

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 51. Ratssitzung vom 12. Juni 2019

1371. 2018/11

Weisung vom 17.01.2018:

Tiefbauamt, Rämistrasse, Abschnitt Bellevue bis Heimplatz, Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen, Projektierungskredit, Abschreibung einer Motion

Antrag des Stadtrats

1. Für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 800 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017). Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Ausführung.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Die Motion, GR Nr. 2015/159, der Fraktionen SP, Grüne und glp vom 27. Mai 2015 betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird als erledigt abgeschlossen.

Referent zur Vorstellung der Weisung, Kommissionsmehrheit Dispositivziffer 1, Kommissionsreferent Dispositivziffer 2:

Hans Jörg Käppeli (SP): Diese Weisung ist ein erster wesentlicher Schritt für die Umsetzung einer Motion der SP-, Grünen- und GLP-Fraktion. Das Ziel sind durchgehende Velorouten und attraktive Fusswege entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz. Die heutige Situation ist ungenügend. Der Ausbau des Hochschulgebiets bringt einen Verkehrszuwachs von 45 %. Dieser soll zur Hälfte durch Fuss- und Veloverkehr bewältigt werden. Das Tiefbauamt hat ab 2012 eine Minimallösung projektiert. In Richtung Bellevue wäre für die Velos nur eine Randeinfärbung vorgesehen gewesen und somit kein sicherer Velostreifen. In Richtung Heimplatz würden die Velofahrenden auf dem Trottoir fahren. Das ist heute rechtlich nicht mehr zulässig. Das Projekt fiel somit durch und konnte nicht weiterverfolgt werden. Deshalb musste die Motion eingereicht werden. An der Medienorientierung im Januar 2017 hat Stadtrat Filippo Leutenegger mit einer Idee überrascht, die Stützmauer zurückzusetzen und einen Balkon für die Velofahrenden aufzusetzen. Die Velofahrenden hätten eine 19 % steile Rampe überwinden müssen. Es hätte zu hohen Kosten geführt. Das Tiefbauamt projektierte jedoch auf dieser Basis weiter. Das hat mich und den Verkehrsclub der Schweiz (VCS) herausgefordert, über eine pragmatische, günstigere und schnell zu realisierende Lösung nachzudenken. Unsere Idee besteht darin, dass die Stützmauer nicht verscho-

ben wird. Es sollen Velostreifen in beide Richtungen gemacht werden. Das Trottoir entlang der Stützmauer muss dazu für den Velostreifen bergwärts aufgehoben werden. Für jene, die zu Fuss gehen, soll einerseits das Trottoir entlang der Gebäude verbreitert und andererseits der Fussweg am Caroline-Farner-Weg verbessert werden. Der VCS veröffentlichte diese Lösung im November 2017, noch bevor das weiterentwickelte Projekt des Tiefbauamts bekannt wurde. Im Januar 2018 verabschiedete der Stadtrat dann die vorliegende Weisung. Die zweijährige Frist für die Erfüllung der Motion wurde knapp verpasst. Es ist nachvollziehbar, dass mit der Weisung nur ein Projektierungskredit verlangt wird. Bei einer komplexen Aufgabe wie dieser ist es nicht möglich, innerhalb von zwei Jahren einen Objektkredit vorzulegen. Die Spezialkommission hat die Beratungen erst im Januar 2019 aufgenommen. Das Tiefbauamt hatte um einen Aufschub gebeten, um den Vorschlag des VCS zu prüfen. Es ist verständlich, dass auch der Wechsel in der Leitung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements (TED) und des Tiefbauamts auch seine Zeit benötigte. Die wesentlichen Merkmale des Projekts des Tiefbauamts sehen wie folgt aus: Die Stützmauer wird zurückgesetzt. Damit muss auch die Parkhauszufahrt neu gebaut werden. Velostreifen sind in beide Richtungen auf der Rämistrasse vorgesehen. Das Trottoir entlang der Häuser bleibt. Das Trottoir vor der Stützmauer fällt weg. Es gibt einen attraktiven Fussweg oberhalb der Stützmauer. Neu soll – entgegen dem Richtplaneintrag – der Olgaweg als Fuss- und Radweg eine Verbindung zwischen Bahnhof Stadelhofen und Hirschengraben schaffen. Es entstehen Kosten von rund 50 Millionen Franken, die auch 50 % tiefer oder höher liegen könnten, wobei ein um 50 % tieferer Betrag vermutlich nicht realistisch sein dürfte. Die Variante des VCS würde rund die Hälfte kosten. Bei beiden Varianten besteht auf einem kurzen Stück Mischverkehr aus Tram und motorisiertem Individualverkehr. Das ist kein Problem für den motorisierten Individualverkehr, aber durchaus für den öffentlichen Verkehr. Das Tiefbauamt favorisiert die eigene Variante, hat aber noch keine Entscheidung gefällt. In einer Vorstudie sollen beide Varianten vertieft und auf den gleichen Stand gebracht werden. Anschliessend soll das Bauprojekt nur noch auf der Basis der Bestvariante bearbeitet werden. Für die Projektierung bis zum Objektkredit beantragt der Stadtrat einen Kredit von 2,8 Millionen Franken. Am meisten beschäftigte uns in der Kommission die Tatsache, dass noch keine Variantenentscheidung vorliegt. Seit Januar 2018 hat das Tiefbauamt nicht mehr am Projekt gearbeitet. Die Mehrheit der Kommission hätte erwartet, dass der Stadtrat in eigener Kompetenz den Projektierungskredit erhöht und eine Vorstudie sowie eine Variantenentscheidung vorlegt. Der zweite Punkt, der uns beschäftigte: Die beiden Varianten wurden weder von der Dienstabteilung Verkehr noch von den VBZ auf ihre Machbarkeit überprüft. Das ist sehr irritierend. Relevant ist nämlich der beschränkte Mischverkehr. Dritter Punkt: Die hohen Kosten der Variante des Tiefbauamts. Die Kosten gehen grösstenteils zulasten des Kantons. Es bestehen Zweifel, ob der Kanton bereit ist, so viel Geld auszugeben. Es ist zu befürchten, dass in der Folge andere, nicht weniger wichtige Veloprojekte verzögert werden könnten. Viertens: Der geplante Weg für das Velo über Olgastrasse und Caroline-Farner-Weg. Dieser kombinierte Fuss-/Veloweg ist schmal und unübersichtlich. Aufgrund der hohen Menge an Fussgängern ist er zudem sehr konfliktträchtig. Weiter könnten erhebliche Probleme für die Erschliessung von Privatgrundstücken und hohe Kosten für Anpassung und Rechtserwerb entstehen. Bei so vielen Unsicherheiten und Unklarheiten wäre eine motivierte Rückweisung der übliche Vorgehensweg. Die Mehrheit der Kommission hat dies aber abgelehnt, weil das Tiefbauamt nicht

am Projekt arbeiten würde, bis der genehmigte Projektkredit vorliegt. Es ist eine weitere Verzögerung zu befürchten. Es ist aber wichtig, dass es an der Rämistrasse vorwärtsgeht, damit auch eine bestmögliche Koordination mit dem Heimplatz möglich ist und Synergien genutzt werden können, und auch, weil 2024 die Tramgleise erneuert werden. Die Mehrheit hat sich für den unveränderten Kreditantrag ausgesprochen, allerdings unter Berücksichtigung von wichtigen Versprechungen seitens Stadtrat Richard Wolff. Erstens: Präsentation von Vorstudie und Vorprojekt mit Variantenentscheid Mitte 2020 in der Kommission. Zweitens: Eine sorgfältige Prüfung, ob der Veloweg über den Olgaweg sinnvoll und machbar ist. Drittens: Offenlegen der Abhängigkeiten und Risiken zwischen Caroline-Farner-Weg und Verschieben der Stützmauer. Viertens: Ein Vorentscheid seitens des Kantons zur Finanzierbarkeit. Die Mehrheit stimmt der Dispositivziffer 1 für den Projektierungskredit zu. Die einstimmige Kommission stimmt der Dispositivziffer 2 und damit der Abschreibung der Motion zu. Die SP stimmt mit der Mehrheit.

Kommissionsminderheit Dispositivziffer 1:

Stephan Iten (SVP): Wir haben nun zwei Varianten gehört. 2012 wurden während zwei Jahren unzählige Stunden und Millionen von Franken in eine Projektierung investiert, die man dann wieder verwerfen musste. 2016 kam die Motion. Es wurden weitere Stunden und Millionen von Franken investiert. 2019 ist man noch keinen Schritt weiter. Man weiss ungefähr, wo die Wege für Velos und Fussgänger durchführen sollen. Es gibt aber keine konkreten Pläne. Nun werden 2,8 Millionen Franken für etwas gefordert, das uns immer noch nicht die Sicherheit gibt, dass man tatsächlich zu einer Lösung kommt. Zudem handelt es sich bei den 2,8 Millionen Franken nur um eine Grobschätzung. In der Weisung steht, dass es auch 30 % mehr oder weniger sein können. Weniger wird es kaum sein. Im Gegenteil. Bisher waren die Beträge stets höher als geschätzt. Wir werden mit einer weiteren Million Franken rechnen müssen. Wenn man die Velorouten realisieren will, zeigen die Pläne, dass es nur funktioniert, wenn der Fussverkehr auf die denkmalgeschützte Stützmauer geführt wird. Das ist aber im Rahmen einer behindertengerechten Gestaltung des Weges nicht möglich. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder baut man die denkmalgeschützte Mauer ab, damit sie flacher wird, oder man muss die Rampe derart weit verlängern, dass kein Zugang mehr möglich ist zu den bestehenden Gebäuden auf jener Seite. Interessanterweise scheint der Denkmalschutz keine Bedeutung mehr zu haben, wenn es um das Velo geht. Angenommen, man findet tatsächlich eine Lösung, dann werden die paar Meter Veloweg 50 Millionen Franken kosten. Diese Kosten können aber auch nicht dem Rahmenkredit Velo belastet werden. Das Volk hat bestimmt, dass man nur bei Planung und Bau auf kommunaler Veloinfrastruktur Kosten übernimmt. Von den 120 Millionen Franken, denen das Volk zugestimmt hat, wären dann bereits 50 Millionen Franken weg. Mich persönlich würde es zwar nicht schmerzen. Aber auch wenn der Kanton den 50 Millionen Franken zustimmen würde, was er aber aufgrund der Anti-Stauinitiative nicht kann, zeigt sich unabhängig davon auch die VBZ dem Projekt gegenüber sehr kritisch. Nach all diesen Argumenten sind wir nicht gewillt, nochmals 2,8 oder bis zu 3,5 Millionen Franken auszugeben. Wir verstehen nicht, warum man nochmals so viel Geld in die Hand nehmen muss für ein Projekt, das derart unsicher ist. Mir scheint, der linken Seite ist nicht bewusst, was dieses Geld wert

ist, so wie sie grundsätzlich Geld zum Fenster hinauswirft. Man sollte für eine Projektierung nicht nochmals 3,5 Millionen ausgeben bei einem Projekt, von dem man jetzt schon weiss, dass es nie und nimmer umgesetzt werden kann. Wir lehnen den Projektierungskredit ab und sind dafür, dass man die Motion abschreibt, denn bisher hat sie nur Geld und Zeit gekostet.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): *Das Projekt durchlief drei Phasen. Die erste Phase in den Jahren 2012/2013 war geprägt von absoluter Fantasielosigkeit. Stephan Iten (SVP) sagte, man habe zahlreiche Stunden verbraten und das Geld zum Fenster hinausgeworfen. Das stimmt aber so nicht. Man hat in jener Phase schlicht gar nichts getan. Es wurde gesagt, die Autofahrspuren müssten 3 Meter breit werden. Dann sagte man, die Velos müssten aufs Trottoir verlegt werden. Anschliessend sagte man, man brauche Platz, weil die Autofahrspuren breiter würden, und diesen Platz nehme man vom Trottoir. 2013 hat die Stadt ein Projekt vorgelegt, in dem an der engsten Stelle genau 1,42 Meter vorgesehen wären für den dicht begangenen Fussweg an der Rämistrasse. Es war ein untaugliches Projekt. Dann kam der Masterplan Hochschulen. Dieser besagte, dass der im Hochschulgebiet künftig zu erwartende Mehrverkehr von etwa 45 % zur Hälfte durch den öffentlichen Verkehr, zur anderen Hälfte über Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden soll. In Spitzenstunden würden bergauf bis zu 400 Velos auf dem Trottoir fahren. Das halte ich für schwierig. Die zweite Phase war die Phase der überbordenden Fantasie ohne jeglichen realen Hintergrund. Stadtrat Filippo Leutenegger hat in jeder Pressekonferenz mit einer neuen Visualisierung überrascht, die das Gegenteil dessen zeigte, was er im Jahr vorher präsentiert hatte. Einmal wollte er einen Fussweg zur Hohen Promenade machen, ein Jahr später wurde diese Idee wieder verworfen. Dann wollte man mittels eines Velobalkons einen Veloweg machen. Wie ernsthaft man sich dort wirklich Gedanken gemacht hat, ist fraglich. Die Steigung zur Hohen Promenade ist steiler als die legendäre, sehr steile Strecke Alpe d'Huez in der Tour de France. Es bestehen aber nun zwei Chancen: Einerseits das offizielle Projekt, das die Stadt ausgearbeitet hat, und das Projekt des VCS. Das eine kostet sehr viel mehr als das andere. Ich muss hier Stadtrat Richard Wolff in die Pflicht nehmen. Mit dem Projektierungskredit geben wir dem Stadtrat einen Vertrauensvorschuss. Wir erwarten, dass eine faire, objektive Prüfung der beiden Varianten vorgenommen wird, weil es einen hohen Kostenunterschied gibt. Wir sprechen aber den Projektierungskredit mit gutem Gewissen und mit Überzeugung, denn wir sind der Meinung, dass an der Rämistrasse eine Lösung für eine durchgehende Veloverbindung in beide Richtungen in ausreichender Qualität möglich zu sein scheint. Hans Jörg Käppeli (SP) hat es ausgeführt: Die Idee des Velowegs wurde seit sechs Jahren aufrechterhalten. Wir erlauben uns, uns immer wieder informieren zu lassen und sind gespannt, was uns das Tiefbauamt präsentieren wird. Wir freuen uns auf die weitere Entwicklung.*

Andreas Egli (FDP): *Zum vorhergehenden Votum: Jede Treppe ist steiler als die Alpe d'Huez. Man kann Vergleiche ziehen, aber die eine oder andere Treppenstufe schaffen wir noch. Auf die kurze Strecke würde man es wohl auch mit dem Fahrrad schaffen. Das*

Problem liegt vielmehr darin, dass die Verhältnisse sehr eng sind. Stadtrat Filippo Leutenegger liess seine Kreativität walten und zeigte dies in den Grafiken. Was wir jetzt hören, ist nichts Neues. Man sagte schon früher, dass man dies nicht gut findet. Nun werden zwei Varianten diskutiert. Die Variante des VCS sieht Mischverkehr vor. Dies würde zu größeren Verkehrsproblemen führen. Die VBZ waren in der gesamten bisherigen Planung nicht integriert. Wenn man einige Stunden mehr investiert hätte, hätte man von Anfang an besser gewusst, ob es funktioniert. Dann könnten wir den Projektierungskredit guten Gewissens unterstützen. Dem Lösungsvorschlag des VCS wird nun eine Variante gegenübergestellt, die in der Grobplanung 50 Millionen Franken kostet, wobei dieser Betrag auch 50 % tiefer oder höher liegen könnte. Auch diese Variante sieht Mischverkehr vor. Es liegt somit eine schlechte Lösung vor und man stellt dieser eine noch schlechtere gegenüber in der Hoffnung, dass angesichts der noch schlechteren Lösung dann die andere halbwegs erträglich wird. Das ist keine gute Idee. Bevor wir hier zusätzliche Millionen von Franken in irgendwelche Planungsakte investieren, wäre es aus meiner Sicht sinnvoller, wenn man die Machbarkeit der Studie des VCS betrachten und prüfen würde, ob es dort allenfalls eine Alternative gäbe. Falls die Machbarkeit nicht gegeben ist, kann man sich die hohen Kosten, über die wir nun sprechen, sparen. Angesichts der Problematik, die allen bekannt ist, ist es ein unnötiger Schritt, den wir nun machen. Vor diesem Hintergrund handelt es sich aus meiner Sicht um zwei untaugliche Lösungsvorschläge.

Sven Sobernheim (GLP): *Es wurde nun viel über die Kosten gesprochen. Ich möchte diese in ein Verhältnis setzen. Wir sprechen von 50 Millionen Franken Realisierungskosten für eine 400 m lange Strecke. Es gibt ein anderes Projekt auf Stadtgebiet, über das wir noch abstimmen werden: Das Rosengartenprojekt. Dort geht es um eine 2,4 km lange Strecke und Kosten von 1,1 Milliarden Franken. Zum Vergleich: Die Strecke ist 6-mal so lang, die Kosten sind 22-mal so hoch. Der Rosengarten hat noch weitere Parallelen zur Rämistrasse. Es handelt sich um einen Projektierungskredit, von dem wir nicht wissen, ob es ein gutes Projekt wird oder nicht. Die GLP will die Projektierung unterstützen. Wir wollen wissen, ob es ein gutes Projekt wird oder nicht. Beim Rosengarten aber sprechen wir 1,1 Milliarden Franken, ohne zu wissen, ob es ein gutes Projekt gibt. Dort sind wir mit der Projektierung ungefähr gleich weit wie bei der Rämistrasse. Man hat in Zürich gemäss Stadtrat viel in das Velo investiert. Das merkt man als Velofahrer nicht, wenn man an den Verkehrsknotenpunkten oder an schwierigen Stellen wie der Rämistrasse durchfährt. Wenn das Velo ein ernstzunehmender Verkehrsträger der Stadt sein soll und wir glauben, dass es ein Rückgrat unserer Mobilität ist, müssen wir auch investieren. Die GLP hat vor Jahren einmal einen Vorstoss für Velolifte in Zürich gemacht. Durch die Verbreitung von E-Bikes hat sich das Thema inzwischen erledigt. Wenn man aber einen flüssigen Verkehr will, muss man an der Strecke der Rämistrasse einen Veloweg anbieten. Dies darf nicht auf eine Weise geschehen, dass der Fussgänger darunter leidet oder sich der Velofahrer die Fläche mit der Anlieferung teilen muss, die an diesem Ort sehr viel Raum einnimmt. Es hiess, die Stadt habe noch nie Kostenunterschreitungen gehabt. Ich empfehle Stephan Iten (SVP), die Stadtratsbeschlüsse der Projektabrechnungen des Stadtrats zu lesen. Wir haben in der Regel immer Kosten-*

unterschreitungen, seit wir Projekte ausschreiben. Das zeigen Beschlüsse der vergangenen Monate. Die GLP unterstützt den Projektierungskredit in der Hoffnung, dass daraus ein gutes Projekt resultiert.

Stephan Iten (SVP): *Markus Knauss (Grüne) sprach von 400 Velos pro Stunde. Woher diese Zahlen kommen, ist für mich schleierhaft. Gehen wir davon aus, dass diese Zahl stimmt. Aber: Beim Rosengarten verkehren 250 000 Fahrzeuge pro Stunde. Da kann man die Kostenverhältnisse durchaus etwas besser und genauer betrachten. In den 1,1 Milliarden Franken sind auch das Tram und ein Veloweg inbegriffen. Ich weiss nicht, warum hier ein Vergleich gezogen wurde. Ich fahre oft auf der Rämistrasse. Bergabwärts haben wir regen Veloverkehr. Velos und Autos kommen sich dort nicht in die Quere. Der Autofahrer muss beim Fussgängerstreifen und Rotlicht anhalten, der Velofahrer muss sich nicht darum kümmern. Bergauf sieht man aber jeweils kein einziges Velo. Es ist schlicht zu steil. Nur wegen des neuen Schulquartiers werden nicht mehr Velos dort hochfahren. Sollten es Elektrovelos sein, haben das Auto und das Velo auch wieder ein Problem weniger. Das Velo kommt dem Auto nicht in die Quere.*

Ernst Danner (EVP): *Die EVP hat einige Grundsätze in der Verkehrspolitik. Punkt 1: Der gesamte Mehrverkehr ist über den öffentlichen Verkehr sowie Fuss-/Veloverkehr abzudecken. Punkt 2: Beim motorisierten Individualverkehr wollen wir weder eine Kapazitätserweiterung noch eine Kapazitätsverminderung. Das sind unsere Grundsätze. Wir werden prüfen müssen, ob wir den Status quo beim motorisierten Individualverkehr auch länger beibehalten wollen. Er steht im Konflikt mit der CO₂-Null-Politik. Ein weiterer Punkt ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis: Die Kosten der teuren Projektvariante sind gemessen an der Strecke unverhältnismässig hoch. Hier wurde eine Limite überschritten. Man könnte sich mit dem Betrag alternative Möglichkeiten ausdenken. Bei der Variante VCS geht es um rund 25 Millionen Franken. Diese Lösung würden wir für vernünftig halten, wenn sie realisierbar ist. In diesem Fall könnten wir das Projekt unterstützen. Für uns stellt sich noch die Frage wegen der Behindertengerechtigkeit. Die steile Rampe bleibt, auch wenn man oben den Weg absenkt. Das ist nicht behindertengerecht. Wenn die Fussgänger dort durchmüssen, kommt man mit einem Rollstuhl nicht durch. Wir haben uns übrigens sagen lassen, dass man auch vom Stadelhofen her behindertengerechten Zugang ins Parkhaus hat. Wer vom Bellevue kommt, kann diesen Zugang benutzen. Vom Pfauen her hätte man wiederum eine Rampe, die behindertengerecht über einen neuen Eingang ins Parkhaus führen würde. Wenn das so realisierbar ist, können wir dieser Variante und dem entsprechenden Projektierungskredit zustimmen. Wir hätten aber auch noch eine eigene, günstigere Variante. Ich bitte den Vorsteher des Tiefbauamts, diese zu prüfen. Die Autos stehen an der Rämistrasse bergabwärts sehr eng zwischen Trottoir und Tram, so dass man mit dem Velo nicht rechts an den Autos vorbeifahren kann. Jeder halbwegs legal denkende Velofahrer weicht auf die Tramschienen aus. Das ist nicht korrekt. Alternativ könnte man auch die Route via Kirchgasse wählen. Es wäre ein kleiner Umweg, aber es ist machbar. Bergwärts sehe ich kein Problem. Ich kam mir kürzlich mit dem Velo vor wie an einem autofreien Sonntag. Es konnte mich kein einziges Auto überholen. Ich fuhr nicht ganz am Rand, weil ich nicht das Risiko eingehen wollte, dass mich ein Autofahrer mit zu engem Abstand überholt. Velofahrer haben bergaufwärts sozusagen freie Bahn, weil die Autos sie nicht überholen können. Die*

Variante EVP wäre, nur bergabwärts einen Velostreifen zu erstellen und bergwärts den Status quo zu behalten. Das wäre sicherlich die günstigste Lösung.

Hans Jörg Käppeli (SP): Zur Behindertentauglichkeit muss man zwei Dinge beachten. Das eine ist die Frage, wie man vom Bellevue zum Pfauen kommt. Der eine Weg führt auf dem Trottoir den Häusern entlang. Dieser Weg ist mit einer gewissen Steigung verbunden. Er ist aber stufenfrei. Auf der anderen Seite hat man beim Caroline-Farner-Weg auf dem unteren Teil 19 % Steigung. Daran kann man nichts ändern. Wir haben dort die Zugänge zu den Gebäuden. Joe A. Manser (SP) hat uns auf dieses Problem aufmerksam gemacht. Vom steilen Stück bis zum Heimplatz kann man den Weg abflachen. Man könnte dort auch den Zugang zum Parkhaus behindertengerecht umsetzen. Von unten her ist es aber ohne mechanische Hilfsmittel nicht machbar. Ich gehe davon aus, dass der andere Zugang zum Parkhaus vom Bahnhof Stadelhofen aus stufenfrei ist.

Stephan Iten (SVP): Die EVP spricht einen Projektierungskredit und beruft sich dabei auf Hans Jörg Käppeli (SP), anstatt die Unterlagen zu lesen, die von Fachexperten erstellt wurden. Das erstaunt mich. Das ist, wie wenn ich Markus Knauss (Grüne) fragen würde, ob ein Veloweg auf der Autobahn Sinn macht. Ich verstehe nicht, dass man basierend auf Aussagen von Hans Jörg Käppeli (SP), der befangen ist, weil er sein Projekt am besten findet, im Gemeinderat einen Projektierungskredit spricht. Hans Jörg Käppeli (SP) will die 50 Millionen Franken für den Veloweg nun einfach ausgeben. In den Unterlagen zeigt sich aber, was Tatsache ist.

Sven Sobernheim (GLP): Zum vorhergehenden Votum von Stephan Iten (SVP): Die Kosten beim Rosengartentunnel wären 750 Millionen Franken. Das wäre das 14-fache. Wenn man 400 Velos und 2500 Fahrzeuge nimmt, wäre es das 7-fache. Wir sind somit immer noch relativ günstig. Zum Votum von Ernst Danner (EVP): Das Velo soll Alltagsverkehrsmittel für alle Zielgruppen sein. Die Variante, dass ich als Velofahrer an der Rämistrasse hupende Autos hinter mir habe, die mich am liebsten überfahren würden, ist kein Lösungsansatz.

Andreas Egli (FDP): Zum Vergleich mit dem Rosengarten: Dort wird Geld ausgegeben, damit man ein Tram erhält und hier wird Geld ausgegeben, damit das Tram langsamer fährt. Das nennt man dann klimawirksam. Es ist ein Irrtum. Wir wissen schon jetzt, dass es in jenem Moment, in dem wir das Tram so führen, wie es nun in der Version VCS/Käppeli mit dem Mischverkehr geplant ist, nicht ohne Behinderung geht. Wenn man gleichzeitig die Absicht der linksgrünen Seite kennt, den motorisierten Individualverkehr zu verlangsamen, ist es logisch, dass man den motorisierten Individualverkehr für das Tram als Hindernis in den Weg stellt, und das Tram dann langsamer fährt. Gleichzeitig überweisen wir einen Antrag für die Entwicklung einer Strategie, wie das Tram schneller gemacht werden kann. Hier besteht ein Widerspruch. Wenn man das Tram schneller machen will, muss man es auf seinem Trassee fahren lassen. Ich hätte darauf gezählt, dass die EVP – hätte sie Fraktionsstärke – jemanden in die Verkehrskommission geschickt hätte, um sich zu informieren. Wenn sie nämlich will, dass der öffentliche Verkehr schneller wird und mit dem Veloverkehr zusätzliche Leistungsfähigkeit erzielt werden kann, ist es nicht zielführend, wenn man den öffentlichen Verkehr wieder

langsamer macht. Das ist ein Widerspruch in sich. Wenn es darum geht, das Auto auszubremsen, ist in diesem Rat offenbar auch die Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr recht. Wir sehen es anders. Zudem sehen wir nicht ein, dass man bereits jetzt dafür Geld ausgeben muss.

Stefan Urech (SVP): *Ich möchte auf das Votum von Sven Sobernheim (GLP) eingehen, der von hupenden Autofahrern gesprochen hatte, die die Velofahrer an der Rämistrasse am liebsten überfahren würden. Ich fuhr die Strasse oft während meiner Gymizeit hoch und benutze sie auch heute noch regelmässig. Ich mag die Strecke nicht. Aber nicht, weil mich jemand anhupen würde, sondern, weil sie so steil ist. Ich fahre dort nur für das gute Gewissen hoch, nicht zum Spass. Ich könnte ein starkes Elektrovelo kaufen, dann dürfte ich aber nicht mehr auf dem Veloweg fahren, sondern müsste ebenso hinter den Autos anstehen. Die Verkehrsteilnehmer werden hier gegeneinander ausgespielt. Es wird ein Bild von einem Autofahrer gezeichnet, das ich an der Rämistrasse nicht ein einziges Mal erlebt habe. Ich hatte nie den Eindruck, dass jemand ungeduldig ist. Im Normalfall machen die Autofahrer dort einen grossen Bogen um die Velofahrer.*

Markus Knauss (Grüne): *Andreas Egli (FDP) versucht, einen neuen Topos zu entwickeln. Dieser heisst: Die Grünen, die Linken sind für die Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs. Das ist Unsinn. Wir wissen, dass der öffentliche Verkehr Betriebskosten von 21 Millionen Franken zu viel hat, die er nicht haben müsste. Nicht, weil wir mehr Velofahrer durch die Stadt fahren lassen wollten, sondern, weil Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr bestehen. Autos stehen an Kreuzungen im Weg. Sie behindern den öffentlichen Verkehr, wo sie nur können. Die Lösung ist nicht eine bürgerliche Verkehrspolitik mit immer mehr Autos in der Stadt und möglichst noch einem Verfassungsartikel, der garantiert, dass immer jedes Auto fahren darf. Die Lösung heisst: Weniger Autos, mehr Velos in der Stadt. Es wäre gut, wenn die FDP mit ihrem Stadtrat darüber sprechen würde, wie man zu einem schnelleren oder stabileren öffentlichen Verkehr kommt. Diesen erreichen wir nur durch weniger Autos.*

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

STR Richard Wolff: *Der Auftrag ist klar. Wir haben eine Motion. Wenn wir die Übung nun abbrechen, ist die Motion immer noch da. Sie wird vermutlich nicht abgeschrieben. Wir haben zwei Vorschläge. Der eine will die Strasse verbreitern. Das sieht etwas utopisch aus. Alle sagen jeweils, die Rämistrasse sei zu schmal. Dann sollten wir uns überlegen, wie wir die Rämistrasse breiter machen können. Man kann zumindest überlegen, was man tun könnte, was es kostet, und was machbar ist. Die Strasse zu verbreitern, wäre eine Lösung. Es ist nicht Teil der Lösung, dass wir keinen Schritt weiter sind. Wir haben nicht mehr das Velo auf der steilen Rampe, sondern die Fussgänger auf der steileren Rampe. Die Velos bleiben unten auf der Rämistrasse. Auch das ist ein Unterschied zum früheren Projekt. Wir können entweder die Strasse breiter machen oder wir haben einen Plan B und versetzen die Mauer nicht nach hinten, sondern machen das Beste aus der bestehenden Strasse. Wir opfern den bergaufwärtsführenden Fussweg für die Verbreiterung für den Platz für das Velo. Beide Lösungen sind nicht günstig. Das*

stimmt. Wir haben es hin- und hergerechnet. Die Kosten mögen auf 400 Meter berechnet zwar hoch sein, doch es geht um ein Schlüsselstück des Velonetzes. Man müsste fairerweise einen grösseren Teil oder das ganze Velonetz betrachten. Damit das Velonetz überhaupt funktioniert, müssen wir auch Schlüsselstrecken gut gestalten. Die Leute benutzen das Velonetz nicht, solange es gefährliche oder schwer machbare Schlüsselstrecken gibt. Die 50 Millionen Franken muss man relativieren und auf das gesamte Velonetz umrechnen, das wir so tauglich gestalten wollen, dass man es in eine klimafreundliche Zukunft weiterführen kann. Wir sind somit einen Schritt weiter. Mit dem Projektierungskredit werden wir noch weiterkommen. Der Projektierungskredit ist nicht hinausgeworfenes Geld. Er geht ins Gesamtprojekt ein. Ich wäre nicht so pessimistisch. Die eine oder andere Lösung, so bin ich sicher, ist machbar. Ich bin sicher, dass wir weiterkommen und eine Lösung finden. Ich danke der Kommission, dass sie uns die Möglichkeit gibt, die beiden Varianten so weit auszuarbeiten, dass wir es auch in der Kommission weiter betrachten können und darüber diskutieren können, welche nun die bessere Lösung ist.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 1

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

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

Mehrheit:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Heidi Egger (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Markus Merki (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Olivia Romanelli (AL)
Minderheit:	Präsident Stephan Iten (SVP), Referent; Pablo Büniger (FDP), Andreas Egli (FDP), Maria del Carmen Señorán (SVP) i. V. von Christoph Marty (SVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 81 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die Dispositivziffer 2

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zur Dispositivziffer 2.

Zustimmung:	Hans Jörg Käppeli (SP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Pablo Büniger (FDP), Heidi Egger (SP), Andreas Egli (FDP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Markus Merki (GLP) i. V. von Sven Sobernheim (GLP), Olivia Romanelli (AL), Maria del Carmen Señorán (SVP) i. V. von Christoph Marty (SVP)
-------------	---

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 111 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

10 / 10

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

1. Für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 800 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017). Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindex zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Ausführung.

Unter Ausschluss des Referendums:

2. Die Motion, GR Nr. 2015/159, der Fraktionen SP, Grüne und glp vom 27. Mai 2015 betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird als erledigt abgeschrieben.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 19. Juni 2019 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 19. August 2019)

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat