



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

2366. 2022/641

Postulat von David Ondraschek (Die Mitte), Andreas Egli (FDP) und 1 Mitunterzeichnenden vom 07.12.2022:

Öffentliche Informationsveranstaltung für einen frühzeitigen Einbezug von unmittelbar betroffenen Anwohnenden und weiteren Betroffenen bei der Planung und Umsetzung von Velovorzugsrouten

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

David Ondraschek (Die Mitte) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 1118/2022): Die ersten Tranchen der Velovorzugsrouten sollen bis ins Jahr 2030 umgesetzt werden. Das demokratische Mehrheitsprinzip darf nicht untergraben werden. Es liegt in unserem Interesse, dass das Unterfangen gelingt. In einer Demokratie gilt es, die spezifischen Interessen von Minderheiten zu berücksichtigen. 30 Prozent der Bevölkerung haben die Velovorzugsrouten abgelehnt und 43 Prozent waren mit dem kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich nicht einverstanden. Die Interessen dieser Menschen sollen gewahrt werden, darauf zielt unser Postulat ab. Unmittelbar Anwohnende und weitere direkt Betroffene sollen in einer öffentlichen Informationsveranstaltung möglichst früh in den Prozess der Planung und Umsetzung der Velovorzugsrouten einbezogen werden. Dabei soll auf die geplante Parkfeldsituation entlang der Abschnitte der Velovorzugsroute fokussiert werden. Beispielsweise wehrten sich 350 Hönggerinnen und Höngger gegen die Auflösung von Parkplätzen in ihrem Quartier, da sie ihre Anliegen nicht gewahrt sahen. Damit an diesen Informationsveranstaltungen tatsächlich über verhandelbare Interessen gesprochen und nicht über Positionen debattiert wird, soll das im Rahmen eines moderierten Dialogs stattfinden – auf der Basis des Volksentscheids. Das dialogische Prinzip hilft, Brücken zu bauen und kreative Lösungen zu entwickeln, die eine Win-win-Situation zur Folge haben. Der kommunale Richtplan der Stadt sieht vor, «dass im Zuge der laufenden Erstellung von Wohnersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätze kompensatorisch aufgehoben werden». Bei Velovorzugsrouten handelt es sich nicht um Wohnersatzneubauten und die Vorgabe, dass sie grundsätzlich frei von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) sein sollen, rechtfertigt bloss die Entfernung von Blaue-Zone-Parkplätzen entlang der besagten Strecken, jedoch nicht eine Reduktion der Parkplätze an sich. Weiter steht im kommunalen Richtplan, dass «Parkplätze der Blauen Zone nur zur Verfügung zu stellen sind, sofern am Wohnort oder Geschäftssitz keine Möglichkeit besteht, privaten Parkraum zu nutzen». Leerstände in privaten Parkieranlagen sollen vermieden werden. Entsprechend soll im Rahmen des Dialogs mit den Betroffenen geprüft werden, welche der entfernten Blaue-Zone-Parkplätze kompensiert werden müssen und welche nicht. Der Dialog unterstützt ein weiteres Ziel im kommunalen Richtplan: Der Parkplatzsuchverkehr soll mittels einer Mobilitätsapp unter Einbezug von möglichen Parkplatzanbietern reduziert



2 / 5

werden. Unterstützen Sie das Miteinander von Nutzern verschiedener Verkehrsmittel. Letztlich verringert sich so die Wahrscheinlichkeit, dass Rechtsmittel gegen die öffentlichen Planaufgaben ergriffen und die Velovorzugsrouten verzögert werden.

Sven Sobernheim (GLP) begründet den namens der GLP-Fraktion am 21. Dezember 2022 gestellten Ablehnungsantrag: Öffentliche Informationsveranstaltungen finden wir gut. Aus dem Votum wurde mir nicht klar, warum diese nur bei Velovorzugsrouten durchgeführt und nur die Anwohnenden informiert werden sollen. Velovorzugsrouten haben den Sinn, dass wir den Verkehr durch die Stadt leiten und so sind sie nicht nur für die Anwohnenden, sondern für alle Menschen dieser Stadt relevant. Die Informationsveranstaltung sollte für alle da sein. Anwohnende sind laut Paragraph 16 berechtigt, Rekurs einzulegen. Man kann ihnen nicht vorwerfen, wenn sie dieses legitime Rechtsmittel ergreifen. Autoabstellplätze scheinen mir nicht das wichtigste Anliegen der Velovorzugsrouten. Interessant fand ich die Auslegung der Prozentzahlen der Abstimmung, denn man kann die Umsetzung einer Initiative nicht anhand von deren Verhältnis gestalten. Wir begrüssen es, wenn der Stadtrat häufiger Informationsveranstaltungen durchführt. Es gibt weitere Komponenten im Postulat, die wir eigentlich gut finden, trotzdem stimmen wir dagegen.

Weitere Wortmeldungen:

Anna Graff (SP): Mit diesem Postulat werden uns mehrere Unterwanderungen von deutlichen demokratischen Aufträgen vorgeschlagen. Zumindest lasen wir das Postulat so, auch wenn die heutige Begründung anders wirkte. Die deutlichen Annahmen der Velorouteninitiative im Jahr 2020, des Verkehrsrichtplans im Jahr 2021 und des Klimaziels im Jahr 2022 geben dem Stadtrat sehr klare demokratische Aufträge, um zügig Tiefbauprojekte durchzuführen, um die Verkehrswende herbeizuführen. Die Strassenoberfläche, die Verkehrsführung und die Platzaufteilung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen sollen sich in den nächsten Jahren drastisch ändern. Die Stadt soll dem MIV Platz wegnehmen und in Richtung Velo-, Fuss- und Öffentlicher Verkehr (ÖV) planen. In diesem Kontext wird uns vorgeschlagen, beim Vorzeigeprojekt Velovorzugsrouten Informationsveranstaltungen durchzuführen, um «über verhandelbare Interessen», nämlich Parkplätze, zu sprechen. Damit wird bezweckt, dass jene, die die demokratisch abgestützte Umsetzung der Vorzugsrouten nicht in ihrer Nachbarschaft realisiert sehen wollen, sich zusätzlich zu den ihnen zustehenden legalen Mitteln über den Abbau von Parkplätzen beschweren können. Während die SP es wichtig und richtig findet, die Bevölkerung in das Projekt zu involvieren, können wir die Forderung in dieser Form nicht unterstützen. Statt die Information und Involvierung der Bevölkerung eindimensional auf Parkplätze in Zusammenhang mit Velovorzugsrouten zu reduzieren, soll die Stadt bei Projekten aller Art, bei denen kein Auflageverfahren gemäss Strassengesetz und somit kein Einbezug der Bevölkerung stattfindet, den Einbezug über öffentliche Informationsveranstaltungen prüfen. Das könnten, müssten aber nicht ausschliesslich Umsetzungsprojekte zu den Velovorzugsrouten sein. In diesem Sinn hoffe ich auf eine Annahme unserer Textänderung, damit die Bevölkerung über alle Projekte informiert werden kann: «Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie unmittelbar betroffene Anwohnende und weitere direkt Betroffene in einer öffentlichen Informationsveranstaltung bei der Planung und Umsetzung von relevanten Projekten des Tiefbauamts Zürich (TAZ) möglichst früh in den Prozess



miteinbezogen werden können. Diese Informationsveranstaltungen sollen bei grösseren Projekten geprüft werden, wenn keine Auflagen nach Paragraph 13 oder 16/17 Strassengesetz durchgeführt werden, zum Beispiel Auflagen nach Eisenbahngesetz». Wird unsere oder die Textänderung der Grünen abgelehnt, werden wir das Postulat ablehnen.

Markus Knauss (Grüne): *Velovorzugsrouten brauchen Platz und betreffen Parkplätze. Das Postulat verlangt, dass die Bevölkerung über Velovorzugsrouten informiert wird. Mit dem Fokus auf die Parkfeldsituation ist der Blick sehr einseitig. Bei den Velovorzugsrouten werden nicht nur Velorouten umgesetzt, auch der Strassenraum kann radikal umgestaltet werden. Gerade das Aufheben von Parkplätzen bietet viele neue Chancen: Einerseits gibt es Platz für Velofahrende, andererseits für Grünflächen. Darum haben wir Sympathien dafür, dass die Informationsveranstaltungen durchgeführt werden. Das wird sowieso gemacht, darum ist das Postulat eigentlich unnötig. Man kann im Rahmen solcher Veranstaltungen sachliche Diskussionen führen und den Menschen zeigen, welche Chancen bestehen. Als Textänderung schlagen wir vor, dass der letzte Satz über die Parkfeldsituation gestrichen wird. So würden wir das Postulat annehmen.*

Michael Schmid (AL): *Am 17. Juni 2022 hat das TAZ die Velovorzugsroute Höngg zur öffentlichen Stellungnahme aufgelegt, wie es im Paragraph 16 des Strassengesetzes vorgesehen ist. In der Gemeindeordnung ist festgelegt, dass Velovorzugsrouten bestmöglich vom MIV befreit sein müssen. Das ist so, damit Velofahrende nicht von Autos bedrängt werden, was einer der Gründe ist, wieso viele sich nicht aufs Velo wagen. Das TAZ setzt die Verfassungsbestimmung nach wie vor nicht um und trotzdem sehen die Bürgerlichen rot. Wenn die übermässigen Privilegien der Automobilität in Frage gestellt werden, scheut man sich keinen Aufwand, das anzufechten. So bspw. die Flugblätter, die von Johann Widmer (SVP) und Christoph Marty (SVP) an Anwohnende der betroffenen Strassenabschnitte verteilt wurden. Darauf werden die Anwohnenden aufgefordert, Einsprache gegen das Bauprojekt zu erheben. Ein Standard Einspracheschreiben ist beigelegt und zwei der rechten Kampagnenorganisationen garantieren die Übernahme aller Verfahrenskosten. Ich würde gerne wissen, wie viele dieser 350 Einsprachen mit dem Standardtext des Hauseigentümerverbands gemacht wurden und sich auf die Kostenübernahmegarantie stützen. Die Stadtverwaltung darf diese Zahl nicht veröffentlichen. Es wurde juristisch festgestellt, dass keine Bestandesgarantie für Parkplätze im öffentlichen Raum besteht und daher sehe ich keine Erfolgsaussichten für die Einsprachen, ausser dass das Projekt vielleicht verzögert und die öffentliche Hand mit der undemokratischen Abarbeitung beschäftigt wird. Aus diesen Gründen wäre eine Informationsveranstaltung hilfreich, um die durch die Kampagne der Automobillobby verunsicherten Anwohnenden aufklären zu können. Die Stadtverwaltung setzte das bei der Vorzugsroute in Wollishofen bereits um. Der Abbau der Parkplätze wurde aufgezeigt, stand aber nicht im Fokus. Das ist gut so, da die Veranstaltung auch für den Bevölkerungsteil attraktiv sein soll, der kein Auto hat. In diesem Sinn stimmen wir dem Postulat nur mit der Textänderung der Grünen zu. Die Interessen der Minderheit der Autobesitzenden werden in der Stadt bereits über Gebühr berücksichtigt, wenn man bedenkt, dass ihnen der grösste Teil der Strassenfläche zur Verfügung gestellt wird. In seiner Originalform ist das Postulat ein teurer, aber erfolgloser Versuch, die öffentliche Hand für die Bereitstellung von Abstellplätzen für Autos in die Verantwortung zu ziehen. Der knappe öffentliche Raum soll nicht für das Fahrzeug*



geopfert werden, das am ineffizientesten mit Fläche umgeht. Dieser Raum soll für sichere, autofreie Velorouten, Bäume oder Begegnungen zwischen Menschen genutzt werden. Vielleicht beginnt die rechte Ratshälfte nach Umsetzung der Aufträge der Stimmbevölkerung, Lebensqualität statt Parkplätze zu messen.

Martin Bürki (FDP): Es wurde viel, aber am Thema vorbei diskutiert. Es geht nicht darum, ob man für oder gegen die Velovorzugsrouten ist, sondern darum, wie der Entschluss umgesetzt und die Quartierbevölkerung miteinbezogen wird. Im Quartier Wollishofen erfolgten 480 Einsprachen, da die Velovorzugsroute ohne Diskussion vorgelegt wurde. Sie wurde von der Verwaltung ausgearbeitet. Es wurde der Anschein erweckt, dass sie selbst noch nie im Quartier waren. Einfachste Fragen konnten an der Informationsveranstaltung nicht beantwortet werden. Hätte man die dortige Bevölkerung rechtzeitig miteinbezogen und gefragt, wo die Veloroute am sinnvollsten wäre, hätte eine bessere Lösung mit höherer Akzeptanz erfolgen können. Die Stadt führt immer wieder an, dass es in der Volksabstimmung eine Grafik gab, die die Velovorzugsrouten abbildete. Das stimmt, aber sie war sehr klein und zeigte die ganze Stadt – auf welcher Strasse sie genau verläuft, wurde nie besprochen. An diesem Punkt hätte man das Quartier miteinbeziehen können. Michael Schmid (AL) meinte, dass die Velovorzugsrouten grundsätzlich autofrei seien. Auf der Homepage zu den Velovorzugsrouten und auch in der Abstimmungsbroschüre steht: «Mit einer sorgfältigen Interessenabwägung soll der in den Quartieren geltende Grundsatz der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer bestmöglich gewahrt werden». Das wird momentan mit Füßen getreten. Ein weiterer, mehrfach genannter Punkt sind Informationsveranstaltungen als Ersatz für die Auflage nach Paragraph 13. Da sind wir konsequent dagegen. Kein Mensch versteht, wie das ersetzt werden soll – durch eine Veranstaltung, bei der sich nur die Hälfte der Leute, die etwas sagen wollen, äussern kann. Es wird nicht protokolliert, ob sich diese im Nachhinein mit einem Vorschlag an die Verantwortlichen wenden und ob eine Idee aufgenommen wurde oder nicht. Den Artikel 13 mit einer Informationsveranstaltung zu ersetzen, ist ein Abbau der Volksrechte. Da sind wir dagegen.

David Ondraschek (Die Mitte): Wie bereits erwähnt, geht es nicht darum, einen gefällten Mehrheitsentscheid zu kippen – im Gegenteil. Es ist die Aufgabe des Stadtrats, zu erkennen, wann die Umsetzung einer Volksabstimmung von hoher politischer und praktischer Brisanz ist. In diesen Fällen ist ein gezielter Dialog mit der direkt betroffenen Bevölkerung nicht nur eine Frage von Planaufgaben und Paragraphen, sondern des gegenseitigen Respekts. Genauso wie die Mehrheit von der Minderheit erwarten darf, dass sie einen Volksentscheid respektiert, sollte die Minderheit erwarten dürfen, dass ihre Anliegen so weit wie möglich gewahrt werden. Das Prinzip ist «sowohl als auch» und nicht «entweder oder». Gerade bei der Umsetzung der Velovorzugsrouten soll das mit Augenmass berücksichtigt werden. Die Tatsache, dass der Stadtrat bereit ist, das Postulat anzunehmen, zeigt, dass ihm die Tragweite der Thematik bewusst ist. Zu den Textänderungen: Der Fokus auf die Parkfeldsituation ist nicht exklusiv, sondern inklusiv zu verstehen. Uns ist es wichtig, dass dieser Aspekt zur Sprache kommt, da er viele Menschen in unserer Stadt bewegt. In diesem Zusammenhang sollen die Leerstände in privaten Parkieranlagen reduziert werden. Das führt zu einer Win-win-Situation. Die Textänderungsan-



5 / 5

träge seitens SP und Grüne können wir nicht annehmen, da sie dem Grundanliegen widersprechen. In der Debatte kam hoffentlich zum Ausdruck, dass mit diesem Postulat keine Velovorzugsrouten verzögert oder die Entfernung von Blauen Zonen verhandelt werden sollen. Der Stadtrat achtet bei der Prüfung eines solchen Postulats auch auf die protokollierte Ratsdebatte. Darum bitte ich alle Fraktionen, das Postulat zu überweisen.

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

STR Simone Brander: *Völlig unabhängig von diesem Postulat verscrieb sich mein Departement dem Ziel, die betroffene Bevölkerung bei allen Velovorzugsrouten regelmässig transparent und zeitnah zu informieren. Das machen wir auf unserer Webseite unter dem Stichwort «Velo», mit Informationsveranstaltungen in den Quartieren und mit Medienmitteilungen. Die erste Informationsveranstaltung zu den Velovorzugsrouten fand Ende Januar 2023 in Zusammenarbeit mit dem Quartierverein Wollishofen statt. Ende März 2023 gab es eine weitere zur Route Oerlikon–Riesbach. Gerade wenn wir beim Schritt der Auflage von Paragraph 13 sind, können wir dank dem Einbezug der Bevölkerung mehr lokales Wissen abholen und in die Planung der Route einfließen lassen. Es gibt uns auch die Möglichkeit, Fragen zu beantworten und Missverständnisse zu beseitigen. Die Informationsveranstaltungen werden evaluiert und Verbesserungen fließen ein. Die nächste Informationsveranstaltung findet zur Velovorzugsroute Bullingerplatz–Stauffacherquai statt. Der Stadtrat nimmt das Postulat gerne entgegen, die Umsetzung läuft bereits.*

Das Postulat wird mit 43 gegen 71 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat