

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 81. Ratssitzung vom 13. Dezember 2019

Gemeinsame Behandlung der Weisung GR Nr. 2019/388, Antrag 050 und Postulat GR Nr. 2019/530

Gemeinsame Behandlung der Anträge 050. und 051. (Postulat GR Nr. 2019/530).

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Matthias Probst (Grüne): *Es geht um die Zukunft des Veloverkehrs in der Stadt Zürich und mit welchen Prioritäten wir dafür Ressourcen einsetzen möchten – insbesondere in der Planung. Konkret schlagen wir Ihnen eine Aufstockung um sechs Stellen in der Veloförderung und -planung des Tiefbauamts vor. Bereits im Novemberbrief haben wir hier um zwei Stellen aufgestockt und um zwei weitere in der Dienstabteilung Verkehr. Uns schwebt ein Kompetenzzentrum oder sogar eine Fachstelle vor, die sich im Tiefbauamt mit Velofragen auseinandersetzt. Der Hintergrund für dieses Vorgehen ist schnell erklärt. Obwohl sich das Volk mehrmals für den Ausbau der Veloinfrastruktur ausgesprochen hat, geschieht dieser Ausbau in unseren Augen viel zu schleppend. Machen wir weiter so, wird der Masterplan Velo in der vorgesehenen Zeit nicht umgesetzt, sondern bleibt ein theoretisches Dokument. Schlüsselprojekte werden wiederholt falsch aufgegleist oder wegen politischen Widerstands in der Budgetdebatte gestrichen. Andere Projekte gehen schlicht vergessen. Es entsteht der Eindruck, in der Stadt Zürich sei niemand an einer durchgängigen Veloinfrastruktur interessiert. Das geht auch anders, wie die Stadt Bern zeigt. Dort arbeiten sieben Personen in der Fachstelle Veloverkehr – dort wird die Verkehrsfläche zugunsten des Veloverkehrs in beachtlichem Tempo erstellt. Das möchten wir auch. Die Stadt Zürich ist grösser als Bern und müsste darum deutlich mehr Personen einstellen, wir sind aber der Meinung, dass wir im aktuellen Bestand über einige Kompetenz verfügen, die bloss richtig aktiviert und gebündelt gehört. Ansonsten müssten wir – je nach Rechnung – vierzehn bis zwanzig Stellen fordern, um mit Bern mitziehen zu können. Der Umbau Zürichs zu einer CO₂-freien Stadt geschieht nicht von alleine und die Mobilität ist als Schlüsselement dafür viel zu wichtig, um sie wie bisher derart stiefmütterlich zu planen. Es gibt zahlreiche Planungsexperten, die nur darauf warten, ihr Wissen für den Veloverkehr einbringen zu können. Der Veloverkehr in der Stadt Zürich ist in den letzten Jahren geradezu explodiert, dies merken wir als Hauptorganisatoren der jährlichen Velodemo, die sich jedes Jahr in der Grösse verdoppelt, Dank E-Bikes ist die Stadt auch flach geworden. Dies sind starke Anzeichen dafür, dass die Bevölkerung die Velostadt wünscht und darum bitte ich Sie, die sechs Stellen einzusetzen und auch dem Postulat zuzustimmen, das anschliessend von Florian Utz (SP) begründet wird.*

Severin Pflüger (FDP): *Hört, hört! Mit STR Richard Wolff, STR Karin Rykart und Schattenvelominister STR Daniel Leupi haben wir zu wenig gebündelte Kompetenz, um den Veloverkehr auf die Spur zu bringen. Zudem sind die Stellen viel zu weit verteilt auf*

2 / 7

verschiedene Departemente und Dienstabteilungen, die sich mit dem Veloproblem auseinandersetzen, so dass nach dreissig Jahren mit grüner Vertretung im Stadtrat, die nur ans Velo denkt, wir noch immer zu wenige Velowege haben und es zu langsam vorwärts geht. Das ist eine interessante Ausgangslage, aber ich möchte den Schwerpunkt auf etwas anderes legen. Wenn jemand etwas versenken will, der gründet eine Expertenkommission oder ein Kompetenzzentrum mit Leuten, die mit viel Aufwand wenig produzieren. Bei diesem Vorstoss geschieht genau das – er führt nur dazu, dass noch weniger passiert. Die angestellten Leute werden sich freuen, dass sie ihre Ausbildung endlich nutzen können, aber es wird daraus kein Meter Veloweg entstehen.

Florian Utz (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2019): Die SP unterstützt die Schaffung der sechs Stellen voll und ganz. Die Erfahrung zeigt, dass es genau mehr Stellen braucht, um den im Jahr 2012 kreierte Masterplan Velo bis zum angegebenen Stichjahr 2025 vollenden zu können. Mit dem bisherigen Tempo wäre er erst im Jahr 2095 umgesetzt. In einer Zeit, in der jedes Jahr mehr Leute im Veloverkehr in der Stadt ums Leben kommen als durch Gewaltdelikte, haben wir ein reales Problem. Darum müssen wir vorwärts machen. Allerdings besteht durchaus eine gewisse Gefahr, dass geschaffene Stellen nur folgenlose Papiere erstellen und nutzlose Sitzungen abhalten, wenn man sie nicht mit den notwendigen Kompetenzen ausstattet. Aus diesem Grund haben wir das Postulat erstellt, um die geschaffenen Stellen mit den notwendigen Kompetenzen auszustatten. Aus unserer Sicht braucht es zwei Kompetenzen: Erstens den Auftrag, alle Projekte durch das Tiefbauamt beurteilen zu lassen und zweitens, bei diesen Projekten ein gewichtiges Wort mitreden zu können. Wir können uns da verschiedenen Mittel vorstellen und vertrauen auch STR Richard Wolff, dass er das jeweils richtige Mittel wählen wird. Zum Beispiel könnte ein Projekt an eine höhere Stelle weitergeleitet werden, wenn sich die Projektleitung und die Velofachperson uneins sind; oder dass die Velofachperson mit Vetokompetenzen ausgestattet wird.

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Die SVP lehnt diesen Antrag selbstverständlich ab, wie auch das Postulat und das mit jedem möglichen Nachdruck. Matthias Probst (Grüne) sagte, die sechs Stellen würden für die Beschleunigung des Masterplans Velo eingesetzt. In Tat und Wahrheit handelt es sich um einen Pharisäerantrag: Es soll nicht der Veloverkehr gefördert werden, sondern der Fussverkehr, der gewerbliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr – der MIV – als Gesamtes zurückgedrängt werden – und das wegen des Egoismus' einiger weniger Velofahrer. Er sagte richtig, dass der Veloverkehr stark zugenommen hat. Aber warum? Ja, Zürich ist auf dem Papier flacher geworden. Denn es wurden viele E-Bikes eingeführt, bei denen man, ohne zu zögern, vom MVV sprechen kann – vom motorisierten Veloverkehr. Ich bitte die Mehrheit, zur Minderheit zu wechseln.

Weitere Wortmeldungen:

Stefan Urech (SVP): Matthias Probst (Grüne) hat sein Votum mit dem Aufruf beendet, jetzt zu beginnen. Da muss ich mich Severin Pflüger (FDP) anschliessen und fragen:

Was haben eure grünen Stadträte in den letzten zwanzig Jahren mit ihrer Zeit angefangen, in denen ihr hier drin eine Mehrheit hattet? Du bist der Vater der Velokommission. Du hast diese Kommission ins Leben gerufen, die keine Beschlusskompetenzen hat, sich aber viermal im Jahr trifft, um über die Velosituation und den Masterplan in der Stadt Zürich zu sprechen. Dort ist von jeder Fraktion jemand dabei, sowie Vertreter der Velobby – ich selbst habe bis auf wenige Male jeder Sitzung beigewohnt. Ich mag mich nicht erinnern, dass auch nur einmal einer der Stadträte oder sonst ein Vertreter der Velobby gesagt hätten, man könne etwas nicht umsetzen, weil man zu wenige Leute habe. Wäre dem so, hätte ich noch einigermaßen Verständnis für den Antrag, aber diese Kritik wurde nicht einmal angebracht. Bei diesem Antrag handelt es sich um billigsten Wahlkampf und stellt eure Stadträte bloss und ihre Führungskompetenzen und Glaubwürdigkeit in Frage.

Andreas Egli (FDP): *Hätten wir einen vergleichbaren Vorstoss gemacht, würde uns die SP auf Schärfste dafür kritisieren, dass wir die Verwaltung de facto für unfähig erklären würden. Denn das ist genau das, was ihr tut: Ihr sagt, die bestehenden Mitarbeiter können das nicht, wir brauchen sechs neue. Personal haben wir genügend. Ihr sagt einfach, sie seien nicht fähig, Velowege zu erstellen. Ehrlicher Weise hätten ihr also Beiträge für Umschulungen fordern müssen. Ihr versteht nicht, was bisher gemacht wurde und kritisiert eure Veloexperten im Stadtrat und wollt gleichzeitig mehr von denen. Wird nun wie gefordert eine weitere Kommission geschaffen, so hätte man bloss eine Stelle mehr, die es zu koordinieren gilt. Im Hinblick auf die Verwaltungsreform «neun statt sieben» ist zu kritisieren, dass ihr ein «zehn statt neun» macht: Ihr schafft de facto ein zusätzliches Departement und glaubt, damit werde alles besser. Wir lehnen beides ab.*

Claudia Rabelbauer (EVP): *Die EVP ist selbstverständlich für den Ausbau der Velowege und für ein durchgehendes Velowegenetz. Das Postulat und den Budgetantrag können wir jedoch nicht unterstützen, da wir – ähnlich wie die FDP – glauben, dass unsere Strassenplaner und Ingenieure durchaus kompetent genug sind, in Zukunft auch Velowege zu planen. Dafür braucht es keine Spezialisten und keine sechs Stellen. Das Geld könnten wir anderweitig gebrauchen.*

Stephan Iten (SVP): *Ich schliesse mich den überraschenden Voten an: Ihr unterstellt euren eigenen Stadträten Inkompetenz. Das vorliegende Postulat wird wahrscheinlich eine Mehrheit finden, aber dieses muss erst einmal umgesetzt werden. Das heisst, der Stadtrat hat dafür zwei Jahre Zeit. Anschliessend müssen wir die Stellen ausschreiben, Bewerbungsgespräche führen, das Ganze evaluieren und erst anschliessend wird die Stelle geschaffen. Das dauert also sicher nochmals drei Jahre. Ich verstehe nicht, warum wir für das Budget 2020 das entsprechende Geld einstellen müssen.*

Urs Riklin (Grüne): *Immer wenn es um Parkplätze und Velowege geht, wird die Suppe etwas heisser gekocht als gegessen. Mir geht es wie Severin Pflüger (FDP): Ich verstehe auch nicht, warum es so langsam voran geht. Was im Bereich Velo neu gebaut wird, ist häufig schlicht unzulänglich. Dafür gibt es hunderte Beispiele, wie etwa die Lagerstrasse oder die Militärstrasse; die Situation ist wirklich unbefriedigend. Ich kann mir nicht erklären, warum das so ist. Ich gehe nicht davon aus, dass Stadträte persönlich*

hingehen, um Velopläne aufzuzeichnen oder es an ihrer Inkompetenz liegt – das Problem muss woanders sein. Es muss jetzt etwas gehen: Die Stellen sind notwendig. Vor vier Wochen gab es am Hubertus einen tödlichen Unfall mit einem Lastwagen. Nur wenige Tage später gab es wieder einen Velounfall mit einem Lastwagen. Natürlich kann man die individuellen Gründe suchen, doch das Problem ist systematisch: Es gibt keine sicheren, durchgehenden und komfortablen Velowege in dieser Stadt. Wir glauben, dass es im Tiefbauamt Fachleute braucht, die mitwirken können und darauf achten, dass die geplante Infrastruktur tauglich ist.

Res Marti (Grüne): *Gestern wurden die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich publiziert. 26 Prozent der Velofahrenden sind zufrieden mit der Infrastruktur. Ja, bei den Autofahrern sieht es ähnlich aus – aber noch immer auf einem höheren Niveau. Ausserdem ist es so geplant, dass die Velofahrer eine gute Infrastruktur haben sollen und für die Autofahrer soll die Infrastruktur heruntergefahren werden, damit sie eben umsteigen. Das hat die Bevölkerung in diversen demokratischen Voten so entschieden. Ich bin kein Planer und masse mir auch nicht an, gut planen zu können, aber das, was teilweise aufgegleist wird, ist schlicht peinlich. Man kann schon behaupten, in der Stadt Zürich zu bauen sei nicht einfach – das ist so – aber bei gewissen Beispielen fragt man sich, was diese Leute denken. Da besteht an der Kornhausstrasse ein neuer, abgetrennter Velostreifen. Für diesen Streifen gibt es keine Auffahrt – man kommt nicht legal auf diesen Velostreifen und am Ende hat es mitten auf dem Streifen einen Pfosten. Wer so etwas plant, fährt entweder nie Velo oder hat sonst ein Problem. Das darf nicht sein und darum wollen wir Leute, die auf die Prozesse achten und jedes Projekt daraufhin überprüfen, dass es für den Veloverkehr funktioniert – und das müssen Velofahrer sein. Ihr könnt schon behaupten, der Stadtrat sei schon lange grün, aber bis vor kurzem sass in diesem Amt jemand von der FDP.*

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

STR Richard Wolff: *Meine Leute sind nicht unfähig und machen nicht nur Mist – dieses Bashing ist unfair gegenüber Leuten, die sehr gut arbeiten. Ich möchte auf das Beispiel der Kornhausstrasse von Res Marti (Grüne) eingehen: Wer von unten her kommt, kann auf den Streifen auffahren, zwischen Rousseaustrasse und Nordstrasse muss man nirgends auf den Streifen auffahren, weil dort keine Einmündung ist. Und der Pfosten, der dich stört, ist dort, damit die Velofahrer die Fussgänger nicht über den Haufen fahren – dieser Schutz der Fussgänger ist gut durchdacht. Bei jedem von uns durchgeführten Projekt gibt es einen grossen Anteil an Velomassnahmen. Man kann natürlich immer sagen, diese seien nicht genügend und es müsse mehr davon geben – darüber kann man diskutieren. Aber es geht nicht vergessen und es wird auch nicht alles falsch gemacht. Man kann als Lobbyvertreter immer das halbleere Glas sehen, aber man muss trotzdem hin und wieder zugestehen: Verbesserungen finden statt. Wenn man das heutige Velonetz mit demjenigen von vor zehn Jahren vergleicht, dann sind die Unterschiede fundamental. Wir sind noch nicht dort, wo wir sein wollen und wollen den Prozess beschleunigen; dafür können wir sechs Leute brauchen. Die Situation ist vergleichbar*

mit der Wirtschaftsförderung oder der Bankenkommission: Dort würde auch niemand behaupten, sie nützen nichts, nur weil sie das Wort «Kommission» im Namen tragen oder es sich um eine zusätzliche Behörde handelt. Mit den sechs zusätzlichen Mitarbeitenden können wir versprechen, dass der Ausbau des Velonetzes noch schneller vorgeht.

Markus Merki (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag: *Wir haben kein Argument gehört, warum die GLP den Antrag 050. unterstützen sollte. Insbesondere das Votum von STR Richard Wolff hat mich irritiert: Es wurden bereits zwei Personen eingestellt und wenn man nun sagt, die sechs nehme man auch noch, dann frage ich mich, wo da die Ressourcenplanung bleibt. Es stimmt, dass wir über viel weniger Stellen als die Stadt Bern verfügen – hier könnte man ketzerisch sagen, Zürich sei viel effizienter als Bern. Wir sollten das vorhandene Potential nutzen und hier komme ich auf den Antrag 051. zu sprechen. Dieses Postulat hilft – allerdings nicht in der vorliegenden Form. Die GLP ist der Meinung, die Velomassnahmen müssen stärker gefördert werden und mehr Gewicht erhalten. Es darf aber nicht passieren, dass die Kompetenzenverteilung im Tiefbauamt unklar wird, denn dies birgt die Gefahr, dass Chaos und dadurch Mehrkosten entstehen. Wir schlagen deshalb eine Textänderung im Postulat vor, mit der ein ablehnender Entscheid über die Umsetzung einer Velomassnahme einerseits schriftlich begründet und andererseits die Entscheidung durch eine dem Projektleiter übergeordnete Stelle gefällt werden muss. Ausformuliert bedeutet das nach dem Ende des zweiten Nebensatzes nicht «damit», sondern «wobei auf die von der Fachperson eingebrachten Velomassnahmen nur durch einen schriftlichen begründeten Entscheid einer der Projektleitung übergeordneten Stelle verzichtet werden darf».*

Matthias Probst (Grüne): *Am politischen Willen mangelt es bei der Erstellung der Velomassnahmen nicht. Es wird gefordert, gefordert und gefordert, doch wir kommen nicht richtig voran. Es entstehen immer wieder Projekte, die den Veloanforderungen nicht genügen. Was soll ich als Parlamentarier nun anderes tun als zu konstatieren: Es braucht offensichtlich mehr Leute, die auf diese Projekte ein Auge werfen, entsprechend prüfen und intelligente Rückmeldungen geben, bevor Pro Velo Rekurs einreichen muss. Allzu häufig ist es so wie beim Beispiel der Kornhausbrücke, dass der Veloweg auf dem Trottoir eingezeichnet wird und der Lichtmast nun halt mitten drauf zu stehen kommt. Das Problem ist, dass diese Massnahmen nicht die notwendige Priorität hatten. Und es hilft auch nicht weiter, wenn so blöde Initiativen wie jene von der SVP eingereicht werden, wonach man den Raum nicht verkleinern dürfe für den motorisierten Individualverkehr mit vier Rädern. Die vielen E-Bikes kommen uns nun zugute, denn diese zählen ebenfalls zum motorisierten Individualverkehr. Gemäss Kantonsverfassung müssen wir die Kapazitäten für diesen erhalten und ich gehe darum davon aus, dass wir neuen Spielraum in der Stadt Zürich gewinnen, um Projekte auch auf Kosten überdimensionierter Fahrzeuge zu gewinnen, die wir in unserer Stadt nicht mehr haben möchten. Ich bin überzeugt, dass wir das Tempo mit kompetenten Leuten steigern können, so dass es jenem der Stadt Bern nahekommt.*

Florian Utz (SP) ist mit der Textänderung einverstanden: *Die Textänderung rennt offene Türen ein. Ich habe bereits in meinem Votum angedeutet, dass ich mir eine Überprü-*

fung durch eine höhere Instanz als mögliche Massnahme vorstellen könnte. Man kann auch andere Möglichkeiten noch explizit prüfen, aber genau diese zu prüfen ist ebenfalls in unserem Sinne. Auch die schriftliche Ablehnungsbegründung halten wir für sinnvoll; am besten sollte diese für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Wir danken der GLP in diesem Sinne für die Unterstützung. Von der restlichen bürgerlichen Seite habe ich wenig konstruktive, lösungsorientierte Ansätze ausser einem «Weiter so» gehört – es ging mehr in Richtung Häme und Schuldzuweisungen. Es bringt aber wenig, zu diskutieren, wer denn nun in früheren Zeiten genau das Problem gewesen sein sollte. Die Bevölkerung will, dass wir konkrete Lösungen erarbeiten. Mit diesem Postulat tragen wir dazu bei.

S. 231	35 3515 3010 00 000	TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSDEPARTEMENT Tiefbauamt Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals				
			Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
050.	Antrag Stadtrat				31 894 900 263 800 N	Mehrheit Severin Pflüger (FDP) Referent, Präsident Raphaël Tschanz (FDP), Roberto Bertozzi (SVP), Susanne Brunner (SVP), Shaibal Roy (GLP)
				600 000	32 758 700	Minderheit Vizepräsident Felix Moser (Grüne) Referent, Walter Angst (AL), Renate Fischer (SP), Dorothea Frei (SP), Florian Utz (SP)
					Abwesend	Alan David Sangines (SP)
			Begründung: Weitere 6 Stellen zur Beschleunigung der Veloförderung schaffen			

Abstimmung gemäss Art. 43^{bis} Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Minderheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Minderheit mit 77 gegen 34 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

2028. 2019/530

**Postulat von Florian Utz (SP) und Matthias Probst (Grüne) vom 04.12.2019:
Prüfung aller Projekte des Tiefbauamts durch eine interne Fachperson Veloverkehr**

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

Florian Utz (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1987/2019).

7 / 7

Derek Richter (SVP) stellt namens der SVP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2019/388, Beschluss-Nr. 2020/2019, Antrag Nr. 050.

Markus Merki (GLP) stellt folgenden Textänderungsantrag:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass alle Projekte des Tiefbauamtes von einer internen Fachperson geprüft werden, die ausschliesslich für den Veloverkehr zuständig ist. Die dafür zuständigen Fachpersonen sollen dabei gegenüber der Projektleitung mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet werden, damit wobei auf die von der Fachperson eingebrachten Velomassnahmen nur durch einen schriftlich begründeten Entscheid einer der Projektleitung übergeordneten Stelle verzichtet werden darf konsequent und wirksam umgesetzt werden.

Florian Utz (SP) ist mit der Textänderung einverstanden.

Das geänderte Postulat wird mit 79 gegen 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat