



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 2. Ratssitzung vom 11. Mai 2022

58. 2021/237

**Postulat von Martina Zürcher (FDP), Përparim Avdili (FDP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 02.06.2021:
Ordentliche Bewilligung für die Critical Mass hinsichtlich einer Durchführung ohne grössere Beeinträchtigung der zentralen Verkehrswege**

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

***Martina Zürcher (FDP)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4017/2021): Die «Critical Mass» Velodemonstration wurde in den letzten Jahren von einem Nischen- zu einem etablierten Event. In diesem Saal sagte ich bereits, dass die FDP im Grundsatz nichts gegen Demonstrationen und Events hat. Es gibt dabei Rahmenbedingungen, damit sich auch die anderen Hunderttausenden von Menschen durch die Stadt bewegen können: eine Bewilligungspflicht. Obwohl die Critical Mass in den wärmeren Jahreszeiten monatlich am Freitagabend das ganze Verkehrsnetz während Stunden lahmlegt, Tausende von Tram- und Busfahrgästen bis in die Nacht nur auf Umwegen und mit viel Verspätung nach Hause kommen und die Ambulanz trotz Blaulicht immer wieder vom Umzug blockiert wird, schaut die Vorsteherin des Polizei- und Sicherheitsdepartements nach wie vor zu. Kreuzungen werden eigenmächtig abgesperrt und Hunderte von Velofahrerinnen und Velofahrern überfahren rote Lichtsignale. Normaler Strassenverkehr muss sich an Ampeln, Fahrspuren und Vortrittsregeln regeln. Das ist bei der Critical Mass nicht der Fall. Normaler Strassenverkehr wird nicht in dieser Art und Weise von der Polizei begleitet. Përparim Avdili (FDP) und ich wollen darum den Stadtrat auffordern zu prüfen, wie er darauf hinwirken kann, dass für die Critical Mass jeweils eine ordentliche Bewilligung ersucht wird, damit die monatliche Veranstaltung ohne grössere Beeinträchtigungen der zentralen Verkehrswege stattfinden kann. Dann werden auch Përparim Avdili (FDP) und ich mitfahren.*

***Susanne Brunner (SVP)** begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 23. Juni 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Der 27. Mai wird ein heisser Tag in Zürich: brenzlich, unangenehm und lästig für die Bevölkerung und die Pendler. Für Detailhändler, Gewerbler und Gastronomen wird es ein geschäftsschädigender Tag. Für die Velofahrer wird es ein cooler Tag, denn am 27. Mai wird die Party steigen. Das Wetter im Frühsommer ist ideal für die rollende Party. Die Critical Mass ist nichts anderes als eine rollende Party. Wer einmal dabei war, kennt die lockere Stimmung, die gute Musik, die perfekte Organisation – es ist ein Velo-Happening. Nur ist das Ganze illegal, denn alle Verkehrswege werden für alle blockiert – für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs, für die Autofahrer und für die Fussgänger. Die Stadt gewährt, die Gastronomen haben den Schaden. Viele Leute meiden Zürich unterdessen, weil der Verkehr nicht mehr funktioniert. Die Velo-Party trägt ihren Anteil dazu bei. In der Stadtzürcher Politik*



2 / 5

geht es immer ums Velo: der Masterplan Velo; die Velostrategie 2030; die Volksabstimmung über Veloschnellrouten; der Verkehrsrichtplan; mehr Stellen im Tiefbauamt für die Veloförderung. Niemand kann sagen, dass die Velofahrer und die Velolobby in Zürich nicht präsent sind oder nicht berücksichtigt würden. Das Velo steht auf der politischen Agenda zuoberst. Es braucht dafür keine regelmässigen Demonstrationen. Die Velofahrer sind in der Politik bestens vertreten. Natürlich will ich damit niemandem das Demonstrationsrecht absprechen. Wenn eine Interessengruppe tatsächlich keinen Grund für eine Demonstration hat, dann sind es die Velofahrer. Die Critical Mass hingegen ist keine Demonstration, sie ist eine rollende Party. Darum fordert die SVP erstens, dass keine Critical Mass mehr durchgeführt wird; die Veloparty ist illegal. Zweitens fordern wir, dass STR Karin Rykart das Treiben der Velofahrer unterbindet und nicht bewilligt. Zürich hat es verdient, als Stadt funktionieren zu können. Wer den Verkehr und die Verkehrswege sabotiert, muss gestoppt werden.

Weitere Wortmeldungen:

Michael Schmid (AL): *Sie schreiben im Postulat von Personen rund um die Organisation der Critical Mass. Das ist für Sie vielleicht schwierig vorstellbar: Es gibt tatsächlich keine Organisation und keine Organisatoren. Es gibt einzelne Teilnehmende, die sich zur Förderung des gegenseitigen Verständnisses und der Vermittlung mit der Stadtpolizei und den Verkehrsbetrieben (VBZ) treffen. Sie leisten einen wertvollen Beitrag zur Lösung von Konflikten. Ein Beispiel ist der Stillstand auf der Hardbrücke im Mai 2021, der Sie zur Einreichung des Postulats motivierte. Über den Stillstand waren viele Teilnehmer nicht glücklich. Das Problem konnte dank zahlreichen Gesprächen und Chatnachrichten innerhalb der Gemeinschaft der Critical Mass selbstständig bearbeitet werden und hat sich nicht wiederholt. Die Bewilligungspflicht wurde an solchen Treffen thematisiert. Dabei äusserten sich Vertreter der VBZ so, dass sie mit einer polizeilichen Bewilligung eine Verschlechterung der Situation für den öffentlichen Verkehr erwarten. Als Organisator sieht sich keine der Personen, die sich an den Gesprächen mit der Polizei und den VBZ beteiligten. Organisatoren würden auch von niemandem als solche anerkannt werden. Wenn am 27. Mai um 18:45 Uhr jemand mit einer Bewilligung auf dem Bürkliplatz auftauchen würde, dann, so stelle ich mir vor, würde ihr gesagt werden, dass sie sich bemühen könne, an der Spitze zu bleiben und dort mit den anderen, die gerade vorne sind, das Fahren entsprechend der Bewilligung zu besprechen. Um eine Bewilligung durchzusetzen, bräuchte es ein wiederkehrendes, massives Polizeiaufgebot. Das erscheint angesichts der Friedlichkeit unverhältnismässig. Durch eine von oben diktierte Route, was Teil einer Bewilligung wäre, würde der Critical Mass ein anderer Aspekt genommen: das Erlernen und Praktizieren von Selbstverantwortung. In diesem Punkt liegt der entscheidende Unterschied zum Monday-Night-Skate. Im Wissen, dass sie sich nicht auf Staat und Polizei verlassen können, um sicher unterwegs zu sein, übernehmen die Teilnehmenden selbst die Verantwortung für ihre Sicherheit. Dazu gehört beispielsweise, sich gegenseitig darauf aufmerksam zu machen, nicht auf der Gegenfahrbahn zu fahren. Dazu gehört auch die Sicherung des Zuges gegenüber dem restlichen Verkehr an Kreuzungen. Mit einer massiven Polizeipräsenz fahren die Teilnehmenden das gewohnte Muster zurück, dass der Staat für sie schaut. Verantwortung wird abgegeben,*



die Arbeit von hunderten Teilnehmenden müsste fortan von Polizistinnen mit einem ähnlichen Aufgebot wie an einer Grossdemonstration getragen werden. Schneller unterwegs wären Sie dann nicht, weder im Auto noch im öffentlichen Verkehr. Der im Postulat geäußerte Wunsch, einen Umzug mit einer solchen Masse an Teilnehmenden durchzuführen, ohne Verkehrshauptachsen in Anspruch zu nehmen, verflüchtigt sich mit einem Blick auf die Stadtkarte rasch. Die aktuelle Weise, wie die Polizei, die VBZ und die Gesellschaft mit dem punktuell hohen Verkehrsaufkommen umgehen, funktioniert sehr gut in Zürich. Sie funktioniert genauso in New York, in Buenos Aires, in Kapstadt, in Berlin, in Jerusalem, in Sydney, in Kathmandu und über 600 weiteren Städten; ziemlich überall auf der Welt, wo einigermassen freiheitliche Gesellschaften etabliert sind. Wenn Sie Zürich also gerne als Weltstadt sehen, dann gehört auch eine echte Critical Mass dazu. Eine echte Critical Mass wählt ihre Route selbst.

Urs Riklin (Grüne): *Wenn Susanne Brunner (SVP) moniert, dass der 27. Mai für Zürcher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer brenzlich und unangenehm wird, dann kann ich monieren, dass die 364 anderen Tage im Jahr für alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs, für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie selbst für andere Autofahrerinnen und Autofahrer brenzlich und unangenehm sind. Die tägliche «Autodemo», die mit über 60 000 Fahrzeugen über die Hardbrücke und mit 50 000 brummenden Fahrzeugen über die Quaibrücke rollt oder mit über 20 000 Fahrzeugen der Hochwiesenstrasse entlang staut, legt den ganzen Verkehr lahm. Man kommt auch als Velofahrerin oder Velofahrer mit grosser Verspätung an und es wird richtig brenzlich, wenn Automobilistinnen und Automobilisten Rotlichter überfahren oder auf dem Fussgängerstreifen anhalten oder sich sogar auf dem Trottoir fortbewegen. Die Critical Mass ist kein «Spas-Happening» und es ist keine Demonstration. Es ist ein gemeinsames Velofahren auf den Strassen von Zürich. Damit wird gezeigt, dass das Velo ein Teil des Verkehrs ist, nicht als randständiges Verkehrsmittel behandelt werden soll und dass keine Velowege gebaut werden sollen, die plötzlich aufhören. Das wird durch die Critical Mass und andere Velofahrten sichtbar gemacht. Ich bitte STR Simone Brander zusammen mit STR Karin Rykart dem täglichen Umtreiben des Autowahns, dem wir in der Stadt ausgesetzt sind, ein eindämmendes Ende zu setzen und den Velo- und Fussverkehr angemessen zu fördern.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Die Aufgabe der Politik ist es, dass wir unser Zusammenleben in der Stadt organisieren und dass wir uns auf gewisse geltende Regeln einigen. Ich finde es erstaunlich, dass Sie argumentieren, dass die Verkehrsregeln zwar ernst zu nehmen seien, während diese Regeln, die wir auch hier demokratisch verabschieden, einmal nicht gelten sollen. Das entspricht nicht meinem Empfinden von Gerechtigkeit. Ich habe kein Problem mit der Message der Critical Mass. Viel Schönes wurde gesagt und das ist alles gut und recht. Wieso aber stellen Sie sich auf den Standpunkt, dass Regeln einmal für eine Gruppe von Leuten nicht gelten sollen? Es sind Regeln die für den Autofahrer und im Übrigen auch für andere Velofahrende gelten. Wer sich hingegen zur Critical Mass bekennt, soll regelfrei fahren können. Sie haben argumentiert, dass es keine schlimmen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr gibt. Die Critical Mass finden zu einer Zeit am Freitagabend statt, in der die VBZ den Schichtwechsel vollziehen. Das ist dann, wenn der Takt von sieben auf zehn Minuten reduziert wird, wenn Trams in*



die Depots fahren sollen und neue Tramfahrende ihre Fahrzeuge finden sollten. Es stimmt nicht, dass alles selbstorganisiert ist und darauf geachtet wird. Vielleicht haben Sie Freude daran, wenn ein paar Autofahrende nicht rechtzeitig zum Abendessen nach Hause kommen. Denken Sie aber bitte auch an den öffentlichen Verkehr. Für ihn ist es nicht so einfach, wie Sie es darstellen. Wenn wir uns auf Regeln einigen wollen, dann können wir auf dem grossen Spektrum, auf dem es Regeln gibt, Regeln finden, hinter die sich die Critical Mass stellen kann. Das will das Postulat. Mit einer Bewilligungspflicht können wir die Regeln finden und dafür sorgen, dass es für alle stimmt.

Martina Zürcher (FDP): *Im Gemeindegesetz wird festgehalten: «Parlamentsmitglieder treten in den Ausstand, wenn sie in der Sache persönlich befangen erscheinen.» Ich möchte daran erinnern, dass es online eine «Gesprächsnotiz Aussprache Critical Mass (CM)» aus dem Jahr 2020 gibt. Bei den Teilnehmenden sind neben der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, dem Kommandanten und stellvertretenden Kommandanten der Stadtpolizei sechs Teilnehmer der Critical Mass aufgeführt. Einer davon heisst Michael Schmid. Ich gehe davon aus, dass es nicht Michael Schmid (FDP) ist. Wenn man an einem Meeting mit einer Stadträtin, einem Dienstchef und einem Dienstchef-Stellvertreter teilnimmt, dann kann man nicht behaupten, dass man nichts damit zu tun hat. Wir haben einen Rechtsstaat, eine Ausstandspflicht und eine Bewilligungspflicht. Ich fahre selbst viel Velo. Rotlicht gilt auch für Velofahrer, für alle gelten die gleichen Regeln.*

Walter Angst (AL): *Dann dürften aber die Zünftler nie mitentscheiden, wenn Vorstösse zum Sechseläuten behandelt werden. Ich halte das für eine sehr weitgehende Auslegung der Ausstandspflicht. Allenfalls können wir das überprüfen lassen; bisher war es aber nie ein Thema. Auch in den Zeiten als ich den 1. Mai organisierte, was öffentlich bekannt war, stimmte ich bei allen Vorstössen ab, bei denen es um den 1. Mai ging. Wenn Sie das also durchsetzen wollen, dann bitte ich Sie, sich an die Rechtskonsultantin des Gemeinderats zu wenden und abzuklären, ob die Organisation einer Demonstration dazu führt, dass man dann hier nicht mehr über Vorstösse abstimmen darf, die das Umfeld dieser Demonstration betreffen.*

Markus Knauss (Grüne): *Die Ausstandspflicht beschäftigt mich auch. Ich kann mich daran erinnern, wie wir im Rathaus eine finanzielle Unterstützung eines Vereins diskutieren, der das Elektroautomobil-Rennen durchführte. Meines Wissens ging es um Millionenbeträge. Die drei Vorstandsmitglieder des Vereins, die das Rennen organisierten, unter anderem Roger Tognella (FDP), durften mitstimmen. Dass sie bei Millionenbeträgen mitstimmen dürfen, während jemand mit einer Vermittlungsfunktion bei einer Veranstaltung deswegen in den Ausstand gehen soll, verstehe ich nicht. Ich hätte mir mehr liberale Contenance erwartet.*

Das Postulat wird mit 44 gegen 74 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat



5 / 5

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat