



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

11. Ratssitzung vom 13. Juli 2022

426. 2021/272

Postulat der AL-Fraktion vom 16.06.2021:

Vollständige Einfärbung der Velorouten und Velostreifen

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

Michael Schmid (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4087/2021): Sevilla, Amsterdam, Berlin, München, Wien, Lübeck oder Cadiz sind einige Beispiele von Städten, die neuerdings ihre Velowege vollständig einfärben. Sie begründen ihre Erwartung der Sicherheitswirkung von farbigen Velowegen vor allem mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Velofahrer und Velofahrerinnen und mit der stärkeren Kontrastwirkung auf die Personen in den Autos. Die Stadt Wien hat an drei Standorten untersucht, ob eine Markierung die Zahl der riskanten Situationen senken und damit die Sicherheit erhöhen kann. Tatsächlich ergibt sich eine deutliche Reduktion der Verkehrskonflikte. Auf einem Streckenabschnitt von 40 Metern am Burgring in Wien wurde beim Vorher-Nachher-Vergleich im Rahmen einer zwölfstündigen Beobachtungsphase festgestellt, dass die Zahl der Konflikte von 112 auf 36 gesunken ist und damit um 70 Prozent abgenommen hat. Vor der Massnahme haben 448 Fussgänger den Veloweg benutzt. Im Betrachtungszeitraum mit der Markierung haben ihn nur noch 321 benutzt. Dies entspricht einer Reduktion um 37 Prozent. Zudem waren vor der farblichen Hervorhebung 94 Velofahrer nicht auf dem Veloweg gefahren. Mit der farblichen Markierung sank diese Zahl auf 86 Velofahrer. An den übrigen Standorten weichen die Ergebnisse ab. Die farbige Hervorhebung brachte aber überall einen Rückgang von potenziell gefährlichen Situationen und Verhaltensweisen. Die Stadt Wien attestiert der Massnahme daher eine gute Wirksamkeit. Die Stadt Berlin führt zu ihren farbigen Velowegen eine Begleituntersuchung durch, die noch bis im Jahr 2023 andauert. Im Frühling des Jahres 2021 lagen erste Ergebnisse vor. Insgesamt wurden 14 Strecken untersucht. Gemäss der Untersuchung ging das Blockieren von Velowegen durch parkierende oder haltende Autos um knapp 40 Prozent zurück. Die Zahl der Velofahrer, die auf dem Trottoir fahren, ist von 13 auf 7 Prozent gesunken. In einer Befragung gaben 73 Prozent der Velofahrerinnen an, sich auf den neuen Velowegen sicher oder sehr sicher zu fühlen. Zudem halten 77 Prozent die Einfärbung für gut bis sehr gut. Auch eine andere Untersuchung zeigt, dass in Berlin eingefärbte Velostreifen 40 Prozent weniger von Autos zuparkiert werden und dass 50 Prozent weniger Velos auf Trottoirs fahren, weil die Einfärbung subjektiv die Sicherheit der Velofahrenden erhöht. Zurück nach Zürich: Die Wegführung für das Velo ist an vielen Stellen selbst für einen geübten Alltagsvelofahrer wie mich nicht erkennbar. Für eine grosse Mehrheit, die auf dem Velo weniger routiniert unterwegs ist, bedeutet eine Fahrt grosse Unsicherheit und eine Gefährdung. Das hält diese Personen davon ab, das Velo im All-



tag zu nutzen, obwohl sie dies gern tun würden. Wir haben in der Stadt einen Flickenteppich: einige wenige Velostreifenmarkierungen, viele gestrichelte gelbe Linien, wenige durchgezogene gelbe Linien, ein paar gelbe Winkelmarkierungen und Velopiktogramme auf Kreuzungen, etwas weisse Mehrzweckfarbe und etwas rote Farbe. Bald werden wir auch Strassen haben, die am Rand eine grüne Markierung haben, aber sonst teilweise auch ganz normal für Autos befahrbar sind. Mit einer klaren Markierung soll endlich sichtbar sein, wo die angeblichen Velorouten verlaufen. Von der zusätzlichen Sicherheit sollen alle Verkehrsteilnehmenden profitieren, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Im Wissen darum, dass es gesetzliche Regelungen gibt, die der Farbgestaltung Grenzen setzen, möchten wir den Stadtrat auffordern, sich für ein Pilotprojekt einzusetzen und die bereits bestehenden Spuren auszunutzen. Das Gesetz sieht Einfärbungen an besonders gefährlichen Stellen vor. Das städtische Strassennetz entspricht diesem Kriterium praktisch flächendeckend. Normale Velostreifen entlang von Autofahrspuren sollen vollständig und auf der ganzen Länge eingefärbt werden. Bei Velovorzugsrouten ist eine Markierung am Rand in jenen Fällen ausreichend, wenn die Strasse weitgehend für den Autoverkehr gesperrt ist. Wir möchten anregen, dass für die Markierung ein einheitlicher Farbcode gewählt wird, der in allen Verkehrssituationen für das Velo steht und für Verkehrsteilnehmende einfach wahrzunehmen und zuzuordnen ist. Auf einen konkreten Farbvorschlag verzichte ich an dieser Stelle. Ich bedanke mich für die Unterstützung dieses wichtigen Puzzleteils für das Ziel, dass alle, die in Zürich das Velo benutzen möchten, dies auch tun können.

Derek Richter (SVP) begründet den namens der SVP-Fraktion am 7. Juli 2021 gestellten Ablehnungsantrag: *Man kann Zürich nicht mit Berlin oder Wien vergleichen. Die beiden Städte wurden nach 1945 wieder aufgebaut und bieten – insbesondere bezüglich der Strassenräume – wesentlich mehr öffentlichen Raum als Zürich. Die Schweiz wurde 731 Jahre lang aufgebaut und nie zerstört. Wir haben nichts gegen eine partielle Einfärbung der Velostreifen. Am Bucheggplatz sieht man, dass es keine schlechte Lösung ist. Die Farbe muss aber sehr widerstandsfähig, rutschfest und resistent gegen Salz sein. Das macht sie sehr teuer. Wenn man alle Velowege einfärben würde, würden Kosten in der Höhe von rund 60 Millionen Franken auf uns zukommen. Es mag sein, dass die Stadt schon wesentlich mehr Geld für wesentlich unsinnigere Anliegen ausgegeben hat. Allerdings ist die Einfärbung gerade bei Nacht und Regen sozusagen wirkungslos. Gerade heute Mittag las ich im Bulletin des Stadtrats, dass es sich beim Velo um ein Schönwetter-Vehikel handelt. Die Einfärbungen sind eigentlich nicht nötig und gaukeln nur eine falsche Sicherheit vor. Die SVP ist bezüglich der Einfärbungen der Ansicht, dass man nach dem Motto «Weniger ist mehr» handeln sollte. Wir haben in der Kommission gelernt, dass Kreuzungen, die weniger stark farblich markiert sind, weniger hohe Unfallzahlen aufweisen als jene, die durch den Regulierungswahn der Dienstabteilung Verkehr völlig überreguliert sind. Zwei Drittel der Velounfälle sind zudem selbstverschuldet. Da ist auch die beste Infrastruktur wertlos. Die Gründe für die Unfälle sind bekannt: Unachtsamkeit, unangepasstes Tempo, Alkohol, Drogen. Beim Hauptbahnhof oder bei der Hardturmstrasse sieht man, dass die baulichen Massnahmen an Gängelei nicht mehr zu überbieten sind. Wenn sogar an einer Verkehrssicherheitskonferenz eine sogenannte «Expertin» sagt, dass sie regelmässig rote Ampeln missachtet, halte ich dies für sehr fragwürdig.*



Man soll im Veloverkehr zuerst Regeln und Anstand lernen, bevor egoistische Maximalforderungen gestellt werden. Die SVP lehnt den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Heidi Egger (SP): *Die SP befürwortet eingefärbte Velostreifen. Es würde einem mehr Sicherheit geben und es wäre klar, wo man weiterfahren muss. Noch wichtiger ist es bei den Velorouten. Dort wäre für alle gut sichtbar, dass die Velofahrenden Vortritt haben. Wir waren mit der Kommission in Stuttgart und haben es dort gesehen. Es hat zwar nur eine Veloroute, aber diese ist blau eingefärbt und mit einem unübersehbaren, grossen Velosignet versehen. Die SP hält die Idee des Postulats für gut und unterstützt dieses.*

Benedikt Gerth (Die Mitte): *Wir haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht und Argumente dafür und dagegen abgewogen. Bereits jetzt sind punktuell einige Velostreifen eingefärbt. Dabei handelt es sich eigentlich um eine gute Sache, insbesondere bei gefährlichen Situationen oder an Stellen, wo es bereits mehrfach Unfälle gab. Damit können wir grundsätzlich gut leben. Ein Pilotversuch scheint uns jedoch nicht unbedingt sinnvoll, insbesondere, weil man einerseits von einem Pilotversuch spricht, aber gleichzeitig eine flächendeckende Anwendung in der gesamten Stadt fordert. Aus meiner Sicht widerspricht sich dies. Zudem habe ich von Ratskolleginnen gehört, dass sich die aktuelle Lösung sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrende als relativ rutschig herausgestellt hat. Ich weiss nicht, ob die aktuelle Lösung wirklich sinnvoll ist. Vor allem auch die Argumente von Michael Schmid (AL) mit den Vergleichen mit Deutschland und Österreich haben mich nicht vollständig überzeugt. In diesen Städten herrschen andere Platzverhältnisse und andere gesetzliche Regelungen. So darf man zum Beispiel in Deutschland mit dem Auto praktisch überall parkieren, auch in Städten, mit Ausnahme einiger Strassen, die verkehrsberuhigt sind. In jenen Strassen sind dann aber die Geschäfte leer und die Ladenbesitzer beschwerten sich über fehlende Kundschaft. Ich weiss nicht, ob dieses Vorgehen im Zentrum einer Weltstadt sinnvoll ist. Die Mitte/EVP-Fraktion lehnt das Postulat ab.*

Beat Oberholzer (GLP): *Farbe am Boden allein macht aus unserer Sicht keine gute Veloinfrastruktur aus. Es ist unser Ziel, eine gute Veloinfrastruktur zu haben. Diese befindet sich nun endlich auch in fortgeschrittener Planung. Drei Velovorzugsrouten in Höngg, Schwamendingen und Affoltern sind aufgelegt. Das wären somit schon dreimal mehr Velorouten als in Stuttgart. Wir freuen uns darauf, dass nun endlich die ersten Velovorzugsrouten entstehen. Sie werden als Kennzeichnung grüne Farbbänder erhalten. Dies scheint uns die richtige Menge an Farbe zu sein. Es braucht keine flächendeckende Farbe am Boden. Auch bei anderen Strassen wäre es sinnvoller, wenn der Veloweg klar abgetrennt wäre, als wenn man einfach mit Farbe bestehende schlechte Veloinfrastruktur überstreichen würde. Für eine flächendeckende Einfärbung wird zudem eine grosse Menge an Farbmateriale benötigt. Das ist nicht sehr ökologisch. Schliesslich färben wir auch Fussgängerbereiche oder Bereiche des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht ein, auch wenn man dies aus ähnlichen Gründen ebenfalls tun könnte. Natürlich ist es punktuell sehr sinnvoll, eine Einfärbung vorzunehmen, wenn es sich um neuralgische*



Stellen handelt, die sich nicht sinnvoll auflösen lassen. Kreuzungen, Abzweigungen – dort macht eine Einfärbung Sinn und kann vermehrt angewendet werden. Wir stellen deshalb einen Textänderungsantrag: Statt Velorouten und Velostreifen in der Stadt in einem Pilotprojekt vollständig einzufärben, sollen Velovorzugsrouten und Velostreifen «vermehrt» eingefärbt werden können. Das schwächt das Anliegen zwar etwas ab, gibt dem Stadtrat aber dennoch den Auftrag, die Einfärbung vermehrt zu berücksichtigen. Ohne die Textänderung müssen wir das Postulat ablehnen. Mit einer flächendeckenden Einfärbung würde man weit über das Ziel hinausschiessen.

Martina Zürcher (FDP): Bisher wurde an neuralgischen Stellen Farbe angebracht. Das ist gut so, denn es führt zu erhöhter Aufmerksamkeit. Auch wenn bei Regen und Nässe weniger Velofahrerinnen und Velofahrer unterwegs sind, ist es in dieser Situation auf den eingefärbten Bereichen tatsächlich rutschig. Eine vollständige Markierung mit der heute eingesetzten Farbe wäre nicht sinnvoll. Gefährliche Stellen kann man auf diese Weise aber durchaus hervorheben. Ich bedanke mich auch dafür, dass nach meinem Hinweis im Jahr 2021 an der Europabrücke bei den Abfahrten nun weitere rote Markierungen ergänzt wurden. Das macht Sinn. Aber man sollte Einfärbungen nicht flächendeckend vornehmen. Wir lehnen das Postulat deshalb ab.

Markus Knauss (Grüne): Vom Zeitpunkt her hätte dies ein Begleitpostulat zum Richtplan Verkehr sein sollen. Da es damals leider nicht mehr gemeinsam mit dem Richtplan Verkehr behandelt wurde, findet die Debatte nun etwas zu spät statt. Das Postulat verlangt, dass alle Velorouten und Velostreifen als Pilotprojekt flächendeckend eingefärbt werden sollen. Benedikt Gerth (Die Mitte) hat bereits darauf hingewiesen, dass es sich nicht um ein Pilotprojekt handeln kann, wenn etwas flächendeckend durchgeführt werden soll. Das zentrale Ziel der Grünen ist, dass man die Bereiche nicht flächendeckend einfärbt, sondern dass flächendeckend eine gute Veloinfrastruktur vorhanden ist. Denn dadurch erreichen wir einen anderen Effekt: «Safety in numbers». Das heisst: Velofahren in Zürich soll derart attraktiv sein, dass man so viele Velofahrende hat, dass jedem Autofahrer und jeder Autofahrerin bewusst ist, dass man immer und überall mit Velofahrenden rechnen muss. Wir haben in den letzten Jahren einiges unternommen, damit wir in Zürich eine bessere Veloinfrastruktur erhalten haben oder erhalten werden. Zu erwähnen wären der Rahmenkredit Velo, die Velorouten-Initiative sowie der Richtplan Verkehr, der die Velovorzugsrouten von rund 130 Kilometern festgelegt hat. In diesem Zusammenhang haben wir auch eine farbliche Kennzeichnung vorgesehen. Mit dem Pilotprojekt kann man überprüfen, wie die farbliche Kennzeichnung akzeptiert wird. Wir haben auch festgestellt, dass man im Tiefbauamt zu realisieren scheint, wie dringlich der Ausbau des Veloroutennetzes ist. Man hat erkannt, dass man sehr viel mehr leisten muss, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Von daher gesehen hat das Tiefbauamt verstanden, was wir wollen und es ist eine Veränderung feststellbar. Ich bin optimistisch, dass sich in diesem Bereich etwas bewegt. Bezüglich der Einfärbungen haben wir vielleicht eher die Perspektive der Verkehrssicherheit. Die Einfärbungen haben dann eine gute Wirkung, wenn sie an besonderen Gefahrenstellen angewendet werden. Studien zeigen aber, dass die Wirkung abnimmt, wenn überall Einfärbungen vorhanden sind. Diesen Effekt wollen wir vermeiden. Wir wollen sichere Velorouten. Zudem sehen wir wenig Sinn darin,



5 / 5

eine schlechte Infrastruktur, wie sie heute besteht, rot einzufärben. Wir wollen eine gute Infrastruktur. Ob sie eingefärbt ist oder nicht, ist weniger wichtig. Eine flächendeckende Pseudo-Sicherheit für die Velofahrenden lehnen wir ab. Ich bin froh, dass wir im Gemeinderat mit unterschiedlichen Ideen gemeinsam versuchen, den Ausbau einer guten Veloinfrastruktur für die Velofahrenden in Zürich zu fördern. Bei diesem konkreten Fall sehen wir in der Überweisung des Postulats jedoch keinen grossen Gewinn.

Michael Schmid (AL): *Eine Präzisierung zum Stichwort «flächendeckend»: Es geht um einen Pilotversuch und die Rede ist nicht von «flächendeckend», sondern «flächig». Es geht nicht darum, dass die gesamte Stadt im Pilotversuch flächig angestrichen werden soll. Die Velostreifen sollen flächig eingefärbt werden. Man kann dies natürlich durchaus falsch verstehen, wenn man es unbedingt falsch verstehen will. Ansonsten hätte man das Thema mit einem Textänderungsvorschlag klären können, wenn es nur um diese eine Präzisierung gehen würde. Auch die subjektive Sicherheit ist nebst der tatsächlichen Sicherheit sehr wichtig. Es geht dabei um etwas anderes als die konkrete Unfallverhinderung an Kreuzungen, bei der die Verwaltung bereits daran arbeitet, dass die Sicherheit mit weitgehenden roten Markierungen ausgebaut wird. Auch der Textänderungsvorschlag der GLP zielt in diesem Sinn auf etwas hin, was bereits bearbeitet wird, und nicht in die Richtung, die wir anstreben. Wir wünschen uns eine klare Routenführung für Velofahrende. Diese gibt ihnen eine subjektive Sicherheit, die ihnen ermöglicht, auf das Velo umzusteigen. Das ist ein weiterer Schritt, wie man das Ziel «Safety in numbers» erreichen kann. Eine richtige Veloinfrastruktur ist natürlich ganz in unserem Sinne. Wir befürworten sämtliche Schritte, die in diese Richtung gehen, die bauliche Abtrennungen und echte Sicherheit bieten. Wir wissen aber, wie lange Bauprojekte in Zürich üblicherweise dauern. Farbe hingegen kann sehr schnell angebracht werden. Es wäre ein einfacher erster Schritt, um unseren Zielen näherzukommen.*

Sven Sobernheim (GLP): *Michael Schmid (AL) wirft uns vor, dass wir seinen Fehler bezüglich «flächendeckend» und «Pilotprojekt» mit einer Textänderung korrigieren sollen, lehnt dann aber die von uns vorgeschlagene Textänderung ab. Dabei wollten wir mit unserer Textänderung genau diesen Punkt korrigieren. So funktioniert es natürlich nicht.*

Das Postulat wird mit 40 gegen 66 Stimmen (bei 1 Enthaltung) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat