



Auszug aus dem substanziellen Protokoll

12. Ratssitzung vom 26. August 2026

533. 2025/567

Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktion vom 03.12.2025:

Einführung eines Einbahnregimes für Autos auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen für mehr Platz für den Veloverkehr

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenezunehmen.

Michael Schmid (AL) begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 5497/2025): Die ETH Zürich hat in ihrem Leuchtturmprojekt «E-Bike City» drei Jahre lang mit sieben Professuren untersucht, wie eine Stadt funktioniert, die dem Velo, dem Fussverkehr und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) den Vorrang gibt. Das Resultat liegt seit einem Jahr vor. Für Zürich zeigt die Studie, dass der Anteil der Veloinfrastruktur am Strassenraum von 12 Prozent auf 54 Prozent steigen könnte. Die CO₂-Emissionen würden um 40 Prozent sinken. Der Umbau kostete je nach Baustandard 300 bis 650 Millionen Franken. Die ETH rechnet damit, dass sich heutige Schäden von rund 500 Millionen Franken in einen langfristigen Nutzen von einer Milliarde Franken umwandeln liessen. Das zentrale Instrument sind Einbahnen für Autos, wobei jede einzelne Adresse auch für den Lieferverkehr und die Blaulichtorganisationen erreichbar bliebe. Den Projektleiter Kay Axhausen habe ich in meinem Studium als jemanden erlebt, der sich vor allem mit der Auto-Seite von Verkehrssystemen beschäftigt hat, also mit Autoverkehrsmodellen, Mobility Pricing, autonomen Fahrdiensten usw. Als Veloaktivist ist er nie aufgefallen. Umso überraschter war ich, wie klar das Resultat ausfiel. Was da vorliegt, ist keine Ideologie, sondern sorgfältige Ingenieurarbeit. In der Stadt ist die Konkurrenz um den öffentlichen Raum besonders gross. Die Flächen für verschiedene Verkehrsmittel, den Aufenthalt und Hitzemassnahmen müssen sorgfältig verteilt werden. Das Auto hat in dieser Rechnung das schlechteste Verhältnis zwischen Flächenverbrauch und Nutzen, sowohl sozial als auch wirtschaftlich. Es ist darum richtig, dass man zuerst dort ansetzt, wo Autos die Strassenfläche dominieren. Unsere Motion verlangt, dass der Stadtrat die Erkenntnisse aus der Forschung einem Praxistest unterzieht. Auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen soll er für Autos ein Einbahnregime einführen. Der Autoverkehr in die Gegenrichtung läuft über eine parallele Strasse. Tram, Bus und Velo fahren weiterhin in beide Richtungen, und es wird möglichst wenig gebaut. Drei Strassen, ein Test. Der Stadtrat sagt, die Kompetenz liege nicht bei uns, weil Verkehrsanordnungen und Finanzbefugnisse beim Stadtrat lägen. Die Motion verlangt eine Kreditvorlage. Ob die Kompetenz



dafür bei uns liegt, hängt von einer Zahl ab: 2 Millionen Franken für eine Einzelausgabe. Der Stadtrat schreibt zwar von erheblichem Kostenaufwand, sagt aber nirgends, wie hoch dieser ist. Es geht bei drei Strassen um die Vorplanung, Netzabklärungen, Umsetzung und eine Begleituntersuchung, die am Schluss vergleichbare Erkenntnisse liefern soll. Wenn der Stadtrat bei der Projektierung eines einzelnen Platzes beim Triemli für den Kredit zu uns kommen muss, liegt es nahe, dass auch hier der Gemeinderat zuständig ist. Falls es am Ende doch günstiger wird, ist das umso besser. Dann darf der Stadtrat rasch vorwärts machen und uns statt des Kredits den Umsetzungsbericht mit dem Abschreibungsantrag vorlegen. Was wir nicht akzeptieren, ist ein Nein zur Verbindlichkeit, das auf einer Zahl beruht, die der Stadtrat uns nicht nennt. Der Stadtrat schreibt weiter, drei losgelöste Projekte ergäben wenig Sinn. Losgelöst sind sie aber gerade nicht: Es sollen unterschiedliche Strassen und Strassentypen ausgewählt, aber alle drei zusammen ausgewertet werden. So kommen wir zu einem differenzierten Erkenntnisbild statt einem Zufallsbefund. Zum Argument ÖV des Stadtrats: Es gibt Strassen mit einem eigenen Tramtrasse und ohne Buslinie. Strassen, auf denen Bus und Tram tatsächlich den ganzen Spielraum nutzen, kommen für den Test nicht infrage. Die Auswahl der drei Strassen überlassen wir bewusst der Verwaltung und ihrer Fachbeurteilung. Fangen wir mit diesen drei Strassen an und setzen wir die Arbeit der ETH einem Praxistest aus, statt weiterhin nur Visualisierungen anzuschauen. Wir halten an der Motion fest.

Namens des Stadtrats nimmt die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements Stellung.

STR Karin Rykart: Das Anliegen der Motion ist nachvollziehbar. Mehr Platz und mehr Sicherheit für den Veloverkehr: Dieses Ziel teilt auch der Stadtrat. Trotzdem beantrage ich Ihnen, die Motion abzulehnen und sie stattdessen als Postulat zu überweisen. Dafür gibt es zwei Gründe. Erstens ist das Anliegen in dieser Form nicht motionabel. Die Motion verlangt vom Stadtrat, dem Gemeinderat einen Kredit für drei Projekte vorzulegen. Gleichzeitig sollen diese Projekte möglichst ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden, also mit Verkehrsanordnungen, Signalisierungen und Markierungen. Solche Massnahmen liegen in der Kompetenz des Stadtrats bzw. Sicherheitsdepartements (SID). Auch die benötigten finanziellen Mittel bewegen sich nicht in einem Bereich, in dem der Gemeinderat einen Kredit beschliessen müsste. Eine Motion kann aber nur etwas verlangen, das in die Zuständigkeit der Gemeinde bzw. des Gemeinderats fällt. Das ist hier nicht der Fall. Zweitens halten wir es nicht für sinnvoll, drei Strassen isoliert anzugehen. Verkehr funktioniert als Netz. Wenn wir auf einer Sammelstrasse die Fahrtrichtung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aufheben, verschwindet der Verkehr nicht einfach. Er verlagert sich bloss. Das kann auf einer Parallelachse sinnvoll sein, kann aber auch zu Umwegfahrten, zusätzlichem Verkehr auf Quartierstrassen oder neuen Konflikten mit dem ÖV führen. Darum müssen wir solche Eingriffe immer im Zusammenhang mit dem gesamten Strassennetz anschauen. Sonst besteht die Gefahr, dass Massnahmen auf einer Strasse gut aussehen, in der Gesamtbetrachtung aber das Gegenteil von dem bewirken, was wir eigentlich erreichen wollen. Das Postulat ist daher das richtige Instrument. Es ermöglicht dem Stadtrat zu prüfen, wo Einbahnregimes sinnvoll und machbar sind und wie sie sich in die Planung und das gesamte Verkehrsnetz einfügen.



Weitere Wortmeldungen:

Stephan Iten (SVP): Ich bin sehr erstaunt über das Votum von STR Karin Rykart. Ich hoffe, ihr habt ihr gut zugehört. Weniger erstaunt hat mich, wer die Motion vorgestellt hat. Es war ja klar, aus welcher Küche das kommt. Den begeisterten Mitunterzeichnenden des Vorstosses will ich kurz erklären, was eine Sammelstrasse ist: Es handelt sich um eine Strasse, über die der Verkehr aus dem Quartier auf das übergeordnete Strassennetz geführt wird. Im Vorstoss zur E-Bike City heisst es: Hinaus ja, hinein aber nicht. Die E-Bike City hat sich die ETH selbst ausgedacht, ohne dass dafür ein Auftrag des Stadtrats oder des Gemeinderats vorlag. Die Prüfung hat ergeben, dass man ein solches Projekt als Ganzes betrachten muss. Man kann nicht einfach ein bisschen umsetzen und ein bisschen davon weglassen, denn alles ist auf das Gesamtprojekt abgestimmt. Genau das hat STR Karin Rykart versucht aufzuzeigen. Man kann nicht in Salami-taktik einzelne Teile umsetzen. Es wird verlangt, dass die Sammelstrassen zu Einbahnstrassen werden und der Gegenverkehr über Parallelstrassen laufen soll. Im gleichen Atemzug wird aber betont, wie begrenzt der Stadtraum sei. Wollt ihr Parallelstrassen bauen? Einem der federführenden Verfasser der Motion könnte ich etwa die Frage stellen, wo z. B. in Seebach die Parallelstrasse zu dieser Sammelstrasse sein soll. Interessant ist auch, dass der Gegenverkehr fürs Velo weiterhin erlaubt bleibt und für den ÖV genug Platz vorhanden ist. Es geht wieder einmal nur darum, dem Auto etwas zu verbieten. Darum geht es euch doch immer. Was löst eine solche Einbahnstrasse aus? Sie produziert Ausweichverkehr. Ihr lenkt den Verkehr um und nehmt Umwegfahrten in Kauf. Das steht im Widerspruch zu eurem Möchtegern-Netto-Null-Ziel, denn Ausweichverkehr und Umwegfahrten bedeuten mehr CO₂-Ausstoss. Wir wissen auch, dass unnötiger Verkehr im Quartier gefährlich ist, schliesslich sind dort Kinder unterwegs. Wieder einmal mehr geht es mit Unterstützung der GLP Schritt für Schritt in Richtung eines autofreien Zürichs. Das können wir nicht unterstützen. Die Motion ist ein völlig sinnbefreiter und ideologischer Autohasser-Vorstoss. STR Karin Rykart hat es gesagt: Ihr bringt die Autos nicht aus der Stadt. Parkplätze abzubauen, bedeutet nicht weniger Autos; Einbahnstrassen zu schaffen, bedeutet nicht weniger Autos. Der Verkehr verlagert sich einfach – und zwar weder in eurem noch in unserem Sinn. Lasst die Strassen in Ruhe. Schauen wir stattdessen, dass wir in der Stadt möglichst wenig Stau haben und dadurch den Verkehr im Quartier reduzieren können. Macht euch lieber Gedanken darüber, statt ständig neue Vorstösse und Hassreden gegen das Auto zu produzieren. Diejenigen unter euch, die immer betonen, wie wichtig es sei, auf Menschen und Minderheiten Rücksicht zu nehmen, sollten bedenken, dass auch Autofahrer Menschen sind.

Karin Weyermann (Die Mitte): Ich kann es kurz machen, weil wir die meisten Ausführungen des Stadtrats teilen. Bloss beim Fazit, dass er die Stossrichtung des Vorstosses begrüsst, scheiden sich die Geister. Es wurde vorher ausgeführt, welche Auswirkungen ein Einbahnregime haben kann. Das finden wir äusserst kritisch. Natürlich kann es in einzelnen Gesamtprojekten Sinn machen, das zu prüfen. Einfach drei Projekte herauszupicken, bei denen man das zwingend umsetzen muss, unterstützt die Die Mitte nicht.

Martina Zürcher (FDP): Die FDP predigt schon seit Jahren: Autos sammelt man, indem



4 / 4

man auf Hauptachsen Tempo 50 vorgibt und auf Quartierstrassen Tempo 30. Dass dies das einfachste und wirkungsvollste Mittel ist, ist Ihnen immer noch nicht klar. Das Wichtigste hat Stephan Iten (SVP) gesagt: Schraubt man an einer Strasse herum, wirkt sich das auf die Strassen rundherum aus. Man kann sie nicht isoliert anschauen. Ein Forschungsprojekt trifft immer Annahmen. Das fängt beim Homo oeconomicus an und hört irgendwo anders auf. Ob die Annahme im Forschungsprojekt der ETH sinnvoll ist, dass der ÖV unangetastet bleiben soll, während man das beliebteste Verkehrsmittel in der Stadt ausklammert, lasse ich so im Raum stehen. Wir lehnen Motion wie Postulat ab.

Michael Schmid (AL) ist nicht einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Die Motion wird mit 72 gegen 43 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat