

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 186. Ratssitzung vom 20. Dezember 2017

3618. 2017/287

Dringliche Motion von Markus Merki (GLP) und Matthias Wiesmann (GLP) vom 30.08.2017:

Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch auf der Einfallachse Bellerivestrasse/Utoquai betreffend Reduktion der Fahrspuren mit einem wechselseitigen Verkehrsregime und Markierung eines beidseitigen Velowegs

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

***Markus Merki (GLP)** begründet die Dringliche Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3199/2017): In dieser Motion geht es um die Bellerivestrasse, die vierspurige Einfallachse in die Stadt. Mit dem vorliegenden Vorstoss versuchen wir eine verkehrstechnische Problemlösung zu generieren, die alle Bedürfnisse befriedigt. Aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gibt es nichts ärgerlicheres, als in die Stadt hineinzufahren und zu sehen, dass auf der Gegenfahrbahn zwei Spuren ungenutzt sind. Für den Velofahrer gibt es nichts ärgerlicheres, als eine vierspurige Strasse, auf der er nicht fährt, weil es zu gefährlich ist. Für den Fussgänger gibt es nichts ärgerlicheres, als Velofahrer, die ihn fast umfahren. Mit einer innovativen Idee könnte man all diese Ärgernisse abbauen. Die anstehende Sanierung der Bellerivestrasse ist ein guter Zeitpunkt für den Stadtrat, eine solche Idee zu prüfen. Wir wollen den Raum, den wir in Zürich nicht vergrössern können, effizienter bewirtschaften. Das gilt vor allem für den Verkehr. Wir haben hier eine vier- bis fünfspurige Strasse, die aber nur für wenige Stunden jeweils in eine Richtung wirklich benutzt wird. Man könnte jedoch die Kapazität zu Stosszeiten erhöhen: morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts. Mit diesem Platzgewinn könnten wir einen langgehegten Wunsch der Quartierbevölkerung, der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger in den Quaianlagen wunderbar umsetzen. Dies, weil wir mit dem gewonnenen Platz beidseitig einen Velostreifen markieren könnten. In Nordamerika oder Südostasien gibt es ähnliche Lösungen. Eine solch innovative Verkehrsidee in einem Pilotversuch in Zürich umzusetzen, hätte Vorbildcharakter. Nicht nur in der Stadt und dem Kanton, es gäbe andere Städte in der Schweiz, die so etwas umsetzen könnten. In der Antwort des Stadtrats ist die Rede von aussergewöhnlichen Herausforderungen. Es müssen Lichtsignale geplant und Bodenlichter installiert werden, die man auf der Hardbrücke bereits einsetzt. Des Weiteren hat man Fussgängerquerungen. Es sind einige anspruchsvolle Fragen zu klären, um die Machbarkeit zu prüfen. Doch wir haben gute Verkehrsplaner und gute Bauingenieurinnen und Bauingenieure in der Stadt. Wir sollten die Herausforderung annehmen, damit wir nach der Sanierung einen solchen Pilotversuch umsetzen können.*

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

STR Filippo Leutenegger: *Tatsächlich sind wir bereit, die Idee zu prüfen. Doch es handelt sich um eine sehr komplexe Angelegenheit. Wir können eine Motion nicht annehmen, weil wir sie umsetzen müssten. Wir haben momentan aber keine Ahnung, ob ein solches Vorhaben überhaupt umgesetzt werden kann. Wir haben an der Bellerivestrasse ein Kapazitätsproblem. Doch der Kanton hat hier viel Mitspracherecht, weil direkt angrenzende Gemeinden betroffen sind. Das bedeutet, die Kapazitätsfrage ist auch nach der Abstimmung zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative nochmal wichtiger geworden. Insbesondere, wenn es Rekurse oder Einsprachen gibt. Die alternierende dreispurige Verkehrsführung haben wir in der Schweiz auch auf Autobahnen. Das sind vor allem Streckenabschnitte, auf denen es keine Verzweigungen, keine Abbieger und keine Fussgängerstreifen gibt. Die Situation einer alternierenden Wechsellspur bedeutet bei gleicher Kapazität, dass gewisse Abbiegespuren nicht mehr aufrechterhalten werden können. Die gefühlte Kapazität ist in der Regel ganz eine andere als die gemessene. Stadteinwärts haben wir fast immer Stausituationen, stadtauswärts deutlich weniger, weil der Verkehr flüssiger läuft. Natürlich gibt es auch dort Spitzenzeiten. Wir müssten das sehr genau prüfen. Wir wollen keinen Umwegverkehr und nicht, dass das Quartier am Schluss noch mehr belastet wird. Jetzt ist der Verkehr immerhin kanalisiert. Das Gebiet ist zudem mit Velowegen gut abgedeckt. Die Mühlegasse ist die direkteste Verbindung zum Tiefenbrunnen, mit sehr wenig Autoverkehr. Ein weiterer Veloweg findet sich auf der Dufourstrasse, die ein wenig stärker befahren ist. Wir hatten auf der Seeanlage einen Veloweg geplant, dieser wird momentan bestritten. Wir haben sehr viel Energie investiert, um diese Veloverbindung zu realisieren und nun will man sie torpedieren, um an anderer Stelle einen Veloweg zu realisieren. Das ist eine kompletter Rückzug von der Strategie, die verabschiedet wurde. Der Gemeinderat muss sich überlegen, ob er grundsätzlich ein anderes Ziel ansteuern will, wo man keine Ahnung hat, in welche Richtung es geht. Es handelt sich um ein Projekt, von dem man nicht weiss, ob es überhaupt realisierbar ist. Der Stadtrat ist aber bereit, den Prüfauftrag entgegenzunehmen. Wir würden auch eine entsprechende Verkehrsstudie durchführen. Doch eine Motion können wir nicht entgegennehmen.*

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Wir haben schon bei der Idee einer Studie zu einem Spurabbau ausführlich erklärt, warum wir dagegen sind. Der Stadtrat zeigt klar auf, warum man die Motion nicht überweisen kann. Er prüft bereits, wie er einen Spurabbau für einen Veloweg durchführen kann. Bereits das finden wir schon zuviel des Guten und dann noch ein dreijähriger Pilotversuch. Wie lange will man sich die Stausproblematik anschauen, bis man merkt, dass die Strasse schlicht keinen Spurabbau verträgt? Man sollte den Stadtrat erst einmal planen lassen. Die teuren Stadtgenieure wissen, was wie gemacht werden muss. Am Schluss wird uns eine Lösung präsentiert, die einigermassen akzeptabel sein wird und sämtliche Verkehrsteilnehmer werden Federn lassen müssen. Der Stadtrat soll die überwiesene Studie ausarbeiten und man sollte*

aufhören, pausenlos Vorstösse einzureichen, die den ganzen Prozess endlos verlangsamen. Danach wird der Kanton sowieso noch das letzte Wort haben. Das Volk hat den Gegenvorschlag der Anti-Stau-Initiative angenommen. Der Stadt und dem Kanton sind also die Hände gebunden, man darf dort gar keinen Spurabbau vornehmen. Es bringt deshalb auch nichts, wenn man die Vorstösse dringlich einreicht. Der Kanton wird zuerst einmal den Gegenvorschlag ausarbeiten müssen. Jeder geplante Spurabbau ist damit erstmal auf Eis gelegt. Stellt man die gleiche Überlegung für den Milchbuck-Tunnel an? Für den Morgenverkehr stadteinwärts und für den Abendverkehr stadtauswärts die mittlere Spur zu öffnen? Es wäre das gleiche Konzept, nur einfach für die Autofahrer. So würde man viel weniger Stau in den Spitzenzeiten generieren. Die Lichtsignalanlagen sind dafür bereits schon installiert. Die Bellerivestrasse sollte man endlich einmal ruhen lassen. Wir lehnen die Motion und das Postulat ab.

Pablo Bünger (FDP): *Am Anfang hatte ich Sympathien für den Vorstoss. Doch auf der Spur stadteinwärts gibt es immer Stau und es stimmt einfach nicht, dass es abends dort keinen gibt. Seit der Einreichung der Motion haben sich die Ereignisse überstürzt. Wir haben einerseits die Velo-Initiative der SP, wofür angeblich innerhalb kürzester Zeit 5000 Unterschriften zusammengesammelt wurden. Andererseits haben wir die Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stau-Initiative. Im Seefeldquartier gibt es genügend Möglichkeiten, vorwärts zu kommen. Insbesondere die Velo-Initiative sieht vor, die Kapazitäten massiv zu erweitern. Zentral ist, dass es durch das Pilotprojekt einen Kapazitätsabbau auf der Bellerivestrasse geben wird. Dieser wäre auf Quartierstrassen zu kompensieren. Das torpediert letztendlich alle beruhigten Strassen im Quartier und letztendlich auch die Velo-Initiative der SP. Es schafft Durchgangsverkehr im Quartier und damit wird die ganze Velo-Initiative illusorisch. Die bisherige Situation verschlechtert sich für alle, wenn wir die Motion annehmen. Dies, weil es auf sämtlichen Strassen mehr Autoverkehr geben wird, anstatt dass man den Autoverkehr auf eine Strasse kanalisiert. Das Ganze wird keinen Mehrwert bringen. Das Quartier unterstützt das Vorhaben nicht. Die Kreise 7 und 8 haben den Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative angenommen. Man ist der Meinung, dass der Verkehr in dem Quartier auf den Hauptverkehrsachsen kanalisiert werden soll und die Kapazitäten auch zu erhalten sind. Sollte die Motion aber überwiesen werden, wird dem Wunsch der Bevölkerung nach ruhigen Nebenstrassen nicht nachgekommen. Deshalb wird die FDP die Motion nicht unterstützen und auch die Umwandlung in ein Postulat ablehnen.*

Marianne Aubert (SP): *Die Bellerivestrasse ist eine breite Strasse, die vierspurig, teilweise fünfspurig, mit Abbiegerstrecken in die Stadt hinein- und hinausführt. Im Bereich des Bellevue gliedert man sich dann ein in den Stadtverkehr. Das ist an und für sich schon ein Problem und führt zu Stausituationen. Es ist so, als ob das Wasser eines breiten Kanals in einem Bach kanalisiert werden soll. Wir finden die Lösung gut, die eigentlich zu breite Strasse, die zuviel Verkehr hineinlässt und hinausführt, so aufzuteilen, dass man eine Spur wechselweise am Morgen und am Abend benutzen kann. Damit auf der Seite eine Spur für den schnellen Veloverkehr entstehen kann. Wir haben festgestellt, dass die historische Seeanlage nicht für eine Veloroute geeignet ist. Das Projekt liegt zwar jetzt auf. Doch die sogenannte Veloroute Utoquai führt durch Restaurants und Kiesplätze, sogar Parkplätze müssten abgebaut werden. Velofahrer*

können dort nicht schnell fahren, bei schönem Wetter sowieso nicht. Es ist eine gute Idee, dass man hier etwas Neues probiert und dafür einen Projektkredit spricht. Probleme gibt es hinsichtlich der Abbiegespuren und der Kreuzungen Ecke Hornbach. Doch es ist eine gute Gelegenheit, dies gerade jetzt in Zusammenhang mit der Gesamtanierung eingehend zu prüfen. Eine dreijährige Versuchsphase gewährleistet ein Monitoring. Allenfalls kann der Versuch auch wieder abgebrochen werden, mit der entsprechenden Unterstützung des Zahlenmaterials. Wir stimmen der Motion zu.

Markus Knauss (Grüne): *Wir haben 1994 über die Alpeninitiative abgestimmt. Das Verlagerungsgesetz hat festgelegt, dass 2009 nur noch 650 000 Lastwagen durch die Alpen hätten durchfahren dürfen. Wir sind heute schon bei 950 000 Lastwagen. Es gäbe ein weites Feld, in dem die verfassungstreuen bürgerlichen Verkehrspolitiker aktiv werden könnten. Die Bellerivestrasse ist eine kantonale Strasse mit einer komplexen Gemengelage. Es gibt die fachliche Meinung des Kantons, dann die höhere Instanz, das ist meistens die zuständige Regierungsrätin oder der zuständig Regierungsrat. Wir haben das Medium der höheren Instanz, Stadtrat Filippo Leutenegger. Des Weiteren einen oft eher desinteressierten Stadtrat und die höchsten Instanzen: die Gerichte und das Volk. Wenn die Interessen gleichgerichtet sind, wie beispielsweise bei der Realisierung des Trams Hardbrücke, geht das wunderbar. Schwieriger wird es bei einem Spurabbau am Bellevue, wo die Meinungen auseinander gehen. Ein weiteres interessantes Beispiel ist die Gloriastrasse, dort müsste Tempo 30 möglich sein. Kanton und Regierungsrat sagen, dass es machbar sei. Aber Stadtrat Filippo Leutenegger sagte uns, es ginge nicht. Dies mit der Begründung, das Tram hätte einen unglaublich hohen Zeitverlust. Der Stadtrat fand aber heraus, dass es keine Zeitverluste gibt. Man müsste jedoch die Strasse aufwendig umbauen, was so nicht funktioniere. Stadtrat Filippo Leutenegger sagte heute wieder, er wolle das nicht. Doch der politisch korrekte Stadtrat will velofreundlich sein und ein Postulat entgegennehmen. Wenn der zuständige Stadtrat aber so nicht Willens ist und nur Probleme sieht, kann man das Anliegen durchaus als Motion überweisen. Bei einem unmotivierten Departementsvorsteher ist es nicht gut aufgehoben. Vielleicht sollte man die Zuteilung der Departemente ändern. Ich weiss nicht genau, ob die Motion noch notwendig ist, nachdem man schon eine Studie für eine zweispurige Linienführung gemacht hat. Ich finde aber die Idee durchaus interessant und sie sollte geprüft werden, nicht unbedingt im Tiefbaudepartement, sondern eher im Sicherheitsdepartement. Wir werden die Motion als Motion unterstützen.*

Michail Schiwow (AL): *Die Argumentation des Stadrats lässt keinen Zweifel zu. Er hat an der Bellerivestrasse/Utoquai Position bezogen und zwar zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und gegen eine originelle Lösung. Weil der Versuchsbetrieb den Vorteil gehabt hätte, einmal etwas Neues auszuprobieren. Alle möglichen technischen Probleme werden angeführt, um zu rechtfertigen, dass man sich mit den Automobilisten von der Goldküste nicht anlegen muss. Es ist klar, dass das vorgeschlagene wechselseitige Verkehrsregime den individuellen Autoverkehr eindämmen wird. Das ist auch gut so. Es sollen möglichst viele Personen mit dem ÖV in die Stadt kommen und nicht mit dem Auto. Wieso der Stadtrat die Motion als Postulat entgegennehmen will, wenn er die Idee per se nicht gutheisst, ist uns ein Rätsel. Wenn man schon von*

vorneherein überzeugt davon ist, dass es nicht geht, ist man auch nicht bereit, die vorgeschlagenen Massnahmen ernsthaft zu prüfen. Es heisst nichts anderes, als dass das Anliegen schubladisiert wird. Es ist höchste Zeit, dass der Vorsteher des Tiefbaudepartements in Sachen Veloförderung Farbe bekennt. Der Veloplan 2012 sieht vor, rund um das Seebecken, von der Roten Fabrik bis zum Seefeldquai, eine Komfortroute zu bauen. In den letzten fünf Jahren sind nur gerade einmal 121 m davon verwirklicht worden, nämlich die Velospur auf der Quaibrücke. Vielleicht 150 m, wenn man noch die kurze Strecke bis zum Bürkliplatz dazurechnet. Der Rest ist Mischverkehr, Velo und Fussgänger, mit den bekannten Engpässen und Gefahrenzonen wie die Schifflanlegestelle am Bürkliplatz. Ganz zu schweigen von der grotesken Situation am Bellevue und dem sommerlichen Slalom durch das Open-Air-Restaurant Pumpstation hindurch. Im Juni 2015 hat das Stimmvolk 120 Millionen Franken für die Veloförderung bewilligt. Bis 2025 will die Stadt den Veloverkehr verdoppeln. Die Verkehrsführung am rechten Zürichseeufer ist die Gelegenheit, ein Zeichen zu setzen. Die AL-Fraktion stimmt dem Projektierungskredit für einen dreijährigen Pilotversuch zu.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Dass der Stadtrat hier für ein Postulat ist, hat vielleicht damit zu tun, dass ein motionabler Vorstoss Kosten von zwei Millionen Franken generiert. Die Verantwortung für diese hohen Kosten will er nicht übernehmen. Mit dem Postulat will er das Vorhaben jedoch noch prüfen. Aber auch dieses bringt Kosten mit sich, der Versuchsbetrieb und die Berichte dazu. Am Schluss ist es also nur eine Zwängerei, weil jeder Pro-Velo-Vorstoss sakrosankt ist. Es wird darauf hingewiesen, dass es in Nordamerika solche Wechselspuren gibt. Dort gibt es aber generell auch schon viel mehr Raum. Die Freeways führen in einer Richtung fünfspurig durch die Stadtzentren. Das ist eine Ausgangslage, die man nicht mit unserem engen Raum vergleichen kann. Ein ähnliches Projekt gibt es auch in Spanien, in Sevilla. Auf einer grossen Brücke wird ein solches Verkehrsregime geführt, es gibt dort aber keine Abzweigungen. Die Begründung der GLP ist somit sachfremd. Die Grünen haben indes auf den Gotthard verwiesen, wo 900 000 Lastwagen statt 600 000 durchfahren. Die Zahlen hat man dabei grosszügig aufgerundet. Der Tunnel wurde als Teil des Transitvertrags mit der EU gebaut, damit die Lastwagen von Deutschland nach Italien durch den Tunnel verladen werden können. Man sollte nicht alles miteinander vermischen. Mit anderen Worten, das Versagen an einem Ort lastet man jetzt der Stadt an und das geht nicht. Deshalb ist der Vorstoss auch als Postulat abzulehnen.

Markus Hungerbühler (CVP): Ich frage mich, ob die Urheber der Motion und die SP die Antwort wirklich gelesen haben. Offensichtlich nicht. Darin steht ganz klar, dass es eng ist, weniger als 11 m mit vier Spuren. Daraus will man nun drei Spuren machen und zusätzliche Velowege. Wechselseitiger Gegenverkehr ist relativ gefährlich. Man könnte zwei Spuren pro Richtung ein wenig enger fassen, aber es geht trotzdem nicht. Dies, weil zwar die Strasse breit ist, aber nicht die Spuren. Für diesen Ort ist das keine zukunftstaugliche Lösung, denn der Kanton würde es gar nicht bewilligen. Die Strassenkapazität muss erhalten bleiben. Wir wehren uns nicht generell gegen einen solchen Versuch. An sich ist die Idee bestechend, aber wir glauben, es ist das falsche Objekt. Man sollte sich ein anderes suchen. Angesichts der Renovierung der Strasse ist solch ein Projekt sowieso schon zu spät angesetzt. Wir werden die Motion und das

Postulat ablehnen.

Derek Richter (SVP): *Wir sind wieder einmal konfrontiert mit einer Maximalforderung der rot-grünen Velodogmatiker. Die Bellerivestrasse ist kein Schmuckstück, aber die wichtigste Verbindung vom Seefeld aus zu unseren Nachbargemeinden. Die Kapazität künstlich und nur aufgrund von Ideologie zurückzufahren, würde in den Nachbargemeinden eine noch viel grössere Belastung verursachen. Es gibt bessere Alternativen für den MIV, beispielsweise einen Seetunnel. Oder der Vorschlag eines Verkehrspolitikers der SP, eine Tieferlegung des ganzen Verkehrs Bellevue, Bürkliplatz, Bellerivestrasse bis zum General-Guisan-Quai, mit einem Kreisel unter dem Bellevue zu bewirken. Warum macht man das nicht? Ich bin auch nicht glücklich darüber, dass man mit einem zwei Meter breiten Lastwagen durch den Gotthard fahren muss und dabei noch mit anderen 2,50 m breiten Lastwagen kreuzt. Der Tunnel war für Lastwagen bis 2,30 m konzipiert. Ein weiteres Problem auf der Bellerivestrasse: der öffentliche Verkehr, der immer noch fliessen sollte. Es gibt schon so viele Studien, die Studienindustrie explodiert in der Stadt.*

Andreas Egli (FDP): *Es gibt bereits am Seeufer eine Velolinie und die Dufourstrasse, an der Tempo 30 herrscht. Auch auf der Seefeldstrasse kommen Velofahrer gut durch. Es ist ein bisschen Zwängerei, wenn man jetzt auch noch auf der Hauptstrasse eine zusätzliche Veloroute haben will. Was die Verteilung der Departemente betrifft, werden sich diese bei den nächsten Wahlen sowieso wieder ändern. Letztlich ist das Stichwort Seetunnel gefallen. Wir haben damals mit grosser Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass dieser für die SP-Spitze tatsächlich eine Option ist. Wenn dieses Projekt einmal realisiert wird, ist auch im Bereich der Dufourstrasse, des Bellevue und des Bürkliplatzes wieder vieles möglich.*

Matthias Wiesmann (GLP): *Die Wahrheit liegt wie immer in der Mitte. Die GLP hat eine Motion verfasst und versucht einen gordischen Knoten zu durchschlagen. Wir sind unzufrieden mit der Veloroute, die am See entlang führt und tatsächlich nicht so umgesetzt werden kann. Wir suchen nach Alternativen und sehen eine auf dieser Strasse. Es wurden Befürchtungen geäussert, dass die Kapazität auf der Bellerivestrasse abnimmt, alle Autofahrer auf Quartierstrassen ausweichen und man Abzweigeverbindungen aufheben muss. Auf der anderen Seite hat man das Gefühl, man kann das Verkehrsproblem der Stadt lösen, wenn man das Verkehrsregime wechselseitig macht. Auch das wird nicht gelingen. Es ist nur eine Idee, die man vertieft prüfen sollte. Man fordert Lösungen, aber wenn man eine Lösung vorschlägt, ist sie auch nicht gut. Wir haben eine Lösung vorgeschlagen. Wir finden, sie ist prüfenswert und man soll deshalb einen Pilotversuch starten. Ich bitte darum, dem Anliegen zuzustimmen. Auch als Motion, denn nur so wird der Stadtrat zur Eile angetrieben. Wenn dieser findet, dass das Vorhaben unmöglich umzusetzen ist, kann er einen substantiellen Bericht dazu schreiben und dies begründen. Die Welt geht also nicht unter, wenn der Vorstoss als Motion überwiesen wird.*

Markus Kunz (Grüne): *Den Stau stadteinwärts gibt es in der Tat. Ich habe schon manche Stunden meines Lebens in diesem Stau vor dem Bellevue verbracht. Das war*

schon so, als ich noch ein Kind war. Wir kennen diese Stausituation also von den 60er-Jahren an bis heute und vermutlich werden wir dort bis in alle Ewigkeit Stau haben. Es liegt eindeutig nicht an der Infrastruktur, beispielsweise am Strassenangebot. Das wird von der Nachfrage sofort wieder aufgefressen. Es zeigt, dass wir offensichtlich etwas ganz dringend benötigen, nämlich so etwas wie einen erfrischenden Ansatz für neue Lösungen. Mit Verkehrstelematik kann man vielleicht etwas machen. Auf jeden Fall ist es notwendig, endlich mal etwas zu versuchen. Ansonsten werden wir weitere fünfzig Jahre Stau haben.

Hans Jörg Käppeli (SP): *Plötzlich ist die Spurbreite für den MIV zu eng und man benötigt breitere Spuren, um das Vorhaben umsetzen zu können. Plötzlich benötigt der MIV mehr Platz. Doch die Verbesserung für die Velofahrer sieht man nicht? Eine separate Spur für die Velofahrer ist ein Sicherheitsgewinn. Die Autofahrer müssten eigentlich froh sein, wenn ihnen die Velofahrer nicht die Autos zerkratzen. Der heutige Zustand ist der, dass man 2,75 m breite Spuren hat, dort können die Velos fahren. Wenn sie keine anständige andere Route haben, fahren sie auch dort. Doch dann werden sie vom MIV eingeklemmt und das ist unsicher. Es ist eine eigenartige Argumentation des Stadtrats. Ich höre immer, es sei a priori ein Kapazitätsabbau. Aber man müsste das einmal sauber durchrechnen, sorgfältig überlegen, wie man die Spuren führt, die Abbiegerspuren kontrollieren und etwas machen, das funktioniert. Natürlich hat der Kanton die Möglichkeit, das Anliegen abzulehnen. Doch wenn man ihm dies transparent und detailliert vorschlägt, wird er sicher zustimmen.*

Markus Merki (GLP): *Wir werden an der Motion festhalten. Es sollte allen klar sein, dass das Kapazitätsproblem der Bellerivestrasse das Bellevue ist. Bei Strassen sind die Verkehrsknoten die Kapazitätsprobleme und nicht die Spuren. Der Stadtrat argumentierte, dass die Bellerivestrasse eine wichtige Einfallachse sei und deshalb der Kanton die Idee sicher ablehnen würde. Gegenüber den Seegemeinden sei es unfair, wenn man die Kapazität abbaue. Nur ist die Bellerivestrasse bis zur Stadtgrenze vierspurig und ab der Stadtgrenze gibt es nur noch eine Spur. Wir nehmen den Seegemeinden nichts weg. Der Stadtrat sollte sein Wahlversprechen «Gestalten statt Verwalten» einhalten. Man darf lernen, neue Ideen prüfen und umsetzen. Ein weiterer Slogan lautet: «Mobilität: Miteinander statt Gegeneinander». Genau das fordert der Vorstoss. Es soll ein Miteinander sein, im Moment ist es aber im Strassenverkehr ein Gegeneinander. Mir ist bewusst, dass es schmale Spuren sind. Der MIV fühlt sich genau deshalb nicht wohl, wenn der Velofahrer darauf fährt und umgekehrt. Und die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich in der Quaianlage nicht wohl, wenn jemand mit einem E-Bike um die Bäume kurven muss. Deshalb müsste der Vorstoss sogar eigentlich von der FDP eingereicht werden. Dann würden die Wahlversprechen effektiv umgesetzt, die man auf den Plakaten sieht.*

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

STR Filippo Leutenegger: *Ich habe ein Sanierungsprojekt als Auftrag übernommen, damit wir auf der Seeanlage eine Komfortroute bauen können. Ich habe das im*

8 / 8

Tiefbauamt weitergeplant und dann gab es Widerstände. Jetzt kommt das Parlament mit einem Auftrag, der sagt, ich muss den Veloweg dort nicht mehr bauen. Man will den Veloweg nicht auf der Anlage, sondern man will ihn auf der Strasse. Wenn man jetzt umplant, muss man auch alles andere umplanen. Es gab schon frühere Vorstösse, die eine Spur weniger forderten und die Antworten der damaligen Stadträte waren auch alle negativ. Hier müsste man klarer an den Fakten orientiert sein. Wenn ein solches Projekt geprüft werden soll, nehme ich es an. Doch eine Motion ist ein Umsetzungsauftrag. Wenn ich diesen nicht umsetzen kann, kann ich höchstens einen Bericht dazu verfassen. Einer Prüfung habe ich nicht abgesagt und muss deshalb auch nicht das Departement wechseln. Ich widme mich sehr intensiv und zu einem grossen Teil meiner Zeit der Veloförderung. Ich habe dem Tiefbauamt diesbezüglich viele Aufgaben übertragen, damit wir dort vorwärts kommen. Wir haben ein Nadelöhr am Bellevue und prüfen seit zwei Jahren intensiv und unter Einbezug des Kantons, wie wir unter der Bellevuebrücke am besten durchkommen. Wir planen, alle Veloabstellplätze zu ordnen, und konnten hierbei eine massive Verbesserung erreichen. Allein in diesem Jahr haben wir über 2000 neue Veloabstellplätze gebaut. Wir haben den Veloanteil verdoppelt. Wir sind vermutlich weltweit die Stadt, die als Hauptverkehrsmittel am wenigsten MIV auf den Strassen generiert. Am meisten wird bei zu Fuss gegangen. Deshalb ist die Aufenthaltsqualität, die wir prägen und die vom Verein »umverkehR« entsprechend dargestellt wird, in diesem Bereich in der Stadt Zürich sehr gut. Der natürliche Konkurrent des Velofahrers ist nicht der MIV, sondern der ÖV, weil dieser so gut ist. In anderen Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen wird deshalb viel Velo gefahren, weil der ÖV nicht so gut ist. Das Projekt prüfen wir gerne. Aber eine Motion zu überweisen, ist nicht sinnvoll, wenn wir den Auftrag nicht erfüllen können. Was der Kanton dazu sagt, ist für mich im Moment bei der Prüfung nicht entscheidend.

Markus Merki (GLP) ist nicht einverstanden die Dringliche Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Dringliche Motion wird mit 75 gegen 49 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat