



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 150. Ratssitzung vom 20. August 2025

4916. 2025/43

Weisung vom 05.02.2025:

Tiefbauamt, «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative), Ablehnung und Gegenvorschlag, neuer Rahmenkredit aufgrund wesentlicher Zweckänderung

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 350 Millionen Franken bewilligt.

Der von der Gemeinde am 15. Juni 2015 (GR Nr. 2014/87) beschlossene Rahmenkredit («Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten [Velo-Initiative], Ablehnung und Gegenvorschlag», Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich) wird aufgehoben.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet der Stadtrat.
3. Die Aufwendungen, die dem Rahmenkredit gemäss Ziffer 1 vorstehend belastet werden, können von der Kreditsumme für Einzelvorhaben wie koordinierte Strassenbauprojekte mit einem Anteil kommunaler oder regionaler Veloinfrastruktur in Abzug gebracht werden.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz unter Ausschluss des Referendums:

4. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen und regionalen Veloinfrastruktur für die nächsten drei Jahre.

Referat zur Vorstellung der Weisung / Kommissionmehrheit Änderungsanträge und Schlussabstimmungen:

Anna Graff (SP): *Das Geschäft betrifft die Erweiterung des bestehenden Rahmenkredits Velo, mit dem Ziel die Umsetzung der Velostrategie zu beschleunigen und mehr Transparenz zu schaffen. Die Weisung fällt teilweise in die Kompetenz der Stimmberechtigten. Sollte der Rat der Kommissionmehrheit folgen, wird es eine Volksabstimmung geben. Im Jahr 2015 hat die städtische Stimmbevölkerung den Gegenvorschlag*



zur Velo-Initiative angenommen. Damit wurde ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für Planung und Bau der kommunalen Velo-Infrastruktur bewilligt. Bis zum Jahr 2024 hat der Stadtrat rund 20 Millionen Franken davon verwendet. Das ist wenig, hat aber einen einfachen Grund: Der aktuelle Rahmenkredit darf nur für Massnahmen auf kommunalen Routen eingesetzt werden. Viele Veloprojekte betreffen auch oder ausschliesslich regionale Infrastruktur. In solchen Fällen kann der Kredit nicht beansprucht werden. Eine saubere Trennung zwischen kommunalen und regionalen Projektteilen ist oft nicht möglich. Deshalb sind ausschliesslich kommunale Projekte einerseits selten, andererseits meist klein und vergleichsweise kostengünstig. Da vorgesehen ist, auch die bereits beschlossenen kommunalen Velovorzugsrouten in den regionalen Richtplan aufzunehmen, wird künftig noch häufiger der Fall eintreten, dass Projekte nicht über den bestehenden Rahmenkredit finanziert werden können. Aus diesem Grund beantragt der Stadtrat, den Rahmenkredit Velo zu erweitern, sowohl hinsichtlich seines Zwecks als auch seines Volumens. Neu soll der Kredit auch für Planung und Bau von regionaler Veloinfrastruktur verwendet werden können. Nur so können grössere und relevante Projekte, etwa die Velovorzugsrouten, über diesen Kredit abgewickelt werden. Der Kreditrahmen soll auf 350 Millionen Franken erhöht werden. Damit wird transparent aufgezeigt, welche Kosten voraussichtlich bis ins Jahr 2040 für die Umsetzung der Velostrategie und die entsprechenden Aufträge anfallen. Es geht dabei nicht um neue oder zusätzliche Ausgaben. Die Projekte werden ohnehin, auch ohne diesen erweiterten Rahmenkredit realisiert. Beispiele dafür sind Velostationen, Infrastruktur auf Basis-, Haupt- und Vorzugsroutennetz, Abstellplätze sowie Kunstbauten wie die Franca-Magnani-Brücke, der Dammsteg oder die Personenunterführung am Bahnhof Altstetten. Mit der Kreditaufstockung kann die Umsetzung transparenter und schneller erfolgen, weil künftig alle Projekte – unabhängig von der Klassifizierung als kommunal oder regional – über denselben Kredit finanziert werden können. Bei Einzelvorhaben, die teilweise Veloinfrastruktur enthalten, wird der entsprechende Anteil von der Kreditbelastung abgezogen. Die beantragten 350 Millionen Franken setzen sich zusammen aus etwa 55 Millionen Franken für das Basisnetz gemäss Richtplan, rund 35 Millionen Franken für das Hauptnetz, 80 Millionen Franken für das Vorzugsroutennetz, etwa 30 Millionen Franken für Abstellanlagen und Velostationen sowie rund 150 Millionen Franken für Kunstbauten, die nötig sind, um Lücken im Netz zu schliessen. Dabei wird jeweils nur der Veloanteil eines Projekts über den Kredit gedeckt. Der Vorschlag des Stadtrats bedeutet also eine wesentliche Zweckänderung sowie eine Erhöhung des Rahmenkredits um mehr als 200 Millionen Franken. Damit würde der heute geltende, von der Stimmbevölkerung beschlossene Rahmenkredit ersetzt. Die Änderungen zu Dispositivpunkt A1, der diese Zweckänderung regelt, liegt somit in der Kompetenz der Stimmberechtigten. Ebenso der Dispositivpunkt A2, der die Aufteilungsbefugnis festhält. Der Stadtrat schlägt vor, dass die Aufteilung weiterhin in seiner Kompetenz bleibt. Der Dispositivpunkt A3, ebenfalls in Kompetenz der Stimmberechtigten, hält fest, dass Belastungen aus dem Rahmenkredit für Einzelprojekte erfolgen können, die einen Veloanteil aufweisen. In der Kompetenz des Gemeinderats liegt Dispositivpunkt B4. Er verlangt, dass der Stadtrat dem Gemeinderat jährlich einen Bericht über das Bauprogramm der kommunalen und regionalen Veloinfrastruktur der kommenden drei Jahre vorlegt. Als Referentin der Mehrheit nehme



ich Stellung zu den beiden Änderungsanträgen. Der Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A1 der FDP wird von der Kommissionsmehrheit abgelehnt. Er sieht vor, die beantragte Summe von 350 Millionen Franken auf 100 Millionen Franken zu kürzen. Eine Kürzung ist nicht sachgerecht, da sie dem erweiterten Zweck nicht gerecht würde. Wie bereits ausgeführt, werden die Projekte ohnehin realisiert. Es handelt sich also nicht um zusätzliche Ausgaben. Der Antrag ist reine Symbolpolitik. Der zweite Änderungsantrag betrifft Dispositivpunkt A2 und wurde von der GLP eingereicht. Der Antrag wird von einer Kommissionsmehrheit, zu der alle ausser die EVP gehören, angenommen. Der Antrag fordert, dass der Stadtrat über Ausgaben bis 5 Millionen Franken selbstständig entscheiden kann. Bei grösseren Ausgaben soll der Gemeinderat zuständig sein. Damit wird sichergestellt, dass relevante Veloprojekte dem Rat vorgelegt werden. In der Beratung zeigte sich, dass dies nur in wenigen Fällen zu einer Änderung der Zuständigkeiten führen würde. Denn bei den meisten grösseren Projekten besteht ohnehin ein Nicht-Veloanteil von mehr als 2 Millionen Franken und diese fallen somit in die Kompetenz des Gemeinderats. Trotzdem bringt der Antrag eine sinnvolle Verschiebung bei wenigen relevanten Projekten. So bleibt uns die Möglichkeit, Einfluss auf wichtige Projekte zu nehmen. Die bereinigten Dispositivpunkte A1 bis A3 werden von der Kommissionsmehrheit, bestehend aus SP, Grünen, GLP und AL, unterstützt. Zum Schluss noch zum Dispositivpunkt B4: Auch hier empfiehlt die Kommissionsmehrheit, bestehend aus SP, Grünen, GLP, Die Mitte, EVP und AL, die Annahme. Das Bauprogramm der nächsten drei Jahre ist ein sinnvoller Rahmen, um den Gemeinderat frühzeitig über die Verwendung des Kredits zu informieren. Die SP-Fraktion begrüsst den neuen Rahmenkredit Velo ausdrücklich. Er ist ein wichtiges Instrument, um die Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur in Zürich zu beschleunigen. Der bestehende Rahmenkredit hat sich in der Praxis als ungeeignet erwiesen, weil die meisten Projekte zumindest teilweise regional sind. Die Erweiterung des Kredits ist sachlich begründet und wird zu einer attraktiveren und sichereren Veloinfrastruktur in der Stadt beitragen. Dem Antrag der GLP stimmen wir zu, weil er sicherstellt, dass grössere Projekte mit Veloanteil auch künftig politisch behandelt werden. Das ist ein guter Kompromiss. Er betrifft wenige, aber relevante Vorhaben, die es verdienen, diskutiert zu werden. Die SP empfiehlt, die Weisung anzunehmen, unter Berücksichtigung des Antrags der GLP und in Ablehnung des Antrags der FDP.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A1 / Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivpunkte A1–A3:

Martina Zürcher (FDP): Vor ziemlich genau zehn Jahren hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich einen Rahmenkredit Velo in der Höhe von 120 Millionen Franken für kommunale Velorouten gesprochen. In diesen zehn Jahren hat man gerade einmal 20 Millionen Franken von diesen 120 Millionen Franken ausgegeben. Ausserdem hat der Stadtrat jetzt, also zehn Jahre später, bemerkt, dass das Geld nur für kommunale Infrastruktur bestimmt ist, nicht auch für regionale. Nun möchte er das ändern. Wir können die Zweckänderung für die verbliebenen 100 Millionen Franken nachvollziehen. Wir verstehen aber nicht, wieso der Betrag mehr als verdreifacht werden soll. Die 150 Millionen Franken für Kunstbauten werden sowieso mehrheitlich separat abgewickelt werden, vor



alles unter Berücksichtigung des Antrags der GLP. Die Kommissionsminderheit, bestehend aus FDP und Die Mitte/EVP, stellt den Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A1: Wir wollen die 350 Millionen Franken auf 100 Millionen Franken reduzieren. Das entspricht dem Restbetrag des Rahmenkredits der Stimmbevölkerung. In der Kommission wollte man uns erklären, es brauche den gesamten Betrag als Block, da die Velorouten Teil eines sogenannten Programms sind. Wir haben aber schon einige Velorouten umgesetzt, was bedeuten muss, dass es auch ohne Rahmenkredit geht. Wir möchten erst das Restgeld aufbrauchen, bevor wir einen neuen Kredit sprechen.

Kommissionsminderheit Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2:

Sandra Gallizzi (EVP): Für die Planung und den Bau der kommunalen und regionalen Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich sollen neue Rahmenkredite in der Höhe von 350 Millionen Franken bewilligt werden. Zur Definition: Ein Rahmenkredit, auch Abrufkredit genannt, ist eine flexible Kreditlinie, die von einem Kreditinstitut eingeräumt wird. Innerhalb dieses festgelegten Rahmens kann der Kreditnehmer bei Bedarf jederzeit Geld abrufen, ohne für jedes einzelne Projekt einen neuen Kreditantrag stellen zu müssen. Diese Definition ist klar und allgemein anerkannt. Der Kreditnehmer kann jederzeit und eigenständig auf Mittel zugreifen. Das ist der zentrale Zweck eines Rahmenkredits. Der vorliegende Rahmenkredit soll neu 350 Millionen Franken betragen. Gleichzeitig fordert die Mehrheit der Kommission Folgendes: Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet der Gemeinderat, wenn es sich um Ausgaben über 5 Millionen Franken handelt, über Ausgaben bis 5 Millionen Franken entscheidet der Stadtrat selbstständig. Diese Aufteilung widerspricht offensichtlich der allgemeinen Definition eines Rahmenkredits. Der Stadtrat könnte also nicht jederzeit flexibel Geld abrufen, sondern müsste sich bei grösseren Projekten an den Rat wenden. Für uns macht diese Konstruktion den Eindruck, als traue die Kommissionsmehrheit dem Stadtrat nicht, mit den 350 Millionen Franken verantwortlich umzugehen. Entweder man spricht einen Rahmenkredit mit all seinen Vor- und Nachteilen oder man lässt es bleiben. Für uns ist klar: Die Vorlage erfüllt die Definition eines Rahmenkredits nicht, solange diese Einschränkungen bestehen. Darum lehnen wir sie ab. Für die Effizienz der Sitzung möchte ich an dieser Stelle auch gleich unsere Haltung zur Dispositivpunkt A1 darlegen. Im Jahr 2015 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich einen Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt, der für Planung und Bau kommunaler Velorouten, Velostationen und Abstellplätze in der Stadt eingesetzt werden soll. Bis heute wurden diesem Kredit erst rund 20 Millionen Franken belastet. Es bleiben also noch etwa 100 Millionen Franken übrig. Nun soll der vom Stimmvolk bewilligte Kredit sistiert und durch einen neuen Rahmenkredit von 350 Millionen Franken ersetzt werden, obwohl die alten Mittel nicht ausgeschöpft sind. Wir sind der Meinung, dass der ursprünglich bewilligte Rahmenkredit von 120 Millionen Franken aufgebraucht werden soll, bevor ein neuer Kredit gesprochen wird.

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B4:

Stephan Iten (SVP): Dispositivpunkt B4 hätte abermals einen Bericht zur Folge, den der Stadtrat uns vorlegt. Diesen Bericht braucht es schlicht nicht. Wenn der Stadtrat



wirklich die Zeit und Kapazität hat, für alles einen Bericht zu schreiben, den es schon gibt, hat er zu viel Zeit und zu viele Angestellte zur Verfügung. Neben dem Bericht der Geschäftsprüfungskommission brauchen wir keine weiteren Informationen.

Weitere Wortmeldungen:

Markus Knauss (Grüne): Wir müssen feststellen, dass die umfassende und systematische Veloförderung in der Stadt Zürich mit sehr viel Verspätung begonnen hat, gerade wenn man den Vergleich mit anderen Städten zieht. Die Stadtverwaltung und die Stadtregierung haben es verpasst, frühzeitig eine konsistente Planung inklusive Finanzierung vorzulegen. Velopolitik wurde über viele Jahre vor allem von Parteien und Organisationen gemacht. Zum Beispiel geht der Rahmenkredit Velo für die Veloförderung auf kommunaler Ebene auf eine Volksinitiative der Grünen zurück. Die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» wurde von der SP lanciert. Auch das Parlament hat stark mitgewirkt, etwa im kommunalen Richtplan, wo wir gesagt haben: Wir wollen endlich ein attraktives Velovorzugsroutennetz. Das war nicht eine Vorlage des Stadtrats, sondern ein Projekt, das Marco Denoth (SP), Sven Sobernheim (GLP) und ich gemeinsam entwickelt und in den Richtplan eingebracht haben. Diese Velovorzugsrouten sollen nun auch im regionalen Richtplan festgelegt werden, wo sie eigentlich hingehören. Bis heute ist das Velonetz in der Stadt Zürich sehr uneinheitlich. Ich bin darum froh, dass die Stadt versucht, Systematik hineinzubringen. Die Grünen unterstützen dieses Vorhaben ausdrücklich. Das Hauptproblem ist, dass sich der bisherige Rahmenkredit Velo auf die kommunalen Routen beschränkt. Aber in der Praxis geht es eben auch um regionale Routen. Diese Trennung ist künstlich. Ich als Planungsmensch kann das nachvollziehen, aber einem Velofahrer auf der Strasse ist es völlig egal, in welchem Richtplan eine Route eingetragen ist. Er will ein konsistentes, sicheres, durchgehendes und attraktives Netz. Genau das ermöglichen wir heute. Mit dem neuen Rahmenkredit können wir auch die dringend benötigten Kunstbauten realisieren. Das ist ein klares Bekenntnis zu diesen Bauten. Die grössten Beispiele sind die Franca-Magnani-Brücke zwischen Kreis 4 und 5, der neue Dammsteg in Wipkingen, die Personenunterführung in Altstetten und das Projekt Quai-Brücke. Diese vier Verbindungen bedeuten einen Quantensprung für die Veloförderung in Zürich. Vom Antrag der FDP halte ich nichts. Ich will Martina Zürcher (FDP) persönlich durchaus zugestehen, dass sie sich für die Veloförderung einsetzt. Aber dieser Antrag wirkt so, als wollte man eine Begründung schaffen, um Nein zur Weisung sagen zu können. Ich lese immer wieder, wie velofreundlich die FDP angeblich sei. Mit diesem Antrag und der Ablehnung des Kredits von 350 Millionen Franken zeigt sie das Gegenteil. Wenn man sagt, man solle nur 100 Millionen Franken sprechen, dann sei erwidert: Die vier genannten Kunstbauten kosten allein rund 100 Millionen Franken. Es geht darum, dass wir die Veloförderung in der Stadt Zürich, wie es die Stimmberechtigten mehrfach gewünscht haben, finanziell auf eine solide Grundlage stellen. Nur so können die Veloförderung beschleunigt und administrative Abläufe vereinfacht werden. Daher sind wir dezidiert für die Überweisung der Vorlage und für den Rahmenkredit von 350 Millionen Franken, mit dem die Veloförderung in Zürich endlich spürbar vorankommen kann.



Michael Schmid (AL): *Wir sind absolut für die Umsetzung des Veloroutennetzes in der Stadt Zürich. Es gab schon viele Abstimmungen, die das Vorhaben mit grosser Mehrheit unterstützt haben. Ich bin nicht der Meinung, dass man die bisherigen Kredite zuerst ausnutzen sollte. Im Gegenteil: Wenn klar ist, dass sich das Vorhaben geändert hat, dann soll man mit voller Transparenz darlegen, wieviel Mehrkosten das verursacht und den Kreditantrag wieder vor die zuständigen Stellen bringen, in diesem Fall die Stimmbevölkerung. Kreditnehmer ist nicht nur der Stadtrat, sondern auch der Gemeinderat. Von daher gibt es keinen Widerspruch mit der Definition. Dass der Gemeinderat mitreden könnte, ist gut. Wir möchten, dass Projekte umgesetzt werden, aber wollen in den Kommissionen und im Rat einen gewissen Einfluss darauf haben. Sonst kann es durchaus vorkommen, dass die Umsetzung ungenügend ist. Würden wir dem Stadtrat sämtliche Handlungskompetenzen übergeben, hätten wir diesen Handlungsspielraum nicht. Weil Veloprojekte im Gemeinderat meistens eine Mehrheit finden, wird die schnelle Umsetzung dadurch nicht behindert. Einen jährlichen Bericht finde ich sinnvoll, damit wir bestens informiert entscheiden können, wenn uns Projekte vorgelegt werden.*

Martina Zürcher (FDP): *Markus Knauss (Grüne) hat gesagt, mit diesem Rahmenkredit würde man zum Beispiel Ja zur Franca-Magnani-Brücke sagen. Das ist falsch. Man sagt Ja zum Velo-Anteil der Brücke. Die Brücke kostet nach heutiger Prognose etwa 100 Millionen Franken. 35 Millionen Franken davon würden zulasten des Velokredits gehen. Für den Rest gibt es eine Volksabstimmung. Das ist unser Punkt: Es bringt nichts, alles hier hineinzupacken, wenn das Volk sowieso über die Kunstbauten abstimmen muss.*

Stephan Iten (SVP): *Wir sprechen über weitere Kredite. Geld ausgeben macht Freude, solange es nicht das eigene ist. Mitreden will man trotzdem. Führen wir uns das einmal vor Augen: Wir hatten die Velo-Initiative im Jahr 2015, die 200 Millionen Franken Rahmenkredit für ein kommunales und überkommunales Velonetz gefordert hat. Dann gab es den Gegenvorschlag des Stadtrats, der 120 Millionen Franken für ein kommunales Velonetz wollte. Nun kommt derselbe Stadtrat und sagt: «Hm, jetzt brauchen wir einen Rahmenkredit für ein kommunales und überkommunales Velonetz.» Dieser Sinneswandel ist sehr speziell und zeigt, was der Stadtrat von Entscheiden der Bevölkerung hält. In der Präsentation wurde aufgezeigt, dass das Geld sowieso ausgegeben wird. Auf meine Frage, warum es einen Rahmenkredit brauche und ob die Veloinfrastruktur nicht auch ohne diesen umgesetzt werden könne, wurde geantwortet, dass die kantonalen Richtlinien für die Umsetzung zuständig seien. Diese seien behördenverbindlich. Wenn man den Rahmenkredit ablehnen würde, würde das gemäss Aussage bedeuten, dass die Umsetzung des Velonetzes zeitlich und räumlich so gegliedert werden müsste, dass der Grundsatz der Einheit der Materie erfüllt sei. Das sollte der Stadtrat sowieso sicherstellen müssen. Dafür braucht es keinen überrissenen Rahmenkredit von 350 Millionen Franken. Die SVP will diesen Kredit nicht. Wir wollen Projekte, die zeitlich und räumlich so gegliedert sind, dass der Grundsatz der Einheit der Materie erfüllt ist – wie es sich gehört. Den Antrag der FDP lehnen wir ab. Ich habe die Unterlagen leider nicht mehr gefunden, aber ich bin zu 100 Prozent sicher, dass nicht nur 100 Millionen Franken im Topf sind. Ich habe eine andere Zahl im Kopf. Der Stadtrat sagt, es seien noch 100 Millionen Franken übrig. Wir lehnen den Antrag der FDP ab, weil er nicht dem Willen des*



7 / 10

Volks entspricht. Das Volk hat gesagt: 120 Millionen Franken für ein kommunales Velonetz – nicht für ein kommunales und überkommunales Velonetz. Daran möchten wir festhalten.

Sven Sobernheim (GLP): *Natürlich stimmt die GLP zu. Liebe EVP, die Stimmbevölkerung hat sich etwas gewünscht, es aber noch nicht bekommen. Die Infrastruktur, auf die es ankommt, ist regional. Der Velotunnel gehört dazu. Alle, die dafür waren, müssten auch hier Ja stimmen. Ich bin froh, dass das Volk mitreden und uns Recht geben kann. Dann sind wir uns sicher. Einen Widerspruch sehe ich in unserem Antrag nicht. Es geht nicht um Misstrauen gegenüber der Verwaltung oder dem Stadtrat, sondern darum, Verantwortung zu tragen. Bei einem so wichtigen Projekt müssen wir mitreden dürfen.*

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

STR Simone Brander: *Es geht bei dieser Vorlage um das gleiche Ergebnis, aber ein anderes Vorgehen. Der Rahmenkredit ist ein Update des bisherigen Rahmenkredits. Er ist wesentlich höher, weil er wesentlich mehr umfasst. Die Weisung führt es aus: Es sind nicht nur die Kosten für das Basis-, Haupt- und Velovorzugsroutennetz enthalten, sondern auch für neue Velostationen und Abstellplätze. Ausserdem für die Kunstbauten: Die Franca-Magnani-Brücke wurde erwähnt, der Dammsteg, die Unterführung Altstetten oder auch die Quartierverbindung in Seebach. Vor allem ist dieser neue Kredit aber diskriminierungsfrei gegenüber allen Netzkategorien – im Gegensatz zum aktuellen Rahmenkredit, der bei der regionalen Route eben nicht zur Finanzierung herangezogen werden konnte. Dank diesem umfassender gestalteten Rahmenkredit soll zumindest auf der Finanzierungsseite alles schneller gehen. Ein kleiner Wermutstropfen bleibt: Der neue Rahmenkredit vereinfacht und beschleunigt zwar die Umsetzung des gesamtstädtischen Velonetzes. Wie schnell und wo etwas vorgeht, hängt aber immer noch davon ab, auf welche Blockaden man – zum Beispiel in Form von Einsprachen – trifft. Der neue Rahmenkredit gibt uns also die Mittel, um die Umsetzung überall effizienter zu gestalten. Doch er ist kein «Blockadebrecher». Formal ist das alles eine wesentliche Zweckänderung. Darum kann man den bisherigen Kredit auch nicht einfach aufstocken, sondern muss ihn aufheben und einen neuen Kredit vorlegen. Das letzte Wort wird die Stimmbevölkerung haben.*

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A1

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A1:



8 / 10

1. Für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 350100 Millionen Franken (verbleibender Anteil des Rahmenkredits von 2015) bewilligt.

Der von der Gemeinde am 15. Juni 2015 (GR Nr. 2014/87) beschlossene Rahmenkredit («Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten [Velo-Initiative], Ablehnung und Gegenvorschlag», Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich) wird aufgehoben.

Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)

Minderheit: Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 86 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A2

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt folgende Änderung des Dispositivpunkts A2:

2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet: ~~der Stadtrat.~~
 - a. der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken;
 - b. der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit: Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Stephan Iten (SVP), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Derek Richter (SVP), Michael Schmid (AL)

Minderheit: Referat: Sandra Gallizzi (EVP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 109 gegen 8 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



Schlussabstimmung über die bereinigten Dispositivpunkte A1–A3

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zu den bereinigten Dispositivpunkten A1–A3.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivpunkte A1–A3.

- | | |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mehrheit: | Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Dr. Roland Hohmann (Grüne), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL) |
| Minderheit: | Referat: Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP), Sandra Gallizzi (EVP), Stephan Iten (SVP), Derek Richter (SVP) |

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 2 Gemeindeordnung (Ausgabenbremse):

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B4

Die Mehrheit der SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B4.

Die Minderheit der SK SID/V beantragt Ablehnung des Dispositivpunkts B4.

- | | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mehrheit: | Referat: Anna Graff (SP); Markus Knauss (Grüne), Präsidium; Sandra Gallizzi (EVP), Dr. Roland Hohmann (Grüne), Dr. Jonas Keller (SP), Reis Luzhnica (SP), Severin Meier (SP), Carla Reinhard (GLP), Michael Schmid (AL) |
| Minderheit: | Referat: Stephan Iten (SVP); Derek Richter (SVP) |
| Enthaltung: | Martina Zürcher (FDP), Vizepräsidium; Andreas Egli (FDP) |

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 82 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.



10 / 10

Damit ist beschlossen:

A. Zuhanden der Stimmberechtigten:

1. Für die Planung und den Bau kommunaler und regionaler Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 350 Millionen Franken bewilligt.
Der von der Gemeinde am 15. Juni 2015 (GR Nr. 2014/87) beschlossene Rahmenkredit («Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten [Velo-Initiative], Ablehnung und Gegenvorschlag», Rahmenkredit von 120 Millionen Franken für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich) wird aufgehoben.
 2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits entscheidet:
 - a. der Gemeinderat bei Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken;
 - b. der Stadtrat bei Ausgaben bis 5 Millionen Franken.
 3. Die Aufwendungen, die dem Rahmenkredit gemäss Ziffer 1 vorstehend belastet werden, können von der Kreditsumme für Einzelvorhaben wie koordinierte Strassenbauprojekte mit einem Anteil kommunaler oder regionaler Veloinfrastruktur in Abzug gebracht werden.
- B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz unter Ausschluss des Referendums:
4. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen und regionalen Veloinfrastruktur für die nächsten drei Jahre.

Mitteilung an den Stadtrat sowie amtliche Publikation am 27. August 2025 gemäss Art. 35 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat