



## Der Stadtrat an den Gemeinderat

3. Juni 2026

GR Nr. 2025/567

### **Motion der SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen betreffend Einführung eines Einbahnregimes für Autos auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen für mehr Platz für den Veloverkehr, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Dezember 2025 reichten die SP-, Grüne-, GLP- und AL-Fraktionen folgende Motion, GR Nr. 2025/567, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat einen Kredit für drei Projekte zu unterbreiten, die auf ausgewählten kommunalen Sammelstrassen ein Einbahnregime für Autos einführen, um mehr Platz für den Veloverkehr zu schaffen. Der Autoverkehr in die Gegenrichtung soll auf einer parallel verlaufenden Sammel-, Verbindungs- oder Hauptverkehrsstrasse geführt werden. Der öffentliche Verkehr und Velos sollen weiterhin in beide Richtungen fahren können. Die Umsetzung soll möglichst ohne Bauprojekt im bestehenden Strassenraum erfolgen.

Begründung:

Die ETH Zürich hat mit ihrem E-Bike-City-Projekt das grosse Potential dargelegt, wie die Stadt Zürich durch eine Neuorganisation des Strassenraumes Platz für andere Nutzungen freispielen kann: Ein Teil der Strassenfläche, die heute vom MIV beansprucht wird, wird für den Veloverkehr und Grünräume umgenutzt. Die Umnutzung erfolgt dabei primär durch die Einführung von neuen Einbahnen, wobei die Erschliessung der Grundstücke gewährleistet bleibt. Eine Grundprämisse des E-Bike-City-Projekts ist dabei eine möglichst einfache Umsetzbarkeit, die in einem ersten Schritt keine Umgestaltung des ganzen Strassenraums bedarf.

Das Forschungsprojekt hat die grundsätzliche Machbarkeit des Vorhabens bestätigt. Nun steht der Praxistest aus. Die Stadt Zürich soll deshalb die Erkenntnisse des Forschungsprojekts anhand konkreter Fallbeispiele untersuchen. Dabei eignen sich besonders Strassen im Gegenverkehr, wo die Platzverhältnisse eng sind und Spielräume eingeschränkt.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, einen Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung schriftlich zu begründen (Art. 127 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus den nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat.

Die Motion verlangt die Einführung von Einbahnregimes für Autos. Dafür müssten örtliche Verkehrsanordnungen (Allgemeinverfügungen) erlassen und mit Signalen sowie Markierungen vollzogen werden. Dies ist ohne Bauprojekt nicht mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Sowohl bezüglich der Finanzbefugnis als auch bezüglich dem Erlass von Verkehrsanordnungen (vgl. Art. 3 lit. a städtische Signalisationsvorschriften, AS 551.320) liegt die Kompetenz beim Stadtrat bzw. der Vorsteherin des



2/2

Sicherheitsdepartements. Zusammenfassend ist vorliegende Forderung daher nicht motionabel, da sie nicht in der Zuständigkeit von Gemeinderat oder Gemeinde bzw. der Stimmberechtigten liegt. Das E-Bike-City-Projekt ist eine Forschungsarbeit der ETH Zürich, welche die Verkehrspolitik und ihre Herausforderungen untersucht und das Gesamtverkehrssystem modellhaft abbildet. In der Praxis sind Strassenräume, Netze und das Gesamtverkehrssystem gesamthaft zu betrachten und nicht einzig unter dem Aspekt einer einzelnen möglichen Massnahme wie eines MIV-Einbahnregimes.

Die Bündelung des MIV ist hierbei ein wesentlicher, im Richtplan verankerter Grundsatz. Auf vielen kommunalen Sammelstrassen verkehren Busse und Trams. Damit der ÖV-Betrieb weiterhin gewährleistet werden kann, ergibt sich aus dem MIV-Einbahnregime kein Platzvorteil. Die Richtplanung gibt vor, den quartierfremden Durchgangsverkehr vom kommunalen Strassennetz fernzuhalten und so das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Dazu leistet die mit der Motion geforderte Massnahme – dem Gemeinderat drei Projekte zu unterbreiten – keinen Beitrag – im Gegenteil würde allenfalls sogar Mehrverkehr durch Umwegfahrten entstehen.

In zahlreichen Projekten werden aktuell Velovorzugsrouten (VVR) und sonstige bessere Veloinfrastrukturen geplant. Ziel dieser Massnahmen ist es, dass alle mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich kommen. Die Stadt Zürich hat in den letzten Jahren zahlreiche Einbahnstrassen für den Gegenverkehr für Velo geöffnet. Eine Einbahnstrasse ist dabei eine mögliche Massnahme, um Platz für Velos zu schaffen. In den Strassenbauprojekten und der Planung der VVR werden solche Massnahmen durchaus bei der Betrachtung des Erschliessungssystems mitgedacht und allfällige Auswirkungen untersucht. Ergebnisse solcher Betrachtungen sind zum Beispiel die erwirkte Richtplanänderung, um das heute bestehende Einbahnsystem Kreuz-/Falkenstrasse aufzuheben und den MIV in der Kreuzstrasse zu bündeln. Hierdurch ergeben sich vielfältige verkehrliche und stadträumliche Potenziale – auch für das Velo.

Die Grundidee der Motion findet der Stadtrat richtig und er teilt das Anliegen. Drei losgelöste Projekte zu suchen, ergibt aber wenig Sinn. Zudem ist das Anliegen nicht motionabel und ist eine verbindliche Umsetzung innert zwei Jahren, wie mit der Motion gefordert, aufgrund der komplexen Zusammenhänge, in die solche Massnahmen eingebettet sind, nicht möglich. Zu nennen sind hier Netzbetrachtungen, Auswirkungen auf den Richtplan und laufende Strassenbauprojekte, die im Vorfeld konkreter Kreditanträge abgeklärt werden müssten.

Vor diesem Hintergrund lehnt der Stadtrat die Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident  
Raphael Golta

Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter