



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 153. Ratssitzung vom 30. Juni 2021

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Antrag des Stadtrats

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
 - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019.
 - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019.
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Referent zur Vorstellung der Weisung:

Marco Denoth (SP): *Im Gegensatz zum kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (RP SLÖBA) handelt es sich beim Verkehrsrichtplan um eine Revision. Der vorliegende Richtplan musste also an der Urne bestehen. Richtpläne haben grundsätzlich einen Planungshorizont von fünfzehn bis zwanzig Jahren. Die übergeordneten Richtpläne und der RP SLÖBA sind eng aufeinander abgestimmt. Der Aufbau der Richtpläne ist dabei immer gleich. Das Amt für Raumentwicklung hat zudem eine Vorprüfung des Richtplans durchgeführt und stellte dem Richtplan insgesamt ein gutes Zeugnis aus. Der Kanton begrüsst insbesondere die Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Aufgrund der Einwendungen in der kantonalen Vorprüfung sind in der vorliegenden Revision noch Anpassungen eingeflossen. Die Hitzeminderung entlang der Verkehrswege und Fussgängerbereiche wurde hinzugefügt, zudem wurde den Velokarteneinträgen eine Systematik bezüglich bestehenden und geplanten Veloeinträgen zugefügt. Dazu kam die Weiterentwicklung des «Historischen Parkplatzkompromisses». Ursprünglich war geplant, dass der Verkehrsrichtplan gemeinsam mit dem Siedlungsrichtplan in den Gemeinderat kommt. Die Verwaltung überraschte uns aber Anfang des Jahres mit neuen Fakten zum Veloverkehr. Die Verwaltung legte uns ein vollständig überarbeitetes Velokapitel vor. Die Mehrheit der Kommission wollte deshalb das Velokapitel neu und intensiver diskutieren. Von April bis Juli wurden so weitere Sitzungen eingeplant, um den Verkehrsrichtplan zu diskutieren.*

(Fraktionserklärungen siehe Beschluss-Nrn. 4145/2021–4150/2021)

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

STR Richard Wolff: *Der Richtplan ist eminent wichtig für die Entwicklung der Stadt Zürich. Er legt die Grundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre. Dabei geht es um mehr als Verkehr. Es geht um Mobilität, die viel weiter als der Verkehr geht. Wir reden über Strassenraum, der auch Lebensraum und öffentlicher Raum ist. Das Bewusstsein dafür ist stark gewachsen, neue Bedürfnisse kamen auf. Deshalb ist es auch richtig, dass der Richtplan überarbeitet wird. Menschen wollen mehr Raum haben für andere Bedürfnisse als für jene des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Eine Mehrheit will mehr Platz für Velos und mehr sichereren Platz für Velos. Dazu kam in den letzten Jahren die Klimafrage, die heute viel wichtiger ist als noch vor zehn Jahren. Mit dem Klima als Oberthema über die ganze Politik der Stadt Zürich bekam auch das Thema Mobilität eine neue Perspektive. Unter dem Aspekt des Klimas muss auch die Mobilität so umgestaltet werden, dass sie nachhaltig, klimafreundlich und fossilfrei ist. Nachhaltige Verkehrsmittel müssen gefördert werden. All dies sind wichtige Teile des neuen Verkehrsrichtplans. Insgesamt haben wir einen guten Verkehrsplan, mit dem wir die Stadt weiter planen können. Es handelt sich um eine für die Planungssicherheit nötige Grundlage. Mit einer Rückweisung würden wir nichts gewinnen. Eine überarbeitete Fassung würde meiner Meinung nach nicht zu einem wesentlich besseren Resultat führen. Änderungen, Verbesserungen und Wünsche können jetzt über Anträge immer noch behandelt werden. Wir haben einen zeitgemässen Richtplan. Es geht um Klima und Nachhaltigkeit und er folgt Plänen zahlreicher anderer Städte. Es ist ein ausgewogener Plan, der auch die Wünsche der Mehrheit der Bevölkerung berücksichtigt. Es ist ein vernünftiger Plan, den wir brauchen können, um weiterzuarbeiten.*

Kommissionsminderheit 1 Rückweisungsantrag:

Stephan Iten (SVP): *Der vorliegende Verkehrsrichtplan zeigt auf, dass der Langsamverkehr gefördert, die Kapazität für den Verkehr insgesamt aber lediglich erhalten werden soll. Dies, obwohl wir im kommunalen Siedlungsrichtplan einen Zuwachs von 100 000 Personen festgelegt haben. Es ist illusorisch, zu meinen, dass alle mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem ÖV anreisen. Trotzdem soll allein der MIV benachteiligt werden. Der Verkehrsrichtplan wurde also so ausgelegt, dass die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt werden. Man beeinträchtigt so nicht nur den Privatverkehr, sondern auch den für die Stadt Zürich so wichtigen Gewerbeverkehr. In diesem Richtplan wird nicht nur in der Innenstadt eine Reduktion der oberirdisch verfügbaren, öffentlich zugänglichen Parkplätze angestrebt – was schon fatal ist für das Gewerbe – es werden auch alle anderen Parkplätze radikal abgebaut. Für das Gewerbe ist flüssiger Verkehr essenziell, dieser muss erhalten werden. Denn das Gewerbe schafft Arbeitsplätze und zahlt einen grossen Anteil der Steuern in dieser Stadt. Es ist paradox, dass der Stadtrat die «Züri Autofrei»-Initiative für ungültig erklärt und trotzdem mit dem vorliegenden Richtplan die Ziele jener Initiative umsetzen will. Auch gegen die Veloförderung ist niemand, aber das Ausmass, das der Richtplan vorsieht, ist absurd. Denn es handelt sich um ein Verkehrsmittel, das nie den Stellenwert des MIV erreichen wird.*

Beim Lärmschutz geht es im Richtplan nur um den Verkehrslärm, anderer Lärm wird ignoriert. Trotz dem Einsatz lärmdämpfender Strassenbeläge soll Tempo 30 eingeführt werden, dies aber nur, um den MIV möglichst zusätzlich einzuschränken. Die neue Parkplatzverordnung, die der Stadtrat plant, soll die Bevölkerung erneut bevormunden. Wir sehen hier die freie Wahl der Mobilität eingeschränkt und den Richtplan deshalb als verfassungswidrig. Die SVP will, dass der Stadtrat ein effizientes und gesundes Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmer anstrebt. Wir sind für Anreize, aber klar gegen Zwangsmassnahmen. Ein fliessender Verkehr soll gewährleistet sein und jeder Einwohner soll selbst entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel er unterwegs sein will. Der Strassenraum im Richtplan soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden, nicht auf links-grüne ideologische Tagträume des Stadtrats. Falls die Rückweisung keine Mehrheit finden sollte, werden wir den Richtplan ablehnen.

Kommissionsminderheit 2 Rückweisungsantrag:

Sven Sobernheim (GLP): *Wenn der kommunale Richtplan die Stadt- und Verkehrsentwicklung in dieser Stadt lenken und voranbringen soll, dann wäre es wichtig, dass mit einem einheitlichen Werk gearbeitet wird. Wir finden es deshalb absurd, dass es einen Verkehrsrichtplan und einen RP SLÖBA nebeneinander gibt. Die ganzen Verweise werden in einem Chaos enden. Zudem stellen wir die Struktur des kommunalen Richtplans in Frage. Wir haben in der Schweiz eine nationale Raumplanung, aus der ein kantonaler Richtplan entsteht. Im Kanton Zürich gibt es zudem den regionalen Richtplan und jetzt gibt es einen kommunalen Richtplan, der sich an der Struktur der übergeordneten Richtpläne nicht orientiert. Er ist ein eigenes Werk mit eigenem Aufbau, eigener Struktur und eigenen Vorstellungen. Fristen sind in diesem Richtplan beispielsweise häufig nicht vorhanden. Es ist auch so, dass Begriffe wie «geplant» oder «bestehend», die in allen anderen Richtplänen einheitlich verwendet werden, in diesem Richtplan teilweise neu definiert wurden. Es ist nicht so, dass unsere Rückweisung bei den anderen Parteien gar nicht auf fruchtbaren Boden stiess. Gewisse Punkte, wie u. a. das Kapitel Parkierung, werden nun mit Einzelanträgen im Sinne der GLP berichtigt. Auch wenn die Rückweisung nicht beschlossen wird, werden wir unsere Standpunkte einbringen, sodass der Richtplan bei der Stadtentwicklung helfen kann.*

Kommissionsminderheit 3 Rückweisungsantrag:

Dominique Zygmunt (FDP): *Die primäre Aufgabe eines Verkehrsrichtplans ist für die FDP, dass die Stadt auf die absehbare Verdichtung reagieren kann. Die Stadt wächst und die Menschen, die hier leben, wollen auch in Zukunft mobil sein. Gemäss Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich wird der Verkehr bis 2030 um 32 Prozent zunehmen. Es ist klar, dass diese Verkehrsverdichtung vor allem in der Stadt Zürich anfallen wird. Dafür sollten im Verkehrsrichtplan prioritär die Wachstums- und Entwicklungsbereiche erschlossen und dafür gesorgt werden, dass die Menschen pünktlich, schnell und mit hoher Frequenz vorwärtskommen. Das wichtigste Verkehrsmittel der Zürcherinnen und Zürcher bleibt der ÖV. Zusammen mit dem Langsamverkehr sowie dem elektrifizierten Individualverkehr bildet der ÖV die Mobilität der Zukunft. Wenn wir wirklich etwas für eine klimafreundliche Mobilität tun wollen, dann müssen wir alle diese Verkehrsträger*

gleichmässig fördern. Die logische Zielsetzung vermissen wir im Verkehrsrichtplan. Darum haben wir eine eigene Motion eingereicht, mit der wir 300 Millionen Franken für dringende Verbesserungen im städtischen ÖV-Netz fordern. Mit unserer Rückweisung des Verkehrsrichtplans wollen wir zudem, dass sich die Mobilitätsplanung in Zürich an einem Gesamtverkehrskonzept ausrichtet. Der Verkehrsrichtplan soll sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsformen fördern. Die Leistungsfähigkeit, die Reisezeit und die Attraktivität des ÖV als Verbindung zwischen Quartieren und Zentrum soll gesteigert werden. Dazu gehört, dass auf ÖV-Achsen auf Geschwindigkeitsreduktionen verzichtet werden soll. Die Methode des Richtplans, was Geschwindigkeitsreduktionen anbelangt, schadet auch dem ÖV und der Stadtkasse. Zudem wird der Verkehr gemäss Richtplan nicht mehr auf Hauptverkehrsachsen konzentriert und so von den Wohnquartieren ferngehalten. Dies führt zu mehr Verkehr durch die Quartiere. Das ist für die FDP nicht akzeptabel. Mit unserer Rückweisung bringen wir auch einen Kompromissvorschlag im Bereich der Parkplätze ein. Einem Minus von 10 Prozent der Parkplätze in der Innenstadt können wir zustimmen, wenn gleichzeitig 10 Prozent der Parkplätze elektrifiziert werden. Die Stadt muss mit unserer Rückweisung zudem die Transformation zur elektrischen Mobilität vorantreiben. Wir warten noch immer auf eine Strategie des Stadtrats, wie die Infrastruktur für E-Fahrzeuge verbessert werden kann, obwohl diese Technologien grosses Potenzial haben, um die Klimabilanz der Stadt massiv zu verbessern. Mit dieser motivierten Rückweisung soll der Stadtrat zwölf Monate Zeit erhalten, um eine bessere Lösung vorzulegen.

Kommissionsmehrheit Rückweisungsantrag:

Marco Denoth (SP): *Die Mehrheit der Kommission lehnt alle drei Rückweisungsanträge ab. Die Kommission hat zu Beginn der Kommissionsarbeit bereits entschieden, auf diese Weisung einzutreten. Die Mehrheit der Kommission war auch immer der Meinung, dass die Vorlage des Stadtrats grundsätzlich gut ist. Viele Punkte der motivierten Rückweisung wurden durch mehrheitsfähige Detailanträge aufgegriffen. Eine motivierte Rückweisung würde die gesamte Verkehrsrichtplanung um mindestens zwei Jahre verzögern. Wir wollen deshalb so schnell wie möglich in die Detailberatung einsteigen und den Verkehrsrichtplan festsetzen. Nur mit der raschen Festsetzung des Richtplans kommt die Stadt endlich zu einem Konzept für den stadtverträglichen Verkehr. Aus diesem Grund lehnt die Mehrheit alle Rückweisungsanträge ab.*

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Dieser Richtplan ist äusserst radikal. Man kommt zum Schluss, dass der Verkehrsrichtplan eine unmögliche Situation schaffen soll. Eine Situation, in der viele Bürgerliche und Autofahrer in dieser Stadt nicht mehr wohnen können, weil sie sich nicht mehr wohlfühlen. Wir haben bereits erste Schritte erlebt mit den Genossenschaften, die verbieten, dass Autofahrer darin wohnen. Wenn die Autofahrer und die Bürgerlichen vertrieben werden, verändert das auch das Elektorat. So soll das Elektorat dieser Stadt komplett rot-grün werden. Man könnte dies auch als ethnische Säuberung bezeichnen – eine ethnische Säuberung der Autofahrer. Ich habe definiert, worauf sich dieser Begriff bezieht, nämlich auf Autofahrer. Ich will damit sagen, dass*

sich häufig die Linke gegen solche Säuberungen engagiert, und ich möchte aufzeigen, dass in diesem Fall genau das getan wird, was sonst verurteilt wird. So wird dafür gesorgt, dass eine Theokratie entsteht. Denn in einer Theokratie wird auch dafür gesorgt, dass nur noch die Gläubigen wählen. Indem den Bürgerlichen und den Autofahrern das Leben in der Stadt so unbequem wie möglich gemacht wird, kommen wir zu einem Punkt, wo die Demokratie pervertiert wird. Ich frage mich, ob das Ziel dieses Richtplans nicht eine Velokratie sein könnte.

Markus Knauss (Grüne): *Wenn dieser Richtplan zurückgewiesen wird, verlieren wir Zeit, die wir nicht haben. Die Verkehrsprobleme der Stadt Zürich sind drängend. Es führt nichts daran vorbei, dass der Autoverkehr in einem gewissen Mass reduziert wird, während der Velo- und Fussverkehr gefördert wird. Dies wäre für alle Verkehrsarten von Vorteil. Ausserdem sind die Sanierungsfristen der Luftreinhalteverordnung seit Jahren abgelaufen. Der neue Massnahmenplan «Lufthygiene» zeigt, dass wir ein Problem haben wegen dem MIV, und dass wir ein Lärmproblem haben. Auch die letzte Sanierungsfrist in dieser Sache ist am 31. März 2018 abgelaufen. Was Luft und Lärm angeht, leben wir deshalb in einem widerrechtlichen Zustand. Wir haben heute Vergleiche gehört wie jener zwischen dem Richtplan und einer ethnischen Säuberung und der Debatte um den Richtplan und einem bewaffneten Kampf. Das hat mit dieser Debatte nichts zu tun: Wir sind Zürcherinnen und Zürcher und debattieren über diesen Richtplan. Das hat mit Waffen nichts zu tun, das hat mit ethnischen Säuberungen nichts zu tun, das ist einfach Demokratie. Wir reden hier, und wir entscheiden irgendwann, was die Mehrheit möchte. Nun zur FDP: Sie fordert Netto-Null bis 2040. Aber die FDP hätte die Studie der Stadt zu diesem Ziel lesen sollen. Dieses Ziel erfordert die Förderung des Langsamverkehrs, erfordert Verkehrsberuhigungszonen, eine Ausdehnung der autofreien Zonen, eine Aufwertung der Fusswege sowie einen massiv beschleunigten Ausbau des Velonetzes. Zudem braucht es eine Umwidmung der Kapazitäten für den MIV im Strassenraum, eine Begrenzung des Parkraums sowie eine Reduktion der Parkfläche bis 2020. Das sind die Massnahmen, die erforderlich sind, wenn wir Netto-Null bis 2040 erreichen wollen. Der Beitrag der FDP ist gleich Null. Dem Freisinn reicht es, Netto-Null als Marketingkonzept zu benutzen. Wenn die FDP sagt, dass der Verkehrsplan kompromiss- und konzeptlos ist, muss ich erwidern, dass das Ziel Netto-Null bis 2040 auch kompromiss- und konzeptlos ist, wenn der Verkehr als grösster Verursacher für Treibhausgase aussen vor gelassen wird. Wenn dieser Richtplan zurückgewiesen wird und erst 2040 darüber nachgedacht wird, was getan werden könnte, dann ist das kompromiss- und konzeptlos und untergräbt die Glaubwürdigkeit der FDP in Klimafragen.*

Samuel Balsiger (SVP): *Eine linke Sprecherin hat gesagt, dass eine überwältigende Mehrheit der Stadtbevölkerung für einen Ausbau der Velokapazitäten ist. Tatsache ist aber, dass nur eine Minderheit der Bevölkerung für die Initiative «Züri Autofrei» war. Ausländer und nicht-Stimmberechtigte konnten sich nicht äussern, aber auch sie haben ein Anrecht auf Lebensqualität – dazu gehören Parkplätze und ein fliessender Verkehr. Eine moralische Überheblichkeit und die Aussage, dass die Linke die Mehrheit vertritt, ist also fehl am Platz. Die Linke wird für viele Leute in dieser Stadt die Lebensqualität verringern, wenn sie es wirklich schaffen, diesen Plan umzusetzen. Schon das wird*

schwierig, weil der Plan stark von übergeordnetem Recht eingeschränkt wird. Vieles, was im Richtplan steht, wird nicht umgesetzt werden können. STR Richard Wolff sagte, dass die Menschen in dieser Stadt mehr Platz wollten. Er hat damit benannt, worum es beim Richtplan geht: Es ist ein Verteilungskampf um den begrenzten Boden. Wenn immer mehr Leute in die Stadt drängen, wird dieser immer knapper. Es geht deshalb einzig und allein um die Einwanderung. Die Einwanderung schmälert die Lebensqualität aller Anwohner.

Res Marti (Grüne): *Samuel Balsiger (SVP), ich danke Ihnen für dieses flammende Votum für das kommunale Ausländerstimmrecht.*

Rückweisungsanträge 1–3

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung der nachfolgenden Rückweisungsanträge.

Die Minderheit 1 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Der Richtplan Verkehr zeigt auf, dass nicht nur der Velo- und Fussverkehr gefördert wird, sondern explizit und ausschliesslich der motorisierte Individualverkehr (MIV) ausgebremst und benachteiligt werden soll. Der Richtplan soll aber so festgelegt werden, dass nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere ausgespielt wird. Angestrebt werden soll ein gesundes Nebeneinander sämtlicher Verkehrsteilnehmenden. Ein fließender Verkehr aller Verkehrsteilnehmenden soll gewährleistet sein. Der MIV ist essenziell wichtig für das florierende, arbeitsplatzschaffende und steuerzahlende Gewerbe in der Stadt Zürich.

Ebenfalls ist eine Reduktion der meist oberirdischen, öffentlich zugänglichen, kundenorientierten Parkplätze um 10 Prozent fatal. Ein oberirdisch zugänglicher Parkplatz bringt dem Gewerbe einen Jahresumsatz von durchschnittlich 450 000 Franken.

Der Stadtrat soll diese Aspekte in einer überarbeiteten Fassung entsprechend einfließen lassen und neu auflegen.

Die Minderheit 2 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, innert zwölf Monaten eine neue Weisung vorzulegen. Die neue Weisung soll folgende Punkte erfüllen:

- Es soll nur ein kommunaler Richtplan erstellt werden, der die Kapitel Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Verkehr enthält.

7 / 14

- Der Fachplan Hitzeminderung soll Bestandteil des Richtplans sein; dabei sind auch Ziele und Massnahmen für das Spannungsfeld zwischen baulicher Verdichtung und Hitzevorsorge aufzuzeigen.
- Der formale Aufbau der Kapitel soll sich an denjenigen des regionalen Richtplans anlehnen.
- Begriffe und Definitionen (z. B. «bestehend» / «geplant») sollen in Übereinstimmung mit denjenigen des regionalen Richtplans verwendet werden.
- Der Detaillierungsgrad insbesondere hinsichtlich dargelegter Ziele und Massnahmen soll über alle Kapitel möglichst gleich sein.
- Widersprüche, wie z. B. Massnahme Veloparkierung im Kapitel MIV-Parkierung, sollen aufgehoben werden.
- Unklare Begrifflichkeiten, die während der Beratung Anlass zu Diskussionen gaben, sollen korrigiert werden (bspw. Leitbilder und Leitfäden, die in ihrer Funktion noch nicht definiert sind).
- Es soll eine Prognose zu den Arbeitsplatzentwicklungen eingepflegt werden.
- Grafiken und Karteneinträge sollen jeweils bestehende und geplante Anlagen abbilden.
- Bei geplanten Vorhaben soll eine Zeitprognose (kurz-, mittel- und langfristig) angegeben werden.
- In allen Kapiteln sollen die Ziele des regionalen Richtplans übernommen und um kommunale Ziele ergänzt werden.

Die Minderheit 3 der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Rückweisung des Antrags des Stadtrats mit folgendem Auftrag:

Die Weisung wird an den Stadtrat zurückgewiesen. Eine neue Weisung muss folgende Eckpunkte erfüllen:

- Der Verkehrsrichtplan orientiert sich in der Planung des städtischen Verkehrsnetzes und der städtischen Mobilität am absehbaren Wachstum und der Entwicklung der Stadt Zürich.
- Er fokussiert insbesondere auf die im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich genannten Entwicklungsgebiete und sorgt für deren Erschliessung.
- Die Leistungsfähigkeit der städtischen Mobilität wird an den qualitativen und den quantitativen Bedürfnissen der Menschen sowie an den kantonalen Vorgaben ausgerichtet.
- Der Verkehrsrichtplan fördert sämtliche umweltfreundliche Mobilitätsformen unabhängig von deren Technologie. Dazu gehören nicht nur der öffentliche Verkehr (ÖV),

der Velo- und der Fussverkehr, sondern auch die individuelle Elektromobilität. Namentlich wo kein adäquater Einsatz alternativer Mobilitätsformen möglich ist (z. B. für das transportierende Gewerbe), soll der individuelle Verkehr nicht zusätzlich eingeschränkt werden.

- Hauptträger der städtischen Mobilität ist und bleibt der öffentliche Verkehr. Seiner Funktion für den Transport grosser Personenzahlen sowie der hochfrequenten Verbindung der Quartiere mit der Innenstadt und untereinander, ist im Verkehrsrichtplan Priorität einzuräumen. Die Leistungsfähigkeit des ÖV soll weiter gesteigert werden.
- Der Verkehrsrichtplan erhält die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs unter anderem, indem er auf Temporeduktionen auf ÖV-Achsen verzichtet.
- Die Vermeidung von Schleichverkehr durch die Wohnquartiere stellt ein explizites Ziel des Verkehrsrichtplans dar. Dazu wird auf Temporeduktionen auf Hauptverkehrsachsen verzichtet.
- Die Parkplatzzahl in der Innenstadt (Geltungsbereich des «historischen Parkplatzkompromisses») wird um höchstens 10 Prozent reduziert. Dafür entstehen auf mindestens 10 Prozent der öffentlichen Parkplätze Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge. Die Anzahl blauer Zonenparkplätze wird auf dem ganzen Stadtgebiet auf dem Niveau des Jahres 2020 erhalten.
- Innovative Mobilitätsformen werden explizit gefördert und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen. Dazu gehört insbesondere eine Ausweitung der Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge auf öffentlichem Grund.

Mehrheit: Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit 1: Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP)
Minderheit 2: Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP)
Minderheit 3: Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Abstimmung gemäss Art. 36 GeschO GR (gleichgeordnete Anträge):

Antrag Mehrheit	68 Stimmen
Antrag Minderheit 1	16 Stimmen
Antrag Minderheit 2	14 Stimmen
Antrag Minderheit 3	<u>18 Stimmen</u>
Total	116 Stimmen
= absolutes Mehr	59 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

9 / 14

Antrag 1

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Historisch gesehen sind Baulinien reine Verkehrssache. Heutzutage ist diese Sache viel Departements-übergreifender. Wir beantragen deshalb, dass Baulinien nicht nur eine Sache des Tiefbauamts sind, sondern als gesamtplanerische Grundlage festgelegt werden sollen.*

Stephan Iten (SVP): *Es handelt sich um einen Verkehrsrichtplan. Der Verkehrsrichtplan soll schlank umgesetzt werden. Dieser Antrag wird die Verwaltung aufblähen. Weshalb eine weitere Dienstabteilung involviert werden soll, wenn Privatgrund auf freiwilliger Basis gesichert werden soll, sehen wir nicht ein. Die Minderheit ist für einen schlanken Staat, für eine schlanke Umsetzung dieses Richtplans und lehnt diesen Antrag ab.*

Änderungsantrag 1 zu Kapitel 1 Einleitung / 1.3 Verbindlichkeit / 4. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Der öffentliche Zugang zu Fuss- und Velowegen auf Privatgrund kann zudem mittels Einräumung von Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt Zürich (öffentliche Wegrechte) rechtlich gesichert werden. Der Dienstbarkeitsvertrag wird ~~durch das~~ unter Federführung des Tiefbauamts der Stadt Zürich ausgearbeitet. Weitere Dienstabteilungen werden nach Bedarf involviert.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 79 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 2

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Wir wollen, dass der Stadtrat den kommunalen Richtplan mindestens alle vier Jahre aktualisieren muss. Dieser Antrag basiert auf dem Beispiel des kommunalen Richtplans Verkehrs, der 16 Jahre lang unverändert angewendet wurde. Im Gegensatz dazu wird der kantonale Richtplan jährlich revidiert, wodurch die*

10 / 14

zuständige Kommission momentan drei Versionen des Richtplans parallel behandelt. Beides ist nicht wünschenswert. Ein gewisser Rhythmus der Revision des Richtplans ist deshalb nötig.

Stephan Iten (SVP): *Ein Richtplan gibt eine Richtung vor. Die Festsetzung des Richtplans bedeutet nicht, dass am nächsten Tag die ganze Stadt neu gebaut wird. Ein Verkehrsrichtplan wird für zwanzig Jahre festgelegt, das soll auch so bleiben. Denn es geht um Planungssicherheit.*

Änderungsantrag 2 zu Kapitel 1 Einleitung / Neues Kapitel 1.6

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Kapitel 1.6 Teilrevision anstreben

Der Richtplan soll eine rollende Planung sowie rasch und zielgerichtet auch neue Projekte ermöglichen. Hierfür sind, wie beim kantonalen Richtplan, regelmässige Teilrevisionen notwendig. Der kommunale Richtplan Verkehr soll daher mindestens alle vier Jahre einer Teilrevision unterzogen werden.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Stephan Iten (SVP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 70 gegen 42 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 3

Kommissionsreferent:

Patrick Hadi Huber (SP): *Dieser Antrag definiert als neues Ziel, dass zukünftig die Verflechtung von Fuss- und Veloverkehr verringert werden soll. Wird künftig vermehrt auf eine klare Trennung hingearbeitet, wird dies helfen, den Konflikt innerhalb der Langsamverkehrsarten zu klären. Mit klarer Signalisation kann viel erreicht werden.*

Änderungsantrag 3 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (4)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(4) Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs folgt den folgenden Grundsätzen:

- Strassen
Die Trottoirs sind dem Fussverkehr vorbehalten. Die Führung des Veloverkehrs erfolgt vom Fussverkehr getrennt auf der Fahrbahn (mit oder ohne Radstreifen) oder auf einem separaten Radweg.
- Wege / Altstadt
Auf Wegen abseits von Strassen sowie in der Altstadt erfolgt die Führung des Fuss- und Veloverkehrs je nach örtlicher Situation (Flächenverfügbarkeit, Gefälle, Bedeutung der Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr, Frequenzen, etc.). Die gemeinsame Führung, die räumlich/taktil getrennte Führung oder der Ausschluss des Veloverkehrs erfolgt zweckmässig.

Zustimmung: Patrick Hadi Huber (SP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 105 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 4

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Markus Knauss (Grüne): *Es geht in diesem Antrag um Lichtverschmutzung entlang der kommunalen Strassen. Die Strassenbeleuchtung in Zürich ist zu hell. Hier stehen sich das Bedürfnis der Bevölkerung nach ausreichender Beleuchtung und das Thema Lichtverschmutzung gegenüber. Die Stadtverwaltung fand, dass es richtig sei, das Thema Lichtverschmutzung im Richtplan zu verankern.*

Cathrine Pauli (FDP): *Die Minderheit findet, dass es bereits ausreichend Ziele gibt, die im Richtplan festgehalten werden, noch mehr Ziele sind nicht nötig. In Art. 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz wird ermöglicht, dass für Emissionen in Bezug auf Bau- und Ausrüstungsvorschriften Grenzwerte festgesetzt werden. Selbstverständlich können wir immer mehr Vorschriften erlassen. Schon heute gibt es aber ein Vielfaches mehr an Vorschriften als noch vor 25 Jahren. Der Grund dafür sind die Regeln, die wir uns geben. Jetzt wollen wir auch noch für Lichtemissionen behördenverbindliche Grenzwerte einführen. Dabei wissen wir alle, dass dies wieder in einer Vorschrift endet und für alle Eigentümer verbindlich wird. Jede solche Vorgabe beschäftigt wieder Spezialisten, die beweisen müssen, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Jeder Spezialist kostet für die Planenden Geld. Die Minderheit ist der Ansicht, dass die Stadt heute bereits ausreichend tätig ist. Die Stadt hat heute schon im Vergleich zu anderen Schweizer Grossstädten im Bereich Energieeinsparung den «Lead» und sieht selbst, dass es Handlungsbedarf im Bereich Lichtemissionen gibt. Wir sind aber der Meinung, dass das*

12 / 14

Beleuchtungskonzept Plan Lumière reicht, damit die Stadt in diesem Bereich Fortschritte machen kann. Dafür braucht es keinen weiteren Eintrag im Richtplan.

Weitere Wortmeldung:

Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP): *Die Grünliberalen unterstützen den Antrag aus drei Gründen: Der Lichtverschmutzung wird nicht genügend Beachtung geschenkt. Insbesondere die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sind enorm. Dazu kommen die gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Ausserdem wird mit der Strassenbeleuchtung unnötig Strom verbraucht, obwohl die Technik für eine bedarfsgerechte Erhellung existiert und bereits ohne negativen Einfluss auf die Sicherheit eingesetzt wird. Es stimmt hingegen nicht, dass der Plan Lumière diesbezüglich ausreicht. Die Stadt Zürich ist viel heller als andere Städte und wir können noch viel mehr tun, insbesondere mit Blick auf Netto-Null 2040 als Ziel. Ausserdem erachten wir es auch als sinnvoll, dass die Verwaltung die Lichtverschmutzung in den kommunalen Richtplan aufnehmen will.*

Änderungsantrag 4 zu Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr / 4.2 Ziele / Neues Ziel (6)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(6) Entlang von kommunalen Strassen, insbesondere in Wohngebieten, orientiert sich die Helligkeit der Strassenbeleuchtung an den Minimalwerten der Normen sowie den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 5

Themenbereich Klima und Hitzeminderung

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Heidi Egger (SP): *Es ist wichtig, dass die Klimaziele im Verkehrsrichtplan eingetragen werden. Die SP möchte – neben weiteren noch folgenden Anträgen – im Kapitel 3.3 Öffentliche Stadträume nebst dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung*

durch Lärm- und Luftschadstoffe und der Vermeidung von Überhitzung auch den Klimaschutz festschreiben.

Cathrine Pauli (FDP): Die Minderheit ist gleicher Meinung wie die Mehrheit: Es ist herausfordernd, eine städtebaulich hochwertige Gestaltung, Klimaschutz und ein leistungsfähiges Verkehrsnetz in Einklang zu bringen. Aber unserer Meinung nach ist der Antrag, den Begriff «Klimaschutz» an dieser Stelle in den Richtplan integrieren zu wollen, absurd. Denn: Was ist eigentlich Klimaschutz? Klimaschutz ist der Überbegriff für alle Massnahmen, die der globalen Erwärmung entgegenwirken. Also verwenden wir doch entweder den Klimaschutz als Überbegriff oder die Beispiele für Massnahmen des Klimaschutzes, aber nicht beides. Zudem handelt es sich hier wieder um ein Beispiel dafür, dass einfach Begrifflichkeiten eingebracht werden, die total opportun sind: Alle wollen Klimaschutz, es ist ein tolles Wort. Aber ein Richtplan muss in der Verwendung der Begrifflichkeiten präzise sein. Das ist hier nicht der Fall.

Änderungsantrag 5 zu Kapitel 3 Abstimmung Verkehr – Siedlung / 3.3 Öffentliche Stadträume / 1. Abschnitt

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

[...] Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe, und der Vermeidung von Überhitzung sowie dem Klimaschutz in Einklang zu bringen. [...]

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Die Sitzung wird beendet (Fortsetzung der Beratung siehe Sitzung Nr. 154, Beschluss-Nr. 4144/2021).



14 / 14

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat