

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 277/2019

Sitzung vom 13. November 2019

1026. Anfrage (Benötigte Ressourcen und Bauprogramm zur Förderung der Veloinfrastruktur und zur Behebung von Schwachstellen gemäss Velonetzplan)

Kantonsrätin Sonja Gehrig, Urdorf, hat am 26. August 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem kantonalen Velonetzplan (VNP, RRB Nr. 591/2016) wurden die planerischen Grundlagen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur geschaffen. Es hapert aber an der Umsetzung, welche die Basis zur Erhöhung des Veloanteils am Gesamtverkehr bildet.

In seiner Antwort vom 13. Februar 2019 auf die Anfrage KR-Nr. 374/2018 vom 13. Dezember 2018 hält der Regierungsrat fest: «Im Rahmen der Erarbeitung des Velonetzplans (VNP) wurden über 1200 Schwachstellen im Velonetz erfasst und auf Verbindungsdatenblättern festgehalten. Bei über 700 Schwachstellen fehlt die erforderliche Veloinfrastruktur gänzlich. Weiter weisen über 200 Knoten keine Veloinfrastruktur auf.»

Das Ziel des Veloförderprogramms, den Velo-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, wurde ebenfalls verfehlt. Weitere Massnahmen sind nötig. So bestätigt der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 374/2018, dass für die vermehrte Nutzung des Velos im Alltag «das Vorhandensein eines kantonsweiten, bedarfsgerechten, lückenlosen und sicheren Radwegnetzes» entscheidend ist. Weiter bekräftigt der Regierungsrat: «Nur wenn die im VNP erkannten Schwachstellen zeitnah behoben werden, kann die sowohl vom Gesamtverkehrskonzept 2018 (RRB Nr. 25/2018) als auch vom Veloförderprogramm angestrebte Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erreicht werden.» Auch weist der Regierungsrat darauf hin, dass der vom Kantonsrat am 1. November 2010 bewilligte Rahmenkredit für die Umsetzung des Veloförderprogramms keine finanziellen Mittel für die Behebung dieser Schwachstellen umfasst. Gemäss «Auszug Bauausgaben TBA (Oktober 2018» wurden letztes Jahr lediglich 16 Mio. Franken für den Velowegbau eingesetzt.

Angesichts der über 1200 Schwachstellen im Velonetz und der Tatsache, dass das Veloförderprogramm keine finanziellen Mittel für die Behebung der Schwachstellen beinhaltet, ergeben sich folgende Fragen, für die ich den Regierungsrat um Antworten bitte:

1. Im 2016 wurde der Velonetzplan (VNP) beschlossen und die 1200 Schwachstellen festgehalten. Gibt es darauf basierend ein Bauprogramm, das aufzeigt, bis wann diese 1200 Schwachstellen behoben werden sollen? Ist eine konkrete Zeit- und Kostenplanung für jede Massnahme Bestandteil eines allfällig vorhandenen Bauprogramms?
2. Wie viele der über 1200 bezeichneten Schwachstellen konnten seit der Erstellung des VNP bereits behoben werden und somit zur Verbesserung der Veloinfrastruktur beitragen?
3. Wie wird sichergestellt, dass bei laufenden Strassensanierungen und Strasseninstandsetzungen konsequent auch die Behebung der 1200 Schwachstellen berücksichtigt und das Entstehen von neuen Schwachstellen vermieden wird? Wie wird sichergestellt bzw. wie könnte sichergestellt werden, dass alle kantonalen Stellen zur Behebung der Schwachstellen und zur Veloinfrastrukturförderung hinwirken?
4. Welche finanziellen Mittel braucht es zur Behebung der 1200 Schwachstellen gemäss VNP und in welchen kantonalen Stellen fallen diese Ausgaben an? Welcher Anteil der benötigten Mittel betrifft effektiv die Veloinfrastruktur (und nicht eine Behebung von anderen Mängeln ausserhalb der Veloinfrastruktur)?
5. Bei welchen kantonalen Stellen sind in welchem Umfang personelle Ressourcen nötig, um diese Schwachstellen zu beheben? Benötigt insbesondere das Tiefbauamt respektive die Baudirektion mehr personelle Ressourcen? Dies legt die Antwort zu KR-Nr. 374/2018 nahe, da nur 16 Mio. Franken der im 2017 und 2018 jährlich zur Umsetzung an das TBA übergebenen 35 Mio. Franken Investitionsvolumen für den Velowegbau eingesetzt wurden. Zudem ist das TBA zuständig für Strassensanierungen, -instandsetzungen und -bauten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Sonja Gehrig, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss § 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) gelten die Infrastrukturen für den Veloverkehr als Teil der Staatsstrassen. Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über das Bauprogramm für Staatsstrassen der nächsten drei Jahre. Darin enthalten sind auch die vorgesehenen Investitionen. Zuletzt erfolgte dies

mit der Vorlage 5499 für die Jahre 2019–2021. Darin wird im Teil B, Abschnitt 1 Fuss- und Radverkehrsanlagen ausführlich über die anstehenden Projekte informiert. Ein spezifisches Bauprogramm für die Infrastrukturen für den Veloverkehr gibt es nicht.

Die bestehenden Schwachstellen können punktueller (z. B. fehlende Markierung oder nicht abgesenkter Randstein) oder linearer Natur sein (Netzlücke oder ungenügender Ausbaustandard). Prioritär werden dabei im Rahmen von Radwegstudien Abschnitte geplant, die in einem der Agglomerationsprogramme als Massnahme enthalten und deshalb zeitlichen Vorgaben des Bundes unterworfen sind. Synergien mit Strassensanierungen werden wo immer möglich genutzt.

Eine Zeit- und Kostenplanung für alle 1200 ausgewiesenen Schwachstellen liegt nicht vor. Das Amt für Verkehr (AFV) verfügt jedoch über eine rollende Planung für etwa vier Jahre und nimmt die Bestellerrolle gegenüber dem für die Projektierung und Realisierung zuständigen Tiefbauamt (TBA) der Baudirektion wahr. Um den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen zu können, wird ein rascher und bedarfsgerechter Infrastrukturaus- oder -neubau angestrebt.

Zu Frage 2:

Die systematische Nachführung der Schwachstellenbehebung wird vom AFV derzeit erarbeitet und soll bis Mitte 2020 abgeschlossen sein. Vom Start bis zur Realisierung eines Bauprojekts vergehen – je nach Komplexität – vier bis neun Jahre. Deshalb sind seit Beschluss des Velonetzplans 2016 erst wenige Schwachstellen behoben. Konkrete Zahlen liegen erst nach Abschluss der systematischen Nachführung vor.

Zu Frage 3:

Bei Strassensanierungen/-instandsetzungen wird das AFV in der Regel fünf Jahre vor der Sanierung durch das TBA informiert. Diese Vorhaben werden vom AFV auf zusätzliche Bedürfnisse wie z. B. Schwachstellen im Bereich der Veloinfrastruktur geprüft. Bei Bedarf werden Studien zur Prüfung von Lösungen ausgelöst. Wie vorstehend ausgeführt, ist es aber aufgrund der Dauer dieser Vorarbeiten und insbesondere bei dringendem Handlungsbedarf beim Unterhalt nicht immer möglich, dass die Sanierung mit den Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur koordiniert werden kann. Zudem können Projekte, die bereits vor Beschluss des Velonetzplans im Jahr 2016 begonnen wurden und in der Projektierung weit fortgeschritten sind, unter Umständen die Bedürfnisse, die im Velonetzplan formuliert sind, nicht mehr berücksichtigen. Im Einzelfall muss hier entschieden werden, ob ein Projekt abgebrochen bzw. neu gestartet werden soll, was unter Umständen eine mehrjährige Verzögerung zur Folge hat. Für Projekte, die nach Beschluss des Velonetzplans gestartet wurden, gilt dieser als verbindliche Grundlage für die kantonalen Planungen.

Auch die künftige Bundesgesetzgebung im Bereich Velo, welche die Grundlage für entsprechende kantonale Bestimmungen bilden wird, dient der weiteren Verbesserung des Engagements der kantonalen Stellen.

Zu Frage 4:

Im Rahmen der Erarbeitung des Velonetzplans wurde eine sehr grobe Kostenschätzung für die Behebung der Schwachstellen erstellt. Diese geht von einem langfristigen Investitionsbedarf von 800 Mio. bis 900 Mio. Franken (Kostengenauigkeit $\pm 50\%$) aus. In diesen Kosten nicht eingerechnet sind die Planungskosten und die Landerwerbskosten.

Zu Frage 5:

Gemäss § 28a StrG stellt der Kantonsrat jährlich mindestens 10 Mio. Franken (Stand des zürcherischen Baukostenindexes am 1. Dezember 1986) für den Bau von Radwegen im Budget ein. Für das Jahr 2019 entspricht dies einem Betrag von 15 Mio. Franken, welcher im Budget eingestellt wurde. Die Vorstudien werden vom AFV erstellt und bilden die Grundlage für die Projektierung durch das TBA. Je nach Projekt können die Aufwendungen in der Planung wie auch bei der Projektierung sehr unterschiedlich sein und stehen nicht zwingend in einem direkten Zusammenhang mit den Baukosten.

In den vergangenen Jahren wurden Projekte mit einem Investitionswert von deutlich über 15 Mio. Franken an das TBA übergeben. Da zwischen der Übergabe der Projektaufträge vom AFV an das TBA bis zur Realisierung im Durchschnitt rund fünf Jahre vergehen, entsprechen diese Beträge aber nicht dem aktuellen Bauvolumen. Die in den vergangenen Jahren übergebenen Projekte einschliesslich der darin enthaltenen Behebung von Schwachstellen im Velonetz können im TBA mit den vorhandenen personellen Mitteln bewältigt werden. Ein jährliches Umsetzungsvolumen von höchstens 25 Mio. Franken wäre also seitens AFV und TBA möglich.

Die Entwicklung und Umsetzung von (Velo-)Projekten hängen nicht nur vom verfügbaren Budget und den internen personellen Mitteln ab. Projekte können durch Begehren von Gemeinden, begrenzte Mittel externer Planungsbüros, neue rechtliche Rahmenbedingungen wie den haushälterischen Umgang mit Boden und die Kompensation von Fruchtfolgefächern sowie Rechtsmittelverfahren um Jahre verzögert werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli