



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 105. Ratssitzung vom 28. August 2024

3583. 2023/414

Postulat von Carla Reinhard (GLP) und Guy Krayenbühl (GLP) vom 30.08.2023: Entwicklung eines ganzheitlichen Velokonzepts für die Innenstadt

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

Carla Reinhard (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 2182/2023): *In Zürich ist velofahren frustrierend. Velostreifen enden oft im Nichts, der Motorisierte Individualverkehr (MIV) breitet sich ungestört aus, die Strassen sind überfüllt. Die meisten Autofahrenden sind nicht gerade begeistert, wenn sie sich an Velos vorbeidrängen müssen. Negativbeispiele für Zürich als Velostadt sind zum Beispiel die Uraniastrasse, die Gessnerallee und die Dreikönigsstrasse. Mit diesem Postulat fordern wir den Stadtrat auf zu prüfen, wie er für die Zürcher Innenstadt ein ganzheitliches Velokonzept entwickeln kann, damit sich die Situation verbessert. Im Zusammenhang mit diesem Konzept sollen beispielsweise abgesetzte oder geschützte Velowege oder Velostreifen geprüft werden. Wir würden auch zusätzliche Querungen auf der höchsten Qualitätsstufe begrüßen. Auch ein Spurabbau wie zwischen dem Löwenplatz und dem Hauptbahnhof soll möglich sein. Mittlerweile ist mehr Flexibilität bei der Aufhebung von Parkplätzen möglich, was für mehr Raum sorgt. Das soll bei der Planung einer ganzheitlichen Veloinfrastruktur berücksichtigt werden. Die Massnahmen im Konzept sollen so konzipiert sein, dass ein grosser Teil davon schnell umgesetzt und neue Herausforderungen wie die Nutzbarkeit von Cargo-Velos berücksichtigt werden können. Die geplanten Vorzugsrouten sollen in das Konzept integriert werden. Konflikte zwischen Zu Fuss Gehenden und Velofahrenden sollen mit dem Konzept vermindert werden, etwa mit klaren Markierungen oder abgesetzten Wegen.*

Johann Widmer (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 13. September 2023 gestellten Ablehnungsantrag: *Velofahren macht sowieso keinen Spass, es ist viel zu langsam. Die Veloschnellrouten-Abstimmung habt ihr gewonnen. Wieso beklagt ihr euch, dass ihr auf zweispurigen Strassen ohne Velospur nicht fahren könnt? Dort gehört das Velo sowieso nicht hin, es ist illegal. Auf der Gessnerallee oder der Uraniastrasse ist kein Velostreifen eingezeichnet, also darf das Velo dort nicht fahren. Rundherum gibt es genügend Velostreifen, wo es auch nicht gefährlich ist. Euch geht es nur darum, Parkplätze und Autosspuren zu streichen, um das Auto aus dem*



Stadtbild zu verbannen. Bauen wir einen Zaun um Zürich und hängen ein grosses Schild dran: «Autos bleiben draussen». Dieser links-grüne Wunschtraum folgt keiner Logik.

Weitere Wortmeldungen:

Benedikt Gerth (Die Mitte) stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir haben den Fraktionspräsidenten schon im März 2024 einen Änderungsantrag zu diesem Postulat geschickt. Wir würden die Möglichkeit zum Spurabbau gerne streichen, damit der Stadtrat sämtliche Möglichkeiten zur Verfügung hat und sich nicht im Vorherein auf bestimmte Instrumente einschiesst. Die Überlegung der Kolleginnen und Kollegen aus der GLP ist sinnvoll, doch eine Verbesserung der Veloinfrastruktur soll nicht immer zulasten des MIV geschehen. Falls diese Änderung abgelehnt wird, unterstützen wir das Postulat nicht.

Marco Denoth (SP): Als das Rathaus sich noch in der Altstadt befand, musste ich wöchentlich vom Kreis 6 in den Kreis 1 fahren. Heute durfte ich mit Freude vernehmen, dass ein Teil des Velovorzugsroutennetzes durch die Innenstadt führen soll. Der Konflikt mit Fussgängern und dem MIV ist vorprogrammiert. Im kommunalen Verkehrsrichtplan sind vier Veloverbindungen durch die Innenstadt vermerkt: Zwei im Hauptnetz und zwei im Basisnetz. Die Velovorzugsroute führt von der Ausfahrt über die Schweizergasse, die Beatengasse bis zum Beatenplatz und von dort über die Limmat zum Limmatquai. Wir befürworten auf jeden Fall, dass es Verbindungen durch die Region gibt. Abgesetzte Velowege sind ein wichtiges Thema, zum Beispiel bei der Langstrassenunterführung. Eigentlich sind wir der Meinung, dass das Postulat in eine Motion umgewandelt werden sollte. Weil das nicht geht, stimmen wir dem Postulat mit grosser Begeisterung zu.

Martina Zürcher (FDP): Wir sprechen so oft über das Velo und Johann Widmer (SVP) weiss immer noch nicht, dass man auch auf Strassen ohne Veloweg mit dem Velo fahren darf. Das Postulat ist etwas kurzsichtig. Wir brauchen kein ganzheitliches Velokonzept, sondern ein ganzheitliches Verkehrskonzept. Es gibt nicht nur Velos und Autos, sondern E-Bikes, E-Trottinets, grosse Velos, kleine Velos, grosse Autos, kleine Autos, Motorräder, die Dreiradwagen der Briefträger und viele weitere. Sie müssen alle zusammen auskommen, weshalb ein gesamtheitliches Konzept gefragt ist, nicht ein Nullsummenspiel zwischen Auto und Velo. Mit der Textänderung würden wir das Postulat annehmen.

Carla Reinhard (GLP) ist mit der Textänderung nicht einverstanden: Wir lehnen die Textänderung ab, da das Postulat ein Prüfauftrag ist. Es ist nicht der Sinn eines Prüfauftrags, ein mögliches Instrument schon im Vorherein auszuschliessen.

Michael Schmid (AL): Man darf sehr wohl mit dem Velo auf Strassen fahren, die keinen Velostreifen haben – egal welche Lügen die Autolobbyismus-Kreise verbreiten. Dies führt leider manchmal zu Gewalt. Auf der Uraniastrasse oder der Hardbrücke wurde ich schon angehupt, angerempelt und sogar mit Pfefferspray besprüht – mit der Begründung, ich dürfe nicht auf der Strasse fahren. Wenn das nächste Mal ein Vorstoss besprochen wird, der gegen Gewalt in der Gesellschaft vorgeht, überlegt euch, wie ihr mit eurer Rhetorik



3 / 3

Gewalt ankurbelt. Die Die Mitte/EVP-Fraktion meint, einen Autostreifen aufzulösen, damit Velos Platz finden, sei ein Ausspielen der Verkehrsträger gegeneinander. Der Status Quo bewirkt genau das: Die Autos bekommen auf Kosten anderer Verkehrsträger den ganzen Platz. Eine zusätzliche Velospur fördert Gleichberechtigung im Strassenverkehr.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *An der Ablehnung der Textänderung sehen wir, dass das wahre Ziel des Vorstosses der Abbau von Autospuren ist. Langfristig soll die Stadt komplett autofrei werden. Die städtische Wohnbaupolitik trägt dazu bei: In manchen Genossenschaften wird einem gekündigt, wenn man ein Auto besitzt. So kann man sich die Mieter mit der richtigen Gesinnung auswählen und ein linksgrünes Paradies schaffen.*

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

STR Simone Brander: *Der Stadtrat hat die Velostrategie 2030 verabschiedet. Das Zielbild kennt drei Netzkategorien: Das Velovorzugsroutennetz, das Hauptnetz und das Basisnetz. Die Innenstadt wird in Zukunft durch alle drei erschlossen sein. Das Projekt für die Velovorzugsroute wurde ausgelöst, die Routen in den zwei anderen Netzkategorien werden über reguläre Strassenbauprojekte umgesetzt. Als Sahnehäubchen setzt das Veloexpress-Team kurzfristige Massnahmen um, die die Situation für Velofahrer*innen verbessern. Dazu gehören die erwähnte Umnutzung der Autospur fürs Velo zwischen Löwenplatz und Bahnhofplatz. Es tut sich viel, die Entwicklung geht in die richtige Richtung, auch in und rund um die Innenstadt. Der Stadtrat ist gerne bereit, das Postulat zu prüfen.*

Das Postulat wird mit 73 gegen 41 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat