



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

49. Ratssitzung vom 31. Mai 2023

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2022/569, 2023/34 und 2023/42

1853. 2022/569

Postulat von Michael Schmid (AL) und Anna Graff (SP) vom 16.11.2022: Sensibilisierung der Stadtpolizei betreffend Veloverkehrssicherheit

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2022/569, 2023/34 und 2023/42

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 943/2022): Die meisten von Ihnen sind wohl immer wieder mit dem Velo in der Stadt unterwegs. Ich nehme auch an, dass Sie dabei mit gefährlichen Situationen konfrontiert sind. Zu den üblichsten und gleichzeitig gefährlichsten Gefahrensituationen zähle ich erstens das für die Geschwindigkeit viel zu enge Überholen von Automobilen. Es ist beinahe üblich, dass mich ein Auto mit Tempo 50 mit einem Abstand von weniger als einem halben Meter überholt, während ich mit Tempo 20 fahre. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) geschieht jeder zehnte Velounfall, wenn Velofahrende von anderen Fahrzeugen überholt werden. Sicherheitsausrüstungen wie Leuchtwesten und Helme führen erwiesenermassen nicht dazu, dass man anständig überholt wird. Der zweitmeiste Konfliktfall ist das Abschneiden des Wegs beim Rechtsabbiegen. Das geschieht vor allem beim Losfahren an einer Ampel, aber auch oft, wenn wenige Sekunden zuvor Überholmanöver stattfanden. Drittens will ich auf das drängende Problem des «Doorings» aufmerksam machen: auf das Öffnen der Autotür, ohne zu schauen, ob ein Fahrzeug kommt. Die Stadtpolizei machte letzten Sommer mit einer Kampagne auf die Gefahr des Doorings aufmerksam. Die Kampagne richtete sich an die Opfer der Doring-Unfälle, an die Velofahrenden, sie sollen aufmerksam sein. Es gab bisher keine Kampagne für die Täter, die Autofahrenden; dass sie den «Dutch Reach» beim Öffnen anwenden sollen, also mit der von der Autotür abgewendeten Hand, was es einfacher macht, nach hinten zu schauen. Wenn ich viertens als Velofahrender die nötigen Sicherheitsmassnahmen umsetze und mit genügend Abstand neben parkierten Autos fahre, oder wenn ich in einer engen Strasse, auf der das Überholen mit genügend Abstand nicht möglich ist und ich deswegen weit links fahre, um einem gefährlichen Überholmanöver vorzubeugen, dann muss ich mit einem aggressiven Verhalten von ungeduldigen Autofahrenden rechnen. Sie meinen, dass sie das Recht hätten, mit der Höchstgeschwindigkeit zu fahren, was bei jedem potenziellen Langsamverkehrsteilnehmenden einen akuten Überholzwang auslöst. Dabei wird vom exzessiven Gebrauch der Hupe und einem drohenden Aufheulen des Motors nicht zurückgeschreckt. Ich verstehe gut, wenn Velofahrende auf das Trottoir ausweichen oder es bei einem einmaligen Fahrversuch in der Stadt bleiben lassen. So gelingt die Mobilitätswende nicht. Sie ist unumgänglich, wenn wir eine Chance haben wollen, die



in der Gemeindeordnung und im Verkehrsplan festgelegten Netto-Null-Ziele zu erreichen. Die Polizei hat jetzt das Selbstverständnis, dass sie bei der notwendigen Verbesserung des Verkehrsklimas und der Verkehrssicherheit eine aktive Rolle spielt. Nebst Kontrollen macht sie auch Kampagnen und schult Kinder, wie sie sich im Autoverkehr vorschriftsgemäss bewegen. Dabei ist die Wirksamkeit ihrer Arbeit in einzelnen Fällen fraglich. Nebst der «Victim-Blaming-Kampagne» zum Dooring, will ich das mit zwei Anekdoten illustrieren. Die erste spielt an der Uraniastrasse auf dem Abschnitt, der dreispurig als Einbahn geführt ist. Die linken zwei Spuren gehen geradeaus, die rechte ist fürs Rechtsabbiegen reserviert. Jede Spur ist etwa drei Meter breit. Der Velofahrer will geradeaus fahren und wählt darum die mittlere Spur. Er fährt etwa einen Meter vom rechten Rand der Spur, womit keine Gefährdung durch die Autos besteht, die rechts an ihm vorbeifahren. Für das Überholen gibt es links von ihm eine separate Spur. Auf der gleichen Spur ist ein sicheres Überholmanöver aufgrund der Breite von drei Metern nicht möglich. Der Autofahrer hinter dem Velofahrer hupt dauernd und zieht die Aufmerksamkeit der zahlreichen Passanten auf sich. Bei einem Blick nach hinten gibt der Autofahrer mit Gesten zu verstehen, dass der Velofahrer auf die rechte Abbiegespur ausweichen soll. Er fährt aber korrekt auf der Geradeaus-Spur weiter, worauf der Autofahrer diesen mit wenigen Zentimetern Abstand mit hohem Tempo überholt, vor ihn fährt und eine «Schikane-Bremse» ausführt. Es kommt zu einer Kollision, bei der zum Glück nur Materialschaden entsteht. Der Autofahrer steigt wutentbrannt aus und einige Passanten halten ihn davon ab, den Velofahrer tätlich anzugreifen. Zufälligerweise ist die Polizei nach wenigen Sekunden mit einer Streife vor Ort. Sie befragen die zahlreichen Zeugen und leiten ein Verfahren gegen den Autofahrer und auch gegen den Velofahrer ein, weil er sich nicht ans Rechtsfahrverbot gehalten habe. Das Verfahren wird von der Staatsanwaltschaft später nicht anhand genommen, weil sich der Velofahrer in Gefahr begeben hätte, wäre er weiter rechts gefahren. Die zweite Anekdote spielt in der Nähe des Bucheggplatzes. Es herrscht Gegenverkehr, beidseitig hat es parkierte Autos, dazwischen eine Baustelle und keinen Velostreifen. Der Velofahrer fährt mit einem Meter Abstand zu den parkierten Autos ausserhalb der Dooring-Gefahrenzone. Ein Auto überholt ihn viel zu knapp, muss dann wegen des entgegenkommenden Verkehrs bremsen und knapp vor dem Velo wieder nach rechts einziehen. Nur dank einer Vollbremsung des Velofahrers kommt es nicht zu einer Kollision. Zufälligerweise fährt direkt hinter dem Auto ein Polizei-Motorrad. Der Polizist interveniert sofort. Was macht er, hält er den Autofahrer an und macht ihn auf das gefährliche Überholmanöver aufmerksam? Nein, er fährt neben den Velofahrer und hinterfragt seinen Abstand zu den parkierten Autos. Ich bin den beteiligten Polizisten in beiden Fällen nicht böse. Ich bin überzeugt, dass sie nach bestem Wissen gehandelt haben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In beiden Fällen gibt es einen Austausch zwischen den Velofahrern und den Polizisten. Dabei sagten die Polizisten, dass sie ihre Fehleinschätzungen inzwischen festgestellt hätten und beim nächsten Mal anders handeln werden. Die Antworten auf meine Fragen in der Kommission zu den Ausbildungsinhalten zur Veloverkehrssicherheit liessen keine Zweifel offen, dass diesbezüglich ein eklatanter Mangel bei der Ausbildung herrscht. Diesen Mangel will das Postulat beheben. Im gleichen Departement, in der Dienstabteilung Verkehr (DAV), gibt es ausgewiesene Veloverkehrsspezialistinnen und Veloverkehrsspezialisten, die sehr genau wissen, welche Gefahren es in der Stadt für Velofahrer gibt und welche Massnahmen wirksam sind. Sie können ihr Wissen in Aus- und Weiterbildungen an die Kollegen bei der Stadtpolizei weitergeben



und bei der Konzipierung von wirksamen Kontrollen und Kampagnen mithelfen. Neben der Bildung kann auch die Erfahrung, selbst, allein und ohne Uniform in der Stadt unterwegs zu sein, die Augen öffnen. Anders als bei uns Gemeinderätinnen und Gemeinderäten bewegen sich die wenigsten Polizistinnen und Polizisten privat mit dem Velo in der Stadt. Dass sie allein unterwegs sind, ist dabei wichtig, denn in einer Gruppe werden Velofahrende interessanterweise kaum von Autos bedrängt. Darum trauen sich viele erst anlässlich einer Critical Mass, das erste Mal mit dem Velo in der Stadt zu fahren.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: *Das Velo ist beliebt. Auch in Zürich sind immer mehr Leute mit dem Velo oder dem E-Bike unterwegs. Leider zeigen auch die Unfallzahlen beim Velo seit Jahren einen steigenden Trend. Im Jahr 2022 verunfallten 625 Personen, die mit dem Velo unterwegs waren. Das sind 40 Prozent aller Verunfallten. Die Velosicherheit ist ein grosses Anliegen des Stadtrats. Er erklärte deshalb «Sicher Velofahren» bereits im Jahr 2018 zu einem strategischen Schwerpunkt. Wir arbeiten an spürbaren und sichtbaren Verbesserungen. In der Projektplattform von «Sicher Velofahren» werden Massnahmen gebündelt und koordiniert. Mehrere Dienstabteilungen aus verschiedenen Departementen sind beteiligt. Auch die Stadtpolizei arbeitet im Rahmen von «Sicher Velofahren» in verschiedenen Gremien und Arbeitsgruppen mit. Das ist wertvoll und führt dazu, dass sich die Stadtpolizei verstärkt für die Veloverkehrssicherheit sensibilisiert. Damit erfüllen wir bereits das zentrale Anliegen des Postulats. Zusätzliche Schulungen mit Aus- und Weiterbildungsprogrammen erachten wir als nicht sinnvoll. Die Forderung in der Postulatsbegründung, dass ein Anreiz geschaffen werden soll, dass Polizist*innen mit dem Velo arbeiten gehen, ist bereits erfüllt. Jedes Jahr nehmen Mitarbeitende an der Aktion «Bike to work» teil und einige sind auch sonst mit dem Velo unterwegs. Ein Bewusstsein für die Velosicherheit ist bei der Stadtpolizei in breiten Kreisen vorhanden. In der Begründung des Postulats werden konkrete Erfahrungen von Kontakten mit der Polizei erwähnt. Tatsächlich kann die Stadtpolizei nicht allen Regelverstössen nachgehen. Wenn das Handeln einer Polizistin oder eines Polizisten nicht nachvollziehbar ist, kann die betroffene Person jederzeit via Feedback-Management der Stadtpolizei eine Rückmeldung geben; dies gilt auch für Hinweise zur Verbesserung der Veloverkehrssicherheit.*

Derek Richter (SVP) *begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/34: Einmal mehr wird suggeriert, dass die Verkehrssicherheit nur von der Infrastruktur abhängt. Offensichtlich ist es für den Veloverkehr schwierig, sich an gewisse Regeln zu halten. Dieser Vorstoss schafft eine falsche Sicherheit. Es sollen Aufstellzonen, im Volksmund Velosäcke, geschaffen werden, die ohne Zweifel einen Komfortgewinn für Velofahrer bedeuten. Ein Sicherheitsgewinn bedeuten sie aber nicht. Bei der Ampelsteuerung haben wir bei gewissen Lichtsignalen die Vorgrünphase. Sie geht zulasten anderer Verkehrsteilnehmer. Deshalb lehnen wir den Vorstoss ab. Vor allem auch aus Sicht des Güterverkehrs ist der Vorstoss nahezu hanebüchen. Mit dieser falschen Sicherheit wird versucht, sich nach vorne in die Komfortzone zu drängen. Rechtsabbiegen ist nach wie vor ein grosses Thema, das bis heute nicht zufriedenstellend gelöst wurde. Gerade im Nutz-*



fahrzeugsbereich gibt es den toten Winkel. Das lernen die Schüler bereits im Velosicherheitsunterricht. Wenn man aber glaubt, dass die Leute durch Seitenwände von Fahrzeugen hindurchschauen können, dann ist leider ein Unfall vorprogrammiert.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat GR Nr. 2023/42 (vergleiche Beschluss-Nr. 1343/2023): *In den letzten Jahren hatten wir wegweisende Abstimmungen zur Förderung des Veloverkehrs, die von der Stimmbevölkerung mit deutlichen Mehrheiten angenommen wurden. Beispiele sind der Rahmenkredit zur Förderung des Veloverkehr, die Velorouten-Initiative mit 50 Kilometern Veloschnellrouten frei vom MIV, und am 28. November 2021 nahm die Stimmbevölkerung den kommunalen Richtplan Verkehr an, der 130 Kilometer Velovorzugsrouten vorsieht. Die Velobegeisterung und der Handlungsdruck sind gross. Es ist uns aber allen bewusst, dass es von der politischen Willensbekundung bis zur tatsächlichen Realisierung des Netztes ein langer Weg ist. Die Verwaltung reagierte zwar sehr schnell und schrieb bereits eineinhalb Jahre nach der Initiative die erste Velovorzugsroute aus. Viele weitere Velovorzugsrouten sind zurzeit ausgeschrieben. Es braucht Platz für Flächen, die als Velovorzugsrouten verwendet werden sollen, was viele Leute als Angriff auf ihr Privateigentum verstehen. Das ist konsequent, denn sie lagern ihre privaten Güter dort. Wenn es um den Parkplatz, die heiligste Kuh in der Verkehrspolitik, geht, dann muss dieser verteidigt werden. Wer ein legitimes Interesse nachweisen kann, kann mit Einsprachen, Rekursen oder Beschwerden reagieren. Das gehört zu einem Rechtsstaat. Sven Sobernheim (GLP) und ich wollen aber nicht so lange warten, bis alle Einsprachen und Rechtsmittelverfahren erledigt sind. Wir schlagen Ihnen vor, dass die 130 Kilometer Vorzugsrouten in minimaler Form bereits sichtbar gemacht werden, auch wenn sie den Sicherheitsstandard von Velovorzugsrouten noch nicht erreichen. Eine der Qualitäten der Velovorzugsrouten ist, dass es ein Netz ist. Bei der farblichen Kennzeichnung sind wir nicht der Meinung, dass sie auf der gesamten Strassenlänge angewendet wird, sondern dass man vor allem auf den Kreuzungen sieht, in welche Richtung man fahren muss. Wir erfinden das Rad nicht neu. Im kommunalen Richtplan Verkehr verabschiedeten wir einen entsprechenden Passus: «Das Velovorzugsrouten-Netz wird möglichst rasch für die Nutzenden sichtbar gemacht.» Wir wollen nicht, dass der Richtplaneintrag vermodert, sondern eine Umsetzung in absehbarer Zeit.*

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag zum Postulat GR. 2023/42: *Bei diesem Postulat handelt es sich beinahe um ein Plagiat des Vorstosses GR Nr. 2021/272 der AL, der die vollständige Einfärbung des gesamten Velonetzes forderte. Dieser Vorstoss erlebte Schiffbruch. Ich kann Markus Knauss (Grüne) zitieren: «Die Einfärbungen haben dann eine gute Wirkung, wenn sie an besonderen Gefahrenstellen angewendet werden. Studien zeigen aber, dass die Wirkung abnimmt, wenn überall Einfärbungen vorhanden sind. Diesen Effekt wollen wir vermeiden.» Die SVP will diesen Effekt ebenfalls vermeiden. Markus Knauss (Grüne) sollte im Prinzip seinen eigenen Vorstoss ablehnen, auch wenn es sich nur um eine «light» Version des Vorstosses GR Nr. 2021/272 handelt.*



Weitere Wortmeldungen:

Stefan Urech (SVP): Die drei Vorstösse geben vor, sich um die Velosicherheit zu kümmern. Alle drei schlagen verschiedene Lösungen vor und haben etwas gemeinsam. Sie verschwiegen den Hauptgrund für alle Unfälle in der Stadt: Selbstverschulden. Dazu gehören Unaufmerksamkeit, Missachtung der Regeln, der Einfluss von Alkohol usw. Dass die meisten Unfälle selbstverschuldet sind, kann man der Verkehrsunfallstatistik entnehmen oder wie ich mit dem Velo in der Stadt unterwegs sein. Ich gehöre zur politischen Minderheit, darin gehöre ich zur Minderheit, die Velo fährt und bei den Velofahrern gehöre ich zur Minderheit, die einen Helm trägt, wenn sie zum Beispiel vom Kreis 5 in die Stadt fährt, oder ein Licht am Velo installiert hat. Wenn ich am Limmatplatz am Rotlicht warte, komme ich mir vor wie ein Trottel, wenn das dritte Velo an mir vorbeifährt. Wenn Sie in der Stadt regelkonform unterwegs sind, dann gehören Sie definitiv zur Minderheit. Das erstaunt nicht, einige unserer Stadträte sind auch ohne Helm unterwegs. Das Skurrilste bei allen drei Vorstössen ist, dass nicht etwa Velofahrer sensibilisiert oder mass geregelt werden sollen, sondern die Stadtpolizei. Ihr soll erklärt werden, warum die Velofahrer in Ruhe gelassen werden sollen. Stephan Iten (SVP) und ich reichten vor Jahren einen Vorstoss ein, der bei gefährlichen Kreuzungen mehr Kontrollen zum Schutz der Velofahrerinnen und Velofahrer forderte. Diesen lehnten Sie mit der Begründung ab, das sei nicht der richtige Weg. Heute wird klar: Statt zu kontrollieren soll die Stadtpolizei aufgeklärt werden, dass der Velofahrer in Zürich machen kann, was er will.

Martina Zürcher (FDP): Beim Vorstoss GR Nr. 2022/569 stimmt die FDP mit dem Stadtrat. Michael Schmid (AL) will ich die Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2020/75 mitgeben. Darin sieht man, dass Verkehrsunfälle mit Beteiligungen von Velos und E-Bikes zu zwei Dritteln von den Velofahrenden verursacht werden. Beim Postulat GR Nr. 2023/34 geht es um einen räumlich begrenzten Test der Velosicherheit. Wie es im Postulat beschrieben ist, finden wir das sinnvoll und unterstützen es. Zum Postulat GR Nr. 2023/42 haben wir einen Textänderungsantrag. In der Begründung wird festgehalten, dass sich diese Markierungen aktuell in der Erprobung befinden. Wir halten es nicht für schlau, wenn etwas gefordert wird, das noch erprobt wird. Unser Textänderungsantrag fügt den Satz «wenn die Erprobung erfolgreich ausgefallen ist» ein.

Patrick Hässig (GLP): Ich spreche zum Postulat GR Nr. 2022/569, zur Sensibilisierung der Stadtpolizei betreffend Velosicherheit. Wollen wir als Politikerinnen und Politiker der Stadtpolizei sagen, wie sie ihr Corps in internen Schulungen unterrichten sollen oder nicht? Wir Grünliberalen sind mehr als skeptisch. Es gab bei uns durchaus Stimmen, die es gut fänden, wenn Stadtpolizistinnen und -polizisten die Bedürfnisse und Ausgangslage von Velofahrenden sowie Autofahrenden besser verstehen würden. Für die Mehrheit geht die Idee im Postulat jedoch zu weit. Darin wird suggeriert, dass die Stadtpolizei alles schlecht mache, die Velofahrer gut und die Autofahrerinnen böse seien. Auf diesen Zug springen wir nicht auf, appellieren an die Eigenverantwortung der Autofahrenden und auch die der Velofahrerinnen und -fahrer. Die Stadt startete in diesem Zusammenhang eine Sensibilisierungskampagne, die zugegebenermassen schlecht umgesetzt wurde. Dementsprechend kam sie schlecht an. Mit dem Postulat soll die Veloverkehrssicherheit gefördert werden. Die Velofahrenden tragen aber zu ihrer eigenen Sicherheit



sehr viel selbst bei. Ich fände es gut, wenn mehr Velofahrende am Rotlicht anhalten oder ein Licht montieren würden. Manchmal habe ich das Gefühl, ich bin der einzige mit einem Velolicht vorne und hinten. Ich zitiere die Aargauer Zeitung und daraus die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU): «Die Zahl der Velounfälle hat sich in der Schweiz fast verdoppelt. Die Statistik zeigt, dass die meisten der Getöteten die Unfallverursacher gewesen sind. 21 Prozent der Velounfälle sind selbstverschuldet.» Das ist auch eine Tatsache. Jeder Velounfall ist einer zu viel, unabhängig davon, wer schuld ist. An den Velounfällen sind kaum die Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten schuld. Darum nochmals: Soll die städtische Politik in die Ausbildung der Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten reinreden? Es bringt den Velofahrenden nicht mehr Sicherheit, wenn die Stadtpolizistinnen und Stadtpolizisten mit dem Velo zur Arbeit fahren. Es braucht vor allem sichere Velowege, Velovorzugsrouten und eine bessere Infrastruktur, daran arbeiten wir erfolgreich.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Der wichtigste Beitrag zur Sicherheit auf der Strasse wären mehr Höflichkeit und Rücksichtnahme. Leider ist es in der Wirklichkeit umgekehrt und ich habe den Eindruck, dass die Aggressivität mit mehr Einschränkungen – wie Temporeduktionen – zunahm. Das gilt beispielsweise auch für Autofahrer, die nah auffahren und hupen, wenn man ein bisschen weniger als Tempo 50 fährt. Es kommt mir vor, dass sich die Velofahrer in letzter Zeit durch eine zunehmende Aggressivität auszeichnen. Wenn man beispielsweise mit Tempo 30 in einer Tempo-30-Zone fährt und es rechts eine rote Veloroute hat; man schaut nach hinten und es kommt nichts und wenn man dann rechts abbiegen will, rast plötzlich ein Velo aus dem Nichts mit grossem Tempo an einem vorbei. Dann gibt es eine kritische Situation. Aber nicht, weil Sie nicht aufgepasst haben, sondern weil der andere rücksichtslos rechts mit zu hohem Tempo überholt. Es wäre schön, wenn die Velofahrer auf den Velosäcken anhalten würden. Häufig machen sie das nicht, sondern fahren einfach weiter. Auch das ist gefährlich: Sie fahren bei Rot. Man kann sagen, die Autofahrer seien sowieso stärker, noch nie habe ein Velofahrer ein Auto über den Haufen gefahren. Als Autofahrer müssen Sie aber aufpassen und Bremsmanöver einleiten, weil ein Velofahrer das Rotlicht nicht beachtet. Ich musste in einem solchen Fall einmal eine Notbremse machen und dann fuhr mir ein Velofahrer hinten ins Auto. Das sind die Realitäten, wie man sie immer wieder erlebt. Es gab ein Plädoyer für das Velofahren auf Trottoirs. Wir reichten Vorstösse ein, um das zu unterbinden. Umgesetzt wurde nichts davon. Ich wurde bereits vier Mal auf einem Trottoir von einem Velofahrer angefahren. Dies geschah nicht an Stellen, an denen er dem Verkehr ausweichen wollte. Er fuhr in entgegengesetzter Richtung auf dem Trottoir, weil das bequemer war. Zweimal fiel der Velofahrer auch um und trug ein krummes Rad davon. Einmal ging meine Hose kaputt und einmal kam es zu Schürfungen. Können Sie sich vorstellen, was geschieht, wenn eine ältere Person, die nicht so robust ist wie ich, so angefahren wird? Das wäre ein schwerer Unfall. Solche Rücksichtslosigkeiten dürfen nicht sein. Dort kann man Sicherheit gewinnen, wenn man mehr Disziplin an den Tag legt.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Höflichkeit und gegenseitige Rücksichtnahme schadet definitiv nicht, sei es von den Velofahrern, den Autofahrern oder den Fussgängern. Betreffend Sensibilisierung für die Velosicherheit sind wir nicht der Meinung, dass die Stadtpolizei sensibilisiert werden muss, sondern dass eher die Velofahrer eine Schulung betreffend Verkehrsregeln und Vorgaben nötig haben. Man sieht auf den Zürcher Strassen,*



Trottoirs und Fussgängerstreifen täglich, dass die Velofahrenden die Regeln missachten und damit auch sich selbst in Gefahr bringen. Ich bin zu 95 Prozent als Fussgänger oder mit dem öffentlichen Verkehr in der Stadt unterwegs. Ich erlebe regelmässig, dass ich bei Grün auf dem Fussgängerstreifen beinahe von Velofahrern überfahren werde, die danach noch pöbeln. Hier besteht eher dringender Handlungsbedarf seitens Polizei als umgekehrt. Auch beim Türöffnen stelle ich immer sicher, dass niemand von hinten kommt. Es schadet nicht, wenn andere das auch tun. Als Autofahrer muss man auch aufpassen, wenn man an einer parkierten Reihe von Autos vorbeifährt: Jederzeit könnte ein Schulkind zwischen den Autos hervorspringen. Genauso müssen die Velofahrerinnen und Velofahrer Rücksicht nehmen und jederzeit bremsen können, auch wenn das nicht immer einfach ist. Wenn eine Schulung für die Stadtpolizei durchgeführt werden sollte, dann würden wir dafür plädieren, dass sie häufigere und regelmässigere Kontrollen des velofahrenden Verkehrs durchführen. Darum lehnen wir Tagesordnungspunkt (TOP) 14 ab. Mit dem Postulat zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen können wir leben, wir unterstützen es. Wir appellieren aber an die Vernunft, dass das Ganze mit Augenmass umgesetzt und nur dort etwas realisiert wird, wo dies sinnvoll und mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist. Beim Postulat zur raschen farblichen Kennzeichnung des geplanten Velovorzugsrouten-Netztes unterstützen wir den Textänderungsantrag der FDP und lehnen den der SP ab. Macht es Sinn, wenn die ganze Stadt mit Linien auf den Strassen bereichert wird? Demgegenüber steht die Transparenz auf den Strecken, mit allen positiven und negativen Konsequenzen. Für uns ist wichtig, dass diese Linien erst angebracht werden, wenn klar ist, dass der Test erfolgreich verlief und wenn die jeweiligen Velorouten effektiv umgesetzt werden. Für uns ist der Mehrwert der Markierungen nicht ersichtlich. Es kann sein, dass Personen, die die Velorouten nicht unterstützen, aufgrund der Markierungen prophylaktisch Rekurse einreichen werden. Mit der Textänderung der FDP unterstützen wir TOP 16 trotzdem.

Stephan Iten (SVP): *Ich konzentriere mich auf das Votum von Michael Schmid (AL), denn ich bin ein stolzer Stadtzürcher Autofahrer und im Gegensatz zu ihm, habe ich den Fokus: Ich bin ein vorausschauender Autofahrer. Ich sehe die gefährlichen Situationen «Autofahrer gegen Velo» und auch das Verhalten der Velofahrer auf den Strassen. Michael Schmid (AL) ist herzlich willkommen, in meinem kleinen Stadtpanzer mit mir durch Zürich zu fahren und die Situationen aus Sicht des Autofahrers zu betrachten. Er schreibt einen Vorstoss zur Sensibilisierung der Stadtpolizei, weil die Mobilitätswende nicht gelingen werde. Geht es im Vorstoss um die Verkehrssicherheit oder um die Mobilitätswende? Mit ihm werden wir keine Mobilitätswende hervorrufen. Die Schüler lernen das Velofahren in der Schule mit der Veloprüfung. Kaum sind sie aus der Schule, haben sie alles Gelernte vergessen. Der Grund dafür ist, dass die Velofahrer in Zürich Narrenfreiheit haben. Sie dürfen sich verhalten, wie sie wollen, weil sie nicht kontrolliert und nicht gebüsst werden. Wir als Autofahrer lernen noch, wie man sich auf den Strassen verhalten und die Verkehrsregeln einhalten muss. Signalisation und vorausschauendes Fahren vermisst man bei den Velofahrern. Dabei wäre das das Wichtigste für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die Velofahrer aber fahren bei Rot über die Kreuzung, sie montieren keine Velolichter, sie geben keine Handzeichen. Wenn ich auf der Bucheggstrasse fahre und den Bucheggplatz bei Grün überqueren will, kommt mir ein Velofahrer über die Kreuzung entgegen. Wenn ich ihn überfahren hätte, wäre ich schuld,*



weil es hiesse, dass ich damit rechnen müsse, dass mir ein Velofahrer vor die Haube fahren könnte. Menschen stehen mitten auf dem Bucheggplatz und telefonieren oder nehmen ihren Pullover aus dem Rucksack. Dann sagt man aber, dass die Autofahrer zu wenig gebüsst und sensibilisiert würden. Wenn man die Velofahrer bei Rot über die Kreuzung fahren sieht und dies neben einem Polizeiauto, dann wollt ihr sagen, dass sich die Polizei zu wenig um die Autofahrer kümmere? In der Tempo-30-Zone werde ich von Velofahrern rechts und links überholt. Auf einer Einbahnstrasse fahren mir Velofahrer entgegen. Und stets ist der Autofahrer schuld, wenn ihr euch nicht an die Regeln hält. Wir müssen den Strassenraum miteinander teilen und zueinander Sorge tragen. Es braucht keinen Fokus, der sich gegen das Auto richtet, auch die Velofahrer müssen in die Pflicht genommen werden. Es geht das Gerücht um, dass ein Polizist die Velofahrer nicht büssen dürfe, weil er sonst von STR Karin Rykart «eins auf den Deckel» bekomme.

Claudio Zihlmann (FDP): *Ich spreche zum Postulat bezüglich Sensibilisierung der Stadtpolizei. Die Velosicherheit ist uns sehr wichtig. Man muss die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Ob es Velos, Autos, Fussgänger, Cargo-Velos oder Kinder auf dem Schulweg sind: Für alle ist die Verkehrssicherheit hochzuhalten und nicht gegeneinander auszuspielen, wie es das Postulat suggeriert. Der Vorstoss macht den Anschein, dass die Stadtpolizei den Kopf hinhalten muss und ihr wieder Steine in den Weg gelegt werden. Dieses Mal soll die Stadtpolizei Autos bevorzugt behandelt haben. Um dem zu begegnen, sollen Polizistinnen und Polizisten einen Kurs besuchen. Die Postulanten schliessen ihre Begründung aus persönlichen Beobachtungen und Erlebnissen. Meine persönlichen Beobachtungen als Velofahrer im Quartier sind, dass auch bei den Velofahrenden angesetzt werden kann – nicht bei allen, aber doch bei einigen. Ich musste zusehen, wie auf einer Quartierstrasse insbesondere, aber nicht nur, E-Bikes mit deutlich höherem Tempo als 30 Stundenkilometern unterwegs sind und keine Rücksicht auf Kinder im naheliegenden Schulhaus nehmen; oder wie bei einigen Velofahrenden der Rechtsvortritt ein Fremdwort ist. Da frage ich mich, ob nicht einzelne Velofahrerinnen und Velofahrer einen Kurs über Rücksichtnahme oder Rechtsvortritt besuchen sollten. Wir sind der Überzeugung, dass die Stadtpolizei gute Arbeit leistet – auch bei der Verkehrssicherheit. Spielen Sie nicht alle Verkehrsteilnehmenden gegeneinander aus.*

Tanja Maag Sturzenegger (AL): *Die Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen – genau dies geschah in der letzten halben Stunde mit all den wilden Geschichten von Autofahrern, die links und rechts von Velofahrern bedrängt wurden. Tatsache ist, dass die Sicherheit der Velofahrenden auf unseren Strassen immer noch von der Infrastruktur abhängig ist. Wir können uns nicht auf die Rücksicht der Autofahrenden verlassen. Zum Postulat GR Nr. 2023/34 will ich einen Textänderungsantrag vorstellen. Die Infrastruktur ist nötig. Die Velosäcke und die früheren Grünphasen bewähren sich sehr. Zumindest führen sie zu einem höheren Sicherheitsgefühl. Untersuchungen zeigten auf, dass diese zwei Massnahmen Unfälle verhindern konnten. Wir unterstützen das Bestreben des Postulats klar. Wir fragten uns aber, warum ein solch einfaches Instrument, das die Sicherheit erhöht, erst im Testbetrieb durchgeführt werden muss. Das Resultat ist bereits bekannt: Die Sicherheit wird verbessert. Auch ist die Umsetzung der Markierungen sehr unkompliziert. Bei Lichtsignalen braucht es ein wenig mehr. Wir finden darum, dass die Einführung flächendeckend erfolgen soll. Unsere Textänderung lautet: «Der Stadtrat wird*



aufgefordert zu prüfen, wie bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden kann. Es soll an allen möglichen Standorten der Abstand zwischen der vorgezogenen gelben Haltelinie [...]». Der Rest bleibt gleich. Wir werden dem Postulat nur zustimmen, wenn der Textänderungsantrag angenommen wird.

Anna Graff (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag zum Postulat GR Nr. 2023/42: *Die SP begrüsst, dass es bei den Velovorzugsrouten vorwärts geht und freut sich über die ersten Umsetzungsschritte, die sich auf unseren Strassen materialisieren. In diesem Sinn hat die SP Verständnis für das Anliegen von Markus Knauss (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP), dass das Netz möglichst schnell bekannt gemacht werden soll. Wir halten die Forderung im Postulat in unveränderter Form aber aus zwei Gründen für nicht sinnvoll. Der Vorstoss fordert erstens, dass das gesamte 130 Kilometer lange Netz bereits jetzt mit den grünen Seitenbändern als farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) gekennzeichnet werden soll. Während die SP will, dass das Velovorzugsrouten-Netz mit seiner Umsetzung markiert wird, halten wir es für gefährlich und kontraproduktiv, die Markierung vor der Umsetzung zu vollziehen. Eine Markierung der Route, die unabhängig von der Qualität und den Umsetzungsschritten ist, wertet die Markierung grundsätzlich ab, sodass niemand mehr weiss, was das grüne Band eigentlich bedeutet. Ist die Route umgesetzt und sicher oder kommt noch etwas? Gleichzeitig wird den Velofahrer*innen mit dem Markieren der designierten Routen vor der Umsetzung eine falsche Sicherheit vorgegaukelt: Die Routen, die noch nicht umgesetzt wurden, sind noch nicht auf dem Stand, die die Velovorzugsrouten garantiert versprechen. Zweitens haben wir mit dem unveränderten Vorstoss Mühe, weil er ein politisches Signal in Bezug auf die grüne FGSO-Markierung aussendet, das die SP in dieser Form zum aktuellen Zeitpunkt nicht unterstützt. Die FGSO-Markierung ist der erste Versuch der Dienstabteilung Verkehr, ein Markierungskonzept für die Velovorzugsrouten zu finden, das funktioniert. Die Markierung soll aber in der nächsten Zeit – wenn erste Erfahrungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung damit gesammelt wurden, aber gleichzeitig auch in Winterthur und kantonale Erfahrungen mit Alternativmodellen gesammelt wurden – optimiert und überdacht werden. Darum halten wir es für kontraproduktiv, das gesamte geplante Vorzugsrouten-Netz bereits jetzt mit den grünen Streifen zu versehen. Weil wir Verständnis für das Anliegen haben, das Netz möglichst bekannt und den künftigen Verlauf auf dem Strassennetz sichtbar zu machen, schlagen wir eine Textänderung vor: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das gesamte geplante Velovorzugsrouten-Netz möglichst rasch in geeigneter Weise auch auf den noch nicht umgesetzten Strecken gekennzeichnet werden kann, wobei der Fokus auf Beginn und Ende von Teilstücken der Velovorzugsrouten liegen soll (Kreuzungen). Bei dieser Kennzeichnung darf aber nicht der falsche und potenziell gefährliche Eindruck entstehen, dass die designierten Velovorzugsrouten bereits umgesetzt sind.» Mit dieser Textänderung soll der Stadtrat prüfen, ob es eine sinnvolle Art und Weise gibt, den Zweck zu erfüllen, ohne dass das Netz vor der Umsetzung von Massnahmen fälschlicherweise als umgesetzt dargestellt wird. Ob das mit Beschilderungen an den Knoten oder anderen Massnahmen möglich oder sinnvoll ist, soll geprüft werden. Falls es nicht möglich ist, bevorzugt die SP das Abwarten der Umsetzung der nötigen Massnahmen, um die Vorzugsrouten mindestens in einem ersten Schritt in Richtung der Qualität zu bringen, die in der Gemeindeordnung vorgegeben ist. Mit der Annahme der Textänderung unterstützen wir das Postulat. Die beiden anderen*



Postulate unterstützen wir ebenfalls, die Velosäcke mit oder ohne Textänderung der AL.

Urs Riklin (Grüne): *Drei Erkenntnisse als Vorbemerkung. Erstens dachte ich, dass ich niemanden nerve, wenn ich das Postulat draussen vorstelle. Zweitens ist es interessant zu sehen, wie alle ihre Argumente bereits vorgetragen haben, bevor man das eigene Postulat vorstellt. Alle haben ihre Hausaufgaben gemacht und dann muss man im Sinne der Ratseffizienz nicht mehr so viel zum eigenen Vorstoss sagen. Die dritte Erkenntnis ist, dass man im Sinne einer hitzemindernden Massnahme eine solch hitzige Debatte und die dabei produzierte heisse Luft vorbeigehen lassen und genüsslich der Diskussion folgen kann. Bei den Argumenten gerade gegenüber den Velofahrenden kam es mir vor wie ein Sketch, in dem ein Vertreter der Spirituosenlobby sagt, dass 40 Prozent der Unfälle unter Alkoholeinfluss geschehen. Im nächsten Moment zieht er den Schluss, dass das Erstaunliche sei, dass 60 Prozent der Unfälle von wassertrinkenden Nüchternen verursacht werden. Genauso wird leider die Debatte gegen die Velofahrenden geführt. Zum Postulat führte Michael Schmid (AL) reichhaltig aus. Das Velofahren in Zürich ist bekanntlich herausfordernd, meist wenig komfortabel, häufig gefährlich und leider zu oft letal. Mit unserem Postulat wollen Dr. Roland Hohmann (Grüne) und ich einen Beitrag leisten, damit die Sicherheit – auch die subjektiv empfundene – der Velofahrenden an Lichtsignalen verbessert wird. Auch ich hörte Stimmen der Dienstabteilung Verkehr: Man sei sich aus verschiedenen Gründen nicht sicher, ob diese Massnahme die erwünschte Wirkung erziele. Ich weiss die Antwort nicht. Aber ich habe eine grosse Vorstellungskraft und einen gewissen Gestaltungswillen. Deshalb finde ich es wichtig, dass man einen Pilotversuch durchführt. Man soll testen, welche Massnahmen in welchen Kombinationen funktionieren; ob es eine Vergrösserung des physischen Abstands oder ob es eine Kombination der Vorgrünphase oder eines grösseren Abstands ist oder ob man auch nur mit einem grösseren Abstand des Haltebalkens arbeiten kann und keine Lichtsignalinstallation braucht. Das muss man in einem Pilotversuch testen und man soll Erfahrungen sammeln, bevor man in die Fläche geht. Den Textänderungsantrag der AL nehmen wir daher nicht an. Wir brauchen den Testbetrieb, um die richtigen Schlüsse ziehen zu können.*

Dr. Roland Hohmann (Grüne): *Urs Riklin (Grüne) und ich hatten uns die Dramaturgie der heutigen Debatte anders vorgestellt. Ich dachte, er erklärt das Postulat und ich bringe die «stechenden» Argumente. Wir fordern eine versuchsweise Vergrösserung der Velosäcke, um herauszufinden, ob die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden dadurch gesteigert werden können. Es gibt bereits Velosäcke und je nach Standort werden sie manchmal bis häufig von Autofahrenden missachtet. Es ist oft nicht klar, ob dies bewusst oder unbewusst geschieht. Grössere Velosäcke sind für Automobilistinnen und Automobilisten besser sichtbar und werden sicher weniger unbewusst missachtet, vielleicht ist da auch das Schamgefühl bei einer Missachtung grösser. Noch letztes Jahr hat sich Roger Bartholdi (SVP) bei der Behandlung des Postulats GR Nr. 2021/289 mit dem Argument Velosicherheit für eine Umgestaltung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der wenig befahrenen Freilagerstrasse eingesetzt. Nach dem heutigen Ablehnungsantrag habe ich meine Zweifel an der Ehrlichkeit dieses Arguments. Mit der versuchsweisen Einführung der grösseren Velosäcke rutscht das Auto einen Platz in der Warteschlange nach hinten und das Velo einen Platz nach vorne, das ist vertretbar.*



Michael Schmid (AL): Ich hörte viel von Velofahrenden, die sich nicht an die Regeln hielten. Diese gibt es. Ich hörte auch viel von selbstverschuldeten Unfällen und von Eigenverantwortung. Ich nehme die Eigenverantwortung durchaus wahr. Ich nehme aber auch meine Verantwortung als Parlamentarier dieser Stadt wahr. Dazu gehört, eine Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, die gewisse Fehler verzeiht sowie eine Polizei, die nicht Tipps gibt, wie man sich unsicher verhält, sondern eine Polizei, die die gefährlichen Situationen für Velofahrer kennt. Darum geht es mir bei diesem Postulat. Ich höre auch ein Missverständnis zur Zielgruppe, die erreicht werden soll. Es geht weniger um die, die wir bereits heute auf der Strasse sehen. Denn sie sind bereits überzeugt: Sie nehmen die Gefahren auf sich und entwickelten gewisse Tricks, um sich sicher im Verkehr bewegen zu können. Mir geht es vor allem um die, die in der Stadt velofahren würden, sich aber wegen der Situation auf der Strasse nicht trauen. Das sind viele. Wenn wir erreichen, diese dazu zu bewegen, mit dem Velo zu fahren, dann haben alle gewonnen. Auch Stephan Iten (SVP), der mit dem Auto unterwegs ist. Denn dann hast Du weniger andere Autos, die die Strasse blockieren und musst weniger für den Unterhalt der Strassen bezahlen. Im Übrigen zeigt sich, dass Regeln dann sehr gut eingehalten werden, wenn sie Sinn ergeben und wenn die Infrastruktur stimmt. Man sieht eine klare Korrelation: Je besser die Veloinfrastruktur ist, desto besser halten Velofahrende Regeln ein. Das Feedback-Management wurde als Lösung genannt, wenn man sich falsch behandelt fühlt. Bei einer der zwei Anekdoten ist das tatsächlich geschehen, es gab eine Meldung. Die Reaktion des Feedback-Managements stelle ich mir so vor: Die Meldung wird aufgenommen, sie wird den betroffenen Personen im Polizeikorps weitergeleitet und man hört zu. Das Gegenteil war der Fall. Es war viel mehr ein Abwimmeln und es wurde repetiert, dass man ganz rechts an den Autotüren vorbeifahren solle. Insgesamt entstand der Eindruck, dass die Polizei noch nicht so weit ist, wie wir beide es uns wünschen. Zur Kennzeichnung der Velovorzugsroute. Die aktuelle Verwendung der grünen Seitenstreifen führt bereits zu Verwirrung. Selbst für die, die in die städtischen Planungsprozesse involviert sind, ist die Markierung unverständlich. Einerseits ist sie zu wenig deutlich, um anzuzeigen, dass es sich um eine Strecke handelt auf denen die Velos den Vorzug haben. Andererseits wird sie momentan nur auf der Hardturmstrasse sowie der Bullingerstrasse und Baslerstrasse verwendet, die aber nicht dem Standard einer Velovorzugsroute entsprechen: grundsätzlich frei vom motorisierten Verkehr. Mit der Markierung der im Richtplan eingetragenen Velovorzugsroute wäre die Verwirrung perfekt. Was bringt es mir als Velofahrer, wenn ich auf der Strasse eine Markierung vorfinde, die nur bedeutet, dass es auf Papier eigentlich eine Vorzugsroute wäre? Es bringt höchstens Frust, dass das Papier nicht umgesetzt wurde. Daran ändern die Textänderungsanträge der SP und der FDP nichts. Wir sind in allen Varianten gegen die zusätzliche Markierung.

Derek Richter (SVP): Wenn nach dieser Sitzung wieder ein Mitglied des Rats vorne an der Bullingerstrasse bei Rot über die Kantonsstrasse rast, soll das gemäss der Logik von Tanja Maag Sturzenegger (AL) an der Infrastruktur liegen. Das ist lächerlich. In der Begründung zum Postulat GR Nr. 2022/569 schreibt Michael Schmid (AL), dass gewisse Beamten Schwierigkeiten bekunden. Wenn jemand in dieser Stadt Schwierigkeiten hat, dann wohl die Postulanten mit der Realität. In einer Stadt mit immer mehr Menschen gibt es immer mehr Reibungen, was folglich mehr Aggressionen hervorruft. Unsere Polizistin-



12 / 14

nen und Polizisten haben den Nachweis in Verkehrskunde und im Verkehrsgesetz erbracht und sie haben ein sehr gutes Verständnis von Physik, beispielsweise zum Bremsweg eines Fahrzeugs. Man kann das Postulat nur so rechtfertigen: Es gibt einen politischen Auftrag, bei den Velofahrern wegzuschauen. Wie sonst erklärt man, dass es beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Nulltoleranz-Politik gibt, während beim Veloverkehr «laissez faire» gilt? Man kann die Verkehrsunfallstatistik zum Jahr 2022 konsultieren. So traurig es ist, waren es wieder mehr Verunfallte: «Beim Veloverkehr setzte sich der langjährige Aufwärtstrend der Unfallzahlen fort: Im Jahr 2022 verunfallten 625 Velofahrer (+135 zum Vorjahr), was einem neuen Höchststand entspricht.» Der Hauptgrund: Ablenkung. Auf dem Velo wird freihändig telefoniert. So kommt die Verkehrsunfallstatistik zum Schluss, dass 98 Prozent aller Unfälle individuelle Fehler und nicht an der Infrastruktur festzumachen sind. Es ist einmal mehr der Versuch, alle möglichen Gründe zu finden, um andere für das eigene Fehlverhalten haftbar zu machen. Jeder andere ist schuld, nur ich nicht. Die Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsteilnehmer gelten.

Markus Knauss (Grüne) ist mit der Textänderung zum Postulat GR Nr. 2023/42 einverstanden: Der Vorstoss von Sven Sobernheim (GLP) und mir zielt auf das ganze Netz. Uns ist aber bewusst, dass es nur um punktuelle Massnahmen an Kreuzungen geht. Es ist eine Wegweisungsmassnahme. Wir wollen nicht, dass es zu weniger Verkehrssicherheit kommt, weshalb wir den Textänderungsantrag der SP annehmen. Bezüglich der grünen Streifen finde ich, dass man den Stab nicht bereits nach der ersten oder zweiten Strecke brechen sollte. Ich kenne beispielsweise die blauen Streifen in Deutschland, die noch schmaler als unsere sind. Problematisch finde ich die Quermarkierungen. Auch ein Piktogramm eines grossen Velos zeigt nicht an, was das sein soll. Daher wünsche ich mir dort Weiterentwicklungen. Die differenzierte Haltung der FDP hätte ich gerne honoriert. Auch wenn Benedikt Gerth (Die Mitte) darauf hingewiesen hat: Was genau bedeutet denn eine erfolgreiche Erprobung? Wir wissen, dass die grünen Streifen heftige Debatten in Fachkreisen verursachen. Daher bin ich mir nicht sicher, wann der Zeitpunkt ist, um von einem Erfolg der grünen Streifen sprechen zu können. Die FDP signalisierte, dass sie das Postulat ablehnen, wenn wir den Textänderungsantrag der SP annehmen.

Das Postulat wird mit 62 gegen 54 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1854. 2023/34

**Postulat von Urs Riklin (Grüne), Dr. Roland Hohmann (Grüne) und 1 Mitunterzeichnenden vom 25.01.2023:
Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.



13 / 14

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/569, Beschluss-Nr. 1853/2023.

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Das Postulat wird mit 97 gegen 20 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

1855. 2023/42

Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Sven Sobernheim (GLP) vom 01.02.2023:

Rasche farbliche Auszeichnung des geplanten Velovorzugsrouten-Netztes mit Fokus auf den Beginn und das Ende von Teilstücken

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2022/569, Beschluss-Nr. 1853/2023.

Markus Knauss (Grüne) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1343/2023).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 1. März 2023 gestellten Ablehnungsantrag.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

Anna Graff (SP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie das gesamte geplante Velovorzugsrouten-Netz möglichst rasch mit grünen Seitenstreifen farblich ausgezeichnet in geeigneter Weise auch auf den noch nicht umgesetzten Strecken gekennzeichnet werden kann, wobei der Fokus auf Beginn und Ende von Teilstücken der Velovorzugsrouten liegen soll (Kreuzungen). Bei dieser Kennzeichnung darf aber nicht der falsche und potenziell gefährliche Eindruck entstehen, dass die designierten Velovorzugsrouten bereits umgesetzt sind.

Markus Knauss (Grüne) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 68 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



14 / 14

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat