

7. Sicheres Velofahren dank systematischer Überprüfung und Abgleichung von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan zur Behebung von Schwachstellen

Motion Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Felix Hoesch (SP, Zürich), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach), Tobias Mani (EVP, Wädenswil), Manuel Sahli (AL, Winterthur) vom 28. September 2020

KR-Nr. 365/2020, RRB-Nr. 1197/2. Dezember 2020 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 2. Dezember 2020 bekannt gegeben. Der Rat zu entscheiden.

Ich würde sehr gerne heute übrigens auch noch Traktandum 8 machen, weil wir das intensiv diskutiert haben, und bitte Sie, bei diesem zweiten Velo-Vorstoss (*nach der Behandlung von KR-Nr. 364/2020*) auf die Schnellspur zu wechseln. Danke.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Auch wenn das oft anders behauptet wird, immer wieder werden Strassenprojekte geplant und umgesetzt, ohne die im Velonetzplan eingetragenen Schwachstellen in der Veloinfrastruktur zu berücksichtigen. Dabei sind diese in den regionalen Richtplänen behördenverbindlich verankert. Die Motion fordert die nötigen gesetzlichen Anpassungen, damit jedes Strassenprojekt, sowohl Neubau als auch Sanierungsprojekte, einer systematischen Überprüfung und einem Abgleich mit dem kantonalen Velonetzplan und den darin ausgewiesenen Schwachstellen unterzogen wird; also eigentlich nur konsequent im Vergleich zur vorher überwiesenen Motion. Ziel ist, dass bei sämtlichen Strassenbauprojekten immer auch die damit verbundenen Schwachstellen gemäss Velonetzplan behoben werden oder dass die Voraussetzungen in den Projekten so gesetzt werden, dass der Schwachstellenbehebung nichts mehr im Wege steht.

Der Regierungsrat lehnt die Motion ab. Nicht überraschend argumentiert er, dass die bestehenden und geplanten Massnahmen ausreichend seien. Es ist zu hoffen, dass sich die Planung von Strassen bezüglich Velosicherheit und Schwachstellenbehebung in Zukunft verbessern wird, zurzeit besteht da noch grosser Handlungsbedarf. Die zahlreichen Einsprachen und Einwendungen von Pro Velo (*Verein zur Förderung des Velos*) bestätigen dies, und ja, hier gerade die Interessenbindung: Ich bin auch im Vorstand von Pro Velo Zürich. Einige Projekte müssen als Folge der Einsprachen und Einwendungen eben auch wieder überarbeitet werden, zurück auf Feld 1. Das ist nicht günstig und das bedeutet neben Ressourcen und Zeit eben auch Projektverzögerungen, die hätten erspart werden können, wenn von Beginn weg gute Lösungen für Velofahrende geplant und umgesetzt worden wären.

Sie möchten ein Beispiel, von denen es ja überhaupt keine gibt, oder? Also nur schon im Bezirk Dietikon ist ein ganz prominentes Beispiel die Schönenwerd-Kreuzung, sie wurde neugestaltet, als ein Beispiel von vielen: Die ursprünglich

gute Planungsabsicht für Velos wurde sehr schlecht umgesetzt. Man hat dann etwas nachgebessert, aber auch das reicht bei weitem nicht. Es ist und bleibt einfach für Velofahrende eine katastrophale und auch eine gefährliche Kreuzung, das Velo blieb da wirklich auf der Strecke liegen. Das Veloförderprogramm 2 ermöglicht die Fortführung der Planung des Velonetzplans. Ja, das ist ein wichtiger Meilenstein, der zu begrüßen ist, das geplante und dringend nötige Umsetzungsprogramm, das mit der Motion 364/2020 angestossen wurde. Es fehlt aber in der Praxis zurzeit noch eine systematische Überprüfung der Strassenbauprojekte mit dem Velonetzplan, da es bisher noch keinen «Velo-Kümmerer» im Tiefbauamt gab. Und es braucht ein besseres Zusammenspiel zwischen dem Amt für Mobilität und dem Tiefbauamt. Auch wenn ein systematischer Abgleich der Strassenprojekte mit den Schwachstellen im Velonetzplan gemäss Regierungsrat in Zukunft vorgesehen sei, schafft die Motion die dafür nötige Verbindlichkeit; dies für den Kanton wie auch die Gemeinden.

Ein attraktives, gut ausgebautes, alltagstaugliches Velowegnetz ist eine direkte Klimaschutzmassnahme und erhöht die Sicherheit der Velofahrenden. Eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur soll deshalb möglichst rasch und bei Bauvorhaben eben konsequent bereitgestellt werden. Besten Dank.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Lieber Felix (*gemeint ist Felix Hoesch*), ich gebe nochmals meine Interessenbindung bekannt: Ich arbeite immer noch in der Verkehrstechnischen Abteilung (*der Kantonspolizei*). Ich spreche hier als Mitglied der SVP-Fraktion, kann aber meine Kenntnisse aus meinem beruflichen Umfeld nicht negieren. Dies ist ja der Vorteil unseres Milizparlaments, dass aufgrund verschiedener beruflicher Hintergründe hier unterschiedliche Kenntnisse zum Tragen kommen können.

Der Antwort der Regierung ist nicht viel beizufügen. Seit Jahren werden keine Strassenbauprojekte mehr umgesetzt, bei denen nicht auf die Behebung von Schwachstellen und auf die Umsetzung des Velonetzes Rücksicht genommen wird. Wie die Regierung schreibt, haben Strassenbauprojekte bis zur Ausführung eine Vorlaufzeit von vier bis neun Jahren. 2012 wurden im Kanton die ersten Standards für Anlagen für leichten Zweiradverkehr festgelegt. Bei den laufenden Projekten wird auf diese Standards Rücksicht genommen. Im September 2021 wurden im Kanton Zürich provisorisch neue Standards festgelegt. Diese Standards werden bei laufenden Projekten, wenn möglich, noch einfließen.

Es ist schon so: Wenn Projekte zurückgewiesen werden, geht es zurück auf Feld 1. Aber es gibt keine Projekte, die nicht auch bezüglich des Velos angeschaut werden. Mit dem Veloförderprogramm 2 wurde auch die Koordinationsstelle Velo zum Tiefbauamt verschoben. Die Koordinationsstelle Velo ist bei jedem Projekt am Tisch und bringt die Anliegen der Velofahrer ein. Also mit Ihrer Motion kommen Sie wie die alte Fasnacht hinterher. Was Sie fordern, wird schon lange gelebt. Wir lehnen diese Motion ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Bei dieser Motion gilt es zu beachten, dass die Vergangenheit zu viele Projekte gezeigt hat, in der das Velo schlicht vergessen wurde.

Oder fast noch schlimmer: Es wurde den Zielen des Autoverkehrs sträflich untergeordnet. Und genau diese Unterordnung befürchte ich weiterhin, wenn ich die Ausreden in der Ablehnung durch die Regierung lese. Darum braucht es den politischen Druck und genau der wird durch diese Motion aufgebaut. Bitte schauen Sie wirklich jedes Projekt genau an und ermöglichen Sie den Velofahrenden ein sicheres und zügiges Vorankommen.

Dann noch schnell drei Repliken an Ueli Pfister: Natürlich ist es super, dass du deinen fachlichen Hintergrund mitbringst. Auch ich habe eine Ausbildung als Verkehrsplaner, aber momentan keinen Arbeitgeber dazu, darum betreue ich das nicht immer. Aber natürlich habe auch ich meinen fachlichen Hintergrund hier. Und an René Isler (*der sich im Rahmen der Beratung von KR-Nr. 364/2020 geäußert hat*): Auch ich bin primär Fussgänger. Aber jede gute Infrastruktur für die Velos ist potenziell ein Velo weniger auf dem Trottoir. Und darum bin ich auch als Fussgänger sehr davon überzeugt, dass wir eine sehr gute Veloinfrastruktur brauchen.

Und noch zu Regierungsrätin Carmen Walker Späh (*mit Bezug auf ihre Äusserungen zu KR-Nr. 364/2020*): Ja, wir planen bedarfsgerecht. Wenn wir die Autobahnen in den 50er-Jahren bedarfsgerecht geplant hätten, hätten wir heute kein Netz; ich hätte das gewünscht. Nein, wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Das gilt für die Autos, das gilt genauso auch für die Velos. Wir brauchen mehr als den aktuellen Bedarf, wir brauchen mehr umweltfreundlichen Verkehr, darum brauchen wir mehr Veloinfrastruktur. Und ja, bei Tempo 30 bin ich mir bewusst, dass das den öffentlichen Verkehr potenziell verteuern kann. Aber lieber ein öffentlicher Verkehr, der durch eine Tempo-30-Strecke zügig durchfahren kann, als dass er durch eine von Autos blockierte Tempo-50-Strecke fahren müsste. Und ja, die Anschlüsse müssen neu geplant werden, das ist ein Aufwand. Wir geben heute bereits Millionen für Stützungsmaßnahmen wegen den Staus der Autos aus. Bitte vergessen Sie diesen Punkt nie. Ja, ich fordere Tempo 30, ja, ich weiss, dass der Bus dadurch langsamer wird, aber ich bin überzeugt, dass es im gesamten System besser wird. Herzlichen Dank.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ja, bei dieser Motion geht es wohl schlussendlich um den berühmt-berüchtigten Paragraphen 14 im Strassengesetz. Es geht um die Projektierungsgrundsätze. Das ist ein berühmt-berüchtigter Paragraph, da erinnere ich die SVP-Fraktion ungern daran: Wenn bei der grossen Teilrevision des Strassengesetzes im Jahr 2011 anders abgestimmt worden wäre, wäre heute einiges anders. Dieser Paragraph 14 wurde aber auch in dieser Legislatur schon entsprechend angepasst. Daran möchte ich auch erinnern, das waren Beratungen nach den Sommerferien 2019, als sich die Klimaallianz durchgesetzt hat. Ich möchte einfach daran erinnern, dass dieser Paragraph 14 mit 4 Absätzen nun neu im Strassengesetz ist, das sind die neuen Projektierungsgrundsätze. Und da gibt es einen Absatz 3, ich zitiere ihn ganz kurz: «Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren angemessen zu berücksichtigen.» Und diese Motion zielt, nachdem nun die Priorisie-

zung des ÖV schon im Strassengesetz drin ist, offensichtlich auf eine weitere Priorisierung eines anderen Verkehrsteilnehmers, nämlich darauf, die Velofahrer entsprechend zu modifizieren beziehungsweise zu priorisieren. Im Weiteren ist es hier wirklich klassisch: Es geht um den Unterschied zwischen den regionalen Richtplänen, die behördenverbindlich sind und die dann noch auf die kommunalen Situationen heruntergebrochen werden, versus die Projekte, die eigentlichen Projekte im Gelände. Wir haben hier schon einiges gehört, da gibt es sehr viele Komplexitäten: Es gibt Eigentumsverhältnisse. Es müssen mit dieser neuen Priorisierung, die nun im Gesetz steht, alle Verkehrsträger berücksichtigt werden, eben auch der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und die Fussgänger. Es geht aber auch um die Verkehrssicherheit und es gibt Rechtsmittelverfahren. Diese sind möglich und verhindern halt auch das eine oder andere Projekt, wie es in den Plänen drin ist. Daher sind diese Pläne wichtige Instrumente, sie machen Vorgaben. Aber man muss auch parat sein, dass gewisse Projekte dann verworfen werden müssen, auch weil sie praktisch nicht realisiert werden können. Wir von den Freisinnigen finden, dass die gesetzlichen Grundlagen genügen, das ist jetzt neu abgesteckt worden. Lassen wir der Volkswirtschaftsdirektion und vor allem der Baudirektion mit dem Tiefbauamt jetzt Zeit, hier Umsetzungen zu machen bei den nächsten Projekten. Daher lehnen wir die Motion ab. Danke.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Auch die Grünen sind unzufrieden mit der Sanierungsgeschwindigkeit und der mangelnden Berücksichtigung der Schwachstellen bei Strassenbauprojekten. Ich möchte da Ueli Pfister widersprechen: Er sagt, dass das Velo immer berücksichtigt werde. Die eigene Erfahrung beweist, dass das nicht so ist. Und auch die Regierung – und da zitiere ich aus der Antwort – spricht eben davon, dass die Komplexität eines Strassenprojektes gross sei und vier bis neun Jahre vergehen würden und dass immer noch Projekte in Umsetzung seien, welche die Anforderungen, die im Velonetzplan formuliert sind, nicht berücksichtigen. Es ist aber so, dass der Velonetzplan schon sechs Jahre in Kraft ist und das Thema Velo ja nicht erst seit 2016, sondern schon seit 20 Jahren auf dem Programm ist, und immer wieder versucht man, es zu priorisieren. Bisher ist es eben nicht gelungen und darum muss diese Motion Schub geben. Bitte unterstützen Sie diese Motion.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Wort aus dem Rat wird weiter nicht mehr gewünscht. Die Volkswirtschaftsdirektorin hat sich bereits dazu geäussert (*im Zusammenhang mit der Beratung der Motion KR-Nr. 364/2020*).

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 79 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 365/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

