



Auszug aus dem substanziellen Protokoll 63. Ratssitzung vom 4. Oktober 2023

2365. 2022/625

Interpellation von Carla Reinhard (GLP), Serap Kahrman (GLP) und 12 Mitunterzeichnenden vom 30.11.2022:

Forschungsprojekt «E-Bike-City» der ETH Zürich, Gründe für die Nicht-Unterstützung des Projekts, Einordnung des Projekts zum kommunalen Richtplan, grundsätzliche Haltung zur neuen Aufteilung des Strassenraums und Möglichkeiten für die Aufhebung des ungleichen Verhältnisses

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation (STRB 726 vom 15. März 2023).

Carla Reinhard (GLP) nimmt Stellung: Der Tages-Anzeiger schrieb vor fast einem Jahr: «Die ETH beginnt ein visionäres Projekt für CO₂-neutralen Verkehr in der Stadt Zürich». Gemeint ist ein Forschungsprojekt der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH). Eines der Prinzipien dieses Forschungsprojektes ist, dass es gleich viel Platz für Velos wie für Autos geben soll. Als Richtwert gilt wo immer möglich ein Verhältnis von 50:50. Unter anderem soll erforscht werden, wie viel CO₂-Emissionen damit eingespart werden können. Das ist visionär und ein guter Anlass, um grundsätzlich über die Aufteilung unseres Strassenraums zu sprechen. Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Stadt muss eine neue Aufteilung kommen. Über 50 Prozent der Zürcher Haushalte besitzen kein Auto, doch ein Grossteil der Strassen gehört nach wie vor dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Überlegungen der Vision sind unbequem, da es um wegfallende Privilegien geht. Der öffentliche Raum ist knapp und hart umkämpft. Wichtig ist, dass es bei diesem Thema nicht darum geht, das Auto zu verteufeln, sondern darum, den Raum fairer zu verteilen. Das ist ein wichtiger Unterschied. Über die E-Mobilität sprachen wir heute bereits. Die Interpellation reichten wir ein, da es uns stutzig macht, dass die Stadt dieses bedeutende und ausführliche Projekt nicht unterstützt, obwohl es für die Stadtentwicklung hochrelevant ist. Begründet wird der Entscheid damit, dass der Fokus auf Veloverkehr und Mikromobilität zu wenig weit greife und Themen wie Hitzeminderung oder Fuss- und Öffentlicher Verkehr (ÖV) aussen vor lasse. Das stimmt nicht ganz. Das untersuchte Szenario soll dem Velo, der Mikromobilität und dem ÖV absolute Priorität einräumen. Der Fussverkehr wird ebenfalls abgedeckt. Die Sorgen der Stadt sind unbegründet. In seiner Antwort begrüsst es der Stadtrat grundsätzlich, dem Fuss- und Veloverkehr mehr Raum zu geben und den MIV zu reduzieren. Die neue Aufteilung soll mit der Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» erfolgen. Gerade im Zusammenhang mit der Strategie hätte sich eine Unterstützung dieses Projekts gelohnt, da die ETH wichtige Erkenntnisse und Daten liefert, welche Massnahmen für die Verkehrswende notwendig sind und wie viel sie kosten. Der Stadtrat will sich mit der Thematik der Aufteilung befassen, aber scheint nicht ergebnisoffen zu sein. Der Stadtrat betont, dass der Veloverkehr für eine klimaneutrale Stadt wichtig sei. Dafür müssen die Personen vom MIV auf den Veloverkehr umsteigen. Das untersucht die ETH: Wie und



2 / 3

was ist eigentlich mit der Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens? Diese Erkenntnisse wären wichtig für eine faktenbasierte Diskussion und die tatsächliche Verkehrswende. Nur die Akzeptanz dieser Infrastrukturveränderungen kann die Stadt langfristig und nachhaltig verändern. Bis Ende des Jahres 2023 sollen die städtischen Fachstrategien Stadträume und Mobilität erarbeitet werden. Darin soll die Dachstrategie vertieft und konkretisiert werden. Die Antworten des Stadtrats auf unsere Interpellation lassen uns vermuten, dass die Fachstrategien zu wenig mutig sein werden.

Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): *Wir sollen dem Veloverkehr gleich viel Platz einräumen wie dem Auto, da in der Stadt Zürich weniger als 50 Prozent der Menschen ein Auto besitzen. Wenn man betrachtet, dass die Anzahl Fahrzeuge gleichbleibt, erklärt nur die Massenzuwanderung, warum diese relative Zahl sinkt. Für ein Fahrzeug, dessen Anteil im Winter vier Prozent und im Sommer acht Prozent beträgt, soll gleich viel Strassenraum zur Verfügung stehen, wie für die 400 000 konstant bleibenden Autos. Die Hälfte des Strassenraums stünde im Winter komplett leer. Es geht nicht darum, das CO₂ zu senken, sondern darum, das Auto aus der Stadt zu verdrängen. Die Diskussion ums Velo macht in diesem Gemeinderat nichts anderes, als sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer zu verdrängen. Der ÖV leidet immer mehr darunter, da er sich wegen Velospuren immer öfter Verkehrsflächen mit dem MIV teilen müssen. Ein E-Bike ist anscheinend klimaneutral, doch die graue Energie ist wahrscheinlich in der Statistik nicht einberechnet.*

Martina Zürcher (FDP): *Beiden Vorrednern muss ich widersprechen. Wenn man auf Zürichs Strassen den Raum vom MIV zum Velo verschiebt, verliert besonders das beliebteste Verkehrsmittel der Stadt: der ÖV. Aus der Interpellation der GLP möchte ich einen Auszug zitieren: «Obwohl über 50 Prozent der Haushalte kein Auto mehr besitzen...». Da muss ich mich fragen, ob die GLP schon etwas von Carsharing gehört hat. In der Interpellation GR Nr. 2020/315 fragten wir, wie viele Zürcherinnen und Zürcher Zugang zu einem Auto haben. Die Antwort war, dass knapp die Hälfte ein eigenes Auto hat und dass 34,9 Prozent ab 18 Jahren nach Absprache ein Auto zur Verfügung haben. Zuletzt haben neun Prozent der Haushalte eines oder mehrere Motorräder. Der Punkt ist, dass es nicht nur Autos, Velos und Fussgänger gibt, sondern auch den ÖV, der die meisten Leute in dieser Stadt bewegt. Diesen darf man nicht vernachlässigen.*

Michael Schmid (AL): *Das Wetter hat einen Einfluss darauf, wie viele Menschen Velo fahren. Im Vergleich zum anderen Faktor – der Veloinfrastruktur – ist das Wetter laut Umfragen eher vernachlässigbar. Relevant ist, dass man sicher unterwegs sein kann. Das ist in der Stadt grösstenteils nicht der Fall und so lassen sich die meisten vom Velofahren abbringen. Bei Verkehrssystemen ist es das Angebot, das die Nachfrage bestimmt. Beim Autoverkehr trifft das ebenfalls zu: Wenn das Angebot schlechter wird, wird dieser abnehmen, da Menschen auf das Velo oder den ÖV umsteigen. Das bringt gerade für die öffentliche Hand ökologische und wirtschaftliche Vorteile, da kein Verkehrsmittel so viele externalisierte Kosten hat, wie der Autoverkehr. Dass Umbauten auf Kosten des ÖV gehen, bedaure ich auch. Der Grund ist, dass wegen den kantonalen Vorgaben jede Minimierung der Kapazität des Autoverkehrs verhindert werden muss.*



3 / 3

Um diesen Kapazitätsverminderungen in der Stadt vorzubeugen, folgen beim Ausbau der Veloinfrastruktur Einschränkungen für den ÖV. Mit mehr Mass bei der Kapazität des sehr privilegierten MIV vorzugehen, würde sinnvollere Lösungen ermöglichen. Der Kritik an den E-Bikes stimme ich zu. Sie haben einen beträchtlichen grauen Energieabdruck und da muss man differenzieren, welche Verwendung sie haben.

Carla Reinhard (GLP): *Als Erinnerung: Das war keine Motion, die eine neue Aufteilung verlangt. Es wäre aber relevant gewesen, dass die Stadt dieses Forschungsprojekt unterstützt. Dass wir eine 50:50-Aufteilung wollen, habe ich nie gesagt, einzig, dass die Daten für die Stadtentwicklung hochrelevant sind. Die Kritik am Fokus auf E-Bikes verstehe ich, aber lediglich die Aufteilung ist für die Stadt relevant. Mit den Voten zum ÖV bin ich ebenfalls einverstanden, da dieser eine hohe Priorität haben muss, was in diesem Projekt auch, aber nicht zentral betrachtet wird. Er soll aber auf keinen Fall unter dieser Aufteilung leiden. Es geht darum herauszufinden, wie wir in unserer Stadt eine faire, neue, klimagerechte Mobilität ermöglichen können.*

Stephan Iten (SVP): *Wenn man den MIV ausbremsen will, bestraft man das Gewerbe, das sich nicht mit dem Velo fortbewegen kann, genauso wie behinderte Menschen, die auf das Auto angewiesen sind. Der ÖV und alles andere werden gegen das Velo ausgespielt. Nur weil ihr eine Ideologie durchbringen wollt und das wegen der Mehrheit auch schafft, bedeutet das nicht, dass der Stadtrat das Anliegen umsetzen kann. Wenn man sagt, dass der ÖV das meistgenutzte Verkehrsmittel ist, muss man bedenken, dass Velofahrer bei schlechtem Wetter womöglich auch auf diesen umsteigen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Die Interpellation fusst auf einer Idee, die man prüfen kann. Es wäre schön, wenn jedes motorisierte Fahrzeug in der Stadt nur fahren würde, weil es einem Gewerbe gehört oder eine gehbehinderte Person darinsitzt. Der Verkehr wäre fliessend. Wir investieren jährlich 20 Millionen Franken für Stabilisierungsmassnahmen beim ÖV, sodass er trotz MIV fliessen kann. Wenn wir nicht mehr über Visionen diskutieren können, wie unsere Stadt aussehen könnte, will ich nicht mehr hier wohnen. Es wurde ein kommunaler Richtplan erarbeitet, weil wir Ideen haben, wie wir verdichten und was wir mit dem Verkehr machen wollen. Wir haben ein Netto-Null-Ziel und vieles mehr. Es scheint, als sagten Sie heute Abend, dass wir nicht mehr weiterdenken sollen.*

Das Geschäft ist nach erfolgter Diskussion erledigt.

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat