

Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Dorf, 03.07.2015

Kantonaler Velonetzplan (Stand 28. April 2015) Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. Mai 2015 laden Sie uns ein, zum vorliegenden Stand des kantonalen Velonetzplans Stellung zu nehmen. Der Vorstand der ZPW dankt Ihnen dafür und macht von diesem Angebot gerne Gebrauch.

[Verfahrensinformation: Die Vernehmlassung wird am 3. Juli 2015 im vorbereiteten Formular eingereicht.]

A. Grundsätzliche Fragen, Bemerkungen und Hinweise zum Erläuterungsbericht

1. Einleitung

- **Zu Kap. 1.1 Ausgangslage**

Die vorliegende Velonetzplanung wird ausschliesslich mit dem Kantonsratsbeschluss vom 1. Nov. 2010 begründet. Eine Einbettung des Velonetzplanes in die Raumplanung erfolgt mit der unklaren Darstellung auf Seite 7. Wie die bisherigen Vorgaben effektiv eingebunden werden und wie die Bedeutung dieser Vorgaben im Vergleich zur jetzt vorliegenden Velonetzplanung eingestuft wird, bleibt offen.

Für eine Beurteilung der vorliegenden Arbeit muss klar sein, ob der vorliegende Velonetzplan eine zwingend zu übernehmende Vorgabe für den regionalen Richtplan ist oder ob er eine von mehreren Grundlagen in der Erarbeitung des regionalen Radwegnetzes ist.

Weitere Grundlagen sind zum Beispiel:

- Kantonaler Richtplan mit Raumordnungskonzept, 2014
- Regionales Raumordnungskonzept Weinland, 2011
- Bisheriger Regionaler Richtplan Weinland, 1997
- Erholungskonzept Thur
- Zukunft Weinland – Positionspapier ZPW, 2008
- etc.

Gibt es ein Gegenstromprinzip? Da sich die bisherigen Stellungnahmen und Besprechungen nicht in den Entwürfen wiederfinden lassen, kommen bei uns gewisse Zweifel über die Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr auf.

Die Festlegung des Velonetzes ist Inhalt des regionalen Richtplanes. Dies ist sinnvoll, weil es sich bei den Velo- bzw. Radwegen um Festlegungen von regionaler Bedeutung in der Planungshierarchie handelt, und die Regionen viel regionales und lokales Wissen einbringen können.

Es gilt zu berücksichtigen, dass die prozentualen Verteilungen der Benutzergruppen und somit auch die Bedürfnisse in der Region Weinland stark von einer Stadt Winterthur oder dem Limmattal abweichen. Bei uns hat der Freizeitverkehr mit teilweise nationalen Radwegrouten einen viel grösseren Anteil und somit einen höheren Stellenwert. Im Alltagsverkehr sind primär die Schüler und an zweiter Stelle die Bahnpendler massgebend; die Fahrten zum Einkauf oder zu Sportanlagen sind eher unbedeutend. Dies ist bei einer Gesamtplanung, wie das ein Richtplan ist, zwingend zu berücksichtigen.

- **Zu Kap. 1.2 Auftrag**

Aufgrund der vorgängig erläuterten regionalen Unterschiede sollten auch die Zielsetzungen zum Velonetz pro Region überprüft, ergänzt und festgelegt werden.

Bei der Projektorganisation wurden die Regionen ohne Begründung nicht beteiligt. Deshalb sind wir aus unserer Optik und unserem Verständnis von einer optimalen Einbindung der Regionen weit entfernt.

Bei Projektperimeter muss festgestellt werden, dass die Gemeinde Altikon bereits seit 2010 nicht mehr zur ZPW gehört.

2. Velonetzplan - Erarbeitung

- **Zu Kap. 2.1 Vorgehen**

Beim Vorgehen wurden im ersten Arbeitsschritt die kantonalen Standards definiert. Dies kann und ist bei einer Grundlagenarbeit sicher richtig, für die Inhalte und Ziele des regionalen Richtplanes (PBG §§ 13 und 30) und zum Beispiel für die Radwege sind die regionalen Unterschiede zu berücksichtigen. Im kantonalen Richtplan hat das Raumordnungskonzept mit seinen fünf verschiedenen Handlungsräumen eine zentrale Stellung. Dies muss für die Velo-/Radweg-Festlegungen auch Gültigkeit haben. Die regionalen und lokalen Bedürfnisse sind in der Kultur- und Naturlandschaft völlig anders als in der Stadtlandschaft.

- **Zu Kap. 2.2 Kantonale Standards**

Die Veloverbindungen für den Freizeitverkehr (Freizeitrouten SchweizMobil) wurden nicht erneut überprüft. Bei dieser Überprüfung in den Jahren 2012/2013 waren die Regionen nicht eingebunden, sie wurden nur nachträglich informiert.

- **Zu Kap. 2.3–2.5**

Zu diesen Kapiteln wird aufgrund der vorgängigen grundsätzlichen Fragen nicht detailliert Stellung genommen. Der Netzplan und die Nachfragebeziehungen (Abb. 6) werfen allerdings Fragen auf. Wo ist die Gemeinde Flurlingen, wieso gibt es ein Zentrum zwischen Niederwil und Dätwil etc.

3. Velonetzplan - Ergebnisse

• Zu 3.2 Übersichtsplan

Gemäss Tabelle 3 sind in der Region Weinland keine Hauptverbindungen ausgewiesen. Hauptverbindungen sind Routen mit über 100 Velofahrten / Tag (Definition Bericht Seite 13). Wir vermuten, dass es auch im Weinland solche Routen gibt. Gibt es Verkehrszählungen oder wie wurden die Daten erhoben?

Damit wir zu den vielen Festlegungen abschliessend Stellung nehmen können, muss klar sein, was die Folgen und Konsequenzen der unterschiedlichen Festlegungen sind.

Was bedeuten die Festlegungen und die Erläuterungen in Kap. 3.2.3 für eine mögliche separate Velowegführung und für den Ausbaustandard. Wie wird die Erholung und die Freizeit gewichtet. Es scheint die Absicht zu bestehen, möglichst viele Velo- / Radwege auf den Staats- und Gemeindestrassen zu führen. Dies muss einzelfallweise beurteilt werden, grundsätzlich wird dieses Anliegen nicht unterstützt. Gegen eine Führung auf der Strasse spricht unter Anderem der hohe Erholungsanteil mit Familien und Radfahrergruppen (Thema: Verkehrssicherheit).

• Zu 3.4 Handlungsbedarf Bike and Ride (Satz 1)

Der Bedarf für Bike and Ride-Abstellplätze ist bereits im regionalen Richtplan (Fassung öffentliche Auflage Okt./Nov. 2014) enthalten und somit nicht mehr von den Gemeinden zu ermitteln.

B. Beurteilung der einzelnen Festlegungen im Velonetzplan

Auf eine Beurteilung aller einzelnen Änderungen gegenüber dem heute rechtskräftigen regionalen Radwegnetz, dem regionalen Richtplan von 1997, soll aufgrund der vorgängigen Erläuterungen und den grundsätzlichen Fragen (einstweilen) verzichtet werden.

Einige exemplarische Beispiele zum Differenzenplan:

Viele der 22 im Differenzenplan vorgeschlagenen Abklassierungen werden von uns, mit dem heutigen Wissensstand, nicht unterstützt. Die Gründe dazu sind unterschiedlich. Einige Beispiele:

- W4, W9, W20, W21 sind sinnvolle Linienführungen
- W2, W3, W5, W6, W7, W8, W10, W11, W19 sind wertvolle Netzergänzungen in schönster Landschaft und zudem Anschluss an wichtige Alltags- und / oder Freizeitrouten, davon sind W6, 7, 8 auch stark genutzte Schülerrouen.

Zum SchweizMobil-Routen-Netz:

Dazu hat der ZPW-Vorstand mit Schreiben vom 31. März 2014 Stellung genommen. Bei der Festlegung der Freizeitrouten sind die Anliegen und Bedürfnisse sämtlicher Erholungssuchenden abzustimmen und möglichst konfliktfrei zu berücksichtigen.

C. Anträge

1. Zuerst ist für alle Beteiligten zu klären, wie die
 - Verbindlichkeit des Velonetzplanes ist und wer
 - zuständig/verantwortlich ist für die Festlegung der regionalen Velowege.
2. Die Velowegplanung muss regionale Ziele berücksichtigen.
3. Veloverbindungen für Freizeitverkehr sind zwingend vollständig und mit der ZPW zu überprüfen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und bitten Sie, die offenen Fragen gemäss unserer Stellungnahme lit. A sowie unsere Anträge lit. C vor einer Weiterbearbeitung zu klären und uns bis Ende September 2015 zu beantworten. Mit diesen klärenden Festlegungen werden wir anschliessend die Arbeiten für den zweiten Entwurf des regionalen Richtplans weiterführen. Für eine effektive Bereinigungsphase bieten wir gerne unsere Unterstützung und Mitwirkung an.

Mit freundlichen Grüssen

**ZÜRCHER PLANUNGSGRUPPE
WEINLAND**

Die Präsidentin: Die Sekretärin:



Inge Stutz



Ursula Müller

Zur Kenntnis an:

- alle Gemeinderäte der ZPW
- alle Kantonsräte des Bezirks Andelfingen
- Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich