



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

178. Ratssitzung vom 4. Februar 2026

5824. 2025/312

Postulat von Sandro Gähler (SP), Michael Schmid (AL), Matthias Probst (Grüne) und 8 Mitunterzeichnenden vom 09.07.2025:

Strassenbauprojekte mit Oberflächenersatz und hochwertiger Veloinfrastruktur, Verwendung eines eingefärbten Asphalts

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Sandro Gähler (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4851/2025): Das Postulat kommt Ihnen vielleicht bekannt vor. Das liegt daran, dass es dem seinerzeit abgelehnten Postulat GR Nr. 2021/272 stark ähnelt. Seither wurde auf Zürcher Strassen viel grüne Farbe verpinselt. Zudem hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein neues Handbuch zu Velobahnen veröffentlicht, das die Ausgangslage wesentlich verändert. Deshalb fand ich, dass jetzt der richtige Zeitpunkt ist, um einen neuen Vorstoss zu erstellen, der die damals kritisierten Punkte aufnimmt. Das ASTRA empfiehlt nun offiziell, die Fahrbahn hochwertiger Veloinfrastruktur einzufärben. Als Farbe empfiehlt das ASTRA Rot, das neu nicht mehr als Warnfarbe verwendet werden soll. Gemäss ASTRA-Handbuch soll es einen Paradigmenwechsel geben und Rot künftig einen Nutzungsanspruch signalisieren. So wäre auf den ersten Blick klar, dass rot eingefärbte Stellen vor allem Veloinfrastruktur sind. Je nachdem darf man diese mit dem Auto befahren, aber vorsichtig. Ausserdem empfiehlt das ASTRA, dass die Farbe nicht aufgepinselt, sondern dass vollständig eingefärbter Asphalt verwendet wird. Das damalige Postulat wollte die Farbe aufpinseln, wodurch die Fahrbahn nass rutschiger wäre. Dieses Problem ist mit der Einfärbung des Asphalts behoben. Ein weiterer Ablehnungsgrund war, dass die Farbe damals eine eigenbrötlerische Lösung der Stadt Zürich gewesen wäre. Das Resultat hätte sein können, dass der rote Belag an der Stadtgrenze aufhört. Heute gibt es in Winterthur bereits mehrere rote Asphaltstrecken. Auch der Kanton Zürich will auf Velovorzugsrouten im Limmattal, die er Velobahnen nennt, einen Versuch durchführen. Jetzt besteht also tatsächlich die Gefahr, dass die eingefärbte Fahrbahn an der Stadtgrenze aufhört, mit dem Unterschied, dass der Kanton den Asphalt färbt und nicht wir. Aus all diesen Gründen bin ich dafür, dass die Stadt ihre Entscheidung für grüne Streifen überdenkt und vollständig eingefärbte Fahrbahnen in Betracht zieht. Das Postulat gibt explizit keine Farbe vor. Die Stadt soll abklären, welche Farbe die beste ist. Ich gehe davon aus, dass sich ein nationaler Konsens für Rot ergeben wird. Ein weiteres Argument dagegen war letztes Mal die Kostenfolge. Aus Winterthur hat man erste Resultate: Man ist zum



Schluss gekommen, dass der eingefärbte Asphalt nur marginal mehr als die farbigen Bänder kostet, die die Stadt Zürich im Moment verwendet. Die farbigen Bänder müssen in 40 Jahren dreimal erneuert werden, während der Asphalt solange am Stück hält. Entsprechend fordert das Postulat, dass die ökonomisch günstigste Variante gewählt wird. Es soll mit Bändern gearbeitet werden, solange der Asphalt noch hält. An seinem Lebensende kann er durch gefärbten Asphalt ersetzt werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten von farbigem Asphalt sinken werden, je mehr Gemeinden sich der neuen Praxis anschliessen. Je schneller wir umschwenken, desto weniger grüne Bänder müssen wir entfernen und desto günstiger wird es, uns dem nationalen Konsens anzuschliessen.

Johann Widmer (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 27. August 2025 gestellten Ablehnungsantrag: Die SVP erachtet das Postulat als links-grünes «Velo-Geschwurbel». Wenn ich mit dem Velo durch die Stadt fahre, finde ich ein konzeptloses Flickwerk vor. Nach so vielen Jahrzehnten haben es die links-grünen Verantwortlichen nicht geschafft, Velowege zu bauen, die man wirklich nutzen kann. Selbst massive Eingriffe in die Infrastruktur wie das Entfernen von Hunderten Autoparkplätzen haben daran nichts geändert. Es ging dabei nämlich nie um die Velowege selbst, sondern darum, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schikanieren. Das erkennt man am Resultat deutlich. Diese Politik ist schlecht für die Autos und eine Katastrophe für die Fahrräder. Nun habt ihr es auch bemerkt und reicht ein Postulat ein, im Glauben, ein wenig Farbe könnte euch aus dem Schlamassel helfen. Das ist keine schlaue Idee. Mit ein bisschen Farbe lässt sich das Problem nicht lösen. Man müsste mit einem vernünftigen Verkehrskonzept eine Stadt schaffen, in der alle Verkehrsteilnehmenden friedlich koexistieren. Was ihr vorschlägt, ist Krieg gegen den MIV und Autohasserei.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Die Grünen haben sich bis vor nicht allzu langer Zeit gegen flächendeckende Einfärbungen gewehrt. Wir waren der Meinung, dass Einfärbungen nur an bestimmten Gefahrenstellen angebracht sein sollten. Dort ergibt es Sinn, dass die Farbe Rot verwendet wird. In der Zwischenzeit haben wir unsere Position geändert. Es wurde festgestellt, dass der Veloanteil deutlich gestiegen ist. Wir sind der Meinung, dass farbliche Auszeichnungen zur besseren Sichtbarkeit der Veloinfrastruktur unter bestimmten Bedingungen – etwa an Velorouten, die sich auf wichtigen Achsen befinden – sinnvoll sind. Bei der Wahl der Farbe sind wir eher zurückhaltend. Es ist uns wichtig, dass eine bestimmte Farbe nicht vorgeschrieben wird: Rot signalisiert Gefahr. Sandro Gähler (SP) hat das ASTRA-Handbuch erwähnt und gesagt, es gebe eine Empfehlung für die Farbe Rot. Das stimmt zwar, aber wenn die Titelseite des Handbuchs mit einem Bild aus Zürich illustriert wird, auf dem die grünen Streifen der Velovorzugsroute zu sehen sind, wird klar, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Man müsste sich wirklich Gedanken machen, wie eine einheitliche Signalisation aussehen könnte. Die Diskussion geht weit über die Stadt Zürich hinaus. Rot ist keineswegs gesetzt. Wenn das ASTRA es nicht schafft, einen eindeutigen Standard zu setzen, dann besteht definitiv noch Diskussionsbedarf.



Stephan Iten (SVP): Markus Knauss (Grüne) sagt, es gebe viel mehr Veloverkehr. Im Sommer erwarten wir maximal 8 Prozent Veloanteil am Gesamtverkehr. Alles andere sind faktenlose Behauptungen. Wir haben dafür schlicht keine Zahlen. Du stellst wieder Behauptungen auf, die nicht belegt sind. Ich bin viel unterwegs, ich sehe, wann Velos unterwegs sind und wann nicht, oder wie stark Velowege genutzt werden. Ich kann dir sagen: Deine Aussagen stimmen nicht. Das ist unter deiner Würde. Sandro Gähler (SP) fordert einen Paradigmenwechsel. Jetzt gehe es um Nutzungsansprüche. Dazu hätte ich eine Idee für eine Textänderung: Ich würde beantragen, dass wir die MIV-Spuren vollständig grün einfärben und alle paar Meter eine Sonne aufzeichnen.

Xenia Voellmy (GLP): Es geht hier nicht um symbolische Farben oder Wahlwerbung, sondern um Orientierung und Lesbarkeit im Strassenraum. Es muss klar erkennbar sein, welche Infrastruktur den Veloverkehr und welche den MIV priorisiert. Das schafft Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund ist die GLP der Meinung, dass eine Lösung mit eingefärbtem Asphalt sinnvoll ist. Bezüglich Farbwahl sehen wir es wie die Grünen: Es gibt durchaus noch Diskussionspotenzial. Die Farbe sollte über die Stadtgrenzen hinweg einheitlich sein, um Verständlichkeit und Lesbarkeit zu erhöhen. Wir sind zudem der Ansicht, dass es sinnvoll wäre, den eingefärbten Asphalt in Gefahrenzonen wie z. B. Kreuzungen konsequent beizubehalten. Die GLP unterstützt das Postulat.

Andreas Egli (FDP): Ich habe kein Problem, mich an die Verkehrsregeln anderer Länder zu halten, wenn ich aus der Schweiz hinausfahre. Diese Anpassung ist relativ einfach. Daher glaube ich auch nicht, dass es international die gleichen Standards für die Einfärbung von Velorouten in städtischen Gebieten braucht. Weshalb das ASTRA nun weg von Rot als Signalfarbe für eine gefährliche Stelle will, kann ich mir nicht erklären. Manchmal ist es mit den Leuten in Bern einfach schwierig, unabhängig von der Parteizugehörigkeit. Ich muss Markus Knauss (Grüne) recht geben, dass es fragwürdig ist, für doch grössere Beträge an heiklen Stellen, wo sich Autoverkehr und Veloverkehr vielleicht unerwartet kreuzen oder die Sichtbarkeit schlecht ist, den Asphalt rot einzufärben. Das hat seinen Preis. Eingefärbter Asphalt ist rund doppelt so teuer wie der nicht eingefärbte Asphalt. Das gilt zudem nur für die erste Installation. Wenn eine Leitung ersetzt und Asphalt herausgerissen werden muss, bleiben gefleckte Stellen. Dort gefärbten Asphalt einzusetzen, wird noch viel teurer. Die Privaten werden sich sicher über all die Velorouten freuen, wegen derer sie viel Geld für Asphalt ausgeben müssen. Mit diesem Antrag verlieren wir die Signalwirkung des roten Asphalts an gefährlichen Stellen. Gleichzeitig geben wir sehr viel Geld dafür aus, den Asphalt an Stellen, wo Velorouten oder Velofahrbahnen einfach signalisiert werden können, zu verschönern. An komplizierten Stellen, etwa komplexeren Kreuzungen, ist der Effekt genau null. An und für sich ist mir das egal. Die Ressourcenverschwendung ist aber nicht zu rechtfertigen. Es ist gut, wenn Velorouten klar gekennzeichnet sind, doch es gibt bessere Lösungen als eingefärbten Asphalt.

Michael Schmid (AL): Das sehe ich genauso. Eingefärbter Asphalt ist nur eine von vielen Möglichkeiten, um eine Veloführung klar zu kennzeichnen. Gleichzeitig sehe ich, dass die momentanen grünen Bänder schlicht ungenügend sind, sowohl für die Velofahrenden als auch für die anderen Verkehrsteilnehmenden. Aus meiner Sicht ist die am



besten erkennbare Lösung eine spezifische Materialisierung, wie es in vielen europäischen Städten gemacht wird. Eingefärbter Asphalt ist eine Kompromisslösung, weil wir in der Schweiz sehr gerne Asphalt verwenden und gegenüber anderen Bodenbelägen bevorzugen. Ich möchte an einen pragmatischen Umgang appellieren: Wenn auf eingefärbtem Asphalt eine kleine Baustelle erfolgt, etwa wegen einer neuen Leitung auf einem halben Meter, muss nicht gleich Spezialasphalt nachgelegt werden. Ein kurzer Unterbruch hindert die Klarheit der Veloführung nicht. Auch dort, wo kein neuer Asphalt eingesetzt wird, halte ich es für sinnvoll, die Veloinfrastruktur durchgehend und klar zu markieren. Das muss nicht immer in Signalrot sein, wie es aktuell bei Gefahrensituationen der Fall ist. Selbst wenn man sich für Rot entscheidet, gibt es verschiedene Rottöne. Rot eingefärbter Asphalt ist zudem deutlich anders als das klassische Gefahrensignal-Rot.

Sandro Gähler (SP): *Ich möchte auf einige Voten eingehen. Der Leiter Veloverkehr beim ASTRA hat mir bestätigt, dass das Titelbild etwas unglücklich gewählt sei. Das hängt damit zusammen, dass es zum Zeitpunkt der Veröffentlichung erst zwei Pilotstrecken in Winterthur gab, die beide nicht besonders zentral lagen und entsprechend leer wirkten. Man hat diese Strecken dort realisiert, wo gerade Baustellen anstanden, und nicht dort, wo der Bedarf am grössten wäre. Zum Nutzungsanspruch: Ich habe ausdrücklich gesagt, dass ich dabei das ASTRA zitiere. Das ist nicht meine persönliche Meinung. Der Bund legt fest, wie unsere Verkehrsinfrastruktur zu gestalten ist. Wenn das ASTRA es so sagt, müssen wir das zur Kenntnis nehmen und nach bestem Wissen und Gewissen umsetzen. Es wurde kritisiert, dass Rot heute für Gefahrenstellen verwendet werde und dass künftig unklar wäre, welches Rot was bedeute. Das eigentliche Ziel muss doch sein, dass unsere Veloinfrastruktur so gebaut wird, dass es gar keine Gefahrenstellen mehr gibt, die mit Rot markiert werden müssen. Das Ziel ist, Gefahrenstellen konsequent zu eliminieren, sodass Rot künftig ausschliesslich den Nutzungsanspruch signalisiert und nicht mehr als Gefahrensignalisation gebraucht wird. Schliesslich zu den Kosten bei Reparaturen: In den Niederlanden wird das ökonomisch pragmatisch gelöst. Bei Baustellen werden kleinere Eingriffe zunächst mit normalem Asphalt geschlossen. Einmal pro Jahr geht dann ein spezialisiertes Team drüber, das ausschliesslich roten Asphalt einbaut und alle grauen Flickstellen wieder einheitlich rot einfärbt. Je einheitlicher das System in der Schweiz wird, desto günstiger wird es. Unternehmen werden eigene Werkzeuge speziell für eingefärbten Asphalt haben, die nicht jedes Mal aufwendig gereinigt werden müssen. Dadurch ergeben sich Einsparungen und der Preisunterschied wird weiter sinken.*

Markus Merki (GLP): *Es wurde gesagt, dass eingefärbter Asphalt günstiger werde, sobald er in der Schweiz zum Standard würde und die Firmen über entsprechende Werkzeuge verfügten. Ich weiss nicht, woher diese Annahme kommt. Man muss sich vor Augen führen: Es gibt unzählige Asphaltarten. Wir sprechen lediglich über Deckbeläge, die im innerstädtischen Raum nicht 40 Jahre, sondern eher 15 bis maximal 20 Jahre halten. Baut man einen Streifen eingefärbten Asphalt ein, braucht es zusätzliche Infrastruktur: Man benötigt Kleinfertiger, spezielle Walzen sowie Fugenbänder zwischen farbigem und normalem Asphalt. Das bedeutet einen erheblichen Mehraufwand. Aus meiner Sicht hat einzig der Sprecher der FDP diesen Punkt korrekt angesprochen: Die Kosten werden deutlich steigen. Dessen muss man sich bewusst sein. Ich will damit nicht grundsätzlich*



gegen farbigen Asphalt votieren. Aber ich möchte Ihnen die Illusion nehmen, dass das eine einfache Lösung sei, die mit der Zeit automatisch günstiger werde. Das wird nicht der Fall sein. Die paar Tausend Tonnen farbige Asphaltdeckschicht, von denen wir hier sprechen, stehen in keinem Verhältnis zu den Mengen, die Belagswerke in der Schweiz täglich produzieren. Daraus entsteht kein Skaleneffekt. Auch beim Rückbau muss man realistisch bleiben. Zwar kann aus ausgebautem Asphalt Granulat hergestellt werden. Wenn man jedoch eine hundertprozentige Wiederverwertung anstrebt, wird das Material heute nach wie vor per Lastwagen nach Holland transportiert, weil dort das einzige Werk in Europa steht, das solche Beläge recyceln kann. Wir wagen den Versuch trotzdem in der Hoffnung, dass die Veloinfrastruktur und damit die Sicherheit besser wird.

Sandro Gähler (SP): Wieso gibt es in Holland ein solches Werk? Holland ist nicht viel grösser als die Schweiz. Wenn es sich dort lohnt, dann wird es sich wahrscheinlich irgendwann auch in der Schweiz lohnen. Wenn der Deckbelag nicht 40 Jahre hält, gibt es offensichtlich zu viel Schwerverkehr auf dieser Strecke. In diesem Fall handelt es sich nicht um hochwertige Veloinfrastruktur, was bedeutet, dass der rote Belag dort ohnehin nichts zu suchen hat. Ich muss noch zu den Änderungsanträgen Stellung nehmen.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements Stellung.

STR Simone Brander: Für die Velovorzugsrouten setzen wir wie bisher auf die grünen Markierungen. Wenn wir einen Schritt weiter sind und die vielen juristisch blockierten Projekte weiterführen können, wird man auch mehr von diesem Grün sehen als heute. Natürlich können wir das Anliegen dieses Postulats prüfen. Es gibt beim eingefärbten Asphalt allerdings gewisse Nachteile, die bereits dargelegt wurden. Man kann nicht einfach Farbe in den Asphalt kippen, sondern muss ihn separat bestellen und anliefern. Bedenken müssen wir auch, dass viele Velovorzugsrouten heute ohne Veränderungen an der Oberfläche umgesetzt werden, also ohne zusätzliche Baumassnahmen. Die Forderung des Postulats würde somit nur wenige ausgewählte Stellen betreffen. Wie man den Unterhalt handhabt, damit kein Flickenteppich entsteht, ist ebenfalls unklar. Ob farbige Markierungen an einzelnen Strassenstücken die Orientierung und Lesbarkeit tatsächlich verbessern, sei dahingestellt. Zum Punkt der Kongruenz mit dem Kanton: Wir warten nach wie vor darauf, dass eine eingefärbte kantonale Route irgendwo an der Stadtgrenze endet. In der nahen Zukunft wird dies wohl nicht geschehen. Deshalb würden wir, wie mit der Velokommission abgestimmt, lieber weiterhin auf Grün setzen. So oder so geht es uns gut, solange wir hier über Rot oder Grün diskutieren. Sorgen machen müssten wir uns wohl erst, wenn die Forderung aufkäme, die Strassen blau oder orange einzufärben.

Weitere Wortmeldung:

Michael Schmid (AL): Angesichts der sehr kontroversen Diskussion, die dieses Gremium zu dem Thema seit Jahren führt, finde ich es ein wenig frech von STR Simone Brander zu behaupten, das sei mit der Velokommission abgestimmt.



6 / 6

Das Postulat wird mit 83 gegen 27 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat