

Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2020

5671

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
für das Veloförderprogramm 2**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2020,

beschliesst:

I. Für die Umsetzung des Veloförderprogramms 2 wird ein Rahmenkredit von Fr. 12 000 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5925, Strassenfonds, bewilligt.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.



Bericht

1. Ausgangslage

Am 1. November 2010 hat der Kantonsrat das erste Veloförderprogramm beschlossen und dafür einen Rahmenkredit von 20 Mio. Franken bewilligt (Vorlage 4664). Das Veloförderprogramm wird seit Februar 2012 von der Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe) im Amt für Verkehr (AFV) umgesetzt. Ziel des Förderprogramms ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, entsprechend den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2006, RRB Nr. 1334/2006, und GVK 2018, RRB Nr. 25/2018). Dabei soll dem Veloverkehr insbesondere in dicht besiedelten Gebieten auf kurzen bis mittleren Distanzen

eine tragende Rolle zukommen. Im Vordergrund stehen dabei der Alltagsveloverkehr, also Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zum Einkauf. Das Velo soll als Ergänzung oder Alternative zum öffentlichen Verkehr (öV) aber auch zum motorisierten Individualverkehr positioniert werden. Seine Vorzüge als praktisches, lautloses Null-Emissionsfahrzeug sollen hervorgehoben werden.

2. Bisherige Aktivitäten

Das bisherige Veloförderprogramm sieht insgesamt 33 Massnahmen vor, unterteilt in zwei Gruppen: 19 Aufbaumassnahmen (A-Massnahmen) mit einer zeitlich begrenzten Umsetzungsperiode von zehn Jahren sowie 14 ständige Aufgaben (S-Massnahmen). Letztere sollen das Velo im Verwaltungsumfeld prozessual verankern und die Wirkung der A-Massnahmen nachhaltig sicherstellen, weshalb sie zeitlich unbegrenzt sind. Die Kosten zur Umsetzung der S-Massnahmen wurden über die laufende Rechnung des AFV finanziert. Die Finanzierung der A-Massnahmen einschliesslich einer für die Dauer des Veloförderprogramms befristeten Vollzeitstelle erfolgte über den bewilligten Rahmenkredit von 20 Mio. Franken.

Von den 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. Dazu zählen beispielsweise verschiedene Informationskampagnen, die über zahlreiche Kanäle (insbesondere Webseiten, Social Media, Newsletter) verbreitet werden. Bei jährlich rund 20 Publikumsveranstaltungen war die kantonale Veloförderung präsent, informierte und trat mit den interessierten Besucherinnen und Besuchern in einen Dialog. Weiter wurden im Rahmen von Velo-exkursionen zahlreiche Studierende sowie kantonsinterne und externe Fachleute für eine optimale Veloinfrastruktur sensibilisiert. Dazu gehörten auch eine Ausbildungskampagne für Schulkinder der 2. bis 6. Klasse in Kooperation mit der Kantonspolizei Zürich sowie ein Schulungsprogramm für erwachsene Velofahrerinnen und -fahrer. Die Zusammenarbeit mit dem Sportamt im Bereich Velo- und Bewegungsförderung hat die Velofahrkompetenz Tausender Schülerinnen und Schüler im Kanton gestärkt. Die professionelle Kommunikation sowie die strategischen Partnerschaften der KoVe zeigen Wirkung und werden kantonsintern wie von extern sehr geschätzt. Damit ist die Umsetzung des Veloförderprogramms hinsichtlich der Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen gelungen.

Drei Massnahmen des bisherigen Veloförderprogramms betreffen die Bereiche Veloverkehrsplanung und Veloinfrastruktur. Dazu gehört als wichtigste umgesetzte Massnahme die Erstellung des kantonalen Velonetzplans (RRB Nr. 591/2016). Dieser hat die Radwegstrategie aus dem Jahr 2006 mit ihrem Fokus auf den Freizeitverkehr abgelöst und stellt nunmehr die strategische Grundlage der kantonalen Veloinfrastrukturplanung dar. Abgeleitet aus Potenzial- und Nachfrageanalysen wurden darin drei Verbindungstypen definiert: Nebenverbindungen, Hauptverbindungen sowie, als Pilotprojekte, Veloschnellrouten. Die Analyse dieses Netzes ergab über 1200 Schwachstellen. In den vergangenen zwei Jahren wurde der kantonale Velonetzplan in die regionalen Richtpläne übergeführt und erlangte damit Behördenverbindlichkeit. Damit ist die Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Zürich geschaffen.

Fünf A-Massnahmen im Zusammenhang mit der Verknüpfung von Velo- und öV-Nutzung (A10 sowie A12 bis A15) konnten aufgrund geänderter Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden. 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 konnte die Massnahme A12 (Umsetzung kantonales Bike-&-Ride-Konzept), wofür 5 Mio. Franken vorgesehen waren, nicht umgesetzt werden. Für die Erstellung von Veloparkieranlagen als Teil von Bike-&-Ride-Konzepten können die Städte und Gemeinden hingegen Zuschüsse über die Agglomerationsprogramme beantragen. Weitere 5 Mio. Franken waren für die Massnahme A10 (Veloparkieranlagen bei allen Betriebsimmobilien und kantonalen Standorten optimieren) vorgesehen, die auch die Errichtung von Duschen und Umkleieräume vorsah. Grundsätzlich stehen der zuständigen Baudirektion genügend finanzielle Mittel zur Verfügung, um an kantonalen Gebäuden eine der Situation und den baulichen Gegebenheiten angepasste Infrastruktur und Ausstattung zugunsten der Velonutzenden bereitzustellen. Allerdings zeigte sich, dass die Umsetzung nicht losgelöst von den langfristig geplanten Erneuerungsinvestitionen vollzogen werden kann. Weiter war 1 Mio. Franken grösstenteils für die Massnahmen A14 und A15 (Integration des Velos in Mobilitätsmanagement von Kantonsverwaltung und -spitälern sowie Bildungseinrichtungen) vorgesehen. 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 kann nicht durch das AFV beeinflusst werden. Schliesslich wurden mehr Eigenleistungen erbracht als ursprünglich

geplant, externe Vergaben fielen günstiger aus als erwartet und das Veloförderprogramm konnte nur während knapp neun Jahren umgesetzt werden. Diese Umstände führten dazu, dass vom bewilligten Kredit 14,7 Mio. Franken nicht ausgeschöpft werden konnten.

Im Rahmen der Jahresberichte der KoVe sowie im Zwischenbericht des Regierungsrates zum Veloförderprogramm wurde umfangreich über den Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen berichtet (RRB Nr. 592/2016). Der Kredit für das erste Veloförderprogramm wird nach Vorliegen der definitiven Zahlen 2020 abgerechnet. Zudem wird das Programm bis Ende März 2021 in einem ausführlichen Schlussbericht analog zum Zwischenbericht 2016 ausgewertet.

Insgesamt konnte das Veloförderprogramm erfolgreich umgesetzt werden. Die thematische Bündelung der Massnahmen in den durch die KoVe bestimmten Handlungsfeldern hat sich bewährt. Auch hat sich die KoVe im Rahmen ihrer neunjährigen Tätigkeit als zentrale Anlaufstelle für alle Velofragen von Verwaltungsstellen des Bundes, von anderen Kantonen, den Städten und Gemeinden sowie den projektierenden Planungsbüros sehr gut etabliert. Auch in der Bevölkerung ist die KoVe bekannt. Sie leistet heute einen wichtigen Beitrag zur Veloförderung.

Am 23. September 2017 haben Volk und Stände dem neuen Art. 88 der Bundesverfassung (SR 101) zugestimmt. Damit ist das Velo auf gleicher Stufe wie die Fuss- und Wanderwege als wichtiger Teil der Verkehrsinfrastruktur in der Bundesverfassung verankert. Der Bundesrat hat im zweiten Quartal 2020 das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) in die Vernehmlassung geschickt. Dieses verpflichtet die Kantone, eigene Fachstellen für Velowege zu bezeichnen, deren Aufgaben festzulegen und Velowegnetze für Alltag und Freizeit zu planen und umzusetzen. Mit der KoVe verfügt der Kanton Zürich bereits über eine Stelle, die diese Funktion weitgehend übernehmen kann.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs (E-Velos) ist das Velo in den letzten Jahren noch alltagstauglicher geworden. Sowohl Höhendifferenzen als auch mittlere Distanzen (bis 15 km) können mit geringerer körperlicher Anstrengung zurückgelegt werden. Dies zeigen auch die aufgrund der Covid-19-Pandemie stark gestiegenen Verkaufszahlen und die deutliche Zunahme der rein mit Muskelkraft betriebenen oder der mit Elektromotor unterstützten Velonutzung ab Frühjahr 2020. Damit wurde der Handlungsbedarf bezüglich der Bereitstellung einer bedarfsgerechten Veloinfrastruktur verdeutlicht. Gerade die Behebung der rund 1200 erkannten Schwachstellen im Velowegnetz wird eine wichtige Aufgabe in der Weiterentwicklung eines attraktiven Angebotes für den Veloverkehr sein. Mit dem Auslaufen des ersten Veloförderprogramms fehlt jedoch ein wichtiges Instrument dafür. Mit einem

neuen Rahmenkredit für die Dauer von zehn Jahren zugunsten eines Veloförderprogramms 2 soll am Erfolg des ersten Programms angeknüpft und das Engagement verstärkt werden.

3. Ziele und Inhalt des Veloförderprogramms 2

Mit dem Veloförderprogramm 2 soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr mit geeigneten Massnahmen entsprechend den Zielsetzungen des aktuellen GVK 2018 weiter erhöht werden. Die im Programm enthaltenen Massnahmen zielen in besonderem Mass auf die Förderung des Velos als Alltagsverkehrsmittel ab. Das Velo soll insbesondere auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Schule eingesetzt werden. So kann das Velo in urbanen Gebieten einen bedeutenden Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage leisten und andere Verkehrsträger entlasten. Ebenfalls angestrebt wird, dass das Velo auf einzelnen Wegstrecken, z. B. auf dem Weg zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und damit bei intermodalen Verkehrsketten, vermehrt benützt wird. Nur mit einer bedarfsgerechten, direkten und sicheren Veloinfrastruktur für alle Velofahrenden kann das Velo sein volles Potenzial auf kurzen bis mittleren Distanzen (5 bis 15 km) ausschöpfen. Wie bereits beim ersten Veloförderprogramm ist die Finanzierung des Infrastrukturausbaus ungeachtet der grossen Bedeutung eines anforderungsgerechten Velonetzes jedoch nicht Bestandteil dieses zweiten Programms. Für den Ausbau des Radwegnetzes entsprechend dem kantonalen Velonetzplan (RRB Nr. 591/2016) werden die Finanzmittel aus dem Strassenfonds gemäss § 28a des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) eingesetzt.

Für das Veloförderprogramm 2 ist aufgrund der Erkenntnisse der letzten Jahre ein zielgerichteter Massnahmenkatalog vorgesehen, der in seiner Gesamtwirkung geeignet ist, die beschleunigte Erhöhung des Veloverkehrsanteils zu unterstützen sowie die Vorzüge und den weitreichenden Nutzen des Velos zu verdeutlichen. In Anlehnung an das bisherige Programm ist es sinnvoll, die ständigen Aufgaben sowie die Resultate und Erfahrungen aus den bisherigen Aufbaumassnahmen als Grundlage für das Veloförderprogramm 2 zu nutzen. Dieses orientiert sich an folgenden fünf Handlungsfeldern: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kommunikation und Datengrundlagen. Sie entsprechen dem Strukturbild der kantonalen Veloförderung, wie es seit 2012 in den Jahresberichten der KoVe verwendet und nachgeführt wird. Es ist zweckmässig, diese Struktur der Aufgabenbereiche auch im Hinblick auf zukünftige Massnahmen und Projekte weiterzuführen.

Die umzusetzenden Aufbaumassnahmen in der neuen, ebenfalls zehn Jahre dauernden Programmperiode verfolgen nachstehende Stossrichtungen:

Handlungsfelder Netzkonzeption und Qualität: Der Schwerpunkt liegt auf Infrastrukturthemen wie der laufenden Überprüfung und punktuellen Weiterentwicklung sowie dem Umsetzungscontrolling des kantonalen Velonetzplans. Besonderes Gewicht ist dabei auf das systematische Beheben der rund 1200 Schwachstellen im Velowegnetz zu legen. Weiter zählen dazu die Mitarbeit bei der Entwicklung von bedarfsgerechten Velostandards und die Begleitung von Projektstudien bezüglich Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten des kantonalen Tiefbauamts. Ausserdem sollen in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden das kantonale Velonetz und deren Zuläufe auf kommunalen Netzen hinsichtlich Optimierungsmöglichkeiten überprüft werden. Wissen und Knowhow sollen interessierten Zielgruppen in Form von Merkblättern zur Verfügung gestellt werden.

Handlungsfelder Wissenstransfer und Kommunikation: Hierbei geht es um die Sensibilisierung und Wissensvermittlung für die Bevölkerung, Politik, Wirtschaft, kantonale und kommunale Verwaltungsstellen wie auch für Planungsbüros. Aufbauend auf der gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich etablierten Ausbildungskampagne sowie weiteren Velofahrkursangeboten sollen zusätzliche Angebote zur Erhöhung der Velofahrkompetenz bei verschiedenen Nutzergruppen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang soll auch spezifisch auf die gegenseitige Rücksichtnahme und ein respektvolles Miteinander im Strassenverkehr hingewiesen werden. Die Präsenz an lokalen Veranstaltungen mit grossem Publikum (slowUp, Urban Bike Festival) sowie die aktive Mitwirkung bei internationalen Veranstaltungen im Kanton Zürich wie beispielsweise der Strassenrad-Weltmeisterschaften 2024 sind ebenfalls vorgesehen.

Handlungsfeld Datengrundlagen: Um in Zukunft noch verlässlichere Aussagen zur Velonutzung und zum Infrastrukturzustand machen zu können, ist es erforderlich, dass die Datenbasis kontinuierlich nachgeführt, ergänzt und analysiert wird. Neben der Auswertung des Mikrozensus Verkehr sind dafür weitere Velozählstellen an zu definierenden Standorten erforderlich. Mithilfe der Daten aus einem feinmaschigeren Zählstellennetz können zum einen verlässlichere Aussagen zur Velonutzung auf gewissen Verbindungen gemäss kantonalem Velonetzplan getätigt, aber auch Aussagen in Bezug auf die angestrebte Verkehrsverlagerung (Wirkungsmessung) gemacht werden.

Das Veloförderprogramm 2 setzt einen neuen Schwerpunkt hinsichtlich eines unentgeltlichen Beratungsangebotes für Dritte, wie andere kantonale Stellen, Städte und Gemeinden sowie Veloinfrastruk-

turplaner. Darüber hinaus sollen zusätzliche Schulungsangebote für spezifische Nutzergruppen aufgebaut werden, etwa für E-Velo-Fahrende. Ausserdem ist davon auszugehen, dass die Anzahl Anfragen weiterhin zunehmen wird und die dabei aufgeworfenen Themen sowie die Abklärung und Koordination von Lösungsmöglichkeiten aufwendig sein werden.

Für die Bewältigung der in diesen Stossrichtungen enthaltenen A-Massnahmen ist eine Vollzeitstelle erforderlich, die über den beantragten Rahmenkredit finanziert wird und entsprechend der Laufzeit des Veloförderprogramms 2 befristet ist.

Die ständigen Aufgaben aus dem ersten Veloförderprogramm haben sich bewährt und sollen im bisherigen Umfang weitergeführt werden. Wie bislang sind sie nicht Bestandteil des Rahmenkredits und werden über die laufende Rechnung des AFV (ab 1. Januar 2021: Amt für Mobilität) finanziert. Weitere strategische und planerische Aufgabenstellungen, die sich aus dem Veloweggesetz des Bundes ergeben werden, sollen dereinst der Fachstelle Velo im Amt für Mobilität zugeordnet werden, welche die Koordinationsstelle Veloverkehr ablösen wird.

4. Rahmenkredit

Der Aufwand für die Aufbaumassnahmen des Veloförderprogramms 2 beträgt nach heutigem Kenntnisstand rund 12 Mio. Franken bei einer Laufzeit von zehn Jahren. Die Kosten sind im Folgenden und in Anlehnung an die bestehenden fünf Handlungsfelder der KoVe aufgeschlüsselt. Die Grenzen der einzelnen Massnahmen sind dabei fließend. Das Zusammenspiel in den fünf Handlungsfeldern wirkt in hohem Masse darauf hin, dass das Veloförderprogramm 2 als Ergänzung zu den ständigen Aufgaben maximale Wirkung erzielt.

Handlungsfeld	Inhalt – Aufbaumassnahmen	Kosten in Mio. Franken
Netz- konzeption	<ul style="list-style-type: none"> – Strategische Vorgaben bezüglich der umzusetzenden Massnahmen gemäss kantonalem Velonetzplan – Controlling in Bezug auf den Umsetzungsstand des kantonalen Velonetzplans und den Stand der Behebung der Schwachstellen aufbauen – Begleitung und Unterstützung von Planungen und Leuchtturmprojekten beim Tiefbauamt (Korridorstudien, Radwegstudien von Veloschnellrouten, Velostrassen, Hauptverbindungen) 	2,5

Handlungsfeld	Inhalt – Aufbaumasnahmen	Kosten in Mio. Franken
	<ul style="list-style-type: none"> – Begleitung und Unterstützung von Pilotprojekten und Überführung der Erkenntnisse in Standards (Belageinfärbungen, Randleitlinien, Kreiselmarkierungen usw.) – «Sprechstunde Veloförderung», Schaffung eines Beratungsangebotes in Bezug auf die kommunale Velonetzplanung zugunsten eines Feinverteilungsnetzes. Eruiierung von Schwachstellen auf dem kommunalen Velonetz sowie Aufzeigen möglicher Lösungsmassnahmen (kurz- und langfristig) 	
Qualität	<ul style="list-style-type: none"> – Mitwirkung und -gestaltung bei der Aktualisierung der kantonalen Velostandards mit dem Ziel der Differenzierung und Spezifizierung der infrastrukturellen Anforderungen an Neben- und Hauptverbindungen sowie Veloschnellrouten (Strecken, Knoten) – Erstellung neuer Merkblätter zu aktuellen Themen bzw. die Aufbereitung zu einem technischen Nachschlagewerk für Planende aus dem Verwaltungsumfeld oder Planungsbüros – Entwicklung und Begleitung der Umsetzung der Alltagsvelo-Signalisation auf Stufe Gemeinde/Kanton 	2
Wissens- transfer	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterführung und Ausbau des Wissenstransfers über die verschiedenen, angestammten Informations- und Kommunikationskanäle (Webseiten, Newsletter) – Kantonsinterne Wissensvermittlung/Sensibilisierung und Verankerung der Veloförderung als direktions- und ämterübergreifende Querschnittaufgabe (Schaffung eines regelmässigen Velo-Experten-Austausches) – Intensivierung von Velobefahrungen und -exkursionen im Rahmen von Planungsprozessen (Erfahren und Erleben) – Durchführung von Informationskampagnen 	2
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterführung der Kommunikation und Sensibilisierung hinsichtlich des Nutzens des Velofahrens – Dialoggruppenspezifische Informationsvermittlung über die angestammten Kommunikationskanäle (Webseiten, Newsletter, Veranstaltungen usw.) – Fortführung und Weiterentwicklung der gemeinsam mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich lancierten Ausbildungskampagne «Veloschuel» 	2

Handlungsfeld	Inhalt – Aufbaumassnahmen	Kosten in Mio. Franken
	<ul style="list-style-type: none"> – Vermittlung von Velofahrkompetenz, Fortführung und Ausbau des Velofahrkurs-Angebotes für weitere Zielgruppen (insbesondere E-Bike-Fahrende usw.) – Weiterführung und Ausbau von strategischen Partnerschaften zur Projektentwicklung (Kantonspolizei, Sportamt, Gesundheitsdirektion usw.) – Mitgestaltung und Durchführung des Rahmenprogramms anlässlich der Strassenrad-WM 2024 in Zürich – Durchführung und Teilnahme an grösseren Publikumsveranstaltungen 	
Daten- grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Systematische Nachführung der Velodaten sicherstellen und Datenpool für Planende und Velofahrerinnen und Velofahrer erweitern – Definition weiterer Zählstellenstandorte zur permanenten Velozählung – Potenzial nutzergenerierter Velodaten evaluieren und nutzen, um zusätzliche Planungsgrundlagen zu erhalten 	1,5
Personal- aufwand	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Vollzeitstelle (100 Stellenprozent) befristet für die Dauer des Veloförderprogramms 2 	2
Gesamt- kosten		12

Beim beantragten Verpflichtungskredit handelt es sich um einen Rahmenkredit gemäss § 39 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) und eine neue Ausgabe gemäss § 37 Abs. 1 CRG. Die Ausgabenbewilligung fällt in die Zuständigkeit des Kantonsrates (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung [KV, LS 101]; § 36 Abs. 1 lit. a CRG). Der Rahmenkredit untersteht dem fakultativen Referendum und bedarf der Zustimmung der Mehrheit der Ratsmitglieder (Art. 33 Abs. 1 lit. d Ziff. 1 und Art. 56 Abs. 2 lit. a KV).

Der Kredit stimmt mit den Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 und dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2021–2024, welche die Umsetzung des Veloförderprogramms als langfristiges Ziel vorsehen, überein (§ 33 Abs. 1 lit. a Finanzcontrollingverordnung [FCV, LS 611.2]). Für das Veloförderprogramm 2 ist eine zehnjährige Umsetzungsperiode vorgesehen (§ 33 Abs. 1 lit. c FCV). Der Rahmenkredit geht zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5925, Strassenfonds. Die jährlichen Teilbeträge von je rund 1,2 Mio. Franken sind im KEF 2021–2024 für die Planjahre 2022–2024 enthalten und sollen für die weitere Nutzungsdauer in den folgenden KEF-Jahren

für die weiteren Planjahre 2025–2031 entsprechend eingestellt werden (§ 33 Abs. 1 lit. b FCV). Da mit dem beantragten Rahmenkredit keine Investitionen finanziert werden, bestehen keine Kapitalfolgeaufwendungen und -erträge (§ 33 Abs. 1 lit. d FCV). Betriebliche, personelle und indirekte Folgeaufwendungen und -erträge sind nicht zu erwarten (§ 33 Abs. 1 lit. e FCV).

Die Berichterstattung zum Veloförderprogramm 2 erfolgt im Rahmen der etablierten Jahresberichte der KoVe. Nach Ablauf der Programmperiode wird ein erweiterter Jahresbericht einschliesslich Wirkungsbeurteilung erstellt und veröffentlicht.

5. Erhöhung des jährlichen Budgets für den Ausbau der Veloinfrastruktur

Das Veloförderprogramm 2 hat wie schon das Veloförderprogramm 1 nicht infrastrukturelle Velofördermassnahmen wie Bewusstseinsbildung, Sensibilisierung sowie die Schaffung eines Beratungsangebotes für Städte und Gemeinden, Planungsbüros und andere kantonale Verwaltungsstellen zum Gegenstand. Die Finanzierung und Umsetzung der Behebung der infrastrukturellen Schwachstellen sowie der Bau neuer Veloweginfrastrukturen sind auch zukünftig nicht Teil des Veloförderprogramms, sondern gemäss den Vorgaben von § 28a StrG im Budget des Tiefbauamts vorzusehen. Danach sind zur Verwirklichung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne jährlich mindestens 10 Mio. Franken entsprechend dem Stand des zürcherischen Baukostenindex am 1. Dezember 1986 im Budget einzustellen, was zurzeit rund 15 Mio. Franken entspricht.

Gestützt auf den kantonalen Velonetzplan soll der bedarfsgerechte Infrastrukturausbau verstärkt vorangetrieben und entsprechend dem kantonalen Velonetzplan sollen infrastrukturelle Schwachstellen gezielt behoben werden, wozu neben punktuellen Massnahmen auch Netzlückenschliessungen zählen. Über ein Umsetzungscontrolling sollen der Umsetzungsstand des kantonalen Velonetzplans, die behobenen Schwachstellen und die eingesetzten finanziellen Mittel ausgewiesen werden. Die wesentlichen Kennzahlen werden im Jahresbericht der KoVe veröffentlicht und dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht.

Für die Umsetzungsdauer des Veloförderprogramms 2 stellt der Regierungsrat in Aussicht, dem Kantonsrat jährlich mindestens 20 Mio. Franken für die beschleunigte Behebung von infrastrukturellen Schwachstellen und den Bau neuer Veloweginfrastrukturen mit dem Budget zu beantragen. Zudem ist er bereit, weitere Budgetmittel zu beantragen, wenn Grossprojekte zur Realisierung anstehen. Vorbehalten bleibt in beiden Fällen die finanzielle Tragbarkeit der Budgetierung.

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Massnahmen haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden.

7. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für die Umsetzung des Veloförderprogramms 2 einen Rahmenkredit von Fr. 12 000 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5925, Strassenfonds, zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Silvia Steiner	Kathrin Arioli