



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 80. Ratssitzung vom 20. Dezember 2023

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2023/412 und 2023/413.

2683. 2023/412

Dringliches Postulat von Carla Reinhard (GLP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 30.08.2023:

Neue Velostandards, baulich abgetrennte Velowege als bevorzugte Veloführung

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Sven Sobernheim (GLP) begründet das Dringliche Postulat GR Nr. 2023/412 (vergleiche Beschluss-Nr. 2180/2023): *Ich gebe Ihnen als Erstes meine Interessensbindung bekannt. Ich bin einer der E-Bike-Raser, die in dieser Stadt angeblich alle anderen Velofahrenden überholen wollen. Trotzdem reichte ich diesen Vorstoss ein und stehe zu hundert Prozent dahinter, dass wir mehr abgesetzte Velowege bauen müssen – auch wenn ich dann als E-Bike-Raser nicht jedes Mal überholen kann. Unsere Zielgruppe der Velofahrenden ist zwischen acht und achtzig Jahren. Wir wollen alle aufs Velo bringen, egal wie sicher oder unsicher sie sich fühlen und unabhängig davon, wie alt oder jung sie sind, ob sie ein E-Bike, ein schnelles oder langsames Velo fahren. Abgesetzte Velowege bringen für die subjektive Sicherheit der Nutzenden sehr viel. Mit einer gestrichelten Linie – die wir als Velostreifen kennen – fühlen sich 62 Prozent der Velofahrenden sicher. Bei baulich abgetrennten Velowegen sind es 91 Prozent. Aus unserer Sicht ist es eine einfache Güterabwägung: Wenn sich beinahe alle sicher fühlen und ein paar wenige ausgebremst werden und demgegenüber der Vorteil steht, dass alle überholen können, während sich ein Drittel unsicher fühlt, dann entscheiden wir uns für die Sicherheit. Es geht in diesem Beispiel nur um die subjektive Sicherheit. Zur objektiven Sicherheit der abgesetzte Velowege gibt es weniger Studien. Ich hörte im Rat hunderte Male, dass wir alle Verkehrssträger, -mittel und -angebote entflechten müssen, daher bin ich überrascht, dass es einen Ablehnungsantrag gibt. Es ist wichtig, dass wir heute darüber sprechen, weil die neuen Velostandards in der Entstehung oder bereits im Abschluss sind und im Januar kommen. Wenn wir als Parlament ein Zeichen setzen, dass wir ein subjektiv sicheres Veloangebot und eine Velostadt für alle wollen, dann überweisen Sie den Vorstoss in der Hoffnung, dass die Velostandards angepasst und die abgetrennten Velowege zum Standard werden. Wir sind besser dran als vor zehn Jahren, als noch 1,0- oder 1,25-Meter-Velowege markiert wurden. Es gibt aber immer noch Planauflagen mit 1-Meter-Velowegen.*



Stephan Iten (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 13. September 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Dringlichen Postulat GR Nr. 2023/412: *Es spricht nichts gegen eure Forderung. Im Vorstoss wird aber ein Paradigmenwechsel gefordert: Es wird ein Standard gesetzt, ausser «wo nicht anders möglich». Da beginnt das Problem. Ein abgesetzter Veloweg kann nur dort erstellt werden, wo genügend Platz zur Verfügung steht. Man müsste also Platz schaffen, indem man Spuren abbaut – ich glaube, das ist das eigentliche Ziel. Warum wird nicht gefordert, dass bestehende abgesetzte Velowege nicht zurückgebaut werden? Es gibt diverse Beispiele, bei denen ich nicht verstehe, warum das getan wurde. Ein abgesetzter Veloweg ist für die Velofahrer und Autofahrer besser. Damit wird die Sicherheit von beiden erhöht. Bei der Baslerstrasse wehrten wir uns gegen den Rückbau. Auf der Kornhausstrasse haben wir einen abgesetzten Veloweg, der gut funktioniert und zurückgebaut wird. Auf der Schaffhauserstrasse in Seebach hatten wir einen abgesetzten Veloweg, der funktionierte und zurückgebaut wurde. Es wäre besser, wenn man zusammenarbeitet und nicht nur Extremforderungen stellt. Bei der Forderung, dass abgesetzte Velowege nicht mehr abgebaut werden, wären wir dabei. Auch sind wir dabei, dort abgesetzte Velowege zu erstellen, wo es genug Platz gibt. Die subjektive Sicherheit ist dann noch nicht gegeben, dafür müssten wir viel mehr Massnahmen ergreifen; die wirkliche Sicherheit würde noch mehr Platz kosten. Sven Sobernheim (GLP) sprach von der Velostadt für alle und stellte die Sicherheit gegenüber anderen Faktoren. Wir stellen die Velostadt gegenüber dem Wirtschaftsstandort. Die SVP spricht sich bei einem solchen Konflikt klar für den Wirtschaftsstandort aus. Wo es aber möglich ist und wo sie bereits bestehen, unterstützen wir die abgesetzten Velowege. Der Vorstoss ist zu restriktiv und extrem. Die Forderung geht in eine Richtung: Spurabbau für abgesetzte Velowege, da machen wir nicht mit.*

Sanija Ameti (GLP) begründet das Dringliche Postulat GR Nr. 2023/413 (vergleiche Beschluss-Nr. 2181/2023): *Ich hätte nicht gedacht, dass ich je ein Postulat zu Velowegen einreiche. Ich bin leidenschaftliche Fussgängerin, Velos mag ich überhaupt nicht. Und ich gebe es zu: Wenn die SVP über Velofahrer schimpft, schimpfe ich insgeheim mit. Aber als Liberale ist das Leben nicht so einfach; man muss Spannungen und Zerrissenheit und folglich auch Velofahrende aushalten. Als Liberale muss man Interessen abwägen, um möglichst viel Freiheit für möglichst viele Menschen zu erreichen. Der liberale Porno-Verleger Larry Flynt brachte es auf den Punkt: Wir bezahlen einen Preis für die Freiheit und dieser Preis heisst Toleranz. Die Frage ist also auch im Strassenverkehr, wie wir eine Verkehrsumgebung schaffen können, die möglichst viel Toleranz fördert. Carla Reinhard (GLP), die Velos sehr gern hat, und ich haben uns für dieses Postulat zusammengetan. Es beauftragt den Stadtrat zu prüfen, wie die Führung von Velos bei Strassenbauprojekten mit Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit rückwärtigem Veloweg statt Veloüberfahrt umgesetzt werden kann. So kann man die Interessen von Veloliebenden und «Velonichtliebenden» berücksichtigen, was mit dem geplanten Vorgehen der Stadt nicht der Fall ist. Der schmale Abstand zwischen einer erhöhten Kante und dem Gleis stellt für Velofahrende eine Gefahr dar. Um dieses Problem zu lösen, will die Stadt vorwiegend auf Veloüberfahrten setzen, beispielsweise beim Heimplatz. Dabei*



werden die Velofahrenden über den Wartebereich der Haltestelle geführt und müssen nicht mehr auf der Strasse fahren. Diese Mischfläche löst Konflikte zwischen Fussgängern wie mir und Velofahrenden wie Carla Reinhard (GLP) aus, fördert potenzielle Kollisionen und mindert so die gegenseitige Toleranz. Daher setzen wir uns für rückwärtige Velowege mit Haltestellenumfahrungen ein, wie es die Stadt Bern aktiv umsetzt.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 13. September 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Dringlichen Postulat GR Nr. 2023/413: *Wir halten das für eine sehr schlechte Idee. Wir sehen das beispielsweise bei der Haltestelle Röslistrasse der Verkehrsbetriebe (VBZ), wo eine Veloüberfahrt hinter der Haltestelle durchführt. Im Prinzip ist das nicht schlecht. Allerdings entstehen durch diese Lösung zwei Probleme. Vor und hinter der Haltestelle gibt es Konfliktpunkte zwischen Fussgängern und dem mechanisierten Verkehr, vor allem wenn es sich um E-Bikes handelt. Es geht um Verkehrssicherheit, sie steht für uns im Mittelpunkt. Im Postulat GR Nr. 2023/412 steht drei Mal das Wort «Paradigmenwechsel». Das ist erstaunlich. Zürich ist organisch gewachsen. Aus diesem Grund haben wir für Wünsche wie eine Velowegbreite von bis zu 1,8 Metern an sehr vielen Orten keinen Platz. Bei der Röslistrasse teilen sich der Motorisierte Individualverkehr (MIV) und die VBZ den Platz. Sogar die Velofahrer kommen dort durch. Auf der ganzen Strasse findet sich kein Unfallschwerpunkt. Man kann tolerant und miteinander über die Strasse fahren. Ihr spielt einen Verkehrsträger gegen den anderen aus. Jemand muss für euren Grössenwahn zurückstecken. Das sind beispielsweise die VBZ, der MIV und, wenn bauliche Massnahmen nötig werden, sogar die Blaulichtorganisationen. Das kommt für uns auf keinen Fall in Frage.*

Weitere Wortmeldungen:

Anna Graff (SP): *Die SP unterstützt beide Postulate. Es gibt zahlreiche Volksentscheide, die den Wunsch der Stimmbevölkerung nach einer hochwertigen, objektiv und subjektiv sicheren Veloinfrastruktur klarmachen. Die letzte Bevölkerungsumfrage erhob repräsentativ, wo aus Sicht der Einwohnenden der Schuh drückt und wo sie weiteren Handlungsbedarf sehen. Die Förderung des Velofahrens wurde am dritthäufigsten genannt. Es ist daher klar, dass nicht nur eine Mehrheit des Gemeinderats, sondern auch eine deutliche Mehrheit der städtischen Bevölkerung nachdrücklich Verbesserungen der Veloinfrastruktur sehen will. In Zürich soll das Velofahren für Acht- bis Achtzigjährige möglich und sicher sein, für die Velofahrenden und auch für die, die nicht mit dem Velo unterwegs sind. Es ist wichtig, dass wir noch vor der Verabschiedung der neuen Velo-standards über die zwei Postulate diskutieren und abstimmen. Mit der Überweisung des Postulats GR Nr. 2023/412 können wir den politischen Willen einer Ratsmehrheit zum Ausdruck bringen, dass bei der Planung der Veloinfrastruktur baulich abgetrennte Velowege angestrebt werden sollen. Das erhöht die subjektive, in vielen Fällen auch die objektive Sicherheit von Velofahrer*innen. Die SP teilt die Haltung, dass die Veloinfrastruktur in der Regel baulich vom MIV und Fussverkehr getrennt geführt werden soll; insbesondere bei Geschwindigkeiten von über 30 Kilometern pro Stunde, bei hohem Tages-*



*verkehr sowie einem hohen Anteil Schwerverkehr. Ebenfalls stimmt die SP der Forderung zu, dass bei Bauprojekten mit Bus- und Tramhaltestellen die Führung der Velos hinter der Haltestelle geplant werden soll, anstatt zwischen der erhöhten Haltekante und dem Gleis oder mit einer Veloüberfahrt, die erhebliches Konfliktpotenzial mit den wartenden ÖV-Nutzer*innen birgt. Hinter Haltestellen geführte Velowege sind für die Velofahrer*innen und für die ÖV-Nutzer*innen am sichersten. Darum hält es die SP für angesagt, dass wenn immer möglich Haltestellenumfahrungen geplant werden sollen. Wenn die zwei Postulate eine Mehrheit finden, sollten die Grundsätze aus Sicht der SP auch in den neuen Velostandards festgehalten werden. Das würde die Verpflichtung der Politik zur bequemeren, aber vor allem sichereren Veloverkehrsführung in der Planung festhalten.*

Andreas Egli (FDP): *Sven Sobernheim (GLP) muss vielleicht zur Kenntnis nehmen, dass er nicht der schnellste auf dem Velo ist. Es gibt Schnellere und die verspüren vielleicht den Wunsch, nicht mit dem Tempo des Langsamsten unterwegs zu sein. Wenn die Rede von der subjektiven Unsicherheit ist, dann habe ich teilweise den Eindruck, dass die Unsicherheit heraufbeschworen wird. Wenn man fragt, wo das Sicherheitsgefühl am höchsten ist, dann hört man Begeisterungstürme zum Limmatquai. Das ist zufälligerweise der Ort, wo die meisten Veloverkehrsunfälle geschehen. Das zeigt, dass das subjektive Gefühl vielleicht politisch getrieben ist und man es nicht eins zu eins für bare Münze nehmen sollte. Am Ende liegt die Frage der Sicherheit im Veloverkehr nicht unbedingt dort, wo es möglich ist, eine sauber abgetrennte Spur auf graden Strecken zu errichten. Das Hauptproblem besteht an heiklen Kreuzungen, wo es zu wenig Platz hat. Da sind wir uns, glaube ich, einig. Jetzt kommen neue regulatorische Wünsche. Es geht nicht nur um die Toleranz, sondern auch darum, wo die abgetrennten Velowege gebaut werden. In der Stadt heisst bauen bekannterweise Geld; und zwar nicht nur ein wenig, sondern in der Regel sehr viel Geld. Das Geld, das uns zur Verfügung steht, können wir dort einsetzen, wo es nicht viel bringt, wo aber ein Zeichen gesetzt werden kann. Dann fährt man aber auf eine Kreuzung zu und stellt fest, dass wir dort eine Blockade haben. Am Ende haben wir schöne breite, abgetrennte Velowege, auf denen niemand fahren kann, weil es an gewissen Stellen doch nicht geht. Es ist herausgeworfenes Geld und verschwendete Energie, wenn der Stadt Aufträge erteilt werden, von denen man weiss, dass sie nicht umgesetzt werden können. Auch wird denen Sand in die Augen gestreut, die die Erwartung haben, dass diese Themen damit einer Lösung nähergeführt werden. Die zwei Postulate sind keine Lösung. Wenn gefordert wird, dass hinter jeder Bus- und Tramhaltestelle ein separat geführter Veloweg durchführt, dann wäre es schön, wenn man die Sicherheit der Zufussgehenden in Zürich nicht aus den Augen verlore.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Wir diskutierten die Postulate ähnlich kontrovers, wie es Andreas Egli (FDP) formulierte; wir kamen allerdings nicht zu den gleichen Schlussfolgerungen. Anna Graff (SP) argumentiert, dass auf die aktuelle Bevölkerungsumfrage Rücksicht genommen wird: Nach dreissig Jahren rot-grüner Regierung kommt man mit einer arg langen Zeitverzögerung dazu, dass man die Wünsche der Bevölkerung umsetzen will. Die Velostandards diskutieren wir in der Kommission ausführlich und kontrovers. Die Velo-Interessensorganisationen haben aus ihrer Sicht sicher zurecht kritisiert, dass sie*



zu wenig klare oder trennscharfe Richtlinien festlegen. Wenn sie so kontrovers diskutiert werden und sehr viele dafür und dagegen sind, dann ist es aus meiner Sicht ein ausgewogener, gutschweizerischer Kompromiss. Darum finden wir die Überlegungen im Postulat GR Nr. 2023/412 zu den getrennten Velowegen sinnvoll. Beide Postulate haben wir unter dem Aspekt des Nutzens oder Schadens gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern betrachtet. Unsere Befürchtung ist, dass es zu Lasten der Fussgängerinnen und Fussgänger gehen wird. Wir haben keine ideale Welt, in der die Strassen beliebig verbreitert werden können. Dafür gibt es keinen Platz. Wir sehen die Überlegungen auch im Zusammenhang mit zweispurigen Velospuren, die fürs Überholen eine gewisse Breite aufweisen müssen. Wir sagen also beim Postulat GR Nr. 2023/413 mit angezogener Handbremse Nein. Beim Postulat GR Nr. 2023/412 fanden wir eine unheilige Allianz mit der Toleranz und sagen Ja. Wir sehen das Problem beispielsweise bei der Hardbrücke: Führen die Velowege direkt vor der Bushaltestelle durch, entsteht Konfliktpotenzial.

Urs Riklin (Grüne): *Die Grünen werden beide Postulate unterstützen. Wichtig ist, dass der Veloverkehr in Zürich gefördert wird, damit Zürich bald zu einer Velostadt und das Velofahren für 8- bis 99-Jährige sicher wird. Man soll bedenken, dass abgetrennte Velowege gut sind, aber Sven Sobernheim (GLP) mit seinem E-Bike unterwegs ist und ich mit meinem weniger schnellen Dreigang-Velo. Wenn man den Veloverkehr und die Lust der Leute zum Velofahren fördern will, muss es möglich sein, Überhol- und Kreuzmanöver zu tätigen. Das Ziel kann nicht sein, dass in der ganzen Stadt 1,8 Meter breite abgetrennte Velowege entstehen, denn dann wäre das nicht möglich. In Zukunft werden viele Cargo-Bikes unterwegs sein. Sie müssen genügend Platz zum Fahren und Manövrieren haben. Wir gelten in dieser Beziehung tendenziell als Extremisten: Wenn es keinen Platz hat, muss er geschaffen und die Aufteilung des Verkehrsraums anders gedacht werden.*

Stephan Iten (SVP): *Urs Riklin (Grüne) spricht davon, wie es sein wird und was das Ziel sein sollte. Ihr verfolgt ein Ziel, aber ob es dann wirklich so sein wird? Wie mit abgetrennten Velowegen mehr Cargo-Bikes unterwegs sein sollen, musst du mir erklären. Wir werden von STR Simone Brander hören, dass ihr offene Türen einrennt, während sie gleichzeitig abgetrennte Velowege abbaut. Jeden Mittwoch wird das Velo gegen alle anderen Verkehrsteilnehmer ausgespielt. Man spricht nur noch vom Velo. Von allen anderen Verkehrsteilnehmern hört man nichts. Die einen verdrängt ihr, die anderen vergesst ihr. Bevor sie Stadträtin wurde, setzte sich STR Simone Brander als Teil der Fussverkehrsgruppe für die Fussgänger ein; jetzt muss sie sich für die Velofahrer einsetzen. Das ist das Problem: Das Velo gegen alle. Oder der öffentliche Verkehr gegen den MIV. Man erstellt Kaphaltestellen, weil man glaubt, so dem Autofahrer die Lust zu verderben und ihn maximal zu behindern. Dann stellt man fest, dass die Kaphaltestellen auch für die Velofahrer nicht ideal sind und kommt mit einem neuen Vorstoss: Jetzt müssen rückwärtige Velowege erstellt werden. Ihr vergesst, dass ihr mit den rückwärtigen Velowegen auf die Fussgänger losgeht. Gefordert wurde, für alle Verkehrsteilnehmer getrennte und sichere Infrastrukturen zu schaffen. Mit dem Velo schikaniert ihr nicht mehr nur die Autofahrer, sondern gefährdet die Fussgänger. Das darf nicht sein. Das Velo gehört auf die Strasse.*



Die Verkehrsführung auf der Hardbrücke geht in die Richtung der rückwärtigen Velowege. Dort haben wir ein grosses Chaos. Die Rot- und Grünlichtschaltung interessiert die Velofahrer nicht. Ihr sprecht stets davon, dass die Infrastruktur ausgebaut werden muss. Aber von der Statistik, dass zwei Drittel der Velounfälle selbst verursacht werden, sprecht ihr nicht. Diese Unfälle haben nichts mit der Infrastruktur zu tun. Es braucht andere Lösungen, um diese Unfälle zu verhindern. Bei den Autofahrern spricht man von präventiven Verkehrskontrollen. Solche braucht es auch bei den Velofahrern. Ich kann mich erinnern, wie sich STR Simone Brander bei der Verbreiterung der Nordbrücke über die Aussage ärgerte, dass die Velofahrer keinen Platz auf dem Trottoir hätten, weil die Fussgänger im Weg seien. Das Velo gehört nicht aufs Trottoir. Dort sollten die Velofahrer kontrolliert werden. Die Vorstösse sind reine Symbolpolitik und in der Sache nicht hilfreich.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Wir haben eine Demokratie. Der Sturm auf das Kapitol war eine Ochlokratie, die Herrschaft des Pöbels. Heute hören wir von der «Velokratie». Die Grünliberalen haben sich als Meister der indirekten Strategie entpuppt. Eine Postulantin, die für das Velo ist und eine Postulantin, die für den Fussgänger ist, sehen ein Konfliktpotenzial. Sie versuchen es zu überbrücken und bezeichnen das als Ausdruck von Toleranz und Liberalität – ein scheinbarer Spannungsbogen. Damit soll die Liberalität ins Feld geführt werden, wobei man eigentlich meint, dass man fürs Velo ist – auf Kosten der anderen Verkehrsteilnehmer. Man sagt, es gehe nicht um die objektive, sondern um die subjektive Sicherheit. Wozu führt das? Die subjektive kann die objektive Sicherheit verschlechtern, wenn eine Situation unterschätzt wird, weil man sich sicher fühlt, obwohl es nicht so ist. Mit dieser Strategie hat man ein Instrument in der Hand, das man gegen das Auto ins Feld führen kann. Die Velos hinter der Bushaltestelle sind nicht nur wegen den Fussgängern problematisch. Stellen Sie sich vor, wie viele Fussgänger aufs Tram oder den Bus springen, weil das Fahrzeug sonst davonfährt. Sie können sich vorstellen, zu welchen Konfliktsituationen das führt: Rasende Velofahrer, springende Fussgänger – das Chaos ist vorprogrammiert. Es geht nicht um einen schlaunen Paradigmenwechsel, es ist nicht die kopernikanische Wende, sondern ein Rückfall ins Ptolemäische Weltbild. Man ist schlichtweg gegen den Autoverkehr. Mit abgesetzten Velowegen würde man am liebsten das Auto von der Strasse absetzen. Das ist der kaschierte Hintergrund.*

Michael Schmid (AL): *Ich bin bekannt dafür, dass ich nicht kaschiere, dass ich für die Umverteilung der Verkehrsflächen bin. Beim ersten Postulat geht es darum, dass ein Velostreifen neben der Autofahrbahn eine schlechtere subjektive Sicherheit bedeutet, als wenn die gleiche Fläche mit einem Randstein von der Autofahrbahn getrennt ist. Es geht nicht darum, wie viel Fläche für die Auto- und die Velofahrbahn gebraucht wird. Beim zweiten Postulat geht es um Haltestellen mit Veloüberfahrt. Diese Diskussion kommt von einer Planaufgabe des Tiefbauamts an der Rämistrasse beim Heimplatz, wo genau das entstehen soll, was auf der Hardbrücke entstand. Das Haltestellenhäuschen ist rückverlegt, davor soll der Veloweg durchführen, dann gibt es einen Randstein und dann kommt die Autofahrbahn. Dass das Unsinn ist, finden alle ausser dem Tiefbauamt (TAZ). Das Postulat will das TAZ davon überzeugen, dass sie es anders machen sollen. Der Veloweg soll auf der Rämistrasse nicht vor dem Häuschen, sondern wie auf der Röslistrasse*



hinter dem Häuschen durchführen. Er sollte nur besser markiert werden als auf der Röslistrasse, damit die Fussgänger verstehen, dass die Velos dort durchfahren. Manchmal habe ich das Gefühl, ihr wollt es nicht verstehen. Liegt es an der Kompetenz oder daran, dass ihr während den Diskussionen in der Kommission mit anderem beschäftigt seid? Wollt ihr den Konflikt aufrechterhalten? Das subjektive Sicherheitsgefühl hat Auswirkungen auf das objektive Sicherheitsgefühl. Abgesehen von den Selbstunfällen ist es oft so, dass die anderen Verkehrsteilnehmer nicht daran denken, dass Velos da sind. Wenn sich mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl mehr Leute aufs Velo trauen, sind die Velos im Strassenraum sichtbarer und damit objektiv sicherer unterwegs. Zu der von Andreas Egli (FDP) angesprochenen Ressourcen-Frage: Es geht nicht um neue Bauprojekte, sondern um die Definition von Standards. Es geht darum, wie bei bestehenden Projekten geplant wird. Zur Behauptung, dass Selbstunfälle nichts mit der Infrastruktur zu tun hätten: Man stelle sich vor, auf der Autobahn würden nachts Pfosten, Poller und 20 Zentimeter hohe Absätze eingebaut und es käme zu Unfällen. Das wären Selbstunfälle, denn niemand anders ist betroffen. Hier würde man nicht behaupten, dass die Infrastruktur keinen Einfluss hat. Mit solchen Situationen sind die Velofahrenden konfrontiert.

Sven Sobernheim (GLP): *Fussverkehr Schweiz begrüsst die Lösung, wenn es wie in Bern eine bauliche Abtrennung gibt. Der Velostreifen wird dabei mit einem Randstein versehen, sodass es nicht wie bei der Röslistrasse überraschend ist, dass Velofahrende kommen; stattdessen sieht man die Veloführung hinter der Haltestelle. Es geht um die Führung hinter der Haltestelle, darum ist die Hardbrücke genau das Beispiel, das wir nicht wollen. Es wurde vorgeschlagen, dass wir einen Vorstoss einreichen sollten, um zu verhindern, dass baulich abgetrennte Velowege zurückgebaut werden. Solche Selbstverständlichkeiten sollten wir im Rat nicht mehr diskutieren müssen, auch wenn ich mir bewusst bin, dass es scheinbar nötig wäre. Heute hörten wir wieder den Vorwurf, dass Velofahrende Blaulichtorganisationen blockieren. Am Freitag sass ich im Sphères an der Hardturmstrasse. Ich hatte Aussicht auf die zwei Tram- und Autospuren. Ein Krankenwagen war während einer knappen Minute blockiert, weil es die beiden Autospuren nicht geschafft haben, eine Rettungsgasse zu bilden. Das ist ein Grundsatzproblem, das wir in der Schweiz haben. Das hat aber, um den Verkehrspsychologen Urs Gerber zu zitieren, nichts mit einzelnen Menschen zu tun, sondern mit Grundsätzlichem. Wir alle halten uns für besser, als wir sind; wir alle haben sehr viel Verbesserungspotenzial.*

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

STR Simone Brander: *Das TAZ erarbeitet zurzeit neue Velostandards, die im Entwurf vorliegen und im neuen Jahr beschlossen werden sollten. Das soll noch nicht im Januar erfolgen, aber im Januar fällt bei den zuständigen Gremien ein weiterer Entscheid. Darum ist es sinnvoll, dass die beiden Vorstösse heute beraten werden. Die Velokommission wurde mehrmals in die Erarbeitung der Velostandards einbezogen, da waren alle im Gemeinderat vertretenen Fraktionen dabei. Die neuen Standards fördern die Einheitlich-*



*keit, die Lesbarkeit und die Benutzbarkeit und vereinfachen die Umsetzung von Velolösungen. Die in den Postulaten geforderten Paradigmenwechsel werden in die neuen Velostandards Eingang finden. Zur Forderung von baulich abgetrennten Velowegen. Bezüglich der Dimensionierung werden Velostreifen und Velowege in den neuen Velostandards gleichberechtigt. Für die Abwägung, ob ein abgesetzter Veloweg oder ein Velostreifen erstellt wird, werden die Geschwindigkeit, der durchschnittliche Tagesverkehr und weitere Kriterien geprüft. Das entspricht der Forderung im Postulat. Ergänzend wird der folgende Hinweis aufgenommen: «Aus Sicht von unsicheren Velofahrenden ist die Führung auf einem abgetrennten Veloweg zu priorisieren (subjektives Sicherheitsempfinden).» Zur Forderung, die Velos bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit einem rückwärtigen Veloweg, statt einer Veloüberfahrt zu führen: Wie immer bei Planungen in der Stadt gilt auch bei diesem Anliegen, dass es eine Gesamtbetrachtung und eine situative Auseinandersetzung mit dem Ort braucht, sowie eine Interessensabwägung im Einzelfall. Das ist unumgänglich. Im Kapitel «Veloführung im Haltestellenbereich» werden die drei Haltestellentypen aufgezählt. Es gibt den Typ «Haltestellen mit Veloumfahrung», wie er im Postulat gefordert wird, den Typ «Haltestellen mit Veloüberfahrt» und den Typ «Fahrbahnhaltestellen im Mischverkehr». Massgebliche Kriterien für die Veloführung sind das städtebauliche Umfeld, das Platzangebot, die Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Art und Frequenz des öffentlichen Verkehrs an der Haltestelle. Explizit festgehalten werden zwei Aussagen, die dem Anliegen im Postulat entsprechen. Es wird nicht empfohlen, den Veloverkehr im Mischverkehr durch die Haltestelle des Trams zu führen; das Velofahren zwischen Tramgleis und hoher Haltekante birgt ein hohes Umfallrisiko. Wenn genügend Platz vorhanden ist, ist eine Umfahrung der Haltestelle zu priorisieren. Berücksichtigt werden dabei explizit auch die Anliegen der Fussgänger*innen. Unter gewissen Rahmenbedingungen stellen auch Haltestellen mit Veloüberfahrt eine sichere und gute Lösung für die Veloführung dar. Wichtig ist, dass der Veloweg im Haltestellenbereich dabei gegenüber dem Trottoir und Wartebereich baulich abgesetzt ist. Er ist taktil erfassbar, gut ersichtlich und mit einem Lichtsignal gesichert. Damit handelt es sich nicht um eine Mischfläche. Die Situation auf der Hardbrücke ist nicht mit der Situation vor dem Neubau des Kunsthauses vergleichbar. Zusammenfassend halte ich fest, dass der Stadtrat die Postulate entgegennimmt. Sie werden mit den neuen Velostandards umgesetzt.*

Das Dringliche Postulat wird mit 74 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



9 / 9

2684. 2023/413

Dringliches Postulat von Carla Reinhard (GLP) und Sanija Ameti (GLP) vom 30.08.2023:

Veloführung bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit einem rückwärtigen Radweg statt einer Veloüberfahrt

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Dringliche Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2023/413, Beschluss-Nr. 2683/2023

Sanija Ameti (GLP) begründet das Dringliche Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2181/2023).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 13. September 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

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

Das Dringliche Postulat wird mit 82 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat