

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 90. Ratssitzung vom 5. Februar 2020

2189. 2019/261

Weisung vom 10.07.2019:

Tiefbauamt, Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich», Zustimmung

Antrag des Stadtrats

A. Zuhanden der Gemeinde:

Der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 wird zugestimmt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

Referentin zur Vorstellung der Weisung:

Heidi Egger (SP): Am 19. September 2017 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» eingereicht. Die Initiative wurde von der SP gemeinsam mit der AL, Grünen, der GLP und diversen Velogruppen lanciert. Die nötigen Unterschriften wurden an nur einem Tag gesammelt. Zürich braucht endlich eine gute und zeitgemässe Veloinfrastruktur. Die Initiative verlangt ein Netz aus sternförmigen und tangentialen Veloschnellrouten auf Quartierstrassen. Die Velorouten sollen frei von motorisiertem Durchgangsverkehr sein. Velos sollen Vortritt haben, damit ein schnelles Vorwärtskommen ohne ständiges Abbremsen möglich ist. Die geforderten 50 Kilometer Veloroute sollen nicht zulasten von Grünräumen und Grüninfrastrukturen oder Flächen für Fussgänger gehen. Es sollen alle profitieren; auch die, die zu Fuss oder mit dem Auto unterwegs sind. Da, wo Fuss-, Velo- und Autoverkehr getrennt sind, entstehen weniger Unfälle. Der Stadtrat unterstützt die Forderung der Initiative, das Velofahren in der Stadt flüssig und sicher zu machen. Die Zunahme des Veloverkehrs in den letzten Jahren zeigt, dass das Velofahren in Zürich an Bedeutung gewonnen hat. Der Stadtrat findet die Stossrichtung der Initiative, Verbesserungen für den Veloverkehr auf kommunalen Quartierstrassen umzusetzen, grundsätzlich sinnvoll und zielführend und will ein durchgängiges Netz umsetzen. Dafür sind Veloschnellrouten sehr wichtig. Der Stadtrat sieht Veloschnellrouten für grenzüberschreitende Verbindungen in die Agglomeration als gute Netzelemente, beurteilt Quartierstrassen grundsätzlich als gute Strassen, um Verbesserungen für das Velo zu ermöglichen und will die Interessen der Quartierbevölkerung und der Fussgängerinnen gleichwertig berücksichtigen. Mit der Ankündigung des Bundes, zukünftig Velostrassen zuzulassen, erweitert sich der Spielraum an möglichen Massnahmen. Um das von der Initiative verlangte Veloschnellroutennetz in Zürich schnell umzusetzen und ein zügiges Vorankommen und ein konfliktfreies Fahren für Velofahrende zu erreichen, können die von der Initiative verlangten Massnahmen erweitert werden. Neben Fahrverboten

und dem Aufheben von Rechtsvortritten auf einzelnen Abschnitten sind weitere Massnahmen geeignet, um das Velofahren zu erleichtern und zu fördern. Dazu gehören unter anderem die Signalisation von Velostrassen und Tempo 30, das Aufheben und Versetzen von Parkplätzen, zusätzliche Velostreifen an Knotenzufahrten, velogerechte Lichtsignalsteuerung und das bessere Signalisieren und Sichtbarmachen der Veloführung. Der Stadtrat kam nach der Prüfung eines möglichen Gegenvorschlags und Gesprächen mit den Initiantinnen und Initianten zum Schluss, auf einen Gegenvorschlag zu verzichten und der Initiative zu zustimmen. Er teilt das Anliegen, das Velofahren in der Stadt Zürich flüssig und sicher zu machen.

(Fraktionserklärungen siehe Beschluss-Nrn. 2190/2020–2191/2020)

Kommissionsmehrheit Änderungsantrag und Schussabstimmung Dispositivpunkt A/
Kommissionsreferentin Schlussabstimmung Dispositivpunkt B:

Heidi Egger (SP): Es freut mich, dass wir im Gemeinderat eine solch grosse Mehrheit haben, auch wenn die SVP eher dagegen ist. Die FDP reichte einen gut gemeinten Gegenvorschlag ein. Wir finden den Text der Initiative aber gut so wie er ist. Er schliesst zudem fast alle Forderungen des Gegenvorschlags mit ein. Es ist klar, dass man Rücksicht auf die Interessen der Fussgängerinnen nehmen muss. Die Parkplätze, die abgebaut werden müssen, kann man nicht einfach ersetzen. Die Initiative soll keine Parkplatzdiskussion sein. Die Mehrheit der Verkehrskommission (SK SID/V) ist gegen den Gegenvorschlag. Es ist für die Kommission klar, dass die Volksinitiative den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt wird.

Kommmissionsminderheit Änderungsantrag Dispositivpunkt A:

Andreas Egli (FDP): Die Initiative verlangt die einseitige Zurverfügungstellung einzelner Strassen in der Regel autofrei und vortrittsberechtigt von mindestens 50 Kilometer für Velofahrende. Die Initiative ist damit ein direkter Weg in die Konfrontation im Verkehr. Es handelt sich einmal mehr um die Auflösung eines Miteinanders. Die linke Seite beschreitet diesen Weg und zeigt mit der Ablehnung unseres Gegenvorschlags, dass sie nicht an Kompromissen interessiert ist, sondern schlicht maximal die eigenen Möglichkeiten durchsetzt. Die FDP stellt dem einen gangbaren Gegenvorschlag gegenüber. Velorouten sollen sicher sein, aber sie dürfen die Sicherheit nicht auf Kosten von Fussgänger und Fussgängerinnen erkaufen. Fussgänger und Fussgängerinnen sollen angemessen berücksichtigt werden und nicht in der Regel nicht vortrittsberechtigt sein. Sie müssen auch nicht Velofahrer durch ihr Quartier rasen lassen. Die Velosicherheit auf den Quartierstrassen soll auch nicht einfach für Quartier und Gewerbeparkplätze erkaufte werden. Das Quartier und das Gewerbe dürfen nicht angegriffen werden. Es muss auch auf das Interesse dieser Gruppen Rücksicht genommen werden. Unser Vorschlag ist nach unserem Dafürhalten in der Bevölkerung mehrheitsfähig und könnte sichere Velorouten rasch und ohne absehbare, langjährige Rechtshändel ermöglicht und umgesetzt werden. Wir erachten unseren Gegenvorschlag als zielführend, während die Initiative per se eine einseitige Maximallösung ohne Interessenabwägung ist. Diese müssten wir ablehnen. Wenn man sich die Statistiken etwas genauer ansieht, stellt man fest, dass

die grossen Unfallschwerpunkte für die Velofahrenden in der Stadt die Gleise der öffentlichen Verkehrsmittel darstellen. Wenn man etwas für die Sicherheit unternehmen will, könnte man die Gleise schliessen und die Trams abschaffen. Das würde wohl kaum in Ihrem Interesse liegen. Ein weiterer wichtiger Punkt in der Sicherheitsstatistik sind die Kollisionen mit Fussgängern, die stark zugenommen haben. Wenn man Raserstrecken für Velofahrer durch die Quartiere schafft, muss man sich nicht wundern, wenn diese Zahlen erneut zunehmen werden. Es geht um Dichtung und Wahrheit, und die Veloinitiative missbraucht den Begriff der Sicherheit und löst nicht die wirklichen Sicherheitsprobleme.

Kommissionsminderheit Schlussabstimmung Dispositivpunkt A:

Derek Richter (SVP): Die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» ist auf den ersten Blick ganz sympathisch. Sie suggeriert einen besseren Schutz für Velofahrer. Bei näherer Betrachtung fällt das Argument der Sicherheit aber in sich zusammen. Auf der Website der Initiative wird unter den drei fadenscheinigen Pro-Argumenten folgendes aufgeführt: «Seit Jahren herrscht in der Stadt Zürich in Sachen Velo Stillstand.» Und somit werden vor allem STR Filippo Leutenegger, beziehungsweise weitere ehemalige Vorsteher des Tiefbauamts (TAZ) beschuldigt, nichts für die Velosicherheit unternommen zu haben. Ihnen wird damit eine indirekte Mitschuld an den Unfällen mit Velobeteiligung angelastet. Diese Behauptung weist die Minderheit in aller Form zurück. In der Unfallstatistik der Dienstabteilung Verkehr wird augenfällig, dass die Unfallzahlen im Veloverkehr wie bei keinem anderen Verkehrsträger stark steigen – das trotz dem monierten Stillstand. Das ist ein Widerspruch. Auch die hohe Zahl der Selbstunfälle würde mit der hier geforderten Infrastruktur nicht verbessert werden. Die Minderheit sieht sogar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit; namentlich zwischen Velo und Fussgängern. Im Tagblatt kann man lesen, dass ein intelligenter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei der rasant steigenden Einwohnerzahl dringend nötig ist – für alle statt lediglich für ein einziges Verkehrsmittel, deren Vertreter ausschliesslich Maximalforderungen stellen können. Die Sicherheit für das Velo kann weit schneller, besser und einfacher mit anderen Massnahmen erreicht werden. Ich spreche dabei von Selbstverantwortung und reflektierender Kleidung, einem Helm, einem Velo, das den gesetzlichen Anforderungen entspricht, sowie der Beachtung des Strassenverkehrsgesetzes und auch der Beachtung der elementaren Grenzen der Physik.

Weitere Wortmeldungen:

Res Marti (Grüne): Seit Jahrzehnten fordert die Bevölkerung der Stadt Zürich eine anständige Veloinfrastruktur. Seit Jahren versucht die Stadt die Veloinfrastruktur irgendwo zwischen Trottoir, Parkplätzen, Spuren des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Öffentlichen Verkehrs (ÖV) hinein zu quetschen. Damit kommen wir offensichtlich nicht vorwärts. Vom Masterplan 2025 ist nach der Hälfte der Laufzeit nicht einmal ein Viertel der Strecken – nicht einmal in der Qualitätsstufe B – realisiert. Die Unzufriedenheit bei den Velofahrenden ist enorm gross. Das zeigt auch die Tatsache, dass die Unterschriften für die Initiative in weniger als einem Tag gesammelt wurden. Wir brauchen einen

Befreiungsschlag und ein leistungsfähiges Haupttroutennetz für Velofahrende. Das bedeutet aber nicht, dass man auf allen anderen Strassen auf Velomassnahmen verzichten kann. Es braucht weiterhin Feinverteiler und auch diese Strassen müssen für die Velofahrenden sicher sein. Natürlich soll das Veloroutennetz mit den Haupttrouten entlastet werden. Und natürlich führt das dazu, dass der Druck sinkt, auf Hauptstrassen einen 1,80 Meter breiten Velostreifen aufzumalen. Das Aufheben der Massnahmen muss aber individuell geprüft werden und nicht wie im Gegenvorschlag gefordert einfach generell gelten. Die Forderung des Gegenvorschlags, dass aufgehobene Parkfelder zwingend in der näheren Umgebung kompensiert werden sollen, ist ebenfalls nicht realistisch. Die Idee, dass dadurch die Veloroute schneller realisiert werden könnte und es weniger Einsparungen gäbe, ist abwegig. Mit der vorgegebenen Kompensationspflicht bedeutet das nämlich, dass fast alle Velorouten erst gar nicht realisiert werden könnten, weil die Strassen in der Umgebung, auf denen die Parkplätze ersetzt werden sollten, bereits heute voller Parkplätze sind. Wir möchten mehr Raum für fahrende Velos und nicht für Autos, die offensichtlich ungebraucht auf Parkplätzen herumstehen. Sie wollen doch nicht im Ernst behaupten, dass eine Veloroute gefährlicher für Fussgänger ist als eine Autostrasse, auf der Autos mit 50 km/h fahren. Zu den Unfällen auf Tramgleisen: Auf den Strassen der Veloroute sind befinden sich natürlich keine Gleise.

Sven Sobernheim (GLP): *Die Initiative fordert etwas grundsätzlich völlig Normales. Beim Auto denken wir bereits seit langem in gewissen Netzhierarchien; es gibt Autobahnen, Kantonsstrassen, regionale und kommunale Strassen und sogar unklassierte Strassen. Beim Velo aber fehlt die oberste Hierachiestufe. Da brauchen wir Veloschnellrouten. Marco Denoth (SP) und ich haben dies in einer Motion bereits gefordert. Die Volksinitiative schliesst das Paket ab und ist die benötigte Ergänzung, um dem Stadtrat den verbindlichen Auftrag zu geben, die 50 Kilometer umzusetzen. Die SVP spricht von der Koexistenz aller Verkehrsmittel – ich freue mich auf den Moment, wenn die Reservespur im Milchbuckeltunnel endlich für Velofahrer geöffnet wird und eine direkte Verbindung nach Zürich Nord entsteht. Die Anzahl Velounfälle nimmt zu, weil die Anzahl Velofahrender trotz der mangelnden Infrastruktur zunimmt. Dies insbesondere auch aufgrund der E-Bikes. Ich frage mich, wie weit ein Gegenvorschlag von einer Initiative entfernt sein kann. Sie haben alle elementaren Grundforderungen aus dem Text gestrichen und fordern Kompensationen von Parkplätzen. Hier von einem Kompromiss oder allgemein von einem Gegenvorschlag zu sprechen, ist ein Missbrauch dieser Wörter.*

Markus Knauss (Grüne): *Die Stadt verändert sich und wächst und die Raumprobleme werden immer akuter. Abhilfe können da nur flächeneffiziente Verkehrsmittel, wie der Veloverkehr oder der ÖV, schaffen. Der Anteil Velofahrender steigt seit Jahren und ohne dass wirklich eine gute Infrastruktur zur Verfügung gestellt wurde, ist eine eigentliche Velobegeisterung in der Stadt spürbar. Mit dem Rahmenkredit konnten wir in den letzten Jahren Geld zur Verfügung stellen. Die Umsetzung der Velomassnahmen bleibt aber nach wie vor harzig. Die Initiative setzt an einem entscheidenden Punkt an; der neue Qualitätsfaktor heisst Netz und Netzwirkung. Bei der Veloförderung in der Stadt ist eines der grössten Probleme, dass wir zwar gute Strecken haben, aber vieles ein Stückwerk bleibt. Was nützt es Ihnen, wenn Sie auf einer guten Strecke fahren, es aber auf dem nächsten Abschnitt dafür gar kein Veloweg mehr vorhanden ist? Die Fokussierung*

auf das Netz ist die neue Qualität, die die Initiative bietet. In Amsterdam kommt man mit dem Velo über jede Kreuzung und jede Strasse, weil dort das Netz wirklich gut ausgestaltet ist. In Zürich ist man viel zu spät dran und wir müssen jetzt versuchen aufzuholen, was andere Städte schon vor Jahrzehnten aufzubauen begannen. Die Ablehnung der Autopartei SVP ist nicht wirklich überraschend, für die FDP ist die Situation hingegen ein wenig schwieriger. Wie man lesen konnte, liegt der Umweltschutz in der DNA der FDP. Es wäre deshalb unglaubwürdig, wenn man die Förderung des Veloverkehrs ablehnen würde. Deshalb muss sie einen Umweg über das Politmarketing nehmen und einen Gegenvorschlag einreichen. In diesem wird der Erhalt von Parkplätzen um jeden Preis gefordert und damit auch die Flächendominanz des Autos auf ewig manifestiert. Mit der Parkplatzförderung blendet die FDP aus, dass sich die Stadt weiterbewegt. Der Autobesitz in der Stadt geht quantitativ zurück, obwohl die Stadt wächst. Auch die Wahrnehmung des Autos verändert sich. Sie wollen aber schlicht und einfach nicht wahrhaben, dass die Mehrheit in der Stadt die Flächendominanz des Autos und ihre finanzielle Dominanz nicht mehr akzeptiert und die Zeit der teuren Strassentunnels und der ewigen Parkplatzdiskussionen eine Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts ist. Wir erachten die Initiative als sinnvollen Baustein einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik.

Pascal Lamprecht (SP): *Das Velo ist flexibel, umweltfreundlich, billig, gesund und für viele auch spassig. Wir wollen niemanden zwingen, sich auf den Sattel zu setzen, aber wir wollen es im Gegenteil auch nicht verhindern. Es sind nicht die Raser, die wir motivieren wollen, sondern alle zwischen acht und achtzig Jahren. Die Infrastruktur hinkt aber enorm hinterher. Das will die Initiative zwingend und grossflächig ändern. Dabei geht es nicht um Ausgrenzung, sondern durchaus um eine Koexistenz. Wir sehen in der Initiative einen Beitrag zur Entflechtung. Ich bin nicht nur Velofahrer, sondern auch Fussgänger und werde froh sein, wenn ich keine Angst haben muss, dass mich Velofahrende umfahren, wenn ich um einen Rank gehe. Ich fahre auch manchmal mit dem Auto durch die Stadt und bin froh, wenn ich auch dabei keine Velofahrer umfahren muss. Mich erstaunt, dass ausgerechnet die FDP einen solch ausführlichen Gegenvorschlag macht. Die Unterstützung der Initiative ist ein Appell an die Bevölkerung, aber es gilt, vor dem Abstimmungskampf wirklich in die Pedale zu treten.*

Simone Brander (SP): *Wir sprechen über eine zukunftsweisende und innovative Neuerung, weil es heute noch keine Veloschnellrouten in der Stadt gibt. Es erstaunt mich, dass die andere Ratsseite den Sprung in die Zukunft für Velofahrer nicht unterstützt. Velofahren liegt stark im Trend und wir haben eine rasante Zunahme an Menschen, die mit dem Velo in der Stadt unterwegs sind. Eine zukunftsweisende Infrastruktur fehlt aber, obwohl sie einem grossen Bedürfnis in der Bevölkerung entspricht. Auch als Fussgängerin bin ich froh, dass Menschen, die mit dem Velo unterwegs sind, eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur haben und zügig vorwärtskommen können. Das führt nämlich dazu, dass sie weniger auf dem Trottoir unterwegs sind. Es ist wichtig, dass Querungen für den Fussverkehr entsprechend sicher ausgestaltet werden. Ich bin aber überzeugt, dass auch das möglich ist. Als eine, die selten in der Stadt Velo fährt und sich häufig unsicher fühlt, freue ich mich auf das durchgängige neue Netz. Das Netz muss als solches erkennbar sein, damit man einer gutausgeschilderten Route folgen*

kann, wenn man mit dem Velo von einem Quartier in ein anderes unterwegs ist. Die Unterstützung des Stadtrats ist ein starkes Zeichen. Ich bin deshalb überzeugt, dass der Stadtrat nach der Volksannahme dafür sorgen wird, dass die Veloinitiative zügig umgesetzt und die Stadt einen Sprung in die Zukunft für das Velo machen wird.

Olivia Romanelli (AL): Es gibt heute in Zürich noch keine zusammenhängenden Veloverbindungen, über die die Velofahrenden ihre Ziele erreichen können. Die Velowege enden immer an unübersichtlichen Stellen mit der unausgesprochenen Forderung, sich selbst den Weg zu suchen. Dabei entstehen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und die Unfallgefahr steigt. Nachdem meine Tochter beim Kreuzen der Bederstrasse auf dem Weg in die Schule angefahren wurde, wählt sie heute einen Umweg über den Engehügel. Das ist symptomatisch; mit dem Velo muss man aus Sicherheitsgründen Umwege fahren und längere Fahrtzeiten in Kauf nehmen. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es mehr gesunde Muskelmobilität. Man kann Dienstleister nur schlecht dazu zwingen, das Velo erhält aber riesigen Zuspruch. Wir brauchen Rahmenbedingungen, die es allen Menschen zwischen acht und achtundachtzig ermöglichen, mit dem Velo unterwegs zu sein. Wir brauchen breite, eingefärbte und gut sichtbare Velowege und ein Netz mit sicheren und durchgangsfreien Veloschnellrouten. Die AL unterstützt die Initiative mit vereinten Kräften und lehnt den Gegenvorschlag ab.

Dominique Zygmunt (FDP): Wir setzten uns ernsthaft mit dem Thema auseinander und reichten einen konstruktiven Gegenvorschlag ein. Die Volksinitiative hat Konstruktionsfehler. Die Volksinitiative spricht von sternförmig und tangentialen Routen und gibt damit sowohl das Muster vor, dem die Routen folgen sollen, wie auch die Länge und die Umsetzungszeit. Wir probierten, mit dem Gegenvorschlag einen Weg zu finden, bedarfsgerechte Velorouten zu ermöglichen. Uns geht es darum, einen Kompromiss zu finden. Ein Gegenvorschlag kann durchaus probieren, etwas zu verbessern und valide Punkte hinzufügen. Sie widersprechen der Tatsache nicht, dass Parkplätze durch Veloschnellrouten aufgehoben werden, kommen dabei aber nicht auf die Idee, dass jemand diese Quartierparkplätze vermissen und man sie ersetzen könnte. Es geht um die Entflechtung der Verkehrsströme und die Veloschnellroute soll durchaus attraktiv sein. Dafür muss aber etwas anderes weniger attraktiv gemacht werden, weil die Velofahrer sonst einfach irgendwie durch die Stadt fahren. Deshalb wollen wir den Velodurchgangsverkehr mehrheitlich über diese Route abwickeln. Wir bedauern, dass Sie unseren Gegenvorschlag, der durchaus wichtige Punkte aufnimmt, ablehnen.

Derek Richter (SVP): Es erstaunt, dass bei dem aktuellen Veloverkehr nicht mehr Unfälle passieren. Manche Velofahrer fahren mit Ignoranz, Arroganz und offensichtlich wenig Überlebensinstinkt, als ob es kein Morgen gäbe. Der Kommentar eines Mitarbeiters der Dienstabteilung für Verkehr ist süffisant: «Wir haben dort (beim Bahnhof Altstetten) festgestellt, dass einige Velofahrer einfach in die Mauer gefahren sind, anstatt rechts abzubiegen.» In einem Bericht aus Basel wurde gezeigt, dass in zwei Stunden 50 Prozent aller Velofahrer gebüsst und manche sogar verzeigt wurden. In Zürich vermissen wir solche Berichte. Es herrscht bei den Velofahrern eine Laissez-faire-Politik, dafür findet beim MIV systematischer Raub statt. Auch die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements STR Karin Rykart ist ein Teil des Problems. Im strategischen Plan führt sie nach

der ersten Priorität «Diversity» die zweite Priorität «Sicher Velofahren» an. «Mehr Veloverkehr, aber nicht mehr Unfälle». Die SVP will nicht lapidar «nicht mehr Unfälle». Die SVP will «weniger Unfälle». Ein Vorstoss dazu ist unterwegs. Für die SVP ist klar, dass die Initiative einen Schritt Richtung Initiative «Züri autofrei» sein soll, die der Stadtrat mit dem Argument, es gebe auf den Quartiersstrassen kein Problem, ablehnt. Die Veloinitiative nimmt er hingegen an. Das finden wir unverantwortlich. Ebenso unverantwortlich finden wir, dass für das Velofahren hier das Argument der Sicherheit bemüht wird. Der Gegenvorschlag der FDP ist uns zu wenig griffig.

Stephan Iten (SVP): Es wurde in der Debatte moniert, es gäbe keine Verbindungen und zu wenig Wege für das Velo in der Stadt. Das Velo darf aber überall dort fahren, wo auch das Auto fahren kann. Als ich noch Velo fuhr, gab es einige Velowege weniger als heute und ich fuhr auf der gleichen Strasse wie die Autos. Im Initiativkomitee sitzt ein ehemaliges Juso-Mitglied, das auch im Initiativkomitee von «Zürich autofrei» ist. Man realisierte, dass «Züri Autofrei» weder beim Stadtrat, noch bei der Bevölkerung eine Chance haben würde und stellte deshalb die Velorouteninitiative vor. Die 1,80 Meter Veloweg sollen beibehalten werden und zusätzlich fordert man autofreie Quartierstrassen. Auf der einen Seite sollen MIV-Spuren abgebaut werden und auf der anderen Seite sollen Quartierstrassen autofrei werden. Mit der Ablehnung des Gegenvorschlags werden zudem Parkplätzen verschwinden müssen. Es geht Ihnen nur darum, mit der Velorouteninitiative die chancenlose Initiative «Züri Autofrei» zu ersetzen. Es wird argumentiert, man wolle nicht bei jedem Rotlicht anhalten müssen und wolle deshalb auf Quartiersstrassen fahren –auch kein Autofahrer hält gerne dauernd bei Rotlichtampeln an. Ich verstehe nicht, weshalb der Velofahrer mehr Rechte erhalten sollte als die anderen. Es ist offensichtlich, dass wir einer «Züri Autofrei»-Initiative, was die Velorouteninitiative ist, nicht zustimmen können. Der Gegenvorschlag ist eine Notlösung, bei der man von Anfang an wusste, dass er chancenlos ist. Entweder ist man für oder gegen die Initiative und wir sind ganz klar dagegen.

Martina Zürcher (FDP): Die FDP hat wahrscheinlich mindestens gleich viele Hardcore-Velofahrer wie viele andere Fraktionen. In der Initiative wird von einem «Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Veloschnellrouten» gesprochen. Sternförmig und tangential passt vielleicht nach Paris, aber nicht nach Zürich. Selbst die Karte, die in der Kommission vorgestellt wurde, hat nichts mit sternförmig zu tun. Alleine aus diesem Grund kann ich den Initiativtext so nicht unterstützen. In Zürich haben wir leider nicht unendlich viel Platz und wir müssen diesen sinnvoll mit Gesamtverkehrslösungen nutzen. Das platzsparendste Fahrzeug ist nicht das Velo, sondern der ÖV. Etwa Dreiviertel der Schönewettervelofahrenden fahren bei schlechtem Wetter ÖV. Das zeigt, dass die Infrastruktur alleine nicht entscheidend ist, auch wenn sie wichtig ist. Wir unterstützen die Veloinfrastruktur, aber mit Mass und mit einem Gesamtblick.

Ernst Danner (EVP): Es ist klar, dass wir bezüglich Velowege den heutigen Flickenteppich durch ein tragfähiges Netz ersetzen wollen. In diesem Sinne ist uns die Initiative sehr sympathisch und sie hat die richtige Zielsetzung. In der Umsetzung sind wir allerdings keine Dogmatiker. Wir stellen uns einen «wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel» vor. Wenn das Velonetz nur zum Ziel hat, Parkplätze zu beseitigen, ist das für

uns problematisch. Es ist klar, dass es unvermeidbare Zielkonflikte gibt. Es muss aber den verschiedenen Trägern Rechnung getragen werden. Deshalb haben wir sehr viel Sympathien für den Gegenvorschlag der FDP. Wir hätten ihn zwar selbst etwas grüner formuliert, werden ihn aber unterstützen, um zu markieren, dass wir keine dogmatische Umsetzung möchten. Da dieser abgelehnt werden wird, werden wir in der Schlussabstimmung Ja zur Initiative stimmen, weil die Zielsetzung die richtige ist.

Roger Bartholdi (SVP): *Die SVP ist die Mobilitätspartei und will eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer. Die heute primär für das Auto gedachten Parkplätze werden auch in Zukunft für andere Mobilitätsfahrzeuge – die sehr viel leiser als heute sein werden – genutzt werden. Die Infrastruktur für Velos ist bereits heute vorhanden. Viele Einbahnstrassen wurden für Velofahrer bereits in die Gegenrichtung geöffnet. Es gibt kaum eine Strasse, auf der man keine Velofahrer sieht, obwohl es Verbotstafeln gibt. Ein gutes Beispiel ist die Langstrasse, auf der man die Velofahrer kaum zählen kann, die durch das Fahrverbot fahren. Das wirkliche Problem kann man über die Kantonsgrenzen hinweg jedes Wochenende feststellen, wenn man um den Zürichsee fährt. Der grösste Flaschenhals ist in der Stadt Zürich mit Rotlichtern und Stau und man wird aufs Trottoir gedrängt. Es gibt Konflikte aufgrund der grossen Massen an Fussgängern und man kann beobachten, dass Velofahrer nicht auf den separaten Trassen fahren. Auch der Gegenvorschlag der FDP will die Wege so attraktiv wie möglich machen. Damit die Velofahrer aber auch wirklich da durchfahren, bräuchte es Verbote oder Zwangsmassnahmen, die dann wahrscheinlich auch nicht eingehalten werden würden, weil die Velofahrenden einfach den direktesten und schnellsten Weg fahren. Das Argument der Sicherheit zieht nicht, weil die Unfälle – die es ohne Frage gibt und die sehr alarmierend sind – vor allem entstehen, weil man nicht aufpasst und Verbote nicht einhält. Auch die E-Bikes mit viel zu hoher Geschwindigkeit stellen in unübersichtlichen Strassenzügen eine Gefahr dar. An den wirklichen Problemen setzt die Initiative nicht an.*

Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP): *Die Voten auf der linken Ratsseite unterscheiden sich stark. Auf der einen Seite hört man fast etwas schüchterne Voten, bei denen es wirklich um die Sache zu gehen scheint wie bei Olivia Romanelli (AL). Bei der grossen Mehrheit wird aber einfach mit einem riesen ideologischen Gebrüll gegen Automobilisten gewettert wie bei Markus Knauss (Grüne), wo «alle Macht dem Velo» gilt. Man muss sich nicht wundern, weshalb es immer mehr Velofahrer in der Stadt gibt und immer weniger Autofahrer. Das kommt von der Schikane in der Stadt und den Förderungen von Genossenschaften, die ihren Mitgliedern verbieten, ein Auto zu fahren oder zu besitzen. Das sind diktatoriale Vorgaben, die nicht einer Stadt entsprechen, wie wir sie wollen. Wenn man Velofahrer als besonders schützenswert einschätzt, muss man beachten, dass sie sich teilweise über die Verkehrsregeln foutieren und bei Rot über die Ampel fahren. Wir wissen mittlerweile, dass sie auch Fussgänger anfahren. Ich habe das selbst schon erlebt und wurde vor meiner Haustüre bereits viermal von einem Velo angefahren. Velofahrer kommen mit einer Wucht und einer Geschwindigkeit auf dem Trottoir Fussgängern entgegen und eine Kollision kann zu schweren Verletzungen oder bei älteren Personen auch zu Todesfällen führen. Das ist eine Realität, gegen die die Stadt nichts unternimmt. Die Stadt will aber Velorennbahnen umsetzen.*

Florian Utz (SP): *Es freut mich, dass der Handlungsbedarf heute weitgehend unbestritten ist. Es kam der Vorwurf, die Initiative sei einseitig, während der Gegenvorschlag ausgewogen sei. Der Gegenvorschlag fordert ein absolutes Verbot des Abbaus der Anzahl Parkplätze. Jeder einzelne Parkplatz muss zwingend und in jedem Fall kompensiert werden. Wenn das nicht geht, gibt es eben keine sichere Veloroute. Die Initiative ist viel flexibler. Sie verbietet zwar keinen Abbau der Parkplätze aber auch keine Kompensation. Sie verbietet auch nicht, dass man bei einem Einzelfall einen Parkplatz mehr bauen kann. Die Initiative lässt flexible Lösungen zu. Wo eine Kompensation sinnvoll ist, kann sie auch umgesetzt werden. Die FDP verlangt keine Velomassnahmen auf Autorouten. Die Initiative will sich aber den Einzelfall ansehen. Wenn es eine gute Veloroute durch das Quartier gibt, können auf einer Hauptroute selbstverständlich Massnahmen abgebaut werden. Aber auch hier gilt die Betrachtung des Einzelfalls und nicht ein absolutes Verboten, wie das der freisinnige Gegenvorschlag vorsieht. Es ist interessant, sich die Entwicklung des Gegenvorschlags der FDP anzusehen. Die FDP lancierte ihren Gegenvorschlag medial in der NZZ vom 11. Dezember 2019. Damals stellte die FDP noch die Forderung von 50 Kilometern Veloroute ohne Parkplatzabbau auf. Der Gegenvorschlag kam damals wenigstens noch in die Nähe einer gewissen Ausgewogenheit. In letzter Minute sind aber die 50 Kilometer aus dem Vorschlag rausgefallen. So wie der Gegenvorschlag heute aussieht, gibt es keinerlei konkrete verbindliche Massnahmen fürs Velo, aber zwei konkrete Verbote zulasten des Velos. Der Gegenvorschlag heute ist nicht ein Gegenvorschlag zu einer Initiative für mehr Velorouten, sondern ein Gegenvorschlag zu einer Initiative für mehr Parkplätze. Die Begriffe «sternförmig» und «tangential» sind schlicht und einfach Fachbegriffe, die bedeuten, dass es sowohl sternförmige Routen vom Stadtzentrum nach aussen, wie auch umgekehrt sowie auch tangentielle Routen von Aussenquartieren in andere Aussenquartiere geben soll. Die «Raserstrecken» werden mit Tempo 30 umgesetzt. Das unterstützen wir voll und ganz. Das Argument, Velofahrende seien selbst schuld an den Unfällen, halte ich für zynisch. Wenn ein Kind verunfallt, gehe ich nicht zu den Eltern und finde, ihr Kind sei selbst schuld, sondern will dafür sorgen, dass so etwas nicht nochmals passiert. Ich glaube, die Bevölkerung wartet darauf, dass wir gemeinsam dafür sorgen, sichere Velorouten auf eine gute Art zu schaffen. Wir können darüber diskutieren, ob man dabei eine Kompensation von Parkplätzen möchte. Die Bevölkerung will aber Lösungen sehen und keine Vorwürfe hören. Zum Punkt, dass mehr Velofahrer zu mehr Unfällen führen, schreibt der Tages-Anzeiger in einem Artikel «Verblüffende Zahlen: Viele Velofahrer, weniger Velotote», indem empirisch nachgewiesen wird, dass mehr Velofahrer zu weniger Unfällen führen.*

Mathias Egloff (SP): *Das flächeneffizienteste Verkehrsmittel hat kein eigenes Grundverbindungsnetz. Das Velo muss in Zürich immer auf von Autos dominierten Flächen verkehren und sich bei jedem Lichtsignal dem Takt des Autos beugen und jedes Mal anhalten. Autos hingegen haben die grüne Welle. Für das schnellste Verkehrsmittel mit dem geringsten Ressourcenverbrauch gibt es nur hochgefährliches Stückwerk. Mit der Initiative könnte man den Veloverkehr bündeln. Ein Beispiel ist die Sonneggstrasse, bei der am Feierabend fast eine kritische Masse an Velofahrern und Velofahrerinnen durchfährt. Das bringt kontinuierlichen Fluss in den Verkehr und ist für alle und nicht nur für die Velos einen Quantensprung an Sicherheit. Da die Autofahrer und Autofahrerinnen*

immer mit Velos und Fussgängern rechnen müssen, sind sie aufmerksamer und es passieren weniger Unfälle, weil sie vorsichtiger fahren. Dafür braucht es aber Platz und diesen kann man nur da nehmen, wo es ihn gibt; bei Parkplätzen. Die FDP versuchte aber alles, um die Parkplätze zu schützen.

Stephan Iten (SVP): *Wir haben nun mal begrenzten Raum in der Stadt. Das Anhalten vor dem Rotlicht gilt für alle, auch wenn die Velofahrer nicht gerne halten. In vielen Fällen ermöglichen Velowege, rechts an den Autos vorbeizufahren und vorne zu warten. Ich habe noch nie gesehen, wie ein Velofahrer hinten in der Autokolonne wartet. Wenn sie vorne sind, fahren die Velofahrer dann ausserdem meistens weiter über das Rotlicht. Florian Utz (SP) sprach von den Velorouten, die mit Tempo 30 klassiert sind. Das bedeutet aber noch nicht, dass sich die Velofahrer an das Verkehrskonzept halten. Olivia Romanelli (AL) sprach davon, wie umweltfreundlich die Veloinitiative sei. Wenn Sie aber die Parkplätze in den Quartieren aufheben, entsteht umweltschädlicher Suchverkehr. Ich wurde darauf hingewiesen, dass eine Veloschnellroute die Rosengartenstrasse von heute sein wird. Sie zerschneidet Quartiere und wir werden das irgendwann wieder reparieren müssen. Die wichtigste Frage ist aber, weshalb Sie aus Ihrem Anliegen eine Volksinitiative machen. Sie sind in der Mehrheit und brauchen gar keine Volksinitiative. Sie machen doch bereits heute alles für das Velo ohne Rücksicht auf Verluste. Solch radikale Initiativen sind schlicht unnötig. Sie sprechen sogar im Budget Geld für Velospezialisten. Ziehen Sie die Initiative zurück und fahren sie weiterhin wie bis anhin.*

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

STR Richard Wolff: *Ich glaube, es ist eine gute Initiative und sie entspricht der Mehrheitsmeinung der Bevölkerung. Deshalb unterstützt der Stadtrat die Initiative auch mit dem Bestandteil «durchgehende, sichere Veloroute», die möglichst frei von automobilen Durchgangsverkehr sein sollen. Das schliesst den Verkehr für Anwohner und Anwohnerinnen und Gewerbe, Blaulicht und mobilitätsbehinderte Personen nicht aus. Für Diskussionen sorgte im Stadtrat aber der Punkt des Vortritts für Velofahrende. Da gebe ich der FDP recht. Auch die Sicherheit der Zufussgehenden, der Quartierbevölkerung in den Quartierstrassen, der Schulkinder, die die Strassen überqueren müssen und auch die Sicherheit der älteren Bevölkerung muss gewährleistet werden. Ich bin aber sicher, dass wir gute Lösungen finden werden, die diese Sicherheit gewährleisten. Wir werden keine Autobahnen für die Velofahrenden quer durch die Stadt bauen, sondern Strassen auf denen man sicher mit möglichst viel Vortrittsrechten – aber keinem absoluten Vortrittsrecht – durch die Strassen fahren kann und die die Sicherheit aller gewährleisten.*

Änderungsantrag zu Dispositivpunkt A

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

Die Minderheit der SK SID/V beantragt folgenden neuen Dispositivpunkt A2 (Der Antrag des Stadtrats wird zu Dispositivpunkt A1):

A. Zuhanden der Gemeinde:

2. Die nachstehende Vorlage wird als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 beschlossen:

Die Gemeindeordnung wird wie folgt geändert:

Art. 126

Zur Umsetzung von Art. 2^{quinquies} Abs. 2 Sätze 2 und 3 GO realisiert die Stadt Zürich bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen ein bedarfsgerechtes Netz aus Veloschnellrouten.

Betroffene Parkplätze, die für die Erstellung der Schnellrouten beseitigt werden müssen, sind in angemessener Distanz zu ersetzen. Auf die Interessen der zu Fuss Gehenden ist angemessene Rücksicht zu nehmen.

Die städtischen Veloschnellrouten sind so attraktiv zu gestalten, dass der Veloverkehr inkl. Velo-Durchgangsverkehr grossmehrheitlich über diese abgewickelt werden kann und somit im Grundsatz auf kantonal und überkommunal klassierten Strassen und auf sonstigen Durchgangssachsen mit öffentlichem Verkehr auf Massnahmen für den Veloverkehr möglichst verzichtet werden kann (ausgenommen Zubringer zu Veloschnellrouten).

Die Stadt Zürich veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels einen jährlichen Zwischenbericht.

- Mehrheit: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Andreas Egli (FDP), Referent; Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 95 gegen 20 Stimmen (bei 1 Enthaltung) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt A

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

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

- Mehrheit: Heidi Egger (SP), Referentin; Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP)
- Minderheit: Derek Richter (SVP), Referent; Präsident Stephan Iten (SVP), Andreas Egli (FDP), Dominique Zygmont (FDP)

12 / 12

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 84 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über den Dispositivpunkt B

Die SK SID/V beantragt Zustimmung zum Dispositivpunkt B.

Zustimmung: Heidi Egger (SP), Referentin; Präsident Stephan Iten (SVP), Vizepräsident Pascal Lamprecht (SP), Simone Brander (SP), Sarah Breitenstein (SP), Andreas Egli (FDP), Hans Jörg Käppeli (SP), Markus Knauss (Grüne), Res Marti (Grüne), Derek Richter (SVP), Olivia Romanelli (AL), Sven Sobernheim (GLP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der SK SID/V mit 116 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist in Übereinstimmung mit dem Stadtrat beschlossen:

A. Zuhanden der Gemeinde:

Der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» vom 19. Dezember 2017 wird zugestimmt.

B. Zur Beschlussfassung in eigener Kompetenz:

Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 12. Februar 2020 gemäss Art. 10 der Gemeindeordnung

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat