

Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2021

**4664b**

**Beschluss des Kantonsrates  
über den Schlussbericht und die Kreditabrechnung  
zum Veloförderprogramm**

(vom .....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 24. März 2021,

*beschliesst:*

I. Vom Schlussbericht zum Veloförderprogramm wird Kenntnis genommen.

II. Die Kreditabrechnung zum Veloförderprogramm wird genehmigt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Bericht**

**1. Ausgangslage**

Am 1. November 2010 bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken zur Umsetzung eines Veloförderprogramms (Vorlage 4664). Er beauftragte den Regierungsrat, nach Ablauf von fünf Jahren im Rahmen eines Zwischenberichts (vgl. RRB Nr. 592/2016) über den Umsetzungsstand der definierten Massnahmen zu informieren und nach Abschluss der Programmperiode, d.h. per Dezember 2020, einen Schlussbericht mit einer Wirkungsbeurteilung zu erstellen.

Ziel des Förderprogramms war es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr auf der Grundlage der Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2006 und GVK 2018) zu erhöhen. Dem Veloverkehr sollte insbesondere in dicht besiedelten Gebieten auf kurzen bis mittleren Distanzen eine tragende Rolle zukommen. Im Vordergrund stand der Alltagsveloverkehr, also Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zum Einkauf. Das Velo sollte als Ergänzung oder Alternative zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum motorisierten Individualverkehr (MIV) positioniert werden. Auch sollten seine Vorzüge als praktisches, lautloses, emissionsfreies Fahrzeug hervorgehoben werden.

Die Umsetzung des Veloförderprogramms durch die Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) begann am 1. Februar 2012 und dauerte rund neun Jahre bis zum Ablauf des befristeten Rahmenkredits im Dezember 2020.

## **2. Bericht über die Umsetzung des Veloförderprogramms**

### **2.1 Überblick**

Das Veloförderprogramm sah insgesamt 33 Massnahmen vor. 19 Aufbaumassnahmen (A-Massnahmen, A01–A19) mit einer auf die Umsetzungsdauer begrenzten Laufzeit sowie 14 ständige und nicht befristete Aufgaben (S-Massnahmen, S01–S14). Letztere sollen das Velo im Verwaltungsumfeld prozessual verankern und die Wirkung der A-Massnahmen nachhaltig sicherstellen, weshalb sie zeitlich unbegrenzt sind.

Die S-Massnahmen wurden über die laufende Rechnung des Amtes für Verkehr (AFV, heute Amt für Mobilität [AFM]) und die A-Massnahmen einschliesslich einer für die Dauer des Veloförderprogramms befristeten Vollzeitstelle über den bewilligten Rahmenkredit von 20 Mio. Franken finanziert (Vorlage 4664). Von den insgesamt 33 Massnahmen konnten 28 erfolgreich umgesetzt oder in einen Regelbetrieb übergeführt werden. Ein Schwerpunkt des bisherigen Veloförderprogramms war es, das Thema «Velo» mit aufeinander abgestimmten Marketing- und Kommunikationsmassnahmen besser zu vermarkten und damit die Pendlerinnen und Pendler zur vermehrten Velonutzung im Alltag zu bewegen. Die 19 A-Massnahmen sowie die 14 S-Massnahmen wurden in fünf Handlungsfelder zusammengefasst und bearbeitet:

- Netzkonzeption: Bereitstellung eines sicheren und attraktiven Alltags- und Freizeitvelonetzes
- Qualität: Sicherstellung einer einheitlichen Qualität der Veloinfrastruktur

- Wissenstransfer: Förderung des Wissensaustauschs, Anbieten von Beratungen
- Kommunikation: Förderung des lebenslangen Velofahrens, Entwicklung des Kantons Zürich zum Velokanton
- Datengrundlagen: Aufbau und Fortführung einer aussagekräftigen Datenbasis zum Veloverkehr

Seit 2012 berichtete die KoVe in ihren Jahresberichten über den Umsetzungsstand einzelner Massnahmen oder besondere Projekte. Die Berichte wurden jeweils Veloverantwortlichen in Gemeinden, Planungsbüros, Verbänden und kantonalen Stellen zugestellt. Alle Jahresberichte wie auch der Zwischenbericht zum Veloförderprogramm (RRB Nr. 592/2016) wurden auf [velo.zh.ch/jahresberichte](http://velo.zh.ch/jahresberichte) veröffentlicht. Die KoVe ist nach ihrer neunjährigen Tätigkeit als zentrale Anlaufstelle für Velofragen von Verwaltungsstellen des Kantons, des Bundes, anderen Kantonen, den Städten und Gemeinden sowie den Planungsbüros etabliert. Auch in der Bevölkerung ist die KoVe bekannt. In der Umsetzungsperiode des Förderprogramms konnte die KoVe mit verschiedenen Projekten die Grundlage für eine nachhaltige Veloförderung im Kanton Zürich schaffen.

Nachstehend werden die Tätigkeiten in den einzelnen Handlungsfeldern und die erzielten Wirkungen beschrieben.

## **2.2 Handlungsfeld Netzkonzeption**

### ***a) Massnahmenumsetzung***

Der 2016 verabschiedete kantonale Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) hat die weitgehend umgesetzte Radwegstrategie (RRB Nr. 1233/2001) aus dem Jahr 2006 mit Fokus auf den Freizeitverkehr abgelöst und stellt seither die strategische Grundlage der kantonalen Veloinfrastrukturplanung dar. Abgeleitet aus Potenzial- und Nachfrageanalysen wurden drei Verbindungstypen definiert: Nebenverbindungen, Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten als Pilotprojekte. Für das im Velonetzplan festgelegte Netz wurde eine systematische Schwachstellenanalyse durchgeführt, die über 1200 Schwachstellen aufzeigte. Der Velonetzplan legt den Fokus entsprechend der Zielsetzung des Veloförderprogramms auf den Alltagsveloverkehr. Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zum Einkauf sind die Hauptzielgruppen. Attraktive Alltagsveloverbindungen müssen möglichst direkt, sicher und durchgängig sein. Fahrtunterbrechungen und Netzlücken vermindern die Sicherheit und Attraktivität und sind daher nach Möglichkeit zu vermeiden oder zu beseitigen. Die Benutzung der Infrastruktur soll klar und einfach sein. Dies sind zentrale Voraussetzungen dafür, dass

das Velo als Verkehrsmittel auf kurzen (0–5 km) bis mittleren Distanzen (5–15 km) stärker genutzt wird und eine Alternative oder Ergänzung zum ÖV und MIV darstellen kann. Das im kantonalen Velonetzplan festgelegte Netz für den Alltagsveloverkehr verbindet in erster Linie die einzelnen Gemeinden und Zentren. Das kantonale Netz soll mittels eines kommunalen Velonetzes ergänzt und verfeinert werden. Darin sollen die lokalen Verbindungen optimiert und zusätzlich die Erschliessung des Kantonsnetzes sichergestellt werden. In den vergangenen drei Jahren wurde der kantonale Velonetzplan in die regionalen Richtpläne übergeführt und erlangte damit Behördenverbindlichkeit. Seit 2016 führte das AFV (heute AFM) ein Vier-Jahres-Programm für die Projektstudien der einzelnen Verbindungen. Für die Umsetzung ist das kantonale Tiefbauamt zuständig.

Der Regierungsratsbeschluss zum Velonetzplan forderte, dass die Machbarkeit und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie eine Korridorstudie für Veloschnellrouten-Pilotprojekte nachzuweisen sind. Eine erste, umfassende Kosten-Nutzen-Analyse wurde 2017 anhand der Veloschnellroute im Limmattal (Dietikon bis Schlieren) erarbeitet. In allen Szenarien ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis positiv, selbst wenn keine ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer oder Autofahrende auf das Velo umsteigen. Dies weil Vorteile wie Zeitgewinn, Bündelung des Veloverkehrs und weniger Unfälle dank besserer Sicherheit stark ins Gewicht fallen.

Seit 2018 ist die KoVe in den Planungsprozess der Veloschnellroute Wallisellen eingebunden. Die SBB planen zwischen Effretikon und Winterthur einen Ausbau auf durchgehend vier Gleise («MehrSpur Zürich–Winterthur» Bahnausbau via Brüttenertunnel). Dieses Projekt tangierte die geplante Veloschnellroute zwischen der Stadtgrenze Zürich Oerlikon und dem Bahnhof Wallisellen. Nach Abschluss der Variantenstudie konnte für die Linienführung aus dem Velonetzplan die Machbarkeit bestätigt werden, und die Kosten-Nutzen-Analyse bestätigte, dass sich die Veloschnellroute volkswirtschaftlich lohnt. Die SBB nahmen die Veloschnellroute in das Projekt auf. 2020 wurden für die Veloschnellroute in der Gemeinde Wallisellen, die Velohaupt- und -nebenverbindung in den Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brütisellen sowie die Busspur in der Gemeinde Bassersdorf ein Objektkredit von Fr. 73 097 000 beim Kantonsrat beantragt (Vorlage 5650).

#### *Bemerkungen zu nicht umgesetzten Massnahmen*

Im Rahmen des Velonetzplans wurde ein Bike & Ride-Konzept (A11) erarbeitet. Mit dem Sparprogramm San04.300 (RRB Nr. 491/2009) hat der Regierungsrat entschieden, auf entsprechende Mitfinanzierungen nach § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (LS 740.1) durch den Kanton zu verzichten. Somit können für die Umsetzung des

Bike & Ride-Konzepts keine staatlichen Mittel eingesetzt werden. Die Gemeinden haben jedoch die Möglichkeit, solche Anlagen selber zu finanzieren, oder beantragen Finanzierungsbeiträge über die Agglomerationsprogramme.

Die Massnahme Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren (A13) konnte nicht umgesetzt werden. Gespräche mit den SBB und dem ZVV ergaben, dass eine Velomitnahme in der Bahn in Stosszeiten nicht erwünscht ist. Es gilt dann, die Pendlerströme möglichst effizient abzuwickeln. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Transportkette Velo –ÖV–Velo weiterhin Verbesserungspotenzial aufweist. Die Tatsache, dass die Massnahmen A12 und A13 nicht umgesetzt werden konnten, hat direkten Einfluss auf den Ausschöpfungsgrad des Kredits.

Aufbaumassnahmen	Stand
A08 Kantonales Routennetz publizieren und kommunizieren	abgeschlossen
A11 Entwicklung kantonales Bike & Ride-Konzept	abgeschlossen
A12 Umsetzung kantonales Bike & Ride-Konzept	Verzicht
A13 Velomitnahme im ÖV besser kommunizieren	nicht umgesetzt
Ständige Aufgaben	
S07 Systematische Radverkehrsnetzplanung (mit allen Strassen und Wegen) auf kantonaler, regionaler, lokaler Ebene	Velonetzplan abgeschlossen laufende Aktualisierung
S08 Signalisation: kantonale, regional einrichten, aufeinander abstimmen	laufend
S09 Entwicklung einer «Velopolitik als System» mit messbaren Zielen für zehn Jahre	laufend
S13 Anwendung der Finanzierungsinstrumente überprüfen und Anpassungsbedarf der Instrumente ausweisen	laufend
S14 Schnittstelle ÖV–Velo klar definieren	laufend

### **b) Wirkungsbeurteilung**

Der kantonale Velonetzplan schliesst die Lücke der strategischen Planung im Bereich des Veloverkehrs und gilt aufgrund der behördenverbindlichen Festsetzung in den regionalen Richtplänen als zentrale Planungsgrundlage. Damit ist die Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Zürich geschaffen. Diese Art der Pla-

nung ist die erste im Kanton Zürich und in der gesamten Schweiz. Die Veloschnellrouten-Projekte setzen neue Standards in Bezug auf die bauliche Umsetzung voraus. In einem breit abgestützten Prozess wurden deshalb die Anforderungen an eine bedarfsgerechte Infrastruktur definiert. Die neuen Standards sollen Mitte 2021 für die Strecke und Mitte 2022 für Knoten vorliegen. Die neuen Standards fliessen in die Radwegrichtlinie aus dem Jahr 2012 ein und lösen diese teilweise ab.

## **2.3 Handlungsfeld Qualität**

### ***a) Massnahmenumsetzung***

Die Qualität der Infrastruktur spielt bei der Entscheidung, ob das Velo im Alltag genutzt wird, eine wichtige Rolle (S12). Um kantonsweit einheitliche Qualitätsstandards sicherzustellen, wurden in diesem Handlungsfeld verschiedene Merkblätter erarbeitet und veröffentlicht.

Mit der Merkblattreihe zur Veloparkierung sowie einer Empfehlung für die Normierung von Velopflichtabstellplätzen in kommunalen Bau- und Zonenordnungen wird aufgezeigt, wie sich eine attraktive, qualitativ hochwertige und zweckmässige Veloparkierung auszeichnet.

Der Fokus des Merkblatts zur kommunalen Velonetzplanung liegt auf der Erkennung und Beseitigung von Schwachstellen auf dem kommunalen Netz, der Erschliessung von lokalen Zielen sowie als Zubringer des kantonalen Netzes.

Der Leitfaden Veloführung bei Strassenbaustellen richtet sich mit konkreten Hilfestellungen an Bauunternehmen, Baubehörden und Planungsbüros, da Strassenbaustellen für alle Verkehrsteilnehmenden, aber auch für Planende und Ausführende eine grosse Herausforderung bedeuten. Weiter wurden Best-Practice-Beispiele mit unterschiedlichen Veloverkehrsführungen aufbereitet und auf der Webseite [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) (Infrastruktur/Netzplanung) veröffentlicht.

Um das Wissen an Mitarbeitende des Kantons, der Gemeinden, von Planungsbüros, der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) sowie der Hochschule Ost weiterzugeben, führt die KoVe seit 2015 jährlich mehrere Veloexkursionen durch (siehe auch Handlungsfeld Wissenstransfer).

Mit diesen Massnahmen sollen kantonsweite Qualitätsstandards geschaffen werden. Zudem wird das Fachwissen gesammelt und den Gemeinden, anderen kantonalen Stellen, Planenden usw. Unterstützung geboten.

<b>Aufbaumassnahmen</b>	<b>Stand</b>
A09 Gemeinden bei Einrichtung lokaler Signalisation unterstützen	abgeschlossen
<b>Ständige Aufgaben</b>	
S12 Qualitätsstandards setzen, anwenden, einfordern bezüglich Infrastruktur, Signalisation, Parkierung	laufend

### ***b) Wirkungsbeurteilung***

Die verschiedenen Merkblätter bieten den breitgefächerten Anspruchsgruppen grossen und praxisbezogenen Mehrwert. Aufgrund der Veröffentlichung auf der Webseite nahmen die Anfragen für Beratungen und fachliche Unterstützung laufend zu. Die Sammlung der Best-Practice-Beispiele ist im Verlaufe der vergangenen Jahre fortwährend gewachsen und gewonnene Erkenntnisse flossen in die Veloexkursionen und andere Projekte der KoVe ein. Weiter gelang es, das Thema der bedarfsgerechten Infrastrukturplanung als festen Bestandteil des Raumplanungs-Studiengangs (Hochschule Ost) sowie beim Studiengang Verkehrssysteme (ZHAW) zu integrieren. Neuerdings ist die Veloexkursion auch Teil des «CAS Fuss- und Radverkehr», der in Zusammenarbeit mit der Hochschule Ost sowie dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute durchgeführt wird.

## **2.4 Handlungsfeld Wissenstransfer**

### ***a) Massnahmenumsetzung***

Die Handlungsfelder Wissenstransfer und Kommunikation ergänzen sich und stehen in direkter Abhängigkeit zueinander. Im Handlungsfeld Wissenstransfer steht die Vermittlung von Wissen an die Veloverantwortlichen der Zürcher Gemeinden, an Vertretende von Raum- und Verkehrsplanungsbüros sowie an Mitarbeitende der kantonalen Verwaltung im Mittelpunkt. Im Weiteren hat die KoVe das «Netzwerk Velo» (S01, S11) eingerichtet, das den Austausch mit den Veloverantwortlichen der Städte Winterthur und Zürich sowie der angrenzenden Kantone bezweckt. Durch die Mitgliedschaft in der Velokonferenz Schweiz ist der Austausch mit dem Bundesamt für Strassen sowie mit Veloverantwortlichen schweizweit sichergestellt. Dies ist wertvoll für den fachlichen Austausch von Wissen und Erfahrungen. Die KoVe hat sich als fachkundige Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Verkehrsmittel

Velo etabliert. Von Bedeutung ist die zentrale Bereitstellung von aktuellen Unterlagen in Form von Broschüren, Merkblättern, Erklärvideos, Faktenblätter usw. auf der Webseite.

Die KoVe hat folgende Veranstaltungen durchgeführt (A01, A02, A03, S02):

- 2012 erste Velofachtagung «Veloparkierung» einschliesslich Ausstellung Veloparkierungssysteme
- 2013 Exkursion «abschliessbare Veloparkierungsanlagen»
- 2014 zweite Velofachtagung «Velonetzplanung»
- 2015 Veloexkursion Best-Practice-Infrastruktur (BPI) für die veloverantwortlichen der Zürcher Gemeinden
- 2016 je eine Veloexkursion BPI mit den Studierenden der Hochschule Ost und der ZHAW
- 2017 je eine Veloexkursion BPI mit den Studierenden der Hochschule Ost und der ZHAW
- 2018 eine Veloexkursion BPI auf die individuellen Bedürfnisse der Abteilung Projektieren und Realisieren des kantonalen Tiefbauamtes angepasst. Je eine überarbeitete, verlängerte Veloexkursion mit den beiden Hochschulen.
- 2019 Veloexkursion BPI mit Mitarbeitenden des AFV und je eine Exkursion mit den beiden Hochschulen sowie anlässlich des CAS Fuss- und Radverkehr.
- 2020 Veloexkursion BPI mit den Planungsverantwortlichen der Gemeinden aus der Region Zimmerberg. Eine weitere Exkursion wurde mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei sowie je eine Exkursion mit den beiden Hochschulen durchgeführt.
- 2020 fand in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt und der Stadt Opfikon eine Informationsveranstaltung für Gemeindeverantwortliche statt.
- Seit 2013 jährliche Durchführung des SchweizMobil-Workshops zwecks Abstimmung aller Themen rund um das SchweizMobil-Netz.

Weiter wurde seit 2013 eine Vielzahl interner Veranstaltungen durchgeführt (A02):

- verschiedene Velo-Lunchs
- direktionsübergreifende Vernetzungsanlässe
- jährliche Bike-to-Work-Begleitmassnahmen wie z. B. gemeinsame Velotouren, Veloreparatur-Mittage, E-Bike-Testaktionen, Informationsveranstaltungen zum Thema E-Bike, Pumptrack-Fahrkurse, Wettbewerbe



Aufgrund der engen Verbindung der beiden Handlungsfelder wird die Tabelle zum Stand der Massnahmen zum Handlungsfeld Wissenstransfer zusammen mit dem Stand der Massnahmen zum Handlungsfeld Kommunikation in Abschnitt 2.5 abgebildet.

### ***b) Wirkungsbeurteilung***

Die Rückmeldungen zu den Inhalten der Webseite, Broschüren und Merkblättern waren positiv. Besonders geschätzt wurde vor allem, dass die relevanten Informationen gesammelt aufgefunden werden können. Die Vielzahl durchgeführter Best-Practice-Veloexkursionen hat massgeblich dazu beigetragen, dass die KoVe als Velo-Kompetenzstelle des Kantons anerkannt wird. Auch die verschiedenen internen Veranstaltungen zur Wissensvermittlung, aber auch die Velotouren trugen zur Vernetzung und Beziehungspflege bei.

## **2.5 Handlungsfeld Kommunikation**

### ***a) Massnahmenumsetzung***

In diesem Handlungsfeld wurde eine professionelle Kommunikation über verschiedene Kanäle (on- und offline) für spezifische Anspruchsgruppen aufgebaut (A04):

- Die Webseite [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) sowie ein E-Mail-Newsletter
- Die Veloschuel-Ausbildungskampagnenseite mit Fokus auf Kinder und Eltern ([veloschuel.ch](http://veloschuel.ch))
- Das Magazin der Veloförderung [velo-geschichten.ch](http://velo-geschichten.ch)
- Social-Media-Auftritte auf Facebook und Instagram (@[velo.zh.ch](https://www.instagram.com/velo.zh.ch))

Über diese Plattformen wurden u. a. Broschüren, Merkblätter, Jahresberichte, Erklärvideos, Animationen und Velo-Geschichten interessierten Zielgruppen zugänglich gemacht.

Die Basiskommunikation (A04, A16) über die Webseite [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch), den Newsletter «Velo-News», den Jahresbericht sowie die themenspezifischen Webseiten [veloschuel.ch](http://veloschuel.ch) und [velo-geschichten.ch](http://velo-geschichten.ch) tragen wesentlich zur Informations- und Wissensvermittlung bei. Durch die aktive Informationsvermittlung über die Social-Media-Plattformen Facebook und Instagram konnte die KoVe mit den Followern in einen interaktiven Dialog treten. Darüber hinaus können Inhalte der Webseiten [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch), [veloschuel.ch](http://veloschuel.ch) und [velo-geschichten.ch](http://velo-geschichten.ch) durch Posts weiter verbreitet werden. Die Social-Media-Strategie der KoVe setzt auf einen konstanten Informations- und Unterhaltungsfluss. Die positive

Nachfrageentwicklung beider Kanäle zeigt, wie gross der Bedarf nach einer Dialogplattform ist.

Das Onlinemagazin «Velo-Geschichten» entspricht der Massnahme Imagewerbung für die Velonutzung (A16). In journalistischen Texten aus der Ich-Perspektive stellen sich Velofahrerinnen und Velofahrer aus dem Kanton Zürich vor und erzählen ihre Geschichte. Die Botschaft ist: «Velofahren im Alltag ist einfach, steigen Sie auf.» Darüber hinaus werden regelmässig Wissensbeiträge mit Tipps und Tricks aus der Praxis veröffentlicht.

Die Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen (A05) wurde 2018 in Form der «Veloschule für Flüchtlinge» 2018 in Wetzikon ins Leben gerufen. In Zusammenarbeit mit der Stadt Wetzikon, den beiden Landeskirchen sowie der Unterstützung durch die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei konnte ein stimmiges Konzept und eine illustrationsbasierte Übungsanleitung entwickelt werden. Für Personen aus dem Asylbereich ist das Velo von grosser Bedeutung für die tägliche Mobilität. In einem kostenlosen Velofahrkurs lernen sie, das Velo zu beherrschen. Ihr Bewegungs- und Aktionsradius wird dadurch vergrössert. Zudem vernetzen sich die Teilnehmenden mit den Ausbilderinnen und Ausbildern aus der Bevölkerung. Es wurden jährlich 16–20 Kurse durchgeführt. 2020 wurde ein entsprechendes Angebot auch in Rüschlikon durchgeführt.

Weiter wurden Botschaften entwickelt, welche die Vorteile des Velos als Verkehrsmittel im Alltag aufzeigen und hervorheben. Mit der Botschaft «Velofahren – alles inklusive» wurden total acht Sujets entwickelt, die als Animationen, Postkarten und Plakate bei verschiedenen Gelegenheiten zum Einsatz kamen ([velo.zh.ch/inklusive](http://velo.zh.ch/inklusive)).

2015 gelangte die KoVe ausserhalb des Internets an die Öffentlichkeit mit einer Dankesaktion mit der Botschaft «Grossartig, dass Sie Velo fahren. Machen Sie weiter so!». Die Aktion wurde an den Bahnhöfen in Uster und Winterthur sowie an der ZHAW in Winterthur durchgeführt (A16). Ziel der Aktion war, die Velofahrenden im Kanton Zürich in ihrem Verhalten zu bestätigen und zu motivieren, weiterhin Velo zu fahren. Gleichzeitig bot die Aktion die Möglichkeit, mit den Velofahrenden in Kontakt zu treten. Die Dankesaktionen wurden in den Folgejahren in verschiedenen Gemeinden wiederholt.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit war, die Bevölkerung auf das Velo als Alltagsverkehrsmittel aufmerksam zu machen und die KoVe als Kompetenzzentrale für Fragen rund ums Velo zu positionieren. Die Organisation von und die Mitwirkung bei kleineren und grösseren Velo-Events war ein wichtiger Teil der Arbeit. Die KoVe hat seither an bis zu zehn Veranstaltungen pro Jahr teilgenommen. Ein jährlicher Höhepunkt war der gemeinsame Auftritt mit der Kinder- und Jugendinst-

ruktion der Kantonspolizei am slowUp Zürichsee. Dadurch erhielt die KoVe Einblick in die Anliegen von Velofahrenden im ganzen Kanton.

2013 hat die KoVe in Zusammenarbeit mit dem Volksschulamt, dem Sportamt und der Kantonspolizei eine umfangreiche Erhebung im Bereich Veloförderung im Schulverkehr (A18) durchgeführt. Schulleitende sowie die Kinder- und Jugendinstructorinnen und -instructoren der Kantonspolizei (KJI) wurden zur Velonutzung von Schulkindern befragt. Zusammen mit der KJI hat die KoVe seit 2014 ein umfangreiches Gesamtpaket entwickelt und umgesetzt. Die Ausbildungskampagne «Veloschuel» ermutigt Kinder, auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit vermehrt das Velo zu nutzen und sicher zu fahren. So steigern die Kinder ihre Velofahrkompetenz und können ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln. In den vergangenen Jahren entstanden kindergerechte und zeitgemässe Unterrichtsmaterialien, die ab der zweiten bis zur sechsten Klasse der Primarschule zum Einsatz kommen. Die veröffentlichten Inhalte sind so gestaltet, dass sie auch das Interesse von Erwachsenen wecken. Folgende Massnahmen wurden umgesetzt:

- Finanzierungsunterstützung von Veloparcours auf Pausenplätzen: Seither konnten 82 Parcours auf Kantonsgebiet umgesetzt werden.
- Veloschuel-Webseite mit den Übungsanleitungen in Animationsform für die korrekte Benutzung des Veloparcours auf Pausenplätzen
- Lehrmittelreihe von der 2. bis zur 6. Klasse
- Erklärvideos für die wichtigsten Velofahrmanöver: Rechtsvortritt, Kreisel fahren, Linksabbiegen auf schmalen Strassen, mit Mittellinie oder separater Einspurstrecke. Darüber hinaus wurde je ein Video zum toten Winkel, dem Rechtsvortritt, dem Vortritt des Gegenverkehrs sowie der korrekten Einstellung des Velohelms entwickelt.
- Fünf Lern-Quiz zur Überprüfung des eigenen Wissenstandes: Vor und während der Fahrt; Unterwegs im Schilder-Wald; Abbiegen bis zum Profi; Bereit für den Strassenschungel (einfache und schwierige Version)
- Permanente Beschilderung der Veloprüfungsstrecke in Wetzikon und in Pfäffikon (Umsetzung im Januar 2021)

Um auch ältere Kinder und Jugendliche für die vermehrte Velonutzung zu begeistern, wurden gemeinsam mit der Abteilung Biostatik und Prävention der Gesundheitsförderung des Instituts für Epidemiologie der Universität Zürich die beiden Programme von Pro Velo bike2school sowie Défi Velo unterstützt. Diese motivieren Schülerinnen und Schüler im Alter von 10–20 Jahren, den Schulweg mit dem Velo zurückzulegen. Die Zielsetzung entspricht dem Grundgedanken der Veloschuel-Ausbildungskampagne, hat den Fokus jedoch auf dem praktischen Velo-

fahren. Die Kinder und Jugendlichen treten in Klassen an und können attraktive Klassen- und Einzelpreise gewinnen. Darüber hinaus wurden der Austausch und die Zusammenarbeit mit der Gesundheitsförderung institutionalisiert (A07).

Zwecks Schaffung eines attraktiven Angebotes für die Velo- und Bewegungsförderung von Kindern und Jugendlichen schuf die KoVe in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Sportamt die «pumptrack.zh-Tour». Seit 2018 waren zwei, seit 2020 drei mobile Pumptrack-Anlagen auf Schulhaustour. Gerade für Kinder ist ein Pumptrack ein attraktives Bewegungsangebot mit vielen Vorteilen: Pumptrack fahren fördert spielerisch räumliche Koordination, Gleichgewichtssinn und Timing, wie das Abschätzen von Geschwindigkeit und Fahrtrichtung. Die angeeigneten Fahrkompetenzen wirken sich positiv im Strassenverkehr aus. Die Pumptrack-Tour wurde kommunikativ begleitet und ins Rahmenprogramm der Rad-Quer-Weltmeisterschaft 2020 eingebettet. Die vielen Anfragen rund um das Thema Pumptrack veranlasste die KoVe, in Zusammenarbeit mit dem Sportamt, eine Informationsveranstaltung für Gemeinden durchzuführen. Die Informationen sind in Form eines Flyers und auf [pumptrack.zh.ch](http://pumptrack.zh.ch) veröffentlicht.

#### *Bemerkungen zu nicht umgesetzten Massnahmen*

Die Massnahme Veloparkierung bei allen kantonalen Immobilien optimieren (A10), die Massnahme Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern (A14) sowie die Massnahme Integration des Velos in das Mobilitätsmanagement von Kantons- und Hochschulen sowie weiteren kantonalen Bildungseinrichtungen (A15) konnten nicht umgesetzt werden. Die Massnahme A10 sah die Errichtung von Duschen und Umkleieräumen vor. Grundsätzlich stehen der zuständigen Baudirektion genügend finanzielle Mittel zur Verfügung, allerdings zeigte sich, dass die Umsetzung nicht losgelöst von den langfristig geplanten Erneuerungsinvestitionen vollzogen werden kann. Die Massnahmen A14 und A15 sahen die Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern sowie Bildungseinrichtungen vor. Die Volkswirtschaftsdirektion erfüllte bis 2018 den Auftrag zur Prüfung der Einführung eines Mobilitätsmanagements für die Direktionen des Regierungsrates im Rahmen der Umsetzung des Massnahmenplans Luftreinhaltung (RRB Nr. 21/2016). Die Umsetzung von konkreten Massnahmen liegt jedoch in der Zuständigkeit der einzelnen Direktionen und konnte nicht durch das AFM oder die KoVe beeinflusst werden. Da für diese nicht umgesetzten Massnahmen bedeutende Finanzmittel vorgesehen waren, hat dies erhebliche Auswirkung auf den Ausschöpfungsgrad des Rahmenkredits.

Aufbaumassnahmen	Stand
A01 Gemeinden unterstützen / vernetzen / Austausch ankurbeln	abgeschlossen
A02 Fortbildungsprogramm für Akteure innerhalb der Kantonsverwaltung	abgeschlossen
A03 Kantonale Velofachtagungen	abgeschlossen
A04 Marketing des Veloförderprogramms	abgeschlossen
A05 Ausdehnung der Velofahrkurse auf verschiedene Zielgruppen	abgeschlossen
A07 Integration kantonaler Veloförderung und kantonaler Gesundheitsförderung	abgeschlossen
A10 Veloparkierung bei allen Betriebsimmobilien / anderen kantonalen Standorten optimieren	nicht umgesetzt
A14 Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung/-spitälern	nicht umgesetzt
A15 Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsschulen/ Hochschulen / anderen kantonalen Bildungseinrichtungen	nicht umgesetzt
A16 Imagewerbung für die Velonutzung	abgeschlossen
A17 Veloförderung auf dem Weg zu Kindergarten und -krippe	abgeschlossen
A18 Veloförderung im Schulverkehr	abgeschlossen
A19 Förderung Einkauf mit dem Velo	abgeschlossen
Ständige Aufgaben	
S01 Austausch und Vergleich mit anderen Kantonen	laufend
S02 Kommunikation der velopolitischen Ziele innerhalb der Kantonsverwaltung gegenüber Verwaltungsfachleuten und Politikerinnen und Politikern	laufend
S10 Koordinationsstelle Veloverkehr	laufend
S11 Kantonales Veloforum, Netzwerk Velo	laufend

**b) Wirkungsbeurteilung**

Die durch die KoVe betriebenen Onlinekanäle werden immer stärker besucht. Waren es auf [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) 2015 im Durchschnitt 295 Besucherinnen und Besucher und 1020 Seitenansichten monatlich, waren es Ende 2020 1072 Besucherinnen und Besucher und 4983 Seitenaufrufe monatlich. Aus der Auswertung der Seitenaufenthaltsdauer kann geschlossen werden, dass die Informationen eingehend studiert wurden. Auch beim Magazin *Velo-Geschichten*, das seit 2018 aufgelegt wird, konnten die durchschnittlichen, monatlichen Besucherzahlen von 455 auf 699 und die Seitenansichten von 1817 auf 2155 Ende 2020 gesteigert werden. Die *Veloschuel*-Seite erfreut sich ebenfalls grosser Nachfrage. Nicht zuletzt, weil sie auch im Nachgang an den Unterricht durch die Kinder- und Jugendinstruktion verstärkt besucht wird. Waren es zu Beginn durchschnittlich 314 Besucherinnen und Besucher und 501 Seitenaufrufe monatlich, waren es 2020 bereits 735 Besucherinnen und Besucher und 1414 Seitenaufrufe. Die Social-Media-Plattformen weisen ebenfalls ein starkes Wachstum und insbesondere eine hohe Interaktionsrate auf. Auf Facebook wurden 2019 183 Posts veröffentlicht und täglich rund 3310 Personen erreicht und insgesamt 5522 Interaktionen mit Kommentaren und Likes ausgelöst. Es gelang, eine Community mit 1600 Followern aufzubauen. 2020 konnten dank insgesamt 159 Postings täglich durchschnittlich 5660 Personen erreicht werden. Die Interaktionen mit Kommentaren und Likes in der Höhe von 4671 halfen, die 2000 Follower-Grenze zu überschreiten. Instagram wurde erst 2020 aktiv genutzt. Täglich wurden im Durchschnitt 4200 Personen erreicht. Die Zahl der Abonnentinnen und Abonnenten verdoppelte sich nahezu und die 159 Posts sammelten insgesamt 5233 Likes und 151 Kommentare.

Die persönlichen Begegnungen an Veranstaltungen wurden von der Bevölkerung sehr geschätzt und gaben der Veloförderung ein Gesicht. Die Mitarbeitenden konnten Interessierten in Bezug auf Fragen, Anregungen und Sorgen Rede und Antwort stehen. Die Velofahrkurse für Flüchtlinge schufen ein neues Angebot und halfen, die Vernetzung zwischen Kanton, Gemeinden, anderen Organisationen sowie Freiwilligen zu festigen. Die *Veloschuel*-Ausbildungskampagne, die *Veloparcours* auf Pausenplätzen sowie die zwei beschilderten Veloprüfungstrecken geniessen eine sehr grosse Akzeptanz bei Kindern, ihren Eltern und der Bevölkerung. Mit der Schaffung der *pumptrack.zh*-Tour gelang es, neue Anspruchsgruppen zu erschliessen sowie ein niederschwelliges Angebot für die Velo- und Bewegungsförderung zu schaffen. Die Nachfrage ist ein Vielfaches höher, als dass diese mit den drei zur Verfügung stehenden *Pumptrack*-Anlagen bedient werden könnte. Alle Massnahmen wirken darauf hin, dass das Velo ins Bewusstsein der Bevölkerung

gelangt, Anreize zur verstärkten Nutzung entstehen und die Velofahrkompetenz verbessert werden kann. Die umgesetzten Massnahmen wirken sich zudem positiv auf das Ansehen der kantonalen Verwaltung aus und tragen dazu bei, dass komplexe Sachverhalte oder Planungsprozesse im Bereich Velo besser nachvollzogen und mitgetragen werden.

## **2.6 Handlungsfeld Datengrundlagen**

### ***a) Massnahmenumsetzung***

Im Unterschied zu anderen Verkehrsmitteln lagen für den Veloverkehr anfänglich nur wenig verwertbare Daten vor. Die Datenbasis (A06) wurde seit 2013 kontinuierlich auf- und ausgebaut und wo sinnvoll auf dem kantonalen GIS-Browser veröffentlicht. Dies erfolgte insbesondere, damit sie für andere kantonale Stellen, Planende aus Gemeinden oder Planungsbüro zur Verfügung stehen und das Velo bei Planungen frühzeitig berücksichtigt werden kann.

Die Potenzial- und Nachfrageabschätzung stützend auf dem Gesamtverkehrsmodell und dem Mikrozensus waren ein wichtiges Element für die Erarbeitung des kantonalen Velonetzplans mit seinen drei Hierarchiestufen. Nach dessen Festsetzung in den regionalen Richtplänen wurden die planerischen Differenzen im Rahmen einer Aktualisierung bereinigt. Der Velonetzplan ist seit seiner behördenverbindlichen Festsetzung die zentrale Planungsgrundlage für alle Veloinfrastrukturprojekte. Auf dem GIS-Browser des Kantons wurden seit 2013 folgende Layer veröffentlicht und seither regelmässig nachgeführt: Alltagsvelonetz, Veloinfrastruktur auf dem kantonalen Velonetz, Veloparkierungsanlagen einschliesslich zweier Nachführungen (2015/2019), Velosignalisationen sowie Velozählstellen. Da die Erhebung Mikrozensus Mobilität nur alle fünf Jahre durchgeführt wird und diese keine Aussagen zur Velonutzung auf einzelnen Verbindungen zulässt, wurde ein Zählstellenkonzept entwickelt. Waren es 2016 drei permanente Velozählstellen, kamen im Rahmen von Strassensanierungen weitere hinzu. 2020 sind es bereits 29 permanente Velozählstellen. Mit zunehmender Erstellung permanenter Velozählstellen und der Erschliessung neuer Datenquellen stehen für künftige Velo- und Verkehrsplanungen mehr und aussagekräftigere Daten als Grundlage zur Verfügung.

Seit 2014 betreibt die KoVe ein Ideen- und Beschwerdemanagement (S06). Sie nimmt zentral Fragen, Anregungen Verbesserungsvorschläge, aber auch Kritik der Gemeinden, Planenden sowie der Bevölkerung entgegen, bearbeitet diese oder leitet sie zwecks Beantwortung oder Klärung an die zuständige Stelle weiter. Die Anzahl sowie die

Komplexität der Anfragen nahmen über die Jahre zu und zeigen, dass das Thema Velo auf allen Ebenen bewegt.

Aufbaumassnahmen	Stand
A06 GIS-Inventar Veloverkehr	Aufbau abgeschlossen, Nachführung übergeführt in S04
Ständige Aufgaben	
S03 Ermittlung der Anforderungen der Gemeinden, kantonalen Einrichtungen, ÖV-Betreibern, Planungsregionen usw.	laufend
S04 Datenbasis Veloverkehr	laufend
S05 Monitoring und Evaluation von Massnahmen	laufend
S06 Ideen- und Beschwerdemanagement	laufend

### ***b) Wirkungsbeurteilung***

Die Schaffung einer Datengrundlage hat sich bewährt und ist im Hinblick auf die hohe Komplexität heutiger Infrastrukturausbau-Projekte unabdingbar. Die über den GIS-Browser zur Verfügung gestellten Layer bieten den Planenden eine wertvolle Grundlage und werden intensiv genutzt. Waren es 2013 noch rund 70 000 Zugriffe auf die Velothemen im GIS-Browser, belaufen sich die Zugriffe Ende 2020 auf 1,7 Mio. Anfragen. Die markante Zunahme begründet sich durch die Anzahl der Velothemen, der angebotenen GIS-Dienste und Überlagerungen zu anderen Themenbereichen. Insbesondere bei strategischen Themen wie Agglomerationsprogrammen sowie Monitoring Siedlung und Verkehr zeigt sich, dass die Velodaten in die Planungen integriert werden. Dank den permanenten Velozählstellen lassen sich verlässlichere Aussagen zur Velonutzung auf Kantonsgebiet tätigen. So konnte auch die Veränderung des Verkehrsaufkommens infolge der Covid-19-Pandemie mit den eigenen Zählstellen verfolgt und analysiert werden. Im Verlauf der vergangenen neun Jahre erreichten die KoVe über 1000 velospezifische Anfragen über die Info-E-Mail ([velo@vd.zh.ch](mailto:velo@vd.zh.ch)) sowie über das Kontaktformular. Die Anfragen führen teilweise zu Kleinprojekten, in denen relativ einfach und pragmatisch Verbesserungen für Velofahrende erwirkt werden können. Die KoVe ist als zentrale Anlaufstelle für andere Verwaltungsstellen, Gemeinden, Planungsbüros und die Bevölkerung etabliert.



## 2.7 Gesamtwürdigung der Zielerreichung

Trotz des hohen Umsetzungsgrades der Förderprogramm-massnahmen konnte eine Zunahme des Veloverkehrsanteils nicht oder nur geringfügig beobachtet werden. Laut «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 und 2015» legen die Zürcherinnen und Zürcher im Schnitt täglich weniger als einen Kilometer mit dem Velo zurück. Im Kanton Zürich entfallen rund 57% der Tagesdistanz auf den MIV, 32% auf den ÖV und etwas weniger als 10% auf den Fuss-, Velo- und E-Bike-Verkehr. Aufgrund der letzten, zur Verfügung stehenden Erhebungen hat sich auch der Modal Split zwischen 2010 und 2015 kaum verändert. Rund zwei Drittel des Fuss-, Velo- und E-Bike-Verkehrs entfallen auf den Fuss- und ein Drittel auf den Velo- oder E-Bike-Verkehr. Damit bewältigt das Velo nur rund 2% des Verkehrsaufkommens. Bezogen auf die zurückgelegten Wegetappen beträgt der Marktanteil des Velos rund 4%. Insgesamt stagniert der Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr seit mehreren Jahren. 2020 hätten im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr neue Zahlen publiziert werden sollen. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die Erhebung jedoch ausgesetzt, da die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen bedeutende Auswirkungen auf die Mobilität in der Schweiz hatten. Unter diesen Umständen konnte die Beständigkeit der erhobenen Daten mit den vorangehenden Ergebnissen nicht gewährleistet werden.

Während der Covid-19-Pandemie erlebte das Verkehrsmittel Velo einen deutlichen Aufschwung und die Velonutzung, insbesondere der Velo-Freizeitverkehr, hat auf gewissen Strecken stark zugenommen. Beispielsweise wurden in der ersten Aprilhälfte 2020 an einer Zählstelle am Greifensee wöchentliche Velofrequenzen gemessen, die teilweise mehr als das Siebenfache des Vorjahreswerts betragen. Aber auch im Pendlerverkehr wurde das Velo vermehrt eingesetzt. Einige Zählstellen weisen hier um 50% bis 150% höhere Werte auf. Im Mittel liegen die Velofrequenzen an allen verfügbaren Messstellen seit Februar 2020 beim rund eineinhalb bis zweifachen Wert von 2019. Zudem ist mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes das Velo in den letzten Jahren noch alltagstauglicher geworden. Dies zeigen auch die aufgrund der Covid-19-Pandemie rasch angestiegenen Verkaufszahlen und die deutliche Zunahme der Velonutzung ab Frühjahr 2020. Dies ist eine Momentaufnahme und lässt noch wenige Schlüsse auf die Zukunft zu. Die Covid-19-Pandemie hat aber den Handlungsbedarf bezüglich der Bereitstellung einer bedarfsgerechten Veloinfrastruktur verdeutlicht, gerade auch im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, da mit der Zunahme der Velonutzung auch eine starke Zunahme von Velounfällen verbunden war.

Insgesamt war das Programm wirkungsvoll und die Massnahmen waren gut aufeinander abgestimmt. Über die vergangenen neun Jahre gelang es, eine hohe Akzeptanz für das Verkehrsmittel Velo, die Veloförderung und die Arbeit der KoVe zu schaffen. Um jedoch die gewünschte Verkehrsverlagerung zugunsten des Veloverkehrs zu erwirken, muss dem bedarfsgerechten Infrastrukturausbau noch mehr Bedeutung beigemessen werden. Die Sensibilisierung der Bevölkerung sowie das Anstossen einer kommunikationsbedingten Verhaltensänderung allein reichen nicht aus, den Veloverkehrsanteil nachhaltig zu beeinflussen. Die Erstellung des Velonetzplans mit seinen drei Hierarchiestufen Neben-, Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten hat ergeben, dass das kantonale Netz rund 1200 Schwachstellen aufweist. Das Veloförderprogramm 2 (Vorlage 5671) sieht spezifische Massnahmen vor, die dieser Erkenntnis Rechnung tragen und damit vor allem den Bereich Infrastruktur stärker in den Mittelpunkt der Arbeiten rücken. Gerade die Behebung der erkannten Schwachstellen im Velowegnetz wird eine wichtige Aufgabe in der Weiterentwicklung eines attraktiven Angebotes für den Veloverkehr sein und massgeblich dazu beitragen, dass das Velo im Alltag vermehrt genutzt wird.

### **3. Kreditabrechnung**

Das Veloförderprogramm war bis 2020 befristet. Der Kredit kann somit abgerechnet werden.

Von den insgesamt 33 Massnahmen (19 A- und 14 S-Massnahmen) wurden 28 erfolgreich umgesetzt. Fünf A-Massnahmen wurden nicht umgesetzt (vgl. Ziff. 2).

Die 14 unbefristeten S-Massnahmen wurden nicht über den Kredit, sondern über die allgemeine Staatsrechnung finanziert und erscheinen daher nicht in der vorliegenden Kreditabrechnung.

Von den kreditrelevanten 19 A-Massnahmen wurden 14 erfolgreich umgesetzt. Dafür wurden einschliesslich der Personalkosten für die über die Laufzeit des Veloförderprogramms befristeten Stellen rund 5,4 Mio. Franken ausgegeben. Die kalkulierten Kosten gemäss Kreditvorlage wurden um insgesamt 3,6 Mio. Franken unterschritten, weil mehr Eigenleistungen als ursprünglich geplant erbracht wurden und weil externe Vergaben günstiger als erwartet ausfielen.

Für die fünf nicht umgesetzten Massnahmen waren im Kredit Beträge von insgesamt 11 Mio. Franken reserviert. Ihre Nichtumsetzung führt zu Minderausgaben von 11 Mio. Franken.

Bei der Berechnung der voraussichtlichen Kosten für den Kreditantrag wurde der Zeitbedarf für die Aufbauphase nicht berücksichtigt. Vor der Umsetzung des Veloförderprogramms mussten zuerst die kantonsinternen Zuständigkeiten, Prozesse und Aufgaben festgelegt werden. Auch gibt der Kreditbeschluss ein fixes Enddatum vor, das nicht an die Rechtskraft des Kreditbeschlusses anknüpfte. Aus diesem Grund konnte das Veloförderprogramm nur während weniger als neun Jahren umgesetzt werden.

Vom Rahmenkredit von 20 Mio. Franken wurden 14,6 Mio. Franken nicht genutzt (Beträge in Franken):

<b>Massnahmen</b>	<b>Abweichung</b>	<b>Getätigte Ausgaben</b>	<b>Abweichung +besser –schlechter</b>
14 Umgesetzte S-Massnahmen (S01–S14)	Nicht Gegenstand der Kreditabrechnung		
14 Umgesetzte A-Massnahmen einschliesslich Personalkosten (A01–A09, A11, A16–A19)	9,0 Mio.	5,4 Mio.	+3,6 Mio.
5 Nicht umgesetzte A-Massnahmen (A10, A12, A13, A14, A15)	11,0 Mio.	0,0 Mio.	+11,0 Mio.
<b>33 Total</b>	<b>20,0 Mio.</b>	<b>5,4 Mio.</b>	<b>+14,6 Mio.</b>

#### 4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Schlussbericht zur Kenntnis zu nehmen und die Kreditabrechnung zu genehmigen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:  
 Silvia Steiner Kathrin Arioli