



30. November 2022

## Interpellation

von Carla Reinhard (GLP)  
und Serap Kahriman (GLP)  
und 12 Mitunterzeichnenden

Die ETH Zürich untersucht während den nächsten drei Jahren mit dem Forschungsprojekt «E-Bike-City» das Szenario einer 50-50-Aufteilung des urbanen Strassenraums zwischen Auto und «langsamen Formen» der Mobilität. Unter anderem soll erforscht werden, wie viele CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden können. Das zu untersuchende Szenario soll dem Velo, der Mikromobilität und dem öffentlichen Verkehr absolute Priorität einräumen und wird auch den Fussverkehr abdecken.

Die Stadt Zürich unterstützt das Projekt nicht, wie Stadträtin Simone Brander gegenüber dem Tages-Anzeiger darlegt. Dies, obwohl der Strassenraum in Zürich nach wie vor überanteilmässig dem MIV gehört und die Lösungssuche für eine grundsätzlich neue Aufteilung im Sinne von Netto-Null 2040 zukunftsgerichtet und unumgänglich ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb wurde das Forschungsprojekt nicht unterstützt, obwohl ausgeführt wird, dass es nicht nur um E-Bikes, sondern um die Schaffung eines «sicheren Raumes für langsame Formen der Mobilität» geht und es sich somit klar vom bereits unterstützten Projekt EBIS unterscheidet?
  - a. Wann hat der Stadtrat zum ersten Mal vom Projekt gehört?
  - b. Wer hat entschieden, dass die Stadt das Projekt nicht unterstützt?
  - c. Ist der Stadtrat trotz dieser Entscheidung bereit, der ETH Daten zur Verfügung zu stellen?
2. Sieht der Stadtrat im Forschungsprojekt einen Widerspruch zum kommunalen Richtplan oder ist es im Sinne davon?
3. Wie steht der Stadtrat zu einer grundsätzlich neuen Aufteilung des Strassenraums, die langsamen Formen der Mobilität gegenüber dem MIV deutlich mehr Platz einräumt?
4. Weshalb gehört in der Stadt Zürich nach wie vor der Grossteil des Strassenraums dem MIV, obwohl über 50 Prozent der Zürcher Haushalte kein Auto mehr besitzen?
  - a. Welche Möglichkeiten wurden neben den von der Stimmbevölkerung verordneten Velovorzugsrouten bisher vom Stadtrat geprüft, um dieses ungleiche Verhältnis zu aufzuheben?
5. Welche Hauptverkehrsachsen würden sich für eine Einbahnführung des MIVs eignen?
  - a. Wo wäre eine Einbahnführung im Rahmen der Einführung der Velovorzugsrouten umsetzbar?



**Unterschriftenliste Mitunterzeichnende**

Vorname, Name, Partei in Druckschrift:

Unterschrift:

1	Sven Sobernheim, GLP	
2	Saniya Amati, GLP	
3	Melica Landolt gep	
4	Beat Obeshdzer, GLP	
5	Sandra Bienek, GLP	
6	Flattina Novak, GLP	
7	Florence Angele, GLP	
8	Christine Mouy GLP	
9	Ann. Catherine Nablitz, GLP	
10	Renny Siev GLP	
11	Jay Kray-Gühl GLP	
12	Sabell Garcia GLP	
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		