



Beschluss des Stadtrats

vom 15. März 2023

GR Nr. 2022/625

Nr. 726/2023

Interpellation von Carla Reinhard, Serap Kahrman und 12 Mitunterzeichnenden betreffend Forschungsprojekt «E-Bike-City» der ETH Zürich, Gründe für die Nicht-Unterstützung des Projekts, Einordnung des Projekts zum kommunalen Richtplan, grundsätzliche Haltung zur neuen Aufteilung des Strassenraums und Möglichkeiten für die Aufhebung des ungleichen Verhältnisses

Am 30. November 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Carla Reinhard, Serap Kahrman (beide GLP) und 12 Mitunterzeichnende folgende Interpellation, GR Nr. 2022/625, ein:

Die ETH Zürich untersucht während den nächsten drei Jahren mit dem Forschungsprojekt «E-Bike-City» das Szenario einer 50-50-Aufteilung des urbanen Strassenraums zwischen Auto und «langsamen Formen» der Mobilität. Unter anderem soll erforscht werden, wie viele CO₂-Emissionen eingespart werden können. Das zu untersuchende Szenario soll dem Velo, der Mikromobilität und dem öffentlichen Verkehr absolute Priorität einräumen und wird auch den Fussverkehr abdecken.

Die Stadt Zürich unterstützt das Projekt nicht, wie Stadträtin Simone Brander gegenüber dem Tages-Anzeiger darlegt. Dies, obwohl der Strassenraum in Zürich nach wie vor überanteilmässig dem MIV gehört und die Lösungssuche für eine grundsätzlich neue Aufteilung im Sinne von Netto-Null 2040 zukunftsgerichtet und unumgänglich ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb wurde das Forschungsprojekt nicht unterstützt, obwohl ausgeführt wird, dass es nicht nur um E-Bikes, sondern um die Schaffung eines «sicheren Raumes für langsame Formen der Mobilität» geht und es sich somit klar vom bereits unterstützten Projekt EBIS unterscheidet?
 - a. Wann hat der Stadtrat zum ersten Mal vom Projekt gehört?
 - b. Wer hat entschieden, dass die Stadt das Projekt nicht unterstützt?
 - c. Ist der Stadtrat trotz dieser Entscheidung bereit, der ETH Daten zur Verfügung zu stellen?
2. Sieht der Stadtrat im Forschungsprojekt einen Widerspruch zum kommunalen Richtplan oder ist es im Sinne davon?
3. Wie steht der Stadtrat zu einer grundsätzlich neuen Aufteilung des Strassenraums, die langsamen Formen der Mobilität gegenüber dem MIV deutlich mehr Platz einräumt?
4. Weshalb gehört in der Stadt Zürich nach wie vor der Grossteil des Strassenraums dem MIV, obwohl über 50 Prozent der Zürcher Haushalte kein Auto mehr besitzen?
 - a. Welche Möglichkeiten wurden neben den von der Stimmbevölkerung verordneten Velovorzugsrouten bisher vom Stadtrat geprüft, um dieses ungleiche Verhältnis zu aufzuheben?
5. Welche Hauptverkehrsachsen würden sich für eine Einbahnführung des MIVs eignen?
 - a. Wo wäre eine Einbahnführung im Rahmen der Einführung der Velovorzugsrouten umsetzbar?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:



2/4

Frage 1

Weshalb wurde das Forschungsprojekt nicht unterstützt, obwohl ausgeführt wird, dass es nicht nur um E-Bikes, sondern um die Schaffung eines «sicheren Raumes für langsame Formen der Mobilität» geht und es sich somit klar vom bereits unterstützten Projekt EBIS unterscheidet? A. Wann hat der Stadtrat zum ersten Mal vom Projekt gehört? B. Wer hat entschieden, dass die Stadt das Projekt nicht unterstützt? C. Ist der Stadtrat trotz dieser Entscheidung bereit, der ETH Daten zur Verfügung zu stellen?

