

Kantonale Initiative für mehr Veloverkehr

Fragen und Antworten

Was fordert die Initiative?

Der Kanton Zürich erlässt ein Gesetz mit dem Zweck, die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton Zürich zu fördern.

Das Gesetz hat insbesondere geeignete Massnahmen vorzusehen, um den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich auf mindestens 15 Prozent zu erhöhen.

Was ist die Begründung?

Gemäss der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie kommt dem Veloverkehr bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr und als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen. Grosse Potenziale im Alltag weist der Veloverkehr vor allem bei Distanzen unter fünf Kilometern auf.

In Zeiten von knappen finanziellen Ressourcen, Luftverschmutzung und Diskussionen um Klimaschutz muss der Kanton seinen Anteil leisten, den günstigen, gesunden und sauberen Verkehrsträger Velo aktiv zu fördern. Gemäss Mikrozensus 2000 beträgt der Anteil des Velos an den Wegetappen in den Agglomerationen des Kantons Zürich 5 Prozent. Der Vergleich mit verschiedenen in- und ausländischen Gebieten zeigt, dass hier ein grosses Wachstumspotenzial besteht.

Mit geeigneten Massnahmen wie Imagekampagnen, verkehrstechnischen Massnahmen (Verkehrsberuhigungen, konsequente Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs in Ortszentren, Velospuren)

oder intensivierter Verkehrsausbildung sorgt der Kanton dafür, dass der Anteil des Veloverkehrs in den Agglomerationen des Kantons an den Wegetappen auf 15 Prozent angehoben wird.

Wer trägt die Initiative und wer ist im Komitee?

Die Initiative wurde von der Pro Velo Kanton Zürich lanziert. Im Komitee sind ParlamentarierInnen von CVP, FDP, SP und Grünen, Unternehmer sowie Vorstandsmitglieder und Mitarbeitende der Pro Velo.

Was ist das Ziel der Initiative?

Die Initiative will, dass der Veloverkehr im Kanton Zürich stark gefördert wird, damit sein Anteil am Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden kann. Als Zielwert wird ein Anteil von 15% an den Wegetappen angestrebt (heute: Kanton Zürich: 5%, Stadt Winterthur: 11%).

Bis wann soll das Ziel erreicht sein?

Die Initiative macht dazu keine Angaben, da die Erfahrungen zeigen, dass politisch festgelegte Zeithorizonte oft verfehlt werden. Wichtig ist, dass ein Prozess in Gange kommt, der dazu führt, dass der Veloverkehr mehr als bisher als gleichberechtigter und leistungsfähiger Teil des Gesamtverkehrssystems behandelt wird. Das Beispiel Winterthur, wo der Veloanteil doppelt so hoch ist wie im Kantonsdurchschnitt, zeigt, dass kontinuierliche, integrierte Veloförderung zum Ziel führt.

Weshalb nennt die Initiative keine konkreten Massnahmen?

Die Initianten haben bewusst das Mittel der allgemeinen Anregung gewählt. Das hat verschiedene Gründe. Ziel ist es, dass zur Förderung des Veloverkehrs ein kantonales Gesetz erlassen wird, wie ähnlich bereits je eines für den Flugverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Strassen- oder den Schiffsverkehr bestehen. Diese Gesetze sind umfassend und detailliert. Ein solches, vollständig ausformuliertes Gesetz vorzuschlagen, ist zu aufwändig für ein Initiativkomitee, unzumutbar für eine Initiative (der Initiativbogen würde seitenlang) und auch politisch nicht klug. Die Initianten wollen vielmehr Kantonsrat, Regierung und Verwaltung die Möglichkeit geben, einen Gesetzesvorschlag auszuarbeiten, der Rücksicht auf die gewachsenen Strukturen im Kanton nimmt und als Konsenslösung von einer Mehrheit des Kantonsrates getragen wird. Das Initiativkomitee erwartet allerdings, dass die Fachverbände bei der Erarbeitung angehört werden.

Wieso braucht es ausgerechnet für den Veloverkehr ein eigenes Gesetz?

Im Kanton Zürich bestehen für den Strassenverkehr (SR 741.1), den Flugverkehr (SR 748.1), den öffentlichen Personenverkehr (SR 740.1) und den Schiffsverkehrsverkehr (SR 747.1) je ein eigenes Gesetz. Die meisten dieser Gesetze haben explizit die Förderung des entsprechenden Verkehrsmittels zum Ziel. Zum Beispiel heisst es in Artikel 1 des Flughafengesetzes: „Der Staat fördert den Flughafen Zürich (...)“. Der Regierungsrat betont zwar immer wieder, dass er den Veloverkehr fördern will. Es bleibt aber bei Absichtserklärungen in Konzepten und Planungspapieren, da beim Veloverkehr – im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln – ein Gesetz mit Zuständigkeiten, Kompetenzen und Mitteln fehlt.

Haben wir nicht schon genug Gesetze?

Staatliches Handeln bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Will der Kanton den Veloverkehr umfassend fördern – was angesichts der Nützlichkeit des Veloverkehrs auf der einen Seite, und des Handlungsbedarfes in Sachen Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Gesundheitsförderung etc. auf der anderen Seite Not tut – ist eine gesetzliche Grundlage nötig. Für die anderen Verkehrsmittel existieren längst je eigene Gesetze.

Welche Massnahmen kommen aus Sicht der InitiantInnen in Frage?

Für die InitiantInnen kommt der ganze mögliche Massnahmenfächer in Frage:

– Verbesserung der Infrastruktur:

Sanierung von Unfallschwerpunkten, Ausbau von Routen, Verbesserung von Ortdurchfahren, Signalisation, Eliminierung von Angsträumen, Ausbau der Veloabstellplätze an Bahnhöfen, publikumsintensiven Anlagen und in Wohngebieten, Rollmaterial ausschliesslich mit Velotransportkapazität

– Änderung der gesetzlichen Grundlagen: Anpassung des Planungs- und Baugesetzes (Velomassnahmen bei der Projektierung und beim Bau von Häusern), Anpassung der Steuergesetze (Erhöhung des Veloabzuges, Abzugsmöglichkeit für Velo und ÖV (nicht nur entweder oder))

– Finanzielle Anreize

z.B. für Unternehmen, die Veloförderung betreiben, Fördermittel für Bike+Ride (Reaktivierung des entsprechenden, aus Spargründen gestrichenen Kredites) etc.

– Information und Schulung

Motivationskampagnen, Verkehrsausbildung in den Schulen, Angebote für Erwachsene etc.

– Polizeiliche Massnahmen

Neue Schwergewichte der Polizei bei der Durchsetzung der Verkehrsregeln, insbesondere dort, wo das Verhalten Dritter Velofahrenden gefährdet (z.B. eng über-

holen) und dadurch illegales Verhalten der Velofahrenden provoziert (z.B. auf dem Trottoir fahren) und gar dazu führt, dass diese gar nicht mehr Velo fahren.

Warum soll der Veloverkehr gefördert werden?

Angesichts der vielen Herausforderungen im Umweltbereich, wie Klimawandel, Feinstaubbelastung, Ozon-Belastung oder Lärmimmissionen, ist die vermehrte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zwingend. Der Veloverkehr vereint viele Vorzüge: Er ist leise, verbraucht keine Treibstoffe, stösst keine Abgase aus, benötigt wenig Platz und ist innerorts oft das schnellste Verkehrsmittel. Da Investitionen in die Veloinfrastruktur relativ kostengünstig sind und – im Verhältnis zum Strassenverkehr und zum öffentlichen Verkehr – nur geringfügige Betriebskosten verursachen, sprechen auch die Kosten für den Veloverkehr. Dazu kommen Vorteile im Gesundheitswesen: Eine Förderung des Veloverkehrs wirkt der epidemischen Zunahme des Körpergewichtes entgegen. Kinder, die den Schulweg mit dem Velo (oder zu Fuss) zurücklegen, entwickeln sich nachweislich zu selbständigeren Persönlichkeiten, als Kinder, die von den Eltern im Auto bis vors Schulhaus chauffiert werden.

Ist ein Anteil von 15% realistisch?

Zurzeit beträgt der Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen im Kanton Zürich 4.8% (Angaben gemäss Mikrozensus Verkehr 2005). Dabei gibt es grosse Unterschiede: In Winterthur werden 11% aller Wegetappen mit dem Velo zurückgelegt. In dänischen, niederländischen und vielen deutschen Städten werden noch höhere Werte erreicht. Das zeigt, dass bei konsequenter Förderung viel mehr Velo gefahren wird und der Veloverkehr einen erheblich höheren Anteil am Gesamtverkehr erzielen kann.

Woher stammen die Zahlen?

Alle fünf Jahre wird das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung mittels rund 30'000 Interviews stichprobenweise erhoben (Mikrozensus Verkehr). Die Zahlen stammen aus dem jüngsten Mikrozensus Verkehr von 2005.

Was sind Wegetappen?

Der Mikrozensus erfasst die zurückgelegten Wege und die dabei benutzten Verkehrsmittel der befragten Personen an einem bestimmten Stichtag. Eine (Weg-) Etappe ist der Teil eines Weges, dem mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird.

Weshalb weichen die von der Pro Velo Kanton Zürich für die Stadt Zürich und Winterthur genannten Zahlen von den bisher bekannten ab?

Die Mikrozensus-Zahlen beziehen sich auf den gesamten Verkehr der Bevölkerung eines bestimmten Gebietes. Die Städte beziehen sich meist nur auf den sogenannten Binnenverkehr, d.h. auf den Verkehr den die Bevölkerung innerhalb der jeweiligen Stadt zurücklegt. Da dabei die durchschnittlichen Distanzen kürzer sind, ist der Veloanteil tendenziell höher.

Was kostet die Initiative?

Dazu können zum jetzigen Zeitpunkt keine genauen Angaben gemacht werden. Klar ist aber, – dass der Veloverkehr deutlich geringere Kosten verursacht als die anderen Verkehrsmittel (ausgenommen Fussverkehr)
– dass die Förderung des Veloverkehrs zu Einsparungen bei den anderen Verkehrsmitteln führt und
– dass der Veloverkehr zu deutlichen volkswirtschaftlichen Einsparungen führt, beispielsweise im Gesundheitsbereich oder bei den Unfallkosten.

Genügen die frisch signalisierten Routen nicht?

Die signalisierten Veloland-Routen sind ein wichtiger Teil des Velorouten-Netzes im Kanton. Sie stellen aber bloss das Verbindungsnetz zwischen den einzelnen Regionen des Kantons dar. Der grösste Teil des Veloverkehr findet aber innerorts statt, wo vielerorts noch ein sicheres, durchgehendes und komfortables Veloroutennetz fehlt.

Die Initiative schränkt die freie Verkehrsmittelwahl ein!

Die Initiative schränkt die freie Verkehrsmittelwahl in keiner Weise ein. Die Förderung des Veloverkehrs muss keine Einschränkung für die anderen Verkehrsmittel bedeuten. Im Gegenteil:

– Für alle anderen Verkehrsmittel (ausser Fussverkehr) bestehen ein kantonale Gesetze, die teilweise sogar explizit eine Förderung des jeweiligen Verkehrsmittel nennen (Beispiel Flughafengesetz, Art. 1: „Der Staat fördert den Flughafen Zürich (...).“). Daraus wird auch nicht abgeleitet, die jeweilige Regelung und Förderung es einen Verkehrsmittels bedeute eine Einschränkung der anderen. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb ausgerechnet für den Veloverkehr kein eigenes Gesetz mit Massnahmen und Förderungszielen erlassen werden soll.

– Heute ist es so, dass am ehesten die freie Wahl des Verkehrsmittels Velo eingeschränkt ist, weil die Gefährdung der Velofahrenden durch die anderen Verkehrsteilnehmenden und gefährliche Strassenabschnitte die Nutzung des Velos verunmöglicht.

Die Velofahrenden sollen die Kosten für die Massnahmen selber tragen!

Die Velofahrenden tragen die Kosten für die Strasseninfrastruktur schon längst mit. Zum einen sind die meisten Velofahrenden auch AutomobilistInnen und bezahlen damit auch Motorfahrzeug-

steuer. Zum anderen werden die kommunalen Strassen ausschliesslich aus allgemeinen Steuermitteln finanziert und Velofahrende zahlen Steuern wie alle anderen auch. Dazu kommt, dass viele Massnahmen für den Veloverkehr einzig und allein deshalb notwendig sind, weil durch die Menge und das Verhalten des motorisierten Verkehrs eine Gefährdung der Velofahrenden entsteht. Eine Finanzierung der Velorouten aus dem – durch die Motorfahrzeugsteuer gespiessenen – Strassenverkehrsfonds ist deshalb mehr als gerechtfertigt. Eine moderate, an die Teuerung angepasste Veloabgabe, wie sie bis 1990 bestand, schliessen die Initianten zur teilweisen Finanzierung der zusätzlichen Massnahmen aber nicht aus

Die Initiative führt dazu, dass mehr Velofahrende auf dem Trottoir fahren!

Wo Velofahrende aufs Trottoir ausweichen oder sich sonst wie nicht an Regeln halten, ist das fast immer ein Zeichen dafür, dass die vorhandene Infrastruktur für die Velofahrenden nicht genügt (gefährliche Situation auf der Fahrbahn, fehlende Velostreifen, unklare oder unlogische Routenführung, Unterbrechung von Routen etc.). Wenn die Veloinfrastruktur verbessert wird, wird das Fahren auf dem Trottoir automatisch massiv zurückgehen. Das konnte in der Stadt Zürich in letzter Zeit bei mehreren Neubauprojekten beobachtet werden. Dass es gewisse Quote von vielleicht 3 bis 5% der Velofahrenden gibt, dies sich generell nicht an Regeln halten, kann nicht bestritten werden. Solche Zeitgenossen gibt es aber auch unter den Zufussgehenden oder bei den Autofahrenden. Es ist Aufgabe der Polizei, im Rahmen des allgemeinen Auftrages und unter Respektierung der Verhältnismässigkeit die Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmenden durchzusetzen und Übertretungen zu ahnden. ■