

7. Standards für Veloinfrastruktur

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 28. September 2020

KR-Nr. 366/2020, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsidentin Esther Guyer: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ulrich Pfister hat an der Sitzung vom 30. November 2020 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Das Postulat haben wir im September 2020, also vor mehr als zwei Jahren, eingereicht. Der Regierungsrat war bereit, es entgegenzunehmen, doch wurde die Diskussion verlangt. Darum sprechen wir jetzt heute darüber, es ist doch eine Weile her. Zu meiner Interessenbindung: Ich war bis vor zwei Jahren Mitglied der Normenkommission des VSS, das ist der Verband der schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute, und ich habe in der Normengruppe Fuss- und Veloverkehr während meiner Amtszeit einige Normen diskutiert und zuhanden der VSS-Gremien verabschiedet.

Damit es mit der Förderung des Veloverkehrs vorwärtsgeht, braucht es auf kantonaler Ebene gute Standards. Denn wenn im Kanton gebaut wird, so richten sich die Planer nach den kantonalen Standards. Diese basieren idealerweise auf den schweizerischen Normen, zeigen aber auch auf, wie diese baulich im Detail auszugestalten sind. Dabei geht es um viele, aber wichtige Details. Die Veloführung in Knoten, die Ausgestaltung von Fahrbahnquerungen, Abbiegehilfen, Radstreifen und vieles mehr. Auf dem kantonalen Velonetz sind 1200 Schwachstellen verzeichnet. Es besteht also grosser Handlungsbedarf, dass diese nach den aktuellen Erkenntnissen saniert werden. Auch bei Fahrbahnsanierungen müssen die Belange des Veloverkehrs besser berücksichtigt werden. Aufgrund der Zunahme des Veloverkehrs und insbesondere auch mit der Zunahme der E-Bikes, Anhänger und Cargovelos stellen sich neue Herausforderungen für Planung und Betrieb. Eine Mischung von Fuss- und Veloverkehr ist vor dem Hintergrund der hohen Geschwindigkeiten der E-Bikes innerorts nicht sinnvoll beziehungsweise sehr gefährlich. Diese Erkenntnis muss in den Richtlinien abgebildet werden.

Das Postulat verlangt, dass die bestehenden, veralteten Standards aus dem Jahre 2012 überarbeitet werden. Seither, also eben seit zwei Jahren, seit dieses Postulat hängig ist, haben sich im Bereich Veloverkehr einige neue Erkenntnisse ergeben. Das Bundesgesetz über Velowege wurde erarbeitet und wird am 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt. Es ist dem Regierungsrat zugutezuhalten, dass er jetzt nicht gewartet und nichts gemacht hat. Er hat die Überarbeitung auch ohne formellen Postulatsauftrag in Angriff genommen. Im September 2021 haben die Baudirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion ein sogenanntes Übergangsdokument veröffentlicht. Es löst die veralteten Richtlinien «Anlage für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» aus dem Jahr 2012 ab, allerdings

nur teilweise. Das Übergangsdokument behandelt nur die Strecken, also nur den Längsverkehr. Nach wie vor auf dem Stand von 2012 sind aber die Knoten. Für eine sichere Veloinfrastruktur sind aber gerade die Knoten das entscheidende Element. Auf der Webseite des Kantons wird erwähnt, dass der Teil «Knoten» ab 2021 in Erarbeitung sei. Das ist mittlerweile doch auch wieder zwei Jahre her. Wir hoffen, dass das baldmöglichst nun an die Hand genommen wird, dass das Dokument zeitnah zum Abschluss kommt und eine gute Lösung auch für Knoten angeboten werden kann. Besten Dank. Wir bitten um Überweisung des Postulats.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Meine Interessenbindung: Ich arbeite bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei und wir sind auch in die Umsetzung dieser Standards involviert. Ich halte hier aber das Votum für die SVP-Fraktion. Der Auslöser für dieses Postulat im Jahr 2020 dürfte bei der Velolobby darin begründet sein, dass die Richtlinien für den Zweiradverkehr des Kantons Zürich aus dem Jahre 2012 nicht mehr den neusten Anforderungen entsprachen. Die SVP teilt diese Ansicht. Wir wollten mit dem Antrag auf Diskussion aufzeigen, dass es nicht die Linksrünen braucht, um die Velofahrer zu retten, sondern dass es ein dauernder Prozess ist, in welchem die Standards angepasst werden oder angepasst werden müssen. Stand 2020 wären wir dann sogar bereit gewesen, dieses Postulat zu überweisen – wären bereit gewesen. Wir lehnen heute das Postulat ab. Warum, erläutere ich Ihnen gleich:

Bei der Umsetzung von Velomassnahmen wurde bereits 2020 von der gültigen Richtlinie abgewichen und die Infrastruktur nach den neusten Erkenntnissen erstellt. Dass dabei an Projekten und Sanierungen, welche über Jahre entwickelt wurden, teilweise keine Änderungen vorgenommen werden konnten, ohne das ganze Projekt zu versenken oder die Sanierung zu beerdigen, versteht sich von selbst. Diese erwähnten Abweichungen von den seit 2012 geltenden Standards zeigen auf, dass die verschiedenen Player wie Tiefbauamt, Amt für Mobilität, Sicherheitsdirektion sehr wohl mit der Zeit gehen und von sich aus gewisse Anpassungen anstossen. Kollege Schweizer hat es erwähnt: Per 1. September 2021 wurde nur ein Übergangsdokument in Kraft gesetzt. Erarbeitet wurde auch dieses Dokument in Zusammenarbeit mit den drei Direktionen. Sie können dies googeln: Richtlinie Velo-Standards Kanton Zürich. Dieses Dokument umfasst 104 Seiten und wird als Phase 1 bezeichnet. In diesem Dokument werden die Strecken abgehandelt. Es wird darauf hingewiesen, wie Kollege Schweizer gesagt hat: In der Phase 2 ab 2021 sollen die Knoten behandelt werden. Mit dem Abschluss der Phase 2 werde das Übergangsdokument vervollständigt und anschliessend als Gesamtdokument publiziert. Dies sollte nun anfangs 2023 der Fall sein, das ganze Dokument mit dem neuen Standard sollte dann abgeschlossen sein.

Sie sehen, sämtliche Forderungen der Postulanten sind erfüllt oder werden zeitnah erfüllt werden. Wenn Sie dieses Postulat überweisen, binden Sie Ressourcen für die Erstellung eines Berichts, beschäftigen die Kommission, damit am Schluss das Postulat hier im Rat als erledigt abgeschrieben werden kann. Lassen Sie die kantonale Verwaltung ihre Ressourcen zur Fertigstellung der Phase 2 verwenden

und nicht für einen unnötigen Bericht. Sie können dieses Postulat mit gutem Gewissen ablehnen, wie die SVP dies auch macht. Danke.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Und es braucht es doch, dieses Postulat. Ob es nötig ist oder nicht, können wir erst beurteilen, wenn wir auch die Richtlinie vorliegen haben. Immer wieder werden Strassenbauprojekte geplant und umgesetzt, ohne die im Velonetzplan eingetragenen Schwachstellen in der Veloinfrastruktur zu berücksichtigen. Dass diese ganz spezifischen Schwachstellen rascher behoben werden, haben wir bereits mit Überweisung von zwei früheren Motionen (*KR-Nrn. 364/2020 und 365/2020*) und entsprechender Budgetbereitstellung verlangt; dies mit dem Ziel, dass die Veloverbindungen möglichst sicher und attraktiv sind. Dieses Postulat ist der dritte Vorstoss im Bund zur Stärkung einer sichereren Veloinfrastruktur. Es geht hier um die Grundlagen beziehungsweise um eine Aktualisierung der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» aus dem Jahr 2012.

Seither haben sich, wie wir gehört haben, im Bereich Veloverkehr einige neue Erkenntnisse ergeben. Das Bundesgesetz über Velowege liegt vor. Es hat sich zum Beispiel auch gezeigt, dass Radstreifen aus Sicherheitsgründen eine Breite von mindestens 1,5 Meter haben müssen. In den Richtlinien sind noch 1,25 Meter aufgeführt. Und auch im Bereich von Knoten haben Forschungsarbeiten gezeigt, wie eine sichere, verständliche und attraktive Veloführung ausgestaltet werden sollte. Zudem haben das Bundesamt für Strassen, ASTRA, und die Velokonferenz Schweiz im letzten Jahr das Handbuch «Infrastruktur zu Veloverkehr und Kreuzungen», Vollzugshilfe Langsamverkehr Nummer 17 publiziert. Dort steht beispielsweise, dass der klassische 4 Zentimeter hohe Absatz nur längs der Velowege verwendet werden soll und quer explizit zu vermeiden sei. Das heisst, solche Absätze quer zu Velowegen sind laut Bund nicht geeignet. Trotzdem werden solche an vielen Orten im Kanton Zürich auf Velowegen und bei Strassenquerungen verwendet; dies vorwiegend auch bei neuen Strassenbauten, wie zum Beispiel entlang der Limmattalbahn. Ich kann dies leider aus eigenen Erfahrungen beteuern, dass früher die Velowege zum Beispiel von Urdorf nach Dietikon ebenso abgesschrägte Querungen hatten. Und neu nach dem Bau oder während dem Bau der Limmattalbahn wurden eben neue Randsteine gesetzt mit solchen Kanten, und diese sind wirklich unangenehm für Velofahrende.

Ja, andere Kantone und Städte, wie zum Beispiel Luzern, haben auch Lösungen gefunden, die sowohl für Sehbehinderte als auch für Velofahrende akzeptabel sind. Es ist schwierig zu verstehen, weshalb dies für den Kanton Zürich nicht auch zum Normalfall wird, zumal neben den Velofahrenden auch Personen zum Beispiel mit Rollstuhl oder Rollatoren sowie auch Kinderwagen von einem saften Querungsübergang profitieren könnten. Auch für Sehschwache könnten Absätze eine Stolperfalle sein.

Das Postulat bittet den Regierungsrat, diese Richtlinie für eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur aus dem Jahr 2012 zu aktualisieren und zu ergänzen. Und sie soll bei Bauvorhaben dann auch konsequent umgesetzt werden, nicht nur ein

Papiertiger sein. Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen, das ist erfreulich, und er hat bereits eine Übergangsbestimmung zur Richtlinie Velo-Standards veröffentlicht. Die Bearbeitung der Knoten und Querungen, also gerade der heiklen Schnittstellen, fehlt darin jedoch noch. Dabei ist gerade der Umgang mit Zielkonflikten in engen Strassenräumen die grosse Herausforderung. Es geht da um Flächenaufteilung oder um Vortrittsrechte. Erhält eher das Velo oder das Auto Platz, wenn dieser eng ist? Gilt auf der Velo-Vorzugsroute weiterhin der ÖV als vorzugsberechtig? Ein attraktives, gut ausgebautes, alltagstaugliches Velowegnetz ist auch eine direkte Klimaschutzmassnahme und erhöht die Sicherheit der Velofahrenden. Das ist uns Grünliberalen ein wichtiges Anliegen und auch Pro Velo, in dessen Vorstand ich bin. Besten Dank.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr im Kanton Zürich» ist leider an verschiedenen Stellen, wie wir bereits gehört haben, nicht mehr zeitgemäss und benötigt deshalb einige einer modernen Verkehrspolitik würdige Anpassungen. Hier und heute können wir die oft gerühmte Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ein Stück weit Realität werden lassen und die notwendige Planung der Fahrradwege entsprechend verbessern. Die bisherige strassenorientierte Verkehrs- und Raumplanung, die ausschliesslich auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) fokussiert, ist definitiv gescheitert. Es braucht eine vielseitige Anpassung unseres Verkehrsverhaltens. Dies kann nur mit einer seriösen Planung sicherer Velowegrouten gewährleistet werden. Der Kanton Zürich hat in den letzten Jahren zwar einige Fortschritte gemacht, es muss aber noch signifikant mehr getan werden, um den Menschen im Kanton eine sichere, bequeme und zuverlässige Velo-Mobilität zu bieten. Denn die Veloinfrastruktur ist ein wichtiger Bestandteil einer umweltfreundlichen Mobilität und kann dazu beitragen, die Umweltverschmutzung zu reduzieren und den lokalen Verkehr zu entlasten. Es ist wichtig, dass wir sicherstellen, dass unsere Radwege und Fahrradstrassen sicher, gut ausgebaut und gut ausgeschildert sind. Auch die Verbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Gemeinden müssen verbessert werden, damit sich mehr Menschen auf das Fahrrad wagen. Ich bin überzeugt, dass eine bessere Veloinfrastruktur im Kanton Zürich die Menschen ermutigt, mehr aufs Velo umzusteigen. Dies würde eine Win-win-Situation für alle Beteiligten schaffen – durch weniger Autos auf den Strassen, durch weniger Verkehrsstaus und eine Verbesserung der Luftqualität in unserem Kanton. Denn der Hauptvorteil des Velos liegt in seiner Schnelligkeit als Von-Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel. Eine gute Veloinfrastruktur zeichnet sich deshalb durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz aus.

Die Ziele der Anpassung der Richtlinie sind aus unserer Sicht die folgenden: Erstens: Jede und jeder soll sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen. Zweitens: Damit die Potenziale des Veloverkehrs ausgeschöpft werden können, sollen vermehrt weniger geübte Fahrradfahrende zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur. Drittens: Das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei dessen Nutzung auf kurzen und dank E-Bikes auch auf mittleren Strecken. Wenn es dafür mehr genutzt

werden soll, muss es jedoch Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten – hinsichtlich Zeit, Sicherheit, Komfort und Durchgängigkeit. Und viertens: Auch in Gemeinden und Städten mit hügeliger Topografie ist das Potenzial für den Veloverkehr aufgrund der Zunahme von E-Bikes gross. Zudem erfordern die höheren Geschwindigkeiten eine qualitativ hochwertige und sichere Infrastruktur.

Wie wir unschwer erkennen können, muss das Problem der mangelhaften Veloinfrastruktur auf kantonaler Ebene angepackt werden. Dazu müssen alle planerischen Grundlagen und Richtlinien auf den neusten Stand der Forschung gebracht werden. Immerhin hat der Regierungsrat – wir haben es bereits gehört – im Jahr 2021 im überarbeiteten Übergangsdokument Veloinfrastruktur die wichtigsten Themen bereits angedacht und vorgespurt. Erlauben Sie mir einen kleinen Abschnitt daraus zu zitieren, es steht: «Im Stillstand fällt ein Velo mitsamt dem Menschen darauf sofort um. Die Kunst des Velofahrens besteht darin, das Velo während der Fahrt mittels kleiner Lenkbewegungen in Balance zu halten. Velofahren ist eine Abfolge von ständigem Kippen, Gegenlenken und Wiederaufrichten. Je nach Können zeigt sich das in mehr oder weniger starken Schlangenlinien.» Wie Sie unschwer erkennen können, sind die Parallelen zwischen den Velofahrern und dem politischen Alltag offensichtlich und damit auch der dringliche Handlungsbedarf. Machen wir diesen Schritt in eine zukunftsfähige Verkehrsplanung und stimmen dem vorliegenden Postulat zu. Besten Dank.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Es spielt keine Rolle, ob unsere Jungspunde Manuel Sahli oder die Evergreen-Kollegin Gabi Petri oder ich als zunehmend reifer werdender Herr mit dem Velo auf der Strasse unterwegs sind, eine bedarfsgerechte Veloinfrastruktur muss für alle Altersgruppen und jedes Fahrverhalten so ausgestaltet sein, dass ein sicheres und zügiges Fortkommen mit dem Zweirad möglich ist. Weil das Spektrum der Velofahrenden – wir haben es verschiedentlich gehört – sehr breit ist, sind es auch die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Ist diese für gewisse Nutzergruppen nicht geeignet, kann das Potenzial des Veloverkehrs nicht ausgeschöpft werden. Möglich ist das nur mit einer Infrastruktur, auf der sich alle Personen von jung bis alt wohlfühlen. Und gelingen kann das nur, wenn auch die Ansprüche anderer Mobilitätsteilnehmenden angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören vornehmlich zu Fuss Gehende und der ÖV.

Die Richtlinien betreffend Velo-Standards bilden die richtige Grundlage für eine auf alle Verkehrsträger abgestimmte Planung. Die EVP legt dabei Wert darauf, dass nicht einzelne Anspruchsgruppen gegeneinander ausgespielt werden, sondern im Rahmen eines ganzheitlichen Gesamtverkehrsverständnisses auch die Möglichkeit für Abwägungen besteht. Wir sehen in den aktualisierten Richtlinien betreffend Velo-Standards eine faktenbasierte Grundlage dafür und sind überzeugt, dass der Veloverkehr so an Attraktivität gewinnen kann. Das sind für die EVP Gründe genug, diesem Postulat zuzustimmen.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Die Art, wie wir verkehren, verändert sich, und gerade in urbanen Gebieten wird sich die Mobilität in den kommenden Jahren

beschleunigt entwickeln; dies unter anderem wegen der Herausforderung des Klimawandels, aber auch aufgrund der technologischen Weiterentwicklung, insbesondere der Digitalisierung, sowie des Bevölkerungswachstums. Insofern ist es nicht falsch, die Standards für die Strasseninfrastruktur periodisch zu überprüfen und anzupassen. Gerade die Einführung von Veloschnellrouten in der Stadt Zürich hat gezeigt, dass es hier noch viele offene Fragen gibt, gerade bei den Knoten – wir haben es gehört –, die bundesrechtlich zum Teil auch nicht geregelt sind und wo zum Teil schlicht Erfahrungen und eben auch Standards fehlen. Deshalb unterstützt die FDP das vorliegende Postulat im Grundsatz. Die FDP will ein flüssiges, übergeordnetes Strassennetz für alle, auch für den Veloverkehr. Was uns besonders gefällt, ist die Passage, dass Veloverkehr, wo angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Am besten ist es tatsächlich, wenn man dem rollenden Langsamverkehr eine eigene Strasse anbieten kann. Leider geht das nicht immer und auch der Veloverkehr kann nicht immer überall alles haben, Hauptstrassen und zugleich Veloschnellrouten. Was wir sicher nicht möchten, ist eine noch stärkere Mischung von Velo- und Fussverkehr. Einige Punkte haben in meiner Fraktion aber zu Diskussionen geführt, wohl auch, weil teils die Erfahrung gemacht wurde, dass in der Weiterentwicklung der Strasseninfrastruktur die Ideologie dominiert und deshalb ein gewisses Misstrauen vorherrscht. Die wichtigsten «Aber» der FDP-Fraktion:

Erstens: Die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsmittel ist zu respektieren. Natürlich stellt sich hier auch die Frage von Huhn und Ei: Je besser die Veloinfrastruktur, desto eher wird dieses Verkehrsmittel auch genutzt. Aber der Zusammenhang ist nicht grenzenlos. Auch in Zukunft wird ein wesentlicher Teil der Mobilität motorisiert erfolgen, hoffentlich bald klimaneutral oder zumindest gleich klimafreundlich wie der öffentliche Verkehr. Verkehrsmittel, die keinen Schutz gegen die Witterung bieten, werden in der Schweiz aber nie zu tragenden Säulen der Mobilität. Gehen Sie mal nach draussen: Es hat acht Velos draussen, wir sind 180 Ratsmitglieder. Im Sommer hat es dreimal so viele Velos. Das entspricht recht gut der Antwort des Stadtrats (*der Stadt Zürich*) auf eine Anfrage, die ich vor ungefähr zehn Jahren im Gemeinderat gemacht habe. Er hat gesagt, gemäss seinen Erhebungen entfallen zwei Drittel des Veloverkehrs im Winter und bei schlechtem Wetter. Das ist einfach eine Realität und deshalb können wir nicht einfach nur auf den Veloverkehr setzen. Ich bitte die Direktion, auch das zu berücksichtigen.

Zweitens denken wir beim Langsamverkehr, beim rollenden Langsamverkehr, nicht nur an das Velo. Ich erwarte eine Diversifizierung und auch eine Spezialisierung der Verkehrsmittel. Im Moment ist das mit den Scootern et cetera sicher noch nicht so super gelöst. Wir müssen aber auch diesen alternativen Kleinverkehrsmitteln eine Chance geben. Auch sie sind durchaus ökologisch und praktisch.

Drittens: Eine entsprechende Weiterentwicklung muss den Strassenplanern zwingend Flexibilität geben. Wir bitten um eine Umsetzung mit Augenmass. Wir sind gerne bereit, dem Velo mehr Platz zu geben, wo es Sinn macht, wenn im Gegenzug mehr Flexibilität herrscht. Wir wollen pragmatische Lösungen, nicht absolute

Lösungen, die in jedem Fall durchgedrückt werden. Ein Beispiel: Wenn der VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*) wegen 50 Metern fehlendem Veloweg gerichtlich gegen die rotgrüne Stadt Zürich vorgeht und gewinnt, dann muss man sich schon fragen: Ist das jetzt richtig, sind sie so wichtig, diese 50 Meter, oder war da vielleicht eine Güterabwägung nötig und das Gericht hat hier einfach keinen Spielraum, eine Güterabwägung walten zu lassen? Entsprechend müssen eben diese Standards auch so gebaut werden, dass eben flexible Lösungen möglich sind. 1,5 Meter sind gut, aber sie sind nicht überall möglich in der Stadt.

Und viertens: Velofahrende sind keine biologischen Verkehrshindernisse, die primär zur Annergierung des Autoverkehrs dienen. Genau das hat die Stadt Zürich aber bei der Hardturmstrasse gemacht. Es ist ein Verlust an Sicherheit für die Velofahrenden, nur um die Autofahrer zu annergieren, und das kann nicht die Lösung und das kann nicht das Ziel solcher Standards sein. Im Übrigen bitten wir um eine Abstimmung insbesondere auch mit der Stadt Zürich. Sie hat soeben im Oktober – es ist kürzlich ein Newsletter gekommen – ihre neue Velo-Strategie ausdefiniert, und auch dort gibt es bauliche Standards und Ideen. Und es wäre noch gut, der Kanton würde nicht etwas völlig anderes machen als die Stadt. Die FDP unterstützt das Postulat, ruft den Regierungsrat aber eindringlich auf, hier keine ideologischen Turnübungen zu vollziehen, sondern einen gesunden Pragmatismus an den Tag zu legen. Andernfalls wird es einfach bei jedem Projekt Rekurse hageln und die Projekte werden unnötig verzögert. Besten Dank.

Christoph Marty (SVP, Zürich): Als Begründung des Postulats wird angegeben, dass dem Kanton Zürich aktualisierte Grundlagen für den Veloverkehr fehlen. Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» stammt aus dem Jahr 2012. Aber die verlangten Velo-Standards sind seit Ende 2021 angepasst. Ein Bericht des Regierungsrates würde damit eigentlich obsolet. Aber erlauben Sie mir, im Zusammenhang mit dem sogenannten Veloverkehr auch die Kostenfrage zu stellen. Die Antwort fällt für das Postulat vernichtend aus. Velofahren kostet viel und bringt wenig. Es wäre ja nicht per se auszuschliessen, dass mehr Veloverkehr tatsächlich die prognostizierte Entlastung unserer Strassen, Klimaschutz et cetera mit sich bringen könnte. Aber was davon hält einer Prüfung stand? Leider wenig bis nichts. Das Velo ist bei minimaler Personenbeförderungsleistung das teuerste und gefährlichste Verkehrsmittel, welches vom Steuerzahler und Autofahrer aufs Massivste subventioniert werden muss. Aber der Reihe nach: Wer bezahlt die ganzen Velostrassenverkehrsinfrastrukturen? Die Velofahrer zahlen weder Verkehrsabgaben noch beteiligen sie sich in anderer Form an den Infrastrukturkosten. Der Kanton Zürich unterhält einen Strassenfonds, welcher zu 70 Prozent durch die Verkehrsabgaben des motorisierten Individualverkehrs und zu 30 Prozent durch Treibstoffzuschläge und die LSVA (*Schwerverkehrsabgabe*) des Bundes geüfnet wird.

Der Kantonsrat bildet übrigens das Verhalten der Velofahrer sehr schön ab. An einem Tag wie diesem, bei diesem Wetter, hat es kaum ein Velo aussen – ich habe das heute gut gesehen, ich bin zu spät gekommen –, während im Sommer alles

voll ist mit Velos. Du bist eine Ausnahme, Thomas (*gemeint ist Thomas Martha-ler*).

Aber kommen wir zu den sozialen Kosten dieses Schönwettervehikels. Die Unfallstatistik der Stadt Zürich zeigt ein erschreckendes Bild: Trotz Anteil von weniger als 10 Prozent der Personenbeförderungsleistungen – das sind die Zahlen der Stadt Zürich – generieren Velofahrer mit Abstand die meisten Unfälle mit Personenschäden. Eine interessante Begründung für ein Schwanken der Unfallzahlen im Jahr 2021 liefert die im linksgrünen Teil dieses Gremiums sicher unverdächtige städtische Dienstabteilung Verkehr (DAV). Die dienstälteren Ratsmitglieder erinnern sich sicher an die ehemalige Kollegin aus der SP-Fraktion, welche heute der DAV vorsteht (*Esther Arnet, Altkantonsrätin*). Als verdienter Genossin wurde ihr die Leitung der Behörde übertragen. Originalton DAV: Die tieferen Unfallzahlen im Veloverkehr hängen auch mit dem schlechten Wetter im Jahr 2021 zusammen, was zu einer geringeren Velonutzung führte. Was würde also passieren, wenn von einem Tag auf den anderen im Kanton Zürich kein Mensch mehr mit dem Velo unterwegs wäre? Der marginale Anteil von Velofahrern am Gesamtverkehr würde sich bei den anderen Verkehrsträgern nicht wirklich bemerkbar machen. Wir hätten mindestens 40 Prozent weniger Personenunfälle, deren Heilungskosten von uns allen mit höheren Versicherungsprämien getragen werden müssen. Und das viele Geld, das hier gefordert wird, um es für die ganzen übertriebenen Veloförderungsmaßnahmen zu verschwenden, müsste dem Steuerzahler und MIV-Nutzer nicht aus der Tasche gezogen werden. In diesem Sinne: ein Postulat für den Papierkorb.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ja, nach diesem intellektuell sehr hochwertigen Erguss – Sie könnten es als Stand-up-Comedian versuchen – komme ich zum Schluss, denn ich habe bis jetzt bis auf die SVP eine grosse Zustimmung zum Postulat bemerkt, dass alle einverstanden sind. Vielleicht sehen Sie, je nachdem, dass das Ganze bereits grösstenteils umgesetzt ist. Ich sehe es vielleicht so, wie das auch Daniel Sommer bereits gesagt hat: Jeder merkt es ein bisschen anders, dass die Standards noch nicht überall umgesetzt sind; dies vor allem, wenn man auf gewissen Strassen unterwegs ist, die schmal sind, wo die Strassenbreite grösstenteils für Autos gemacht ist und man beim Überholen von anderen Velos oder neu auch von Scootern und so weiter in den Autoverkehr ausweichen muss, weil die Standards sehr dürftig sind. Oder teilweise, wenn nicht einmal ein Velostreifen vorhanden ist, wird es kritisch. Nun ja, es hat bereits geläutet (*das Signal, das zur Abstimmung ruft, ist ertönt*), wir alle wollen in den Mittag, ich halte mich nicht mehr länger: Die AL wird dementsprechend hier zustimmen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 126 : 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 366/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