Das interdisziplinäre Forschungsprojekt E-Bike-City befasst sich mit dem Szenario, wie 50 Prozent der Strasseninfrastruktur für den Veloverkehr und die Mikromobilität (beispielsweise E-Trottinette) vorgesehen werden könnten. Der Fokus liegt auf der Umverteilung des Strassenraums. In diesem Zusammenhang werden im Projekt verschiedene Nebenaspekte untersucht, beispielsweise wie der CO₂-Beitrag des Verkehrs auf Null reduziert werden kann, welche Änderungen im Mobilitätsverhalten es bedarf und wie die Umweltauswirkungen von E-Bike-Mobilitätsszenarien zu bewerten sind. Das EBIS Projekt, das die ETH mit der Universität Basel und dem Bundesamt für Energie erarbeitet, liefert hingegen Daten zum Veloverkehr. Mit der finanziellen Beteiligung der Stadt am EBIS Projekt wird der Datensatz spezifisch für Zürich erweitert. Diese Daten werden durch das Forschungsteam für Zürich ausgewertet und daraus können Erkenntnisse für die Veloförderung gewonnen werden. Der Fokus liegt dabei auf der Häufigkeit der Nutzung und der Wahl der Routen der Velofahrenden.

A: Mehrere Dienstabteilungen mit Schnittstellen zum Thema Veloverkehr haben die Unterstützungsanfrage der ETH im Sommer 2022 erhalten. Im September 2022 wurde Stadträtin Simone Brander eingeladen, an der Kick-Off-Veranstaltung E-Bike-City als Rednerin teilzunehmen.

B: Die Stadt will bis 2040 klimaneutral werden (Art. 152 Gemeindeordnung [GO, AS 101.100]). Für die Stadtverwaltung gilt grundsätzlich Netto-Null bis 2035. Erstmals wurde auch ein Reduktionsziel für Treibhausgasemissionen definiert, die ausserhalb der Stadtgrenze verursacht werden. Aktuell laufen dienstabteilungsübergreifend Bestrebungen, um klimaneutral zu werden. Damit diese Ziele erreicht werden können, wird beispielsweise für die Mobilität ein Massnahmenplan erarbeitet. Parallel dazu laufen die Verbesserungen für den Veloverkehr in der Stadt Zürich auf Hochtouren. Der Fokus des Forschungsprojekts E-Bike-City, den Strassenraum zu 50 Prozent für den Veloverkehr und die Mikromobilität zur Verfügung zu stellen, scheint zu kurz gegriffen für das übergeordnete Ziel, klimaneutral zu werden. Für eine lebenswerte und klimaneutrale Stadt gilt es auch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und Fussverkehr zu fördern. Insbesondere zur Abwicklung der Verkehrsmengen ist der ÖV notwendig. Nur gemeinsam können diese Verkehrsmodi ein funktionierendes Verkehrssystem bilden. Des Weiteren sind freiwerdende Flächen des MIV auch für Aufenthalt, Grün und Hitzeminderung vorzusehen. Aus diesen Gründen haben die betroffenen Dienstabteilungen entschieden, das Projekt nicht zu unterstützen.

C: Der Stadtrat hat sich bereit erklärt, der ETH Zürich Daten für das Forschungsprojekt zur Verfügung zu stellen. Mit der ETH wurde bereits Kontakt aufgenommen und ihr wurden erste Verkehrssimulationen zur Verfügung gestellt.



3/4

Frage 2

Sieht der Stadtrat im Forschungsprojekt einen Widerspruch zum kommunalen Richtplan oder ist es im Sinne davon?

Gemäss der Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) setzt die Stadt konsequent auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr (Art. 11 Abs. 2 GO). Gemäss der Richtplanung gelten u. a. folgende Ziele: Mittelfristig werden mindestens 80 Prozent aller Wege mit Quelle und / oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Die Stadt Zürich hat ein dichtes und leistungsfähiges Liniennetz im öffentlichen Verkehr, das über ausreichend Transportkapazität verfügt. Eine hohe Fahrplanstabilität dank ÖV-Bevorzugung garantiert sichere Anschlüsse sowie planbare Reiseketten und Reisezeiten. Die Umsteigepunkte sind attraktiv und bieten einen hindernisfreien Zugang. Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Wegenetz bietet direkte Verbindungen für Zufussgehende. Ein durchgängiges und sicheres Veloroutennetz und ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen machen das Stadtgebiet attraktiv für Velofahrende. Zwischen den Verkehrsmitteln kann schnell und einfach umgestiegen werden (Kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, S. 13).

Der Stadtrat unterstützt die Bestrebung, dem umweltfreundlichen Fuss- und Veloverkehr mehr Platz zu geben und den MIV zu reduzieren. Das Forschungsprojekt steht nicht im Widerspruch zum kommunalen Richtplan, jedoch geht das Projekt in eine zu sektorale Richtung. Die Richtplanung formuliert die Ziele im Dreiklang der Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Umwidmung von MIV-Flächen nur zugunsten des Veloverkehrs und der Mikromobilität scheint zu kurz gegriffen.

Frage 3

Wie steht der Stadtrat zu einer grundsätzlich neuen Aufteilung des Strassenraums, die langsamen Formen der Mobilität gegenüber dem MIV deutlich mehr Platz einräumt?

Mit der Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» hat der Stadtrat der Stadtverwaltung den Auftrag erteilt, den Strassenraum neu aufzuteilen, um klimaneutrale und aktive Mobilität zu priorisieren und vernetzen sowie innovative Mobilität zu fördern. Für das Ziel der Klimaneutralität ist die Neuaufteilung des Strassenraums essentiell. Die freiwerdenden Flächen sollen aber nicht nur dem umweltfreundlichen Verkehr zugeteilt werden, sondern auch das Grün und die Hitzeminderung einschliessen oder dem Quartierleben mehr Raum bieten.

Frage 4

Weshalb gehört in der Stadt Zürich nach wie vor der Grossteil des Strassenraums dem MIV, obwohl über 50 Prozent der Zürcher Haushalte kein Auto mehr besitzen? A. Welche Möglichkeiten wurden neben den von der Stimmbevölkerung verordneten Velovorzugsrouten bisher vom Stadtrat geprüft, um dieses ungleiche Verhältnis zu aufzuheben?

Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr, der seit dem 27. August 2022 rechtskräftig ist, und der Dachstrategie «Stadträume und Mobilität 2040» wurden die rechtlichen Grundlagen für eine angepasste Strassenraumaufteilung geschaffen. Umfassende Neugestaltungen unterliegen unter anderem den Erneuerungszyklen der Infrastruktur und sind somit jeweils im Rahmen von regulären Strassenbauprojekten umzusetzen.



4/4

A: Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs in Bezug auf den Veloverkehr werden zusätzlich mit Expressprojekten neue Raumaufteilungen umgesetzt (beispielsweise durch die Aufhebung von Parkplätzen). Es gibt diverse Projekte, in denen der Paradigmenwechsel bereits angestossen und umgesetzt wurde. Beispielsweise schaffte das autofreie Limmatquai eine neue Strassenraumaufteilung. Mit der Westumfahrung wurden diverse flankierende Massnahmen umgesetzt, z. B. wurden der Bullingerplatz und Brupbacherplatz zugunsten von Fuss- und Veloverkehr sowie Aufenthalt umgestaltet. Weitere Beispiele sind der Sechseläutenplatz, Münsterplatz, Zähringerplatz, kürzlich die Zollstrasse mit viel Raum für den Velo- und Fussverkehr und aktuell die Heinrichstrasse mit neuen Aufenthalts- und Grünflächen. Mit dem Projekt Hafen Enge plant aktuell Grün Stadt Zürich ausserdem einen neuen und öffentlich nutzbaren Freiraum, indem die Parkplätze verlegt und der Raum aufgewertet wird.

Frage 5

Welche Hauptverkehrsachsen würden sich für eine Einbahnführung des MIVs eignen? A. Wo wäre eine Einbahnführung im Rahmen der Einführung der Velovorzugsrouten umsetzbar?

Damit geeignete Hauptverkehrsachsen eruiert werden können, sind vertiefte Abklärungen im Rahmen konkreter Projekte erforderlich. Im Rahmen der Umsetzung der Velovorzugsrouten werden Einbahnführungen vermehrt geprüft. Bei Projekten für überkommunale Strassen ist eine Genehmigung des Kantons notwendig (§ 45 Abs. 3 Strassengesetz [LS 722.1]).

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti