

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 84. Ratssitzung vom 18. Dezember 2019

2052. 2019/7

Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Res Marti (Grüne) vom 09.01.2019: Anpassung der «Velostandards Stadt Zürich» betreffend Breite der Velostreifen

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 772/2019): *Es ist uns allen bewusst, dass wir in der Stadt Zürich Verkehrsprobleme haben. Wir haben immer mehr Einwohnerinnen und Einwohner. Wir haben immer mehr Arbeitsplätze. Es ist wohl allen klar, dass wir auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzen müssen. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs geht es leider nicht ganz so schnell voran wie erhofft. Das heisst, es bleibt kurzfristig vor allem die Förderung des Velofahrens. Velofahren ist ein flächeneffizientes Verkehrsmittel. Zürich erlebt zurzeit einen Veloboom, der allerdings nicht auf unsere Massnahmen für die Veloinfrastruktur zurückzuführen ist. Diese ist lückenhaft, unsicher für die Velofahrerinnen und nicht alltagstauglich. Damit eine Veloinfrastruktur alltagstauglich wird – das heisst, dass sie für Menschen zwischen acht und achtzig als sicher erlebt wird – muss sie entsprechend ausgestaltet sein. Ein Planungsinstrument, mit der man die Veloinfrastruktur sicher machen kann, sind die so genannten Velostandards. Dies sind keine verbindlichen Vorgaben. Das Tiefbauamt hat diese 2015 als Planungshilfe für all jene erlassen, die in der Stadt Zürich Strassenprojekte verfassen wollen. Obwohl sie nicht verpflichtend sind, haben sie eine gewisse normative Kraft. Jetzt kommen wir zur Physik. Wenn Sie sich vorstellen, ein Velofahrender hat zwei Räder und ist deshalb etwas unsicher und braucht etwas Platz zum Austarieren. Alleine das Lichtprofil – also das, was eine Velofahrerin braucht, um sicher zu fahren – ist 1,20 Meter, das ist das absolute Minimum. In den Velostandards ist als Standardmass für eine Velohauptroute – also für eine wichtige Route der Qualitätsstufe A – 1,50 Meter vorgesehen. Sie können sich vorstellen, bei der Personengruppe zwischen acht und achtzig wird 1,50 Meter nicht als wirklich sicher empfunden. Wenn man schaut, wie in den letzten Jahren projektiert wurde, stellt man fest, dass vor allem in der Ära von STR Filippo Leutenegger dieses Standardmass von 1,50 Meter dahingehend interpretiert wurde, dass auch 1,25 Meter ausreichen. Das ist minimalistisch für eine gute, sichere, alltagstaugliche Veloinfrastruktur. Sogar das Bundesamt für Strassenbau (ASTRA) sagt, die Zeit von Velostreifen mit dieser absoluten Minimalbreite von 1,25 Metern sei vorbei. Wenn das Standardmass zu einer knausrigen Minimalinfrastruktur führt, die notabene im Falle von Strassenbauprojekten die nächsten 20–30 Jahre hält, muss bei diesen Standards angesetzt werden. Wir schlagen deshalb vor, dass das Standardmass von Velohaupttrouten der Qualitätsstufe A auf 1,80 Meter angehoben wird. Wir haben das Postulat am 9. Januar 2019 eingereicht. Der Stadtrat nahm es dankenswerter Weise entgegen. Vielleicht wird uns STR Richard Wolff noch berichten, ob er den ent-*

sprechenden Prüfauftrag bereits ausgelöst hat, denn der Stadtrat kann in diesem Bereich auch ohne Auftrag des Parlaments tätig werden. Wir bitten Sie, diesen kleinen, aber wichtigen Beitrag zur Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich zu unterstützen.

Derek Richter (SVP) begründet den von Peter Schick (SVP) namens der SVP-Fraktion am 23. Januar 2019 gestellten Ablehnungsantrag: Erneut sind wir mit einer Maximalforderung des VCS konfrontiert. Der VCS möchte eine Qualitätsstufe A für den Veloverkehr. Das kann er schon fordern – er hat ja diesen Qualitätsstandard selbst aufgestellt. In der Begründung erwähnt er Normen der Stiftung Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), dabei gibt es dort nirgends einen Qualitätsstandard A. Das ist eine selbsterfundene Breite, die absolut unverbindlich ist. Wir sind nun in Zürich damit konfrontiert, dass die Stadt organisch gewachsen ist, lange bevor die VSS-Normen existierten. Eine VSS-Norm sieht beispielsweise vor, dass eine Fahrbahn drei Meter breit sein soll. Jetzt fordert Markus Knauss (Grüne) eine Velostreifenbreite von 1,80 Metern. Das heisst, für den MIV und den öV würden gerade einmal 1,20 Meter übrigbleiben. Wo sollen MIV und öV denn noch durchfahren – teilweise auf dem Radstreifen? Das kann ja auch nicht im Sinne der Sicherheit sein. Im Übrigen besagt das Bundesgesetz, dass die Minimalbreite eines Velostreifens ein Meter ist. In diesem Fall ist der heutige Standard mit 1,25 Metern zwar nicht luxuriös, aber ausreichend. 1,80 Meter soll eingesetzt werden für ein saisonales Binnentransportmittel, das lediglich zur Personenförderung dient und dies auch nur bei schönem Wetter. So etwas können wir selbstverständlich nicht unterstützen. Es stimmt sehr wohl, dass das ASTRA die Idee des VCS bezüglich der Velostreifenbreite unterstützte. Es ist jedoch noch nichts in Stein gemeisselt. Hier vorauseilenden Gehorsam walten zu lassen, ergibt absolut keinen Sinn. Ich bitte Sie daher, unseren Ablehnungsantrag zu unterstützen.

Weitere Wortmeldungen:

Sebastian Vogel (FDP): Auch wir wünschen uns breitere Velowege, kommen aber aufgrund der engen Platzverhältnisse in unserer Stadt zum Schluss, dass dies nicht überall sinnvoll ist. 1,80 Meter ist breiter, als ein Velo lang ist. Wir befürchten bei einer Umsetzung dieses Postulats, dass die Velostreifen auf Kosten der Parkplätze entlang der Strassen verbreitert würden, was uns als gewerbefreundliche Partei nicht überall passen kann. Wo es keine Parkplätze hat, gibt es öV-Spuren – die Problematik von Mischverkehr ist bekannt. Dort, wo es weder Parkplätze noch öV-Spuren hat, würde es eine Verschmälerung der Trottoirs bedeuten, was wiederum für die Fussgänger unangenehm ist. Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Sarah Breitenstein (SP): Ich möchte Derek Richter (SVP) widersprechen. Velostreifen von lediglich 1,25 Metern sind nicht seriös, so enge Velowege entsprechen auch gemäss diversen Studien nicht mehr dem aktuellen Wissen. Zum Vergleich: Die Stadt Bern hat den Masterplan Velo angepasst. Dort wird die optimale Breite auf 2,50 Metern gesetzt und die Mindestbreite auf Haupttrouten beträgt 1,80 Meter. Mit der Forderung des Postulats für die 1,80 Meter für Standard A liegt man noch darunter. Wird mehr Platz für Velos geschaffen, bedeutet dies mehr Sicherheit auf der Strasse für alle Ver-

kehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Auch das Überholen wird einfacher. Auf breiteren Velowegen ist auch das Fahren mit Anhängern gut möglich und dann dient das Velo nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Warentransport. Wir unterstützen dieses Postulat.

Ernst Danner (EVP): Die EVP hat im Sinne einer evidence based science im letzten Sommer untersucht, wie breit die Velostreifen in Zürich Nord sind. Als langjähriger, 66-jähriger Velofahrer diente ich als Testperson. Wir haben einen Velostreifen von 1,80 Metern Breite gefunden. Das ist das Paradies. Man kann nebeneinander herfahren. Es hat sehr viele Velostreifen, die ungefähr 1,40–1,50 Meter breit sind. Das geht noch. Wenn der Streifen aber unter 1,40 Meter breit ist – 1,25 Meter und darunter – wird es unsicher. Da hatte ich subjektiv das Gefühl, das sei ungenügend. Diese schmalen Streifen sollten vermieden werden. Hingegen befand ich 1,40 Meter für ausreichend. Ich bin bereits in einem Alter, in dem das Gleichgewicht nicht mehr gleich gut ist wie mit vierzig Jahren. Wenn Ihr die Forderung eines Minimums von 1,40–1,50 Metern gestellt hättet, hätten wir mitmachen können. 1,80 Meter halten wir für einen Luxus. Der Standard sollte nicht so hoch angesetzt werden. Uns ist wichtiger, dass möglichst überall eine Breite von 1,40–1,50 Meter realisiert wird. Wir haben den Verdacht, dass dieses Postulat indirekt ein multifunktionales Instrument ist, um Parkplätze abzubauen. Unsere Position ist immer noch der bisherige Kompromiss, der nicht abbaut, aber auch nicht vermehrt. Wenn Ihr die Forderung nicht auf 1,50 Meter senkt, können wir den Vorstoss leider nicht unterstützen.

Markus Merki (GLP): Die GLP unterstützt das Postulat aus dem einfachen Grund, dass der momentane Standard tiefer als die Norm ist. Die VSS plant, die Normen zu überarbeiten. Daher sehen wir keinen Grund, warum die Stadt Zürich die Standardbreiten nicht dementsprechend überarbeiten sollte.

Res Marti (Grüne): Derek Richter (SVP), es geht hier nicht um nationale Vorgaben, es geht nicht um VSS-Normen. Es geht um Qualitätsstandards, die sich die Stadt Zürich selbst gegeben hat. In der Realität werden in der Regel nicht 1,50 Meter umgesetzt, sondern 1,25 Meter. Unsere Hoffnung ist, dass bei einem Ziel von 1,80 Metern wenigstens 1,50 Meter eingehalten werden.

Martin Bürki (FDP): Ich dachte immer, die Grüne Partei kümmere sich um die Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer. Was Ihr hier vorschlägt, bewirkt genau das Gegenteil. Das Problem in Zürich sind im Moment nicht zu wenig breite Velowege, sondern gar keine Velowege. Um dies zu verbessern, müssen wir pragmatisch vorgehen. Mit dieser Maximalforderung wird überhaupt nichts passieren und es werden noch weniger Velowege gebaut als bisher. Ich wurde beispielsweise beim Talacker schon mehrfach beinahe über den Haufen gefahren – dort wäre ich bereits über einen 1,25 Meter breiten Veloweg froh. Je schmaler die Velowege sein dürfen, desto eher wird einer gebaut und desto eher gibt es mehr Sicherheit für Velofahrer.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Wir haben gehört, dass die Normen in Überarbeitung sind. Das wäre ein guter Grund, dass wir mit dem Ganzen zuwarten, bis diese Normen

endlich überarbeitet sind. Der Qualitätsstandard, der hier postuliert wird, ist ein Luxusstandard. Falls wir diesem Luxusstandard zustimmen, wächst das Anspruchsniveau der Grünen an und sie werden bald zwei Meter breite Velowege fordern. Das Postulat will entweder ermöglichen, dass man parallel nebeneinander fahren kann, oder dass der MIV wenn immer möglich behindert wird. Beide Gründe sprechen nicht für die Zustimmung zu diesem Luxus-Postulat.

Stephan Iten (SVP): Es ist scheinheilig, dass jetzt 1,80 Meter gefordert werden, damit man 1,50 Meter bekommt. Wenn Ihr 1,80 Meter fordert, wollt Ihr 1,80 Meter. Ich sehe es kommen, dass es bei jeder Weisung heisst, der Velostreifen sei nur 1,50 Meter, der Standard läge aber bei 1,80 Metern. Es wurde mal über Nacht am Bucheggplatz ein 1,80 Meter breiter Veloweg gemacht. Dafür hat man einfach eine Spur abgebaut. Das ist Euer eigentliches Ziel. Gestern fuhr ich auf der Gessnerallee, ich fand mich dort plötzlich auf einem enorm breiten Veloweg. Auch dort: Ein Spurabbau. Gebt es doch zu, dass Ihr gerne eine eigene Spur für das Velo hättet, möglichst ebenfalls drei Meter breit. Dann kann man überholen, miteinander schwatzen und zu dritt nebeneinander fahren. Es geht Euch nicht um 1,50 Meter. Ihr fordert 1,80 Meter, Ihr wollt 1,80 Meter und Ihr werdet dies auch einfordern.

Florian Utz (SP): Es geht bei dieser Debatte um ein wichtiges Thema für unsere Stadt. Ernst Danner (EVP), Du hast gesagt, dass 1,80 Meter das Paradies sei. Selbst für mich als säkulare Person ist dieses Wort absolut positiv besetzt. Deshalb möchte ich auch Euch einladen, für das Paradies zu stimmen. Du hast auch gesagt, du fährst seit sechzig Jahren Velo, dass 1,25 Meter zu wenig sind und 1,50 Meter OK. Dies halte ich durchaus für eine realistische Einschätzung eines erfahrenen Velofahrers. Es gibt jedoch auch Leute mit weniger Veloerfahrung. Für diese ist 1,80 Meter definitiv besser als 1,50 Meter. Wir haben Erfahrungen mit 1,80 Meter breiten Spuren, beispielsweise bewährt sich diese Breite in der Europaallee bestens. Nebenan hat es sogar noch Parkplätze mit ausreichend Abstand, damit die Türen nicht in den Veloweg hinein geöffnet werden. Es ist also umsetzbar. Aus dem Freisinn wurde argumentiert, dass es mehr Velowege gibt, je schlechter die Norm ist. Wenn dies so wäre, hätten ja bis 2012 – als erst ansatzweise Normen vorhanden waren – Velowege geradezu aus dem Boden schiessen müssen. Seit 2012 hätte es laut dieser Logik immer weniger Velowege geben müssen, und inskünftig gäbe es gar keine mehr. Genau das Gegenteil ist der Fall. Je ambitionierter man ist, umso mehr wird umgesetzt. Auch mit Res Marti (Grüne) habe ich eine Differenz, wenn er sagt, dass 1,80 Meter das Ziel sei, aber 1,50 Meter ausreichend. Natürlich muss eine Güterabwägung gemacht werden, natürlich muss der Einzelfall betrachtet werden. Es kann durchaus sein, dass im Einzelfall 1,80 Meter eine zu grosse Herausforderung ist und man einen Kompromiss von 1,50 Meter machen kann. Wir finden 1,80 Meter müssen aber klar das Ziel sein. Deshalb sagen wir überzeugt Ja zu diesem Postulat.

Johann Widmer (SVP): Ich gehöre zu den velofahrenden SVPlern. Ich bin froh, dass Ihr da drüben zugegeben habt, dass Ihr nicht velofahren könnt. Man kann auch auf einem schmalen Velostreifen fahren, sogar mit Plakaten im Anhänger. Insofern finde ich die Velowege in der Stadt breit genug und ich sehe nicht ein, wofür diese so unsägliche

Verbreiterung nützlich sein soll. Man muss schliesslich auch mit dem Auto noch fahren können. Das Postulat hat nur ein Ziel, nämlich den Individualverkehr auszubremsen und nur noch Einbahnverkehr zu ermöglichen. So viele Velos sehe ich auf den Strassen auch nicht, dass das notwendig wäre.

Martina Zürcher (FDP): Ich möchte Euch 1,80 Meter vor Augen führe: Albert Leiser (FDP) ist 1,80 Meter gross. Mein Velolenker ist 63 Zentimeter breit. Bei 1,80 Meter könnten also drei nebeneinander fahren. Hätten wir zu viel Platz, wäre das ja in Ordnung – aber in der Stadt Zürich ist es nicht möglich. Am Schluss kann man die Busspur nicht mehr von der Velospur unterscheiden. Ich bitte Sie, vernünftig zu sein. 1,50 Meter ist schon gut. Und dort, wo es dafür keinen Platz hat, ist ein schmalerer Velostreifen besser als gar keiner.

Urs Riklin (Grüne): Ich finde die Wortwahl von Luxus im Zusammenhang mit Velostreifen und sonstiger Veloinfrastruktur sehr unangemessen. Vielleicht tönt 1,80 Meter nach viel, aber diese Breite ist notwendig. In der Diskussion habe ich von der SVP gehört, dass man angeblich zu dritt nebeneinander fahren könne. Auf der Autospur von drei Metern fährt eine Person auf vier Rädern vorbei – das ist ein Luxus. Es wird in der Diskussion nur dran gedacht, dass ein Velo auf 1,80 Metern fährt. Haben Sie schon einmal einen Kinderanhänger an Ihrem Velo mitgeführt? Dann braucht es 1,80 Meter, damit andere Velofahrer überholen können. Im Veloverkehr haben wir neu ganz unterschiedliche Geschwindigkeiten. Wir haben Velofahrer, die mit Muskelkraft vorankommen. Weiter gibt es die langsamen und die schnellen E-Bikes. Dazu kommen noch Elektrotrottinette und andere Verkehrsteilnehmerinnen, die sich den Raum teilen. Gerade im urbanen Raum haben zudem Cargo-Bikes ein grosses Potenzial für Gewerbetreibende und Private, Güter emissionsfrei durch die Stadt zu transportieren. Dafür braucht es breitere Velostreifen.

Res Marti (Grüne): Wir wollen natürlich die 1,80 Meter. Wir sind einfach realistisch genug, dass es am Schluss in den meisten Fällen nur 1,50 Meter sein werden. Stephan Iten (SVP), an der Gessnerallee hat es keinen Velostreifen. Dort hat es eine Trottoirführung im Mischverkehr mit den Fussgängern, leider sogar noch über Pflastersteine. Johann Widmer (FDP), auch Sie unterliegen einem Grundlagenirrtum. Wir wollen nicht Velowege bauen für jene, die heute schon mutig genug fürs Velofahren sind. Wir wollen Velowege bauen für jene, die sich heute noch nicht trauen.

Derek Richter (SVP): Die Voten der linken Seite haben eindeutig gezeigt, dass sie alles wollen und dazu noch ein bisschen mehr. Sarah Breitenstein (SP), wenn ich von Warenverkehr spreche, spreche ich von gewerblichem Warenverkehr mit bis zu vier Tonnen schweren Fahrzeugen. Du sprichst von einem privaten Einkaufsverkehr, das kann man nicht vergleichen. Urs Riklin (Grüne), was soll dies denn anderes sein als Luxus? Wir hätten selbst mit fünf Meter breiten Velowege kein Problem, wenn wir den Platz dafür hätten. Wir wissen einfach nicht, woher wir den Platz für so breite Velostreifen nehmen sollen. Es gab einmal eine Stadträtin, die gesagt hat, Zürich sei gebaut. Da bin ich einig mit ihr. Bezüglich der verschiedenen Geschwindigkeitskategorien muss ich sagen, dass

man bereits heute überholen kann. Man muss den vorhandenen Platz teilen, mit egoistischen Lösungen kommen wir nicht weiter. Lehnen Sie das Postulat deshalb ab.

Stephan Iten (SVP): *Lieber Res Marti (Grüne), ich entschuldige mich höflichst – ich meinte die Lagerstrasse, nicht die Gessnerallee. Urs Riklin (Grüne), die Veloanhänger für Kindern sind unserem Wissen nach 80 Zentimeter breit. Wir haben bei 1,25–1,50 Meter also immer noch ausreichend Platz, auch mit Schwanken. Bezüglich der drei Meter, die für die Autos angeblich Luxus sein sollen. Diese Fahrbahnen werden nicht nur von Autofahrern genutzt. Die ganze Stadt Zürich profitiert von diesen drei Metern, sie wird nämlich durch Lastwagen versorgt. Im Vergleich mit den Velowegen werden die drei Meter sicherlich besser genutzt. Wir hören ständig, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer Sicherheit brauchen. Wenn Ihr das Velofahren sicher machen wollt, haltet Euch an das geltende Verkehrsgesetz. Wie sicher ist es, wenn man bei Rot über die Kreuzung fährt? Da bringen auch 1,80 Meter keine Sicherheit. Wer garantiert uns, dass die 1,80 Meter Velowege dann auch genutzt würden? Wenn alle wie heute auf dem Trottoir statt auf dem Velostreifen fahren, wären die 1,80 Meter umsonst.*

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

STR Richard Wolff: *Im Verkehr gibt es verschiedene wichtige Themen. Das erste ist die Sicherheit. Wir müssen um einen möglichst sicheren Verkehr besorgt sein, der möglichst wenig Verletzte und Tote zur Folge hat. Über die letzten Jahrzehnte fand diesbezüglich eine stetige Verbesserung statt. Im Durchschnitt haben wir eine sehr gute Verkehrspolitik. Wir sind mit viel mehr Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern konfrontiert, haben aber trotzdem weniger Schäden. Neben der Sicherheit ist die Umweltverträglichkeit ein grosses Thema. Wir brauchen möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel, die also möglichst wenig CO₂ ausstossen und möglichst wenig zu einer weiteren Verschlechterung des Klimas beitragen. Am ökologischsten ist der Fussverkehr, der Veloverkehr folgt vermutlich an zweiter Stelle, und an dritter der öV – oder umgekehrt, je nach zurückgelegten Kilometern. Irgendwann folgt dann noch das Auto. Das dritte Thema, mit dem wir uns in Zürich auseinandersetzen müssen, ist die wachsende Stadt. Wir haben innert relativ kurzer Zeit 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner mehr, wir haben mehr Arbeitsplätze und Besucherinnen. Es steht uns aber eine gleichbleibende Strassenfläche zur Verfügung. Der Raum ist knapp, das kann niemand bestreiten. Auf diesen knappen Raum bestehen verschiedene Ansprüche und Bedürfnisse. Wir wollen möglichst viel Platz für die Fussgänger, wir wollen breite und bequeme Trottoirs auch für Kinderwagen. Wir brauchen mehr Bäume, auch in den Strassen und Alleen. Wir wollen einen ausgebauten öV und wir wollen jenen Autoverkehr, der für die Versorgung der Stadt notwendig ist. Ich verstehe nicht ganz, wie ausgerechnet jene, die am meisten Platz auf den Strassen haben am lautesten jammern, dass ihnen etwas weggenommen würde. Liebe Vertreterinnen und Vertreter der MIV-Lobby: Wenn wir den Raum aufgrund neuer Bedürfnisse neu verteilen, kann es sein, dass Sie etwas beitragen und abgeben müssen. Dies verlangen Respekt, Wachstum, Vernunft und die Verhältnismässigkeit. Niemand hier drin möchte, dass die Milch nicht mehr geliefert werden kann. Die Autos*

7 / 7

sollen fahren dürfen. Ich weiss aber nicht, ob alle Pendlerinnen und Kinogänger ebenfalls Milch bringen. Die Velos haben sicherlich heute noch zu wenig Raum. Deshalb ist es richtig, diese Standards zu überprüfen, damit Velofahrende auch bei steigendem Aufkommen sicher und komfortabel in der Stadt unterwegs sein können. Markus Knauss (Grüne), die Standards werden überprüft. Der Auftrag ist bereits erteilt, den Masterplan Velo zu aktualisieren. Deshalb nehmen wir das Postulat gerne entgegen.

Das Postulat wird mit 79 gegen 37 Stimmen (bei 1 Enthaltung) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat