

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 188. Ratssitzung vom 17. Januar 2018

3670. 2017/243

Motion von Marco Denoth (SP) und Sven Sobernheim (GLP) vom 12.07.2017: Bau von Veloschnellrouten

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

***Marco Denoth (SP)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 3114/2017): Der Anstoss zur Motion entstand dadurch, dass die bürgerliche Kantonsregierung die Streichung der Veloschnellrouten aus dem Richtplan veranlasste. Es geht um vier Streckenabschnitte im Kreis 6, in Richtung Altstetten, im Kreis 8 in Richtung Zollikon und in Neuaffoltern stadtauswärts. Für die vier Streckenabschnitte wurde in der Richtplandiskussion im Gemeinderat eine Mehrheit gefunden und die Veloschnellrouten wurden in den Richtplan eingetragen. Die Kantonsregierung strich sie wieder. Es geht um längere, durchgehende Routen durch Zürich, auf denen der Veloverkehr möglichst störungsfrei passieren kann. Dafür braucht es genügend Breite und wenige Kreuzungen. Das Ziel der Veloschnellrouten ist mehr Sicherheit für langsame und schnell fahrende Velofahrende, aber auch für Fussgänger, weil eine Trennung stattfinden soll. Es entstehen weniger Störungen im MIV, was Vorteile für die Velofahrenden bedeutet. Auf längeren Abschnitten soll das Kreuzen und Überholen von Velos möglich sein. Wir sind der Meinung, dass Druck aufgebaut werden muss, damit sich die Velo-Situation in der Stadt Zürich wesentlich verbessern kann. Momentan haben wir das Gefühl, dass Velofahrende eher blockiert werden. Der Rahmenkredit in der Höhe von 200 Millionen Franken stammt aus einer Initiative. Damit wird jedoch nur Kleineres gemacht. Eine wirkliche Velostrategie ist nicht vorhanden. Neben der Motion starteten wir eine Initiative, die das Ziel von 50 Kilometern Veloschnellrouten in der Stadt Zürich beinhaltet. An einem Tag konnten wir bereits 5000 Unterschriften sammeln, was beweist, dass die Stadtzürcher Bevölkerung das Velo fördern will. Mit der Motion fordern wir den Beginn der Entwicklung eines seriösen Velonetzes in der Stadt Zürich. Die Streichung des Regierungsrats der Veloschnellrouten erfolgte lediglich mit formalistischer Begründung, der Begriff «Veloschnellrouten» sei noch nicht definiert. Statt einer Streichung wäre eine andere Lösung zu erwarten gewesen.*

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

***STR Filippo Leutenegger:** Was die Motion verlangt, ist eigentlich Gegenstand der Richtplanung. Wenn Routen geplant werden, muss der Verkehr geplant werden. Eine kreditschaffende Weisung zum Bau dieser Routen ist so nicht umsetzbar. Es handelt sich um lange Strecken und die Motion verlangt, dass ganze Strassenlängen*

velomässig saniert werden. Das bedeutet hohe Kosten, da an einzelnen Streckenabschnitten erhebliche Eingriffe gemacht werden müssen. Es werden Oberflächensanierungen gemacht, ohne dass dabei die Leitungen berücksichtigt werden, die vielleicht bereits in wenigen Jahren erneuert werden müssen. Langfristig führt das zu unnötig hohen Kosten und macht deshalb keinen Sinn. Es handelt sich um eine Planungsfrage, weshalb der Stadtrat bereit ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen, als Motion hingegen lehnen wir ihn ab.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Hungerbühler (CVP): So wie er formuliert wurde, ist der Vorstoss auf den ersten Blick sympathisch. Er ist aber nicht umsetzbar. Eine kreditschaffende Weisung wäre nötig, was allerdings nicht machbar ist. Vor allem existiert bereits der Rahmenkredit für die Velorouten. Somit ist dieser Vorstoss überflüssig. Wir sind nicht gegen Velorouten. Wir warten aber noch auf die Auswertung der Versuche des Bundesamts für Strassen über die Veloschnellrouten. Bevor die Auswertung veröffentlicht wird, macht es keinen Sinn, die Routen zu planen. So wird auch deutlich, dass der Vorstoss in erster Linie Druck erzeugen will, eine Umsetzung hingegen ist nicht machbar. Wir lehnen die Motion sowie das Postulat ab.

Andreas Egli (FDP): Die FDP-Fraktion schliesst sich im Grunde den Äusserungen von Markus Hungerbühler (CVP) an. Für Velofahrer sind Komfort-, Sicherheits- sowie Direkt-Routen und neu nun auch Velo-Autobahnen in der Planung. Die FDP steht den Veloschnellrouten kritisch gegenüber. Es gab eine Versuchsstrecke in der Stadt Zürich, das erste Resultat ist ein Unfall mit einem Velofahrer. Die Velofahrer müssen keinen Rechtsvortritt mehr beachten, das führt dazu, dass Autos auf derselben Strecke ebenfalls Vortritt haben. Insgesamt wird schneller gefahren und weniger Rücksicht auf Fussgänger genommen. Das führt zu Unfällen. So ist es richtig, dass die Veloschnellrouten aus dem Richtplan gestrichen wurden. Es macht keinen Sinn, trotzdem Aufträge zu erteilen oder solche durchzuführen. Auch der Vorschlag, dass Fussgängerinseln abgeschafft werden müssten, damit auf den Veloschnellrouten ungehindert gefahren werden kann, führt zu Unfällen. Vor diesem Hintergrund stimmen wir gegen die Motion und gegen das Postulat.

Derek Richter (SVP): Die SVP lehnt sowohl die Motion wie auch das Postulat ab. Die Veloschnellrouten wurden bereits in der Richtplandebatte gewünscht, der Regierungsrat strich sie. Das kann man kritisieren, jedoch sollten sie nicht auf diesem Weg wieder gefordert werden. Wir lehnen diese Velopolitik der Stadt Zürich ab.

Matthias Probst (Grüne) stellt folgenden Textänderungsantrag: Ich mache Verkehrspolitik für alle ohne Auto. Deshalb unterstützen wir diesen guten Vorschlag, da es sich auch um dasselbe Anliegen handelt, das wir bereits in der Richtplandebatte diskutierten. Der Regierungsrat streicht das raus, weil keine gesetzlichen Grundlagen vorhanden sind. Diese kommen aber bald. Wir sollten Vorarbeit leisten, damit zum entsprechenden Zeitpunkt gleich gebaut werden kann. Wenn der Rechtsvortritt gestrichen wird, kann das Tempo auf den Veloschnellrouten erhöht werden.

Selbstverständlich muss dann dafür gesorgt werden, dass mit den Autos dann nicht dieselbe Route befahren werden kann. Bei den vorgeschlagenen Strassen handelt es sich nicht um Durchgangsstrassen für Autos, sondern um Nebenrouten, die parallel zu den Hauptrouten verlaufen. Ohne weiteres können sie deshalb durch Kreuzungen unterbrochen werden. Dementsprechend wird es auch nicht zu überhöhtem Tempo kommen. Wir halten den guten Vorschlag des Richtplans für verbesserungswürdig, weshalb wir eine Textänderung vorbereitet haben, welche die Route ausdehnt, insbesondere die zweite Route über die Sonnegg- und Scheuchzerstrasse, die wir bis zum Zentrum Oerlikon verlängern möchten. Auf der anderen Seite soll sie bis zum Kreuzplatz über die Rämistrasse verlängert werden. Ausserdem sollte die Route 3 von der Regensbergstrasse an die Oerlikonerstrasse weitergezogen werden, womit eine durchgehende Veloroute von Affoltern bis Kreuzplatz entstehen würde. Grundsätzlich halten wir das für die Zukunft, wir brauchen ein solches Schnellroutennetz in der Stadt Zürich, die Komfort- und Hauptrouten im Richtplan reichen nicht aus. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, die Veloschnellrouten in die Planung aufzunehmen. Sobald der Bund bereit ist, können sie gebaut werden, dann müssen nicht nochmals vier Jahre gewartet werden.

Christoph Marty (SVP): *Das Auto soll also aus dem Stadtbild verschwinden und das Velo zu Lasten des Autos gefördert werden. In Zürich schnellten die Unfallzahlen im Veloverkehr nach oben. Alleine in den letzten fünf Jahren um fünfzig Prozent. Mittlerweile gibt es mehr Verletzte bei Velo- als bei Autounfällen, obwohl die gefahrenen Velokilometer gegenüber denen der Autos nur marginal sind. Und jetzt sollten die Velos noch schneller unterwegs sein. Wir wissen, dass der Veloverkehr weitaus höhere externe Kosten verursacht als der Autoverkehr. Die Folgekosten der von Velos verursachten Unfälle trägt die Allgemeinheit, während der MIV seine Kosten alleine trägt. Wir wissen auch, dass Velos kaum Autos ersetzen, sondern vor allem den ÖV und den Fussverkehr. Bei einer Annahme der Motion gibt es keine Gewinner, alle verlieren.*

Markus Knauss (Grüne): *Bei der Velopolitik braucht es eine stossende Kraft, es braucht ein Parlament, das immer wieder etwas fordert. Bei der Motion handelt es sich um einen Anstoss, sich Gedanken zu machen. Ich verstehe nicht, dass der Stadtrat ein Postulat an Stelle einer Motion verlangt. Die vier Routen helfen dem Ziel der 50 Kilometer Velorouten, wie sie die Initiative fordert. Die Routen funktionieren teilweise bereits, es braucht wenige Anpassungen. Wir stimmen der Motion mit viel Überzeugung zu.*

Sven Sobernheim (GLP) *ist mit der Textänderung einverstanden und ist nicht einverstanden die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Wir sind der Meinung, dass es nicht notwendig ist, dass der Stadtrat in zwei Jahren das Gesamtprojekt für alle Routen vorstellt. Es kann etappenweise erarbeitet und ein Rahmenkredit beantragt werden. In erster Linie wollen wir, dass die Velorouten umgesetzt werden. Der Regierungsrat argumentierte, dass die Veloschnellrouten gestrichen wurden, weil er sie in Velostrassen, statt Veloschnellrouten benannte. Das kann jetzt nicht mehr als Argument gegen die Veloschnellrouten benutzt werden.*

Dr. Mathias Egloff (SP): Das Velo bietet viele Vorteile. Wenn die Menschen dazu befragt werden, argumentieren sie zumeist, dass es das schnellste Fortbewegungsmittel ist. Wenn der Veloanteil in der Stadt erhöht werden soll, muss die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, damit man mit dem Velo schnell vorwärts kommt in der Stadt. Es ist nicht zu viel verlangt, einige Velorouten zu fordern.

Alexander Brunner (FDP): Es handelt sich um eine sehr ideologische Diskussion. Ich wohne im Seefeld und bin oft mit dem Velo unterwegs, sei es über das Bellevue in die Enge oder an den Escher-Wyss-Platz. Das läuft heute bereits sehr gut, Stau als Velofahrer habe ich noch nie erlebt. Das Problem ist das Bellevue, einer der Knotenpunkte, wo ich kürzlich einen Velounfall beobachten musste. An solchen Stellen gibt es scheinbar keine Lösung, auch nicht die Komfort- oder Schnellrouten. Wenn es zu Verlangsamungen kommt, geschieht das aus meiner Erfahrung wegen dem ÖV. Die Geschwindigkeit hat auch mit Sicherheit zu tun. Das Problem sind die Velos, im Speziellen die E-Bikes, die eine Gefahr für Fussgänger bedeuten. Die Sicherheits-, Komfort- und Schnellrouten unterscheiden sich offenbar durch die Geschwindigkeit, doch bleibt hier die Frage offen, wie und ob das kontrolliert werden wird. Ich empfehle die Einführung von Langsam-Routen in den Bereichen, wo Mischverkehr mit den Fussgängern existiert, das entspricht auch dem Wunsch der Bürger. Das Seefeld braucht keine weiteren Veloschnellrouten.

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): Die Argumentation des Stadtrats ist durchaus stichhaltig: Man muss auf alle formellen Aspekte Rücksicht nehmen. Ihr wollt nicht von Velo-Autobahnen sprechen. Tatsächlich wird es sich aber um Velo-Raserstrecken handeln. Sie wurden aus dem Richtplan gestrichen. Es kann nicht vorausgesagt werden, dass in zwei Jahren die Gesetzesgrundlage für sie stehen wird. Es kam in letzter Zeit vermehrt zu Velounfällen, gerade die E-Bikes stellen ein grosses Risiko dar, da sie oft sogar ohne Licht fahren. Es heisst, das Velo sei bereits jetzt schon das schnellste Verkehrsmittel. Warum braucht es dann diese Raserstrecken? Die Textänderung entspricht nicht wie üblich einem Kompromiss, sondern stellt eine Verschärfung dar. Wenn Sie mehr Unfälle erzeugen wollen, stimmen sie der Vorlage zu.

Marco Denoth (SP): Die Argumente, dass es nicht umsetzbar sei, dass der Rahmenkredit erst ausgebrüht werden muss, dass Resultate und Studien abgewartet werden müssen und dass formelle Aspekte berücksichtigt werden müssen, sprechen gegen ein Gestalten, stattdessen fordern sie ein Verwalten. Ich will keine Verkehrsinseln abschaffen, auch kommen keine Verkehrsinseln auf den Veloschnellrouten vor. Mit dem Richtplan wird bestimmt, wer was zahlt. Der Kanton will die Veloschnellrouten nicht bezahlen. Das heisst aber nicht, dass wir das Projekt streichen müssen, wir können es auf einer anderen Ebene verlangen. Es muss berücksichtigt werden, dass es vorsichtige und langsamere Velofahrende gibt, auch für diese bringen die Veloschnellrouten Vorteile. Ich bin auch der Meinung, dass E-Bikes ein Problem darstellen. Es besteht Handlungsbedarf. Das bedeutet aber nicht, dass der guten Idee einer Veloschnellroute die Absage erteilt werden soll. Schliesslich bin ich kein Fürsprecher für Autos, aber mit den Veloschnellrouten geht es auch den Autos in der Stadt besser.

5 / 5

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, welche den Bau der folgenden Veloschnellrouten vorsieht:

1. Baslerstrasse – Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse (bis Feldstrasse)
2. Kreuzplatz – Freiestrasse – Verbindung über Rämistrasse – Sonneggstrasse – Scheuchzerstrasse – Irchel – Verbindung über Schaffhauserstrasse – Oerlikonerstrasse – Zentrum Oerlikon
3. Bachmannweg – Riedenhaldenstrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrasse – Affolternstrasse – Regensbergstrasse – mit Anschluss an Route Oerlikonerstrasse
4. Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse

Unter Veloschnellrouten zu verstehen sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separaten Trassen möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen – vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Der Anschluss an Veloschnellrouten in der Umgebung der Stadt Zürich ist anzustreben.

Die geänderte Motion wird mit 69 gegen 46 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat