

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 111. Ratssitzung vom 21. Oktober 2020**

### **3056. 2019/313**

#### **Motion von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 03.07.2019: Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo**

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

*Heidi Egger (SP) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 1485/2019): Wir sind enttäuscht, dass die Motion durch den Stadtrat abgelehnt wird. Die Veloroute vom Bahnhof Oerlikon ist lückenhaft oder unklar. Fährt man aus der Friesstrasse auf die breite Schaffhauserstrasse, fährt man zuerst auf einem Radstreifen, der anschliessend auf das Trottoir führt – mit Auffahrt – und dann einfach abbricht. Bis vor kurzem ging die Markierung weiter – links der Bäume der Velostreifen, rechts die FussgängerInnen –, jetzt ist schlicht gar nichts mehr eingezeichnet und auf dem Trottoir parkieren Autos. Als Velofahrerin habe ich das Gefühl, ich fahre verbotenerweise auf dem Trottoir, aber auf der Strasse ist auch nichts eingezeichnet und ich wurde immerhin auf das Trottoir geleitet. Weiter vorne taucht wieder ein Radstreifen auf, der zum neu gestalteten Seebacherplatz, zur Endhaltestelle Seebach und bis Glattbrugg führt. Umgekehrt – von Seebach nach Oerlikon – ist es gut bis zum Seebacherplatz. Danach wird es schlimmer als auf der Gegenseite und sehr gefährlich auf Höhe der Tankstelle, die eher ein Lebensmittelshop ist. Dort parkieren die Autos kreuz und quer. Dies waren bloss einige Beispiele, wenn auch sehr wichtige. Der ganze Abschnitt von der Friesstrasse bis zum Seebacherplatz und die Gegenseite gehören für mich zu den gefährlichsten Abschnitten in der ganzen Stadt. Dort könnte mit wenig Geld ein Velostreifen markiert und so das Velostück auf der Schaffhauserstrasse vereinfacht werden. Die Stadt soll unbedingt im Rahmen der Velorouteninitiative und des Richtplans schnell eine gute Signalisierung anbringen und Gelder dafür bereitstellen.*

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

*STR Richard Wolff: Heidi Egger (SP), ich bin absolut deiner Meinung. Das einzige, was wir sagen, ist: wir brauchen nicht mehr als zwei Millionen Franken, weil wir diese Strasse nicht umbauen möchten, denn diese wurde erst 2010 umgebaut. Das Resultat ist tatsächlich nicht befriedigend, aber es kann nicht sein, dass wir diese Strasse bereits wieder umbauen. Wir nehmen das Problem sehr ernst, wollen es aber über Markierungen, allenfalls Spurumlegungen lösen und nicht durch einen Neubau. Dies ist die einzige Differenz, die wir haben. Dass die Situation, wie sie ist, nicht gut ist, ist uns auch*

*klar. Ursprünglich hatte man andere Vorstellungen, wie es umgesetzt hätte werden sollen, aber man müsste in die Geschichte eintauchen, um herauszufinden, wieso das damals scheiterte. Velos auf Trottoirs zu führen ist auch keine gute Lösung – darüber haben wir jahrelang mit Fussgängervereinigungen gestritten. Ein Gutachten besagt, es sei nicht zulässig, Velos und Fussgänger zusammen auf dem Trottoir zu führen, zumindest nicht mit der bisherigen Signalisation. Man darf höchstens auf einem Abschnitt mit wenig Verkehr einen «Velo gestattet»-Abschnitt einrichten – so muss das Velo nicht auf dem Trottoir, sondern darf auch auf der Strasse fahren. Diese Lösung ist auch nicht befriedigend und wir müssen Lösungen finden, bei denen das Velo sicher und getrennt von Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Strasse fahren kann mit guten Signalisationen und Markierungen. Dafür reicht ein Postulat und es braucht keine Motion. Darum bitte ich Sie alle, dies als Postulat zu überweisen.*

Weitere Wortmeldung:

**Stephan Iten (SVP):** *Die Friesstrasse wurde geplant und es bestehen zwei Mal 1,50 Meter Veloweg. Diese Situation auf der Friesstrasse dünkt mich recht komfortabel. Ich muss Heidi Egger (SP) aber zustimmen: die frühere Auffahrt auf der Schaffhauserstrasse, die ich auch schon nutzen konnte, fand ich eine gute Idee, denn links der Bäume konnten die Velofahrer fahren und rechts der Bäume konnten die Fussgänger gehen. Dass diese Lösung verworfen wurde, finde ich schade, denn sie war für Fussgänger wie Velofahrer gut. In der Motion wird aber hauptsächlich von der Schaffhauserstrasse 450 bis 462 und vis-à-vis vom Seebacherplatz bis Bahnhof Oerlikon und von der Friesstrasse bis Seebacherplatz gesprochen. STR Richard Wolff sprach es an: Will man dort eine Lösung einführen mittels Markierung eines Velowegs, gibt es nur eine Möglichkeit: Wir führen den MIV und den ÖV auf einer Spur und schaffen also eine Mischverkehrsfläche. Man sieht es auch auf der Limmatstrasse: Um 1,80 Meter Veloweg zu erhalten, wollt ihr eine Mischverkehrsfläche für MIV und ÖV schaffen. Das neuste Projekt ist die Unterführung Langstrasse, bei dem man auf Biegen und Brechen den Veloverkehr durch die Unterführung leiten möchte und darum muss eine Busspur aufgelöst werden. Ihr wollt also den ÖV einbremsen, um 1,80 Meter Veloweg zu erhalten. Auf der Schaffhauserstrasse kann man tagsüber ja noch damit leben, wenn der ÖV und der MIV auf einer Spur fahren, in den Spitzenzeiten entsteht aber ein riesiges Problem: Die Schaffhauserstrasse ist in den Hauptverkehrszeiten ziemlich überlastet. Das hängt auch damit zusammen, dass die Glattalstrasse und Glattparkstrasse nicht miteinander verbunden sind. Die Verbindung dieser Strassen ist übrigens ebenfalls Teil des Richtplans, aber der Richtplan gilt hier drin ja nur für den Veloweg und alles andere sind bloss irgendwelche Skizzen, die niemanden interessieren. Würde man diese beiden Strassen verbinden, würde man eine grosse Entlastung der Schaffhauserstrasse erreichen, weil der Verkehr aktuell über die Friesstrasse und die Schaffhauserstrasse geführt wird. Wenn wir unbedingt die 1,80 Meter und den Mischverkehr erreichen wollen, ist das für den Autoverkehr nicht sonderlich schlimm, denn ob wir auf der Schaffhauserstrasse oder auf dem Gleis im Stau stehen, schmerzt uns Autofahrer nicht: Stau ist Stau. Die angestrebte Lösung würde aber auch für den ÖV Stau bedeuten, zusammen mit dem MIV – und das für einen 1,80 Meter breiten Veloweg auf 100 Metern. Dies gilt übrigens auch, wenn der Veloweg 1,50 Meter breit ist. Ich weiss nicht, ob das zielführend ist. Der*

*Stadtrat hat gut begründet, warum er den Vorstoss nicht als Motion entgegennehmen möchte, sondern lieber als Postulat prüfen möchte. Aber egal, wie der Stadtrat dieses Postulat prüfen möchte: Er muss einen Veloweg auf die Schaffhauserstrasse pinseln – anders geht es nicht. Wir erhalten aber nicht mehr Platz, nur weil man eine Linie auf die Strasse malt. Deswegen kann man auch das Postulat ablehnen – die Motion sowieso. Wir sind der Meinung, der ÖV sollte gefördert und nicht noch für 100 Meter zusätzlichen Veloweg eingebremst werden. Deswegen lehnen wir die Motion wie auch das Postulat ab.*

**Markus Merki (GLP)** ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Einer meiner ersten Handlungen als Gemeinderat war die Einreichung des Postulats 2014/294, weil die Situation an der Schaffhauserstrasse 450 bis 462 unsäglich ist für Fussgängerinnen, Fussgänger, die parkierenden Autos auf dem Privatgrundstück und die Velofahrenden. Der Stadtrat nahm das Postulat entgegen und setzte es um. Wir erhielten eine Markierung auf dem Trottoir, welche die Situation für alle entschärfte. Man konnte mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, man konnte mit Kindern darauf gehen und als Fussgänger wusste man, dass man nicht auf dem Veloweg gehen sollte. Die Autos verstanden es vielleicht etwas besser, dass das Trottoir kein Parkplatz ist. Daher ist es unverständlich, eine gut funktionierende und sichere Situation zu ändern. Dies ist der Ursprung der Motion und Heidi Egger (SP) legte gut dar, warum die Antwort enttäuscht. Ich würde gar einen Schritt weiter gehen: Es ist penibel, wie die Motion beantwortet wurde. Man kann anderer Meinung sein, aber man sollte das Kind beim Namen nennen. In der Motionsantwort ist die Rede davon, dass man die Massnahme gemäss Masterplan 2010 umsetzen wollte, es wegen Einsprachen aber nicht tat. Weiter unten war die Rede davon, es sei gar nicht so schlimm, denn man könne trotzdem Velo fahren. Oder anders gesagt: Es ist ein bisschen umgesetzt, halt einfach nicht so gut. Ich glaube STR Richard Wolff, dass er im Prinzip ebenfalls der Meinung ist, dass wir die Situation entschärfen sollten. Ich glaube aber nach dieser fragwürdigen, schwammigen Antwort nicht, dass dies mit einem Postulat gelingen wird. Darum halten wir an der Motion unverändert fest. Wir wollen es dem Stadtrat aber offenlassen, diese innerhalb von zwei Jahren zu beantworten und gemäss Artikel 92 Absatz 1 der Geschäftsordnung ermöglichen, diese abzuschreiben, wenn er in den nächsten zwei Jahren eine Lösung nicht nur präsentiert, sondern umsetzt – so wie es STR Richard Wolff in seinem Votum dargelegt hat.

Weitere Wortmeldungen:

**Martina Zürcher (FDP):** Ich starte mit einem Zitat des Stadtrats aus der Antwort auf die Motion: «Angeregt durch das Postulat 2014/294 wurde im genannten Abschnitt im Anschluss an die Umsetzung des Bauprojekts der Velo- und Fussverkehr optisch mit einer Markierung getrennt. Im Frühjahr 2019 hob die Dienstabteilung Verkehr die Trennung auf und signalisierte den Abschnitt als Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet». Auslöser für diese Anpassung ist ein Rechtsgutachten, das sich mit der Veloführung in Fussgängerbereichen auseinandersetzt.» Dies erwähnte STR Richard Wolff zuvor. Für mich bedeutet dies zusammengefasst: Die Stadt hat aus eigenem Antrieb ein Gutachten

erstellt, das pragmatische Lösungen verhindert – in diesem Fall eine pragmatische Lösung, die sicherlich nicht perfekt war, aber aufgrund der Platzverhältnisse praktikabel. Auch die beiden Motionäre befanden sie für nicht allzu schlecht. Mit dem eigentlichen Fazit in der Antwort des Stadtrats ist die FDP aber einverstanden: «Ein kompletter Umbau wird als unverhältnismässig beurteilt, da der Strassenabschnitt erst kürzlich saniert wurde und neue Bäume gepflanzt wurden.» Was die FDP ebenfalls bereits einmal ausgeführt hatte, ist, dass es nicht überall 1,80 Meter breite Velostreifen braucht. Die FDP lehnt darum die Motion ab.

**Peter Anderegg (EVP):** Bei diesem Strassenabschnitt handelt es sich um einen für das Velo unattraktiven Abschnitt. Das ist unbestritten. Es wäre schön, hier eine A-Lösung realisieren zu können, aber – wie überall in der Stadt – ist Platz dort Mangelware. Auf diesem Abschnitt der Schaffhauserstrasse hatten wir anfänglich eine einfache, pragmatische Lösung: Auf dem Trottoir war ein Velostreifen markiert, der es ermöglichte, dass Velo- und Fussgängerverkehr die Fläche gemeinsam nutzen konnten und das Velo von der Strasse getrennt war. Gemäss den Motionären hat sich diese Lösung auch bewährt und zur Sicherheit von Velofahrenden und Zufussgehenden beigetragen. Dann entfernte die Dienstabteilung Verkehr 2019 die optische Trennung und markierte den Abschnitt als Fussweg mit einer Zusatztafel «Velo gestattet». Der Auslöser dieser Anpassung war ein Rechtsgutachten, das sich mit der Veloführung in Fussgängerbereichen auseinandersetzt. Ich bin kein Jurist und darf mir darum die folgende Bemerkung erlauben: Man verfügte also über eine einfache, pragmatische Lösung und hob diese wegen eines Rechtsgutachtens auf, das «nicht als Gerichtsurteil gilt und nicht in allen Belangen angewendet werden muss». Da kommen bei mir einige Fragezeichen auf, warum man das trotzdem getan hat. Die Motionäre möchten einen grösseren Umbau der Schaffhauserstrasse, der mit hohen Kosten verbunden ist – darum ist es auch eine Motion. Die EVP findet das unverhältnismässig und wird es als solches nicht unterstützen. Wir würden aber das Anliegen der Motion gerne als Postulat unterstützen, gerade weil der Stadtrat signalisiert hat, dass er mit einfachen Massnahmen – also der Anpassung der Markierung und Signalisation – eine Lösung finden würde. Damit wären wir am gleichen Ort, wie wir Anfangs 2019 waren. Das war aus unserer Sicht keine schlechte Lösung.

**Olivia Romanelli (AL):** Die AL unterstützt das Anliegen der Motionäre voll und ganz. Die Umsetzung der geforderten Velomassnahmen wird mit einer Motion aber nicht beschleunigt. Wir würden das Anliegen ebenfalls als Postulat unterstützen und als Motion ablehnen.

**Stephan Iten (SVP):** Ich möchte nicht falsch verstanden werden: Wir sind mit der Situation ebenfalls unzufrieden, die auch für den MIV nicht gut ist, denn wir können den Velofahrer auf dieser Strasse wegen des ÖV-Trassees gar nicht überholen. Aber was wollen wir mit dieser Motion erreichen? Wollen wir die Häuser zurückversetzen? Ist das der Sinn der Motion? Oder wie soll dort mehr Platz geschaffen werden? Zur vorherigen Lösung: Ich bezweifle, ob dieser Abschnitt überhaupt Bestandteil des Rechtsgutachtens war, denn wir hatten einen getrennten Veloweg und einen getrennten Fussgängerweg. Aus diesem Grund frage ich diejenigen, die das Postulat unterstützen: Was bringt euch ein Postulat? Es gibt bloss eine Möglichkeit und die habe ich zuvor aufgezeigt. Es muss also gar nichts geprüft werden, sondern der Stadtrat kann anfangen zu pinseln. Wollen

wir mehr Platz schaffen, müssen wir anfangen, Häuser auf beiden Seiten abzureissen – eine andere Möglichkeit haben wir nicht. Es ist nicht so, dass wir gegen eine bessere Lösung sind, nur gibt es keine. Die einzig andere Lösung wäre es, den gesamten Veloverkehr auf einen anderen, sicheren Weg umzuleiten – ihn etwa schon vor der Friesstrasse durch das Quartier zu leiten. Mit der Veloinitiative wollen wir ja sowieso schon alles autofrei machen. Die Lösung vor 2019 war eigentlich gut, STR Richard Wolff, vielleicht könnte man auf diese Lösung zurückkommen? Ansonsten sehe ich keine Lösung als in einer Mischverkehrsfläche, die den ÖV ausbremst, indem er auf die Linie des MIV geleitet wird.

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

**STR Richard Wolff:** Ich spreche nicht nur wegen der Schaffhauserstrasse, denn es handelt sich um eine generelle Frage. Man versucht seit zehn Jahren den Veloverkehr besser zu führen, indem man ihn an ganz vielen Orten auf das Trottoir leitet. Velomischverkehr mit Fussgängerinnen und Fussgängern war für eine gewisse Zeit die Lösung, um die Forderungen der Velofahrenden einzulösen. Man dachte, man könne diese einlösen, ohne den Autofahrenden etwas wegzunehmen. Man dachte zehn bis zwanzig Jahre lang, dies sei eine Win-Win-Situation. In der Zwischenzeit regte sich Widerstand. Es freut mich, dass diese Lösung in Seebach offenbar als eine gute Lösung betrachtet wurde, aber stadtweit, im Durchschnitt oder im Allgemeinen häuften sich die Beschwerden, dass die Velos einen Teil des Trottoirs den Fussgängerinnen und Fussgängern wegnehmen und dort für Unsicherheit sorgen. Zwar ist der Velofahrende in dieser Situation etwas sicherer vor den Autos, aber der Fussgänger nicht mehr vor den Velofahrenden. Man hat das Problem also bloss von der Strasse nach rechts verschoben. In den letzten Jahren wurde es immer offensichtlicher, dass dies nicht geht. Die verschiedenen Fachverbände und Lobbyorganisationen der Fussgängerinnen und Fussgänger wiesen uns immer wieder darauf hin, dass die Rechtslage gemäss Strassenverkehrsgesetz so ist, dass die Trottoirs für die Zufussgehenden reserviert sind. Wir versuchten, dies eine Zeitlang zu ignorieren – das muss ich offen zugeben. Mit der Zeit merkten wir aber, dass irgendetwas an dieser Geschichte tatsächlich faul ist und beauftragten Prof. Dr. Alain Griffel, dies rein juristisch, objektiv und neutral zu klären. Er sagte: Das Trottoir ist für Fussgängerinnen und Fussgänger. Nur im Ausnahme-Ausnahmefall – etwa wenn entlang einer stark befahrenen Strasse mit einem von FussgängerInnen wenig genutzten Trottoir ein Schulweg verläuft, und man die velofahrenden SchülerInnen sichern möchte – darf mal die Signalisation mit einer blauen Tafel für Fussgänger und darunter einer weissen Tafel «Velo gestattet» angebracht werden, und eben nicht die blaue Tafel «Velo und Fussgänger». Dies ist ganz kurz auch in der von uns gegebenen Antwort erklärt. Es stimmt, dass kein neues Gesetz erlassen wurde, aber dieses Gutachten ist dermassen stark auf den rechtlichen Grundlagen abgestützt, dass wir es anwenden. Man kann Velos und Fussgänger auf der gleichen Seite führen, wie das auf der Quaibrücke geschieht. Ich habe die Masse nicht im Kopf, aber es sollten mindestens zwei oder drei Meter für die Fussgänger sein und nochmal zwei Meter fürs Velo und es muss ein Absatz bestehen zwischen dem Teil für das Velo und jenem für die Fussgängerinnen. Aber so viel Platz gibt es an der Schaffhauserstrasse nicht. Es freut mich, dass die bisherige

6 / 7

*Lösung gut und praktisch gewesen sein soll und ich nehme das gerne mit, aber sie entspricht nicht den Normen. Wir dürfen es so nicht machen, selbst wenn es funktioniert hätte. Wir müssen eine andere Lösung finden. Wie diese aussehen wird, kann ich Ihnen heute nicht sagen. Wahrscheinlich geht es in die Richtung, die Stephan Iten (SVP) vermutet, aber man kann sicher dafür sorgen, dass das Tram immer gut vorwärtskommt und die Autos nicht auf der Tramschiene stehen, sondern irgendwo vorher.*

Weitere Wortmeldung:

**Markus Merki (GLP):** *Ich wurde darauf hingewiesen, dass ich nicht auf das Votum von Stephan Iten (SVP) eingegangen bin, was ich natürlich nicht unterlassen möchte. Du hast gesagt, man wolle Häuser abreißen, ich glaube aber nicht, dass es so weit kommen wird. Betrachtet man das technisch, kann man eine Lösung finden, ohne Privatparkplätze anzutasten, ohne den MIV zu strafen – was mir auch nicht gefallen würde, ich will auch nicht auf das Tramtrasse ausweichen müssen. Man schafft das mittels Mindestbreiten und es gibt auch andere Normen als jene, die im Rechtsgutachten erwähnt werden. Es ist möglich, eine Lösung mit einer Trottoir-Mindestbreite von 1,80 Meter hinzubringen – das ist die Mindestbreite für eine maschinelle Reinigung durch ERZ. So wäre ein Velostreifen von 1,30 Meter möglich, was zwar keine 1,80 Meter sind, aber schon um einiges besser als die jetzige Situation. Auf das Votum von STR Richard Wolff: Er sagte, es handle sich um ein Rechtsgutachten, an das wir uns halten würden. Nur vermute ich, dass der Stadtrat nicht jedes Rechtsgutachten und jede Rechtsprechung gleich auslegt – vor ein paar Wochen hatten wir hier drin einen anderen Fall. Zur Problematik der Motion, respektive der Frage nach der Grösse des notwendigen Betrags: Ich sagte bereits, dass euch die Motion zwingt, es in einem Bericht darzulegen, wenn ihr eine bessere und auch umgesetzte Lösung habt. Ich kann aber vorneweg schicken, dass wir kein gutes Gefühl haben, wenn dieser Bericht so daherkommt wie diese Motionsantwort. Es ist nicht unser Anliegen, den MIV zu strafen, irgendwelche Häuser abzureißen, private Parkplätze oder die Tankstelle abzustrafen. Wenn man das will, bringt man mit den im Departement vorhandenen Fachleute eine Lösung zustande, die analog der Lösung 2019 läuft, so dass sich die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger wohl fühlen. Nochmal zum Rechtsgutachten: Die Situation in Seebach kann durchaus eine Ausnahme sein. Wir haben auf diesem Abschnitt wahrscheinlich mehr Velofahrerinnen und Velofahrer als Fussgängerinnen und Fussgänger. In diesem Fall ist es durchaus legitim, den Spielraum der Normen so weit auszureizen, dass man eine bauliche Lösung umsetzen kann. Mir ist klar, dass es für die 130 Meter keine zwei Millionen Franken braucht, aber auf diese Art warten wir zwei Jahre auf den Bericht von STR Richard Wolff und wir können die Motion dann abschreiben.*

Die Motion wird mit 68 gegen 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



7 / 7

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat