



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 114. Ratssitzung vom 6. November 2024

3884. 2020/524

Weisung vom 25.11.2020:

Motion von Marco Denoth und Sven Sobernheim betreffend Bau von Veloschnellrouten, Bericht und Abschreibung

Antrag des Stadtrats

1. Vom Bericht betreffend Bau von Veloschnellrouten wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/243, von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12. Juli 2017 betreffend Bau von Veloschnellrouten wird abgeschrieben.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Dispositivziffer 1 /
Kommissionsreferat Dispositivziffer 2:

Anna Graff (SP): *Dieses Geschäft zum Bericht und Abschreibungsantrag war während fast vier Jahren in der Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) pendent. Die Motion verlangt eine kreditschaffende Weisung für den Bau von vier Veloschnellrouten. Die erste verläuft von der Baslerstrasse bis zur Stauffacherstrasse; die zweite von Zürich-Oerlikon über die Scheuchzerstrasse bis zur Freiestrasse; die dritte vom Bachmannweg über die Binzmühlestrasse, Zelglistrasse, Affolternstrasse und Regensbergstrasse bis zur Oerlikonerstrasse und die vierte führt über die Mühlebachstrasse und Zollikerstrasse. Nach der Überweisung im Jahr 2020 und Beratung in der Kommission wurde auf einen Abschluss verzichtet, um die Umsetzung der Routen im Zusammenhang mit der Velorouten-Initiative zu beobachten. Diese war von der Stimmbürgerin Ende September 2020 mit 70,5 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden. Im September 2024 nahm die Kommission die Beratung wieder auf und informierte sich über den Umsetzungsstand der vier Routen. Zwischenzeitlich trat am 1. Januar 2023 das Veloweggesetz in Kraft und das Velovorzugsrouten-Netz wurde in Abstimmung mit dem Gemeinderat festgelegt. Die Teilrevision des regionalen Richtplans zur Festsetzung der Vorzugsrouten im regionalen Richtplan läuft und die Umsetzungsplanung der Velovorzugsrouten wurde erstellt. Heute sind zwei der vier Routen mindestens teilweise umgesetzt: Die ersten Umsetzungsetappen für die Velovorzugsrouten von Altstetten bis Hauptbahnhof und von Tiefenbrunnen bis Stadelhofen sind erfolgt. Konkret sind es der erste Teil von der Baslerstrasse bis zur Bullingerstrasse und der erste Teil von Stadelhofen bis zum Stadtrand. Das bedeutet, dass die Routen stehen und am grünen Seitenband erkennbar sind. An der Zollikerstrasse fehlt das grüne Band noch, weil auf andere*



Arbeiten gewartet wird. Die Routen sind aber noch nicht umgesetzt. Es gibt weiterhin Durchgangsverkehr und der Veloverkehr wird nicht auf baulich getrennten Velowegen geführt, wie das die Initiative verlangte. Bei den anderen Routen befindet sich die Umsetzung in der Vorbereitung, sie ist jedoch durch Einsprachen blockiert. Bei der Velovorzugsroute Lengg–Hochschulen–Oerlikon, die in ihrer Routenführung mit leichten Abweichungen der zweiten Route in der Motion entspricht, erfolgte die Planaufgabe gemäss Paragraph 16 des Strassengesetzes (StrG) im Jahr 2023. Die Umsetzung war für das Jahr 2025 geplant. Bei der Velovorzugsroute Affoltern–Oerlikon, die mit einer kleinen Abweichung der dritten Motionsroute entspricht, war die Umsetzung ebenfalls für das Jahr 2025 geplant. Die Planaufgabe erfolgte bereits im Mai 2022. Bei beiden Projekten müssen aber bis zur Projektfestsetzung und Kreditbewilligung die Einspracheverfahren abgeschlossen werden. Der Zeitplan dazu ist unklar. Die Mehrheit der Kommission nimmt vom Umsetzungsstand der Routen Kenntnis. Die Stadt arbeitete gemäss den Aufträgen des Gemeinderats und der Stimmbevölkerung, präsentierte erste Umsetzungsschritte und setzte sie um, wo das möglich war. Die Verzögerungen bei den Projekten Lengg–Hochschulen–Oerlikon und Affoltern–Oerlikon sind Einsprachen geschuldet. Aufgrund der Bestimmung in der Gemeindeordnung wird es einen jährlichen Zwischenbericht zur Umsetzung aller Vorzugsrouten geben, der auch die Umsetzungsschritte der Routen in der Motion umfasst. Dementsprechend beantragt die SK SID/V einstimmig die Abschreibung der Motion. Als SP-Sprecherin will ich mich zu den Einsprachen äussern. Die Umsetzung der Vorzugsrouten ist nicht nur ein langjähriger Parlaments- und Bevölkerungsauftrag, sondern wurde immer wieder und mit Nachdruck bestätigt. Zuletzt stimmten im September 2024 über 62 Prozent der Bevölkerung dem Gegenvorschlag zur «Zukunfts-Initiative» zu, der den Auftrag zur Umsetzung von mindestens 50 Kilometern autofreier Velovorzugsrouten bestätigte. Der Gegenvorschlag fand in allen Stadtkreisen eine Mehrheit. Die Verzögerungstaktik der Autolobby, die aktuell rund 20 Umsetzungskilometer Velovorzugsrouten durch Einsprachen blockiert, ist nicht nur ermüdend, sondern auch ein Affront gegenüber dem politischen Willen der Stimmbevölkerung. Für die SP ist klar, dass die geplanten Routen nach dem Durchlaufen der juristischen Instanzen zügig auf die Strassen kommen müssen und kommen werden. In der Zwischenzeit hat die Stadt die weiteren Vorzugsroutenprojekte voranzutreiben, bis sie gemäss Gemeindeordnung umgesetzt sind; sowohl für die ersten Etappen der noch nicht aufgelegten Routen als auch für die weiteren Realisierungsschritte der umgesetzten Routen.

Kommissionsminderheit Dispositivziffer 1:

Derek Richter (SVP): Die geänderte Motion GR Nr. 2017/243 wurde von den Fraktionen CVP, FDP und SVP abgelehnt. Kurze Zeit später strich der Regierungsrat die Veloschnellroute aus dem Richtplan – zu Recht. Der Stadtrat jagt immer noch seiner Vision nach, dass Zürich eine Velostadt sei und werde. Leider war sie nie eine Velostadt und wird es niemals sein. Der Verkehr in Zürich wickelt sich vor allem auf zwei Verkehrsträgern ab: Für Personen ist es der Öffentliche Verkehr (ÖV), für Güter die private Logistik. In der Weisung wird euphemistisch von Aufwertung geschrieben. Man muss nicht weit



gehen, um zu sehen, wie eine solche Aufwertung aussieht: Auf der Bullingerstrasse sehen wir, dass es ein Stückchen nichts ist. Es ist schlichtweg Platzverschwendung für ein Klientel-Interesse. Bei der Velovorzugsroute 1 haben die Fussgänger einen Schotterweg – immerhin fahren dort keine Velos. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) musste einen Spurabbau hinnehmen und zur Krönung wurde daraus eine Einbahnstrasse. Das bedeutet mehr Verkehr im Quartier. Wenn man von Westen der Baslerstrasse entlang in Richtung Bullingerplatz bei uns vorbeifahren will, darf man auf dem Albisriederplatz kehren. Der Platz ist heute bereits überlastet. So wird aus ideologischen Gründen Mehrverkehr generiert. Bei den anderen drei Velovorzugsrouten sieht es nicht besser aus. Es geht vor allem um den Parkplatzabbau. Wo der Mehrwert fürs Velo ist, erschliesst sich mir nicht. Es ist heute bereits problemlos möglich, dort mit dem Velo durchzufahren. Ihr klingt so, als wäre das heute ein Ding der Unmöglichkeit; das ist falsch. Der Stadtrat nimmt die Initiative als Vorlage, um seinen ideologischen Kampf gegen den MIV voranzutreiben. Er ist nicht fürs Velo, sondern gegen den MIV. Mit dem «Masterplan HB/Central» legte der Stadtrat seine wahre Motivation dar: Er will keinen Verkehr mehr. Er will nur noch den Langsamverkehr. Der Personenverkehr und der ÖV können weg. Nur noch Fussgänger und Velos sollen verkehren. Wozu das führt, sehen wir in Amsterdam. Wollen wir das in Zürich? Ich nicht. Der Bericht ist eine Geschichte fürs «Märli tram». Die SVP beantragt die Ablehnung des Berichts. Die FDP und Die Mitte sollen erklären, weshalb sie die Motion ablehnten und den Bericht heute zur Kenntnis nehmen wollen.

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): Als Marco Denoth (SP) und ich die Motion im Jahr 2017 einreichten, lehnte sie der Stadtrat ab. Aus der Verwaltung hörte man sogar, dass es in einer Stadt wie Zürich keinen Platz für Velovorzugsrouten gebe und dass das etwas für das Überland sei, wie von Wallisellen nach Dietikon. Auch beim kommunalen Richtplan hiess es, dass die Velovorzugsrouten nicht hineingehörten. Ich setzte mich dann an einem Sonntag hin und schrieb ein neues Velo-Kapitel – kein gutes, aber eines, um den Stadtrat zu provozieren. Plötzlich bewegte sich das Tiefbauamt. Jetzt haben wir die Grafik der Velovorzugsrouten im kommunalen Richtplan, auf die sich alle stützen. Der Kampf für die Velovorzugsrouten war ein Kampf gegen Windmühlen und vor allem gegen das Tiefbauamt und den ehemaligen Vorsteher. Es ist gut zu wissen, dass wir an dem Punkt sind, dass die Velovorzugsrouten unbestritten in die Stadt gehören. Darum können wir die Motion abschreiben. Wer sagt, dass Zürich keine Velostadt werden kann, hat die Entwicklung der E-Bikes schlichtweg verpasst.

Marcel Tobler (SP): Ich muss mit der vorherigen Märchenstunde aufräumen. Am Albisriederplatz, bei dem ich und meine Sitznachbarin wohnen, kam es zu keinem Mehrverkehr, seit die Velovorzugsroute auf der Bullingerstrasse errichtet wurde.



Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Man kann von der Volksabstimmung sprechen, bei der sich eine grosse Mehrheit für die Velovorzugsrouten aussprach. Aber für die Velovorzugsrouten oder für die Umsetzung zu sein, sind zwei verschiedene Dinge. Es bedeutet nicht, dass die Bevölkerung das auf Kosten des MIV will. Bereits damals fiel das Beispiel der Scheuchzerstrasse und Milchbuckstrasse mit dem Abbau aller Parkplätze für die Anwohner. Anwohner werden so schlicht vertrieben. Ich will wissen, ob das eine Mehrheit der Bevölkerung will. STR Simone Brander sagte damals, dass stattdessen im Parkhaus Uni Irchel parkiert werden könne. Dort ist es aber wesentlich teurer. Ich fragte, ob das ihre Art der Frauenförderung sei, wenn alleinerziehende Mütter sich allein dorthin bewegen und hohe Tarife bezahlen müssen. Interessant ist, dass die Tarife in der Zwischenzeit um 70 bis 150 Prozent aufgeschlagen haben – mit einer Argumentation, die der des Stadtrats entspricht. Die Stadt will die Universität und den Kanton unter Druck setzen, die bei ihren dortigen Bauvorhaben von der Zustimmung der Stadt abhängig sind. Das sind Schildbürgerstreiche, die nichts mit der Volksabstimmung zu tun haben.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Die Motion forderte vier konkrete Routen. Zwei davon existieren heute als Velovorzugsrouten, zwei sind in der Entstehung und haben die Planaufgabe hinter sich. In Zahlen ausgedrückt sind es im Moment vier funktionstüchtige Kilometer. Das ist noch nicht beeindruckend, aber mit jedem Kilometer kommen wir unserem Ziel näher. Das Ziel sind 130 Kilometer, 50 Kilometer davon in der höchsten Güteklasse: Da soll das Velo gemäss den Vorgaben der Initiative der unbestrittene Platzhirsch sein. Ich wünschte, ich könnte eine Tabelle vorlegen und aufzeigen, wie viele Kilometer es im Jahr 2025 und im Jahr 2026 sein werden. Wir haben jedoch viele Einsprachen und wir wollen sie korrekt behandeln. Eine Zahl kann ich nennen: Im Moment arbeiten wir an rund 100 Projekten auf Velovorzugsrouten. Diese kommen nach und nach in die Umsetzung. Ich bin zuversichtlich, dass wir dereinst einen Punkt erreichen werden, an dem es schnell vorwärtsgehen wird. Nach der Eröffnung der ersten Route wurde man anfangs nicht überall warm mit der Velovorzugsroute. Mittlerweile verzeichnen wir aber auf der Baslerstrasse im Durchschnitt 40 Prozent mehr Veloverkehr als vorher. Es kommt nicht häufig vor, dass das ein Grund zur Freude ist, aber beim Velo ist es das. Zuversichtlich stimmt uns, dass sich mit 97 Prozent die grosse Mehrheit der Velofahrenden an das ausgeschilderte Tempo 30 hält. Im Moment sprechen wir bei den Velovorzugsrouten noch von Abschnitten, aber wir denken an das ganze Netz. Bis es über die gesamte Stadt gespannt sein wird, geht es aber noch einen Moment. Die Motion zeigt, dass wir nicht nur über Pläne sprechen, sondern auch Resultate vorweisen.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 1.



5 / 5

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der Dispositivziffer 1.

Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Michael Schmid (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP)

Minderheit: Referat: Derek Richter (SVP); Stephan Iten (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 105 gegen 13 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid, (AL), Sven Sobernheim (GLP) i. V. von Carla Reinhard (GLP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 117 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Vom Bericht betreffend Bau von Veloschnellrouten wird Kenntnis genommen.
2. Die Motion, GR Nr. 2017/243, von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12. Juli 2017 betreffend Bau von Veloschnellrouten wird abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 13. November 2024

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat