

**2024/3 0.01.01 Vernehmlassung übergeordnete Erlasse
Änderung Strassengesetz, Umsetzung Motionen betreffend Radwegnetz und
Radwegfonds**

Beschluss Stadtrat

1. Der Stadtrat lehnt die Gesetzesvorlage ab, da sie den Radwegausbau kaum beschleunigen kann und die Lenkung der finanziellen Mittel auf jeweils baureife Projekte einschränkt. Zudem wird die administrative Komplexität unnötig erhöht.
2. Öffentlichkeit des Beschlusses:
 - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
3. Mitteilung durch Abteilung Tiefbau an:
 - Volkswirtschaftsdirektion per E-Mail (rechtsdienst.afm@vd.zh.ch)
4. Mitteilung durch Sekretariat an:
 - Geschäftsbereich Bau, Planung + Umwelt
 - Abteilung Tiefbau
 - Parlamentsdienste (zuhanden Parlament)

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 unterbreitet die Volkswirtschaftsdirektion den Vorentwurf zur Änderung von § 28 a des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) zur Umsetzung der nachfolgend aufgeführten drei Motionen aus dem Kantonsrat zum Thema Radwegnetz und -fonds (KR-Nrn. 364/2020, 365/2020 und 62/2021) zur Vernehmlassung bis am 31. Januar 2024:

- 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)

Inhalt der Motionen

Mit den Motionen KR-Nrn. 364/2020 und 365/2020 zur Verbesserung der Strasseninfrastruktur für sicheres Velofahren wurde der Regierungsrat beauftragt:

- die gesetzlichen Anpassungen zur Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel im Umfang von 30 Mio. Franken pro Jahr für die Behebung der 1'200 Schwachstellen gemäss Velonetzplan vorzulegen. Ziel soll sein, dass mindestens ein Drittel der Schwachstellen bis 2030, mindestens deren zwei Drittel bis 2040 behoben werden, sodass der Velonetzplan bis 2050 durchgängig realisiert ist. Dafür erstellt der Regierungsrat ein zusätzliches Bauprogramm.

- die nötigen gesetzlichen Anpassungen vorzulegen, damit jedes Strassenprojekt – sowohl Neubaus als auch Sanierungsprojekte – einer systematischen Überprüfung und einem Abgleich mit dem kantonalen Velonetzplan und den darin ausgewiesenen Schwachstellen unterzogen wird. Ziel ist es, dass bei sämtlichen Strassenbauprojekten immer auch die damit verbundenen Schwachstellen gemäss Velonetzplan behoben werden oder dass die Voraussetzungen in den Projekten so gesetzt werden, dass der Schwachstellenbehebung nichts im Weg steht.

Mit der Motion KR-Nr. 62/2021 wurde der Regierungsrat beauftragt, die gesetzlichen Voraussetzungen für die Schaffung eines thesaurierenden Fonds für Radwege zu schaffen. Die gemäss § 28 a StrG jährlich budgetierten Mittel sollen diesen Fonds äufnen und die laufenden Ausgaben zur Erstellung der Radwege diesem Fonds entnommen werden. Die im Budget eingestellten Beträge, die nicht beansprucht werden, sollen im Fonds verbleiben und mit der entsprechenden Zweckbindung für künftige Projekte erhalten bleiben. Der Wortlaut der Motion entspricht weitgehend demjenigen der Motion betreffend Thesaurierender Fonds für Uferwege (KR-Nr. 61/2021). Um dem Grundsatz der Einheit der Materie Nachachtung zu verschaffen, sind die beiden Motionen jedoch in separaten Vorlagen zu behandeln.

Vernehmlassungsvorlage

Der Regierungsrat hatte die Ablehnung der drei Motionen beantragt (RRB Nrn. 1196/2020, 1197/2020 und 574/2021), musste jedoch aufgrund der Überweisungen durch den Kantonsrat trotzdem eine entsprechende Vorlage ausarbeiten. Diese sieht vor, die Ziele der Motionen durch eine Änderung von § 28a StrG betreffend den Bau von Radwegen umzusetzen. Hierfür ist der jährlich budgetierte Betrag zur Erstellung des Radwegnetzes auf der Grundlage der regionalen Richtpläne (Velonetzplan) auf 30 Mio. Franken zu erhöhen und ein aus dem Strassenfonds (§ 28 StrG) gespeister Fonds für Radwege zu schaffen. Für die Behebung der Schwachstellen ist keine Gesetzesänderung notwendig. Mit den neuen strategischen Vorgaben im Veloförderprogramm 2 (Vorlage 5671), dem geplanten Umsetzungscontrolling und den zusätzlich budgetierten Mitteln werden sowohl die notwendigen Mittel als auch die Steuerung der Schwachstellenbehebung sichergestellt.

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung erfüllt der Regierungsrat den gesetzlichen Auftrag. Er ist jedoch nach wie vor der Überzeugung, dass die Änderung des Strassengesetzes nicht notwendig ist. Der Regierungsrat unterstützt die Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur und ist bestrebt, die diesbezüglichen Schwachstellen zu beheben. Er hat hierzu auch bereits die dafür notwendigen und zielführenden Massnahmen gestützt auf die bestehenden gesetzlichen Grundlagen ergriffen und umgesetzt.

Stellungnahme des Regierungsrates zum Vernehmlassungsentwurf

Wie in seinen Stellungnahmen zu den Motionen ausgeführt, unterstützt der Regierungsrat die Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur und ist bestrebt, die diesbezüglichen Schwachstellen zu beheben. Die hierfür geltenden gesetzlichen Grundlagen beurteilt der Regierungsrat jedoch insgesamt als ausreichend. Mit den neuen strategischen Vorgaben im Veloförderprogramm 2 (Vorlage 5671), dem geplanten Umsetzungscontrolling und den zusätzlich budgetierten Mitteln werden sowohl die notwendigen Mittel als auch die Steuerung der Schwachstellenbehebung sichergestellt. Mit Beschluss Nr. 102/2023 hat der Regierungsrat zudem zur Behebung der Schwachstellen bei der Veloinfrastruktur im Tiefbauamt fünf neue Stellen geschaffen. Der systematische Abgleich von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzplan ist durch die Verankerung des Velonetzes in den regionalen Richtplänen aufgrund der Verbindlichkeit dieser Pläne bereits gesetzlich vorgeschrieben. Die Projekte zur Verwirkli-

chung des kantonalen Velonetzplans sind überdies bereits heute Gegenstand des Bauprogramms für Staatsstrassen.

Darüber hinaus könnte der Kantonsrat bei der Festsetzung des jährlichen Budgets bereits heute die vom Regierungsrat beantragten Mittel erhöhen. Die Errichtung eines eigenen Fonds für Radwege erachtet der Regierungsrat demgegenüber als nicht zielführend, um den Ausbau der Veloinfrastruktur voranzutreiben. Im Gegenteil werden zusätzliche Fonds, die aus dem Strassenfonds gespiesen werden, die Flexibilität in der Steuerung verringern, was sich in Zukunft als Nachteil erweisen könnte. Im Ergänzungsbericht des Regierungsrates zum Postulat KR-Nr. 346/2016 betreffend Strassengelder für Strassen (Fonds im Eigenkapital) wurde bereits darauf hingewiesen, dass die 2023 hinzugekommenen jährlichen Ausgaben durch die Beiträge an den Unterhalt von Gemeindestrassen sowie die sinkenden Einnahmen durch die fortschreitende Elektrifizierung die Verschuldung des Strassenfonds deutlich erhöhen werden (Vorlage 5633b). Diese Entwicklung dürfte sich durch die vorliegende Vorlage zur Änderung des Strassengesetzes weiter verschärfen.

Erwägungen

So wie der Regierungsrat unterstützt auch der Stadtrat die angestrebte Verbesserung und den Ausbau der Veloinfrastruktur. Die Veloinfrastruktur soll proaktiv gefördert werden. Um wesentliche Verbesserungen für die Velofahrenden zu erreichen, sollen die diesbezüglichen Schwachstellen kontinuierlich behoben werden. Der dafür erforderliche Zeitbedarf wird jedoch nicht allein aufgrund der dafür bereitgestellten finanziellen Mittel bestimmt, sondern resultiert vielmehr aus der Komplexität der Strassenbauprojekte aufgrund der vielseitigen Ansprüche.

Die geforderte Beseitigung mindestens eines Drittels der Schwachstellen bis Ende 2030 erscheint aufgrund der gegenwärtigen durchschnittlichen Dauer eines Strassenbauprojektes utopisch. Handelt 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 müssen.

Die Separierung der Mittel aus dem Strassenfonds zu Gunsten der Behebung von infrastrukturellen Schwachstellen und des Baus neuer Veloweginfrastrukturen tönt zwar verlockend, bindet jedoch erhebliche Mittel, welche für die Umsetzung weiterer Massnahmen ebenso dringlich benötigt werden. Themen wie Aufenthaltsqualität, Lärm und Verkehrssicherheit sind genauso wichtig und müssen in den kantonalen Strassenbauprojekten auch ohne spezifische Fonds finanziert werden. Im Weiteren wird 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 uneindeutig machbar sein dürfte.

Die Bindung der geäußerten Mittel generiert für die Bevölkerung keinen direkten Mehrwert im Gegensatz zu einem realisierten Bauvorhaben. Vielmehr werden dadurch der Bevölkerung und der Wirtschaft nicht direkt benötigte Mittel entzogen. 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. Die bereits realisierte Schaffung von fünf neuen Stellen im Tiefbauamt für die Veloinfrastruktur wird sehr begrüsst. Diese Massnahme wird voraussichtlich mehr Wirkung erzeugen als jene der vorliegenden Gesetzesrevision, da die zusätzlichen Mit-

arbeitenden die Aufgaben zeitnaher bearbeiten können und auch Zeit für konstruktive Diskussionen mit den Städten und Gemeinden vorhanden sein sollte.

Der Stadtrat bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Vernehmlassungsentwurf für die Anpassung des Strassengesetzes. Die den Motionen zugrundeliegende Motivation decken sich im Grundsatz mit denjenigen der Stadt Wetzikon. Der Stadtrat erachtet 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 soll der mutmassliche und realistische Aufwand für die anstehenden Strassenbauprojekte sein und nicht die im Strassengesetz vorgegebenen Beträge. In diesem Sinne schliesst er sich den Argumenten des Regierungsrats an, weshalb er die geplanten Anpassungen ebenfalls ablehnt.

Für richtigen Protokollauszug:

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, abstract shape.

Stadtrat Wetzikon

Melanie Imfeld, Stadtschreiberin a.i.