datengrundlage lässt sich natürlich nur schlecht arbeiten. Doch dies lässt sich ändern. Schaut man zum Beispiel nach Bern, hat man dort mit nur geringfügigen Massnahmen, nämlich mit der Implementation von Velozählanlagen bereits eine Verbesserung der Situation erreicht und konnte damit an einzelnen Stellen sehen, dass die Massnahmen, die man getroffen hatte, tatsächlich zu einem Anstieg des Veloverkehrs führten. Ich denke, der Kanton Zürich könnte hier auch noch Koordinationspotenzial mit den Städten Zürich und Winterthur finden, die sicher über

eine bessere Datengrundlage über den städtischen Veloverkehr auch nicht unzufrieden wären. Als Resultat einer solchen Erhebung könnte man dann sinnvolle Massnahmen definieren und uns im geforderten Bericht darlegen.

Die Alternative Liste wird das Postulat entsprechend überweisen und bittet Sie, dies ebenfalls zu tun.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es wurde bereits gesagt, wir haben ein Veloförderprogramm im Kanton Zürich und wir haben einen Velonetzplan, der in der letzten Legislatur erarbeitet wurde. Und ich bin auch etwas stolz darauf, dass der Kanton Zürich der erste Kanton der Schweiz ist, der einen umfassenden Velonetzplan für das ganze Kantonsgebiet hat. Nun möchte ich aber auch darauf hinweisen, dass bei den Städten Zürich und Winterthur diese Aufgabe an sie delegiert ist, das heisst, der Kanton kann nur ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur planen. Selbstverständlich ist er hier dran, auch gestützt auf diesen Velonetzplan, weil wir das Potenzial des Velos sehen. Trotzdem möchte ich darauf hinweisen, dass bei sämtlichen Planungen immer auch eine Konkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger da ist und es nicht immer einfach ist, die verschiedenen Mobilitätsansprüche unter einen Hut zu bringen. Ich freue mich, dass Sie zur Kenntnis genommen haben, dass wir verschiedene Projekte zumindest auf dem Papier haben, eines, das im Limmattal, wurde erwähnt. Wir werden Ihnen in Bälde Projekte vorstellen können. Letztlich ist es Ihre Entscheid, ob Sie da weiter investieren wollen. Was die Städte Zürich und Winterthur anbelangt, möchte ich einfach darauf hinweisen, dass gemäss neuester Revision des Strassengesetzes der öffentliche Verkehr Vorrang hat vor dem Veloverkehr. Ich denke, das war Ihre Entscheid, und das ist auch zu berücksichtigen.

Selbstverständlich nehme ich Ihre Voten auf, auch in dem Sinne, dass Sie eine Übersicht möchten. Die Velonetzplanung beziehungsweise auch die Fachstelle sind jetzt dann zehn Jahre alt, und ich glaube, das Postulat ist geeignet, sich hier auch einmal einen Überblick über das, was wir erreicht haben, oder das, was wir nicht erreicht haben, zu verschaffen. Und selbstverständlich werden wir das in einen grösseren, auch verkehrspolitischen Rahmen setzen. Ich erinnere daran, dass wir sehr viele Vorstösse zu diesem Thema haben, und hier wollen wir unbedingt auch eine Gesamtsicht. In diesem Sinne ist die Regierung bereit, hier Bericht zu erstatten.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 9/2019 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.