

Substanzielles Protokoll 95. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Freitag, 1. April 2016, 14.15 Uhr bis 16.26 Uhr, im Rathaus

Vorsitz: Präsident Matthias Wiesmann (GLP)

Beschlussprotokoll: Sekretärin Heidi Egger (SP)

Substanzielles Protokoll: Doris Schibli

Anwesend: 117 Mitglieder

Abwesend: Walter Angst (AL), Adrian Gautschi (GLP), Guido Hüni (GLP), Kurt Hüsey (SVP),
Andreas Kirstein (AL), Heinz Schatt (SVP), Heinz F. Steger (FDP), Christian Traber (CVP)

Der Rat behandelt aus der vom Präsidenten erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

1. Mitteilungen

7. [2014/336](#) Weisung vom 29.10.2014: VHB
Amt für Städtebau, Gesamtüberarbeitung Regionaler Richtplan VTE
Stadt Zürich, Verabschiedung für die Festsetzung durch den VIB
Regierungsrat

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Geschäfte

1792. 2014/336

Weisung vom 29.10.2014:

Amt für Städtebau, Gesamtüberarbeitung Regionaler Richtplan Stadt Zürich, Verabschiedung für die Festsetzung durch den Regierungsrat

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 94, Beschluss-Nr. 1792/2016)

Beschlüsse:

Negative Auswirkungen, externe Kosten (Anträge 60–61)

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 60:

Markus Knauss (Grüne): *Der Verkehr hat auch negative Auswirkungen. Die Grenzwerte in der Luftbelastung werden grossflächig überschritten. Dies wird auch die nächsten Jahre andauern. Beim Lärm wurden zweimal die Sanierungsfristen verschoben. Bis Ende März 2018 soll die Stadt lärmsaniert sein. Die Formulierung sollte unserer Meinung nach beinhalten, dass die Einwirkungen durch Lärm- und Luftschadstoffbelastung für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig sein dürfen. Diese Formulierung stammt aus dem Bundesumweltschutzgesetz. Aus unserer Sicht sollten die verschiedenen Gesetze und Planungserlasse aufeinander abgestimmt sein.*

Roger Liebi (SVP): *Nach der Meinung der Minderheit reicht die vom Stadtrat vorgeschlagene Formulierung durchaus aus. Der rot-grüne Stadtrat macht sich sicherlich ebenfalls Gedanken über Umwelt und Lärm. Wir folgen dem Stadtrat deshalb vertrauensvoll, auch wenn dessen Formulierung nicht vollends überzeugt. Sie ist relativ schwebend. Als Beispiel zu diesem Thema wäre Buslärm anzuführen, der als sehr lästig empfunden werden kann. Es stellt sich die Frage, ob der Bus gestrichen wird, bloss weil der Lärm von Anwohnenden als lästig bezeichnet wird.*

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 61:

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *In den festgesetzten Zielen bezüglich Finanzierbarkeit des Stadtverkehrs wird zu Recht festgehalten, dass die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel und deren volkswirtschaftliche Bedeutung transparent ausgewiesen werden. Diese Transparenz ist wichtig. Eine offene Umweltpolitik braucht eine offene Kommunikation. Es darf aber nicht ausgeblendet werden, welche indirekten Auswirkungen unsere Mobilitätsansprüche mit sich bringen. Wir fordern deshalb, dass die externen Kosten explizit erwähnt und berücksichtigt werden. Wir benötigen ehrliche Antworten auf die Frage, welche Kosten die Steuerzahler von heute und morgen auf*

sich nehmen müssen für mobilitätsbedingte Umweltschäden, Gesundheitsbelastungen, direkt auf den Verkehr zurückzuführende Unfallkosten und Einbussen in der Lebensqualität. Wir bedauern, dass nur die ökologischen Parteien die Notwendigkeit sehen, sich damit auseinanderzusetzen und das Verursacherprinzip ernst zu nehmen.

Christine Seidler (SP): *Ein kleiner volkswirtschaftlicher Exkurs über externe Kosten: Als externe Kosten implizit auf den Stadtverkehr gelten Schäden, Belästigungen oder Wertminderungen durch Schadstoffemissionen, Lärm, Gesundheitskosten, Folgekosten durch Unfälle, Beanspruchung von Ressourcen ohne Bezahlung und Beeinträchtigung oder Schädigung von anderen Marktteilnehmern, beispielsweise Erkrankung oder Tod durch Feinstaub. Externe Kosten können und sollen unter bestimmten Bedingungen mit Nutzen verrechnet werden. Voraussetzung wäre aber, dass es sich bei den einerseits externe Kosten Tragenden und andererseits vom Nutzen Profitierenden um die gleiche Personengruppe handelt. Das ist bei den im Stadtverkehr meistens durch den MIV verursachten externen Kosten nicht der Fall. Bei der Analyse von Kosten-Nutzen-Relationen empfiehlt sich deshalb die Aufteilung in interne Kosten, internen Nutzen und externe Kosten und externen Nutzen. Der Autofahrer ist bereit, Kosten für den Nutzen zu zahlen, der ihm ein Auto bringt. Würde man ihm die externen Kosten in Rechnung stellen, wäre er vielleicht nicht mehr bereit, ein Auto zu kaufen. Die externen Kosten des Verkehrs im Richtplan zu regeln, ist ein falscher Ansatz. Man müsste sie über Steuern regeln, so etwa via Mineralöl-Steuer oder Autobahnvignette. Das Anliegen ist zwar berechtigt, gehört aber nicht in den Richtplan.*

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): *Es geht darum, dass durch den Verkehr verursachte Kosten ausgewiesen werden sollen. Es geht nicht um die Verrechnung oder um die Einführung von irgendwelchen Steuern. Wenn Zahlen ausgewiesen werden, sollte angegeben werden, wie diese Zahlen zustande kommen und welche Bestandteile fehlen.*

Änderungsantrag 60 zu Kap. 4.1.1 Ziele / e) Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen des Verkehrs erreichen nur ein solches Mass, dass deren Einwirkungen für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig sind.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriella Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 37 Stimmen zu.

Änderungsantrag 61 zu Kap. 4.1.1 Ziele / i) Finanzierbarer Stadtverkehr

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

[...] Die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel sind transparent ausgewiesen und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ist aufgezeigt. Dabei wird auch angegeben in wie weit externe Kosten berücksichtigt sind.

Mehrheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Präsident Michael Baumer (FDP), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
Minderheit: Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne), Sven Sobernheim (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 91 gegen 24 Stimmen zu.

Beratung

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 62:

Michael Baumer (FDP): Bei diesem Antrag geht es darum, die Propagandamassnahmen zu streichen. Die Belehrung des Volks durch die Verwaltung ist in einer Demokratie keine staatliche Grundaufgabe. Die Wirkung der Propaganda muss in Frage gestellt werden. Die Wirkung ist nahezu inexistent, im schlimmsten Fall ist sie sogar kontraproduktiv. Aus diesem Grund kann man von Beginn an darauf verzichten, solche nutzlosen Massnahmen zu ergreifen, die am Ende nur Geld kosten.

Gabriela Rothenfluh (SP): Auch ich befürworte Umerziehungsmassnahmen nicht. Wenn wir aber die Leute dazu bewegen wollen, den ÖV zu benutzen und zu Fuss zu gehen, ist es manchmal auch nötig, einen gewissen Druck auszuüben, um die Ziele zu erreichen, die man sich als Stadt gibt. Die Massnahmen sollten deshalb nicht gestrichen werden. Die Kampagne soll weiterhin zielgerichtet geführt werden.

Weitere Wortmeldung:

Niklaus Scherr (AL): Wir stimmen bei diesem Antrag mit der bürgerlichen Seite, da wir ab und zu ein bescheidenes Zeichen gegen den ökologischen Gottesdienst setzen wollen.

Änderungsantrag 62 zu Kap. 4.1.3 Massnahmen / Streichung von c)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

~~e) Die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl stehenden Beratungs- und Bildungsangebote werden zielgruppenspezifisch durchgeführt.~~

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Peter Schick (SVP), Sven Sobernheim (GLP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
Minderheit: Gabriela Rothenfluh (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Kyriakos Papageorgiou (SP), Christine Seidler (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 63 gegen 53 Stimmen zu.

Erholung im Strassenraum

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 63:

Christine Seidler (SP): Die Stadtwälder, der Üetliberg, die Limmat und das Seeufer sind bei der Bevölkerung beliebte Erholungsräume: Naturnähe, Ruhe, frische Luft. Erholungsräume können ihre Funktion aber nur entfalten, wenn der Lärm und die Umweltbelastung nicht zu gross sind. Entsprechend sind wir der Ansicht, dass die im Richtplan festgesetzten Erholungsräume genau wie Wohnräume vor Luftschadstoffen und Lärm geschützt werden sollen.

Michael Baumer (FDP): Beim Lärmschutz geht es einzig um die Wohngebiete. Die durch den Antrag geforderte Ergänzung ist sinn- und logikfremd, weil es beim entsprechenden Satz um die Kanalisierung des Verkehrs geht. Der Antrag impliziert, dass es in den Erholungsräumen ein sehr dichtes Quartierverkehrsnetz gibt, was im Allgemeinen nicht der Fall ist.

