

Sitzung vom 20. September 2017

834. Anfrage (Wir machen Zürich zum ersten Velokanton der Schweiz)

Kantonsrätin Regula Kaeser-Stöckli, Kloten, hat am 19. Juni 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Im jüngsten «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» ist zu lesen, dass 2015 durchschnittlich jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz täglich knapp 37 km im Inland zurückgelegt hat. Der Grossteil davon (65%) wurde mit dem Personenwagen bewältigt. Wichtigste Verkehrszwecke waren mit einem Distanzanteil von 44% die Freizeitaktivitäten, gefolgt von den Arbeitswegen mit 24%. Obwohl rund 68% der Haushalte ein oder mehrere Velos besitzen, werden nur rund 5% mit dem Velo (inkl. E-Bikes) zurückgelegt.

Diese Zahlen zeigen ganz klar, dass das kantonale Veloförderprogramm richtig und wichtig ist. Auf der Homepage der Volkswirtschaftsdirektion ist zu lesen: «Das Velo ist praktisch; ausserdem zuverlässig, umweltfreundlich und gesund. Darum fördert der Kanton Zürich das Velo als Verkehrsmittel, baut das Veloroutennetz möglichst lückenlos aus und erhöht die Sicherheit für Velofahrende.»

Das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei den kurzen und mittleren Strecken (5–15 km). Wenn es dafür mehr genutzt werden soll, muss es jedoch Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten – hinsichtlich Zeit, Sicherheit und Komfort.

Mit dem Veloförderprogramm hat der Kantonsrat ein deutliches Zeichen gesetzt: ein Rahmenkredit über 20 Mio. Franken für 10 Jahre. Mit dem Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Ich bitte den Regierungsrat, die nachstehenden Fragen zu beantworten:

1. Wurden die jeweils im Investitionsbudget eingestellten Beträge ausgeschöpft? Wenn nein, weshalb nicht? Angaben bitte pro Jahr, seitdem das Veloförderprogramm besteht.
2. Wie viele der für das Förderprogramm gesprochenen Gelder wurden bereits verwendet?
3. Was wurde noch nicht realisiert? Wie sieht der weitere Zeitplan aus?

4. Sind neu zusätzliche Massnahmen geplant, damit der Regierungsrat die Vision aus dem Jahresbericht Veloförderung der kantonalen Koordinationsstelle Veloverkehr realisieren kann, welche lautet:
«Das Velo soll als gleichwertiges Verkehrsmittel neben dem motorisierten Individualverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr positioniert werden und dazu beitragen, die Herausforderungen im Bereich der Mobilität im Kanton Zürich zu bewältigen. Um dies zu erreichen, müssen Netzlücken und Schwachstellen möglichst bald behoben werden.»?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Regula Kaeser-Stöckli, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Am 15. Juni 2016 erstattete der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Zwischenbericht zum Veloförderprogramm (VFP; RRB Nr. 592/2016). Die jährliche Berichterstattung ist auf www.velo.zh.ch einsehbar. Auf diese Berichte kann verwiesen werden.

Zu Fragen 1 und 2:

Bis Ende 2016 wurden für die Umsetzung des Veloförderprogramms 4,55 Mio. Franken für die darin aufgeführten Aufbaumassnahmen und ständigen Aufgaben aufgewendet. Wie in Tabelle 1 aufgeführt, wurde das zur Verfügung stehende Budget seit 2013 nicht voll ausgeschöpft.

Tabelle 1: Budget und Ausgaben für die Umsetzung des kantonalen Veloförderprogramms

in Fr. 1000	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		Total Ist per 31.12.2016
	Budget	Ist	Budget	Ist	Budget	Ist	Budget	Ist	Budget	Ist	Budget	Ist	Budget	Stand 30.6.2017	
Veloförderung Aufbau (Belastung Rahmenkredit)		141	400	569	716	665	1066	645	616	346	716	316	396	93	2682
Ständige Aufgaben				37	50	190	220	411	1070	923	220	312	170	68	1873

Abweichungen zwischen Budget- und Ist-Werten können sich ergeben, wenn bei Projekten nicht beeinflussbare Faktoren zu Projektverzögerungen oder zum Projektabbruch führen. Rückblickend lässt sich aber auch feststellen, dass die Kostenschätzungen des Veloförderprogramms, die dem vom Kantonsrat bewilligten Rahmenkredit zugrunde lagen, teilweise zu hoch angesetzt waren, weil die entsprechenden Erfahrungswerte fehlten. Zudem hat die Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) die Mehrheit der Konzepte und Projekte in Eigenleistung entwickelt und umgesetzt, statt dafür Aufträge an externe Planungsbüros zu vergeben. Auf diese Weise konnte in der KoVe und im Amt für Verkehr (AFV) breites Fachwissen aufgebaut und eine starke Vernetzung innerhalb des Kantons wie auch mit Gemeinden erreicht werden. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der Rahmenkredit nicht voll ausgeschöpft werden wird. Im Vordergrund steht der wirkungsvolle und nachhaltige Einsatz der Mittel aus dem Rahmenkredit und nicht die Ausschöpfung desselben.

Zu Frage 3:

Im Jahresbericht 2016 zum Veloförderprogramm sind die laufenden sowie die für 2017 und 2018 geplanten Aktivitäten und Massnahmen aufgeführt. Zu einem grossen Teil handelt es sich um die Fortführung und den weiteren Aufbau bereits laufender, bewährter Massnahmen.

Netzkonzeption:

- Überführung des kantonalen Velonetzplans in die regionalen Richtpläne.
- Signalisation von Alltagsrouten; Umsetzung in einer Pilotregion bis spätestens 2019.

Qualität:

- Arbeitshilfen für Gemeinden, Planungsbüros und Bauherren (Merkblätter).
- Weiterer Aufbau der Best-Practice-Datenbank Veloinfrastruktur.
- Vorprüfungen von regionalen und kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen.

Wissenstransfer und Kommunikation:

- Verschiedene Fachveranstaltungen und Exkursionen für interne und externe Zielgruppen, darunter Velo-Exkursion Best-Practice Infrastruktur. Zusammenarbeit mit Hochschulen bei der Ausbildung von angehenden Raum- und Verkehrsplanerinnen und -planern (Best-Practice Infrastruktur).
- Austausch mit Gemeinden, Städten und anderen Kantonen.
- Weiterbetrieb des Ideen- und Beschwerdemanagements als zentrale Anlaufstelle beim Kanton für die Anliegen der Bevölkerung bezüglich Velothemen.

- Ausbildungskampagne www.veloschuel.ch in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Zürich; Einführung neuer Lehrmittel für die dritte, vierte und fünfte Klasse im Schuljahr 2017/2018; Bekanntmachung im Rahmen verschiedener, teilweise jährlich wiederkehrender öffentlicher Veranstaltungen (slowUp Zürichsee, Velotag Limmatstadt, Velofest Pfäffikon und verschiedene weitere Veranstaltungen).
- Finanzierungsunterstützung für Gemeinden für die Erstellung von Veloparcours auf Pausenplätzen.
- Der Bereich Kommunikation wurde erfolgreich aufgebaut. Die Kommunikationskanäle und -mittel (z. B. Newsletter) sind etabliert und werden laufend weiterentwickelt, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen.

Datengrundlagen:

- Aufbau und Pflege einer Datengrundlage zum Veloverkehr bezüglich Infrastrukturangebot und Nachfrage.
- Installationen von weiteren dauerhaften Velozählstellen.

Die Umsetzung der folgenden Massnahmen hängt von anderen Planungen und Massnahmen ab:

- Massnahme A07 «Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung»: Wegen der Auflösung der Kampagne «Leichter Leben» seitens der kantonalen Gesundheitsförderung kann diese Massnahme nicht wie im VFP vorgesehen umgesetzt werden. In Zusammenarbeit mit der damaligen Projektorganisation ist nun die Unterstützung der Kampagne «bike2school» vorgesehen. Das Ziel ist, die Velonutzung auf dem Schulweg zu fördern.
- Massnahme A10 «Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien / kantonalen Standorten optimieren»: Für diese Massnahme ist im VFP ein Betrag von 5 Mio. Franken vorgesehen zur Ausstattung von kantonalen Einrichtungen mit bedarfsgerechten Veloparkierungsanlagen sowie Duschen und Umkleidemöglichkeiten. Ob und wieweit diese Mittel neben dem ordentlichen Immobilienbudget des Kantons abgerufen werden müssen, um entsprechende Einrichtungen zu erstellen, ist ungewiss.
- Die Massnahmen A14 und A15 (Velomassnahmen als Teil eines Mobilitätsmanagements der kantonalen Verwaltung) sind gemäss VFP in ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement der kantonalen Verwaltung zu integrieren, dessen Einführung derzeit geprüft wird.

In Bezug auf die Massnahme A12 «Umsetzung kantonales Bike&Ride-Konzept» kann auf die Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 87/2015 betreffend Förderung Veloabstellplätze an Schlüsselorten verwiesen werden. Die dafür im VFP vorgesehenen Mittel dürften nicht ausgeschöpft werden.

In der zweiten Umsetzungshälfte des VFP steht die Unterstützung der Gemeinden bei der aktiven Veloförderung im Vordergrund. Dazu gehören Veranstaltungen mit dem Ziel, die Bevölkerung dazu zu motivieren, das Velo im Alltag vermehrt zu nutzen. Zunehmend bedeutsam wird auch die Unterstützung der Gemeinden bei ihrer Velonetzplanung. Die Ausbildungskampagne «Veloschuel» soll weiter verankert werden und zusätzlich Familien mit Kindern Hilfestellung, Handlungsempfehlungen sowie Tipps und Tricks für den Alltag mit dem Velo geben. Zudem soll das Velo als Alltagsverkehrsmittel auch weiteren Zielgruppen wie beispielsweise Migrantinnen und Migranten näher gebracht werden.

Zu Frage 4:

Die Förderung des Velos im Alltagsverkehr setzt eine attraktive Infrastruktur voraus. Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist indes nicht Gegenstand des Veloförderprogramms und des dazu gehörigen Rahmenkredits. Mit dem im VFP vorgesehenen Velonetzplan wurde aber eine grundlegende Vorgabe für den weiteren Ausbau der Infrastruktur erarbeitet. Zur Umsetzung des Velonetzplans (RRB Nr. 591/2016) erarbeitet das Amt für Verkehr ein Konzept, das die Massnahmen zur Schwachstellenbeseitigung über die nächsten Jahre priorisiert und zu Paketen bündelt. Die Gemeinden werden in entsprechende Massnahmenplanungen einbezogen. Parallel zu diesem Prozess werden zusätzlich die Vorhaben aus dem Konzept «Veloland 2030» von SchweizMobil für Freizeitrouten sowie die Signalisation der Alltagsverbindungen umgesetzt. Weiter ist eine Planungsstudie für eine Veloschnellroute im Limmattal in Erarbeitung. Diese Teststrecke soll Erfahrungen und Erkenntnisse für weitere Veloschnellroutenprojekte im Kanton Zürich bringen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi