

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 113. Ratssitzung vom 29. Februar 2012**

### **2387. 2009/547**

**Motion von Dr. André Odermatt (SP), vertreten durch Andrew Katumba (SP) und Daniel Leupi (Grüne), vertreten durch Markus Knauss (Grüne) vom 25.11.2009: Realisierung eines durchgehenden Netzes von Velorouten, Projektierungs- und Investitionskredit**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Simone Brander (SP)** begründet die Motion (vergleiche Protokoll-Nr. 5162/2009): Im jüngsten Ranking über die velofreundlichsten Städte in der Schweiz liegt Zürich abgeschlagen auf dem zweitletzten Platz. Obwohl die Stadt Zürich über einen Velobeauftragten und eine Teilstrategie zum Veloverkehrsnetz verfügt, geht es leider mit der Fertigstellung des Velowegnetzes in der Stadt nicht vorwärts. Vor allem in der Innenstadt geht es nur sehr schleppend voran, obwohl sie ein Nadelöhr darstellt, bei dem die Velofahrerinnen und Velofahrer regelmässig auf die Tramschienen oder die Trottoirs ausweichen müssen und damit sich und die Fussgänger gefährden. Die offiziellen Velorouten sind schwer zu finden bzw. sind schlecht markiert oder es stehen Hindernisse im Weg. Die SP erwartet vom Stadtrat eine aktivere, umfassende und lösungsorientierte Politik mit dem Ziel, die Situation für den Veloverkehr und somit auch für den Fussverkehr zu verbessern. Beide Verkehrsarten sollen auf dem Stadtgebiet konsequent bevorzugt werden. Die Veloförderung darf nicht auf Kosten der Fussgängerinnen und Fussgänger erfolgen. Dafür müssen vom Stadtrat vielleicht auch unpopuläre Massnahmen, wie die Reduktion von Fahrspuren für Autos, ergriffen werden.*

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

***STR Ruth Genner:** Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Motion und teilt die Analyse der Situation für den Veloverkehr in der Stadt. Alle in der Motion aufgeführten Hauptachsen sind im Verkehrsplan mit zwei Ausnahmen als Verkehrsrouten klassifiziert. Das vorgeschlagene Konzept entspricht weitgehend dem städtischen Konzept der Velorouten in der Innenstadt.*

*Dennoch lehnt der Stadtrat die Entgegennahme des Anliegens als Motion ab, weil er keinen Kredit nur für Velorouten haben will, da diese oft zusammen mit anderen Massnahmen im Strassenraum realisiert werden. Als Postulat würde der Stadtrat das Anliegen aber entgegennehmen. Mit der Strategie «Velo 12» wurden die Anstrengungen zudem verstärkt. Auch existiert der Velobeauftragte schon seit längerer Zeit. Schliesslich betreiben wir eine Politik, die Schritt für Schritt vorwärts geht.*

Weitere Wortmeldungen:

**Kurt Hüssy (SVP):** *Würden die Velofahrer ein wenig disziplinierter und kultivierter herumradeln, hätten wir keine Probleme. Die Motion sähe es gerne, wenn die Strassen, die von den Autofahrern bezahlt wurden, nur noch für die Velofahrer da wären. Das Limmatquai bestätigt dies. Für die Velofahrer reicht aus meiner Sicht ein schmaler Streifen auf dem Trottoir aus. Zudem sollen sie sich auch an die Regeln halten. Dann ist es für alle sicherer, auch für die Velofahrer selbst.*

**Markus Knauss (Grüne):** *Die Velorouten sollen attraktiv, sicher, zusammenhängend und sichtbar sein. Das ist die zentrale Aussage der Motion. Dieser Grundsatz ist uns wichtig, da der Veloanteil in der Stadt Zürich vergleichsweise klein ist, obwohl er topographisch viel höher sein könnte. Die Schwachstelle des Velowegnetzes orten wir in der Innenstadt.*

*Natürlich hat Stadträtin Ruth Genner recht, wenn sie sagt, dass die Strassen als Gesamtsystem geplant werden müssen. Aber für den Veloverkehr muss ein gewisser Effort geleistet werden, damit er auch einen, so hoffen wir, grossen Anteil des Verkehrsaufkommens übernehmen kann.*

*Kurt Hüssy (SVP) hat die klassischen Mischverkehrsbereiche angesprochen, in denen es zu Konflikten kommt. Genau das will aber die Motion verändern bzw. verhindern. Der Veloverkehr darf die Fussgänger nicht verdrängen, sondern braucht im Strassenverkehr einen eigenen Raum. Es ist mir bewusst, dass dies bei gewissen Strassen eine grössere Herausforderung darstellt. Wollen wir aber einen Schritt vorwärts kommen, müssen wir die Motion unterstützen.*

**Mario Mariani (CVP):** *Einen Schritt vorwärtszukommen, ist auch das Motto der CVP. Damit befinden wir uns aber auch in einem Spannungsfeld. Wollen wir das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft erreichen, müssen wir den Anteil des Veloverkehrs erhöhen. Dies ist aber nur möglich, wenn der ganze Strassenraum berücksichtigt wird. Daher würde die CVP das Anliegen als Postulat unterstützen. Ein separater Kredit scheint uns aber nicht zielführend zu sein. Daher beantrage ich den Motionären, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.*

**Roland Scheck (SVP):** Die Tatsache, dass der Stadtrat bereit ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen, ist für mich ein weiterer Beweis für die verkehrsplanerische Orientierungslosigkeit des Tiefbauamtes. Aufgrund von grünen Anliegen verfällt man in eine operative Hektik und produziert irgendein Papier. Für die Komplettierung des Veloroutennetzes existieren bereits diverse ähnliche Papiere beim städtischen Tiefbauamt, unter anderem der kommunale Verkehrsplan, die Strategie «Velo 12» und neu auch ein Verkehrskonzept Innenstadt, das bis 2025 umgesetzt werden soll. Zudem soll in diesem Frühjahr auch noch ein «Masterplan Velo» erscheinen.

Nun fordert die Motion im Prinzip dasselbe, einfach mit einer anderen Realisierungsfrist, nämlich bis 2020. Mit so vielen Konzepten kann ein Departement aus meiner Sicht nicht sauber arbeiten und sorgfältig mit den Steuergeldern umgehen. Immerhin hat der Stadtrat erkannt, dass ein umfassender Projektierungs- und Investitionskredit völlig realitätsfremd ist. Schliesslich sind Velomassnahmen keine isolierten Massnahmen, sondern haben Wechselwirkungen mit der Infrastruktur und den übrigen Verkehrsteilnehmern. Also würden wir von einem Betrag ab 500 Mio. Franken aufwärts sprechen. Ich gehe davon aus, dass beide Ratsseiten doch Respekt vor einer solch grossen Summe haben. Wird die gleiche Sache immer wieder und auf ähnliche Weise gefordert, gewinnt sie ausserdem auch nicht an Substanz.

**Dr. Martin Mächler (EVP)** erinnert daran, dass sich die EVP bei der Einreichung der Motion bereits gegen die Städteinitiative gewehrt habe, da ihr deren Forderungen zu extrem gewesen seien. Dennoch habe man sich für die Förderung des Veloverkehrs bzw. ein durchgehendes Veloroutennetz ausgesprochen. Der EVP sei jedoch bewusst, dass dies Massnahmen in allen Verkehrsbereichen nötig mache und schwierig umzusetzen sei. Um dieser Forderung der Städteinitiative aber Gewicht zu verleihen, werde die EVP die Motion überweisen.

**Philipp Käser (GLP):** Das Radwegnetz in der Stadt Zürich ist ein Flickenteppich, der viele davon abhält – auch mich – regelmässig mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Im Budget 2012 fällt auf, dass deutlich mehr Geld für Strassen ausgegeben wird als für Velowege, obwohl wahrscheinlich viel mehr Stadteinwohner Velo- als Autofahrer sind. Dass das Velowegnetz gesamthaft betrachtet werden soll, ist eine gute Idee. Aber gerade aktuelle Projekte, wie der Sechseläutenplatz, zeigen, dass die Velofahrer oft einfach vergessen werden. Daher benötigt dieses Anliegen anscheinend eine finanzielle Basis, damit effektiv etwas passiert. Die Forderung, auf dem Trottoir einen Velostreifen einzurichten, scheint mir doch etwas weltfremd zu sein, da sich damit die Unfallgefahr erhöht. Aufgrund dieser Überlegungen unterstützt die GLP die Motion.

**Severin Pflüger (FDP)** hat das Gefühl, dass es im Vorstoss nur zu einem kleinen Teil um die Velos gehe. Immer wieder werde moniert, die FDP sei eine Autopartei, was aber nicht stimme. Vielmehr verstehe sich die FDP als Verkehrspartei, die jede Form von Verkehr gut finde und ein gutes Nebeneinander anstrebe. Fakt sei jedoch, dass mithilfe der Velos versucht werde, die Autos zu verdrängen. Betrachte man die Strassen auf der Liste in der Motion, seien diese alle für die Autofahrer essenziell, um in der Stadt von A nach B zu gelangen.

*Für gute, bereits bestehende Velorouten verweise er auf die App der Stadt Zürich für den Langsamverkehr. Schliesslich gehe es den Motionären nicht darum, den Velofahrern komfortablere Routen zu ermöglichen, sondern die Autos von den Strassen zu verdrängen.*

**Marc Bourgeois (FDP)** ist heute selbst mit dem Velo zur Sitzung gekommen und wird auf dem Heimweg die Rämistrasse hinauffahren. Der einzige Grund für ihn, heute nicht das Velo zu nehmen, wäre die Steigung an der Gloriosastrasse. Denn leider sei Zürich nicht flach, woran auch die Bemühungen, den Veloanteil zu erhöhen, schliesslich scheitern würden.

*Die Motion bevorzuge die Bewohner in der Innenstadt massiv, unter anderem weil sich dort auch die beiden Hauptachsen für die Autos befänden. 43 Prozent aller mit dem Velo zurückgelegten Wege in Zürich würden in der Innenstadt zurückgelegt, also dort, wo es flach sei. Genau dort, wo das Velo sowieso schon am meisten benützt werde, sähen aber die Motionäre den grössten Handlungsbedarf. Das sei doch etwas überraschend und eine Zwängerei. Zudem werde damit der motorisierte Individualverkehr auf die Tramschiene verdrängt, was Konsequenzen für den öffentlichen Verkehr habe. Der Platz sei aber nun einmal begrenzt und an vielen Orten existiere sowieso nur eine Strassenspur, die nicht aufgehoben werden könne. Der Kanton werde das nicht zulassen. Die Zeitkomponente zwingt die Stadt zudem viele Projekte vorzuziehen, obwohl die Probleme der Velofahrer bei Generalüberholungen besser gelöst werden könnten. Das koste Unsummen, sei zwecklos und werde nicht viel ändern. Viel erstaunlicher sei, dass dies den Velofahrern gratis zur Verfügung gestellt werde, während die Autofahrer für die Strassen selbst bezahlen müssten.*

*Die eigentliche Motivation hinter diesem Vorstoss sei die Ideologie und nicht sachliche Politik. Zudem besässen 60 Prozent der Stadtzürcher Haushalte ein Auto, was immer noch eine Mehrheit sei.*

**Matthias Probst (Grüne):** Wir Grünen wollen mit diesem Vorstoss tatsächlich das Velo fördern. Der zentrale Streitpunkt in dieser Stadt ist einzig und allein die Aufteilung des Strassenraums, der ein knappes Gut ist.

**Mauro Tuena (SVP)** bemerkt, dass die federführende grüne Stadträtin schon ihre Gründe haben werde, weshalb sie den Vorstoss als Postulat entgegennehmen wolle und eine Motion ablehne. Er hoffe, dass auch sie erkannt habe, dass die Forderung der Motion so nicht durchsetzbar sei.

*Dass an der Motion festgehalten werde, sei auf die von den beiden Freisinnigen genannten Gründe zurückzuführen. Gerade in Bezug auf die Situation an der Hardbrücke sei es offensichtlich, dass durch einen Veloweg der restliche Verkehr kollabieren würde. Daher könne man einer solchen Motion nicht zustimmen.*

**Roger Tognella (FDP)** findet es bedenklich und unwürdig, dass ein zukünftiger GPK-Präsident (Anm. der Protokollführerin: Matthias Probst (Grüne)) in den Medien Kommissionsinterna ausplaudere.

5 / 5

**Thomas Schwender (SVP):** *Den Grünen geht es nur ums Velo. Wenn sich die Velofahrer auch an den Kosten dafür beteiligen, wie die Automobilisten, dann dürfen sie auch ein Plätzchen haben.*

Markus Knauss (Grüne) ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Motion wird mit 71 gegen 43 Stimmen dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat