



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion



Zusammenstellung des Vernehmlassungsergebnisses

**(öffentliche Fassung ohne Stellungnahmen von
kantonalen Verwaltungseinheiten und Privatpersonen)**

04.04.2024

Referenz: GSVD 2022-0463

Strassengesetz (Radwegnetz)

A.	Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage	2
1.	Parteien	2
2.	Verbände	4
3.	Andere private Organisationen	7
4.	Regionalplanung	8
5.	Gemeinden	13
B.	Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	18

A. Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

1. Parteien

GLP: Die GLP begrüsst die Anpassungen im Strassengesetz zu den § 28 a Abs. 1 und § 28 a Abs. 2, wie sie im Vorentwurf formuliert sind. Diese würden auch den Forderungen der Mehrheit des Kantonsrats entsprechen und seien entsprechend so umzusetzen. Insbesondere werde begrüsst, dass das jährliche Budget zugunsten der Veloinfrastruktur auf 30 Mio. Franken erhöht werde. Es sei klar, dass die Schwachstellenbehebung mehr finanzielle Mittel benötige. Mit dem Radweg-Fonds werde dafür zweckgebunden eine Reserve für die Verbesserung der Veloinfrastruktur gebildet. Der Betrag von 30 Mio. Franken sei aus der Berechnung zum vom Kanton genannten Betrag entstanden, der zur Behebung der rund 1200 Schwachstellen insgesamt notwendig sei, falls die Schwachstellen innerhalb von 30 Jahren bzw. bis 2050 behoben werden sollen (vgl. KR-Nr. 277/2019). Entsprechend der zugrundeliegenden Schätzungen des Regierungsrats seien Aufwendungen für Landerwerb nicht enthalten und somit nicht Bestandteil des Radweg-Fonds. Die GLP fordert, es sollen vermehrt Radwegprojekte zur Behebung der Schwachstellen gemäss Velonetzplan auch unabhängig von Strassensanierungen geplant werden. Begrüsst werde, dass im Tiefbauamt zur Behebung der Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur fünf zusätzliche Stellen geschaffen wurden. Wichtig sei aber auch, dass für die Planung von Projekten zur Schwachstellenbehebung genügend personelle Ressourcen bereitgestellt werden. In der Vergangenheit sei das für Radwege bereitgestellte Budget nicht ausgeschöpft worden, weil gemäss Regierungsrat zu wenig Projekte umsetzungsreif gewesen seien. Damit die Mittel in Zukunft ausgeschöpft würden, sollten vermehrt Radwegprojekte zur Behebung der Schwachstellen geplant werden, und zwar unabhängig von Strassensanierungen. Der Fonds helfe dabei, eine Beständigkeit der Finanzierung sicherzustellen. Auch die Planung und Umsetzung der Veloschnellrouten komme zurzeit nur schleppende voran und solle beschleunigt werden. Die Motion KR-Nr. 364/2020 «Sicheres und effizientes Velofahren dank Behebung der 1200 Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur» fordere explizit ein zusätzliches Bauprogramm für die systematische Behebung der Schwachstellen und Netzlücken im Velonetz. Leider sehe die GLP in der Vorlage nicht, dass das geforderte zusätzliche Bauprogramm mit einer klaren Umsetzungsagenda vorhanden oder vorgesehen sei. Das Bauprogramm für das Velonetz respektive eine Umsetzungsagenda sei aus dem Velonetzplan abzuleiten. Auch die Planung und Umsetzung der Veloschnellrouten komme zurzeit nur schleppend voran. Ein Bauprogramm könne bei der Priorisierung und zur beschleunigten Umsetzung des Velonetzes – auch für Veloschnellrouten und Hauptverbindungen – helfen. Leider komme es – trotz richtplanerischer Verankerung des Velonetzplans – immer wieder vor, dass Strassensanierungen ohne den Ausbau der Veloinfrastruktur, gemäss den verbindlichen kantonalen Velostandards, erfolgen würden. Die Berichterstattung zum Fortschritt, wie nach § 8 StrG vorgeschlagen, solle auf die Schwachstellen und das Bauprogramm für Radwege Bezug nehmen. Auch acht Jahre nach der Festsetzung des Velonetzplans sei noch unklar, welche und wie viele Schwachstellen inzwischen behoben worden und welche und wie viele Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur allenfalls zusätzlich entstanden seien. Die GLP weist zudem auf die Vorgaben des nationalen Veloweggesetzes hin, das seit dem 1. Januar 2023 in Kraft ist. Bis Ende 2042 müsse gemäss Art. 19 Abs. 1 lit. b des Veloweggesetzes der kantonale Velonetzplan umgesetzt werden. Der Ausbau des Radwegnetzes müsse rascher vorangehen, sogar rascher als in der Motion KR-NR.

364/2020 gefordert. Der Kanton habe sich dabei an die nationale, übergeordnete Gesetzgebung zu halten. Das geforderte zusätzliche Radweg-Bauprogramm mit einer klaren Umsetzungsagenda dabei bei der Erreichung dieser Vorgabe. Abschliessend betont die GLP die Wichtigkeit, dass bei Bedarf auch höhere Beträge als 30 Mio. Franken budgetiert werden könnten.

GRÜNE: Die Grünen begrüßen die Erhöhung des budgetierten Betrags auf 30 Mio. und dass die Projekte zur Umsetzung des Radwegnetzes in einem separaten Bauprogramm ausgewiesen werden sollen. Sichere und hindernisfreie Wege seien der Schlüssel bei der Förderung des Veloverkehrs. Bei der Behebung der 1200 ausgewiesenen Schwachstellen im kantonalen Velonetzplan gebe es jedoch kaum Fortschritte. Mit einer Erhöhung der finanziellen Mittel könnten die Schwachstellen schneller behoben und so die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel gesteigert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass seit dem 1. Januar 2023 das nationale Veloweggesetz in Kraft sei. Die Motionen sowie deren Umsetzung müsse unter dieser Prämisse neu betrachtet werden. Im erläuternden Bericht zum Vorentwurf der Strassengesetz-Anpassung fehle dazu leider jeglicher Bezug. Die Kantone würden durch das Gesetz zur Planung, Anlage und Erhalt von Velowegnetzen verpflichtet. Ebenfalls gebe Art. 19 Abs. 1 lit. b des Veloweggesetzes das Tempo für die Umsetzung vor. Die Einführung eines Fonds für die Erstellung des Radwegnetzes werde abgelehnt. Die Ausgaben für den Bau von Radwegen würden auch mit der geplanten Gesetzesänderung weiterhin in der Investitionsrechnung des Tiefbauamts verbucht und neu lediglich durch den zusätzlich geschaffenen Fonds abgeschrieben, anstatt durch den Strassenfonds. Die Etablierung eines neuen Fonds hätte daher nur kleine Änderungen zur Folge. Auswirkungen auf das Radwegnetz seien durch die Belastung eines anderen Fonds bei der Abschreibung jedoch kaum zu erwarten. Viel mehr würde die Aufteilung der kombinierten Strassenprojekte zu einem Mehraufwand und höherer Risiken führen.

SP: Die SP führt aus, die Vorlage basiere auf drei Motionen, die alle von der SP unterstützt worden seien. Die Stossrichtungen der überwiesenen Motionen unterstütze sie noch immer. Gemäss der Klimastrategie des Kanton Zürichs verursache der Verkehr (ohne Flugverkehr!) mit knapp 40 Prozent des Treibhausgasausstosses die grössten Emissionen. Bis 2030 sollten die Emissionen um 40 Prozent respektive bis 2040 um 95 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Um die Emissionen im Verkehr reduzieren zu können, brauche es neben einer Elektrifizierung des MIV zwingend eine Verlagerung vom MIV zum öffentlichen Verkehr aber auch zum Fuss- und Radverkehr. Damit der Radverkehr anteilmässig wachsen könne, sei ein bessere Veloinfrastruktur im Kanton Zürich zwingend notwendig. Das heutige Radwegnetz weise erhebliche Mängel sowohl im Bereich Sicherheit als auch in bei den schnellen, direkten Verbindungen, die für Pendler zwingend notwendig seien, auf. Die Aussage des Regierungsrates, dass er eine Änderung des Strassengesetzes als nicht notwendig erachte, erstaune die SP, da mit dem heute eingeschlagenen Weg die selbst gesetzten Klimaziele im Bereich Mobilität kaum erreicht werden könnten. Der Regierungsrat schein grundsätzlich ein zu grosses Gewicht auf die langfristige Fondsprognose des Strassenfonds zu legen. So könne eine Verlagerung des MIV auf den Radverkehr auch eine Entlastung des Strassenfonds bedeuten, da Velofahrende die Infrastruktur massiv weniger abnutzen würden als die viel schwereren Fahrzeuge des MIV, was zu gesamthaft tieferen Unterhaltskosten für die Verkehrsinfrastruktur führe, als wenn es keine Verlagerung auf das Velo gäbe. Einerseits gehe der Ausbau des Radwegnetzes nur schleppend voran. Die Kosten dieser Wege seien häufig höher als ursprünglich geplant, sodass eine Erhöhung der teuerungsbereinigten Kosten von ca. 15 auf neu 30 Millionen Franken Sinn mache. Zudem sei in der

Vergangenheit wiederholt festgestellt worden, dass das geplante Budget für die Radwege häufig nicht ausgenützt worden sei. Damit stehe de facto für den Radwegausbau wesentlich weniger Mittel zur Verfügung, als das aktuelle Gesetz glauben mache. Dass die Ausschöpfung des budgetierten Geldes häufig kaum gelinge, stelle der Regierungsrat selbst in seinen Erläuterungen fest. Mit dem Fonds werde eines der Grundprobleme gelöst und sichergestellt, dass die für den Radwegnetzausbau budgetierten Mittel auch tatsächlich für die Veloinfrastruktur zur Verfügung stehen. Für die SP könne auch ein buchhalterischer Fonds eine Lösung sein.

SVP: Die SVP schliesst sich grundsätzlich der ablehnenden Haltung des Regierungsrates an und hält fest, bereits heute erweise sich die Ausschöpfung des budgetierten Betrags als anspruchsvoll. Gründe dafür seien unter anderem die langen Planungsverfahren unter Einbezug der verschiedenen Betroffenen sowie Verzögerungen durch Rechtsmittelverfahren. Dies werde sich auch in Zukunft nicht ändern. Das mit der Motion Veloinfrastruktur angestrebte Ziel, bis 2030 einen Drittel der kantonalen Velonetzplan ausgewiesenen Schwachstellen zu beseitigen, sei unter diesen Umständen trotz der in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Erhöhung des Betrages gemäss § 28 a StrG auf Fr. 30 Mio. kaum realistisch. Der Abgleich mit den ausgewiesenen Veloschwachstellen gemäss Velonetzplan sei längst standardisiert. Zudem seien in den vergangenen Jahren keine reinen Strassenbauprojekte ohne Abgleich des Velonetzplanes durchgeführt worden. Vielmehr seien etliche reine Veloinfrastrukturprojekte umgesetzt worden. Die fehlenden Finanzen seien in der Vergangenheit nie der Grund gewesen, dass entsprechende Projekte nicht umgesetzt werden konnten. Die gemäss Strassengesetz vorgegebenen 10 Millionen Franken beliefen sich baukostenindexiert auf ca. 16 Millionen Franken. Dieser Betrag sei mittlerweile auf jährlich 20 Millionen Franken erhöht worden. Das Veloförderprogramm 2 sei mit 12 Millionen Franken alimentiert. Zusätzlich habe der Regierungsrat im Jahre 2023 beim Tiefbauamt fünf neue Stellen für die Behebung der Schwachstellen gesprochen. Für einzelne Projekte seien auch ausserhalb der im Strassengesetz vorgesehenen Beträge Gelder gesprochen worden. So seien 70 Millionen Franken für die Veloschnellroute Oerlikon – Wallisellen gesprochen worden. Mit der geplanten Verlängerung der Glattalbahn in Kloten seien gegen 100 Millionen Franken für die Veloinfrastruktur vorgesehen. Sollte ein Radwegfonds geschaffen werden, müssten sämtliche Investitionen für die Veloinfrastruktur über diesen Fonds getätigt werden. Die SVP sei grundsätzlich gegen die Schaffung von Fonds und lehne deshalb einen Radwegfonds ab.

2. Verbände

Verband der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPV): Der GPV unterstützt die vorgeschlagene Änderung von § 28 a Abs. 1 StrG. Der jährlich budgetierte Betrag zur Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne (Velonetzplan) sei auf 30 Mio. Franken zu erhöhen. Jedoch werde die vorgeschlagene Änderung von § 28 a Abs. 2 StrG mehrheitlich abgelehnt. Neue separate Fonds seien nicht zielführend, werde Mittel binden und die nötige Flexibilität im Verkehrsbereich verhindern. Zur Beurteilung der vorgeschlagenen Änderungen führt der GPV aus, er unterstützte die Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur. Er anerkenne die Bemühungen des Regierungsrates, die Veloinfrastruktur voranzutreiben. So begrüsse er die Absicht des Regierungsrates, die Budgets in den nächsten Jahren ausreichend zu alimentieren, so

dass die Behebung der rund 1'200 Schwachstellen in der Radweginfrastruktur zügig angegangen werden könne. Ebenfalls stelle der GPV erfreut fest, dass für eine rasche Umsetzung fünf neue Stellen im Tiefbauamt geschaffen worden seien. Der GPV gehe davon aus, dass diese Massnahme voraussichtlich mehr Wirkung als jene der vorliegenden Gesetzesrevision zeitigen werde, da die zusätzlichen Mitarbeitenden die Aufgaben zügiger bearbeiten könnten und damit auch Zeit für die notwendigen Diskussionen mit den Gemeinden vorhanden sein sollte. Es sei notwendig, dass dem Thema Veloinfrastruktur in allen betreffenden Bereichen der kantonalen Verwaltung genügend Aufmerksamkeit zuteil und der Stellenwert der Velowege erkannt werde. Die in den Motionen Veloinfrastruktur und Velonetzplan geäusserten Forderungen setzte der Regierungsrat bereits heute um. So sei die Verwirklichung des Radwegnetzes auf Grundlage der regionalen Richtpläne schon heute Teil des Bauprogramms. Dasselbe gelte für die mit der Motion Velonetzplan geforderte systematische Überprüfung und Abgleichung von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan. Diese systematische Überprüfung erfolge bereits heute. Ein absolutes Einfordern der Schwachstellenbehebung könne Strassenbauprojekte durch zusätzlichen Landerwerb mit langwierigen Landerwerbsverhandlungen und Einsprachen sowie Enteignungsverfahren erheblich verzögern. Dieser Zielkonflikt werde nach Auffassung des GPV auch durch die vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen nicht verschwinden. Die Hemmnisse bei der Behebung der Schwachstellen lägen nicht bei der Finanzierung, sondern vor allem bei der Gewichtung der widersprüchlichen Anforderungen in der Interessenabwägung. Trotzdem unterstützte der GPV die Bereitstellung der Finanzen, um den Druck auf die Umsetzung zu erhöhen. Hierfür sei der jährlich budgetierte Betrag zur Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne (Velonetzplan) auf 30 Mio. Franken gemäss § 28 a Abs. 1 StrG aufgrund der Berechnungen zum langfristigen Investitionsbedarf zu erhöhen. Sollte sich im Laufe der Zeit zeigen, dass weniger oder mehr Finanzmittel erforderlich seien, müsste eine Nachjustierung erfolgen. Die Bereitstellung der zusätzlichen Mittel im allgemeinen Strassenfonds berücksichtige das berechnete politische und gesellschaftliche Anliegen zur Förderung des Veloverkehrs ausreichend und Sorge für finanzielle Stabilität bei der Behebung der Schwachstellen. Es sei jedoch mit geeigneten Massnahmen zu verhindern, dass mehr Mittel teurere Projekte nach sich ziehen. Nach einem Abwägen der Vor- und Nachteile eines thesaurierenden Radwegfonds folgert der GPV, Zweckbindungen und neue separate Fondslösungen gemäss § 28 a Abs. 2 StrG seien nicht zielführend. Sie würden zu Lasten des kantonalen Strassenfonds und damit auch letztlich zu Lasten der Gemeinden gehen. Abschliessend betont der GPV die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit der kantonalen Stellen mit den Gemeinden und bringt diverse Hinweise zur Umsetzung von Veloinfrastrukturen in der Praxis an. Insbesondere seien Velowege unter Beachtung der Frequenz zu planen und zu priorisieren, wobei der Wirksamkeit, Sicherheit und der Attraktivität für die Velofahrenden dienenden mehr Beachtung zu schenken sei als ästhetischen Aspekten. Normen seien mit der nötigen Flexibilität und dem nötigen Augenmass unter Einbezug auch der übrigen Interessen im Strassenraum anzuwenden. Ausserdem sei über die in den regionalen Richtplänen festgelegten Ausbauten der Veloinfrastruktur eine konsequentere Umsetzungsplanung vorzunehmen.

Verein Zürcher Gemeinde- und Verwaltungsfachleute (VZGV): Der VZGV stellt fest, dass die den Motionen zugrundeliegende Motivation sowie die Interessen des Regierungsrates sich mit denjenigen des VZGV decken. Die Veloinfrastruktur solle proaktiv gefördert werden, um zeitnah wesentliche Verbesserungen für die Velofahrenden zu erreichen. Dass mit der Vorlage alle drei Motionen behandelt werden, erachtet der VZGV als zweckmässig. Kantonale Strassenbauprojekte würden einen Erarbeitungsprozess von

rund 8 Jahren Dauer durchlaufen. Die Forderungen von der Beseitigung mindestens eines Drittels der Schwachstellen bis Ende 2030 erscheine dabei utopisch. Ein absolutes Einfordern der Schwachstellenbehebung könne zudem Strassenbauprojekte durch zusätzlichen Landerwerb mit langwierigen Landerwerbsverhandlungen und Einsprachen sowie Enteignungsverfahren weiter verzögern. Dieser Zielkonflikt werde auch durch die vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen nicht verschwinden. Die bereits realisierte Schaffung von fünf neuen Stellen im Tiefbauamt für die Veloinfrastruktur werde sehr begrüsst. Diese Massnahme werde voraussichtlich mehr Wirkung zeigen als jene der vorliegenden Gesetzesrevision, da die zusätzlichen Mitarbeitenden die Aufgaben zeitnaher bearbeiten können und auch Zeit für konstruktive Diskussionen mit den Gemeinden vorhanden sein sollte. Es sei zwingend notwendig, dass die Stimmen für die Veloinfrastruktur in der kantonalen Verwaltung auf allen Ebenen gestärkt werden. Zu den finanziellen Mitteln führt der VZGV aus, der vorgeschlagene Fonds separiere die Mittel aus dem Strassenfonds und erschwere damit die Projektierung und Abrechnung von Strassenbauprojekten, da jeweils Massnahmen für den MIV, den Fussverkehr und die Hitzeminderung sowie die Begrünung dem Strassenfond angerechnet werden müssen und jene vom Veloverkehr separat auszuweisen seien. Der VZGV weist zusammengefasst auf die Wichtigkeit von grossen privaten Bauvorhaben sowie auch auf die Rolle des Kantons, der nicht bremsend, sondern als konstruktiver Akteur wahrgenommen werden sollte. Die Bildung spezifischer Fonds klinge verlockend, könnte jedoch die Umsetzung weiterer dringender Massnahmen (z.B. siedlungs- und klimaverträgliche Aufwertung der Strassenräume) beeinträchtigen. Die Schaffung von Rad- und Uferwegen stelle nicht die einzigen Herausforderungen der Zukunft dar. Themen wie Aufenthaltsqualität, Lärm und Verkehrssicherheit seien ebenso wichtig und müssen in den kantonalen Strassenbauprojekten auch ohne spezifische Fonds finanziert werden. Die Gesetzesvorlage werde abgelehnt, da sie den Radwegausbau kaum beschleunige und die Lenkung der finanziellen Mittel auf jeweils baureife Projekte einschränke sowie die administrative Komplexität erhöhen werde.

Konferenz der Zürcher Planerverbände (KZPV): Die KZPV führt aus, sie gehe mit dem Regierungsrat einig, dass eine Erhöhung der finanziellen Mittel alleine nicht zu einer schnelleren Umsetzung des Radwegnetzes führt. Planerisch seien die strategischen Ziele und die Ausbaumassnahmen festgelegt. Aufgabe der Verwaltung sei es, die festgelegten Massnahmen umzusetzen. Bezüglich den in den Richtplänen verankerten Massnahmen werde eine konsequente Umsetzung vermisst, oder wenn die Massnahmen nicht umsetzbar seien, eine Anpassung der Massnahmen. Aus ihrer Sicht müsste man vermehrt durchgehenden Projekte planen und umsetzen. Als Knackpunkt erachte die KZPV die Interessenabwägung bei nicht widerspruchsfreien Massnahmen. So könne ein Ausbau der Veloinfrastruktur im Widerspruch zum Flächenbedarf der Zufussgehenden stehen. Veloinfrastrukturen dürften aber nicht zu Lasten des Fussverkehrs gehen. Vielmehr sollte im Zuge einer Verbesserung der Veloinfrastrukturen auch eine Verbesserung für den Fussverkehr erfolgen. Weiter sollte der Flächenverbrauch möglichst gering sein. Statt eine separate Infrastruktur anzubieten, seien entweder die Prioritäten bei der Strassenraumaufteilung anzupassen und/oder auf Mischverkehrslösungen zu setzen. Zur Finanzierung führt die KZPV aus, die Gesetzesänderung habe wohl keine direkte Auswirkung. Die Hemmnisse bei der Behebung der Schwachstellen lägen nicht bei der Finanzierung, sondern vor allem bei der Gewichtung der widersprüchlichen Anforderungen in der Interessenabwägung. Trotzdem unterstütze sie die Bereitstellung der Finanzen, um den Druck auf die Umsetzung zu erhöhen. Die KZPV gehe davon aus, dass die Berechnungen zu den erforderlichen 30 Mio. Franken pro Jahr korrekt seien. Sollte sich im

Laufe der Zeit zeigen, dass weniger oder mehr Finanzmittel erforderlich seien, müsste eine Nachjustierung erfolgen. Bei separaten Fonds bestehe die Gefahr, dass der administrative Aufwand steige, ohne einen eigentlichen Nutzen abzuwerfen. Auch sei nicht auszuschliessen, dass eine Verwendung für nicht zwingend erforderliche Massnahme («Luxusausbauten») erfolge. Das separate Bauprogramm werde begrüsst und die KZPV erhoffe sich, dass eine Diskussion über die konsequente Umsetzungsplanung im Sinne ihres Antrags erfolge.

3. Andere private Organisationen

Pro Velo Kanton Zürich (Pro Velo): Pro Velo erachtet die gemeinsame Behandlung der drei Motionen als zweckmässig und begrüsst den Ausbau der fünf Stellen innerhalb des Tiefbauamts (Beschluss RRB Nr. 102/2023) mit dem Fokus zur spezifischen Velo-Projektentwicklung und -Begleitung sehr. Es sei klar, dass nebst den finanziellen auch die personellen Ressourcen unerlässlich seien, damit sowohl spezifische Radwegprojekte wie auch die grundsätzliche Umsetzung der Schwachstellenbehebung im ordinären Strassenbauprogramm vorangetrieben werden könne. Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Veloweggesetzes per 1. Januar 2023 folgert Pro Velo, die drei Motionen sowie deren Umsetzung müssten zwingend im Zusammenhang mit dem nationalen Veloweggesetz betrachtet werden. Die Kantone würden durch das Gesetz zur Planung, Anlage und Erhalt von Velowegnetzen verpflichtet: Art. 19 Abs. 1 lit. b des Veloweggesetzes gebe das Tempo vor. Der kantonale Velonetzplan müsse entsprechend bis Ende 2042 umgesetzt werden. Pro Velo begrüsse die Anpassung des jährlichen Budget-Betrags von 10 auf 30 Mio. Franken. Es sei zweckmässig, den gesetzlich vorgesehen Betrag entsprechend den neusten Erkenntnissen und Anforderungen zur Behebung der Schwachstellen zu erhöhen und jährlich vorzusehen. Wie im Bericht erläutert, könne der Kantonsrat punktuelle Erhöhungen der Mittel bereits heute beantragen – dies wäre auch weiterhin möglich. Es solle jedoch in keinem Fall weniger im Budget eingestellt werde, da der Bedarf an Verbesserungen der Veloinfrastruktur nach wie vor sehr hoch sei. Auf die Änderung der Begrifflichkeit von «mindestens» auf «grundsätzlich» sei daher zu verzichten. Die vorgesehene gesonderte Berichterstattung nach § 8 sei sinnvoll und wichtig, um die entsprechende Schwachstellenbehebung im Radwegnetz zu belegen. Die aktuelle Praxis und der erläuternde Bericht zeigten auf, dass die aktuell zu Verfügung gestellten finanziellen Ressourcen, die für den Radwegnetz-Ausbau bestimmt sind, nicht ausgeschöpft würden. Es sei jedoch klar, dass die Schwachstellenbehebung im Grundsatz finanzielle Mittel benötige. Mit dem Fonds werde dafür eine Reserve gebildet und die finanziellen Mittel somit für den Radwegnetz -Ausbau zweckgebunden. Radwegprojekte sollten daher unabhängig von allgemeinen Strassensanierungen erfolgen können. Ein entsprechender Fonds für die Umsetzung des Velonetzes bringe zudem eine Beständigkeit und sichere die entsprechenden Mittel über mehrere Jahre. Eine ähnliche Vorschrift bezüglich der Verschuldung gebe es beim Strassenfonds nicht in dieser Form. Des Weiteren werde erläutert, dass «eine kurzfristige Verschuldung des Fonds zulässig bleibt». Die Ausführung sei daher widersprüchlich und auf den letzten Satz solle verzichtet werden. Der Ausbau des Radwegnetzes müsse rasch vorangehen. Pro Velo fordert, für die systematische Behebung der Schwachstellen und Netzlücken im Velonetz sei ein Umsetzungsprogramm mit klarer Priorisierung zu erstellen und als verbindlich zu beschliessen. In der Motion KR-Nr. 364/2020 «Sicheres und effizientes Velofahren dank Behebung der 1'200 Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur» werde explizit ein

zusätzliches Bauprogramm gefordert. Im erläuternden Bericht werde lediglich auf das allgemeine Bauprogramm, die neu geschaffenen Stellen und das allgemeine Veloförderprogramm 2 mit dem Umsetzungscontrolling verwiesen. Das geforderte zusätzliche Bauprogramm mit einer klaren Umsetzungsagenda sei entsprechend nicht festgelegt. Die genannten 1'200 Schwachstellen im Velonetz seien mit der Festsetzung des Velonetzplans 2016 ausgewiesen worden. Inzwischen seien acht Jahre verstrichen und es sei (zumindest für die Allgemeinheit) nicht klar, welche Schwachstellen effektiv behoben worden und ob gar neue entstanden seien (bspw. durch veränderte Strassenverhältnisse, erhöhter DTV, neuen Velostandards). Währenddem durch Radwegstudien ausgelöste neue Radwege ausserorts relativ häufig seien, gehe die Planung und Umsetzung der Veloschnellrouten nur sehr schleppend voran. Sehr viele Schwachstellen seien auf Hauptverbindungen sowie in den direkten Agglomerationsgemeinden (angrenzend an die Stadt Zürich) vorzufinden. Gerade beim Veloverkehr bestehe der grösste Aufholbedarf, weshalb ein eigenes Umsetzungsprogramm für das Velonetz berechtigt sei. Die Auslegung und Berichterstattung des allgemeinen Bauprogramms auf die nächsten drei Jahre, wie es § 8 des StrG aufführt, führe gemäss bisheriger Erfahrung nicht ausreichend zur beschleunigten Umsetzung des Velonetzes in der entsprechenden Qualität. Im Veloförderprogramm 2 sei unter dem Handlungsfeld «Netzkonzeption» vorgesehen, die strategischen Vorgaben zu den umzusetzenden Massnahmen zu entwickeln und das Controlling zu übernehmen. Dies führe jedoch nicht zwangsläufig zur effektiven Umsetzung auf der Strasse. Es komme leider immer noch vor, dass Strassensanierungen ohne den Ausbau der Veloinfrastruktur gemäss den verbindlichen kantonalen Velostandards erfolge – oder aber jahrelange Schwachstellen nicht angegangen würden. Das Umsetzungsprogramm sei entsprechend aus dem Velonetzplan abzuleiten. Mit einem klaren Umsetzungsprogramm von kantonaler Seite in Bezug auf das kantonale Velonetz solle sichergestellt werden, dass die Umsetzung des Velowegnetz bis 2042 möglich sei. Damit dies sichergestellt sei, müsse das Umsetzungsprogramm verbindlich festgesetzt werden – ähnlich wie der Velonetzplan mittels Regierungsratsbeschluss im Sinne einer Weisung festgesetzt worden sei. Zudem sollen auch kleinere Sofortmassnahmen grundsätzlich möglich sein – dafür fehle aktuell ein entsprechendes Gefäss. Die Stadt Zürich beispielsweise habe hierfür ein Velo- Express-Team geschaffen, das punktuelle Verbesserungen zugunsten der Velosicherheit erwirken könne. Auch solche Sofortmassnahmen könnten entsprechend aus dem Budget oder eben auch aus dem neu geschaffenen Fonds finanziert werden. Pro Velo Kanton Zürich begrüsse die vorgeschlagenen Anpassungen von § 28 a StrG (Bau von Radwegen) und betrachte damit die Motion KR-Nr. 364/2020 teilweise (siehe Antrag) und Motion KR-Nr. 62/2021 vollständig als erfüllt. Im Sinne der Motion KR-Nr. 264/2020 und 265/2020 sei aus ihrer Sicht zusätzlich ein verbindliches Umsetzungsprogramm erforderlich.

4. Regionalplanung

Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU): Die PZU prüfte die Vorlage unter dem Blickwinkel der regionalen Sichtweise, insbesondere der Kompatibilität mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung der Region gemäss regionalem Raumordnungskonzept und regionalem Richtplan, welcher vom Regierungsrat am 15. September 2021 festgesetzt wurde (RRB Nr. 1021/2021). Die PZU unterstütze die Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur und begrüsse die Bemühungen, die Schwachstellenbehebung der Veloinfrastruktur voranzutreiben. Ein sicheres,

durchgängiges und attraktives Velonetz sei im Interesse der PZU und trage zur Erfüllung der Ziele im regionalen Richtplan bei. Die Forderungen der drei Motionen erachte die PZU jedoch als nicht zielführend. Die PZU sei der Auffassung, dass die systematische Überprüfung und der Abgleich von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan bereits heute erfolgten. Die Sicherstellung finanzieller Mittel für die Behebung der Schwachstellen erachte die PZU als wichtig. Sie befürworte jedoch die Bindung dieser Mittel in einem eigenen, thesaurierenden Fonds nicht. Radwegprojekte würden oft gemeinsam mit Strassenbauprojekten behandelt; eine Zweckbindung würde die Komplexität der Mittelverteilung erhöhen. Die Finanzierung aus einem gemeinsamen Fonds erscheine der PZU daher sinnvoller als die Abschöpfung aus unterschiedlichen. Ein thesaurierender Radwegfonds gehe zulasten des allgemeinen Strassenfonds; nicht benötigte Mittel könnten nicht für den aktuellen Strassenfonds genutzt werden. Hemmnisse für eine schnelle Schwachstellenbehebung sehe die PZU weniger in der Finanzierung, sondern vielmehr in langen Umsetzungsdauern, Planungsunsicherheiten und bei der Gewichtung der widersprüchlichen Anforderungen in der Interessenabwägung. Die PZU begrüsse daher die neu geschaffenen Stellen im Tiefbauamt und sei zuversichtlich, dass mit den neuen Standards für Staatsstrassen der Paradigmenwechsel zu einer gesamträumlichen Strassenplanung – und auch stärkeren Berücksichtigung der Interessen der Veloinfrastrukturplanung – hin vollzogen werde.

Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU): Der Vorstand der RWU gehe mit dem Regierungsrat einig, dass eine Erhöhung der finanziellen Mittel alleine nicht zu einer schnelleren Umsetzung des Radwegnetzes führe. Er schätze jedoch die heutige Situation so ein, dass zwar mehr Stellen geschaffen wurden, der Stellenwert der Radwegrealisierung jedoch nach wie vor relativ gering sei. Organisatorisch sei die Radwegplanung und -realisierung im Tiefbauamt und im Amt für Mobilität genügend verankert und richtig positioniert. Mit den Vorgaben im regionalen Richtplan seien die strategischen Ziele und die Ausbaumassnahmen festgelegt. Die Festlegung dieser strategischen Entscheide sei der RWU ein Uranliegen, habe sie doch bereits im Jahre 1996 entgegen den damaligen Vorgaben eine rudimentäre Umsetzungsplanung vornehmen dürfen. Aufgabe der Verwaltung sei es, die festgelegten Massnahmen umzusetzen. Als Knackpunkt erachte der Vorstand der RWU die Interessenabwägung bei nicht widerspruchsfreien Massnahmen. So könne ein Radwegausbau im Widerspruch zu den Fruchtfolgeflächen oder Naturschutzobjekten stehen. Auch bestehe eine Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern und die Verfahren seien fallweise aufwendig (Landerwerb). Er sei überzeugt, dass der Radverkehr (insbesondere auch e-Bike) einen grossen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilität leisten könne. Ziel sei es, den Autoanteil zu reduzieren oder zumindest kein Wachstum trotz Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigten zu erreichen. Wie beim öffentlichen Verkehr stehe die Huhn-Ei-Frage im Raum: Ohne eine gute Infrastruktur werde kein Wachstum erfolgen und ohne Wachstum sei ein Ausbau der Radweginfrastruktur schwer zu vermitteln. Beim jährlichen Austauschtreffen mit dem Amt für Mobilität sei jeweils die Umsetzung der fehlenden oder zu verbessernden Veloinfrastruktur angesprochen worden. Ein eigentliches Monitoring respektive Controlling erkenne der Vorstand der RWU jedoch nicht. Aus seiner Sicht müsste viel mehr in durchgehenden Projekten gedacht und geplant werden, also so wie es z.B. bei der Limmattalbahn gemacht worden sei. Sollten sich unüberwindbare Hindernisse ergeben, müsste die Zielsetzung resp. die Massnahme im Rahmen des regionalen Richtplanes angepasst werden. Zur Finanzierung führt Vorstand der RWU aus, die Gesetzesänderung habe wohl keine direkte Auswirkung. Die Hemmnisse bei der Behebung der Schwachstellen lägen nicht bei der Finanzierung, sondern vor allem bei der



Gewichtung der widersprüchlichen Anforderungen in der Interessenabwägung. Trotzdem unterstütze er die Bereitstellung der Finanzen, um den Druck auf die Umsetzung zu erhöhen. Vorstand der RWU gehe davon aus, dass die Berechnungen zu den erforderlichen 30 Mio. Franken pro Jahr korrekt seien. Sollte sich im Laufe der Zeit zeigen, dass weniger oder mehr Finanzmittel erforderlich seien, müsste eine Nachjustierung erfolgen. Bei separaten Fonds bestehe die Gefahr, dass der administrative Aufwand steige, ohne einen eigentlichen Nutzen abzuwerfen. Auch sei nicht auszuschliessen, dass eine Verwendung für nicht zwingend erforderliche Massnahme («Luxusausbauten») erfolge. Mit dem Bauprogramm und einer fallweisen Konkretisierung der Massnahmen auf regionaler Stufe könnte dem begegnet werden. Das separate Bauprogramm werde begrüsst, obwohl die Radwegenanlagen bereits heute im Strassenbauprogramm abgehandelt würden. Vorstand der RWU erhofft sich, dass klar ersichtlich werde, wie die Umsetzung bis ins Jahr 2050 erreicht werden soll. Es könne daraus abgeleitet werden, ob und welche Anpassungen an den strategischen Zielen und den Massnahmen in den regionalen Richtplänen erforderlich seien. Abschliessend beantragt die RWU, Bike+Ride-Anlagen respektive Veloabstellplätze allgemein in § 3 Strassengesetz aufzunehmen, um sie der kantonalen Finanzierungspflicht zu unterstellen.

Regionalplanung Zürcher Oberland (RZO): Die RZO unterstützt die Verbesserung der Veloinfrastruktur, beurteilt aber die Einrichtung eines Radwegfonds als nicht zielführend. Der regionale Richtplan Oberland enthalte in der Gesamtstrategie Verkehr im Sinne einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität u.a. das Ziel, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs anzuheben. Der Velonetzplan sei mit den Schwachstellen (Radweg geplant) im regionalen Richtplan abgebildet. Ein sicheres Radwegnetz sei für die Förderung des Veloverkehrs unabdingbar. Die Schliessung von Netzlücken und die Sanierung von Schwachstellen solle so rasch wie möglich erfolgen und im kantonalen Bauprogramm für Staatsstrassen eine hohe Priorität erhalten. Ein separater, thesaurierender Radwegfonds sichere zwar mehr Mittel für den Ausbau der Veloinfrastruktur, würde aber zu einem grossen Aufwand bei der Abgrenzung zu anderen Projektbestandteilen eines kombinierten Radweg- und Strassenbauprojekts führen.

Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU): Der RZU erachtet eine grössere Priorisierung der Umsetzung des Velonetzes und ein schnelleres Vorgehen als zwingend. Der Abbau der Schwachstellen im Radwegenetz müsse angesichts der Zielsetzungen zur Förderung des Veloverkehrs schneller vorangehen. Aktuell seien die Planungs- und Umsetzungsprozesse sehr langwierig und eine Verbesserung der Veloinfrastruktur passiert nur schleppend. Die RZU begrüsse, dass der Kanton zusätzliche Stellen für den Veloverkehr geschaffen habe. Bisherige Massnahmen des Kantons zur Behebung der Schwachstellen würden noch zu wenig Wirkung zeigen: Der Kanton habe bereits die personellen und finanziellen Ressourcen zur Behebung der Schwachstellen und besseren Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehr erhöht, habe damit jedoch nur geringe Wirkung erzielen können. Die Schwachstellenbehebung im Radwegenetz dürfe nicht davon ablenken, dass es in allen Strassenräumen möglich sein müsse, sicher und komfortabel Velo zu fahren. Dies bedinge, dass die Anliegen des Veloverkehrs in allen Strassen angemessen integriert und mit den weiteren Ansprüchen im Rahmen der Strassenprojekte abgewogen werden. Der RZU fordert daher, die Verbindlichkeit der Schwachstellenbehebung und die damit verbundene Prioritätensetzung für die Anliegen des Veloverkehrs zu erhöhen. Dazu müssten auch ausreichend Ressourcen in die Planung der Radwegenetzes und die konkreten Abschnitte fliessen. Ein thesaurierender Fonds allein genüge nicht, aber die Finanzierung der Schwachstellenbehebung müsse gesichert



sein: Die RZU sei wie der Regierungsrat der Ansicht, dass ein thesaurierender Fonds allein zu keiner schnelleren Schwachstellenbehebung führen werde. Aus Sicht der RZU könnte ein thesaurierender Fonds jedoch die Sicherheit bieten, dass die für die Schwachstellenbehebung benötigten finanziellen Ressourcen immer vorhanden seien. Beispielsweise auch, wenn aufgrund von Verzögerungen in einem Jahr mehrere grössere Massnahmen zur Umsetzung kämen. Mit der Anpassung des § 28 a Abs. 1 StrG und der Erhöhung der Mittel für den Veloverkehr auf 30 Mio. Franken sollten jedoch zukünftig ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sei es für den RZU wesentlich, dass die Bereitstellung einer besseren Veloinfrastruktur in allen Strassenprojekten berücksichtigt und auch dort finanziert werde. Der RZU führt aus, die personellen und finanziellen Ressourcen müssten sichergestellt werden, damit die Schwachstellen behoben werden könnten und das Radwegenetz fertiggestellt werden könnte. Auf die zusätzliche Schaffung eines thesaurierenden Fonds könne verzichtet werden, wenn sichergestellt sei, dass die nötigen Mittel zur Behebung der Schwachstellen im Radwegenetz sowie einer sicheren und komfortablen Veloinfrastruktur in jedem Jahr vorhanden seien. Zur Behebung der Schwachstellen im Radwegenetz sei eine situative Priorisierung des Veloverkehrs unumgänglich. Die Behebung der Schwachstellen benötige nicht nur ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen, sondern sei auch davon abhängig, welche Priorität dem Veloverkehr beigemessen werde. Denn es zeige sich immer mehr, dass nicht alle Ansprüche an einen Strassenraum vollumfänglich und ohne Abstriche auf der verfügbaren Fläche untergebracht werden könnten. Allein im Verkehrsbereich würden die Anforderungen des MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehrs um die begrenzten Flächen konkurrieren. Ergänzt werde dies unter anderem noch um Fragen der Aufenthaltsqualität oder der Anpassung an den Klimawandel. Zur Behebung der Schwachstellen im Radwegenetz müsse an diesen Stellen eine situative Priorisierung des Veloverkehrs möglich sein. Die Umsetzung der neuen Standards für Veloinfrastruktur dürfe nicht allein zu Lasten des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen gehen: Der RZU erachte eine sichere und komfortable Infrastruktur für den Veloverkehr als notwendig. Es bestehe jedoch das Risiko, dass die Umsetzung der neuen Standards für Veloinfrastruktur aufgrund der Vorgaben durch § 104 Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung (Leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr) alleine zu Lasten des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen gehe. Angesichts der zahlreichen Ansprüche an öffentliche Räume und insbesondere den Strassenquerschnitt müsse Offenheit für neue und innovative Lösungen vorhanden sein, die die Bedingungen für alle Benutzende des öffentlichen Raums verbesserten. Dabei werde man in den vorhandenen Strassenräumen bessere Bedingungen für den Veloverkehr nicht allein durch eine starre Umsetzung der Velostandards erreichen können, sondern man werde auch Koexistenzlösungen erarbeiten und umsetzen müssen. Die Behebung der Schwachstellen im Radwegenetz müsse bei allen Strassenbauprojekten eine hohe Priorität haben. Gleichzeitig brauche es auch zusätzliche Radwege zur Fertigstellung des Velonetzes. Die Umsetzung des kantonalen Radwegenetzes sei aus Sicht der RZU nur möglich, wenn in allen Strassenprojekten der Behebung der Schwachstellen eine hohe Priorität beigemessen werde und gleichzeitig auch Projekte allein für Radwege umgesetzt würden, die der Fertigstellung des Velonetzes dienen. Dabei müssten Wege gefunden werden, wie eine Behebung der Schwachstellen auch unabhängig von den Erhaltungszyklen der Staatsstrassen erfolgen könne. Die Zusammenarbeit der kantonalen Ämter mit Regionen und Gemeinden müsse verbessert werden, von der Netzkonzeption bis zur Umsetzung der Massnahmen an der Veloinfrastruktur, um die gemeinsame Zielsetzung zur Förderung des Veloverkehrs auch zu einem gemeinsamen Handeln zu bringen. Abschliessend führt der RZU aus, es brauche ein Controlling für die Umsetzung. Ein geeignetes Controlling



ermöglichte die Umsetzung des Velowegnetzes voranzutreiben und in Abstimmung mit den Regionen und Gemeinden ein gemeinsames pragmatisches Vorgehen zu finden.

Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK): Die ZPK unterstütze die Gesetzesvorlage, weil damit der Wichtigkeit und der Priorisierung des Veloverkehrs für die nächsten 10 bis 20 Jahre des Infrastrukturausbaus Rechnung getragen werde. Die den Motionen zugrundeliegende Motivation sowie die Interessen des Regierungsrates decke sich mit denjenigen der ZPK. Die Veloinfrastruktur solle proaktiv gefördert werden, um zeitnah wesentliche Verbesserungen für die Velofahrenden zu erreichen. Ein absolutes Einfordern der Schwachstellenbehebung könne Strassenbauprojekte durch zusätzlichen Landerwerb mit langwierigen Landerwerbsverhandlungen und Einsprachen sowie Enteignungsverfahren erheblich verzögern. Dieser Zielkonflikt werde auch durch die vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen nicht verschwinden. Die bereits realisierte Schaffung von fünf neuen Stellen im Tiefbauamt für die Veloinfrastruktur werde begrüsst. Diese Massnahme werde voraussichtlich mehr Wirkung zeigen als jene der vorliegenden Gesetzesrevision, da die zusätzlichen Mitarbeitenden die Aufgaben zeitnaher bearbeiten können und auch Zeit für konstruktive Diskussionen mit den Gemeinden vorhanden sein sollte. Es sei zwingend notwendig, dass die Stimmen für die Veloinfrastruktur in der kantonalen Verwaltung auf allen Ebenen gestärkt würden.

Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL): Die ZPL prüfte die Vorlage unter dem Blickwinkel der regionalen Sichtweise, insbesondere der Kompatibilität mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung der Region gemäss regionalem Raumordnungskonzept und regionalem Richtplan. Die Region begrüsse das aktive Vorantreiben der Schwachstellenbehebung der Veloinfrastruktur seitens Kantonsrats. Ein sicheres, durchgängiges und attraktives Velonetz sei im Interesse der Region und trage zur Erfüllung der Ziele im regionalen Richtplan bei. Sie erachte die in der Vernehmlassung stehenden Motionen, hinsichtlich beschleunigter Schwachstellenbehebung, jedoch nicht als zielführend. Die Sicherstellung finanzieller Mittel für die Behebung der Schwachstellen erachte die Region als wichtig. Dennoch werde die Bindung dieser Mittel mittels eines eigenen Fonds nicht befürwortet, da unter anderem bereits heute die Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Mittel schwierig sei. Weiter würden Radwegprojekte oft gemeinsam mit Strassenbauprojekten behandelt werden und die Finanzierung aus einem gemeinsamen Fonds erscheine sinnvoller als die Abschöpfung aus unterschiedlichen. Seitens der Region würden vielmehr lange Umsetzungsdauern, Planungsunsicherheiten und Interessenskonflikte der einzelnen Anspruchsgruppen als Hemmnisse einer schnellen Behebung der Schwachstellen wahrgenommen werden. Wünschenswert wäre beispielsweise die Sicherstellung einer möglichst termingerechten Umsetzung der Projekteingaben von Gemeinden und des Kantons im Agglomerationsprogramm aber auch das Vorantreiben der zur Genüge vorhandenen Projekte, sodass die beschlossenen Budgetmittel in den entsprechenden Jahren möglichst vollständig ausgeschöpft werden könnten. Weiter möchte die Region darauf aufmerksam machen, dass sie den Umgang mit Normen als hindernden Faktor identifiziere im Hinblick auf die zeitliche Beschleunigung der Schwachstellenbehebung. Die Realität im dicht besiedelten Agglomerationsraum zeige, dass ohne eine teilweise Flexibilisierung der Standards die Umsetzung der Velowege nebst allen anderen Interessen und Bedürfnissen im selben Strassenraum schwierig werde. Somit erachte die Region die vorliegenden Motionen nicht als zielführend und befürworte die Änderungen an § 28 a StrG nicht.



Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW): Die ZPW führt aus, im Auftrag des Kantons werde der kantonale Velonetzplan in die regionale Richtpläne überführt. Aus Sicht der Region stelle der regionale Richtplan ein geeignetes Mittel dar, um den Velonetzplan inkl. der erkannten Netzlücken und Schwachstellen für die Gemeinde verbindlich zu verankern. Mit dem regionalen Richtplan als Grundlage seien die Gemeinden verpflichtet, ihre Strassenprojekte einer systematischen Überprüfung und Abgleichung mit den im Velonetzplan eingetragenen Schwachstellen zu unterziehen. Die Erfahrung habe gezeigt, dass die Aktualisierungsintervalle des Velonetzplans zu lang seien. Im Sinne eines zügigen und bedarfsgerechten Ausbaus des Radverkehrsnetz sei der Velonetzplan aus Sicht der Region regelmässig zu aktualisieren und die Aktualisierungsintervalle kürzer zu halten, um damit auf neue lokale Entwicklungen reagieren zu können. Zur Umsetzung der systematischen Überprüfung und des Abgleichs mit dem Velonetzplan und zur Behebung der im Velonetzplan erfassten Schwachstellen sehe der Vorentwurf des Strassengesetzes (Radwegnetzes) die Schaffung eines zusätzlichen Bauprogramms und eine massive Erhöhung der finanziellen Mittel von 15 Mio. auf 30 Mio. pro Jahr vor. Aus Sicht der ZPW werde grundsätzlich eine deutliche Erhöhung der finanziellen Mittel zur Förderung des Veloverkehrs positiv gewürdigt. Angesichts des ausgewiesenen Handlungsbedarfs liege es im Interesse der Region und der Gemeinden, dass der Regierungsrat und das für die Umsetzung zuständige Amt die Behebung der Schwachstellen und die Realisierung eines funktionierenden und lückenlosen Radwegnetz künftig noch aktiver fördere und mindestens die vorhandenen Mittel von 15 Mio. pro Jahr zielgerichtet einsetze.

Zweckverband Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP): Die ZPP prüfte die Vorlage unter dem Blickwinkel der regionalen Sichtweise, insbesondere der Kompatibilität mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung der Region gemäss regionalem Raumordnungskonzept und regionalem Richtplan, welcher vom Regierungsrat am 19. Dezember 2018 festgesetzt wurde (RRB Nr. 1267/2018). Gemäss regionalem Richtplan bzw. regionalem Gesamtverkehrskonzept solle der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht werden. Dazu sei die Infrastruktur für den Veloverkehr sowohl auf der Strecke als auch bei den Ziel- und Quellorten sowie den Umsteigepunkten zum ÖV zu verbessern. Die Region unterstütze das Vorhaben einer schnelleren Behebung der Schwachstellen, um proaktiver ein durchgängiges und sicheres Velonetz zu realisieren. Zur Erreichung dieses Ziels erachte die ZPP die Motionen Veloinfrastruktur und Velonetzplan als zweckmässig. Die Bindung der Mittel in einem eigenen Fonds würden hingegen nicht als zielführend erachtet. Somit unterstütze die Region die geplante Anpassung von § 28 a Abs. 1 StrG und lehne § 28 a Abs. 2 StrG ab.

5. Gemeinden

Bäretswil: Der Gemeinderat Bäretswil schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Bonstetten: Die Gemeinde Bonstetten unterstütze generell Verbesserungen und die Behebungen von Schwachstellen in der Veloinfrastruktur. Die von den Motionen geforderten Massnahmen empfinde sie jedoch nicht als zielführend und folge der Argumentation des Regierungsrates. Die Gemeinde Bonstetten sehe die Schaffung eines thesaurierenden Fonds kritisch, da dieser mehr Transaktionskosten und einen höheren Aufwand verursache.



Buchs: Der Gemeinderat Buchs ZH vertritt weitgehend dieselbe Position wie der VZGV.

Bülach: Der Stadtrat Bülach teilt die ablehnende Haltung des Regierungsrats und lehnt die vorgesehene Änderung von § 28 a des Strassengesetzes ab. Die geltenden gesetzlichen Voraussetzungen erachte er als genügend und die vorgesehene Änderung von § 28 a StrG brächten keine wesentlichen Verbesserungen auf kantonaler und kommunaler Ebene.

Dällikon: Der Gemeinderat Dällikon schliesst sich den Stellungnahmen des GPV und des VZGV an.

Dänikon: Der Gemeinderat Dänikon schliesst sich der vom Regierungsrat dargelegten Begründung an. Die von den Motionen geforderten Massnahmen erachtet auch der Gemeinderat Dänikon als nicht zielführend, um die Realisierung einer sicheren und gut ausgebauten Veloinfrastruktur zu beschleunigen.

Dorf: Der Gemeinderat Dorf unterstützt die Stellungnahme des GPV vollumfänglich.

Dürnten: Dem Gemeinderat Dürnten scheint die Umsetzung der Motionen Radwegnetz und -fonds wenig zielführend. Die finanziellen Mittel mit einem Fonds zweckgebunden zur Verfügung zu stellen, werde als durchaus gut bewertet. Eine schnellere Behebung der Schwachstellen werde damit allerdings nicht erreicht; es sei im Gegenteil von grösserem administrativem Aufwand auszugehen.

Fällanden: Der Gemeinderat Fällanden vertritt dieselbe Position wie der VZGV und lehnt die Gesetzesvorlage ab.

Fehraltorf: Der Gemeinderat Fehraltorf schliesst sich der Vernehmlassung des GPV an.

Gossau: Der Gemeinderat Gossau sei gleicher Ansicht wie der Regierungsrat. Mit den neuen strategischen Vorgaben im Veloförderprogramm 2, dem geplanten Umsetzungscontrolling und den zusätzlich budgetierten Mitteln würden sowohl die notwendigen Mittel als auch die Steuerung der Schwachstellenbehebung im Radwegnetz sichergestellt. Die Schaffung eines separaten Fonds für das Radwegnetz werde daher als nicht zielführend erachtet, um einen vermehrten Bau von Radwegverbindungen zu erreichen. Im Gegenteil würden zusätzliche Fonds, die aus dem Strassenfonds gespiesen werden, die Flexibilität in der Steuerung verringern, was sich in Zukunft auch als Nachteil erweisen könnte. Zudem wäre im Falle von Kombiprojekten (Radwegmassnahmen und zugleich normaler Strassenbau) die Zuteilung von Kosten auf verschiedene Konten in der Praxis mit deutlichem Mehraufwand verbunden. Die Budgetplanung gestalte sich daher einfacher, wenn solche Projekte aus einem Budget finanziert werden können. Die Gemeinde Gossau ZH sei daher gegen die Anpassung des entsprechenden Artikels im Strassengesetz. Sollte die Gesetzesänderung vom Kantonsrat weiter unterstützt werden, sei die vorgeschlagene Formulierung aus ihrer Sicht in Ordnung.

Hinwil: Die Gemeinde Hinwil verzichtet auf eine eigene Stellungnahme; sie unterstütze und folge dem Antrag des GPV.

Hochfelden: Der Gemeinderat Hochfelden verzichtet auf eine eigene Vernehmlassung und schliesst sich vollumfänglich der Stellungnahme des GPV an.

Höri: Der Gemeinderat Höri teilt die ablehnende Haltung des Regierungsrats und erachtet die geltenden gesetzlichen Voraussetzungen ebenfalls als genügend. Da die vorgesehene



Änderung von § 28 a des Strassengesetzes keine wesentlichen Verbesserungen auf kantonaler und kommunaler Ebene mit sich bringe, lehne der Gemeinderat diese Änderung ab.

Kleinandelfingen: Der Gemeinderat Kleinandelfingen schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Mettmenstetten: Der Gemeinderat Mettmenstetten lehnt die vorgeschlagenen Änderungen von § 28 a des Strassengesetzes ab und erinnert an das Finanzleitbild des Bundesrats von 1999, Zweckbindungen von Einnahmen und Fondslösungen seien zu vermeiden. Die Verwirklichung des Radwegnetzes auf Grundlage der regionalen Richtpläne sei schon heute Teil des Bauprogramms; dasselbe gelte für die mit der Motion Velonetzplan geforderte systematischen Überprüfung und Abgleichung von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan. Diese systematische Überprüfung erfolge bereits heute; eine Gesetzesänderung sei nicht nötig. Ein wesentlicher Nachteil der Gesetzesvorlage sei, dass der Radwegfonds zulasten des allgemeinen Strassenfonds gehe. Die thesaurierende Natur des Radwegfonds habe zur Folge, dass nicht benötigte Mittel nicht für den aktuellen Strassenfonds genutzt werden könnten. Das führe zu einer langfristigen Bindung von Kapital und zu einer begrenzten Liquidität. Beides schränke die Flexibilität des Kantons und in der Folge auch der Gemeinden ein, sobald ausserhalb der Veloinfrastruktur schnell Mittel benötigt würden. Davon könnten auch verkehrs- und umweltpolitisch erwünschte Verkehrsprojekte betroffen sein, wie zum Beispiel die Aufwertung von Ortsdurchfahrten von Gemeinden in der Fläche oder Tramerweiterungen in den Agglomerationsräumen. Auf verändernde politische Prioritäten könne so im wichtigen Verkehrssektor nicht reagiert werden. Ganz generell und unabhängig von der vorliegenden Vernehmlassung seien Zweckbindungen von Finanzmitteln aus finanz- und ordnungspolitischen Gründen kategorisch abzulehnen. Zweckbindungen von Finanzmitteln seien populistische und bürokratische Instrumente, welche den finanzpolitischen Spielraum einengen und zu einem unnötigen Verwaltungsaufwand führen würden. Aus Sicht des Gemeinderats Mettmenstetten seien Zweckbindungen von Einnahmen und Fondslösungen generell zu vermeiden.

Oberglatt: Die Gemeinde Oberglatt verzichtet auf eine eigene Stellungnahme und verweist Stellungnahme des GPV.

Pfungen: Der Gemeinderat Pfungen vertritt dieselbe Position wie der GPV.

Rafz: Die Gemeinde Rafz schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Richterswil: Die Gemeinde Richterswil vertritt weitgehend dieselbe Position wie der GPV.

Schlatt: Der Gemeindevorstand Schlatt schliesst sich ohne Änderung der Stellungnahme des GPV an.

Schöfflisdorf: Der Gemeinderat Schöfflisdorf schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Stallikon: Der Gemeinderat Stallikon gehe mit dem Regierungsrat einig, dass der Vorentwurf nicht zielführend sei. Deshalb lehne der Gemeinderat den Vorentwurf ab und weist analog GPV auf die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit der kantonalen Stellen mit den Gemeinden hin.



Truttikon: Der Gemeinderat Truttikon schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Urdorf: Der Gemeinderat Urdorf unterstützt die Bereitstellung der Finanzen, um den Druck auf die Umsetzung zu erhöhen. Somit auch, dass der jährlich budgetierte Betrag zur Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne (Velonetzplan) auf 30 Mio. Franken gemäss § 28 a Abs. 1 StrG erhöht werden solle. Falls sich im Laufe der Zeit ergebe, dass Mehr- oder Minderaufwendungen benötigt würden, müsste eine Nachjustierung der finanziellen Mittel erfolgen. Der in § 28 a Abs. 1 vorgesehene und die 30 Mio. Franken umschreibende Begriff «grundsätzlich» scheine vage und lasse Spielraum für einen tieferen Budget-Betrag zu. Der Gemeinderat rege im Sinne der Sache an, den Begriff «grundsätzlich» durch den Begriff «mindestens» zu ersetzen. Der Vorschlag der Bildung eines Fonds gemäss § 28 a Abs. 2 sei grundsätzlich, mit der Absicht zur Gewährleistung der Zweckgebundenheit, zu begrüssen. Gleichzeitig solle es, sofern es sachliche Gründe erfordern, möglich sein, die vorgesehenen Budget-Mittel nicht vollständig in Anspruch zu nehmen oder, falls möglich, anderweitig zuzuteilen. Vor diesem Hintergrund rege der Gemeinderat an, auf die Erstellung eines Fonds zu verzichten, zumal mit § 28 a Abs. 1 vorgesehen sei, dass die Verwendung der budgetierten Mittel gesondert ausgewiesen und damit politisch hinreichend transparent gemacht werde. Abschliessend weist er auf die Wichtigkeit einer engen Zusammenarbeit der kantonalen Stellen mit den Gemeinden gemäss Stellungnahme GPV hin.

Wangen-Brüttisellen: Der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen schliesst sich der Stellungnahme des GPV an.

Weiningen: Der Gemeinderat Weiningen schliesst sich dem Regierungsrat an und ist der Meinung, die von den Motionen geforderten Massnahmen nicht zielführend seien, um eine Realisierung einer sicheren und gut ausgebauten Veloinfrastruktur zu beschleunigen.

Wettswil a. A.: Der Gemeinderat Wettswil a. A. nimmt im Sinne des VZGV Stellung.

Wetzikon: Der Stadtrat Wetzikon unterstützt wie der Regierungsrat die angestrebte Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur. Die Veloinfrastruktur solle proaktiv gefördert werden. Um wesentliche Verbesserungen für die Velofahrenden zu erreichen, sollten diesbezüglich die Schwachstellen kontinuierlich behoben werden. Der dafür erforderliche Zeitbedarf werde jedoch nicht allein aufgrund der dafür bereitgestellten finanziellen Mittel bestimmt, sondern resultiere vielmehr aus der Komplexität der Strassenbauprojekte aufgrund der vielseitigen Ansprüche. Die geforderte Beseitigung mindestens eines Drittels der Schwachstellen bis Ende 2030 erscheine aufgrund der gegenwärtigen durchschnittlichen Dauer eines Strassenbauprojektes utopisch. Handle es sich doch bei den Bauprojekten, mit denen Schwachstellen im Velowegnetz behoben werden, in der Regel nicht um reine Radwegprojekte, sondern um sogenannte Kombiprojekte, welche sinnvollerweise mehreren Bedürfnissen gerecht werden müssten. Die Separierung der Mittel aus dem Strassenfonds zu Gunsten der Behebung von infrastrukturellen Schwachstellen und des Baus neuer Veloweginfrastrukturen töne zwar verlockend, binde jedoch erhebliche Mittel, welche für die Umsetzung weiterer Massnahmen ebenso dringlich benötigt würden. Themen wie Aufenthaltsqualität, Lärm und Verkehrssicherheit seien genauso wichtig und müssen in den kantonalen Strassenbauprojekten auch ohne spezifische Fonds finanziert werden. Im Weiteren werde dadurch die Projektierung und Abrechnung von Strassenbauprojekten unnötig erschwert, weil die Kosten der Massnahmen für den MIV, den Fussverkehr sowie die Lärmreduktion, die Hitzeminderung und die gestalterische Aufwertung von jenen des Veloverkehrs



separiert und dem Strassenfond angerechnet werden müssten, was bei integrierten Bauvorhaben jedoch kaum eindeutig machbar sein dürfte. Die Bindung der geäußerten Mittel generiere für die Bevölkerung keinen direkten Mehrwert im Gegensatz zu einem realisierten Bauvorhaben. Vielmehr würden dadurch der Bevölkerung und der Wirtschaft nicht direkt benötigte Mittel entzogen. Die aktuelle Wahrnehmung lasse bei der Priorisierung der Arbeiten und in der internen Interessenabwägung des Kantons einen grösseren Handlungsbedarf erkennen als bei den vorhandenen finanziellen Mitteln. Die bereits realisierte Schaffung von fünf neuen Stellen im Tiefbauamt für die Veloinfrastruktur werde sehr begrüsst. Diese Massnahme werde voraussichtlich mehr Wirkung erzeugen als jene der vorliegenden Gesetzesrevision, da die zusätzlichen Mitarbeitenden die Aufgaben zeitnaher bearbeiten können würden und auch Zeit für konstruktive Diskussionen mit den Städten und Gemeinden vorhanden sein sollte. Die den Motionen zugrundeliegende Motivation decke sich im Grundsatz mit denjenigen der Stadt Wetzikon. Der Stadtrat erachte jedoch weder die gesetzliche Regulierung des jährlichen Budgetbetrags zur Erstellung des Radwegnetzes noch die Schaffung eines aus dem Strassenfonds gespeisten Fonds für Radwege für zweckmässig. Basis des Budgets solle der mutmassliche und realistische Aufwand für die anstehenden Strassenbauprojekte sein und nicht die im Strassengesetz vorgegebenen Beträge. In diesem Sinne schliesse er sich den Argumenten des Regierungsrats an, weshalb er die geplanten Anpassungen ebenfalls ablehne.

Winterthur: Die Stadt Winterthur teilt die Einschätzung des Regierungsrates, dass die Änderung des Strassengesetzes nicht notwendig sei. Eine Erhöhung der Mittel für den Fahrradverkehr auf 30 Mio. Franken pro Jahr werde begrüsst und entspreche dem vom Regierungsrat ausgewiesenen, langfristigen Investitionsbedarf von 800 – 900 Mio. Franken bis 2050 (KR-Nr. 277/2019). Auch eine langfristige Zweckbindung von finanziellen Mitteln zugunsten des Veloverkehrs wäre verkehrs-, umwelt- und planungspolitisch gerechtfertigt. Gegen die gewählte Lösung spreche jedoch, dass der Radwegfonds zu Lasten des Strassenfonds gehe und nicht genutzte Mittel zweckgebunden seien, auch wenn sie nicht benötigt würden. Diese Mittel könnten dann für andere Vorhaben ausserhalb der Veloinfrastruktur, welche ebenfalls verkehrs- und umweltpolitisch erwünscht seien, nicht genutzt werden. Zudem erhöhe die Zweckbindung die Verteilungskomplexität. Beträge müssten nachvollziehbar zum jeweiligen Fonds zugewiesen werden können, was den Verwaltungsaufwand erhöhe und die vorhandene Arbeitskapazität belaste. Dieses Vorgehen stehe zudem im Widerspruch zur üblichen Planungspraxis und dem politischen Willen, Verkehrsprojekte integral zu entwickeln. Die Stadt Winterthur begrüsse somit die Anpassung von § 28 a StrG Abs. 1 StrG und lehne die Anpassung von § 28 a StrG Abs. 2 StrG ab.

Zumikon: Die Gemeinde Zumikon unterstütze sowohl die Stellungnahmen des VZGV als auch des GPV. Zudem sei eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den Gemeinden wichtig, damit die Interessen der Gemeinden in die Strassenprojekte integriert werden könnten.

Zell: Der Gemeinderat Zell lehnt die Vorlage ab und schliesst sich der Stellungnahme des VZGV an.

Zürich: Die Stadt Zürich teile die Meinung des Regierungsrats. Wie der Kanton unterstütze auch die Stadt Zürich die Verbesserung der Veloinfrastruktur und sei bestrebt, die diesbezüglichen Schwachstellen zu beheben. Die von den Motionen geforderten Massnahmen erachte die Stadt Zürich hierfür allerdings nicht als zielführend, um die



Realisierung einer sicheren und gut ausgebauten Veloinfrastruktur zu beschleunigen. Mit der Bindung der Gelder in einem thesaurierenden Fonds gehe Flexibilität verloren, während die Verbesserungen kaum beschleunigt werden könnten. Die geltenden gesetzlichen Grundlagen seien ausreichend, um die mit den Motionen verfolgten Ziele zu erreichen. Die geplante Änderung des § 28 a StrG erachte die Stadt Zürich daher als überflüssig.

B. Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

(siehe nachfolgende synoptische Darstellung)



Vorentwurf	Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	Änderungsvorschläge	Auswertung und Begründung
<p>Strassengesetz (StrG) (vom; Radwegfonds)</p> <p><i>Der Kantonsrat,</i></p> <p>nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom (...) und der [Kommission] vom (...),</p> <p><i>beschliesst:</i></p> <p>I. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:</p> <p><i>Bau von Radwegen</i></p> <p>§ 28 a. 1 Für die Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der Kantonsrat jährlich grundsätzlich 30 Mio. Franken im Budget ein. Der Betrag wird dem Baupreisindex für Tiefbauten im Kanton Zürich angepasst. Massgebend ist der Indexstand am 1. April 2022. Die Verwendung dieser Mittel wird</p>	<p>GLP: Es sei ein zusätzliches Bauprogramm für das Velonetz mit einer Umsetzungsagenda zur Behebung der Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur auf Basis des Velonetzplans gesetzlich zu verankern.</p>		<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Im Tiefbauamt, Abteilung Stab, wurde von der Sektion Projektentwicklung ein entsprechendes Umsetzungsprogramm gestartet. In Zukunft soll die Berichterstattung nach § 8 StrG ausführlicher und gestützt auf eine eigene rechtliche Grundlage in § 28 c StrG erfolgen. Ein von dieser Berichterstattung losgelöstes, separates Bauprogramm ist, auch weil viele Strassenprojekte mit Radwegprojekten kombiniert sind, jedoch nicht zielführend.</p>



Vorentwurf	Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	Änderungsvorschläge	Auswertung und Begründung
<p>bei der Berichterstattung nach § 8 gesondert ausgewiesen.</p>	<p>GLP: Es sei ein Monitoring der vorhandenen und behobenen Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur sicherzustellen. Es soll für Transparenz und Nachvollziehbarkeit in Bezug auf die Schwachstellenbehebung und Umsetzung des Velonetzplans sorgen.</p> <p>GLP: Es soll möglich sein, die entsprechend benötigten Mittel zur Umsetzung des Velonetzplans und zur Behebung der Schwachstellen über den Betrag von jährlich 30 Mio. Fr. aufzustocken, sollte dies für die Erreichung des Ziels gemäss übergeordneter nationaler Gesetzgebung notwendig sein.</p> <p>SP: Bezüglich der Berichterstattung erscheine es sinnvoll, wie vorgeschlagen mit der Berichterstattung nach § 8 zusammenzulegen. Eventuell sollte genauer definiert werden, was im Detail berichtet werden muss.</p>	<p>SP / Pro Velo / Gemeinde Urdorf: § 28 a. ¹ Für die Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne stellt der</p>	<p>Bereits berücksichtigt Im Rahmen der Berichterstattung des Regierungsrats an den Kantonsrat nach § 8 StrG können Angaben zu den behobenen Schwachstellen und geplanter Umsetzung des Velonetzplans gemacht werden. Zudem befindet sich derzeit ein Monitoring beim Amt für Mobilität, Abteilung Verkehrsplanung, Fachstelle Veloverkehr, im Aufbau.</p> <p>Bereits berücksichtigt Die 30 Mio. Franken entsprechen Vorgaben der Motion. Der Betrag kann in Anlehnung an die bisherige Formulierung des StrG bei Bedarf weiterhin erhöht werden.</p> <p>Bereits berücksichtigt Berichtet wird über das Radwegnetz sowie die Verwendung der budgetierten Mittel. Zudem wird das Investitionsvolumen zur Vervollständigung des Radwegnetzes im Geschäftsbericht des Regierungsrats, Leistungsgruppe 8400, bereits heute durch den Indikator W6 ausgewiesen. Mit dem neuen Leistungsindikator L7 wird zudem transparent gemacht, wie viele Velonetzplan-Schwachstellen pro Jahr behoben werden.</p>



Vorentwurf	Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	Änderungsvorschläge	Auswertung und Begründung
	<p>KZPV / RWU: Über die festgelegten Ausbauten der Veloinfrastruktur gemäss den regionalen Richtplänen sei eine konsequente Umsetzungsplanung vorzunehmen.</p> <p>RZU: Für eine wirksame Verbesserung der Veloinfrastruktur müssen auch Massnahmen unabhängig von den Erhaltungszyklen vorgenommen werden.</p> <p>RZU: Es sei ein wirksames Controlling für das im regionalen Richtplan festgelegte Radwegenetz, bei dem Regionen und Gemeinden einbezogen werden müssen, einzurichten.</p> <p>SP: Sollte der Radwegnetzausbau so schnell sein, dass sich der Radwegnetzfonds verschulden müsste, dann solle dies möglich sein. Im Sinne der Verkehrsverlagerung auf das Velo und der damit verbundenen CO₂-Ausstossreduktion sollen keine finanztechnischen Hindernisse für den Radwegnetzausbau unnötigerweise geschaffen werden. Abs. 2, letzter Satz, könne insbesondere in den</p>	<p>Kantonsrat jährlich <u>grundsätzlich mindestens</u> 30 Mio. Franken im Budget ein. [...]</p> <p>SP / Pro Velo: § 28 a. ²[...] Der Fonds darf sich grundsätzlich nicht verschulden.</p>	<p>zielführend, um Nachtragskredite zu vermeiden. Umgekehrt besteht ohnehin die Pflicht, verantwortungsvoll mit den öffentlichen Geldern umzugehen.</p> <p>Bereits berücksichtigt Im Tiefbauamt, Abteilung Stab, wurde von der Sektion Projektentwicklung ein entsprechendes Umsetzungsprogramm gestartet.</p> <p>Bereits berücksichtigt Es muss einzelfallweise geprüft werden, wo dies zielführend ist. Im Tiefbauamt, Abteilung Stab, wurde von der Sektion Projektentwicklung ein entsprechendes Umsetzungsprogramm gestartet.</p> <p>Teilweise berücksichtigt Es befindet sich derzeit ein Monitoring beim Amt für Mobilität, Abteilung Verkehrsplanung, Fachstelle Veloverkehr, im Aufbau. Ein Einbezug der Regionen und der Gemeinden findet im Rahmen dieses Monitorings nicht statt.</p> <p>Teilweise berücksichtigt Die Bestimmung wird gestrichen und der Mechanismus des Fonds präzisiert. Neu sollen der Bestand abzüglich der vorfinanzierten, aber noch nicht abbeschriebenen Anlagevermögen sowie die Verschuldung auf das Fünffache der jährlichen Einlage begrenzt werden.</p>



Vorentwurf	Besondere Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen	Änderungsvorschläge	Auswertung und Begründung
<p>² Der Kanton führt für die Erstellung des Radwegnetzes gemäss Abs. 1 einen Fonds. Dem Fonds wird aus dem Strassenfonds jährlich der Betrag gemäss Abs. 1 zugewiesen. Der Fonds darf sich grundsätzlich nicht verschulden.</p>	<p>Anfangsjahren des Fonds, wenn er noch kaum geäufnet ist, problematisch werden.</p> <p>Pro Velo: Die Frist für die Erstellung des Radwegnetzes solle entsprechend dem nationalen Veloweggesetz (d.h. bis 2042) ins kantonale Strassengesetz übernommen werden.</p> <p>Pro Velo: Für die systematische Behebung der Schwachstellen und Netzlücken im Velonetz sei ein Umsetzungsprogramm mit klarer Priorisierung zu erstellen und als verbindlich zu beschliessen.</p> <p>KZPV / RWU: Es ist auf geeignete Weise sicherzustellen, dass die Fondsbewirtschaftung pragmatisch, mit geringem administrativem Aufwand erfolgt.</p>		<p>Nicht berücksichtigt Die Fristen des übergeordneten Rechts gelten ohnehin. Eine Übernahme birgt die Gefahr, dass bei einer allfälligen Revision des Veloweggesetzes in einem kantonalen Gesetz nicht mehr aktuelle Fristen stehen würden.</p> <p>Bereits berücksichtigt Im Tiefbauamt, Abteilung Stab, wurde von der Sektion Projektentwicklung ein entsprechendes Umsetzungsprogramm gestartet. Im Rahmen des Bauprogramms für Staatsstrassen soll dazu berichtet werden.</p> <p>Bereits berücksichtigt Die vorgesehenen Formulierungen lassen entsprechenden Gestaltungsspielraum.</p>

II. Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.