Änderungsantrag 63 zu Kap. 4.2.1 Ziele / 1. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr als auch dem Velo- und Fussverkehr. Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Wohnquartiere und Erholungsräume vor Luftschadstoffen und Lärm zu schützen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier zu steigern. [...]

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Christine Seidler (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
Enthaltung: Mario Mariani (CVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 69 gegen 41 Stimmen zu.

Velo

Michael Baumer (FDP): Grundlage dieses Kapitels ist der Masterplan Velo. Im Masterplan sind diverse Ziele enthalten, so etwa die Verdoppelung der Anzahl Velofahrten und die Schliessung der Lücken auf den Haupt- sowie den Komforttrouten, die Anpassung und Erstellung von Veloabstellanlagen, der einfache Zugang zum Veloangebot und der Veloverleih. Gegenüber dem alten Richtplan sind rund 36 km zusätzliche Radwege eingetragen. Insgesamt sind das 274 km. Das sind Routen aus dem Masterplan, Haupttrouten (52 km) und Komforttrouten (30 km).

Marco Denoth (SP): Jedes zusätzliche Velo auf einer der sicheren Komfort-, Haupttrouten oder Velostrassen bringt zusätzlichen Platz in Bus, Tram und auf der Strasse. Wir werden nun über 28 Anträge abstimmen. Die SVP lehnt sämtliche ab, die FDP 25 da-

von. Gemäss einer aktuellen Bevölkerungsumfrage ist die Verkehrssituation in der Stadt für die Velofahrenden sehr unbefriedigend. Wir wollen diese Situation in den nächsten Jahren erheblich verbessern, notfalls auch mit Kompromissen. Zusammen mit den Grünen, der AL und der GLP möchten wir die Verkehrspolitik so gestalten, wie wir es für gut befinden. Velofahren ist in Zürich eine Zumutung. Wenn man sich als Velofahrer einen halsbrecherischen Weg suchen muss, verärgert dies Autofahrer, Busfahrer und Trampoloten und auch Fussgänger. Würden Velowege konsequent und durchgehend realisiert, gäbe es eine Trennung der Verkehrsteilnehmer und damit wäre der Verkehr weniger nervenaufreibend. Unser Ziel ist, dass Zürich eine Velostadt wird. Einerseits für zügige VelofahrerInnen, die rasch von A nach B gelangen wollen, andererseits aber auch für vorsichtige Velofahrer, die vielleicht noch einen Kinderanhänger oder Kinder dabei haben. Mit unseren Anträgen im Richtplan wollen wir den Startschuss für eine Velostadt geben, um dem Stadtrat die Grundlagen dazu bereitzustellen. Das Ziel der Verdoppelung der Velofahrer muss in den nächsten Jahren realisiert werden. Mehr dazu folgt in den weiteren Anträgen.

Markus Knauss (Grüne): In einer wachsenden Stadt erreicht auch der öffentliche Verkehr ein Limit. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass wir auf umweltgerechte und flächeneffiziente Verkehrsmittel setzen. Dafür braucht es die nötige Infrastruktur. Bei den Veloabstellanlagen leistet der Stadtrat gute Arbeit. Bei den Routen gibt es noch Verbesserungsbedarf. Gerade bei den wichtigsten Velorouten müssen die Wege auch qualitativ genügend sein. Eine Breite von 1.25 oder 1.30 m erfüllt diesen Anspruch nicht. Ich möchte klar festhalten, dass wir auch die Qualitätsstufe B mit 1.50 m Breite für Komfort Routen und 1.25 m für Hauptrouten für die wichtigsten Routen in der Stadt als nicht genügend einstufen. Wir wollen, dass sich auch ungeübte Velofahrende sicher fühlen, denn nur so werden diese auf das Velo umsteigen. Haupt- und Komfort Routen sollten Minimalanforderungen deutlich überschreiten. Die VSS-Normen sehen eine minimale Breite von 1.20 m vor. Unserer Meinung nach sollten Hauptrouten mindestens 1.50 m und Komfort Routen mindestens 1.80 m breit sein. Der Abstand zu parkierten Autos sollte nicht nur 50 cm, sondern mindestens 70 cm betragen. Das sieht auch Pro Velo Schweiz so. Generell kann man sich aus Sicherheitsüberlegungen fragen, ob entlang Haupt- und Komfort Routen überhaupt noch Autos parkiert werden dürfen. Eine zweite Neuerung sind die Velostrassen. Wir wollen an vier ausgewählten Routen abseits der Hauptstrassen spezielle Velorouten erstellen, auf denen die Velofahrenden Vortritt haben. Es sollen mindestens zwei Velofahrende nebeneinander fahren können und die Velos sollen auch kreuzen können. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat hier Vorarbeit geleistet. Wenn Zürich wirklich eine Velostadt werden möchte, würde es uns gut anstehen, diese Vorarbeit auch umzusetzen. Die Region Winterthur hat bereits 7 Routen in den regionalen Richtplan eingetragen und einstimmig verabschiedet. Wir machen mit unseren 4 Routen einen kleinen Anfang.

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): Zürich ist für Velofahrer nach wie vor kein Eldorado. Das Flickwerk von Velowegen ist weit davon entfernt, einen Umstieg auf das Velo zu begünstigen. Wir haben die vorgeschlagenen Anträge einzelfallweise betrachtet. Wir möchten massgeschneiderte Lösungen. Für uns ist selbstverständlich, dass der Veloverkehr weiterhin gefördert werden muss. Velofahren ist flächen- und energieeffizient und mutet der Allgemeinheit weitaus weniger Kosten zu als beispielsweise fossilbetriebene Verkehrsmittel. Wir unterstützen deshalb alle Anträge in diesem Kapitel, die aus unserer Sicht zu einem dichten und attraktiven Velowegnetz beitragen. Damit mehr Personen das Velo im Alltag als alternatives, stressfreies Fortbewegungsmittel benutzen, braucht es Raum für Velowege. Umwege und unnötige Wartezeiten für Velofahrende müssen reduziert werden. Wir unterstützen deshalb die neuen Typen von Velowegen und einen grossen Teil der vorgeschlagenen Velorouten. Demgegenüber lehnen wir Anträge ab, die versuchen, sinnvolle

Förderungsmassnahmen abzuschwächen. Solange die externen Kosten im Verkehr nicht internalisiert werden, lehnen wir auch ab, dass das Verursacherprinzip nur beim Velo gelten soll.

Mario Mariani (CVP): Ich habe am Mittwoch Verwirrung gestiftet, als ich sagte, der Masterplan Velo sei heilig. Ich habe ihn zwar in Bibelformat ausgedruckt, doch das heisst nicht, dass alles hier drin eins zu eins umgesetzt werden muss. Bei den Komfortrouten haben wir den Eindruck, dass man gewisse Dinge einfacher gestalten könnte, anstatt viel Geld hineinzustecken. Wir werden auch die Anträge zu den gebührenpflichtigen Veloabstellplätzen unterstützen. Abstellplätze mit einer gewissen Qualität – überdacht und allenfalls abschliessbar – dürfen auch etwas kosten. Die Anträge zu den Velostrassen werden wir ablehnen. Wir sollten uns hier nicht verzetteln. Es handelt sich bei den Velostrassen um einen Versuchsbetrieb des ASTRA. Man kann dies durchaus testen. Doch ein Eintrag in den Richtplan wäre unserer Meinung nach zu früh. Wir möchten in erster Priorität das Hauptroutennetz umgesetzt haben. Das vom Stadtrat vorgeschlagene Netz ist aus unserer Sicht genügend dicht.

Michael Baumer (FDP): Für die FDP ist klar: Das Velofahren in der Stadt ist zu fördern. Dies fordert die Gemeindeordnung. Der Gemeinderat hat den Masterplan Velo verabschiedet. Nun ist man offenbar mit dem eigenen Beschluss nicht zufrieden. Der Antrag des rot-grünen Stadtrats setzt den Masterplan Velo um. Die linken Parteien betreiben hier Velofetischismus. Zürich wird nie eine Velostadt werden. Winterthur ist flach. Zürich hat Hügel. Die FDP hat das Ziel mit der Verdoppelung der Velofahrten nicht bekämpft. Doch nun wurde noch ein Mindestziel daraus gemacht. Die Hauptlast wird nach wie vor vom ÖV und MIV getragen, selbst wenn alle Ziele erreicht werden. Wenn man am Ende nur noch einseitig das Velo fördert, schadet man dem ÖV-Nutzer. Man verlegt eine Autofahrbahn auf die Tram- oder Busfahrbahn, damit eine Velostrasse gemacht werden kann. Das Resultat: Der Bus bleibt im Stau stecken. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind bereits heute zu langsam in der Stadt. Man kann sie nicht noch weiter verlangsamen. Hier soll einseitig ein Verkehrsmittel gefördert werden, mit dem am Ende die Last des Verkehrs gar nicht abgefangen werden kann. Deshalb unterstützen wir hier den Stadtrat und wie er eine Förderung des Veloverkehrs vorsieht.

Stefan Urech (SVP): Es wird immer wieder davon gesprochen, dass es mehr Sicherheit braucht für die Velofahrer. Die Zahlen zeigen klar, dass weit über die Hälfte der Velounfälle selbstverschuldet sind: Alkohol, das Tragen von Kopfhörern, die Missachtung der Verkehrsregeln, um nur einige der Gründe zu nennen. An der Langstrasse halten sich vielleicht zwei oder drei Velofahrer noch an die Verkehrsregeln. Man kann damit argumentieren, dass die Bevölkerung möchte, dass das Velofahren sicherer wird. Doch manchmal muss man der Bevölkerung auch die Wahrheit sagen, nämlich, dass das in Zürich nicht möglich ist. Zürich hat zu wenig Platz und ist zu gebirgig. Der Tagesanzeiger schrieb vor 10 Tagen, die grosse Illusion der Grünen und Linken sei die Velostadt Zürich. Unzählige politische Vorstösse, Konzepte und Velobeauftragte hätten in den letzten 20 Jahren aber nichts daran geändert, dass das Velonetz ein Stückwerk geblieben sei und die zentralen Strassen und Kreuzungen für das Velo untauglich seien. Es fehle an Platz. Die Anträge sind deshalb nicht mehr als Lippenbekenntnisse. Den Leuten wird Sand in die Augen gestreut. Wir lehnen diese utopischen Vorstösse ab.

Niklaus Scherr (AL): Wir werden alle Anträge unterstützen, die Komfortrouten etwas ausdünnen und gewisse programmatische Erklärungen aus dem Richtplan streichen. Wir werden die Velostrassenoption unterstützen. Dass Velofahrer eine gewisse Guerillamentalität entwickeln, hat vielleicht auch mit den Schwierigkeiten zu tun, denen man als velofahrender Mensch in dieser Stadt begegnet. Wollte man dies verbessern, müsste man dem Velofahrer mehr gesetzlich legitimen Raum einräumen, damit er sich

diesen Raum nicht auf einem nicht unbedingt gesetzlich korrekten Weg nehmen muss. Zum Thema Langstrasse: Die Gruppe, die die Verkehrsregeln systematisch immer und überall verletzt, ist die Polizei. Damit ist sie nicht ein sehr gutes Vorbild für Velofahrer. Zur Topographie: Winterthur und Basel haben sicherlich eine einfachere Topographie. Dies darf aber kein Argument sein, um zu sagen, dass das Auto freie Fahrt haben sollte. Sonst müsste man die Gelder, die man in ein U-Bahn-Projekt investieren will, umlenken, um in Velo-Shuttles zu investieren und somit die Hügel besser benutzbar zu machen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Filippo Leutenegger: *Veloförderung ist in den Zielen verankert. Über diese Ziele müssen wir nicht diskutieren. Ich bin durchaus veloaffin, aber auch kein Autohasser. Wenn man Veloförderung betreibt, muss man deswegen nicht unbedingt die Autofahrer plagen. Wir können die Veloförderung erst dann umsetzen, wenn ein Strassenbauprojekt ansteht. Ohne Strassenbauprojekte kann man in der Regel nicht beliebig etwas aus dem Boden stampfen. Meistens müssen auch noch Tramgleise verschoben werden. Wir bauen die ganze Stadt systematisch um und versuchen, uns an den Masterplan zu halten und zu erreichen, dass ein durchgängiges Routennetz entsteht. Doch dafür braucht Zeit. Man muss es auch strategisch betrachten. Das Routennetz muss zusammenhängend sein. Eines der zentralen Probleme an Knotenpunkten ist, dass die Velostreifen plötzlich aufhören, wie etwa am Bellevue oder am Escher-Wyss-Platz. Es gäbe hier Möglichkeiten, doch es muss alles zuerst erarbeitet werden, auch mit dem Kanton zusammen. An Verkehrsknotenpunkten brauchen wir neue, innovative Ideen. Zur Frage der Breite der Velostreifen: Der 1.50 m-Streifen wäre Qualitätsstufe A. Das andere wäre die Qualitätsstufe A+. Von den VSS-Normen her haben wir eine minimale Breite von 1.20 m. Diese Breite übertreffen wir überall. In den Masterplan-Routen möchten wir eine Breite von 1.50 m erreichen. Die Personen, die das Velo als Verkehrsmittel zum Bahnhof benutzen, müssen gute Möglichkeiten haben, ihr Zweirad unterzustellen. Es braucht gedeckte Möglichkeiten. Wir haben die Planung der Abstellplätze in grösseren Bahnhöfen wie HB, Stadelhofen oder Oerlikon verdoppelt. Wir rechnen mit einer Ergänzung von 8000 bis 10 000 in den nächsten Jahren. Ein gedeckter Platz erhöht den Komfort massiv und macht viel aus für die Attraktivität des Veloverkehrs. Zur Forderung, dass Veloschnellstrassen gebaut werden sollen: Man sollte den Karren nicht überladen. Das ASTRA führt einen Versuch durch. Zürich wird mitmachen, es ist aber noch nicht bekannt, wo der Versuch durchgeführt werden wird. Schafft man eine Velostrasse ohne Vortritt für andere, entsteht eine neue Hierarchie. Das ist nicht unproblematisch. Vor allem aber ist ein Element nicht dabei: Wenn man Veloschnellstrassen macht, hat man kein durchgehendes Netz. Will man die entsprechenden Vorstösse durchsetzen, riskiert man, dass der Netzgedanke einen Bruch erleidet. Zum Vergleich mit Winterthur: Winterthur ist nah dran am Masterplan und dem Thema Komfortrouten. Winterthur hat beschlossen, dass Velostrassen längere und durchgängige Routen sein sollen. Wo keine separaten Trassees möglich seien, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen, Velostrassen, geführt werden, und es muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Ein Nebeneinanderfahren ist gemäss Strassengesetz ohnehin verboten. Es geht somit um das Überholen und Kreuzen. Bei den Velostrassen handelt es sich eigentlich um Komfortrouten. Es ergeben sich auch rechtliche Probleme, insbesondere in Bezug auf die Hierarchie. Wir lassen uns beim Versuch des ASTRA gerne einbinden, nach dem Tempo des ASTRA. Zur Guerilla-Taktik der Velofahrer: Es gibt verschiedene Gruppen in der Gesellschaft, die ebenfalls Limitierungen haben, auch Autofahrer. Guerilla-Taktik ist in keinem Fall das mögliche Mass der Antwort. Wir arbeiten intensiv am Routennetz. Im Zweifelsfall wird das Velo in solchen Situationen klar bevorteilt. Doch es braucht seine Zeit. Die Strassenräume können nicht von heute auf morgen umgebaut werden, sondern erst dann, wenn überhaupt*

ein Bauvorhaben ansteht.

Ausbau Velonetz, Finanzierung (Anträge 64–76)

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 64:

Roger Liebi (SVP): *Stefan Urech (SVP) hat es gut auf einen Nenner gebracht. Ich bin selber auch Velofahrer und habe an mehrwöchigen Veloreisen teilgenommen. Dabei war ich auch in Berlin. Dort wird sehr viel auch für den MIV getan. Niemand würde dort daran denken, eine derart einseitige Politik für ein bis zwei Verkehrsmittel durchzusetzen, wie es in Zürich der Fall ist. Unserer Meinung nach sollte die Stadt für die verschiedenen Verkehrsmittel attraktiv sein. Wir unterstützen die einen oder anderen Punkte, auch was den öffentlichen Verkehr betrifft. Wir denken an alle Bevölkerungsgruppen. An Autofahrer, an die, die zu Fuss gehen, an die, die das Velo oder die, die den ÖV benutzen, wir denken an Schweizer und Ausländer, Touristen, damit diese Personen sämtliche Verkehrsmittel nutzen können. Es wäre eine zielgerichtete Entwicklung eines Richtplans, alle Verkehrsmittel miteinander zu vereinen und aneinander vorbeikommen zu lassen. Es möchte auch niemand mit dem Velo dem Tram hinterherfahren müssen. Uns ist wichtig, dass alle Verkehrsträger aneinander vorbeikommen und der Verkehr für sie attraktiv ist.*

Markus Knauss (Grüne): *Wir haben uns in der Stadt gewisse Vorgaben gesetzt, wie wir den Verkehr künftig abwickeln wollen. Das bedeutet auch eine gewisse Prioritätensetzung. Fuss- und Veloverkehrswege sollten entsprechend attraktiv ausgestattet sein. Daher sollte dem Wischivaschi-Antrag der SVP, mit dem wieder alles zur Unkenntlichkeit verrieben werden soll, nicht zugestimmt werden.*

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 65:

Roger Liebi (SVP): *Meiner Meinung nach ist es durchaus volkswirtschaftlich vertretbar, wenn diejenigen, die den öffentlichen Grund nutzen, auch etwas dafür bezahlen. Bei den Autofahrern haben wir die Autoabgaben. Wir stellen für den Velofahrer eine Infrastruktur bereit. Es ist nicht einzusehen, dass alle dafür zahlen sollen, auch die, die nicht Velo fahren. Insofern scheint uns dieser Antrag alles andere als Wischivaschi. Die Grünen sind bei den Autos auch immer dafür, dass die Lasten auf alle gleich verteilt werden und vor allem Nutzungen gleich verteilt werden. Wir sind deshalb der Meinung, dass die Vignette wieder eingeführt werden sollte.*

Marco Denoth (SP): *Die Finanzierung von überkommunalen Strassen liegt bei Bund und Kanton. Die Bundesstrasse wird durch den Agglomerationsfonds finanziert, die kantonalen Strassen durch den Strassenfonds. Die kommunalen Strassen werden aus den allgemeinen kommunalen Steuermitteln finanziert. Eine Fahrspur für ein Auto ist rund doppelt so breit wie ein Auto. Man sollte eher eine stadtzürcherische Strassen-/Autonutzungsgebühr einführen, bevor man sich über Velovignetten überhaupt Gedanken macht. Von den übrigen von Autos verursachten Emissionen ganz zu schweigen. Besonders seltsam scheint mir auch, dass ausgerechnet die Bürgerlichen einen Antrag auf Erhebung von Gebühren stellen.*

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 66:

Roger Liebi (SVP): *Die SVP setzt sich hier für Velos ein. Unser Antrag beinhaltet, dass das Veloroutennetz die Velonutzung für alle Zwecke fördert: Arbeit, Einkaufen, Freizeit oder Tourismus. Es ist ein pragmatischer Ansatz. Sollte den anderen Parteien etwas*

daran liegen, dass wir einen einstimmigen Beschluss für die Zürcher Stadtbevölkerung erreichen, sollten sie den Antrag annehmen.

Marco Denoth (SP): Die SVP will einen Satz kürzen und vereinfachen. Das Wesentliche des Satzes würde damit wegfallen. Es ist eine Tatsache, dass ein ausgebautes Velonetz die Velonutzung und die Anreize für den Umstieg auf das Velo wesentlich fördert. Würde man das auf Autos umformulieren, würde die SVP dies sicher auch befürworten. Wir sind gegen eine Kürzung dieser Formulierung. Ein gut ausgebautes Netz gibt Anreize und führt auch dazu, dass die Velofahrer auf dem ihnen zustehenden Platz fahren und anderen Verkehrsteilnehmenden nicht in die Quere kommen.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 67:

Marco Denoth (SP): Mit den Velostrassen hat das ASTRA einen neuen Ansatz für Velofahrer in die Diskussion eingebracht. Wir stehen zu ambitionierten Zielen in der Veloförderung und wollen entsprechende Konzepte umsetzen. Damit für Velofahrende komfortable Bedingungen gegeben sind, ist die Breite der Route so zu wählen, dass Kreuzen und Überholen möglich ist. Das bedingt eine Breite von 4.80 m für eine Velostrasse. Diese Bestimmung ist an den Entwurf des regionalen Richtplans von Winterthur angelehnt und wird auch an anderen Orten im Kanton Zürich angewendet. Die Vortrittsregel wäre zudem so anzupassen, dass ein freies Velofahren ein sicheres Velofahren bedeutet. Gefährliche Situationen müssen minimiert werden. Nebst dem Eintrag Velostrassen schlagen wir gleichzeitig in den Anträgen 83–86 vier Routen vor, bei denen man ein Pilotprojekt realisieren könnte. Es wäre toll, wenn der Stadtrat noch weitere Möglichkeiten sehen würde oder eine Route des ASTRA-Pilotversuchs oder eine neue Route platzieren würde.

Michael Baumer (FDP): Das ASTRA prüft derzeit die Einführung von Velostrassen. Der Pilotversuch wird auch ohne den Eintrag in den Richtplan stattfinden. Aus diesem Grund ist der Antrag abzulehnen. In Zürich hat man genügend Erfahrungen mit Markierungen und Klassierungen von Strassen, die nicht bundeskonform sind. Der Sinn eines Pilotprojekts ist es, festzustellen, wo und wie sich etwas eignet. Der Richtplan ist auf 20 bis 25 Jahre ausgelegt. Ihn bereits zu nutzen, um vor dem Ende eines Pilotprojekts das Ergebnis des Projekts vorausnehmend für die nächsten 25 Jahre festzulegen, macht keinen Sinn. Zudem besteht eine grundsätzliche Skepsis: Gemäss Antrag sollen die Fahrbahnen 4.80 m breit sein. Würde eine Velostrasse durch eine kleine Quartierstrasse wie die Scheuchzerstrasse führen, müssten die Parkplätze in der Blauen Zone entfernt werden und man müsste zusätzlich teilweise die Strasse sperren. Es sind Parkplätze, die von Bewohnern dieser Strasse oder auch von Gewerbetreibenden benutzt werden. Es stellt sich dann die Frage, ob man ein Quartier überhaupt nicht mehr erschliessen will. Ob man damit der Quartierbevölkerung hilft, ist stark zu bezweifeln. Wir haben in der Fraktionserklärung erwähnt, dass die Bündelung von Verkehrsträgern sinnvoll wäre. Man sollte ein Gesamtkonzept machen und sich klar äussern, wo die Kanalisierung stattfinden soll und wo nicht. Dann könnte man etwas Sinnvolles erreichen. Eine solche Einzelmassnahme kann nicht sinnvoll sein.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 68:

Markus Knauss (Grüne): Durchgängig Strassen zur Verfügung zu haben, ist eine Selbstverständlichkeit für Autofahrende. Es müsste auch eine Selbstverständlichkeit sein, dass eine Stadt, die den Veloanteil verdoppeln will, durchgängig eigentrasseierte Routen für Velos zur Verfügung stellt. Andernfalls werden die Velofahrenden gefährdet, wenn sie mit Autos zusammentreffen, oder sie weichen aufs Trottoir aus. Deshalb be-

stehen wir auf der Formulierung «durchgängig eigentrasseierte Radstreifen oder Radwege».

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 69:

Roger Liebi (SVP): Wir haben in den Eingangsvoten dazu schon einiges erwähnt. Unserer Meinung nach ist die Formulierung, wie sie vorgegeben ist, nicht notwendig. Das Grundziel war von Anfang an klar, was die Velorouten betrifft. Die Wiederholung in diesem Punkt kann deshalb gestrichen werden.

Markus Knauss (Grüne): Eine der neuen Errungenschaften des Masterplan Velo ist die Unterscheidung zwischen Hauptrouuten und Komfortrouuten. Hauptrouuten befinden sich vor allem auf Hauptachsen und sollen schnelle Verbindungen anbieten. Komfortrouuten sind nötig, damit auch wenig geübte Velofahrende aufs Velo umsteigen. Man kann ihnen auf diesen Rouuten garantieren, dass sie dort sicherer sind als auf einer Hauptstrasse. Die Komfortrouuten sind für den Erfolg der Velostadt Zürich von entscheidender Bedeutung. Der Begriff sollte deshalb nicht aus dem regionalen Richtplan gestrichen werden.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 70:

Thomas Schwendener (SVP): Wir wollen eine Bewirtschaftung der Anlagen. Wenn die Anlagen gedeckt und bewacht sind, soll dies auch bezahlt werden. Dieselbe Begründung gilt auch für Antrag 71.

Sven Sobernheim (GLP): Wenn eine Anlage eine Pumpstation anbietet, gedeckt, unterirdisch ist, kann man über eine Bewirtschaftung sprechen. Die SVP fordert nun aber, dass eine Velostation in jedem Fall als bewirtschaftet betrachtet werden muss. Doch der Begriff «Velostation» kann viele Varianten umfassen. Es kann sich bei einer Velostation auch einfach um einen umzäunten Kiesplatz handeln. Die Bewirtschaftung hängt vom Nutzungsdruck und vom Angebot ab, das man bei der Velostation schafft. Ein Hinweis an Stadtrat Leutenegger: Wir sprechen bei den Stationen von Velos, nicht von Zweirädern, denn Velostationen sind nicht für Vespas vorgesehen.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 71:

Thomas Schwendener (SVP): Zum vorgängigen Votum von Sven Sobernheim (GLP): Im Text wird von sicheren Velostationen gesprochen. Wir reden hier somit nicht von Kiesplätzen.

Sven Sobernheim (GLP): Falls man im Richtplan festhalten will, dass ein Veloangebot von Privaten betrieben werden muss, müsste man die Frage stellen, ob die PubliBike ein Privater ist. Die PubliBike, die der Post und den SBB gehört, wäre durchaus ein potenzieller Anbieter eines Veloverleihs. Ebenso stellt sich die Frage, ob man eine Ausschreibung vornehmen muss, wenn man im Richtplan den Begriff «kostenpflichtig» erwähnt. Ein Veloverleihsystem muss nicht unbedingt kostenpflichtig sein. Es kann auch mit Werbung finanziert werden. Dann zahlt es zwar nicht der Nutzer, aber auch nicht der Staat. Beim Begriff stellt sich auch die Frage, ob das Veloverleihsystem nun für den Nutzenden, den Standortbetreibenden oder für den Staat kostenpflichtig sein soll.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 72:

Mario Mariani (CVP): Wir haben bereits bei der Eintretensdebatte erwähnt, dass wir grosse Bedenken haben, dass wir uns bei den zusätzlichen Velostrassen verzetteln und

am Ende das Geld für die Fertigstellung des Haupttroutennetzes fehlt. Die Minderheit lehnt den Antrag deshalb ab.

Marco Denoth (SP): Mit den Velostrassen steht eine Entflechtung im Raum. Wenn man an einem Ort eine Velostrasse hat, kann man einen Veloweg reduzieren. Entsprechend kann man auf den Autostrassen, wo dann weniger Velos sind, auch mit 50 km/h fahren und vielleicht ist dann auch kein Tram im Weg. Im Übrigen verweise ich auf mein Votum zu Antrag 67.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 73:

Marco Denoth (SP): Man sollte in der Stadt ganz gezielt auch denjenigen Velofahrern den Raum geben, die nicht so oft Velo fahren. Auch sie müssen sich sicher in der Stadt bewegen können. Nur so ist eine deutliche Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr möglich. Das Sicherheitsbedürfnis der Gelegenheits- und Nichtfahrenden ist deutlich höher als bei routinierten FahrerInnen. Der Masterplan sieht bei den Fahrstreifen eine Breite von 1.50 m vor und liegt damit deutlich über den Minimalanforderungen. Die Minimalanforderungen von 1.20 m sind nicht ausreichend, um ein sicheres Velofahren zu gewährleisten. Mit dem Antrag soll auch nochmals verdeutlicht werden, dass eine Verminderung der Breite selbst an einzelnen Stellen nicht akzeptiert wird. Wir fordern, dass bei Haupt- und Komfortrouten die Fahrbahnbreite deutlich höher liegen sollte, als sie in den VSS-Normen vorgeschrieben ist. Der Masterplan Velo wurde im Übrigen nicht vom Gemeinderat, sondern vom Stadtrat beschlossen.

Michael Baumer (FDP): Die Mehrheit versucht hier, sich die Realität zurechtzubiegen. Sie sagte in einer früheren Sitzung, die Verkehrsflächen seien gegeben, man könne keine neuen schaffen und müsse bei der Umsetzung des Masterplans pragmatisch vorgehen. Nun beharrt sie auf Maximalanforderungen. Das zeugt nicht gerade vom Willen, Lösungen zu erreichen. Wenn der Antrag angenommen wird, besteht die Gefahr, dass diverse Projekte nicht umgesetzt werden können. Am Ende schneiden sich diese Parteien ins eigene Fleisch. Als Beispiel wäre die Stampfenbachstrasse zu nennen, wo es gar keinen Veloweg geben wird, weil man nicht von der Maximalforderung abweichen wollte. Der Antrag sollte deshalb im Sinne einer pragmatischen Lösung zurückgezogen werden.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 74:

Roger Liebi (SVP): Wir sind der Meinung, dass das Haupttroutennetz ausreicht. Ich konnte mich auch in Städten mit dem Velo bewegen, in denen das Netz nicht so gut ausgebaut war und ich mich nicht auskannte. Wichtiger sind die Velostationen. Mehr dazu werde ich bei den entsprechenden Anträgen sagen.

Mario Mariani (CVP): Der Antrag ist ein zentraler Angriff gegen den Masterplan Velo und den Richtplan. Es ist ein zentraler Punkt des Masterplans, dass man das Haupttroutennetz lückenlos umsetzt und nicht irgendwo ein Velostreifen im Nirwana endet.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 75:

Roger Liebi (SVP): Der Antrag geht in die gleiche Richtung wie Antrag 74. Wir fordern eine Streichung.

Markus Knauss (Grüne): Man sollte nicht von sich auf andere schliessen. Tatsache ist: Nicht alle können gleich gut Velo fahren. Viele Personen brauchen höhere

Anforderungen an Sicherheit, damit sie überhaupt aufs Velo umsteigen. Daher lehnen wir den Angriff auf die Komfortrouuten ab.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 76:

Markus Knauss (Grüne): *Wir möchten, dass die Stadt das Veloverleihsystem aktiv fördert. Das soll in der entsprechenden Formulierung enthalten sein. Es reicht uns nicht, wenn die Stadt nur die Voraussetzungen dafür schafft, denn die Stadt arbeitet bereits daran. Unabhängig davon, was wir in den Richtplan schreiben, steht und fällt das Veloverleihsystem derzeit damit, wie viel Einsicht die konkurrierenden Anbieter haben. Ich hoffe, dass dies gerichtlich nicht noch über Jahre blockiert wird.*

Roger Liebi (SVP): *Wir halten den Antrag des Stadtrats für sehr gut und genügend durchsetzbar.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Ich erwähne einige Punkte aus den Velobahnstandards von Winterthur. Wir sind bei 4.80 m, wenn in zwei Richtungen gefahren werden soll. Das bedeutet, dass zwei Velos nebeneinander fahren können. Es geht aber nicht darum, dass man nebeneinander fahren kann, sondern um die Möglichkeit des Überholens. Weiter wird erwähnt, dass Tempo-50-Strassen eher nicht geeignet sind für Velostreifen, und dass auch die Mitbenutzung von Busspuren bei Velostrassen ungeeignet ist oder dass Querungshilfen an Knoten mit einer Mittelschutzinsel geschehen müssen. Bei Lichtsignalanlagen muss es eine Velobevorzugung haben. Des Weiteren soll Parkieren im Strassenraum zwar grundsätzlich möglich sein, doch bei Längsparkierung wird ein notwendiger Abstand verlangt. Winterthur hat einen bürgerlichen Stadtrat. Trotzdem werden die Velostandards sehr strikt eingehalten. Winterthur mag den Vorteil haben, dass es mit Neu-Hegi eine Zone hat, wo man auf der grünen Wiese eine Velostrasse planen kann. Doch Winterthur ist auch nicht überall flach. Es gibt durchaus hügelige Gebiete.*

Stefan Urech (SVP): *Die Änderungsanträge sind schwindelerregend. Es sind Illusionen. Man verspricht dem Volk etwas und setzt nichts um. Die Rot-Grünen sind seit Jahren in der Mehrheit. Sie reden von Velostationen und durchgehenden Wegen. Mehr tun sie jedoch nicht. Denn es geht nicht. Sie sollten endlich handeln, statt ihre Wahlsprüche in den Richtplan zu schreiben.*

Matthias Probst (Grüne): *Zum Votum von Stefan Urech (SVP): Das Problem ist, dass wir in der Stadt zahlreiche kantonale Strassen haben. Der Kanton hat andere Prioritäten vorgegeben. Deshalb können wir nicht planen. Der regionale Richtplan wird jedoch vom Regierungsrat genehmigt. Es macht Sinn, wenn wir einige gute Vorgaben beisteuern. Eine Anmerkung zu Antrag 65: Es geht darum, dass die Finanzierung der Veloinfrastruktur von denjenigen bezahlt werden soll, die sie nutzen. In der Stadt nutzen Velofahrende, zu Fuss Gehende und ÖV-Nutzende durchschnittlich 12 Quadratmeter Infrastrukturfläche pro Person. Pro Automobilist sind es 125 Quadratmeter. Die kommunalen Strassen werden ausschliesslich aus Steuergeldern finanziert. Man kann argumentieren, die Autofahrer würden mehr Steuern bezahlen. Das stimmt so nicht. Die Infrastruktur wird aus dem ordentlichen Steuersubstrat finanziert und entsprechend müssten die Raumverhältnisse angepasst werden. Die Idee einer Einführung einer Velovignette halte ich hingegen für eine gute Idee. Der Grund ist einfach: Seit der Abschaffung der Vignette ist es fast unmöglich, geklaute Velos zu ihren Besitzern zurückzuführen. Die Vignette war ein wichtiges Merkmal, um die Velos zu identifizieren. Eine Wiedereinführung der Vignette müsste man allerdings nicht auf kommunaler,*

sondern auf nationaler Ebene angehen, denn dort wurde die Abschaffung damals beschlossen.

Markus Hungerbühler (CVP): Einige Anmerkungen zu den Anträgen 65 und 68. Wir sind klar der Meinung, dass auch der Velofahrer zumindest in einem marginalen Bereich zur Kasse gebeten werden soll. Die Velostrassen werden den Velofahrern gratis zur Verfügung gestellt. Der Autofahrer muss für die Strassenbenutzung relativ viel bezahlen. Es ist reine Ideologie und Verhinderungsstrategie gegen ein Miteinander aller Verkehrsträger möglich ist. Auch ich fahre ab und zu Velo. Dafür brauche ich aber keine Velostrasse. Ich kann auch auf einem normalen Radstreifen problemlos Velo fahren. Wir haben den Masterplan Velo stets befürwortet und tun dies auch weiterhin. Wir votierten vor eineinhalb Jahren zusammen mit der FDP und einigen anderen, dass die Kommunikationsmassnahmen auf 6 Millionen Franken halbiert werden. Die SVP war damals gegen eine Kürzung, weil sie insgesamt den Masterplan abgelehnt hat. Wir sind weiterhin für den Masterplan und klar der Meinung, dass man die Lücken, die im Veloroutennetz bestehen, schliessen muss. Doch die hier geforderten hochtrabenden Pläne kosten viel, bringen wenig und bringen vor allem konkret für den Velofahrer in den nächsten Jahren gar nichts.

Roger Liebi (SVP): Sven Sobernheim (GLP) sprach von Velostationen auf Kiesplätzen und der Frage der Kostenpflicht. Wir haben in Antrag 70 genau das gefordert: «Velostationen an Bahnhöfen und bei hohem Nutzungsdruck werden bewirtschaftet». Sven Sobernheim (GLP) sagte explizit, es müsse definiert sein, wo die Stationen seien und der Nutzungsdruck müsse enthalten sein. Wenn seine Partei nun den Antrag ablehnt, widerspricht das seinem Votum zu diesem Thema. Zu Antrag 71: Es gibt Private, die Velostationen und Veloverleihe anbieten möchten. Die Stadt hat bereits entsprechende Angebote erhalten. Man müsste diese berücksichtigen können. Es müsste ein entsprechender Änderungsantrag gestellt werden. Wenn Private diese Dienstleistungen für Velofahrer nicht kostenpflichtig anbieten wollen und anderweitig finanzieren würden, wäre das für uns ein gangbarer Weg. Die Parlamentsdebatten sind dafür da, dass man am einen oder anderen Ort etwas lernt. Wenn die anderen Parteien bei Antrag 70 mit uns stimmen würden, würden wir im Gegenzug bei Antrag 71 mit ihnen stimmen.

Sven Sobernheim (GLP): Zu Antrag 70: Wenn im Antrag geschrieben wäre, «Velostationen an Bahnhöfen, welche einen hohen Nutzungsdruck aufweisen, werden bewirtschaftet», hätten wir mit der SVP gestimmt. Es steht aber «Velostationen an Bahnhöfen und bei hohem Nutzungsdruck werden bewirtschaftet». Dies kann bedeuten, dass auch Velostationen an den Bahnhöfen Affoltern oder Seebach bewirtschaftet werden müssen, die kaum Nutzer haben, und dass eine Velostation am Central aufgrund ihres hohen Nutzungsdrucks ebenfalls bewirtschaftet werden müsste. Es liegen also zwei Komponenten vor, die die SVP vielleicht sogar verbinden wollte, wie wir das meinen, aber nicht so formuliert hat. Zu Antrag 71: Wir werden noch öfters über den Veloverleih diskutieren, spätestens, wenn die Ausschreibung durchgeführt wurde und die Gerichtsverhandlungen abgeschlossen sind. Wir werden uns dann vermutlich durchaus finden. Im Richtplan spielt es aber im Moment keine Rolle mehr.

Roger Liebi (SVP): Die Begründung von Sven Sobernheim (GLP) ist nicht besonders stichhaltig. Im Antrag Stadtrat heisst es explizit «wichtige Bahnhöfe». Die von Sven Sobernheim (GLP) erwähnten Bahnhöfe wären darin auch enthalten. Ich verstehe nicht, dass er dann trotzdem den Antrag des Stadtrats unterstützen kann.

Änderungsantrag 64 zu Kap. 4.1.1 Ziele / b) Grosse Attraktivität des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

b) Grosse Attraktivität ~~des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs der verschiedenen Verkehrsmittel~~

[...]

Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Wegnetz bietet direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. ~~Ein durchgängiges und sicheres Veloroutennetz und ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen machen das Stadtgebiet attraktiv für Velofahrerinnen und Velofahrer.~~ Zwischen den Verkehrsmitteln kann schnell und einfach umgestiegen werden. [...]

- Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 97 gegen 20 Stimmen zu.

Änderungsantrag 65 zu Kap. 4.1.1 Ziele / i) Finanzierbarer Stadtverkehr

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

[...] Die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel sind transparent ausgewiesen und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ist aufgezeigt. Der Veloverkehr soll einen Beitrag zur Finanzierung seiner Infrastruktur (Velowege, offene grosse Veloabstellplätze etc.) in Form einer Jahresgebühr (z. B. Vignette) leisten.

- Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
- Enthaltung: Mario Mariani (CVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 66 zu Kap. 4.5.1 Ziele / 1. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen, das Velo als Transportmittel zu nutzen. ~~Ein gut ausgebautes~~ Das Veloroutennetz fördert die Velonutzung für alle Zwecke (Arbeit, Einkaufen, Freizeit oder Tourismus) und setzt Anreize zum Umsteigen auf das Velo.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 97 gegen 20 Stimmen zu.

Änderungsantrag 67 zu Kap. 4.5.1 Ziele / Neuer Absatz b) (Buchstabierung der nachfolgenden Literas wird je nach Beschlussfassung über die Anträge 67–71 angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

b) Velostrassen

Die Velostrassen sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separaten Trassen möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen – vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Der Anschluss an Velostrassen in der Umgebung der Stadt Zürich ist anzustreben.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 68 zu Kap. 4.5.1 Ziele / b)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

b) Durchgängige, sichere und attraktive Haupttrouten

Die Haupttrouten ermöglichen den geübten Velofahrenden sichere, direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. Sie sind ~~durchgängig eigentrassiert (Radstreifen oder Wege)~~, hindernisarm, schnell befahrbar und gut erkennbar. Generell sind Quartierstrassen auch abseits von definierten Velorouten sicher mit dem Rad befahrbar.

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 40 Stimmen zu.

Änderungsantrag 69 zu Kap. 4.5.1 Ziele / Streichung c)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

~~e) Durchgängige, sichere und attraktive Komfortrouen
Ergänzend zu den Hauptrouen bieten die Komfortrouen sowohl den geübten als auch den ungeübten
Velofahrenden komfortable Verbindungen mit hoher Sicherheit. Sie sind weitgehend getrennt vom motori-
sierten Verkehr oder führen über genügend breite verkehrsarme Quartierstrassen.~~

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 76 gegen 40 Stimmen zu.

Änderungsantrag 70 zu Kap. 4.5.1 Ziele / d)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

d) Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen
An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsge-
rechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. ~~Einzelne Stationen an wichtigen Bahnhöfen
werden bewirtschaftet.~~ Velostationen an Bahnhöfen und bei hohem Nutzungsdruck werden bewirtschaftet.
Die Zu- und Wegfahrten sind gut auffindbar und sicher.

Mehrheit: Sven Sobernheim (GLP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 71 zu Kap. 4.5.1 Ziele / e)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

e) Einfacher, kostenpflichtiger Zugang zum Veloangebot
Ein adäquates, von Privaten betriebenes Angebot an kostenpflichtigen Verleihstationen ermöglicht den einfachen Zugang zu einem Verleihvelo für alle Nutzerinnen und Nutzer.

Mehrheit: Sven Sobernheim (GLP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP)

Minderheit: Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 40 Stimmen zu.

Änderungsantrag 72 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.14 Routenklassierung Veloverkehr / neuer Absatz Velostrassen

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Velostrassen

Längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert vorankommt

Vorerst vier Versuchsstrecken

Vortrittsberechtigung gegenüber einmündenden Strassen ist, wo immer möglich, anzustreben

Auf längeren Strecken ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich, was eine entsprechende Breite verlangt

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Mario Mariani (CVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 73 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.14 Routenklassierung Veloverkehr

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Hauptroute:

[...]

eigentrassiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend (Radwege oder -streifen), verkehrsarme Quartierstrassen, durchgängige und sichere Führung über Knoten, situativ für Veloverkehr geöffnete Busspuren (ohne Beeinträchtigung des Betriebsablaufs des ÖV)

[...]

Komfortroute:

[...]

eigentrassiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend, gemeinsame Rad- und Fusswege, verkehrsarme Strassen, Begegnungszonen, durchgängige, sichere und komfortable Führung über Knoten

[...]

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 74 zu Kap 4.5.3 Massnahmen / a)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

~~a) Im Haupttroutennetz sind die Lücken zu schliessen, sowohl auf der Strecke als auch bei den Knoten. Das Haupttroutennetz ist stark genug ausgebaut, auf einen weiteren Ausbau wird verzichtet.~~

- Mehrheit: Mario Mariani (CVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 96 gegen 20 Stimmen zu.

Änderungsantrag 75 zu Kap 4.5.3 Massnahmen / Streichung b) (Buchstabierung der nachfolgenden Literas wird je nach Beschlussfassung angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

~~b) Die einzelnen Komforttrouten sind unter Berücksichtigung zusätzlicher Qualitätsstandards umzusetzen und bestehende Lücken zu schliessen.~~

- Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 40 Stimmen zu.

Änderungsantrag 76 zu Kap 4.5.3 Massnahmen / d)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

d) Die Stadt Zürich ~~schafft die Voraussetzungen für~~ ~~fördert~~ den Bau und Betrieb eines Veloverleih.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Roger Liebi (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Peter Schick (SVP), Sven Sobernheim (GLP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Minderheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP)

Der Rat lehnt den Antrag der Mehrheit mit 57 gegen 60 Stimmen ab.

Geplante Velorouten (Tabelle 4.15, Anträge 77–91)

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 77:

Markus Knauss (Grüne): *Der Gemeinderat hat dem Stadtrat eine Motion überwiesen, dass dem Veloweg an der Rämistrasse Priorität eingeräumt werden soll und der Stadtrat innerhalb von zwei Jahren eine Weisung bringen soll. Somit ist es nur konsequent, dass die Rämistrasse mit einem kurzfristigeren Realisierungshorizont in den regionalen Richtplan eingetragen wird.*

Peter Schick (SVP): *Wir halten uns an den Richtplantext und lehnen den Antrag ab. Es wird unrealistisch sein, innert 10 Jahren die Verbesserung, die die Links-Grünen wollen, zu erreichen. 10 bis 20 Jahre wären realistischer.*

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 78:

Marco Denoth (SP): *Es geht um die Kürzung des Realisierungshorizonts von mittelfristig auf kurzfristig bei zwei Routen: Einerseits geht es um die Rämistrasse und andererseits um die Feldeggstrasse und Klosbachstrasse. Nachdem wir ursprünglich bei fast allen Einträgen eine Anpassung von mittelfristig auf kurzfristig verlangen wollten, haben wir uns nach reiflicher Überlegung entschlossen, uns nur bei den für uns sehr wichtigen Routen für eine Änderung von mittelfristig auf kurzfristig einzusetzen. Dies auch mit dem Hintergrund, dass wir nicht mit allen im Masterplan Velo eingetragenen Routen einverstanden sind, die der Stadtrat in Eigenkompetenz festgelegt hat.*

Michael Baumer (FDP): *Die Karteneinträge und die Realisierungszeithorizonte entsprechen dem Masterplan Velo. Die Fristigkeiten im Richtplan sind fragwürdig, sollen aber eine gewisse Priorität aufzeigen. Die Antragsteller machen hier einen Denkfehler. Wenn alles priorisiert wird, blockiert sich am Ende alles gegenseitig. Sie hätten zumindest aufzeigen müssen, welche Routen sie nicht mehr auf kurzfristig setzen möchten. Das gilt auch für Antrag 79.*

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 79:

Marco Denoth (SP): *Wir haben nur zwei statt zwanzig Routen auf kurzfristig gesetzt. Somit haben wir durchaus Prioritäten gesetzt. Mit Antrag 79 kommt in Verbindung mit Antrag 80 noch eine dritte Route dazu. Der Veloweg durch den Kreis 5 ist unserer Meinung nach absolut notwendig und auf kurzfristig gesetzt werden sollte. Die Veloroute sollte durch die Josefstrasse und nicht durch die Heinrichstrasse führen. So kann man weiterfahren und Heinrichstrasse, Technoparkstrasse, Turbinenplatz und Zürich-West erschliessen. Dies entspricht dem Postulat GR Nr. 2012/213, das im Juni 2012 an den Stadtrat überwiesen wurde. Im Antrag 80 haben wir ein Sammelsurium von drei bis vier Anträgen in einen gepackt. Es soll neu nur noch um die Abklassierung der Heinrichstrasse von einer Hauptroute in eine Komfortroute gehen. Der Eintrag der Josefstrasse wird*

in Antrag 90 folgen.

Michael Baumer (FDP): Ich habe die drei Anträge nicht gefunden, in denen etwas von kurz- auf mittelfristig geändert werden soll.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag 80:

Wortmeldung Kommissionsmehrheit siehe Änderungsantrag 79.

Michael Baumer (FDP): Das grösste Potenzial liegt auf der Achse Zollstrasse und Sihlquai. Dafür ist die Josefstrasse zu nah. Das gilt insbesondere auch für Antrag 90. Beim Röntgenplatz lässt sich das so nicht realisieren. Wir lehnen den Antrag ab.

Kommissionsminderheit/-mehrheit Änderungsantrag 81:

Marco Denoth (SP): Bei Antrag 81 geht es um einen Veloweg auf dem Agnes-Robmann-Weg parallel zur Linie der S10, auch dieser im Rahmen eines Postulats. Wir möchten diesen Eintrag realisieren.

Sven Sobernheim (GLP): Marco Denoth (SP) sagte nun, es gehe um einen Veloweg parallel zur S10. Es geht aber eher um einen Veloweg anstelle der S10. Es hat dort schlicht keinen Platz für einen Veloweg. Die Verwaltung hat dies gut dargelegt. Wenn wir die SZU-Gleise nicht verlegen oder schliessen wollen, können wir den Weg nicht realisieren.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 82:

Marco Denoth (SP): Bei diesem Antrag geht es darum, dass man den Veloweg statt über die stark befahrene Stettbacherstrasse hinter dem Schwamendingerplatz durchführen würde. Es handelt sich um ein Quartierbedürfnis.

Michael Baumer (FDP): Wir haben uns für den Masterplan Velo entschieden und möchten deshalb die neuen Velowege, die nun zusätzlich eingefügt werden sollen, nicht genehmigen.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 83:

Marco Denoth (SP): Bei Antrag 83 geht es um die erste Velostrasse. Diese führt von der Baslerstrasse durch die Bullingerstrasse und Stauffacherstrasse bis zur Feldstrasse. Man fährt von der Feldstrasse her gesehen zuerst durch eine Tempo-30-Zone über einen Kreis in die Bullingerstrasse, die auf Tempo 20 reduziert ist, danach über die Hardstrasse weiter durch die Bullingerstrasse, an der sich links und rechts ein grosser Kiesweg befindet. Wenn man weiterfährt, ist beim Letziggrundstadion alles komplett gesperrt, auch für Velofahrer. Die Baslerstrasse ist sehr mässig von Autos und Lastwagen befahren. Aus diesem Grund ist es für mich eine Parodiestrecke, um eine Velostrasse zu entwickeln. Die Hohlstrasse, die Badenerstrasse und die Baslerstrasse führen parallel vom Zentrum Richtung Altstetten. Auf der Hohlstrasse sind momentan ein Veloweg, eine Buslinie, eine Tramlinie und eine Autolinie eingetragen, auf der Badenerstrasse eine Tramlinie, ein Veloweg und eine Autolinie. Wir sind der Meinung, dass sich dieser Ort gut für eine Entflechtung eignet. Dadurch, dass die Velofahrer über die Baslerstrasse geführt werden, haben die anderen Verkehrsträger auf der Hohlstrasse und der Badenerstrasse genügend Platz. Das wäre eine Möglichkeit für einen Kompromiss und eine Zusammenarbeit. Wir hoffen deshalb auf die Unterstützung der anderen Parteien. Es wäre auch die Gelegenheit für den Stadtrat, bei der Planung eines Strassenumbaus

nicht von den Werkleitungen oder den Trams auszugehen, sondern vom Ziel, etwas für die Velos zu tun, statt die Velos einfach im Paket mitzunehmen und eine unbefriedigende Lösung zu präsentieren.

Michael Baumer (FDP): *Beim vorliegenden Antrag sowie den Anträgen 84, 85 und 86 hegen wir eine grundsätzliche Skepsis, die ich bereits beim ursprünglichen Antrag zu den Velostrassen geäußert habe. Hier kommt dazu, dass es mehrere eingetragene Haupttrouten hat und eine weitere regionale Route nicht sinnvoll wäre. Eine Entflechtung kann durchaus Sinn machen. Man müsste dies aber in einem Gesamtkontext vornehmen. Wir haben nun von Marco Denoth (SP) mehrere Ideen zu einer möglichen Umsetzung gehört. Diese sind aber nicht im Text enthalten. Im Text ist nur der Eintrag für eine neue Velostrasse enthalten. Der Antrag müsste diese konkreten Ideen enthalten, es müsste sich um ein richtiges Projekt handeln. So, wie die Anträge vorliegen, sind sie einseitig.*

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 84:

Gabriela Rothenfluh (SP): *Bei Antrag 84 geht es um die Scheuchzerstrasse von der Sonneggstrasse bis zum Irchel. Die Scheuchzerstrasse ist eine viel befahrene Veloroute. Sie ist aber noch keine Velostrasse, wie wir uns dies wünschen. Die Autos haben immer noch Rechtsvortritt. Wenn man in höherem Tempo abwärtsfährt, muss man bei jeder Kreuzung abbremsen. Zudem muss man bei den parkierten Autos aufpassen, dass nicht plötzlich eine Türe aufgeht. Deshalb fordern wir diese Velorouten, die dem Velo den Vortritt geben, wo es keine Schwellen gibt, über die man fallen könnte, und keine parkierten Autos. Oben führt die Winterthurerstrasse durch. Der Stadtverwaltung wird dort aus Platzmangel keinesfalls ein Velostreifen zugestanden werden. Deshalb halten wir die Scheuchzerstrasse für sehr gut geeignet. Die Winterthurerstrasse wäre für die Autos, die Scheuchzerstrasse für die Velos. Selbstverständlich dürfen die Bewohner der Scheuchzerstrasse ein Auto haben. Sie können es vielleicht nicht mehr direkt vor dem Haus parkieren, sondern etwas weiter davon entfernt. Wenn man sagt, das sei nicht für das Quartier, ist das eine Einstellungssache. Ich wohne an der Wehntalerstrasse. Für meine Lebensqualität ist es auch nicht förderlich, dass dort Tausende von Autos vorbeifahren. Ich hätte lieber eine Veloroute vor meiner Haustür, wenn ich wählen könnte.*

Michael Baumer (FDP): *Die Häuser an der Scheuchzerstrasse haben keine Garagen. Man würde diesen Personen somit verbieten, ein Auto zu besitzen, wenn man ihnen keine Parkplätze mehr zur Verfügung stellen würde. Schlimmer ist, dass die Strasse für Autos einfach geschlossen würde. Die Hälfte des Quartiers wäre nicht mehr erschlossen. Man kann den Leuten nicht verunmöglichen, dass sie zu ihrem Haus gelangen. Solche Vorschläge verärgern die Leute und helfen dem Quartier nicht.*

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag 85:

Gabriela Rothenfluh (SP): *Es handelt sich um die Veloroute von Affoltern bis zur Hofwiesenstrasse. Sie führt vom Bachmannweg über die Riedhaldenstrasse, Binzmühlenstrasse, Zelglistrasse, Affolternstrasse, Regensbergstrasse bis an die Hofwiesenstrasse. Der Vorwurf der Gegenseite, wir wollten nur immer das Velo priorisieren und seien gegen das Auto, lässt sich hier nicht rechtfertigen. Es handelt sich stets um Nebenstrassen. Wir haben bewusst Quartierstrassen gewählt, die nur von wenigen Autos befahren werden. Wir halten es für eine gute Idee, dass man von Affoltern rasch nach Oerlikon oder zum Bucheggplatz gelangen kann.*

Wortmeldung Kommissionsminderheit siehe Änderungsantrag 84.

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag 86:

Markus Knauss (Grüne): Eine Vorbemerkung: Stadtrat Leutenegger sagte, mit den Velostrassen würden wir die Netzfunktion in Frage stellen. Dem ist nicht so. Die Netzfunktion ist über das Haupt- und Komfortrouthenetz des Masterplans absolut gewährleistet. Wir haben ausgewählte Orte eruiert, die bereits gut velotauglich sind, um diese zu optimieren. Das Beispiel Mühlebachstrasse zeigt dies. Es gibt gewisse Optimierungsmöglichkeiten. Wenn man mit den Pilotstrecken und dem ASTRA noch ein Netz von Veloschnellstrassen als Nachgang der Pilotprojekte machen will, kann man das. Doch das Grundnetz der Velorouten ist mit diesen Anträgen in keiner Art und Weise gefährdet.

Wortmeldung Kommissionsminderheit siehe Änderungsantrag 84.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 87:

Marco Denoth (SP): Die nächstfolgenden Anträge entstanden im Rahmen von Postulaten, die vom Gemeinderat an den Stadtrat überwiesen wurden und die der Stadtrat im Geschäftsbericht schon des Öfteren abschreiben wollte. Wir nehmen dem Stadtrat hier etwas Arbeit ab. Bei Antrag 87 geht es um das Postulat GR Nr. 2012/154, das am 5. Juni 2013 mit 91 Stimmen an den Stadtrat überwiesen wurde.

Michael Baumer (FDP): Es geht um den regionalen Richtplan. Die genannten Postulate haben, wenn überhaupt, eine kommunale Wichtigkeit und fallen somit nicht in diese Kategorie. Die Frage stellt sich, wofür man einen Masterplan Velo erstellt, wenn man dann irgendwelche Anträge als regionale Routen einträgt. Die Minderheit lehnt diese Anträge ab.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 89:

Marco Denoth (SP): Ich kann der Argumentation von Michael Baumer (FDP) nicht folgen. Beim vorgängigen Antrag wurde dem entsprechenden Postulat mit 91 Stimmen zugestimmt, die FDP war sicherlich auch in der Zustimmung. Bei Antrag 89 geht es um die Hofwiesenstrasse. Auch dieses Postulat wurde am 3. Juli 2013 mit 70 Stimmen an den Stadtrat überwiesen. Auch dieser Eintrag sollte nun im Richtplan erfolgen.

Michael Baumer (FDP): Wenn wir etwas gut finden, muss daraus noch kein regionales Anliegen entstehen. In diesem konkreten Fall gilt dies ebenfalls. Hier kommt noch dazu, dass die Route über die Nansenstrasse bereits festgelegt ist. Es braucht diesen Eintrag deshalb nicht.

Kommissionsmehrheit/-minderheit Änderungsantrag 90:

Marco Denoth (SP): Bei Antrag 90 geht es um die Josefstrasse. Auch dieser Eintrag beruht auf einem Postulat, das mit 70 Stimmen an den Stadtrat überwiesen worden war.

Michael Baumer (FDP): Selbstverständlich ist es schwierig, regionale und kommunale Dinge auseinanderzuhalten. Wir haben uns aber nun schon länger damit befasst. Zum Antrag: Wir lehnen den Antrag ab, da aus unserer Sicht die Route über die Achse Zollstrasse/Sihlquai und nicht über die im Antrag vorgeschlagene Strecke führen sollte.

Kommissionminderheit Änderungsantrag 91:

Michael Baumer (FDP): Die Platzverhältnisse lassen neben ÖV und MIV nicht noch

zusätzlich eine regionale Route zu, die auch eine gewisse Komfortabilität haben sollte.

Änderungsantrag 77 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Nr. 72 Rämistrasse

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Realisierungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Peter Schick (SVP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 44 Stimmen zu.

Änderungsantrag 78 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Nrn. 72 und 75

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Realisierungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 79 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Nr. 89 Heinrichstrasse–Hardturmstrasse

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Realisierungshorizont:

mittelfristig

kurzfristig

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 80 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Nr. 89 Heinrichstrasse–Hardturmstrasse

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Heinrichstrasse von Hauptroute auf Komfortroute abklassieren.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 81 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100 (Nummerierung der nachfolgenden Infrastrukturen wird je nach Beschlussfassung über die Anträge 81–91 angepasst)

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Veloroute Triemli–Schweighof–Friesenberg–Binz (entlang der Uetlibergbahn S10 und in Erfüllung Postulat GR Nr. 2008/78 «Veloweg Agnes-Robmann-Weg»)

Klassierung: Veloweg.

Vorhaben: Aus- und Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung.

Realisierungshorizont: kurzfristig

- Mehrheit: Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Michael Baumer (FDP), Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Gabriele Kisker (Grüne), Albert Leiser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)
- Minderheit: Marco Denoth (SP), Referent; Patrick Hadi Huber (SP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 39 Stimmen zu.

Änderungsantrag 82 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Der Radweg auf der Dübendorfstrasse ist durchgehend vom Schwamendingerplatz aus als Verlängerung der Winterthurerstrasse einzutragen.
Planungshorizont: kurzfristig

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 91 gegen 24 Stimmen zu.

Änderungsantrag 83 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Baslerstrasse- Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse (bis Feldstrasse)

Velostrasse
Neubau
kurzfristig

Dementsprechend sind die planerischen Vorgaben auch in der Abbildung 4.9 Veloverkehr umzusetzen.

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 44 Stimmen zu.

Änderungsantrag 84 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Sonneggstrasse – Scheuchzerstrasse – Irchel

Velostrasse
Neubau
kurzfristig

Dementsprechend sind die planerischen Vorgaben auch in der Abbildung 4.9 Veloverkehr umzusetzen

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Gabriela Rothenfluh (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 85 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100

Bachmannweg – Riedenhaldenstrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrasse – Affolternstrasse – Regensbergstrasse

Velostrasse

Neubau

kurzfristig

Dementsprechend sind die planerischen Vorgaben auch in der Abbildung 4.9 Veloverkehr umzusetzen

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Gabriela Rothenfluh (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 86 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100

Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse

Velostrasse

Neubau

kurzfristig

Dementsprechend sind die planerischen Vorgaben auch in der Abbildung 4.9 Veloverkehr umzusetzen

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Referent; Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 87 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Eichstrasse rechtsseitige Sihlpromenade
kurzfristig

Karteneintrag durchgehender Velo Hauptroute zwischen Eichstrasse und rechtseitiger Sihlpromenade

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 45 Stimmen zu.

Änderungsantrag 88 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Hürststrasse
kurzfristig

Karteneintrag durchgehender Velo Hauptroute zwischen Seebacherstrasse und Binzmühlestrasse über die Hürststrasse

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

- Mehrheit: Gabriela Rothenfluh (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Antrag wurde zurückgezogen.

Änderungsantrag 89 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Nansenstrasse
kurzfristig

Karteneintrag durchgehender Velo Hauptroute Schaffhauserstrasse bis Hofwiesenstrasse über Nansenstrasse und Edisonstrasse

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Gabriela Rothenfluh (SP), Referentin; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Marco Denoth (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 90 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Josefstrasse
kurzfristig

Karteneintrag durchgehender Velobahn Josefstrasse

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)
Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 46 Stimmen zu.

Änderungsantrag 91 zu Kap. 4.5.2 Karteneinträge / Tabelle 4.15 Geplante Infrastrukturen Veloverkehr / Neue Nr. 100

Die Mehrheit der BeKo RP/BZO beantragt folgende Änderung:

Nr. 100
Forchstrasse
kurzfristig

Karteneintrag durchgehender Velo Hauptroute zwischen Bahnhof Stadelhofen und Sempacherstrasse auf der Forchstrasse

Die Minderheit der BeKo RP/BZO beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Markus Knauss (Grüne), Patrick Hadi Huber (SP), Gabriele Kisker (Grüne), Andrea Leitner Verhoeven (AL) i. V. von Niklaus Scherr (AL), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Kyriakos Papageorgiou (SP), Gabriela Rothenfluh (SP), Christine Seidler (SP), Sven Sobernheim (GLP)

Minderheit: Präsident Michael Baumer (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Roger Liebi (SVP), Dr. Christoph Luchsinger (FDP), Mario Mariani (CVP), Peter Schick (SVP), Stefan Urech (SVP) i. V. von Thomas Schwendener (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 45 Stimmen zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 96, Beschluss-Nr. 1792/2016).

E i n g ä n g e

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

K e n n t n i s n a h m e n

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 1. April 2016, 17.00 Uhr.