

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
z.Hd. Frau Carmen Walker Späh
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürich, 21. Dezember 2023

VZGV
Fachsektion Bau + Umwelt
Mainaustrasse 30
Postfach
8034 Zürich
Telefon 044 388 71 88
Telefax 044 388 71 80
www.vzgv.ch
sekretariat@vzgv.ch

Federas, Stiftung Chance
und das Institut für Verwal-
tungs-Management sind
Partner-Organisationen des
VZGV.

**Vorentwurf zur Änderung von § 28 a des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1)
zur Umsetzung der Motionen Radwegnetz und -fonds (KR-Nr. 364/2020,
KR-Nr. 365/2020 und KR-Nr. 62/2021). Vernehmlassung.**

Sehr geehrter Frau Walker Späh

Der VZGV hat Ihre Einladung zur Vernehmlassung gemäss Betreff an seine Fachsektion Bau + Umwelt weitergeleitet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit frühzeitig angehört zu werden und geben nachfolgend gerne unsere Haltung bekannt.

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 wird der Vorentwurf zur Änderung von § 28 a des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) zur Umsetzung der nachfolgend aufgeführten Motionen Radwegnetz und -fonds (KR-Nr. 364/2020, KR-Nr. 365/2020 und KR-Nr. 62/2021) in Vernehmlassung gegeben:

- Motion betreffend Sicheres und effizientes Velofahren dank Behebung der 1'200 Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur (KR-Nr. 364/2020)
- Motion betreffend Sicheres Velofahren dank systematischer Überprüfung und Abgleichung von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan zur Behebung von Schwachstellen (KR-Nr. 365/2020)
- Motion betreffend Thesaurierender Fonds für Radwege (KR-Nr. 62/2021)

Der Regierungsrat hat diese abgelehnt, musste jedoch aufgrund der Überweisung durch den Kantonsrat eine Vorlage ausarbeiten.

Allgemeines

Die den Motionen zugrundeliegende Motivation sowie die Interessen des Regierungsrates decken sich mit denjenigen des VZGV. Die Veloinfrastruktur soll 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.

Dringlichkeit

Kantonale Strassenbauprojekte durchlaufen einen Erarbeitungsprozess von rund 8 Jahren Dauer. Die Forderungen von der Beseitigung mindestens eines Drittels der Schwachstellen bis Ende 2030 erscheint dabei utopisch. Ein absolutes Einfordern der Schwachstellenbehebung kann zudem Strassenbauprojekte durch zusätzlichen Landerwerb mit langwierigen Landerwerbsverhandlungen und Einsprachen sowie Enteignungsverfahren

weiter verzögern. Dieser Zielkonflikt wird auch durch die vorgesehenen gesetzlichen Anpassungen nicht verschwinden.

Die bereits realisierte Schaffung von fünf neuen Stellen im Tiefbauamt für die Veloinfrastruktur wird sehr begrüsst. Diese Massnahme wird 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 ist zwingend notwendig, dass die Stimmen für die Veloinfrastruktur in der kantonalen Verwaltung auf allen Ebenen gestärkt werden.

Finanzielle Mittel

Der vorgeschlagene Fonds separiert die Mittel aus dem Strassenfonds und erschwert 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 sind.

Im Weiteren würde die Äufnung erhebliche Mittel binden. Diese Mittel generieren für die Bevölkerung keinen direkten Mehrwert, im Gegensatz zu einem realisierten Bauvorhaben. Es entzieht via Steuern nicht direkt benötigte Mittel von der Bevölkerung und der Wirtschaft. Inwieweit diese Mittel finanzökonomisch ideal angelegt werden, ist zu diskutieren.

Die aktuelle Wahrnehmung lässt bei der Priorisierung der Arbeiten und in der internen Interessenabwägung des Kantons Zürich einen grösseren Handlungsbedarf erkennen als bei den vorhandenen finanziellen Mitteln. Bei grossen privaten Bauvorhaben oder Diskussionen um Verkehrsdrehscheiben sowie bei kooperativ zu entwickelnden Konzepten und Projekten wird die kantonale Verwaltung weiterhin bremsend und nicht als konstruktiver Akteur wahrgenommen.

Vernehmlassungsantwort

Die Bildung spezifischer Fonds klingt verlockend, könnte jedoch die Umsetzung weiterer dringender Massnahmen (z.B. siedlungs- und klimaverträgliche Aufwertung der Strassenräume) beeinträchtigen. Die Schaffung von Rad- und Uferwegen stellt nicht die einzigen Herausforderungen der Zukunft dar. Themen wie Aufenthaltsqualität, Lärm und Verkehrssicherheit sind ebenso wichtig und müssen in den kantonalen Strassenbauprojekten auch ohne spezifische Fonds finanziert werden.

Die Gesetzesvorlage wird abgelehnt, da sie den Radwegausbau kaum beschleunigt und die Lenkung der finanziellen Mittel auf jeweils baureife Projekte einschränkt sowie die administrative Komplexität erhöht wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Präsident Fachsektion Bau und Umwelt