

Sitzung vom 17. Mai 2006

**750. Interpellation (Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
im Rahmen der Agglomerationsprogramme)**

Die Kantonsräte Ueli Keller, Zürich, André Bürgi, Bülach, und Roland Munz, Zürich, haben am 10. April 2006 folgende Interpellation eingebracht:

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Fuss- und Veloverkehr bei, und mit welchen Massnahmen gedenkt er, diesen im Allgemeinen zu fördern?
2. Wie weit sind die Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen im Kanton bzw. in Zusammenarbeit mit den Trägerschaften fortgeschritten, und welcher Stellenwert wird darin dem Fuss- und Veloverkehr beigemessen?
3. Existieren konzeptionelle Überlegungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, so wie es der Bund für Agglomerationsprogramme vorsieht?
4. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Potenzial der Verlagerung vom MIV zum Fuss- und Veloverkehr ein, getrennt nach Kernstädten, Agglomeration und Landschaft? Welche Verlagerungsziele verfolgt der Regierungsrat?
5. Kennt der Regierungsrat den Verkehrsanteil des Fuss- und Veloverkehrs in seinen Städten und Agglomerationen?
6. Mit welchen konkreten infrastrukturellen Massnahmen wie z.B. Veloabstellplätzen, Fuss- und Velowegen oder der Anbindung ans öffentliche Netz gedenkt der Regierungsrat den Fuss- und Veloverkehr im Besonderen im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu fördern?
7. Mit welchen weiteren, nicht infrastrukturellen Massnahmen (z.B. Kommunikationsmassnahmen, Anreizsysteme, Aktionen) gedenkt der Regierungsrat in der Bevölkerung die Sensibilität für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und ein Umdenken zu fördern?
8. Wie unterstützt der Regierungsrat die Gemeinden betreffend Konzeptionierung und Umsetzung zusammenhängender Velowegnetze?
9. Wie sieht die langfristige Strategie des Regierungsrates in Bezug auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus?

10. Wie viele Stellen (Stellenprozente) und Geldmittel sind in der kantonalen Verwaltung zurzeit für die Bearbeitung der Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden?
11. Ist der Regierungsrat bereit, die für Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs notwendigen Mittel und Stellen auch effektiv vorzusehen und auszugeben?
12. Welche zusätzlichen personellen und finanziellen Mittel sind für diese Stärkung vorgesehen?
13. Welche strukturellen und institutionellen Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um innerhalb der Trägerschaften, die für die Planung der Agglomerationsprogramme zuständig sind, zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs Einfluss zu nehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Ueli Keller, Zürich, André Bürgi, Bülach, und Roland Munz, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat am 1. Februar 2006 das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr beschlossen und es anschliessend dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Die darin projektierten Massnahmen konzentrieren sich auf die dicht besiedelten Räume des Kantons. Auch der Fuss- und Veloverkehr sollen gefördert werden.

Im Antrag des Regierungsrates zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans (Vorlage 4222 vom 17. November 2004) wird dem Fuss- und Veloverkehr ein grosses Gewicht beigemessen. Da diese Verkehrsarten enge Berührungspunkte zu praktisch allen Teilkapiteln des Verkehrsrichtplans aufweisen, wurden entsprechende Festlegungen direkt in die jeweiligen Teilkapitel zur Gesamtverkehrsstrategie, zum Strassenverkehr, zum öffentlichen Personenverkehr und zur Parkierung aufgenommen. Die Vorlage zur Revision des Verkehrsrichtplans wird zurzeit von den zuständigen Kommissionen des Kantonsrates beraten.

Zentrales Planungsinstrument der Regionen sind die regionalen Richtpläne. In diesen ist ein gemeindeübergreifend koordiniertes, attraktiv verlaufendes Fuss- und Velowegnetz festzulegen (§ 30 Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975, PBG, LS 700.1).

Die Gemeinden tragen den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mit baulichen und gestalterischen Massnahmen Rechnung und steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sie sorgen insbesondere für eine gute Zugänglichkeit zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zu Schwerpunkten für Einkauf, Freizeit und Erholung.

Zu Fragen 1, 4 und 9:

Bereits in seinen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption vom Dezember 2001 weist der Regierungsrat auf die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs hin. Demnach sollen gute Voraussetzungen für den langsamen Individualverkehr geschaffen werden: «Der Kanton Zürich fördert den langsamen Individualverkehr (zu Fuss gehen, Velo) vor allem in dicht besiedelten Räumen und auf kurzen Distanzen. Er verfolgt das Ziel, diesem sichere, attraktive und zusammenhängende Wege zur Verfügung zu stellen.» In diesen Räumen und Distanzbereichen ist ein relevantes Verlagerungspotenzial vorhanden. Die Bedeutung des Fuss- und des Veloverkehrs liegt nicht nur im Freizeitverkehr, sondern ebenso im Alltagsverkehr.

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erfolgt im Rahmen der für die Fertigstellung des Radwegnetzes gesetzlich vorgesehenen Mittel aus dem Strassenfonds sowie im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

Der Langsamverkehr wird im Übrigen bei Strassenprojekten aller Art als gleichwertiges Anliegen mit den anderen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) einbezogen. Die jährlichen Investitionsausgaben für Neubauten von Fussgänger- und Radweganlagen auf dem kantonalen Strassennetz in der Grössenordnung von rund 25 Mio. Franken sind ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Langsamverkehrs.

Zu Fragen 2 und 13:

Der Regierungsrat hat sich am 1. Februar 2006 mit dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr befasst und es anschliessend dem Bund zur Vorprüfung vorgelegt. Derzeit ist die Vorprüfung beim Bund im Gang. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, dem Regierungsrat bis Ende 2006 ein auf Grund der Vorprüfungsergebnisse des Bundes überarbeitetes Agglomerationsprogramm zum Beschluss vorzulegen.

Zu Frage 3:

Der Bericht «Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege» aus dem Jahre 2001 zeigt, dass für den Bau der rund 350 km Radwege entlang von Staatsstrassen etwa 540 Mio. Franken erforderlich sind. Bei einem Budget von jährlich 10 bis 12 Mio. Franken für Radwege ergäbe dies einen Realisierungshorizont von etwa 50 Jahren. Werden die geplanten Radwegbauten entlang von kommunalen Strassen mit berücksichtigt, wäre für das gesamte regionale Radwegnetz mit einem Zeitbedarf von rund 100 Jahren zu rechnen.

Dieser Zeithorizont veranlasste das Tiefbauamt in den Jahren 2002 bis 2004 zu einer Überprüfung der Radwegstrategie. Als Grundlage für eine überarbeitete Radwegstrategie beurteilte das Tiefbauamt die zahlreichen in den regionalen Verkehrsplänen aufgeführten Radwegprojekte nach ihrer Dringlichkeit. Für diese Beurteilung wurden so genannte objektive Beurteilungskriterien (Kennzahlen für Unfallschwerpunkte, Verkehrsmenge [Gesamtverkehr], Lücken im Radwegnetz, Baukosten) und subjektive Beurteilungskriterien (Radwege als Schulwege, Anschluss von Bike-and-Ride-Anlagen, Freizeit- und Familienwege, regionale Bedeutung) herangezogen. Die überarbeitete Radwegstrategie hat der Regierungsrat allerdings noch nicht festgesetzt. Weitere konzeptionelle Grundlagen für den Fuss- und Veloverkehr bilden die regionalen Gesamtverkehrskonzepte für das Limmattal, das Glattal, Zürich und Winterthur.

Zu Frage 5:

Die Personenbefragung Mikrozensus Verkehr gibt periodisch Aufschluss über das Verkehrsverhalten der im Kanton Zürich wohnhaften Bevölkerung. Für Wege im Zusammenhang mit der Ausbildung (nur 3% aller Wege) beispielsweise wird ein Viertel der Wege mit dem Fuss- und Veloverkehr absolviert. Im mengenmässig viel bedeutenderen Freizeitverkehr und auch im Einkaufsverkehr ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs lediglich rund halb so gross. Bei den Arbeitspendlern ist dessen Anteil noch einmal deutlich geringer.

Bei wachsender Verkehrsleistung legte die Zürcher Bevölkerung sowohl 1994 als auch 2000 je 8% der Distanzen zu Fuss oder mit dem Velo, 69% mit dem MIV und 23% mit dem ÖV zurück.

Die Daten aus den Pendlerstatistiken 1990 und 2000 zeigen ein ähnliches Bild. Obwohl die Zahl der Pendlerinnen und Pendler (Arbeit, Schule und Studium) innerhalb, zum und aus dem Kanton Zürich zwischen 1990 und 2000 um fast 10% zunahm, änderten sich die Anteile der Verkehrsmittel wenig. Der Anteil der Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit oder Ausbildung pendelten, verringerte sich leicht von 22% auf 20%, derjenige der mit dem MIV und dem ÖV Fahrenden stieg leicht von 39% auf 41% bzw. von 39% auf 40% (Prozentanteile ohne Personen mit «keinem Arbeitsweg»). Die leichte Verschiebung von Fuss- und Veloverkehr zu ÖV und MIV ist auf die steigenden Pendlerdistanzen zurückzuführen.

Zu Frage 6:

Im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr sind zahlreiche Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr enthalten. Mit den entsprechenden Investitionen sind Verbesserungen der Aufenthaltsqualität und für den Fuss- und Veloverkehr möglich.

Zu Frage 7:

Derzeit sind keine einseitigen, gezielten Kommunikationsmassnahmen oder Anreizsysteme zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in Planung.

Zu Frage 8:

Die Radwegstrategie wurde in enger Zusammenarbeit mit den Planungsregionen erarbeitet. Die Planungsregionen ihrerseits stellen sicher, dass die Interessen der von ihnen vertretenen Gemeinden in die Planung einfliessen. Der Kanton vervollständigt das Radwegnetz gemäss den regionalen Richtplänen. Die Ausführung erfolgt nach den Grundsätzen der erwähnten Radwegstrategie. Die Verfeinerung der Radwegnetze auf kommunaler Ebene ist Sache der Gemeinden. Die Umsetzung kommunaler Velowegnetze kann in finanzschwächeren Gemeinden durch Staatsbeiträge gemäss §§ 29 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) unterstützt werden. Die entsprechenden Beiträge werden durch den Strassenfonds finanziert.

Zu Frage 10:

Für die Fragestellungen des Fuss- und Veloverkehrs besteht keine eigene Verwaltungseinheit. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs werden stufengerecht an verschiedenen Stellen in der Verwaltung wahrgenommen. So ist das Anliegen der Zugänglichkeit der Stationen des öffentlichen Verkehrs – wie vom Personenverkehrsgesetz vorgesehen – durch die Gemeinden wahrzunehmen. Die Festlegung des Radwegnetzes erfolgt durch die bestehenden Planungsverfahren im Rahmen der regionalen Richtpläne. Die kantonale Strategie über die Radwege wurde bisher durch das Tiefbauamt wahrgenommen. Auf Grund der dezentralen Art der Aufgabenerfüllung können keine genauen Angaben über die für diese Aufgaben eingesetzten Stellenprozente gemacht werden.

Zu Fragen 11 und 12:

Gemäss Strassengesetz werden die dem Staat anfallenden Kosten für den Bau und den Unterhalt der Staats- und Nationalstrassen sowie für die Staatsbeiträge mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt. Bis zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat für diesen Zweck jährlich mindestens 10 Mio. Franken im Voranschlag ein. Die Summe verändert sich gemäss der Entwicklung des zürcherischen Baukostenindex (§ 28 Abs. 1 und 2 StrG).

Der Regierungsrat ist demzufolge gesetzlich verpflichtet, die erforderlichen Mittel in seinem Budget einzustellen, und gedenkt auch in Zukunft dieser gesetzlichen Verpflichtung nachzukommen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi