



Substanzielles Protokoll 156. Sitzung des Gemeinderats von Zürich

Freitag, 2. Juli 2021, 14.00 Uhr bis 16.11 Uhr, in der Halle 9
der Messe Zürich

Vorsitz: Präsident Mischa Schiowow (AL)

Beschlussprotokoll: Sekretär Mark Richli (SP)

Substanzielles Protokoll: Paulina Kerber

Anwesend: 112 Mitglieder

Abwesend: Tobias Baggenstos (SVP), Markus Baumann (GLP), Patrik Brunner (FDP), Simone Hofer Frei (GLP), Christian Huser (FDP), Andrea Leitner Verhoeven (AL), Patrik Maillard (AL), Matthias Renggli (SP), Marcel Tobler (SP), Stefan Urech (SVP), Natascha Wey (SP), Willi Wottreng (AL), Vera Ziswiler (SP)

Der Rat behandelt aus der vom Präsidenten erlassenen, separat gedruckten Tagliste folgende Geschäfte:

- | | | | |
|-----|--------------------------|--|-----|
| 1. | | Mitteilungen | |
| 3. | 2021/229 | Eintritt von Jean-Marc Jung (SVP) anstelle des zurückgetretenen Emanuel Eugster (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022 | |
| 4. | 2021/243 | Eintritt von Christina Horisberger (SP) anstelle des zurückgetretenen Dr. Pawel Silberring (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022 | |
| 19. | 2019/436 | Weisung vom 30.10.2019:
Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung | VTE |
| 20. | 2020/549 | E/A Postulat von Pascal Lamprecht (SP) und Dominique Zygmunt (FDP) vom 02.12.2020:
Bericht betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik | VTE |

Mitteilungen

Die Mitteilungen des Ratspräsidenten werden zur Kenntnis genommen.

Geschäfte

4158. 2021/229

Eintritt von Jean-Marc Jung (SVP) anstelle des zurückgetretenen Emanuel Eugster (SVP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 16. Juni 2021 anstelle von Emanuel Eugster (SVP 7+8) mit Wirkung ab 2. Juli 2021 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Jean-Marc Jung (SVP 7+8), Volkswirt, Immobilienbewirtschafter, geboren am 10. Juli 1965, von La Chaux-de-Fonds/NE, Sennhauserweg 19, 8032 Zürich

4159. 2021/243

Eintritt von Christina Horisberger (SP) anstelle des zurückgetretenen Dr. Pawel Silberring (SP) für den Rest der Amtsdauer 2018–2022

In Anwendung von § 108 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR, LS 161) hat der Stadtrat mit Beschluss vom 16. Juni 2021 anstelle von Dr. Pawel Silberring (SP 1+2) mit Wirkung ab 2. Juli 2021 für den Rest der Amtsdauer 2018 bis 2022 als gewählt erklärt:

Christina Horisberger (SP 1+2), Journalistin, Dozentin, geboren am 20. Oktober 1966, von Auswil/BE und Ehrendingen/AG, Rainstrasse 69, 8038 Zürich

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Die Beratung wird fortgesetzt (vergleiche Sitzung Nr. 155, Beschluss-Nr. 4144/2021).

Beschlüsse:

Gemeinsame Behandlung der Anträge 85 und 86

Kommissionsmehrheit:

Marco Denoth (SP): Die Ausgangslage des Antrags bezüglich des Velos veränderte sich im September, als die Velorouteninitiative der SP und unserer Verbündeten mit 70,5 Prozent an der Urne angenommen wurde. Die Initiative fordert, dass in den nächsten zehn Jahren ein Netz von mindestens 50 Kilometern Velovorzugsroute entsteht, das

grundsätzlich frei von motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist. Die Kommission war sich sehr lang uneinig, ob die Velovorzugsroute im kommunalen oder im regionalen Richtplan eingetragen und verankert werden soll. Einig war man sich aber, dass die Velovorzugsrouten auf kommunalen MIV-Routen zu liegen kommen sollen und nicht auf überkommunalen, die weiterhin vom MIV benützt werden sollen. Ausserdem war bekannt, dass der Stadtrat an der Velostrategie 2030 arbeitet, die einen sehr grossen Einfluss auf den Veloverkehr von Zürich hat. Als die Verwaltung in der Kommission durchblicken liess, dass sie mit der kantonalen Verwaltung – dem Amt für Mobilität – in sehr engem Austausch steht und die Velovorzugsroute im regionalen Richtplan eintragen will, veränderte sich die Ausgangslage erneut. In dieser Situation entschied sich die Kommission, den Verkehrsrichtplan gesondert zu beraten. Damals wurden drei Möglichkeiten geprüft, um das Velokapitel zu behandeln. Man dachte an eine motivierte Rückweisung des Kapitels 9 Veloverkehr, an das Aussetzen der Verhandlung und das Warten auf den regionalen Richtplan oder an die Weiterberatung und das Eintragen der Velorouteninitiative in den Richtplan. Die Mehrheit der Kommission entschied sich für letzteres Vorgehen und die Weiterberatung. Nachdem uns die Verwaltung einen vertraulichen Plan mit der Weiterentwicklung des Velonetzes zur Verfügung stellte, änderte sich die Ausgangslage erneut. Der Velonetzplan wurde damals kommissionsintern veröffentlicht. Die Mehrheit der Kommission war mit diesem Plan sehr glücklich und wir gingen sofort an die Arbeit. Die Verwaltung legte kurz darauf ein komplett überarbeitetes Kapitel 9 Veloverkehr vor, das vor allem auf die Velorouteninitiative eingeht. Bereits auf der ersten Seite des Antrags wird die Ausgangslage geschildert und der Unterschied zur Ausgangslage im Oktober 2019 sichtbar. Die Verwaltung arbeitet auch bereits Kommissionsanträge in den Vorschlag ein, bei denen sich eine Mehrheit abzeichnete. Ich bedanke mich für die Arbeit der Verwaltung. Wesentlich in diesem Antrag ist die Abbildung 9.2 mit der dazugehörigen Tabelle 9.1, die man ab Seite 68 in der Synopse findet. Die Mehrheit nahm in Absprache mit der Verwaltung geringfügige Veränderungen des Antrags vor. Bei den Massnahmen nahm die Mehrheit folgende Anpassungen vor: Bei der Massnahme 4 fordern wir die Sichtbarkeit von Velovorzugsrouten unter anderem mit Belagseinfärbungen, Markierungen und Signalisierungen. Die Massnahme 7 will, dass die fehlende Veloinfrastruktur Strassenbauprojekte auslösen kann – und nicht nur Fernleitungsprojekte und veraltete Abwasserrohre. Die Massnahme 5 fordert ein Konzept über die gesamte Veloinfrastruktur zur Signalisation und Wegweisung, damit die Veloroute von allen verstanden und somit befahren werden kann – auch zum Wohl der Autofahrenden. Im Kapitel 9.5 wird mit dem Masterplan Velo aus dem Jahr 2012 ein weiterer Papiertiger zu Grabe getragen. Aus meiner Sicht hat das Papier nie das gebracht, was von ihm erwartet wurde und es ist deshalb gut, dass es durch den Richtplan ersetzt wird. Ein formeller Einschub zum Verständnis des Antrags: Die Verwaltung kann in der Kommission keine Anträge stellen. Deshalb übernahm die Kommissionsmehrheit die Formulierung der Verwaltung, den Antrag 85, grossmehrheitlich und stellt ihn heute als unseren Antrag der Mehrheit in der Synopse. Die Kommission nahm – wie eben ausgeführt – kleine Veränderungen vor. Die Massnahme 3 ist für das weitere Verständnis ebenfalls wichtig. Da heisst es: «Die Stadt Zürich führt zur Festsetzung des Velovorzugsroutennetzes eine Teilrevision des regionalen Richtplans durch.» Vorläufig sind alle Routen der Abbildung 9.1 in der kommunalen Verkehrsrichtplankarte Veloverkehr aufgeführt. Diese legen wir heute fest. Ausnahmen werden im Folgeantrag behandelt. Es ist der Kommissionsmehrheit klar, dass das Veloroutennetz im kommunalen Richtplan nicht festgesetzt, sondern nur festgelegt wird. Das ist in einer ersten Phase auch in Ordnung. Auch ohne vorläufigen Eintrag im regionalen Richtplan wird der Stadt klar der Auftrag erteilt, das Netz so schnell wie möglich umzusetzen. Dieser Auftrag wurde auch in der Kommission, von der Verwaltung und von den zuständigen Stadträten bestätigt. Die Stadt hat weiter den Auftrag, die Festsetzung im regionalen Richtplan voranzutreiben, damit schlussendlich die raumsichernden und finanziellen Voraussetzungen für das Netz geschaffen werden. Der Kanton wurde gemäss Verwaltung in diesem Kapitel stark miteinbezogen und wird den

kommunalen Richtplan, so wie auch den regionalen Richtplan genehmigen müssen. Für mich ist das ein klares Thema der Behördenverbindlichkeit. Wenn der Kanton das vorliegende Kapitel, so wie wir es heute festsetzen, genehmigt, verspricht er uns damit auch, dass das Veloroutennetz im regionalen Richtplan genehmigt wird, sobald der Gemeinderat es festgesetzt hat. Ich verlasse mich auf die Behördenverbindlichkeit der Baudirektion des Kanton Zürichs. Der Kommissionsmehrheit ist es wichtig, dass die Velorouteninitiative im Richtplan verankert wird. Mit dem neuen Kapitel 9 geschieht genau das und der Weg wird frei, damit Zürich endlich eine Velostadt wird, in der auch Autos ihren Platz haben. Das Velokapitel teilt dem Velo die kommunalen MIV-Routen zu. Die überkommunalen Strassen können weiterhin vom MIV genutzt werden. Diese Entflechtung ist uns wichtig, insbesondere für den Veloverkehr. Viel wichtiger ist aber, dass damit mehr als 50 Kilometer vorwiegend autofreie Velovorzugsrouten entstehen und gesamthaft über 100 Kilometer sichere, durchgängige und schnelle Velovorzugsrouten in der Stadt gebaut werden können. Vielen Dank an dieser Stelle den Grünen, der GLP und der AL für Ihre Mitarbeit.

Kommissionsminderheit Antrag 85:

Dominique Zygmunt (FDP): Die Velovorzugsrouten werden in Zürich gebaut werden, weil das Volk die früher sogenannten «Veloschnellrouten» angenommen hat. In der Gemeindeordnung der Stadt steht deshalb, dass die Stadt bis ins Jahr 2030 ein Netz aus mindestens 50 Kilometern Velovorzugsroute bauen soll – sternförmig und mit Tangentialverbindungen. Für die Minderheit ist deshalb klar, dass das Velofahren in der Stadt sicherer und bequemer werden soll. Wir unterstützen konkrete Massnahmen im Bereich der Sicherheit und der Netzqualität. Aktuell sind für die Erstellung der mindestens 50 Kilometer Vorzugsroute noch neun Jahre Zeit. Das ist für ein solch ambitioniertes Projekt nicht mehr sehr viel Zeit. Wir wissen, dass es für die Realisierung der Velovorzugsrouten eine Revision des regionalen Richtplans und nicht eine des kommunalen Richtplans benötigt. Wir diskutieren aber heute über den kommunalen Richtplan. Nur die Velovorzugsrouten, die hier eingetragen sind, werden am Ende tatsächlich entstehen. Darüber besteht zumindest aus juristischer Betrachtungsweise Konsens. Trotzdem stehen wir heute hier und debattieren über das Kapitel 9 und die Frage, ob wir ein unglaublich detailliertes Netz an Velovorzugsrouten in den kommunalen Richtplan schreiben sollen. In der Kommission diskutierten wir viele Ideen und es fiel oft das Argument, die Idee gehöre nicht hierhin und werde auf einer anderen Ebene entschieden. So wurden viele interessante Ideen versenkt. Es scheint mir aber, als würde die heilige Richtplankonformität beim Thema Velo aufhören. Wird heute mit der Mehrheit das Kapitel 9 beschlossen, dient das – positiv formuliert – als Inspiration für die kommende Debatte zum regionalen Richtplan. Leider bedeutet es aber auch eine Zeitverzögerung und in einem gewissen Sinne auch eine Irreführung. Das Stimmvolk, das der Velovorzugsroute zustimmte, erwartet nämlich eine Realisierung nach Plan. Es wird aber keine einzige Velovorzugsroute entstehen, nur weil Sie heute mit diesem Änderungsantrag ein detailliertes Netz in den kommunalen Richtplan schreiben. Weshalb machen Sie es dann? Vielleicht sehen Sie es als Selbstverpflichtung, genau dieses Netz auch in den regionalen Richtplan zu schreiben oder Sie glauben, dass der kommende politische Prozess zu genau diesem Resultat führt. Diesen Optimismus kann ich nicht teilen. Hier haben wir nichts anderes als eine substanzlose Geisterdiskussion. Es ist schade, dass Sie damit den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern den Eindruck vermitteln, wir würden voraussichtlich im November über das Veloroutennetz abstimmen. Dem ist nicht so und das werden wir auch im Abstimmungskampf immer wieder betonen müssen. Die Minderheit hätte sich gerne an einem Vorschlag beteiligt, der wenigstens formell auf der korrekten Grundlage steht. So aber sehen wir keine andere Möglichkeit, als den Antrag abzulehnen und uns dann in der Revision des regionalen Richtplans wieder in die Debatte einzuschalten – da, wo die Debatte auch hingehört und wir ohne die Verzögerungen in der Kommission längst wären, weil wir die

Zeit hier nicht verloren hätten.

Kommissionsminderheit Antrag 86:

Cathrine Pauli (FDP): *Es gibt hier eine kleine Änderung in Karteneintrag 5 im Kapitel 9, die wir getrennt behandeln müssen. Die SVP und FDP lehnen das revidierte Kapitel 9 ab. Wir lehnen entsprechend auch die Karteneinträge ab. Die Minderheit weiss, was die Rolle der Legislative ist: Wir legen als Parlament gesetzliche Rahmenbedingungen fest, die der Stadtrat im Detail plant und umsetzt – und nicht umgekehrt. Wir pochen als Minderheit darauf, dass wir auf unserer Flughöhe bleiben und uns nicht in Mikromanagement wie Karteneinträgen verlieren. Mit den Karteneinträgen werden Planungshorizonte festgelegt. Es wird nicht genau definiert, ob wirklich genau auf diesem Strassenabschnitt Strassenzüge gebaut werden. Wir geben dem Stadtrat den Auftrag, sich zu überlegen, in welchem Planungskorridor er plant. Ich bin mir sicher, dass der Stadtrat auf diesen Punkt in den nächsten 25 Jahren Bezug nehmen wird. Es sind aber Planungskorridore und die Einträge werden nicht eins zu eins umgesetzt werden können. Die linke Ratsseite vermischt gerne die Aufgaben der Exekutive und die der Legislative. Wir sind hier aber die Legislative.*

Weitere Wortmeldungen:

Sven Sobernheim (GLP): *Der Seetunnel umfasst eine kurze Strecke unter dem See, der im kantonalen Richtplan eingetragen ist. Der Stadtrat definierte diesen Korridor im Richtplan – weil die Definition in seiner Kompetenz liegt. Wir beschliessen heute ein Velovorzugsroutennetz und geben dem Stadtrat den Auftrag, mit diesem Netz zu planen. Es ist richtig, dies im kommunalen Richtplan zu machen. Auch im regionalen Richtplan sind bereits viele Velorouten räumlich gesichert. Da wir ein Basis- und ein Komfortrou-tennetz eingetragen haben, müssen wir mit dem Antrag 86 nur noch vier oder fünf zu-sätzliche Routen festlegen und bis zu weitem räumlich sichern. Die räumlichen Sicherun-gen aller Velovorzugsrouten, abgesehen der im Antrag 86 gesicherten, sind bestimmt – teilweise im regionalen Richtplan. Ein klassisches Beispiel dafür ist der Stadttunnel, über den wir im Juni abstimmten. Es ist wichtig, dass wir das Velovorzugsroutennetz in diesem Kapitel festlegen und dem Stadtrat signalisieren, dass er mit den 105 Kilometern auf dem richtigen Weg ist und diese 105 Kilometer auch in den regionalen Richtplan übertragen werden dürfen. Es ist denkbar, dass der Stadtrat und der Regierungsrat im regionalen Richtplan nur die wichtigsten Velovorzugsrouten und nur 60 Kilometer festle-gen wollen, während die anderen 45 Kilometer als städtische Velovorzugsrouten defi-niert würden. Auch das wäre ein gangbarer Weg. Es ist deshalb wichtig, dass wir über die Route diskutierten, und dass wir als GLP betonten, dass Witikon gemäss kommuna-lem Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA) ein Ent-wicklungsgebiet ist und deshalb am Velovorzugsroutennetz hängen soll und Tangential-verbindungen geplant werden. Wir beschliessen heute ein sternförmiges, tangentiales Netz, das wahrscheinlich über 50 Kilometer hinweg vorwiegend autofrei ist. Es werden 100 Kilometer benötigt, weil wir ein Netz brauchen, das auch über den Bucheggplatz führt, der wahrscheinlich nie nahezu autofrei sein wird. Es gibt auch Dinge, die wir gerne zusätzlich im Kapitel gehabt hätten. Wir schreiben beispielsweise rein, welche allgemei-nen Fahrverbote für das Velo geöffnet werden sollen. Als es dann aber um die dreiteilli-gen Fahrverbote ging, die jeder schnelle E-Bike-Fahrer täglich missachtet, wurde es be-reits ein wenig harziger. Diesen Aufwand wollte der Stadtrat dann doch nicht betreiben und argumentierte, man büsse die Fahrer ja nicht, wenn sie mit dem schnellen E-Bike durch den Dreiteiler fahren. Diese Haltung finde ich schwierig. Wenn wir alle Menschen im Alter von 8 bis 80 Jahren auf die Velos bringen möchten, werden nicht alle mit dem Citybike oder dem Rennvelo durch die Stadt fahren, sondern es wird auch E-Bikes in der Stadt geben. Bei dem Argument, wir würden hier etwas in den kommunalen Richtplan*

schreiben, was wir dort nicht hineinschreiben dürften, erinnere ich Sie an die Debatte des regionalen Richtplans, in der wir auf Antrag der Freisinnigen Seilbahnen eingetragen haben. Wir wissen unterdessen, dass wir gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) nicht legitimiert gewesen wären, Seilbahnen zu sichern. Das hätte nur über den kantonalen Richtplan passieren dürfen. So wie ich das PBG lese, ist es uns erlaubt, im kommunalen Richtplan Velowege festzulegen. Wir sind hier also auf einem sichereren Weg als wir das vor fünf Jahren waren.

Markus Knauss (Grüne): Wir sprechen heute über ein wichtiges neues Kapitel, das wir in den Richtplan schreiben. Das Kapitel ist wichtig, weil immer mehr Menschen in der Stadt Velo fahren, obwohl die Veloinfrastruktur in der Stadt massiv im Verzug ist und die Qualität unseres Veloroutennetzes systematisch schweizweit seit Jahren sehr schlechte Noten erhält. Ein Grund liegt darin, dass Zürich kein durchgehendes Veloroutennetz hat. Seit Jahren wird viel versprochen, aber passieren tut sehr wenig, obwohl die Stimmbevölkerung sehr veloaffin eingestellt ist. Es gibt neben dem preisgünstigen Wohnen kaum ein Politikfeld, das eine derart hohe Akzeptanz genießt wie die Förderung des Velofahrens. Bereits 2015 kam der Gegenvorschlag zur Initiative «Sichere und durchgehende Velorouten» durch. 63 Prozent der Stimmbevölkerung nahmen diesen an, bei der Velorouteninitiative im September 2020 waren es bereits 70 Prozent und den Velotunnel nahmen im Juni 2021 74 Prozent der Bevölkerung an. Nachdem man so lange an diesem Veloroutennetz geplant hat, liefern wir Ihnen mit diesem Velovorzugsroutennetz endlich ein Bild, wie wir uns das Netz vorstellen. Das Netz ist wichtig, aber auch die anderen Kapitel und Themen, die wir in diesem Velokapitel ansprechen, sind wichtig. In der Vergangenheit hat man Plan um Plan gemacht, aber nur ganz wenig davon auch wirklich realisiert. Realisiert wurden Velorouten vor allem dann, wenn ein Strassenprojekt geplant war. Eine Strasse hat eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren. Wenn man so lange auf die Umsetzung warten muss, bleibt das Netz immer ein sehr grosses Stückwerk. Das soll und wird sich nun ändern. Ich bin optimistisch, weil wir in der Verwaltung auch einen eigentlichen Kulturwandel in den letzten ein bis zwei Jahren erlebt haben. Es gibt in der Verwaltung nicht nur mehr Stellen in Planungsabteilungen, sondern auch ein Bewusstsein dafür, dass nicht auf die grossen Strassenprojekte gewartet werden muss, sondern dass schnellere, einfacherer Massnahmen umgesetzt werden können. Es erstaunt mich, dass Dominique Zygmunt (FDP) meint, es würde nichts passieren. Glaubt er, die Verwaltung und der Stadtrat würden aufhören zu arbeiten, nur weil wir jetzt einen kommunalen Richtplan haben? Das ist schlicht und einfach nicht der Fall. Im Velokapitel werden wichtige Themen wie das durchgehende Velovorzugsroutennetz angeschnitten. Wir möchten aber auch die Orientierung der Velofahrenden gewährleisten. Deshalb verlangen wir ein Konzept für die Markierungen und eingefärbten Beläge für die Signalisation. Als jemand, der seit 22 Jahren immer gerne nach Holland in die Ferien fährt, weiss ich, dass erfolgreiche Velostädte klare Bilder haben. Die Einfärbung, die wir hier anregen, macht erfolgreiche Velostädte aus. Velowege sind nicht nur im Rahmen von Strassenbauprojekten möglich – man kann bei unfallträchtigen Orten auch Sofortmassnahmen einleiten oder Schwachstellen beheben. Auch eine fehlende Veloinfrastruktur kann ein Strassenbauprojekt auslösen. Es ist uns von der befürwortenden Seite allen bewusst, dass wir mit diesem Velovorzugsroutennetz und diesem Velokapitel ein ambitioniertes Programm gestartet haben. Das bedeutet, dass es auch zusätzliche Ressourcen in den Planungs- und Realisierungsabteilungen braucht. Wir sind aber bereit, diese Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Diese Anstrengungen sind nötig, damit Zürich eine Velostadt wird und wir im stadtzürcher Verkehr den CO₂-Ausstoss deutlich senken können.

Stephan Iten (SVP): Die SVP äusserte sowohl in der Fraktionserklärung wie auch in der Rückweisung ihr Verständnis dafür, dass die vom Stimmvolk angenommene Velorouteninitiative in den Verkehrsrichtplan aufgenommen wird. Die Velorouteninitiative verlangte

vom Stadtrat, dass man ein 50 Kilometer langes, freies Veloroutennetz plant und umsetzt. Die Initiative verlangte aber nicht, dass dieses im Richtplan festgesetzt wird. Sie verlangte auch nicht, dass die Grünen und Konsorten fixfertige Velorouten ausarbeiten und diese in den bereits behandelten Richtplan aufnehmen. Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, den Initiativtext im Richtplan zu verankern. Es gilt aber darauf hinzuweisen, dass der Abstimmungskampf vielleicht anders ausgegangen wäre, wenn Sie der Bevölkerung die ausgearbeiteten Velorouten gezeigt hätten und von Anfang an klar gewesen wäre, welche Strassen für das Velo neu auto- und parkplatzfrei werden. Nach der Annahme der Initiative beauftragte Markus Knauss (Grüne) seine Konsortien, in ihren Quartieren Velorouten zu erstellen und mit diesen Vorschlägen zum Stadtrat zu gehen. Der Stadtrat gab Antworten und es wurde über jede einzelne Route und jedes Detail nochmals stundenlang in der Kommission diskutiert. Das war aber schlicht nicht der Auftrag, den die Bevölkerung uns gab. Wochen später, nachdem man die Diskussion in den Richtplan aufnahm, kam der Stadtrat in die Kommission und zeigte uns ein fixfertiges Veloroutennetz. Ich fragte damals, wie das vereinbar ist mit den Anträgen, die wir im Richtplan festlegen. Darauf wurde mir geantwortet, man plane ja schliesslich nur einen Korridor. Dieser Korridor kommt in den Richtplan – ebenso wie das 100-Kilometer-Veloroutennetz. Es kommt also schlussendlich viel mehr in den Richtplan als das, was die Bevölkerung in Auftrag gab. Sie trieben es mit all den Anträgen auf die Spitze. Ein Antrag mehr und die Sekretärin hätte fast ihren Bettel hingeworfen. Die linke Ratsseite erarbeitete erneut etwas, für das sie gar keinen Auftrag hatte. Es ist deshalb besser, wenn Sie uns folgen und nur das festlegen, was die Bevölkerung uns in Auftrag gab. Alles andere ist die Aufgabe des Stadtrats und nicht die des Gemeinderats.

Olivia Romanelli (AL): Ein sicheres Velovorzugsroutennetz eröffnet den Menschen ganz neue Freiheiten, die sich bis jetzt – in diesem für das Auto gestalteten Strassennetz – nicht sicher fühlen können. Dabei kann es sich um Familien mit Anhängern, ältere Menschen oder auch Menschen, die in ihrer Beweglichkeit oder Mobilität eingeschränkt sind und auf breitere zweispurige Spezialvelos angewiesen sind, handeln. Es geht also um einen grossen Teil der Bevölkerung. Velorouten selbst müssen intuitiv erfassbar und auch für ungeübte und ortsunkundige Velofahrende einladend sein. Dazu sollen sie vollflächig eingefärbt werden. Ein entsprechendes Postulat der AL ist unterwegs. Ein holländischer Veloexperte schreibt Zürich in der Sendung «10 vor 10» eine völlig unzulängliche Veloinfrastruktur zu – leider nicht zum ersten Mal und leider völlig zu Recht. Das lassen wir nicht auf uns sitzen. Wir schaffen jetzt Grundlagen, um Velorouten zu sichern und mit allen Mitteln der Strassenbaukunst Klarheit, Sichtbarkeit und Sicherheit zu schaffen. Dazu gehören farbige, von weitem sichtbare Belagseinfärbungen, eine vom MIV separierte Verkehrsführung und abgesetzte Wege, damit wir im Rekordtempo aufholen können. Im Moment liegen wir noch mit eins zu drei im Rückstand.

Pascal Lamprecht (SP): Es fehlt mir ein klares Bekenntnis zum Velo, auch wenn wir tief im Richtplan diskutieren. Ein Velo ist klimaneutral, platzsparend, preiswert und damit für die breite Bevölkerung erschwinglich. Es ist zudem gesundheitsfördernd, was somit auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen hat. Was die Gesundheit anbelangt, gehört aber auch dazu, dass es wenig Unfälle gibt. Deshalb müssen die Velorouten gewissen Qualitätsstandards entsprechen, breit sein und das Netz muss durchgehend, sehr gut signalisiert und eingefärbt sein. Das Netz muss ausserdem genügend engmaschig sein, damit die Velorouten auf eine hohe Akzeptanz stossen. Auf Richtplanhöhe ist es entscheidend, dass man Korridore festlegt, durch die das Netz grundsätzlich durchführen muss, und nicht überall einzelne Strassenzüge definiert. Wir möchten auch keinen Mischverkehr. Das bedeutet für uns auch, dass Velorouten nicht auf Kosten von Fussgängerinnen und Fussgängern gehen. Es stimmt ein Stück weit, dass keine einzige Route aufgrund der Festsetzung im Verkehrsrichtplan gebaut wird. Entscheidend ist nämlich die Umsetzung.

Die Diskussion ist aus unserer Sicht trotzdem keine Geisterdiskussion, sondern eine Planungsgrundlage für die Veloroute. Wir diskutierten über einzelne beispielhafte Velorouten, aber sicherlich nicht über jeden einzelnen Veloweg. Das Velo gehört grundsätzlich zum Gesamtsystem und die Velo-Infrastruktur ist deshalb ein Teil des Verkehrsrichtplans. Die Angst – oder Hoffnung –, es werde sofort alles verplant und umgesetzt, ist auch dahingehend unbegründet, als dass auch nach dem historischen Kompromiss nicht sofort massiv Parkplätze abgebaut wurden, obwohl das in der damaligen Diskussion behauptet wurde.

Johann Widmer (SVP): *Ich spreche summarisch zur ganzen Velodebatte. Ich hörte am Mittwoch und heute brav zu, wie Sie Ihre Verkehrsungeheuerlichkeiten diskutierten. Der linksgrüne Rat bestätigte, was zu befürchten war. Das Auto muss weg, das Velo wird als einziges Verkehrsmittel in der Stadt zugelassen und die Stadt wird entsprechend mit Velowegen zugepflastert. Falls durch diese Massnahmen der öffentliche Verkehr (ÖV) behindert wird, ist das im besten Fall ein Kollateralschaden. Besonders im Zusammenhang mit Tempo 30 stimmt nicht alles, was Markus Knauss (Grüne) erzählt. Bei der Velopolitik sind Sie statt für alle nur für wenige. Sie planen über die Köpfe der Bürger hinweg und bedienen in allen folgenden Anträgen ausschliesslich Ihr Wählerklientel. Sie lockten Ihr Klientel in die Stadt und schaffen hier ein linksgrünes, soziokulturelles Biotop. Bezahlen muss der Mittelstand in und rund um die Stadt. Die Stadt Zürich ist unter der Führung Ihrer sozialistischen Einheitspartei zu Utopia verkommen. Ihr Velobiotop ist das beste Beispiel dafür. Wenn es Ihnen in der Stadt zu laut sein sollte, können Sie zurück in den Wald gehen. Als auch-Velofahrer in dieser Stadt, der mit Helm und guter Jacke fährt, weiss ich, wie erpressbar Sie sind. Ihr Veloanliegen wurde nämlich von wenigen Velochaoten über die Jahre hinweg mit Velodemos und neuerdings mit der «Critical Mass» erpresst. Wenn Sie mit 4000 Velos den ganzen Verkehr blockieren und die braven Bürger ärgern, vergessen Sie dabei aber die anderen 398 762 Einwohner plus die 272 000 Pendler plus etwa 80 000 Touristen in normalen Zeiten pro Tag. Diese werden im besten Fall wütend. Die 4000 Velofahrer sind eine absolute Minderheit – man spricht in diesem Fall von «quantité négligeable». Diese macht aber, angefeuert von Ihrem linken Parteiblatt, dem Tages-Anzeiger, gewaltig Lärm. Wenn 4000 Leute sagen können, wo es lang geht, ist das der Beginn von Anarchie und linker Diktatur. Sie als Parlamentarier lassen sich vom Mob aushebeln und der Gemeinderat hat nichts mehr zu sagen – der Mob regiert bereits. Sie sind nur noch das Sprachrohr des Mobs. Sekundiert werden Sie von den Massenmedien. Wenn 63 Prozent der Haushalte in der Stadt ein Velo haben, entspricht das etwa 130 000 Velos, von denen 4000 Randalierer auf die Strasse gingen. 3 Prozent Wirrköpfe veranstalten einen richtigen Veloterror. Es ist grundsätzlich gut, dass die Bevölkerung sichere Velorouten will. Die ganze Diskussion um das Thema Verkehr in diesem Rat verkommt aber zu einem linken Schauprozess gegen das Auto und die Wahlfreiheit der Bürger. Sie wollen das Auto aus der Stadt verbannen. Die LKWs können nicht richtig in der Stadt fahren, weil die Kurven zu eng sind und die MIV-Flächen auf ein Minimum reduziert werden. Der Staat befürchtet, dass die linke Verkehrsdictatur von wenigen gegen alle umgesetzt wird. In dieser Situation hilft nur noch eines; machen Sie bitte rasch vorwärts mit Ihren Ideen. Die Gemeinden rund um Zürich werden Ihnen hoffentlich den Lastenausgleich streichen, weil die Stadt wertlos wird und keine Infrastruktur mehr benötigt werden wird. Auch Schweiz Tourismus soll die Stadt nicht mehr bewerben, weil Touristen sich nicht mehr sicher sein können, dass der Bus sie an ihr Ziel bringen wird. Sie werden zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren müssen. Eine zugemauerte Stadt braucht kein Geld – sie wird in sehr kurzer Zeit isoliert sein und an Bedeutung verlieren. Machen Sie also ruhig vorwärts mit Ihrer utopischen, arroganten Politik.*

Ernst Danner (EVP): *Die Sitzungen der Besonderen Kommission kommunale Richtlinien Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen der Stadt Zürich/Verkehr (BeKo SLÖBA/V), an denen ich als Gast teilnahm, waren hoch interessant – wenn auch*

aus meiner Sicht teilweise etwas mühsam. Die Kommission Gemeindeordnung war viel entspannter. Hochinteressant war der Teil zum Veloverkehr. Hier entstand die spezielle Situation, dass das Velovorzugsroutennetz aus der Volksabstimmung von der Systematik her nicht ganz in den kommunalen, sondern eher in den regionalen Richtplan gehört. Ich möchte der Verwaltung ein Kränzchen winden. Sie plante bereits vorher aus eigener Initiative das Velovorzugsroutennetz und konnte so in nützlicher Frist Pläne zeigen, die bereits sehr gut den Willen des Volks abbildeten. Das Kapitel wurde völlig neu geschrieben und das Veloroutennetz soll jetzt hier drin verankert werden, obwohl es eigentlich systematisch gar nicht ganz hinein passt. Es ist optimistisch von Marco Denoth (SP), zu meinen, das Kapitel sei damit behördenverbindlich. Auch wenn ich davon noch nicht überzeugt bin, drückt das Kapitel den Wunsch der Mehrheit des Rats aus – und vielleicht auch die des Volks. Ob es dann im Richtplan genau so kommt oder nicht, wird noch nicht festgeschrieben, sondern neu diskutiert werden. Würden sich die Mehrheiten nächsten Frühling fundamental ändern, wäre das alles Makulatur. Dennoch hat es eine recht starke Kraft, wenn wir das Kapitel hier drinnen verankern. Der Minderheitsantrag wurde leider erst in letzter Minute gestellt. Die EVP hatte da bereits beschlossen, den Mehrheitsantrag zu unterstützen. Der Minderheitsantrag ist aber etwa gleich vernünftig wie der Mehrheitsantrag. Das Ziel ist mit einigen wenigen unterschiedlichen Details ziemlich dasselbe – man will den Volksbeschluss realisieren. Wenn die EVP dabeibleibt, die Mehrheit zu unterstützen, liegt das vor allem an der Suggestivkraft der Grafik. Die roten Strecken stellen die neuen Vorzugsrouten dar. Diese Grafik hat einfach etwas mehr Suggestivkraft als die Ausformulierung. Der zentrale zu realisierende Punkt ist nicht der Parkplatzabbau, sondern die Behebung von neuralgischen Punkten, die zum Teil neusten Datums unter der rotgrünen Stadtregierung gebaut wurden. Es wurden noch in neuster Zeit Ecken und Unterbrüche geplant, bei denen das Velo problemlos besser und komfortabler hätte eingebunden werden können. Wenn wir der linken Mehrheit zustimmen, ist das keine Zustimmung zu einer Parkplatzkilleraktion, sondern zum Gewinn für das Velo. Ich bitte Sie, dies zu berücksichtigen.

Res Marti (Grüne): Es kann nicht ernsthaft die Meinung von Stefan Iten (SVP) sein, dass wir in unserer politischen Arbeit nur Themen bearbeiten dürfen, für die wir in einer Volksabstimmung ein politisches Mandat bekommen. Wenn dem so wäre, dürfte die SVP in der Gemeinde Zürich schon seit Jahren keinen einzigen Vorstoss mehr einreichen. Das wird wohl kaum Ihre Meinung sein. Es ist absolut logisch, dass wir probieren, im kommunalen Richtplan unsere Vorstellungen umzusetzen. Es ist auch absolut logisch, dass wir mit dem kommunalen Richtplan der Verwaltung zeigen, wie wir uns ein solches Netz vorstellen. Wir als Stadt haben die volle Kompetenz, auf allen kommunal klassierten Strassen die vorgeschlagenen Routen auch umzusetzen. Dafür braucht es keinen Eintrag im regionalen Richtplan. Wären sie im regionalen Richtplan eingetragen, würde der Kanton vielleicht etwas mehr daran bezahlen. Es gibt aber keinen Grund, weshalb man die Routen deshalb nicht auch im kommunalen Richtplan eintragen sollte.

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

STR Richard Wolff: Marco Denoth (SP), Markus Knauss (Grüne), Sven Sobernheim (GLP) und Olivia Romanelli (AL) fassten die wichtigsten Punkte zusammen, die auch von der Mehrheit vertreten werden und mit der Veloinitiative von 70 Prozent der Bevölkerung unterstützt werden. Die Veloinitiative mit ihrem Ziel, das Velonetz in der Stadt durchgängig zu machen und es zu verbessern, steht jetzt im Richtplan drin. Wir sind damit einen riesigen Schritt weiter und wir schlagen buchstäblich ein neues Kapitel – das Kapitel 9 – auf. Wir warten nicht mehr darauf, dass Bauprojekte realisiert werden, die zwischen sechs und neun Jahren bis zu ihrer Fertigstellung dauern, sondern setzen den

Auftrag ohne Zeitverzögerung umgehend um. Es ist völlig fehl am Platz, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern und den Velofahrenden Angst zu machen. Wer tatsächlich Velo fährt, sieht, dass wir bereits an der Umsetzung sind. Das ist keine Irreführung, sondern die Realität. Ich weiss nicht, weshalb die FDP das partout nicht akzeptieren kann oder will und mit ihrem formalistischen Hokusfokus das Kapitel geradezu bekämpft. Wir haben nun ein Veloroutennetz. Der Vorschlag dazu wurde in der Verwaltung auf Grundlage der Forderungen der Veloinitiative ausgearbeitet. Das Netz, das die Verwaltung entworfen hat, ist fast perfekt und wurde nur ergänzt. Die BeKo im Gemeinderat leistete gute Arbeit, ergänzte den Plan aus der Verwaltung und reicherte ihn mit dem lokalen Wissen der Gemeinderätinnen und Gemeinderäte an. Es wurde erkannt, wo das vorgeschlagene Netz Lücken aufwies, zu weitmaschig war oder Verbindungen vergessen oder ausgelassen wurden. Diese Zusammenarbeit funktionierte sehr gut. Von Mikromanagement kann keine Rede sein. Die meisten Mitglieder der Kommission kooperierten gut miteinander. Da noch nicht das allerletzte Detail des Velovorzugsroutennetzes erarbeitet wurde, spricht man von Korridoren. Wir behalten uns vor, einzelne Routen etwas nach links oder nach rechts zu verschieben. Im Laufe der detaillierteren Planung sollen auch neue Erkenntnisse berücksichtigt werden können. Im Grundsatz ist das abgebildete Netz im kommunalen Richtplan für uns aber in groben Zügen – in Korridoren gedacht – verbindlich. Es ist richtig, dass man den Plan auch so im kommunalen Richtplan abbildet. Der Plan ist festgelegt und nicht festgesetzt. Wo am Ende die einzelnen Streckenabschnitte tatsächlich festgesetzt werden – ob im regionalen oder im kommunalen Richtplan – ist vorläufig nicht zentral. Wichtig ist, dass die Korridore und Räume festgelegt und reserviert sind – sei dies im kommunalen Richtplan oder im regionalen Richtplan. Ob das Netz am Ende aus rein kommunalen oder rein regionalen Strecken zusammengesetzt ist oder eine Mischung darstellt, wird sich im Laufe der Diskussion um den regionalen Richtplan zeigen. Tatsache ist aber, dass das Netz so umgesetzt werden soll.

Änderungsantrag 85 zu Kapitel 9 Veloverkehr / 9.1 Ausgangslage, 9.2 Ziele, 9.3 Karteneinträge, 9.4 Massnahmen und 9.5 Grundlagen

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

9.1 Ausgangslage

~~Massgebend in der Richtplanung für den Veloverkehr sind verschiedene Routenklassierungen, die sich nach Funktion, Gestaltung und Betrieb voneinander unterscheiden. Gemäss regionalem Richtplan bilden Hauptrouten und Komfort Routen das übergeordnete regionale Veloroutennetz, die Nebenrouten das kommunale Netz.~~

~~Tab. 9.1: Routenklassierung Veloverkehr gemäss regionalem Richtplan~~
~~[Tabelle]~~

Im September 2021 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten» vom Züricher Stimmvolk mit 70.5 % Ja-Stimmen grossmehrheitlich angenommen. Gemäss dem Volksentscheid muss innerhalb von 10 Jahren ein Netz von Velorouten mit einer Länge von mindestens 50 km realisiert werden, das grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt ist.

Die «Velostrategie 2030», die vom Stadtrat im März 2021 verabschiedet wurde, nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf und definiert folgende Kategorien von Velorouten.

- (1) Vorzugsrouten: Als neues Element vernetzen sie die Stadt primär auf verkehrsarmen Quartierstrassen (Nutzerkreis alle Velofahrenden). Das Vorzugsroutennetz hat die höchsten Anforderungen an Infrastrukturen und gute Sichtbarkeit.
- (2) Hauptnetz: Das Hauptnetz bietet eine attraktive und direkte Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr.
- (3) Basisnetz: Das Basisnetz bindet alle relevanten Ziele für den Freizeit- und Alltagsverkehr an.



Entsprechend dieser Logik wurde das Veloroutennetz neu konzipiert.

9.2 Ziele

Der regionale Richtplan beschreibt als Zielbild ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Veloroutennetz, das es allen Bevölkerungsgruppen erlaubt, das Velo als Verkehrsmittel für sämtliche Zwecke zu nutzen (Arbeit, Einkaufen, Freizeit, Tourismus etc.), und Anreize setzt, auf das Velo umzusteigen. Konkret nennt er folgende Ziele:

a) Verdoppelung der Anzahl Velofahrten

Bis im Jahr 2025 verdoppelt sich die Anzahl der Velofahrten als Mindestziel. (...)

b) Durchgängige, sichere und attraktive Hauptrouten

Die Hauptrouten ermöglichen den geübten Velofahrenden sichere, direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. (...)

c) Durchgängige, sichere und attraktive Komfortrouuten

Ergänzend zu den Hauptrouten bieten die Komfortrouuten sowohl den geübten als auch den ungeübten Velofahrenden komfortable Verbindungen mit hoher Sicherheit. (...)

d) Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen

An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. (...)

e) Einfacher Zugang zum Veloangebot

Ein adäquates Angebot an Verleihstationen ermöglicht den einfachen Zugang zu einem Verleihvelo für alle Nutzerinnen und Nutzer.

Die kommunalen Velorouten ergänzen das regionale Routennetz, insbesondere mit Verbindungen zu Quartierzentren, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Läden, Sportanlagen, Mountainbike-Infrastrukturen und Erholungsgebieten. Für regionale Routen, die erst längerfristig realisierbar sind, werden nach Möglichkeit alternative kommunale Verbindungen festgelegt. Innerhalb der Quartiere sollen Ziele mit dem Velo möglichst direkt erreicht werden können. Das kommunale Strassennetz soll dort auch neben den eigentlichen Velorouten gut für den Veloverkehr befahrbar sein. Besonderes Gewicht liegt auf der velogerechten Gestaltung von Hauptstrassengerungen.

Die qualitativ hochwertige Veloparkierung ist für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel von Bedeutung. Im öffentlichen Raum sollen in Quartierzentren und bei anderen öffentlichen Nutzungsschwerpunkten (Bahnhöfe, Schwimmbäder, Schulen etc.) genügend Abstellplätze angeboten werden.

Das Velonetz wird auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Darunter fallen Wege zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zur Kita, zum Sport oder zum Einkauf. Im Vordergrund steht der «Weg zum Ziel». Dadurch wird der Alltagsverkehr vom Freizeitverkehr abgegrenzt, bei dem der «Weg als Ziel» verstanden wird. Der Freizeitverkehr mit erhöhten Ansprüchen an die Umfeldqualität fließt mit dem Alltagsverkehr mit, wird aber nicht gesondert in der Netzplanung berücksichtigt.

Die Veloförderung der Stadt Zürich fokussiert auf den Alltagsverkehr, wo der Handlungsbedarf weit grösser ist. Aus diesen Weiterentwicklungen ergibt sich ein qualitativ hochstehendes Velonetz in der Stadt Zürich, das auch für den Freizeitverkehr grosse Verbesserungen bietet, zum Beispiel durch verbesserte Führung des Veloverkehrs an Knoten.

Folgende Ziele werden definiert:

- (1) Der Veloverkehr übernimmt einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr und trägt somit zu einem attraktiven Stadtleben sowie einem lebenswerten Stadtraum bei. Das Velo prägt das Stadtbild mit.
- (2) Velofahren ist in der Stadt Zürich für alle jederzeit einfach und sicher möglich. Hierfür wird ein durchgehendes, sicheres Routennetz für den Veloverkehr geschaffen.
- (3) Das Veloroutennetz wird mit Vorzugs-, Haupt- und Basisrouten neu konzipiert. Die entsprechende Karte ist in der Abbildung 9.1 ersichtlich.
- (4) Als neues Netzelement werden Vorzugsrouten bis 2030 realisiert (vgl. Abbildung 9.2, Tabelle 9.1). Diese bilden hochwertige Verbindungen zwischen den Quartieren, von den Quartieren in die Innenstadt sowie in die angrenzenden Gemeinden. Davon sind mindestens 50 km grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr sowie in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt. Das Vorzugsroutennetz erfüllt folgende Anforderungen:
 - Es ist auf alle Nutzergruppen ausgerichtet, das heisst Velofahrende von 8 – 80 Jahren.
 - Es erfüllt höchste Anforderungen hinsichtlich subjektiver und objektiver Sicherheit der Velofahrenden.
 - Es stellt durchgehende Verbindungen für Velofahrende sicher, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung von Knoten und Querungen gelegt wird.
 - Es wird schrittweise umgesetzt, wobei es möglichst rasch für die Nutzenden sichtbar gemacht werden soll.
- (5) Neben den Strecken sind insbesondere die Knoten für alle Velofahrerinnen und Velofahrer sicher, verständlich und somit attraktiv gestaltet.
- (6) Die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer ist erhöht.
- (7) An wichtigen Quellen und Zielen des Veloverkehrs (Bahnhöfe, Quartierzentren, Freizeitanlagen, etc.) sind ausreichende, gut situierte und gestaltete Veloabstellplätze bereitgestellt.

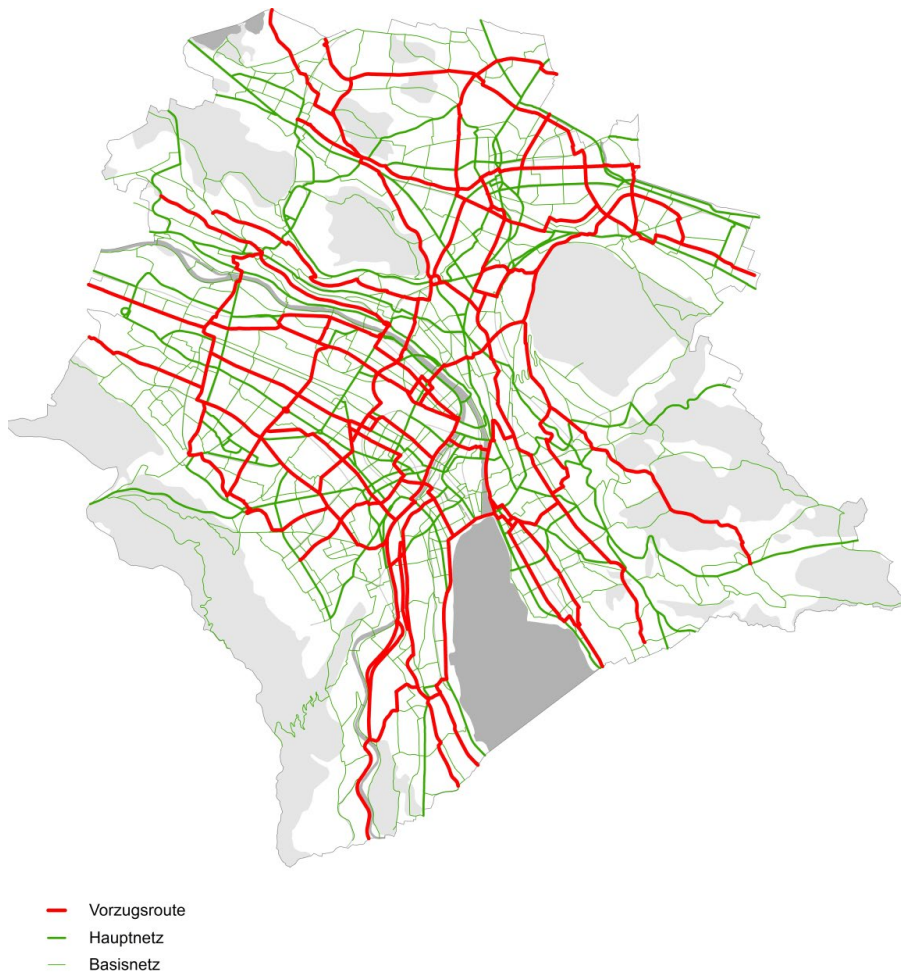


Abbildung 9.1: Zielbild Veloroutennetz

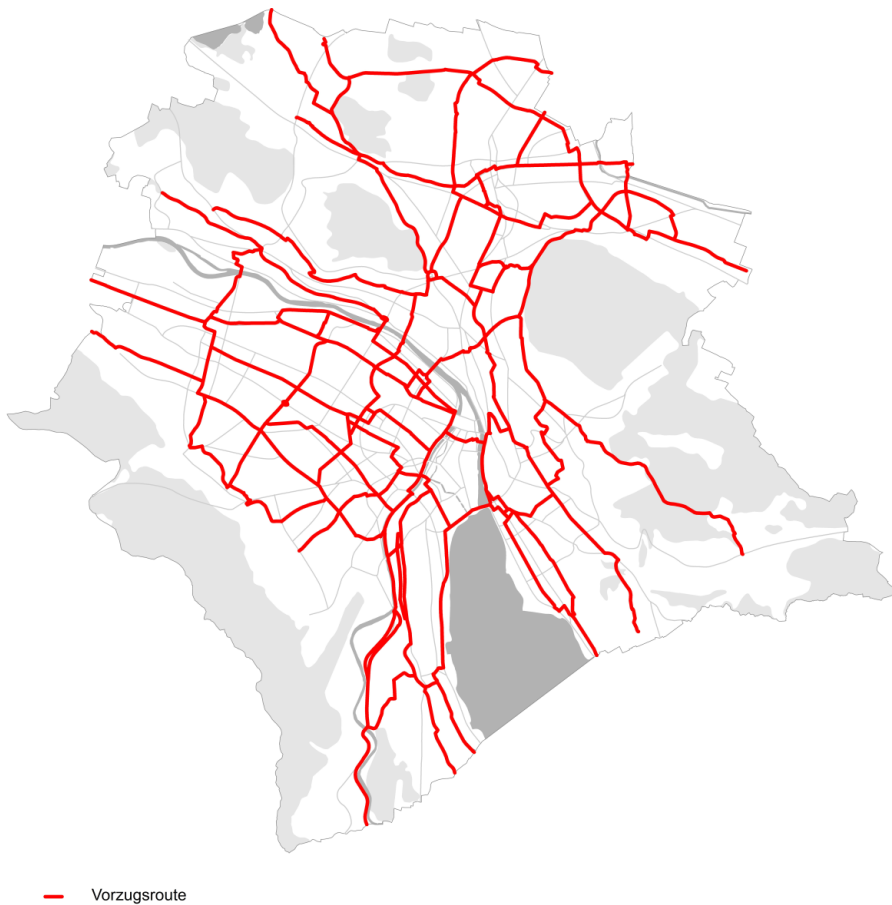


Abbildung 9.2: Vorzugsroutennetz

Tabelle 9.1: Vorzugsrouten

Vorzugsroute: Leimbach – Giesshübel

Vorhaben: Soodstrasse – Leimbachstrasse – Allmendstrasse – Lessingstrasse – Sihlpromenade

Vorzugsroute: Leimbach – Wollishofen

Vorhaben: Butzenstrasse – Frohalpstrasse – Morgentalstrasse

Vorzugsroute: Wollishofen – Selnau

Vorhaben: Nidelbadstrasse – Widmerstrasse – Kalchbühlstrasse – Tannenrauchstrasse – Mutschellenstrasse / Rieterstrasse – Waffenplatzstrasse – Brandschenkestrasse – Flössergasse – Sihlramtsstrasse – Selnaustrasse – Stauffacherbrücke

Vorzugsroute: Wollishofen – Tiefenbrunnen

Vorhaben: Kilchbergstrasse – Kilchbergsteig – Albisstrasse – PU Bachstrasse – Mythenquai – General-Guisan-Quai – Quaibrücke – Bellevueplatz – Theaterstrasse – Schillerstrasse – Falkenstrasse – Dufourstrasse – Münchhaldenstrasse – Seefeldstrasse

Vorzugsroute: Triemli – HB

Vorhaben: Paul-Clairmont-Strasse – Döltschweg – Talwiesenstrasse – Binzallee – Eichstrasse – Giesshübelbrücke – Sihlpromenade – Stauffacherquai – Kasernenstrasse – Stadttunnel

Vorzugsroute: Triemli – Hardturm

Vorhaben: Triemli – Wydäckerring – Letzigraben – Herdernstrasse – Duttweilerbrücke – Pfingstweidstrasse – Mühleweg

Vorzugsroute: Friesenberg – Stauffacher

Vorhaben: Borrweg – Bühlstrasse – Schlossgasse – Gotthelfstrasse – Werdstrasse – Morgartenstrasse

Vorzugsroute: Altstetten – Triemli

Vorhaben: Bahnhofplatz – Saumackerstrasse – Rautistrasse – Bachwiesenstrasse – Albisriederstrasse – In der Ey – Wydäckerring – Triemli

Vorzugsroute: Dunkelhölzli – Binz

Vorhaben: Hätzlergasse – Eugen-Huber-Strasse – Saumackerstrasse – Rautistrasse – Albisriederstrasse – Gutstrasse – Talwiesenstrasse – Binzallee

Vorzugsroute: Letzi – Sihlhölzli

Vorhaben: Letzigraben – Brahmsstrasse – Albisriederstrasse – Zurlindenstrasse – Hertersteg

Vorzugsroute: Altstetten – HB

Vorhaben: Baslerstrasse – Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse – Herman-Greulich-Strasse – Brauerstrasse – Zeughausstrasse – Kasernenstrasse – Stadttunnel

Vorzugsroute: Wiedikon – Buchegg

Vorhaben: Bertastrasse – Sihlfeldstrasse – Erismannstrasse – Gleisquerung 4/5 – Viaduktstrasse – Dammsteg – Dammstrasse – Scheffelstrasse – Rosengartenstrasse – Rötelstrasse

Vorzugsroute: Bullingerplatz – See

Vorhaben: Sihlfeldstrasse – Kanzleistrasse – Ankerstrasse – Grüngasse – Birmensdorferstrasse – Morgartenstrasse – Stauffacherbrücke – Sihlramtsstrasse – Flössergasse – Tödistrasse – General-Guisan-Quai

Vorzugsroute: Rütihof – Escher-Wyss-Platz

Vorhaben: Riedhofstrasse – Regensdorferstrasse – Gsteigstrasse – Ackersteinstrasse – Im Sydefädeli – Hönggerstrasse – Wipkingerplatz – Wipkingerbrücke

Vorzugsroute: Kreis 5 – Irchel

Vorhaben: Gasometerstrasse bzw. Mattengasse – Limmatstrasse – Kornhausbrücke – Kronenstrasse – Röslistrasse – Letzistrasse

Vorzugsroute: Altstetten Nord – HB

Vorhaben: Vulkanplatz – Aargauerstrasse – Sportweg – Hardturmstrasse – Escher-Wyss-Platz – Hardstrasse – Heinrichstrasse – Konradstrasse – Stadttunnel

Vorzugsroute: Hardturm – HB

Vorhaben: Pfingstweidstrasse – Neue Hard – Neugasse – Röntgenstrasse – Zollstrasse – Radgasse – Konradstrasse – Stadttunnel

Vorzugsroute: Altstetten – Höngg

Vorhaben: Unterführung Altstetten West – Vulkanstrasse – Max-Högger-Strasse – Unterführung Autobahn – Meierwiesenstrasse – Europabrücke – Winzerstrasse – Am Wettingertobel – Vorhal-
denstrasse – In der Schüpf – Hohenklingenstrasse – Am Wettingertobel – Limmattalstrasse

Vorzugsroute: Höngg – Wipkingen

Vorhaben: Segantinistrasse – Varlinweg – Giacomettistrasse – neue Verbindung – Appenzel-
lerstrasse – Kürbergstrasse – Rebbergstrasse – Wunderlistrassen – Lehenstrasse – Rosengarten-
strasse – Scheffelstrasse

Vorzugsroute: Affoltern – Oerlikon

Vorhaben: In Böden – Riedenhaldestrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrassen – Affolternstrasse
– Oleanderstrasse – Regensbergstrasse

Vorzugsroute: Seebach – Bucheggplatz

Vorhaben: Stelzenstrasse – Stiglenstrasse – Birchstrasse – Katzenbachstrasse – Birchstrasse –
Regensbergbrücke – Hofwiesenstrasse – Bucheggplatz oder Birchstrasse – Guggachareal –
Bucheggplatz

Vorzugsroute: Seebach – Schwamendingen

Vorhaben: Am Katzenbach – Hertensteinstrasse – Katzenbachstrasse – Schärenmoosstrasse –
Fernsehstrasse – Hagenholzstrasse – Saatlenfussweg – Andreasstrasse – Glattufer – Opfikon-
strasse – Herzogenmühlestrasse

Vorzugsroute: Wallisellen – Oerlikon

Vorhaben: Andreasstrasse – Affolternstrasse – Max-Frisch-Platz (bis zur Route Affoltern –
Oerlikon)

Vorzugsroute: Opfikon (Glattpark) – Oerlikon

Vorhaben: Thurgauerstrasse – Andreasstrasse – Affolternstrasse – Max-Frisch-Platz

Vorzugsroute: Schwamendingen – Oerlikon

Vorhaben: Altwiesenstrasse – Roswiesenstrasse – Stettbachstrasse – Stettbachweg – Saat-
lenstrasse – Herbstweg – Funkackerstrasse – Apfelbaumstrasse – Regensbergstrasse –
Oerlikonerstrasse – Gubelstrasse – Schulstrasse

Vorzugsroute: Schwamendingen – Irchel – Stadelhoferplatz

Vorhaben: Glattwiesenstrasse – Luegislandstrasse – Winterthurerstrasse – Frohburgstrasse –
Hadlaubstrasse – Voltastrasse – Gloriastrasse – Moussonstrasse – Nägelistrasse – Attenhofer-
strasse – Hofstrasse – Dolderstrasse – Gemeindestrasse – Freiestrasse – Merkurstrasse –
Kreuzbühlstrasse – Stadelhoferplatz

Vorzugsroute: Oerlikon – HB

Vorhaben: Schulstrasse – Gubelstrasse – Oerlikonerstrasse – Schaffhauserstrasse – Irchel-
strasse bzw. Winterthurerstrasse / Irchelstrasse – Scheuchzerstrasse – Sonneggstrasse –
Tannenstrasse – Leonhardstrasse – Weinbergstrasse – Limmatquai – Mühlesteig – Beatenplatz –
Beategasse – Schweizergasse – neuer Sihlsteig

Vorzugsroute: Katzenrüti – Milchbuck

Vorhaben: Horensteinstrasse – Fronwaldweg – Fronwaldstrasse – Zelglistrasse – Kügeli-loostrasse – Hofhölzliweg – Anton-Higi-Strasse – Käferholzstrasse – Bucheggplatz – Guggachstrasse – Milchbuckstrasse

Vorzugsroute: Lengg – Hochschulgebiet

Vorhaben: Lengghalde – August-Forel-Strasse – neue Burgwiesbrücke – Forchstrasse – Fröbelstrasse – Gattikerstrasse – Freiestrasse – Parkschale – Rämistrasse

Vorzugsroute: Tiefenbrunnen – Central

Vorhaben: Seefeldstrasse – Arosastrasse – Mühlebachstrasse – Stadelhoferplatz – Stadelhoferstrasse – Oberdorfstrasse – Torgasse – Schifflande – Limmatquai

Vorzugsroute: Witikon – Fluntern

Vorhaben: Loorenstrasse – Eschenhaustrasse – Degenriedstrasse – Kurhausstrasse – Ebelstrasse – Keltenstrasse – Toblerstrasse

Die abgebildeten bzw. beschriebenen Routen bilden das durchgängige Vorzugsroutennetz im Sinne einer Korridorbetrachtung. Im Rahmen der Umsetzung können alternative Linienführungen realisiert werden, solange die Wunschlinien möglichst direkt abgedeckt werden können. Um möglichst zeitnah ein durchgängiges Netz zu realisieren, können vorläufig alternative Linienführungen, die weniger direkte Verbindungen darstellen, angeboten werden.

9.3 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Veloverkehr» sind die übergeordneten Velorouten (Hauptrouuten, Komfortrouuten) abgebildet und die kommunalen Velorouten (Nebenrouuten) sowie Standorte für Veloabstellanlagen von öffentlichem Interesse festgelegt. Die Festlegungen für die Nebenrouuten gelten für beide Richtungen.

Das gesamte städtische Veloverkehrsnetz ist viel dichter als das im Richtplan abgebildete Netz, insbesondere im innerstädtischen Bereich.

Die Verankerung des neu zu konzipierenden Veloroutennetzes muss stufengerecht und entsprechend der Richtplanlogik erfolgen. Die Vorzugs- und Hauptrouuten sollen im regionalen, das Basisnetz im kommunalen Richtplan festgelegt werden. Vor der Festlegung der Basisrouuten im kommunalen Richtplan muss der regionale Richtplan teilrevidiert werden.

In der kommunalen Richtplankarte «Veloverkehr» sind die regional festgesetzten Radwege und Veloparkieranlagen aus dem regionalen Richtplan (2017) zur Information dargestellt sowie die kommunalen Velorouten festgelegt. Die Festlegungen für die kommunalen Routen gelten für beide Richtungen.

Analog zum Fussverkehr werden Velorouten nur dort als «geplant» eingetragen, wo ~~neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale~~. heute keine Verbindungen für den Veloverkehr bestehen, beispielsweise Brücken über das Gleisfeld, geschlossene Areale oder Wege mit Fahrverbot. Alle Velorouten, für die bereits eine befahrbare Verbindung existiert, werden zu den «bestehenden» gezählt.

Tab. 9.2.1: Geplante Velorouten
[...]

Nr.: 35

Abschnitt: Verbindung Juchhof (entlang Vulkanstrasse 200)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 36

Abschnitt: Bernerstrasse Süd (Hermetschloobücke – Bändliweg)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 37

Abschnitt: Letzibachweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 38

Abschnitt: Hardaupark

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 39

Abschnitt: Urselweg (Kanzleistrasse – Badenerstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 40

Abschnitt: Klingenanlage (Limmatstrasse – Sihlquai)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 41

Abschnitt: Lettenfussweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 42

Abschnitt: Zahnradstrasse

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 43

Abschnitt: Erschliessungsstrasse zwischen Pfingstweidstrasse 93 – 101a

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 44

Abschnitt: Familiengartenareal Sihlfeld (Leonhard-Ragaz-Weg 24 – Gutstrasse 166)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 45

Abschnitt: Quartierweg zwischen Birmensdorferstrasse 364 – Gutstrasse 110

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 46

Abschnitt: Triemlifussweg
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 47

Abschnitt: Quartierweg zwischen Dölschihalde 18 und Marie-Heim-Vögtlin-Weg
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 48

Abschnitt: Erschliessungsstrasse zwischen Paul-Clairmont-Strasse und Marie-Heim-Vögtlin-Weg
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 49

Abschnitt: Margaretenweg (Margaretenweg 1 – Friesenbergstrasse 142)
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 50

Abschnitt: Quartierweg zwischen Borrweg und Räffelstrasse 25
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 51

Abschnitt: Quartierweg zwischen Bachtobelstrasse 91 und Uetlibergstrasse 196
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 52

Abschnitt: Quartierverbindung zwischen Uetlibergstrasse 308 und Frauentalweg 39
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 53

Abschnitt: Erschliessungsstrasse zwischen Uetlibergstrasse 123 und 129
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 54

Abschnitt: Erschliessungsstrasse zwischen Giesshübelstrasse 66 und 80
Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 55

Abschnitt: Wannerstrasse

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 56

Abschnitt: Parkweg zwischen Moosgutstrasse und Giesshübelstrasse

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 57

Abschnitt: Kalandersplatz

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 58

Abschnitt: Wolframplatz

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 59

Abschnitt: Quartierweg zwischen Redingstrasse 34 und Muggenbühlstrasse 16

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 60

Abschnitt: Widmerstrasse (Widmerstrasse 17a – Seestrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 61

Abschnitt: Personenführung Honrainweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 62

Abschnitt: Belvoirpark

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 63

Abschnitt: Verbindungsweg zwischen Alfred-Escher-Strasse 85 und Mythenquai 60

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 64

Abschnitt: Bahnhofstrasse (Kurt-Guggenheim-Strasse – Bürkliplatz)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 65

Abschnitt: Tiefenhöfe

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 66

Abschnitt: Bahnhofstrasse (Paradeplatz)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 67

Abschnitt: Bahnhofstrasse (Kuttelgasse – Sihlstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 68

Abschnitt: Storchengasse

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 69

Abschnitt: Weinplatz

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 70

Abschnitt: Rathausbrücke

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 71

Abschnitt: Personenunterführung Bahnhof Tiefenbrunnen

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 72

Abschnitt: Kartausstrasse (Kartausstrasse 17 – 38)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 73

Abschnitt: Spöndlistrasse

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 74

Abschnitt: Wolfgrimweg (Tièchestrasse – Wibichstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 75

Abschnitt: Familiengartenareal zwischen Emil-Klöti-Strasse und Obere Waidstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 76

Abschnitt: Weingartenweg

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 77

Abschnitt: Werdhölzlisteg

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 78

Abschnitt: Kloster-Fahr-Weg (Werdhölzlisteg – Langfachweg)

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 79

Abschnitt: Langfachweg

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 80

Abschnitt: Kirchweg

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 81

Abschnitt: Imbisbühlsteig (Imbisbühlhalde – Riedhofstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 82

Abschnitt: Quartierweg zwischen Reinhold-Frei-Strasse 74 und Giblenstrasse 21

Vorhaben: Signalisationsänderung
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 83

Abschnitt: Glaubtenstrasse (Lerchenhalde – Schauenbergstrasse)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 84

Abschnitt: Quartierweg zwischen Glaubtenstrasse 67 und Rebhüslweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 85

Abschnitt: Quartierweg zwischen Regulastrasse 72 und Wehntalerstrasse 517

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 86

Abschnitt: Quartierweg zwischen Schauenbergstrasse 47 und Wehntalerstrasse 517

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 87

Abschnitt: Kolonistenweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 88

Abschnitt: Erschliessungsstrasse zwischen Käferholzstrasse 121 und Rumpelhaldenweg

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 89

Abschnitt: Quartierweg zwischen Grubenackerstrasse 47 und Thurgauerstrasse 67

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 90

Abschnitt: Quartierweg zwischen Thurgauerstrasse 68 und Leutschenbachstrasse

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 91

Abschnitt: Quartierweg zwischen Leutschenbachstrasse 75 und Schärenmoosstrasse 77

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 92

Abschnitt: Quartierweg zwischen Leutschenbachstrasse, Hagenholzstrasse 111 und Schärenmoosstrasse 117

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 93

Abschnitt: Grosswiesenstrasse (Hirzenbachstrasse – Hirzenbachweg)

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 94

Abschnitt: Sportanlage Heerenschürli

Vorhaben: Signalisationsänderung

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 95

Abschnitt: Passerelle Freihof (Gleisüberquerung Freihofstrasse – Pfingstweidstrasse)

Vorhaben: Lückenschliessung

Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 96

Abschnitt: Stampfenbachstrasse vom Central bis zur Nordstrasse

Vorhaben: kommunale Veloroute

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 97

Abschnitt: Mittelwaldstrasse auf der Veloroute 93 durch Querung der Auffahrampen auf der Albert-Einstein-Strasse, Höggerbergstrasse vorbei am HXE bis zum Vladimir-Prelog-Weg 1 – 5 unter Kreuzung der Wolfgang-Pauli-Strasse

Vorhaben: kommunale Veloroute

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 98

Abschnitt: Auf der Höggerstrasse zwischen der Kreuzung mit der Limmattalstrasse und der Dorfstrasse

Vorhaben: kommunale Veloroute

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 99

Abschnitt: Wipkingerweg – Dorfstrasse – Höggerstrasse

Vorhaben: kommunale Veloroute

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 100

Abschnitt: Trottenstrasse – Höggerstrasse

Vorhaben: kommunale Veloroute

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 101

Abschnitt Heizenholz – Kappenbühlstrasse – Notzenschürlistrasse

Vorhaben: Lückenschluss Veloverbindung

Realisierungshorizont: kurzfristig



Abbildung 9.43 Geplante Velorouten

Tabelle 9.3: Spezialfälle Veloverbindungen

Im Richtplan werden nur jene Veloverbindungen als geplant eingetragen, die noch nicht existieren. Darüber hinaus gibt es aber noch weitere kommunale Velorouten, die die Qualitätsanforderungen bei weitem nicht erfüllen. Die folgende Tabelle enthält diejenigen Spezialfälle, die als Veloverbindung bereits existieren, das angestrebte Zukunftsbild einer kommunalen Veloroute aber noch weit verfehlen.

Nr.: 1

Abschnitt: Uraniastrasse zwischen Bahnhofstrasse und Gerbergasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 2

Abschnitt: Gessnerallee, Poststrasse bis Schweizergasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 3

Abschnitt: Unterführung Bahnhof Tiefenbrunnen

Vorhaben: Ausbau Unterführung

Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 4

Abschnitt: Katzenschwanzstrasse, Witikonerstrasse bis Im Hau

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 5

Abschnitt: Kreuzstrasse, Bellerivestrasse bis Kreuzbühlstrasse

Vorhaben: Markierung Radstreifen bergwärts

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 6

Abschnitt: Kreuzbühlstrasse (ab Falkenstrasse), Merkurstrasse bis Kreuzung mit Zeltweg

Vorhaben: Abklassierung zu Quartierstrasse

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 7

Abschnitt: Künstlergasse

Vorhaben: Sperrung MIV

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 8

Abschnitt: Gloriastrasse, Rämistrasse bis Freiestrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 9

Abschnitt: Tobelhofstrasse

Vorhaben: Reduktion Durchgangsverkehr

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 10

Abschnitt: Gladbachstrasse, Winkelriedstrasse bis Spyriplatz

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 11

Abschnitt: Weinbergstrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 12

Abschnitt: Winterthurerstrasse, Milchbuckstrasse bis Irchelstrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 13

Abschnitt: Bülachstrasse, Hirschwiesenstrasse bis Berninaplatz
Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 14

Abschnitt: Schwamendingenstrasse, Dörflistrasse bis Ueberlandstrasse
Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 15

Abschnitt: Tramstrasse, Dörflistrasse bis Schaffhauserstrasse
Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 16

Abschnitt: Ueberlandstrasse, Magdalenenstrasse bis Tulpenweg
Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 17

Abschnitt: Verbindung Hagenholzstrasse – Leutschenbachstrasse
Vorhaben: Ausbau
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 18

Abschnitt: Hofwiesenstrasse, Rothstrasse bis Bucheggplatz
Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum
Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 19

Abschnitt: Rosengartenstrasse, Röschibachstrasse bis Lebenstrasse
Vorhaben: Offen, abhängig vom Planungsprozess Rosengarten – Bucheggstrasse
Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 20

Abschnitt: Bucheggstrasse, Rosengartenstrasse bis Bucheggplatz
Vorhaben: Offen, abhängig vom Planungsprozess Rosengarten – Bucheggstrasse
Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 21

Abschnitt: Regensdorferstrasse, Riedhofstrasse bis Frankentalerstrasse
Vorhaben: Reduktion Durchgangsverkehr, Tempo 30
Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 22

Abschnitt: Bernerstrasse Süd

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 23

Abschnitt: Max-Högger-Strasse, Aargauerstrasse bis Bernerstrasse Süd

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: kurzfristig

Nr.: 24

Abschnitt: Altstetterstrasse, Baslerstrasse bis Rautistrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 25

Abschnitt: Schimmelstrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 26

Abschnitt: General-Wille-Strasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: mittelfristig

Nr.: 27

Abschnitt: Giesshübelstrasse, Uetlibergstrasse bis Wannerstrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: langfristig

Nr.: 28

Abschnitt: Seestrasse, Mythenquai bis Albisstrasse

Vorhaben: Umgestaltung Strassenraum

Realisierungshorizont: langfristig

9.4 Massnahmen

~~(1) Die Stadt baut das kommunale Veloroutennetz in Ergänzung zum regionalen Netz zu einem attraktiven Gesamtnetz für den Veloverkehr aus. Die dazu notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen sind jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und der Situation vor Ort zu definieren. Infrastruktur, Steuerung, Signalisation und Markierung gewährleisten, dass das Netz, inklusive Querungen und Kreuzungen, sicher, durchgehend und flüssig befahrbar ist.~~

(1) Die Stadt erstellt bis 2030 ein durchgängiges Netz an Vorzugsrouten, wovon zumindest 50 km den Anforderungen der Volksinitiative «Sichere Velorouten» (grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt) entspricht.

(2) Die Stadt erstellt einen Terminplan für die Realisierung der Vorzugsrouten und berichtet jährlich über den Stand der Umsetzung.

- (3) Die Stadt Zürich führt zur Festsetzung des Vorzugsroutennetzes eine Teilrevision des regionalen Richtplans durch.
- (4) Die Vorzugsrouten werden durch geeignete Massnahmen gegenüber anderen Strassen sichtbar gemacht, um eine gute Orientierung der Velofahrer und Velofahrerinnen zu gewährleisten. Für die genaue Ausgestaltung (Markierung, eingefärbter Belag, Signalisation, etc.) erarbeitet die Stadt ein Konzept.
- ~~(2)~~ (5) Die Stadt sorgt dafür, dass im Rahmen von Strassenbauprojekten die Aspekte des Veloverkehrs nicht zu Lasten des Fussverkehrs umgesetzt werden. Eine Verkehrsführung über alternative Routen und in Abweichung zu direkten Verbindungen ist zu vermeiden in Abhängigkeit von der Funktion für den Veloverkehr, der Belastung und Geschwindigkeiten des Mfz-Verkehrs sowie der örtlichen Gegebenheiten adäquat berücksichtigt werden. Ein besonderes Augenmerk wird auf die velogerechte Ausgestaltung von Knoten und Querungen gelegt. Die Projektperimeter von Strassenbauprojekten werden aus planerischen Überlegungen festgelegt. Bei der Lösungsfindung ist, wo notwendig, ein grösserer Perimeter zu betrachten.
- ~~(3)~~ Die Stadt sorgt auf allen Strassen des kommunalen Strassennetzes mit kleineren Massnahmen wie Randsteinabsenkungen dafür, dass auch abseits der eingetragenen Velorouten ein attraktives Velofahren ermöglicht wird.
- ~~(4)~~ Die Stadt bietet genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze an. Die Anzahl und Qualität der Abstellplätze ist situations- und nutzungsspezifisch festzulegen.
- (6) Zusätzlich zu den Strassenbauprojekten werden die Strassen, Plätze und Wege für Velofahrende mittels Sofortmassnahmen aufgewertet und insbesondere unfallträchtige Orte saniert sowie Schwachstellen behoben.
- (7) Eine fehlende Veloinfrastruktur wie nicht durchgehende und unsichere Verbindungen über Knoten löst Strassenbauprojekte aus.
- (8) Die Signalisation und Wegweisung des Velonetzes wird nutzerfreundlich überarbeitet. Bei der Gestaltung und Steuerung der Lichtsignalanlagen werden die Anforderungen der Velofahrer und Velofahrerinnen adäquat berücksichtigt.
- (9) Die Velostandards werden gemäss dem aktuellen Stand der Technik überarbeitet und Gestaltungsprinzipien für die Vorzugsrouten erarbeitet.
- (10) Die Stadt erstellt an wichtigen öffentlichen Zielorten (Bahnhöfe, Innenstadt, Quartierzentren, Freizeitanlagen etc.) ein ausreichendes und gut situiertes Angebot an Veloabstellplätzen.
- ~~(5)~~ (11) Zusätzlich zu den Infrastrukturmassnahmen setzt sich die Stadt mit weiteren Massnahmen wie Beratungen und Schulungen für ein sicheres Velofahren ein.

9.5 Grundlagen

- ~~Masterplan Velo (2012)~~
- ~~Velostandards der Stadt Zürich, Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung (2015)~~
- Stadtverkehr 2025
- Velostrategie 2030 (2021)
- Velostandards der Stadt Zürich (2015)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Kommunalen Richtplan (2004)
- Mountainbike Konzept Stadt Zürich (2017)

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

9.1 Ausgangslage

[...]

9.2 Ziele

[...]

Bis 2030 ist ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velovorzugsrouten mit einer Länge von insgesamt mindestens 50 Kilometer realisiert. Die kommunalen Velorouten ergänzen das regionale Routennetz, insbesondere mit Verbindungen zu Quartierzentren, Haltestellen des öffentli-

chen Verkehrs, Schulen, Läden, Sportanlagen, Mountainbike-Infrastrukturen und Erholungsgebieten. Für regionale Routen, die erst längerfristig realisierbar sind, werden nach Möglichkeit alternative kommunale Verbindungen festgelegt.

[...]

9.3 Karteneinträge

[...]

9.4 Massnahmen

(1) Die Stadt erarbeitet ein Netz von Velovorzugsrouten gemäss der Volksinitiative «Sichere Velorouten» und legt dies im Richtplan behördenverbindlich fest.

~~(1)~~ (2) Die Stadt baut das kommunale Veloroutennetz in Ergänzung zum regionalen Netz zu einem attraktiven Gesamtnetz für den Veloverkehr aus. Die dazu notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen sind jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und der Situation vor Ort zu definieren. Infrastruktur, Steuerung, Signalisation und Markierung gewährleisten, dass das Netz, inklusive Querungen und Kreuzungen, sicher, durchgehend und flüssig befahrbar ist.

~~(2) Die Stadt sorgt dafür, dass im Rahmen der Strassenprojekte die Aspekte des Veloverkehrs nicht zu Lasten des Fussverkehrs umgesetzt werden. Eine Verkehrsführung über alternative Routen und in Abweichung zu direkten Verbindungen ist zu vermeiden.~~

(3) Die Stadt sorgt auf allen Strassen des kommunalen Strassennetzes mit kleineren Massnahmen wie Randsteinabsenkungen dafür, dass auch abseits der eingetragenen Velorouten ein attraktives Velofahren ermöglicht wird.

[...]

9.5 Grundlagen

[...]

Mehrheit:	Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Abstimmung:

Antrag Mehrheit 78 Stimmen

Antrag Minderheit 33 Stimmen

Enthaltung 0 Stimmen

Damit ist dem Antrag der Mehrheit zugestimmt.

Änderungsantrag 86 zur Richtplankarte Veloverkehr / Karteneintrag «geplante Veloroute»

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

Die nachfolgenden Velorouten werden als kommunale Velorouten in der Richtplankarte festgelegt:

- Brauerstrasse zwischen Hohlstrasse und Kanonengasse
- Kanzleistrasse zwischen Kernstrasse und Ankerstrasse

- Ankerstrasse zwischen Kanzleistrasse und Grüngasse
- Zentralstrasse zwischen Bertastrasse und Zurlindenstrasse
- Wydäckerring zwischen Letzigraben und Triemlifussweg

Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Cathrine Pauli (FDP), Referentin; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 37 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 87

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Sven Sobernheim (GLP): *Der Stadtrat machte es sich beim Abschreiben der regionalen Ziele etwas einfach und pickte nur die Teile raus, die ihm Spass bereiteten. Wir schrieben deshalb die ganzen regionalen Ziele ab, sodass die regionalen und kommunalen Ziele komplett und vollständig im kommunalen Richtplan abgebildet sind.*

Dominique Zygmunt (FDP): *Die Minderheit kann dem Antrag inhaltlich durchaus einiges abgewinnen. Wir hätten uns aber eine etwas andere Abfolge erhofft. Wir werden später noch über das Postulat zur Citylogistik abstimmen. Das Postulat ist für uns wichtig, weil es einen wesentlichen Erkenntnisgewinn beinhaltet. Für uns geht Erkenntnis vor Regulierung. Hier geht es aber bereits um die Regulierung vor der Erkenntnis. Deshalb werden wir den Antrag ablehnen.*

Änderungsantrag 87 zu Kapitel 10 Wirtschafts- und Güterverkehr / 10.2 Ziele

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

- Transitverkehr auf den Hochleistungsstrassen*
Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassennetz. ~~(...)~~Der entsprechende Verkehr nutzt die Nord- oder Westumfahrung.
- Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr*
Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. ~~(...)~~Zur Entlastung des Verkehrsaufkommens werden die Gütertransporte gebündelt. Die dazu erforderlichen Schnittstellen sind auf- oder ausgebaut. Für An- und Auslieferungen werden stadtverträgliche Transportmittel eingesetzt, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind. Die Güterverkehrserschliessung der Innenstadt bleibt unter Berücksichtigung der verschiedensten Ansprüche an diesen Raum gewährleistet und wird wo möglich verbessert.
- Stadtverträgliche Citylogistik*
Das Bringen und Abholen von Warenlieferungen ist quantitativ und qualitativ mit steigenden Ansprüchen verbunden. Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. ~~(...)~~Die dazu

erforderlichen Infrastrukturen sowie deren stadtsspezifische Bewirtschaftung durch interessierte Unternehmen werden an der Nordkante des Gleisfeldes (Herdern) und in Zürich Affoltern (Autobahnanschluss) angestrebt.

d) *Gesicherte Gleisanschlüsse und ausbaubare Güterumschlaganlagen*

Diverse Unternehmen tätigen wichtige Teile ihrer Gütertransporte mit der Bahn. Die dazu notwendigen Anschlussgleise und Anlagen sind vorhanden (...)oder allenfalls nach einer Instandstellung oder einem Neubau betriebsbereit. Der direkte Anschluss ans regionale und nationale Schienennetz bleibt für die schienenaffine Wirtschaft gewährleistet.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 74 gegen 35 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 88

Kommissionsminderheit/-mehrheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Wir möchten die Streichung zweier Sätze beliebt machen. Es ist grundsätzlich begrüssenswert, dass wir uns hier auch über den Güterverkehr und den gütertransportierenden Verkehr unterhalten. Sie sind ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in der Stadt und für unsere Güterversorgung, die Güterversorgung des Gewerbes, der Gastronomie und der Geschäfte sehr wichtig. Die Streichung des ersten Satzes beantragen wir nun deshalb, weil wir seine Richtplantauglichkeit bezweifeln. «Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei Neubauten dafür ein, dass die Anlieferung auf Privatgrund erfolgt.» Ich denke nicht, dass man bei Gewerbeneubauten die Anlieferung auf einem Trottoir plant. Daher zweifle ich stark daran, dass dieser Satz hier reingeht. Noch etwas problematischer ist für uns der zweite Satz. In diesem geht es um ein sogenanntes «Anlieferungskonzept». Wer baut und damit verbunden eine Anlieferung benötigt, soll in Zukunft bei der Stadt ein Anlieferungskonzept einreichen müssen. Das bedeutet nichts anderes als neue Bürokratie. Es stellt sich die Frage, wie die Stadt kontrollieren will, ob das Anlieferungskonzept korrekt umgesetzt wurde. Im Konzept werden auch Kriterien wie Stadtraumqualität, Verkehrssicherheit und Lärmemissionen aufgelistet. Die Aspekte Sicherheit und Lärm sind für uns noch nachvollziehbar, wir können uns aber nicht vorstellen, wie ein Anlieferungskonzept die Stadtraumqualität fördern soll.

Sven Sobernheim (GLP): Wir Gemeinderätinnen und Gemeinderäte haben einmal während unserer Amtszeit die Möglichkeit, mit der Stadtpolizei unterwegs zu sein. So war ich morgens um 3 Uhr am Albisriederplatz dabei, als sich eine Anwohnerin über die Anlieferung einer Apotheke beschwerte. Weil man sich in der Planung keine Gedanken über die Anlieferung gemacht hatte, wusste der Lastwagenfahrer nicht, wie er die Ware sonst anliefern sollte. Sich Gedanken zur Anlieferung zu machen, kann deshalb auch eine städtebauliche Qualität sein. Ich finde es irritierend, dass die Minderheit einen Neubau bauen würde, der eine grosse Anlieferung auslösen kann, sich dann aber erst beim Betrieb Gedanken zur Anlieferung machen will. Das wäre als würde man einen Coop bauen und erst bei der Eröffnung entscheiden, wie viele Parkplätze benötigt werden. Es ist eine Grundanforderung bei einem Neubau, sich um die Mobilität Gedanken zu machen. Zu

dieser Mobilität gehört auch die Anlieferung. Deshalb findet es die Mehrheit richtig und wichtig, dass man die Sätze im Richtplan drinnen lässt, sodass auch die Anwohnerin einer Apotheke in der Nacht schlafen kann.

Weitere Wortmeldung:

Marco Denoth (SP): *Es ist für mich eindeutig, weshalb ein Anlieferungskonzept von stadträumlicher Qualität ist. Sven Sobernheim (GLP) erwähnte bereits die Lastwagen, die morgens vor Geschäften stehen. STR Richard Wolff sagte in der Kommission, dass die ganze Logistik sozialisiert wird. Dieser Punkt lässt sich anhand eines Beispiels aufzeigen: Ich kenne einen Coop, der früher ein grosses Magazin hatte. Damals gab es einmal pro Tag eine Anlieferung, die Sachen wurden in den Keller geliefert und die Regale wurden über den Keller aufgefüllt. Heutzutage geht das ganz anders, denn heute kommt der Lastwagen etwa dreimal pro Tag, liefert einen Wagen ab, von dem aus die Ware direkt ins Regal eingefüllt wird. Der Lastwagen steht während dieser Zeit auf öffentlichem Grund und hindert Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, aber auch Autofahrende daran, ungehindert wegzufahren. Eine andere Geschichte der Logistik ist die Baustellenlogistik. Früher fuhr der Handwerker ins Magazin, überlegte, welche Werkzeuge er für den Tag brauchte und fuhr damit auf die Baustelle. Heute kommt er von zuhause direkt mit seinem Privatfahrzeug auf die Baustelle – wofür es einen Parkplatz bei der Baustelle braucht – und überlegt, welche Werkzeuge er für den Tag braucht. Er bestellt diese dann und löst damit aus, dass drei Lastwagen am Tag auf die Baustelle fahren. Auch hier ist die Logistik sozialisiert. Wir müssen die Kosten der Logistik tragen, indem wir Stadtraum, Strassenraum und Strassen zur Verfügung stellen. Das soll mit diesem Eintrag verhindert werden.*

Änderungsantrag 88 zu Kapitel 10 Wirtschafts- und Güterverkehr / 10.4 Massnahmen / Kommunale Ergänzung / (1)

[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des nachfolgenden Änderungsantrags.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

~~(1) Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei Neubauten dafür ein, dass die Anlieferung auf Privatgrund erfolgt. Bei Planungsverfahren und Arealüberbauungen sind vor Baubeginn Anlieferungskonzepte einzufordern, um einen funktionsfähigen und möglichst konfliktarmen Güterumschlag insbesondere hinsichtlich Stadtraumqualität, Verkehrssicherheit und Lärmemissionen im Endzustand gewährleisten zu können.~~

Mehrheit:	Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 75 gegen 32 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Antrag 89

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Dominique Zygmunt (FDP): Der Antrag korrespondiert gewissermassen mit den Anträgen zum Thema innovative Mobilitätsformen und seinen Rahmenbedingungen, denen wir bereits am Mittwoch zustimmten. Hier geht es um den Güterverkehr und um den Güterumschlag. Auch diese Themen sollen entsprechend abgedeckt werden. Deshalb soll ergänzt werden, dass auch innovative Gütertransportformen, die durch neue Technologien ermöglicht werden, unterstützt werden sollen. Diese Ergänzung ist bewusst relativ offen formuliert und mir ist durchaus klar, dass nicht jede der vorgeschlagenen Ideen gleichermassen unterstützt werden wird. Wir diskutierten in der Kommission über mögliche Ideen wie beispielsweise «Cargo Sous Terrain (CST)», die immer konkreter wird. Ich finde das keine schlechte Idee und auch die Stadt beteiligt sich. Wir glauben, dass wir die Chancen von neuen Technologien nutzen können, wenn wir offen an sie herangehen. Das gilt auch für den Güterverkehr.

Markus Knauss (Grüne): Es ist unbestritten, dass man die Bedürfnisse des Gütertransportgewerbes adäquat berücksichtigen muss. Problematisch ist aber der zweite Teil, bei dem es um innovative Gütertransportformen geht, unter denen man sich vieles vorstellen kann. «Cargo Sous Terrain» ist sehr wohl richtplanrelevant, allerdings nicht auf dieser Stufe. Es wurde auch über Drohnen gesprochen, auch wenn sie für die Verkehrsnetzplanung keine Relevanz haben und deshalb eher nicht richtplanrelevant sind. «Cargo sous terrain» ist ein Milliardenprojekt und eher auf einer nationalen Ebene angelegt. Auch wenn sich die Vorstellungen in den nächsten zehn Jahren ein bisschen konkretisieren werden, gehört «Cargo Sous Terrain» in einen Sachplan des Bundes oder mindestens in einen kantonalen Richtplan. Wenn «Cargo Sous Terrain» aber Einfluss auf die Verkehrsnetzplanung und den kommunalen Richtplan haben soll, fragt sich, was das in der Konsequenz bedeutet. Sollten wir dann aufhören, Strassen oder Velowege zu bauen, weil man immer mit dem Einfluss auf das «Cargo Sous Terrain» rechnen müsste? Wir hängen total in der Luft. Man müsste zuerst eine Anfrage machen, dann könnte man einen Vorstoss einreichen und erst dann könnte man einen Richtplaneintrag machen. Andernfalls werden Sie ebenso scheitern wie mit Ihrer Seilbahnbegeisterung vor zwei Jahren. Nur weil Sie ungenau arbeiten, müssen wir da nicht mitmachen. Sie möchten modern und innovativ sein, wissen dabei aber gar nicht, was das genau bedeutet. Der Eintrag im Richtplan ist unnötig.

Weitere Wortmeldungen:

Olivia Romanelli (AL): Uns stört der Satz «Innovative Gütertransportformen, die durch neue Technologien ermöglicht werden.» Uns kommt nämlich hauptsächlich das Velo als innovative Gütertransportform in Sinn. Das ist aber keine neue Technologie. Wenn in Zukunft Drohnen eingesetzt würden – zwei kleine, nicht sehr erfolgreiche Versuche mit Paketdrohnen gab es ja bereits ohne Richtplaneintrag –, bräuchte es dafür keinen Eintrag. Auch «Cargo Sous Terrain» ist keine Lösung auf städtischem Gebiet. Gäbe es ausser dem Velo ein Transportmittel, das dank neuer Technologien umweltfreundlicher, effizienter und platzsparender ist, würden wir es sicherlich unterstützen. Im Moment wissen wir aber nicht so recht, was wir mit diesem Antrag anfangen sollen und bleiben deshalb in der Enthaltung.

Derek Richter (SVP): Sie glauben doch tatsächlich, dass das Velo einen Beitrag für den Warenverkehr in der Stadt leisten könnte. Sie möchten doch wohl kaum den Beton, den Sie für Ihre sozialistischen Wohnungsbau benötigen, mit dem Velo transportieren? Wohl kaum. In China werden bis Ende dieser Dekade über 200 Flugplätze erstellt, während

Sie uns verkaufen möchten, dass das Velo die Zukunft der Mobilität sein soll. Das ist grotesk. Johann Widmer (SVP) und ich stellten bereits vor drei Monaten eine Frage zum Projekt «Cargo Sous Terrain» und erhielten auch bereits Antworten. «Cargo Sous Terrain» ist ein privat finanziertes Projekt, das im zweistelligen Milliardenbereich liegt. Es rühmt sich, dass es ausschließlich privat finanziert sein soll. Wieso die Stadt Zürich mit 100 000 Franken dabei ist, können wir leider nicht ganz nachvollziehen. Ein Teil der Antwort bezieht sich auf die Frage Nummer 9. Die Universität Wuppertal soll ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept für die Stadt Zürich erstellen. Weshalb das von einer Universität in Deutschland gemacht werden muss, entzieht sich unserer Kenntnis. Haben wir in der Schweiz keine Verkehrsingenieure? Ihre Ideen zur Güterlogistik in der Stadt sind fernab jeder Realität. Möchten Sie etwa Beton mit Stückguttransport oder Gefahrgut mit Medizinallieferungen vermischen? Sven Sobernheim (GLP) erwähnte den Seetunnel, über den Sie den Verkehr auf die Nord- und Westumfahrung begrenzen möchten. Sollte der Tunnel wirklich gebaut werden, wollen Sie dann den Warenverkehr auf dieser Strecke ausschliessen? Ihre Forderungen im Bereich Güter- und Citylogistik sind reine Ideologie.

Res Marti (Grüne): *Ich muss Derek Richter (SVP) leider enttäuschen. Die reine Ideologie ist bereits Realität. Wenn Sie bis vor zwei Stunden bei «Digitec» etwas bestellt hätten, würde die Ware bis heute Abend noch mit dem Velo geliefert.*

Änderungsantrag 89 zu Kapitel 10 Wirtschafts- und Güterverkehr / 10.4 Massnahmen / Kommunale Ergänzung / Neue Massnahme (3)
[Die Nummerierung wird gemäss Ratsbeschluss angepasst]

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung:

(3) Die Stadt berücksichtigt in der Verkehrsnetzplanung die Bedürfnisse des Güterumschlages sowie des gütertransportierenden Verkehrs und unterstützt innovative Gütertransportformen, die durch neue Technologien ermöglicht werden.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung des Änderungsantrags.

Mehrheit:	Dominique Zygmunt (FDP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Markus Knauss (Grüne), Referent; Brigitte Fürer (Grüne)
Enthaltung:	Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 71 gegen 27 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) zu.

4160. 2020/549

Postulat von Pascal Lamprecht (SP) und Dominique Zygmunt (FDP) vom 02.12.2020:

Bericht betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegzunehmen.

Pascal Lamprecht (SP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 3285/2020): Wir wurden uns hier drinnen nicht ganz einig, welche Auswirkung ein einzelner Parkplatz auf die Wertschöpfung eines einzelnen Geschäfts hat. Wir sind uns hier drinnen aber sicherlich einig, dass der Onlinehandel sehr wohl Folgen für die verschiedenen Branchen in der Innenstadt, aber auch der gesamten Stadt hat. Der Onlinehandel wirkt auf das gesamte Verkehrssystem und in diesem Zusammenhang spüren wir eine gewisse Unsicherheit. Wir von der SP und der FDP reichten das Postulat ein, weil wir einen Erkenntnisgewinn haben möchten. Insbesondere möchten wir eine Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche Citylogistik, die die Folgen für den Verkehr und für die Konsumentinnen und die Konsumenten aufzeigt. Heutzutage kann ich in einem Möbelgeschäft einen Tisch kaufen, der mir dann geliefert wird, und danach gleich noch beim Buchhändler vorbeigehen. Das ist ein anderes Mobilitätsverhalten als der Onlinehandel und hat Folgen für die verschiedenen Fussgängerbereiche. Wenn wir von den Erdgeschossnutzungen sprechen, sprechen wir also fast schon über den Siedlungsrichtplan und nicht nur den Verkehrsrichtplan. Natürlich betrifft es auch die Citylogistiker im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan. Man könnte auch fossilfreie Verkehrsmittel fördern oder Synergien bündeln, um Leerfahrten zu verhindern. Es muss ausserdem auch darauf geachtet werden, dass eine gewisse Feinmaschigkeit einer effizienten Citylogistik gewährleistet ist. Im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan kann ich mir durchaus auch die Schaffung sogenannter Micro-Hubs vorstellen. Auch hier brauchen wir aber zuerst eine klare Strategie, damit wir wissen, wo man sie überhaupt eintragen kann und wo sie Sinn machen. Ich danke deshalb für die Unterstützung des Postulats und hoffe, dass uns eine gute Strategie vorgelegt wird.

Roger Bartholdi (SVP) begründet den von Stephan Iten (SVP) namens der SVP-Fraktion am 6. Januar 2021 gestellten Ablehnungsantrag: Die Absicht, über einen Bericht zu prüfen, wo man Abläufe in der City effizienter oder kundenfreundlicher gestalten kann, ist sicherlich gut. Ich glaube aber, gerade der Richtplan zeigte uns, dass es momentan eher in die andere Richtung geht und wir weniger freundlich mit dem Gewerbe-raum werden. Für uns ist besonders störend, dass unterschiedliche Dinge vermischt werden. Die Absicht des Berichts wäre grundsätzlich gut, würde nicht von fossilfreien Verkehrsmitteln gesprochen werden. Natürlich sind wir alle dafür, dass Verkehrsmittel umweltfreundlicher und weniger lärmbelastend werden. Wir bedauern aber sehr, dass Verkehrspolitik in diesen Vorstoss gepackt wird. Deshalb lehnen wir den Vorstoss ab.

Weitere Wortmeldungen:

Beat Oberholzer (GLP): Die GLP unterstützt das Postulat. Die Warenlogistik in der Stadt hat Optimierungspotential. Es dürfte allen klar sein, dass die Transportmöglichkeiten bald fossilfrei sein werden. Zudem sollen auch vermehrt Fahrten kombiniert und andere Synergieeffekte genutzt werden können. Natürlich wurde auch teilweise das Feld der Citylogistik der Zukunft untersucht. Es scheint uns aber sinnvoll, die Citylogistik der Zukunft als Ergänzung zur bisherigen Studie mit dem Fokus auf die Stadt noch genauer zu untersuchen und vor allem auch die bereits angesprochenen möglichen Standorte und Ausprägungen der Micro-Hubs ausfindig zu machen. Ich musste etwas die Stirn runzeln, als ich bei der Begründung las, dass die Postulanten die gewonnenen Freiheiten durch die moderne Logistik für mehr Apéros nutzen möchten.

Natalie Eberle (AL): Das Postulat fordert einen Bericht für eine Strategie für eine effiziente und kundinnenfreundliche Citylogistik. Zum einen ist für uns Effizienz nicht immer unbedingt kundinnenfreundlich. Effizienz im Sinne einer Reduzierung von Fahrten in Quartiere bedeutet nämlich, dass man irgendwo eine Ansammlung von Geschäften hat. Das verzögert die Verteilung und bedeutet für die Kundinnen vielleicht auch, dass sie etwas länger auf ihre Ware warten müssen. Das ist für uns der erste Widerspruch des

Postulats. Der zweite liegt darin, dass man attraktive Erdgeschossnutzungen fördern soll. Die Stadt Zürich macht das bereits in ihren Gewerbelokalen. Die Stadt hat aber leider betreffend private Liegenschaften sehr geringe bis keine Handlungsmöglichkeiten. Es ist damit an der Zeit, dass die Privaten, insbesondere die grossen Liegenschaftenbesitzerinnen, ihre Mieten so anpassen, dass das Gewerbe auch tatsächlich überleben kann. Es ist bekannt, dass das grosse Problem des Gewerbes nicht die fehlenden Parkplätze sind, sondern der Onlinehandel. Es bräuchte hier also ein anderes Entgegenkommen der Liegenschaftbesitzerinnen. Drittens bezweifeln wir, dass die Umlagerung zugunsten von fossilfreien Verkehrsmitteln das Fahrtenproblem lösen wird. Vielmehr wünschten wir uns diesbezüglich – hier sind wir uns mit den Postulanten einig – die Einrichtung eines feinmaschigen Citylogistiknetzes mit Micro-Hubs in den Quartieren. Vor allem wünschten wir uns, dass grosse Logistikfirmen besser zusammenarbeiten. Ein Beispiel dafür ist Sankt Gallen, wo die Innenstadt nur von einer grossen Firma beliefert wird, die alles zusammenzieht. Dadurch finden viel weniger Fahrten in den Quartieren statt. Ebenso würden wir uns freuen, wenn zum Beispiel die Warenannahme an einen Kartonabholdienst gekoppelt wäre, wie das in Schweden der Fall ist. Auch das würde den Verkehr in den Quartieren entlasten. Es gibt also durchaus Handlungsmöglichkeiten und Lösungsbedarf. Ein Bericht wird dabei aber nicht helfen. Wir lehnen das Postulat deshalb ab.

Das Postulat wird mit 87 gegen 21 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

4144. 2019/436

Weisung vom 30.10.2019:

Tiefbauamt, Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, Festsetzung

Schlussdebatte zur bereinigten Dispositivziffer 1:

Dr. Davy Graf (SP): Ein Kompromiss muss eigentlich immer zu einer Auflösung einer Blockade führen. Ein Kompromiss ist normalerweise ein Befreiungsschlag. Er sollte nicht den Status Quo zementieren oder zu einer Blockade führen. Ein Kompromiss muss auch etwas in Bewegung setzen. Ich muss ehrlicherweise sagen, dass uns diese Bewegung in der FDP fehlte. Ihre Lustlosigkeit und Ihre Fantasielosigkeit gegenüber einem urbanen und städtischen Verkehr in der Stadt verhinderte, dass wir uns einig werden konnten. Im Gegensatz zu dieser Verhaltenheit zeigte die Stadtbevölkerung in den letzten Jahren in den Abstimmungen, dass sie eine fortschrittliche Verkehrspolitik will und dass sie eine Begeisterung für den öffentlichen Raum in dieser Stadt hat. Das Gewerbe und der Detailhandel brauchen natürlich einen Impuls. Der effektivste Impuls ist meiner Meinung nach eine Entlastung der Mietzinsen. Damit würden wir Hand zu einem historischen Liegenschaftskompromiss bieten, der tatsächlich zukunftssträchtig wäre. Ich denke dabei beispielsweise an eine Mietzinsdeckelung oder an ein Mietzinsniveau des Jahres 1990. Was wir aber nicht brauchen, ist eine Stellvertreterdiskussion um Parkplätze, die die tatsächlichen Herausforderungen des Detailhandels missachtet; den Kampf gegen den Onlinehandel. Für diese Herausforderung braucht es eine attraktive Stadt. Der öffentliche Raum muss optimal genutzt werden und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Dafür müssen wir die Fussgängerbereiche stärken, Platz für Velos schaffen, Grünflächen sichern und ausbauen und den Mischverkehr entflechten. Der Richtplan, so wie wir ihn heute verabschieden, ist eine Voraussetzung für eine lebens-

werte und ökologische Stadt – eine Stadt für die Zukunft. Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht und werden uns in 25 Jahren dafür sicherlich nicht schämen müssen. Ich denke, wir werden wahrscheinlich etwas stolz sein können. Der Richtplan zeigt Akzente der SP und Linksrün; die Priorisierung des unmotorisierten Verkehrs, die Stärkung des ÖVs, aber auch Akzente in den E-Ladestationen wie Parkierungsanlagen, die Idee der Quartierblocks für eine verkehrsbefreite Wohnzone und – eines der wichtigen Themen in diesem Richtplan – die 100 Kilometer sichere Veloroute. Wir möchten eine funktionierende Mobilität in dieser Stadt, die auch mit den Bedürfnissen der Zukunft funktionieren soll. Wir möchten den Strassenraum zurückerobern – für alle statt für wenige.

Cathrine Pauli (FDP): Ich frage mich ernsthaft, wie weit wir noch gehen wollen, bis diese wunderbare Stadt vor lauter Einschränkungen sich selbst lahmlegt. Wie schlecht muss es der Stadt gehen, dass eine Baslerin den «Zürileu» verteidigt? SP und GLP sagten in der Debatte, dass sie Pflöcke einschlagen wollen. Diese Pflöcke sowie der Richtplan Verkehr werden uns in der Zukunft lahmlegen. 110 Kilometer sogenanntes sicheres Velovorzugsroutennetz im Richtplan wird uns gravierend im Durchfahrtsverkehr, auch bei Blauen Parkplätzen, einschränken. Jeder zweite Haushalt hat ein Auto und in der Stadt sind knapp 136 000 Autos angemeldet. Das sind 1000 Autos mehr als letztes Jahr. Auch die Anzahl Anwohnerparkkarten stieg um 500 auf 34 000 Anwohnerparkkarten. Was sagt uns das? In der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» war die Rede vom Minimum 50 Kilometer, heute sprechen wir aber von über 110 Kilometer Velorouten. Den Volksauftrag so zu überinterpretieren, zeigt die Masslosigkeit der linken Ratsseite. Eine gravierende Folge dieser Masslosigkeit ist der Pflock der Tempobeschränkung auf 30 Stundenkilometer für alle – egal ob öffentlicher Verkehr oder privat, egal ob lärmproduzierend oder nicht. Diese Massnahme führt zu Schleichverkehr und einer Verlagerung weg von Hauptverkehrsachsen. Die Hauptverkehrsachsen sind zwar laut und belasten 140 000 Menschen, Schleichverkehr in kleineren Strassen wird aber zu mehr Lärm in Quartieren führen und noch mehr Menschen stören. In der Antwort der Stadt heisst es, die Tempobeschränkung werde zu 7 Prozent Verlangsamung führen. Rechnet man den vermehrten Stau dazu, gehe ich von 20 Prozent Verlangsamung aus. Über die Mehrkosten von 176 Millionen Franken für die Verkehrsbetriebe Stadt Zürich (VBZ) sprechen wir da noch gar nicht. Ein weiterer Pflock ist die einseitige Kündigung des Parkplatzkompromisses. Wir wissen alle, dass der Parkplatzkompromiss links und rechts in der Stadt sehr geholfen hat. Mit dem Richtplan wird der Kompromiss einseitig gekündigt – ohne Anstrengung für einen neuen Kompromiss. Der neuste Pflock, den die linke Ratsseite in ihrer Masslosigkeit einschlagen will, sind die Quartierblöcke. Wir sind hier aber nicht in Barcelona, sondern in Zürich – einer seit dem Mittelalter organisch gewachsenen Stadt. Wie stellen Sie sich die Parksituation in den grösseren Stadtkreisen vor? 34 000 Parkplatzausweise verlangen einen Parkplatz. Wollen Sie, dass die Parkkartenbesitzer von Blaue-Zone-Parkplätzen in Parkhäuser gehen und zwischen 100 und 200 Franken Mietzins pro Monat bezahlen? Finden Sie das sozial? Wir sind froh, dass zumindest für die Elektromobilität und die innovative Mobilität ein Hauch an Anträgen die Mehrheit fand. Das reicht uns aber nicht für eine Zustimmung. Die vielen Pflöcke der linken Ratsmehrheit werden dazu führen, dass wir im Verkehr und im Leben ausgebremst werden. Der Richtplan setzt die falschen Pflöcke, ist kompromisslos und fördert eine einseitige Planung in die falsche Richtung. Die FDP setzt sich mit allen Kräften für die Befreiung des «Zürileus» ein und das Motto im überparteilichen Abstimmungskampf gegen den Richtplan Verkehr, Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, den wir vorgestern lancierten, heisst deshalb «Free Züri!».

Roger Bartholdi (SVP): Heute hörten wir von der linksgrünen Seite nur Kritik, wie schlecht Zürich beim Thema Velo dastehe. Die Veloförderung der letzten Jahrzehnte scheint also schlecht umgesetzt worden zu sein. In diesem Zusammenhang muss man

aber darauf hinweisen, dass die Stadt in den letzten Jahrzehnten von einer rotgrünen Mehrheit regiert wurde. Wenn Sie mit dem Stadtrat nicht zufrieden sind, warum wählen Sie ihn dann noch? Sie haben in einem Jahr die Gelegenheit, den Stadtrat zu ändern. Bei den Parkplätzen warf der Fraktionssprecher der SP der FDP vor, sie sei nicht Gesprächsbereit. Heute beerdigen Sie aber mit der Schlussabstimmung des Richtplans den Kompromiss. Dieser war eine Errungenschaft zwischen der bürgerlichen und linken Seite. Die einen wollten damals immer mehr und die anderen immer weniger Parkplätze. Es lag auf der Hand, dass man sich in der Mitte traf – das ist ein Kompromiss. Im Detailänderungsantrag soll dieser Kompromiss nun so verändert werden, dass die Veränderung in Zahlen nicht absehbar ist. Damit wird der Kompromiss wortwörtlich zu einem historischen Kompromiss. Aber nicht nur bei den Parkplätzen schlug man Pflöcke ein – man ging generell immer wieder gegen das Auto vor. Eine Veloroute ist für Sie dann eine gute, wenn es keinen MIV gibt und Temporeduktionen und Einschränkungen eingeführt werden. Die Reaktionen von gemässigten linken Medien, die den Richtplan Verkehr sehr kritisch betrachten, sollten Ihnen zu denken geben. Leider gehen bei Ihnen aber die Alarmglocken nicht los, im Gegenteil, Sie möchten den Stadtrat noch links überholen und den extremen Richtplan noch extremer gestalten. Wenn selbst aus Ihren Kreisen Kritik kommt, müssten Sie aber entsprechend reagieren, einen Schlenker machen und den extremen Verkehrsrichtplan ablehnen.

Markus Knauss (Grüne): Mehr attraktiv gestaltete öffentliche Räume in der Innenstadt und in den Quartieren, mehr Bäume, mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, endlich mehr Lärmschutz, mehr Verkehrssicherheit, mehr sichere und attraktive Velorouten – das ist das rotgrüne Programm für einen zukunftsfähigen Verkehr in Zürich. 40 Prozent der CO₂-Emissionen, die in Zürich ausgestossen werden, stammen aus dem Verkehr. Deshalb muss der Verkehr auch einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Je schneller wir in der Umsetzung der Massnahmen sind, desto schneller wird Zürich zur Netto-Null-Stadt, deren Notwendigkeit ausser der SVP niemand in Frage stellt. Von bürgerlicher Seite wird uns nun – die Neue Zürcher Zeitung greift das freudig auf – vorgeworfen, dass wir kompromisslos durchgreifen würden. Ich hörte heute aber von der bürgerlichen Seite nicht einen substanziellen Beitrag, wie Sie die aktuellen Probleme im Bereich Verkehr wie Luft, Lärm, Überhitzung, CO₂-Ausstoss oder die virulenten Platzprobleme lösen möchten oder wie der Verkehr effizienter gestaltet werden kann. Sie sprechen von Innovation, ohne sagen zu können, was das konkret bedeuten soll. Es wird einzig auf das «Cargo Sous Terrain» verwiesen. Bei der Elektromobilität sind Sie zwar ein wenig konkreter, aber auch ein Zähringerplatz wird nicht attraktiver, wenn auf ihm statt Dieselautos zwei Tonnen schwere Elektroautos stehen. Auf dieses Problem haben Sie keine Antworten. Cathrine Pauli (FDP) sprach davon, wie sie durch eine wunderbare Stadt läuft. Es ist klar, dass die Stadt wunderbar ist, weil sie ein Resultat rotgrüner Verkehrspolitik ist. Wir verabschiedeten vor 17 Jahren bereits einmal einen Richtplan, den man heute weiterentwickeln muss. Wir müssen neue Lösungen für die neuen Probleme finden. Wenn ich aber das Votum von Johann Widmer (SVP) höre, werde ich an das Jahr 2004 erinnert. Lassen Sie uns doch einen Faktencheck machen. Automobil Club Schweiz (ACS) Zürich, Cityvereinigung, FDP, Gastro Zürich, Gewerbeverband, SVP, Touring Club Schweiz (TCS) Zürich, Zürich Hoteliers und Verband Zürcher Handelsfirmen schreiben auf einem Flugblatt aus dem Jahr 2004: «Der Verkehrsplan 2004 treibt Familien aus der Stadt», da es Umwegverkehr in die Wohnquartiere gebe und damit eine Unfallgefahr für Kinder entstehe. Als Folge würden Familien aus der Stadt ziehen. Diese Aussage ist bescheuert. Wir haben gehört, dass wir 20 neue Schulhäuser bauen müssen, weil wir uns vor lauter Familien, die in die Stadt ziehen wollen, nicht retten können. Die Verkehrssicherheit konnten wir mit dem letzten Verkehrsplan offenbar extrem steigern. Ein weiterer Punkt hiess: «Der Verkehrsplan 2004 führt

zum Sterben von Detailhandel, Gewerbe und Gastronomie.» Der Ausbau von öffentlichem Verkehr, den wir von rotgrüner Seite immer befürworteten, führte zu einem unglaublichen Aufschwung von Gewerbe, Detailhandel und Gastronomie. Die Kundenfrequenzen stiegen massiv. Wenn man sich Gedanken zum Detailhandel in der Stadt macht, muss man sich überlegen, wie wir neue attraktive Räume schaffen können. Entweder gehen die Menschen in den Onlinehandel oder in die Einkaufszentren. Die Innenstadt kann niemals mit einem Glattzentrum konkurrieren, das alleine 4400 Parkplätze bietet. Die ganze Innenstadt und citynahe Gebiete verfügen insgesamt über 7700 Parkplätze. Der Clou an diesem Flugblatt ist der folgende: «Der Verkehrsplan will den sogenannten historischen Parkplatzkompromiss gesetzlich festschreiben». Sie fanden das damals einen Skandal. Heute möchten Sie den historischen Parkplatzkompromiss unbedingt gesetzlich festschreiben. Zürich hat Besseres verdient als das, was Ihre bürgerlichen Interessenvertreter hier drinnen bieten. Mein Fazit aus der zweitägigen Debatte: Sie verweigern sich einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Zürcher Verkehrssystems. Natürlich kann der Antrag der Geschwindigkeitsreduktionen auch auf Erschliessungsstrassen ein Missverständnis gewesen sein. Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie wirklich keine Tempo-30-Zonen aufheben möchten. Aber irgendwie scheint mir das symptomatisch für Ihre rückwärtsgewandte Haltung. Ich bin der festen Überzeugung, dass Rotgrün ein überzeugendes Programm für die Zukunft des Verkehrs in der Stadt bietet. Sie hingegen haben kein Programm und man glaubt Ihnen nicht, dass Sie die Zukunft der Stadt repräsentieren. Das ist immerhin eine gute Botschaft.

Sven Sobernheim (GLP): Die GLP sagte in der Diskussion zum kommunalen Richtplan von Anfang an, dass sie einen kommunalen Richtplan will und nicht einen für Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen und einen für Verkehr. Wir sind immer noch überzeugt, dass ein Plan wichtig gewesen wäre und auch die Arbeit in der Verwaltung deutlich vereinfacht hätte. Da die Mehrheit des Gemeinderats das aber anders sieht, diskutieren wir heute nur über den Verkehrsrichtplan. Dass wir im November über beide gleichzeitig abstimmen, zeigt aber, dass die Grundposition der GLP nicht ganz falsch ist. Die GLP arbeitete an diesem Richtplan mit und nutzte ihn, um dem Stadtrat zu zeigen und behördenverbindlich aufzutragen, was er in gewissen Verkehrsbereichen bisher unterlassen hatte oder was er machen sollte. Ich erinnere Sie an die vielen Anträge zum Thema Lärmschutz. Seit zwei Jahren verweigert der Stadtrat eine Entscheidung in diese Richtung. Das verhindert Tiefbau- und Hochbauprojekte und blockiert in der Stadt sehr vieles. Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr zeigen wir dem Stadtrat deutlich auf, in welche Richtung es beim Lärmschutz gehen soll. Wir tun das in der Hoffnung, dass sich der Stadtrat, so wie es uns die Sicherheitsvorsteherin damals versprochen hatte, bis im Sommer auch endlich entscheidet. Ebenso schrieben wir – auch dieses Thema verweigerte der Stadtrat bisher – die zeitliche Bewirtschaftung von Veloabstellplätzen bei Bahnhöfen oder anderen Orten mit hohem Druck ein. Das Postulat ist alt und der Stadtrat wendete es auf gerade einmal 20 Veloabstellplätze beim Bahnhof Hardbrücke an. Der einstimmige Gemeinderat gibt dem Stadtrat nun den Auftrag, etwas zu tun. Man will nicht in Velostationen im Bahnhof Oerlikon investieren, damit sie mit Veloleichen vollgestellt werden. Wir sind bereit, für die Bewirtschaftung etwas zu zahlen, sodass wir die Infrastruktur, die wir bauen, auch nutzen können. Die Velovorzugsroute ist ein Meilenstein im Richtplan. Wir schufen ein Netz, in dem auch die vier Velovorzugsrouten, die Marco Denoth (SP) und ich 2017 forderten, drinnen sind. Wir können mit diesem Netz auch dank den Erweiterungen der GLP alle Gebiete anschliessen. So konnte mit dem Änderungsantrag von unserer Seite auch das Entwicklungsgebiet Witikon angeschlossen und die Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren gestärkt werden. Natürlich gibt es auch Themen, bei denen wir uns vom Gemeinderat grössere Schritte erwartet hätten. In der E-Mobilität gingen wir nur einen zaghaften Schritt und haben unterdessen mit der SP eine Partei, die zugibt, dass man da vielleicht doch etwas machen

müsste. Die SP will aber lieber zuerst nur in den Parkierungsgebieten beginnen, wo es sie am wenigsten schmerzt. Über die Blaue Zone will man in diesem Zusammenhang erst in zwei Jahren sprechen. Wenn wir das Netto-Null-Ziel 2030 überhaupt erreichen wollen, müssen wir in erster Linie Verkehr vermeiden und in zweiter Linie Verkehr elektrifizieren. Wenn Sie sich verweigern, die Elektromobilitätsinfrastruktur zu bauen, müssen wir nicht über Netto-Null-Ziel 2030 oder 2040 sprechen, sondern über Netto-Null-Emissionshandel diskutieren. Aber auch andere Themen fielen nicht zu unserer Zufriedenheit aus – so beispielsweise auch der historische Kompromiss, der zu einem Cityparkplatz umgeschrieben wurde. Da dieser Kompromiss für uns aber nicht die matchentscheidende Frage im Richtplan ist, überwiegen für uns die Dinge, die wir erreicht haben. Deshalb sagen wir in der Schlussabstimmung Ja zum kommunalen Richtplan Verkehr. Wir sagten auch schon Ja zum Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen. Wir freuen uns auf das zweifache Ja in der Volksabstimmung und auf eine Grundsatzdiskussion, wie sich die urbane Stadt à la GLP entwickeln darf.

Olivia Romanelli (AL): Der neue Richtplan Verkehr ist das Ergebnis einer langen und intensiven Planungs- und Kommissionsarbeit mit einer Extrarunde zum Kapitel Veloverkehr. Insgesamt bedeutet er die Abkehr von der extremen Bevorzugung der Automobilität als Massgabe der gesamten Strassenraumplanung. Wir konnten ein richtungsweisendes Velokapitel erarbeiten, um so den deutlich und mehrfach geäusserten Willen der Bevölkerung für ein klares, sicheres und grundsätzlich autofreies Velonetz im Richtplan zu verankern. Die bürgerliche Seite setzt sich in einigen Punkten, wie beispielsweise dem Parkplatzkompromiss, dafür ein, die geltenden Zustände zu zementieren. Die Argumentation war oft fadenscheinig und führt vor allem die angeblichen Umsatzverluste der umliegenden Geschäfte ins Feld. Ich bin gespannt, ob Sie in zehn Jahren gerne an diese Behauptungen zurückerinnert werden. Lebendige Quartiere und eine lebendige Innenstadt mit viel Laufkundschaft sind nämlich häufig gar nicht schlecht für das Gewerbe. Zur Wahlfreiheit des Fortbewegungsmittels: Wer in Zürich wohnt, lebt, arbeitet oder zu Gast ist, soll seine Wege mit dem geeignetsten Verkehrsmittel zurücklegen können. Diese freie Wahl wurde jahrzehntelang zu Gunsten des MIVs beeinflusst. Auch wenn keine Autofahrerin und kein Autofahrer aus bösem Willen jemandem den Platz wegnehmen will, wählen immer noch viel zu viele Menschen das Auto, weil wir sie mit mehrspurigen Autostrassen und tausenden von Autoabstellplätzen dazu einladen und diese Fortbewegungsart gegenüber anderen immer noch übermässig priorisieren. Damit ist das Auto zu bequem. Menschen sind von Natur aus bequem und optimieren ihre Ressourcen. Wir müssen also dafür sorgen, dass die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo optimiert wird. Die freie Wahl des Verkehrsmittels fehlt heute, vor allem für viele Zürcherinnen und Zürcher, die gerne mit dem Velo unterwegs wären. Selbstbestimmte Mobilität bedeutet für viele von uns, sich zu Fuss und auf dem Velo effizient und sicher bewegen zu können. Dazu zählen gar nicht unbedingt die bisherigen Alltagsvelofahrerinnen und Velofahrer, sondern besonders die Menschen, die sich bisher nicht trauen, Velo zu fahren. Zu den autofreien Blocks: Die Idee der ganzen Quartierblöcke, die grundsätzlich frei von Autoverkehr bleiben, kam in den letzten Jahren aus Barcelona zu uns nach Zürich. Zürich sieht zwar ganz anders aus, aber auch wir verfügen über die entsprechenden Möglichkeiten dazu. Sämtliche Strassen in überblickbare, klar abgegrenzte Gebiete für zu Fuss Gehende und Velos zu reservieren, schafft auf einfache Weise Klarheit und neuen Stadtraum. Zur Zukunftsfähigkeit: Die Menschen in der Stadt wollen weniger Autos und mehr Platz für Fuss- und Velomobilität. Sie wollen mehr Grün, mehr Begegnungsräume, mehr fossilfreien und klimafreundlichen Verkehr. Niemand wünscht sich den Durchgangsverkehr am Limmatquai oder die parkierten Autos auf dem Münsterhof zurück. Die Menschen jubelten, als auf dem Münsterhof plötzlich eine Blumenwiese blühte. Es ist ein wenig wie mit dem Rauchen in den Zügen und

Restaurants; man kann sich das heute nicht mehr vorstellen. Die Mehrheit unserer Kollegen und Kolleginnen im Rat scheinen Hoffnung ins Elektroauto zu setzen. Das ist ein Irrtum. Autos verursachen jede Menge an schwerwiegenden Problemen. Der Elektromotor löst nur ein einziges davon – das der lokalen Emissionen. Die Gesamtenergiebilanz bleibt schlecht und auch das Problem von Platzverbrauch im öffentlichen Raum mit Stau und Abstellplätzen bleibt das gleiche. Auch die Unfallgefahr bleibt und selbst die Lärmemissionen sind ab 30 Kilometer pro Stunde gleich hoch. Der vorliegende Plan ist ein Lichtblick für Zürich. Er schafft mit praktikablen Leitplanken den Rahmen für eine wirkungsvolle und zukunftsweisende Weiterentwicklung und Verteilung des Strassenraums in den nächsten Jahren. Wir sind uns sicher, dass breite Bevölkerungsschichten diese Veränderung freudig willkommen heissen werden.

Ernst Danner (EVP): «Wer das erste Knopfloch verfehlt, kommt mit dem Zuknöpfen nicht zurande.» Diesen Satz von Goethe zitierte ich in der Schlussrunde des Richtplans Siedlung. Weil der Richtplan ein Verdichtungsdogma propagiert und noch mehr verdichten will als es schon heute der Fall ist, lehnten wir ihn ab. Wir wollen keine Stadttransformation in diesem Sinne. Im Gegensatz zum Siedlungsrichtplan sind wir der Meinung, dass der Verkehrsrichtplan das erste Knopfloch erwischt. Die Marschrichtung des Verkehrsrichtplans finden wir gut. Es wird eine ökologische Verkehrspolitik weitergeführt, die sich in den letzten 17 Jahren bewährte und auf einem wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel beruht. Diese Marschrichtung finden wir von der EVP gut. Auch gewisse Weiterentwicklungen gegenüber dem alten Plan finden wir durchaus begrüssenswert, ebenso die konsequente Umsetzung der Velopolitik. In diese Richtung wollen wir gehen und dafür setzen wir uns schon lange ein. Im Gegensatz zu anderen Parteien befürworteten wir auch von Anfang an und bis jetzt den Verkehrskompromiss. Dank des Kompromisses waren grosse Fortschritte möglich und es war möglich, die Innenstadt zu verschönern. Dabei fand aber auch eine gewisse Radikalisierung statt, wie beispielsweise die mehr oder weniger flächendeckende Einführung von Tempo 30. Auch das Tram muss sich auf den Hauptverkehrsachsen an Tempo 30 halten und wegen dem dichten Netz an Haltestellen sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit. Um noch einen vernünftigen Takt- und Fahrplan einhalten zu können, müsste man Millionen Franken ausgeben. Das ist einfach nicht realistisch. Weil die linke Seite so viele Parkplätze aufheben will, diskutierten wir heute doch wieder über die Parkplätze. Diese andauernde Diskussion finde ich schlicht nicht vernünftig. Ich verstehe das Velo nicht als Parkplatzmordinstrument. Es ist ein Fehler, das Velo als Alibi zu nutzen, um das Auto aus der Stadt zu verbannen. Natürlich wissen wir alle, dass die Stadt begrenzt Raum zur Verfügung hat – aber es gibt Optimierungsmöglichkeiten. Die City zeigte, wie viel man zur Stadtverschönerung beitragen kann, ohne dass man ständig das Gefühl hat, man müsse Parkplätze abbauen. Es gibt für uns etliche Vorbehalte. Die autofreien Wohnblöcke lehnen wir ab, weil wir sie als nicht realistisch erachten. Wir müssen nicht bis nach Barcelona blicken, sondern können nach Zürich Nord über die Stadtgrenzen zum Glattpark Opfikon schauen. Dieser war ursprünglich vollständig autofrei mit Parkhäusern auf der anderen Seite des Gebiets geplant. Das funktionierte mehr oder weniger und das Gebiet ist heute noch zum Teil autofreies Wohngebiet. So etwas ist denkbar, muss dafür aber nicht im Richtplan festgeschrieben werden. Es muss sich in der Praxis zeigen, ob es funktioniert oder nicht. Wir finden die allgemeine Richtung also gut, aber die Details zum Teil schlecht oder unrealistisch. Wir stehen nun vor dem Dilemma, Ja oder Nein zu sagen. Wir sagen Ja, betonen aber, dass die Elemente, die wir kritisierten, ablehnen und weiterhin dafür kämpfen, dass man für die ganze Stadt gute Lösungen findet.

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

STR Richard Wolff: Lassen wir die Parkplätze und die Tempofrage auf der Seite, war es eine eindrückliche und grosse Debatte. Wir haben eine grosse Mehrheit bis und mit EVP, die für eine andere Stadt ist. Wenn die FDP eine attraktive Innenstadt fordert oder von einer attraktiven Innenstadt spricht, hat auch sie sicherlich das Bild des autofreien Limmatquais, der autofreien Bahnhofstrasse und der autofreien Altstadt im Kopf. Davon möchten wir mit dem Richtplan mehr ermöglichen. Ich glaube nicht, dass die Linke erfolgreich war, Zürich zum Absterben zu bringen. Im Gegenteil: Linksgrün war sehr erfolgreich. Die Menschen wollen nach Zürich kommen, die Steuereinnahmen sprudeln, die Wirtschaft floriert, und auch die superinnovativen internationalen Experten und Expertinnen von Google wollen in Zürich arbeiten und fordern Velorouten. Auch sie wollen mit dem Velo von A nach B. Das macht eine moderne und internationale Stadt aus, die sich mit einer hohen Lebensqualität rühmt und internationale Arbeitskräfte anziehen will. Genau das ist heutzutage in Städten gefordert. Die FDP hingegen will mehr Platz für Autos und auf keinen Fall Parkplätze aufgeben. Alle Änderungen im Bestand und alle zeitgemässen, nachhaltigen Entwicklungen werden von der FDP fallweise als extrem, zerstörerisch oder sogar als illegal bezeichnet. Das ist nicht «FDP urban», sondern «FDP retro». Wir sind mit dem Richtplan Verkehr sehr gut unterwegs. Wir haben eine komfortable Mehrheit im Gemeinderat und im Stadtrat und ich glaube auch, dass in 15 Jahren auch ein Teil der Bürgerlichen überzeugt sein wird, dass wir heute die richtigen Pflöcke eingeschlagen haben. Wir wollen die Stadt weiterbringen und da, wo wir hinterherhinken, aufholen. Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein riesiger Schritt in diese Richtung. Ich danke allen, die in der Politik und in der Verwaltung dazu beigetragen haben.

Kommissionsreferent Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1:

Marco Denoth (SP): Auch ich möchte mich für die fachlich hochstehende, faire und effiziente Detailberatung bedanken. Ich glaube, dass alle Anliegen heute und letzte Woche zur Sprache kamen. Wir tagten etwa zehn Stunden und sind deutlich vor dem Zeitplan mit der Diskussion fertig. Von den 89 eingebrachten Anträgen erhielten 50 Anträge eine Mehrheit, 13 davon gleichlautend. Im Dispositivantrag 1 geht es um eine Umdatierung der Richtplanverkehrskarte «Fussverkehr» und der Richtplanverkehrskarte «Veloverkehr». In der Zuschrift vom 3. Juni 2020 stellte uns der Stadtrat die beiden Karten revidiert zu. Der Grund war, dass einzelne Einwände, die gut geheissen wurden, nicht in die Karte übernommen wurden. Dieser Fehler wurde mit der Zusendung der revidierten Karten berichtigt. Die einstimmige Kommission beantragt Zustimmung zum Änderungsantrag.

Weitere Wortmeldung:

Sven Sobernheim (GLP): Ich möchte im Namen der Kommission einen Dank an den Kommissionspräsidenten Marco Denoth (SP) aussprechen. Wir debattierten im Rat 35 Stunden über den Verkehrsrichtplan und den Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen. Wir verbrachten ungefähr das zehn bis hundertfache in Kommissionssitzungen und ich glaube bis auf fünf Minuten war Marco Denoth (SP) immer dabei. Das zeigt, mit welchem Einsatz er das Thema voranbrachte und dass wir innerhalb dieser Zeit den Richtplan zu einem guten Ende bringen.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 1

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 1:

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
 - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019.
 - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019; und die Pläne «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 2. März 2020.

Zustimmung: Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Stephan Iten (SVP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmont (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 109 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 1

Die Mehrheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 1.

Die Minderheit der BeKo RP SLÖBA/V beantragt Ablehnung der bereinigten Dispositivziffer 1.

Mehrheit:	Präsident Marco Denoth (SP), Referent; Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP)
Minderheit:	Dominique Zygmont (FDP), Referent; Roger Bartholdi (SVP), Stephan Iten (SVP), Albert Leiser (FDP), Cathrine Pauli (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 78 gegen 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Kommissionsreferent Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2:

Stephan Iten (SVP): Im Dispositivantrag 2 geht es um den Mitwirkungsbericht. Der Richtplan lag öffentlich vom 24. September 2018 bis zum 22. November 2018 auf. Es gingen 400 Anträge von rund 150 Anwohnenden ein. Der Stadtrat ist gemäss Paragraph 7 PBG verpflichtet, einen Einwendungsbericht zu erstellen. Wir erhielten also ein Buch von 451 Seiten. In diesem Bericht wird aufgezeigt, welche Einwendungen – teilweise – berücksichtigt oder zur Kenntnis genommen wurden. Alle Kommissionsmitglieder kamen zum Schluss, dass wir den Einwendungsbericht nicht zustimmend zur Kenntnis nehmen können. Es wurden sehr viele Einwendungen nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt. Die Kommission beantragt deshalb einstimmig, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen – aber nicht zustimmend.

Änderungsantrag zu Dispositivziffer 2

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt folgende Änderung der Dispositivziffer 2:

2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird ~~zustimmend~~ Kenntnis genommen.

Zustimmung: Stephan Iten (SVP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 111 gegen 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Schlussabstimmung über die bereinigte Dispositivziffer 2

Die BeKo RP SLÖBA/V beantragt Zustimmung zur bereinigten Dispositivziffer 2.

Zustimmung: Stephan Iten (SVP), Referent; Präsident Marco Denoth (SP), Vizepräsident Sven Sobernheim (GLP), Roger Bartholdi (SVP), Heidi Egger (SP), Brigitte Fürer (Grüne), Nicole Giger (SP), Patrick Hadi Huber (SP), Markus Knauss (Grüne), Pascal Lamprecht (SP), Albert Leiser (FDP), Dr. Ann-Catherine Nabholz (GLP), Cathrine Pauli (FDP), Olivia Romanelli (AL), Christina Schiller (AL), Christine Seidler (SP), Dominique Zygmunt (FDP)

Der Rat stimmt dem Antrag der BeKo RP SLÖBA/V mit 108 gegen 1 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu.

Damit ist beschlossen:

1. Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wird gemäss nachstehenden Unterlagen festgesetzt:
 - Der Richtplantext zum kommunalen Richtplan Verkehr, datiert vom 30. Oktober 2019 mit Änderungen nach Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 2021.
 - Die Pläne «Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse», «Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 30. Oktober 2019 und die Pläne «Fussverkehr» und «Veloverkehr», alle im Massstab 1:15 000 und datiert vom 2. März 2020 mit Änderungen nach Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 2021.
2. Vom Einwendungsbericht mit Anhang der Einzelbeantwortung der Einwendungen, datiert vom 30. Oktober 2019, wird Kenntnis genommen.

Mitteilung an den Stadtrat und amtliche Publikation am 14. Juli 2021 gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (Ablauf der Referendumsfrist: 13. September 2021)

E i n g ä n g e

Es sind keine Vorstösse eingereicht worden.

K e n n t n i s n a h m e n

Es liegen keine Kenntnisnahmen vor.

Nächste Sitzung: 7. Juli 2021, 17.00 Uhr.