

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 3. Juli 2013

616.

**«Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative),
Feststellung der Gültigkeit, Antrag auf Ausarbeitung eines Gegenvorschlags**

IDG-Status: öffentlich

Am 30. Januar 2013 wurde der Stadtpräsidentin die «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative) mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten (Velo-Initiative)

1. Für die Planung und den Bau eines flächendeckenden Velorouten-Netzes in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 200 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheidet der Stadtrat.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat im Rahmen der Geschäftsberichterstattung jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung des Velorouten-Netzes.

Begründung

Das Velo ist ein gesundes und effizientes Fortbewegungsmittel – gerade auch im urbanen Raum. Leider verzichten jedoch viele Menschen auf das Velofahren in der Stadt Zürich, weil die Infrastruktur grössere Lücken aufweist. Nur wenn die Stadt Zürich sichere Velorouten anbietet, wird das Velofahren in der Stadt einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Damit die Velowege sicher sind, müssen sie vor allem durchgängig sein – statt jeweils dort zu enden, wo es am gefährlichsten ist.

Von sicheren Velorouten profitieren alle Menschen in unserer Stadt – nicht nur Velofahrerinnen und Velofahrer. Denn wenn mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind, kommen alle Einwohnerinnen und Einwohner in den Genuss von besserer Luft und weniger Lärm. Da der Raum für das neue Velorouten-Netz weitgehend auf der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs erstellt werden soll, profitieren vor allem auch Zufussgehende von mehr Raum und Sicherheit, da weniger Velofahrende auf Trottoirs ausweichen müssen.

Doch es gibt noch viel zu tun, um dieses Ziel zu erreichen: Bisherige Velowege müssen verbessert und neue Velorouten müssen gebaut werden. Das geht nicht ohne finanzielle Mittel. Die Initiative verzichtet dabei bewusst auf Vorschriften über die genaue Verwendung der Gelder, so dass die städtischen Behörden den Kredit gezielt für die wirkungsvollsten Projekte einsetzen können.

Die Initiantinnen/Initianten gehen davon aus, dass die Stadt Zürich die 200 Millionen Franken in einem Zeitraum von ungefähr 20 Jahren investieren wird. Die Ausgaben liegen dadurch bei rund 10 Millionen Franken pro Jahr, was gut 0,1 Prozent des jährlichen Budgets der Stadt Zürich entspricht. Wir sind überzeugt, dass diese Investition in Zürichs Zukunft massvoll ist – und sich für alle Zürcherinnen und Zürcher lohnt.

Mit STRB 280/2013 vom 27. März 2013 hat der Stadtrat festgestellt, dass die «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative) zustande gekommen ist. Gleichzeitig hat er die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beauftragt,

- die Gültigkeit der Volksinitiative zu prüfen;
- dem Stadtrat zuhanden des Gemeinderats einen Antrag betreffend allfälliger Ungültigkeitserklärung zu stellen;
- dem Stadtrat für den Fall der Gültigkeit der Volksinitiative den Entscheid hierüber und über die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags zu unterbreiten.

I. Gültigkeit der Initiative

Gestützt auf § 96 Gemeindegesetz (LS 131.1, GG) gelten für kommunale Initiativen die Bestimmungen über kantonale Volksinitiativen. Gemäss § 96 Ziff. 1 GG kann eine Initiative über Gegenstände eingereicht werden, die dem obligatorischen oder dem fakultativen Referendum unterstehen. Gültigkeit liegt, gestützt auf § 128 Abs. 1 Gesetz über die politischen Rechte (LS 161, GPR) i.V.m. Art. 28 Abs. 1 lit. a–c Kantonsverfassung (LS 101, KV), dann vor, wenn eine Volksinitiative die Einheit der Materie wahrt, nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst und nicht offensichtlich undurchführbar ist.

I.1 Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht

Die vorliegende Initiative verlangt für die Planung und den Bau eines flächendeckenden Velorouten-Netzes in der Stadt Zürich die Bewilligung eines Rahmenkredits in Höhe von 200 Millionen Franken. Kreditbewilligungen von über 20 Millionen Franken unterstehen gemäss Art. 10 lit. d Gemeindeordnung (AS 101.100, GO) dem obligatorischen Referendum. Gestützt auf § 1 i.V.m. § 6 Abs. 1 Strassengesetz (LS 722.1, StrG) gehören der Bau und der Ausbau von Velowegen zu den Aufgaben des Kantons bzw. der Gemeinden. Folglich darf die Stadt Zürich das Velorouten-Netz auf ihrem Gebiet ausbauen. Die vorliegende Initiative verstösst somit nicht offensichtlich gegen übergeordnetes Recht.

I.2 Einheit der Materie und Durchführbarkeit der Initiative

Die Initiative weist die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs gemäss § 120 Abs. 2 GPR auf. Zwischen den einzelnen Ziffern der Vorlage besteht ein hinreichender innerer Zusammenhang (§ 121 Abs. 2 GPR). Die Initiative erfüllt somit das Erfordernis der Einheit der Materie. Die Planung und der Bau eines flächendeckenden Velorouten-Netzes in der Stadt Zürich mit einem Rahmenkredit von 200 Millionen Franken ist zudem grundsätzlich durchführbar.

I.3 Schlussfolgerung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Volksinitiative übergeordnetem Recht entspricht, dem Grundsatz der Einheit der Materie genügt und durchführbar ist. Deren Gültigkeit i.S.v. §§ 96 GG und 128 Abs. 1 GPR i.V.m. Art. 28 Abs. 1 lit. a–c KV kann somit festgestellt werden.

II. Ausarbeitung eines Gegenvorschlags

II.1 Beurteilung der vorliegenden Volksinitiative

Die Forderung der Initiative steht im Einklang mit der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Im regionalen Richtplan der Stadt (RRB Nr. 894/2000; zurzeit in Revision) sind rund 240 km bestehende und geplante Radrouten festgelegt. Zudem ist die Förderung eines durchgehenden Velorouten-Netzes seit dem 24. Oktober 2012 in Art. 2^{quinquies} GO verankert. Als Reaktion auf die Stagnation der Zunahme des Veloverkehrs zu Beginn des Jahrtausends verabschiedete der Stadtrat im November 2012 (STRB 1411/2012) mit dem Masterplan Velo ein ganzheitliches Massnahmenpaket zur Veloförderung. Dieses beinhaltet als zentrales Element ein sich ergänzendes, durchgängiges Netz aus Haupt- und Komfortrouuten.

Ein Rahmenkredit für die Planung und den Ausbau des Velorouten-Netzes, wie ihn die Initiative fordert, ist grundsätzlich ein geeignetes Instrument, um die Umsetzung rasch vorwärtszubringen. Zur Initiative stellen sich allerdings zwei Grundsatzfragen: Ist der Umfang der Initiative sinnvoll definiert und ist die Höhe des Kredits angemessen festgelegt?

Betreffend Umfang ist festzuhalten, dass nicht nur ein sicheres, flächendeckendes Velorouten-Netz, sondern auch weitere Infrastrukturen wie Abstellplätze und Velostationen wichtige Einrichtungen für Velofahrende sind. Im regionalen Richtplan sind neben den Velorouten denn auch Veloabstellplätze festgelegt, insbesondere an Umsteigepunkten zum öffentlichen Verkehr. Je nach Situation ist die Erstellung solcher Anlagen mit verhältnismässig hohen Kosten verbunden.

Die Initianten beantragen einen Kredit von 200 Millionen Franken. Ein Grossteil der Velorouten jedoch ist im Richtplan regional klassiert. Deren Realisierung wird somit durch den Kanton finanziert. Die Höhe des Kredits erscheint für den in der Initiative formulierten Zweck daher zu hoch.

II.2 Weiteres Vorgehen

Das Anliegen der Initiative ist im Grundsatz unterstützenswert. Ein Rahmenkredit kann den Bau der nötigen Veloinfrastruktur beschleunigen. Der Umfang ist jedoch weiterzufassen und die Verwendung des Rahmenkredits nicht auf die Planung und den Bau von Velorouten zu beschränken, sondern auf weitere Veloinfrastrukturen zu erweitern. Die Höhe des Rahmenkredits muss entsprechend dem definierten, erweiterten Zweck sowie den Finanzierungs-kompetenzen von Stadt und Kanton festgelegt werden.

Die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird deshalb eingeladen, einen Gegenvorschlag im Sinn der vorgehenden Ausführungen auszuarbeiten. Der Gegenvorschlag muss, gestützt auf § 138a lit. a GPR, die gleiche Form aufweisen wie die Hauptvorlage und somit dem Gemeinderat als ausgearbeiteter Entwurf unterbreitet werden.

II.3 Frist

Beantragt der Stadtrat dem Gemeinderat einen Gegenvorschlag, so beträgt die Frist für das Stellen von Bericht und Antrag 16 Monate seit der Einreichung der Initiative (§ 96 GG i.V.m. § 130 Abs. 4 GPR). Nachdem die vorliegende Initiative am 30. Januar 2013 eingereicht wurde, läuft diese Frist am 30. Mai 2014 ab.

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Es wird festgestellt, dass die «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative) gültig ist.
2. Die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird beauftragt, einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs auszuarbeiten und dem Stadtrat zuhanden des Gemeinderats einen Bericht und Antrag rechtzeitig vorzulegen, sodass das Geschäft bis am 30. Mai 2014 dem Gemeinderat unterbreitet werden kann.
3. Mitteilung an die Stadtpräsidentin, die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, die Stadtkanzlei sowie an die Parlamentsdienste des Gemeinderats.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin