



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

178. Ratssitzung vom 4. Februar 2026

Gemeinsame Behandlung der Geschäfte GR Nrn. 2025/52 und 2025/53

5818. 2025/52

Postulat der SP-, Grüne- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 05.02.2025: Konsequente Führung des Veloverkehrs am rechten Fahrbahnrand

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

Gemeinsame Wortmeldungen zu den Geschäften GR Nrn. 2025/52 und 2025/53

Sandro Gähler (SP) begründet die Postulate GR Nr. 2025/52 (vergleiche Beschluss-Nr. 4284/2025) und GR Nr. 2025/53 (vergleiche Beschluss-Nr. 4285/2025): Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat in mehreren Abstimmungen wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass der Veloverkehr gefördert werden soll. Dazu gehören etwa die Velorouteninitiative, die Revision des Richtplans, die Stadtklimainitiative und der Rahmenkredit für die Veloinfrastruktur. Das Velo gehört zu den leisesten, umweltfreundlichsten, platzeffizientesten und gesündesten Fortbewegungsmethoden. Die gesamte Stadtbevölkerung, nicht nur jene, die das Velo nutzen, profitiert durch mehr Veloverkehr von besserem Schlaf, weniger Stress, mehr Platz für andere Aktivitäten und tieferen Krankenkassenprämien. Um diesen Punkt zu erreichen, muss das Velo für deutlich breitere Bevölkerungskreise zu einer guten Option in der Verkehrsmittelwahl werden. Das grösste Problem dabei ist die Sicherheit auf dem Velo, sowohl die wahrgenommene als auch die tatsächliche Sicherheit. Die Schweiz zählt pro gefahrenem Velokilometer viermal mehr Todesopfer als die Niederlande. Velohelme allein reichen leider nicht aus. In den Niederlanden, wo es deutlich weniger Todesopfer gibt, liegt die Helmtragequote bei nur 3 Prozent. Es braucht folglich Lösungen in Form von Infrastruktur, die den Veloverkehr schützt. Aktuell tut sie das leider nicht, wie die Unfallstatistiken der Stadtpolizei Zürich belegen. Nur bei 25 Prozent der Kollisionen zwischen Velos und anderen Verkehrsteilnehmenden sind die Velofahrenden schuld. Anders ausgedrückt: Drei Viertel aller Menschen auf dem Velo, die umgefahren werden, haben eigentlich alles richtig gemacht. Die vorhandene Infrastruktur hat sie bloss nicht geschützt. Diese muss dringend verbessert werden. Die Forschung zeigt klar, dass sichere Veloinfrastruktur die beste Massnahme ist, um Menschen auf dem Velo dazu zu bringen, sich an die Verkehrsregeln zu halten. Wer Angst hat, auf der Fahrbahn umgefahren zu werden oder dies sogar schon erlebt hat, weicht auf das Trottoir aus. Wenn man bei Grün losfährt und beinahe von einem rechts abbiegenden Lastwagen überfahren wird, fährt man beim nächsten Mal vielleicht ein paar Sekunden früher los, auch wenn das Lichtsignal noch rot ist. Wir könnten weiterhin «Victim blaming» betreiben und auf Kampagnen setzen, die Velofahrenden erklären, sie müssen hinter Lastwagen warten, obwohl sie auf dem geradeausführenden



Velostreifen Vortritt vor dem abbiegenden Verkehr hätten. Oder wir können endlich damit beginnen, die Probleme nachhaltig zu lösen. Wie das geht, wurde in den Niederlanden und in Kopenhagen ausführlich erforscht, geprüft und öffentlich dokumentiert. Wir brauchen keine aufwendigen Studien und Pilotversuche. Wir müssen lediglich die bewährten Lösungen aus diesen Ländern umsetzen. Der Bund will das ebenfalls und hat die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um diese Lösungen in der Schweiz umzusetzen. Normgremien arbeiten mit Hochdruck daran, diese Lösungen schweizweit zu etablieren. Der Kanton und die Stadt Zürich haben eigene Standards für die Veloinfrastruktur verabschiedet, in denen leider nicht alle, aber doch viele dieser etablierten Konzepte übernommen wurden. Unsere Strassen halten rund 30 Jahre. Was heute geplant wird, ist etwa im Jahr 2035 umgesetzt und bleibt dann bis ins Jahr 2065 bestehen. Dann bin ich 80 Jahre alt. Wir müssen jetzt dafür sorgen, dass unsere Strassenbauprojekte konsequent gemäss dem Stand der Technik geplant und umgesetzt werden. Eine wichtige Erkenntnis zur Funktionsweise von Strassen ist, dass die Geschwindigkeit in der Mitte der Strasse am höchsten und am Rand am niedrigsten ist. Der Autoverkehr gehört daher in die Mitte, darauf folgt der Veloverkehr und ganz am Rand der Fussverkehr. Dennoch sind Velostreifen zwischen Autospuren weit verbreitet. Egal ob man vor einem roten Lichtsignal wartet, um geradeaus zu fahren, während rechts Autos vorbeifahren und abbiegen, oder ob man auf einem extrem schmalen Linksabbiegerstreifen nur für Velos steht, wie es bspw. beim Sihlquai aufgrund einer Baustelle lange der Fall war: Man fühlt sich unwohl, erst recht, wenn statt Autos Busse oder Lastwagen im Spiel sind. Das ist nicht zwingend ein objektives, aber ganz klar ein subjektives Sicherheitsproblem. Es führt dazu, dass Menschen aus Angst nicht Velo fahren. Darum soll es zwischen Autospuren keine Velostreifen mehr geben. In den Velostandards der Stadt Zürich sind diese Fälle jedoch weiterhin vorgesehen. Deshalb fordern wir mit dem Postulat GR Nr. 2025/52, dass die Velostandards der Stadt Zürich angepasst werden. Zum Postulat GR Nr. 2025/53, das indirekte Velo-Linksabbieger fordert, möchte ich eine Situation schildern: Sie sind mit dem Velo auf der Langstrasse unterwegs und wollen links in die Josefstrasse abbiegen. Sie schauen nach hinten, geben Handzeichen und spuren ein. Wegen des Gegenverkehrs müssen Sie anhalten. Der Autofahrer hinter Ihnen wird zunehmend ungeduldig und versucht, sich rechts an Ihnen vorbeizudrängeln. Es bleiben nur wenige Zentimeter zwischen seinem Rückspiegel und Ihrem Lenker. Sie lehnen sich deshalb so weit wie möglich nach links. Dabei bemerken Sie nicht, dass Sie dem entgegenkommenden Bus den Weg versperren. Die Busfahrerin muss eine Vollbremsung machen und hupt. Nun können Sie zwar endlich links abbiegen, weil der Bus angehalten hat, brauchen aber erst einmal eine Pause, um sich zu beruhigen. Die Lösung wäre einfach: Bei der Josefstrasse nach rechts auf die Trottoirüberfahrt und dann in einem rechten Winkel nach links abdrehen. Man steht nun südlich der Langstrasse und kann das Verkehrsgeschehen mit einem einfachen Blick nach links und rechts viel besser als beim Einspuren mit einem Schulterblick überblicken. Zudem steht man so ausserhalb der Fahrbahn, sodass weder das Auto noch der entgegenkommende Bus zur Gefahr werden. Diese Praxis ist aktuell leider nicht erlaubt, weil es nicht entsprechend signalisiert ist. Ein weiteres grosses Problem bei der Verbesserung unserer Veloinfrastruktur wurde in der Budgetdebatte 2025 angesprochen: Die Umsetzung von fertig geplanten Velovorzugsrouten wird durch Einsprachen blockiert. Auf Abschnitten, wo dringend Verbesserungen nötig wären, geschieht deshalb über Jahre hinweg nichts. Umso wichtiger



ist es, dass die Stadt die dringendsten Probleme mit kleinen Massnahmen, die keine öffentliche Auflage benötigen, rasch löst. Diese Lösungen müssen nicht perfekt sein. Schon kleine Verbesserungen fühlen sich angesichts des tiefen Niveaus unserer Infrastruktur wie ein grosser Schritt nach vorne an. Dazu gehören indirekte Linksabbieger, wie sie das zweite Postulat fordert, da Kreuzungen und direkte Linksabbieger eine der grössten Problemstellen im Veloverkehr sind. In der Budgetdebatte haben wir bei der Dienstabteilung Verkehr (DAV) bereits die Stelle geschaffen, die dieses Postulat umsetzen kann, damit diese Lösungen möglichst schnell und effektiv auf die Strasse kommen.

Derek Richter (SVP) begründet die von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 5. März 2025 gestellten Ablehnungsanträge: Sandro Gähler (SP) glaubt immer noch, dass Velosicherheit primär von der Infrastruktur abhängt. Es gibt jedoch einen Gesetzesartikel, der ausdrücklich Sorgfalt verlangt und diese beim einzelnen Verkehrsteilnehmer verortet. Man kann nicht alles und jedem die Schuld geben, um vom eigenen Versagen abzulenken. Sandro Gählers (SP) Rede ist eigentlich ein Misstrauensvotum gegen das Veloexpress-Team und gegen die Stelle, die mittels Günstlingswirtschaft besetzt wurde. Sprechet doch erst mit den eigenen Leuten, bevor ihr Vorstoss über Vorstoss im Gemeinderat einreicht. Den ersten Vorstoss, der die konsequente Führung des Veloverkehrs am rechten Fahrbahnrand fordert, finden wir nicht gut. Am Beispiel der Zollbrücke zeigt sich, dass der Veloverkehr nicht immer funktioniert, wenn er am rechten Fahrbahnrand geführt wird. Würde man das dort so handhaben, käme ein Spurwechsel hinzu. An dieser Stelle sind viele Gewerbefahrzeuge unterwegs, oft auch grössere Autos und Lastwagen. Aus der Perspektive eines Lastwagenfahrers kann ich sagen, dass man trotz sieben Spiegeln nicht über die Ladefläche hinaussieht. Und auch die elektronischen Assistenzsysteme, die eigentlich warnen sollten, sind noch lange nicht so weit, dass sie gesetzlich vorgeschrieben und zuverlässig funktionieren würden. Eine solche Verkehrsführung würde natürlich zu mehr Rückstau führen. Es käme zu Verzögerungen beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Öffentlichen Verkehr (ÖV), was eigentlich niemand will. Sandro Gähler (SP) hat das Beispiel mit dem Bus erwähnt. Ja, das ist unerquicklich, aber sollen wegen eines Velofahrers hundert Leute im Bus warten müssen? Das finde ich keine besonders schlaue Idee. Im Vorstoss wird ausgeführt, wie man sich plötzlich zwischen zwei Lastwagen wiederfinde. Mein ehrlicher Tipp: Halten Sie davon Abstand. Wer sich zwischen zwei Lastwagen wiederfindet, hat den Darwin-Preis verdient. Im schlimmsten Fall gibt es zwei Opfer: den Velofahrer und den Lastwagenchauffeur. Hinzu kommen Verluste von Fahrspuren und unter Umständen von Parkplätzen. Es handelt sich hierbei einmal mehr um eine Maximalforderung, die Sie auf Kantonsstrassen nicht umsetzen könnten. Dieser Vorstoss ist daher im Prinzip substanzlos.

Weitere Wortmeldungen:

Dr. Roland Hohmann (Grüne): Wer in Zürich Velo fährt, weiss, wie unangenehm es ist, plötzlich zwischen zwei Autospuren zu landen. Das passiert z. B. zwischen einem Linksabbieger und einer Geradeausspur wie am Bahnhofquai Richtung Kreis 5, am Ernst-Nobs-Platz Richtung Hallwylplatz oder auf der Sihlbrücke Richtung Wiedikon. Es kann aber auch zwischen einem Rechtsabbieger und einer Geradeausspur geschehen. Das



gibt es bspw. auf dem Mythenquai stadtauswärts auf der Höhe der Roten Fabrik, auf der Hohlstrasse stadtauswärts bei der Duttweilerbrücke oder stadteinwärts bei der Stauffacherbrücke. An solchen Stellen findet man sich als Velofahrer plötzlich zwischen PS-starken Fahrzeugen wieder. Die Angst, übersehen zu werden, fährt mit. Der Verkehr sollte aus der Perspektive der schwächsten Verkehrsteilnehmer gedacht werden. Das sind die Verkehrsteilnehmer ohne Karosserie, also Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer. Ich bitte Sie darum, zynische Voten zu unterlassen. Formulierungen wie «Die Fahrer müssen halt aufpassen» oder «Es geht doch nicht, dass man einen Rückstau produziert» gehören nicht in den Rat. Wir Grünen finden auch, dass es Massnahmen braucht, um die Velosicherheit zu erhöhen. Konkret ist das eine attraktive Veloinfrastruktur wie die Velovorzugsrouten, die nun – sehr – langsam kommen. Es braucht separat geführte oder abgesetzte Velowege und eine Temporeduktion für den MIV auf Strassen ohne abgesetzte Velowege. Es braucht eine konsequente Führung des Veloverkehrs am rechten Strassenrand, explizit nicht zwischen zwei MIV-Spuren. An Kreuzungen braucht es indirekte Linksabbieger oder sehr grosse Velosäcke, die ein gefahrenloses Linksabbiegen ermöglichen. Wir Grünen stimmen bei den Postulaten zu.

Michele Romagnolo (SVP): *Ihr treibt ein Spiel mit den Velospuren. Mal in der Mitte, mal links, mal rechts. Wisst ihr überhaupt, was ihr damit anrichtet? Wir schaffen Chaos, Unsicherheit und verlangsamten Verkehr, statt für klare und verlässliche Regeln zu sorgen. Die bestehenden Signalisationen und Infrastrukturen sind bewährt und sicher. Jede Abweichung davon schwächt die Verkehrssicherheit, erhöht das Unfallrisiko und verunsichert die Verkehrsteilnehmenden. Velofahrende wie Autolenkende brauchen klare Regeln, keine ständigen Änderungen, die einzig dazu dienen, den MIV auszubremsten. Es geht euch nicht um Sicherheit, sondern um ein Spiel mit dem Verkehr, das den Alltag erschwert und die Strassen verstopft. Wer wirklich Sicherheit und einen fliessenden Verkehr will, unterstützt klare, nachvollziehbare Regelungen und verzichtet auf Experimente bei Sicherheit, Durchfluss und Verlässlichkeit. Schluss mit dem Hin und Her.*

Xenia Voellmy (GLP): *Wir sind der Meinung, dass es bei beiden Postulaten grundsätzlich um mehr Sicherheit für den Veloverkehr geht. Gerade an Kreuzungen besteht Handlungsbedarf. Die beiden Vorstösse wählen jedoch unterschiedliche Ansätze. Entsprechend kommen wir zu unterschiedlichen Schlüssen. Zum ersten Postulat, das den Veloverkehr immer am rechten Fahrbahnrand führen will, möchten wir festhalten, dass die Velofahrenden in der Stadt Zürich keine homogene Gruppe sind. Es gibt Kinder und Gelegenheitsfahrende, aber auch geübte Pendlerinnen und Pendler, die sich bewusst und sicher im Verkehr bewegen. Die Verkehrsplanung muss dieser Vielfalt gerecht werden. Eine generelle «Velo-immer-rechts»-Vorgabe lässt keine differenzierten Lösungen zu und schränkt die planerische Flexibilität stark ein. Daher lehnen wir dieses Postulat ab. Das zweite Postulat geht einen anderen Weg. Es stärkt die Umsetzung des indirekten Linksabbiegens. Das ist eine bewährte Massnahme, die für weniger geübte Velofahrende eine deutlich sicherere Möglichkeit zum Linksabbiegen bietet. Gleichzeitig ist im Postulat festgehalten, dass für geübte Velofahrende weiterhin eine direkte Möglichkeit zum Linksabbiegen bestehen soll. Diese Kombination bedeutet einen Sicherheitsgewinn und trägt unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung. Deshalb unterstützen wir das*



zweite Postulat. Das Beispiel des Linksabbiegens zeigt auch, warum das erste Postulat nicht zielführend ist. Geübte Velofahrende sollen direkt links abbiegen können. Dafür braucht es eine Führung des Veloverkehrs, die eben nicht zwingend am rechten Fahrbahnrand entlangführt.

Michael Schmid (AL): Ich kann mich den Erläuterungen von Xenia Voellmy (GLP) anschliessen. Im Langstrassen-Beispiel von Sandro Gähler (SP) bedeutet indirektes Linksabbiegen, dass man sehr lange warten muss bis auf beiden Seiten eine Lücke entsteht; gerade wenn man nicht geübt ist. Direkt links abbiegen – was ich mir als geübter Velofahrer zutraue – heisst einfach, dass das Auto hinter mir warten muss. Üblicherweise ist nicht genug Platz, um rechts vorbeizufahren. Ich kann gemütlich warten, bis der Bus gekreuzt hat und dann hinter dem Bus links abbiegen. Die Veloplanung der Stadt Zürich sieht vor, dass das Velovorzugsnetz allen zugänglich sein soll, insbesondere denen, die wenig geübt sind. Es ist logisch, in diesem Rahmen schwierige Situationen nach maximaler Sicherheit zu regeln, z. B. mit indirekten Linksabbiegern. Das Hauptnetz hingegen, das sich an geübte Velofahrende richtet, soll ein schnelles und unkompliziertes Vorwärtsskommen ermöglichen. Das erste Postulat ist diesbezüglich viel zu wenig differenziert. Vor allem auf dem Hauptnetz sind Führungen abseits vom rechten Rand oft sinnvoll. Das Postulat GR Nr. 2025/53 ist offener gehalten und präziser. Dieses unterstützen wir trotz Unsicherheit, wo ein Unterschied zu den Planungsgrundsätzen der DAV besteht.

Benedikt Gerth (Die Mitte): Ich möchte mich von gewissen Aussagen anderer Postulanten distanzieren. Wir wollen kein Loblied auf den Veloverkehr anstimmen. Allerdings stehen wir zu dem, was in diesen beiden Postulaten steht. Der Postulatstext ist gewissermassen der kleinste gemeinsame Nenner, auf den wir uns einigen konnten. Wir setzen uns nicht aus Jux und Tollerei für diese Sache ein, sondern weil wir überzeugt sind, dass klare Regeln Sicherheit schaffen und Unfälle verhindern. Wie der Sprecher der SP dargelegt hat, zeigen diverse Beispiele aus anderen Ländern, dass das konsequente Führen des Veloverkehrs am rechten Rand der Fahrbahn sowie das indirekte Abbiegen Vorteile schafft und die Sicherheit erhöht. Ob es wirklich sinnvoll ist, einfach vor den Autos durchzufahren, wie Michael Schmid (AL) eben gesagt hat, wage ich zu bezweifeln. Regeln und Velofahren ist immer so ein Thema. Klar gibt es auch bei Autofahrern und Fussgängern Leute, die sich nicht daran halten, bei Letzteren vor allem beim Überqueren der Strasse bei Rot. Wenn wir etwas ändern, ist es sicher wichtig, die neuen Regeln auch durchzusetzen. Ich kann mich daran erinnern, als wir mit der Kommission den Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Mühlebachstrasse/Kreuzstrasse besichtigt haben. In den 20 Minuten vor Ort haben 2 von 52 Velofahrern ein bisschen gebremst, die restlichen 50 sind einfach durchgerast. Da die Velofahrer nicht anhalten, hat die Stadt Tempo 30 als Massnahme zur Unfallverhinderung vorgeschlagen. Ich habe daraufhin vorgeschlagen, man könne doch wie bei Parkplätzen einfach konsequent das bestehende Recht durchsetzen. Man hat mich angeschaut, als käme ich von einem anderen Planeten. Die Stadt muss sich überlegen: Welche Gesetze macht man, setzt man diese um oder wendet man sie nur für gewisse an und für andere nicht? Generell ist es wichtig, dass man bei der Umsetzung des Postulats darauf achtet, dass andere Verkehrsteil-



nehmer nicht unnötig eingeschränkt werden. Ich meine nicht Autofahrer oder Fussgängerinnen und Fussgänger, sondern vor allem den ÖV. Ich erlebe häufig, wie der ÖV ausgebremst wird, weil Velofahrer in engen Strassen nicht überholt werden können. Dieses Anliegen sollte der Stadtrat berücksichtigen, falls er die beiden Postulate umsetzt. Wichtig und unabdingbar ist immer eine gegenseitige Rücksichtnahme und Achtsamkeit. Es geht nur miteinander. Wenn Velofahrer und Fussgänger tun, was sie wollen, bringt es auch nichts, Regeln zu haben.

Martina Zürcher (FDP): *Ich kann an die Ausführungen der GLP und der AL anknüpfen. Indirektes Linksabbiegen ist für ungeübte Velofahrende sicher sinnvoll. Die FDP-Fraktion möchte jedoch nicht, dass damit direkte Linksabbieger verdrängt werden. In der Praxis sind indirekte Linksabbieger teilweise verwaist, wie die Kreuzung Hohlstrasse/Duttweilerbrücke/Herdernstrasse. Dort werden die indirekten Linksabbieger kaum genutzt, weil die Lichtsignalphasen es nicht zulassen. Indirekt links abzubiegen bedeutet dort nicht fünf Minuten Wartezeit, sondern gefühlte zehn, weil man zweimal warten muss. Aus diesen Gründen lehnen wir das erste Postulat ab. Zum zweiten Postulat hat die Kollegin der GLP ausgeführt, dass darin festgehalten sei, der direkte Linksabbieger müsse immer erhalten bleiben. Ich lese den Postulatstext anders. Darin heisst es nämlich «nach Möglichkeit weiterhin erlaubt». Das ist unserer Fraktion zu wenig. «Nach Möglichkeit» ist nicht gleichbedeutend mit «immer». Wir haben eine Textänderung in Betracht gezogen, haben aber mit Blick auf die einreichenden Fraktionen und aus Gründen der Ratseffizienz darauf verzichtet. Zum Fazit: Wir sind für indirekte Linksabbieger dort, wo sie für ungeübte Velofahrende sinnvoll sind. Gleichzeitig wollen wir die direkten Linksabbieger erhalten, weil sie für geübte Velofahrende effizient sind. Darum lehnen wir beide Postulate ab.*

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

STR Simone Brander: *Der Stadtrat ist bereit, beide Postulate als Prüfauftrag entgegenzunehmen. Als grundsätzliche Vorgabe ist das denkbar. Ich möchte aber daran erinnern, dass es in Zürich nicht nur eine Art von Strasse gibt und es auch in Zukunft nicht nur eine Lösung geben wird, die allen Velofahrenden gerecht wird. Xenia Voellmy (GLP), Michael Schmid (AL) und auch das Fazit von Martina Zürcher (FDP) haben mir wirklich aus dem Herzen gesprochen: Wir brauchen unterschiedliche Angebote für unterschiedliche Arten von Velofahrenden. Gemeinsam mit Pro Velo und weiteren Beteiligten haben wir vor nicht allzu langer Zeit die Velostandards erarbeitet. Diese punktuell anzupassen, halte ich im Moment nicht für zielführend. Ich bin jedoch gern bereit, dies als eine Art ideellen Königsweg für die Veloführung in zukünftigen Vorhaben mitzudenken oder als Leitlinie zu nutzen, insbesondere bei indirekten Linksabbiegern an schwierigen Kreuzungen.*

Das Postulat wird mit 59 gegen 51 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat



7 / 7

5819. 2025/53

**Postulat der SP-, Grüne- und Die Mitte/EVP-Fraktion vom 05.02.2025:
Konsequente Umsetzung von indirekten Linksabbiegern für den Veloverkehr auf
den Kreuzungen, die über keine sicherere und komfortablere Lösung verfügen**

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

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/52, Beschluss-Nr. 5818/2026

Sandro Gähler (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4285/2025).

Derek Richter (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 5. März 2025 gestellten Ablehnungsantrag.

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

Das Postulat wird mit 80 gegen 29 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat