

# Schnellstrassen für Velos gefordert

Der Zürcher Gemeinderat steht vor einer Monsterdebatte über den regionalen Richtplan. 160 Anträge sind gestellt, darunter neuartige Velobahnen, Velovignetten und mehrere Gondelbahnen.

Jürg Rohrer

Der Auftrag kam vom Kanton: Revision des 15 Jahre alten regionalen Richtplans der Stadt Zürich. Richtpläne sind politische Leitvorstellungen und Absichtserklärungen. Sie formulieren in Wort und Karte, wie sich die Stadt, die Region oder der Kanton bis 2030 entwickeln sollen. Richtpläne lösen keine Bauprojekte aus, aber sie schaffen dafür die planungsrechtliche Grundlage. Über ein Jahr lang hat die vorberatende Kommission des Gemeinderates die Vorlage des Stadtrates diskutiert und mit 160 eigenen Anträgen versehen. Heute Mittwoch beginnt die Debatte im Rathaus, für die mindestens drei Tage vorgesehen sind.

Grünraum und Verkehr sind die Schwerpunkte. So verlangen SP, Grüne, GLP und AL, zum Teil unterstützt von der CVP, dass die Stadt grüne Korridore und Pocket-Parks fördert und dass sie das Grünvolumen in dicht überbauten Gebieten vergrössert. Grünvolumen ist mehr als Grünfläche und bezweckt auch den Erhalt grosskroniger Bäume.

Dass die Stadt angesichts anhaltender Zuwanderung und entsprechender Anweisung des Kantons verdichtet werden muss, ist im Grundsatz unbestritten. Doch will Rot-Grün im Richtplan festschreiben, dass bei Verdichtungen die Grün- und Freiflächen sowie preisgünstige Wohnungen immer mitgemeint sind. Das lehnen die Bürgerlichen ab. Grüne und Alternative wollen überdies festschreiben, dass die Höfe der Blockrandsiedlungen in den Vergnügungsvierteln vom Ausgehlärm verschont werden. SVP, FDP und CVP schlagen dagegen zur Stadtaufwertung ein Floss mit Restaurant am Bellevue vor.

## Fahrräder nebeneinander

Im Verkehr nutzen die Linken und die Grünen die Revision des Richtplans mit zahlreichen Einträgen für eine weitere Veloinitiative. Neu soll es in Zürich Velostrassen geben, die noch komfortabler sind als die bisherigen Komfortrouten: etwa fünf Meter breit, sodass zwei Velos nebeneinander Platz haben, zudem wird der Rechtsvortritt von Autos aufgehoben. Vier solcher Velostrassen sollen fürs Erste geplant werden: Sonneggstrasse-Irchel, Riedhalden-/Regensbergstrasse, Mühlebach-/Zollikerstrasse, Basler-/Stauffacherstrasse.

Dem gegenüber möchten SVP und FDP den Veloverkehr verpflichten, einen Beitrag zur Finanzierung seiner Infrastruktur zu leisten, etwa in Form einer Vignette. Auch verlangen sie, dass Veloverleihstationen privat betrieben und kostenpflichtig sind. Die Bürgerlichen wollen im Richtplan festschreiben, dass der Gewerbeverkehr effizient und stadtvorträglich abgewickelt wird. SVP und FDP möchten gar den Satz verankern: «Die Stadt Zürich nimmt zur Kenntnis, dass der motorisierte Individualverkehr der wesentlichste Bestandteil einer gut funktionierenden Volkswirtschaft ist. Entsprechend würdigt und unterstützt die Stadt Zürich diesen.» Das schlägt sich dann auch im Antrag



Dänemark macht es vor: Veloautobahn in Kopenhagen. Foto: Emanuel Ammon (Aura)

nieder, den Tunnel zwischen Allmend Brunau und Dübendorf (Sihltiefstrasse) raschmöglichst zu realisieren oder einen Tunnel zwischen Bucheggplatz und Grünau - einen Waidhaldetunnel. Mehrheiten zeichnen sich schliesslich in der Förderung von Seilbahnen ab. Im

Richtplan sollen aufgeführt und langfristig realisiert werden: Verlängerung der Seilbahn Rigiblick unterirdisch zum Stampfenbachplatz, eine Seilbahn von Altstetten zur ETH Hönggerberg, eine Seilbahn vom Hönggerberg nach Affoltern, von Tiefenbrunnen nach Lengg

und die Wiedergeburt der Seilbahnen zwischen Tiefenbrunnen und Wollishofen - wie damals während der Landesausstellung 1939 und der Gartenbauausstellung 1959. Neu aber nicht als temporäre Attraktion, sondern definitiv zur Entlastung des Bellevues.

## Masterplan Velo

### Am HB ausgebremst

In einem Jahr hätte der neue Velotunnel unter den Gleisen hindurchführen sollen. Doch der Baustart verzögert sich.

#### Tina Fassbind

Endlich zügig unter den Eisenbahngleisen hindurch und locker von einem Stadtkreis in den nächsten gelangen - das verspricht der geplante Velotunnel unter dem Zürcher Hauptbahnhof. Im kommenden Jahr hätten die Radfahrer bereits unter den Schienen verkehren sollen. Doch nun werden sie erneut ausgebremst. Gemäss Tiefbau- und Entsorgungsdepartement ist der Baustart für den Velotunnel aus bisher nicht bekannten Gründen erst für 2018/19 geplant. Die Pläne für das Projekt werden erst im ersten Halbjahr 2016 aufliegen.

Damit verzögert sich eine der wichtigsten Massnahmen im Masterplan Velo zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt Zürich zum wiederholten Mal. Die Idee, den bereits bestehenden, un-

genutzten Autotunnel für den Radverkehr zu öffnen, kam bereits im Mai 2011 auf. Damals sammelte Pro Velo Unterschriften für ein solches Projekt.

Das Tiefbauamt prüfte 2012 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die Umsetzung einer solchen Veloroute. Es war die Rede davon, die Bauarbeiten am Velotunnel gleichzeitig mit jenen an der Durchmesserlinie im Jahr 2014 abzuschliessen. Zwei Jahre später hat das Tiefbauamt den Eröffnungstermin für den Velotunnel auf 2017 verschoben.

Die erneute Verzögerung wundert den Geschäftsführer von Pro Velo Zürich, Dave Durner, nicht mehr. Mit Veloprojekten verhalte es sich in Zürich so: Entweder würden sie schlecht gebaut oder zeitlich nach hinten verschoben. «Den Masterplan Velo hätte man ebenso gut auf Toilettenpapier drucken können», sagt er. «Die Stadt ist unwillig und unfähig, diese Ziele umzusetzen.»

Für Markus Knauss, Geschäftsführer des VCS Zürich, ist es unverständlich, warum die Umsetzung des Velotunnels so viel Zeit in Anspruch nimmt. Es gebe keinerlei Planungsarbeiten, die eine sol-

che Verzögerung rechtfertigen würden. Der Gemeinderat habe den Kredit für den Bau einer Velostation auf der Sihlpostseite des Hauptbahnhofs und somit auch die Rampe zum Tunnel bewilligt. Dave Durner will das Thema an der nächsten Sitzung der Velokommission traktandieren.

**Leutenegger kontert**

Das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement von Stadtrat Filippo Leutenegger (FDP) weist die Kritik zurück. Die Velolobby habe einen Anschluss an die sogenannte Komfortroute in der Zollstrasse auf der Seite des Landesmuseums gewünscht. Der dazu nötige Bau einer Rampe habe zu erheblichen Mehrkosten und Verzögerungen geführt, so Departementssprecher Mike Sgier.

Die neue Rampe, die den Tunnel der-einst über die Konradstrasse an den Kreis 5 und die dortigen Velorouten anbinden soll, kostet laut Sgier 2,6 Millionen Franken. Auch zusätzliche Sicherheitsauflagen der SBB hätten die Umsetzung des Projekts weiter verzögert und verteuert.

## Eltern kämpfen gegen Strahlung in der Schule

Weil die WLAN-Stationen in Zürcher Schulzimmern nicht abgeschaltet werden können, melden sich besorgte Eltern beim Stadtrat.

#### Carmen Roshard

Über 500 Zürcher Eltern wollen nicht, dass ihre Kinder in den Schulzimmern rund um die Uhr bestrahlt werden. Seit 2013 rüstet die Stadt mit dem vom Gemeinderat abgesegneten Projekt «Kits 3» Primarschulen und Kindergärten mit drahtlosem Internet aus. Bis 2017 sollen dazu 2000 Access-Points installiert werden. Kritik der Eltern: Die Access-Points können nicht abgeschaltet werden.

Heute überreicht die «Interessengemeinschaft WLAN» Stadträtin und Gesundheitsvorsteherin Claudia Nielsen die Petition «für abschaltbares WLAN in Schulen, Kindergärten und Krippen der Stadt Zürich». Die besorgten Eltern sehen in den permanent strahlenden Access-Points «ein gesundheitliches Risiko für ihre Kinder, das die Stadt toleriert». Solange Langzeitwirkungen nicht erforscht sind, sei es fahrlässig, so die IG, Kinder der Strahlenbelastung dauerhaft auszusetzen. Zudem empfehle auch das Bundesamt für Gesundheit, das WLAN bei Nichtgebrauch abzuschalten.

Die Verwunderung bei den Eltern ist umso grösser, als die Stadt in der Broschüre «WLAN in den Schulen der Stadt Zürich» den Tipp gibt: «Schalten Sie das WLAN nur ein, wenn Sie es brauchen. (...) dadurch wird unnötige Strahlung verursacht.» Wie ist es möglich, dass das Schul- und Sportdepartement der Stadt Zürich in seiner Broschüre etwas empfiehlt, das mit der jetzigen technischen Installation gar nicht möglich ist?, fragen sich die besorgten Eltern. Schonona Braut von der IG WLAN: «In den meisten Kinderkrippen der Stadt Zürich laufen die Router ebenfalls nonstop, obwohl dort Kleinkinder betreut werden.»

Für Karin Rykart Sutter, Fraktionschefin der Grünen im Zürcher Gemeinderat, geht man im Schul- und Sportdepartement zu sorglos mit der WLAN-Strahlung um. «Die Auswirkungen von WLAN-Sendern in den Schulzimmern werden nicht ernst genommen.» Sie und ihr Parteikollege Markus Kunz hatten im letzten Juni eine Anfrage eingereicht. Die beiden Politiker wollten wissen, ob es nicht besser sei, abschaltbare drahtlose Internetzugänge einzurichten.

#### Stadtrat anderer Meinung

Abschaltbare Access-Points würden zu Versorgungslücken führen, was zu einer «deutlichen Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten der Kits-Computer sowie der persönlichen Geräte des Schulpersonals führen würde», schrieb der Stadtrat. Gemäss Stadtrat entstehen die grössten Immissionen durch nicht ionisierende Strahlungen von Smartphones zudem dann, wenn diese Verbindung mit der nächsten Mobilfunkantenne aufnehmen müssen. WLAN-Access-Points arbeiteten mit vergleichsweise geringen Leistungen.

## Ohne Umsteigen in das neue Gymnasium

Uetikon - Die Vereinigung Pro Bus Meilen wirbt für den Doppelspurausbau der Bahnlinie zwischen Feldmeilen und Meilen sowie zwischen Uetikon und Männedorf. Dieser sei nach dem Entscheid, das neue Gymnasium am rechten Seeufer in Uetikon zu bauen, noch wichtiger. Bereits im Jahr 2018 würden bis zu 500 Gymnasiasten täglich nach Uetikon zur Schule fahren, da auf der Riedstegwiese ein Provisorium erstellt werde. Heute müssten alle Gymnasiasten der oberen Seegemeinden, die die Kantonschule Küsnacht besuchen, in Meilen von der S7 auf die S6 umsteigen. Nur gerade die Gemeinden Herrliberg und Zollikon hätten einen Viertelstundentakt. Ohne einen Ausbau der Doppelspur hätten die Gymnasiaster nur einen Halbstundentakt nach Uetikon, schreibt Pro Bus in einer Medienmitteilung. (zet)

## Wegen Zweifeln an Schuldfähigkeit aus dem Gefängnis entlassen

Das Verwaltungsgericht unterbricht den Strafvollzug eines Afrikaners. Der Mann wusste wahrscheinlich gar nicht, weshalb er siebenmal bestraft wurde.

#### Thomas Hasler

Der Mann, der vermutlich aus dem Kongo stammt und als vorläufig Aufgenommener in der Schweiz lebt, war im Dezember 2014 erstmals mit einem Strafbefehl sanktioniert worden. Unter anderem hatte er das Verbot missachtet, das Gebiet der Stadt Zürich zu betreten. Zwischen Mitte Februar und Ende Mai 2015 kamen sechs weitere Strafbefehle wegen der sogenannten Missachtung der Ausgrenzung dazu.

Erst als er mithilfe einer Migrationsfachfrau gegen einen Strafbefehl Einsprache erhob, kam der Fall vor Gericht. Das Bezirksgericht Zürich sistierte das Verfahren, weil es erhebliche Zweifel an der Schuldfähigkeit des Mannes hatte. Ein Gutachten soll nun zuerst klären, ob der Afrikaner überhaupt schuldfähig ist.

#### Aus 30 Tagen wurden 495

Später stellte das Bundesgericht fest, der möglicherweise schuldunfähige Mann habe sich in den Strafbefehlsverfahren wohl nicht zurechtgefunden und deshalb auch nicht verstanden, worum es bei den Strafbefehlen ging. Das habe nicht nur an den mangelnden sprachlichen Fähigkeiten gelegen, sondern - bei einem IQ von lediglich 60 - auch an den intellektuellen Defiziten. Bei diesen Strafbefehlsverfahren müsse deshalb von schweren Mängeln gesprochen und

ein Unterbruch des Strafvollzugs geprüft werden.

Nach dem angefochtenen Strafbefehl hatte der Mann nämlich die 30-tägige Gefängnisstrafe sogleich angetreten. Da kam das Amt für Justizvollzug auf die an sich naheliegende Idee: Wenn der Afrikaner schon im Gefängnis sitzt, wäre es doch «sinnvoll», wenn er gleich die Strafen auch der übrigen Strafbefehle absitzen würde - insgesamt 495 Tage.

Beschwerden dagegen wiesen die Justizdirektion und das Verwaltungsgericht ab. Grund: Die Strafbefehle seien rechtskräftig. Es sei nicht am Justizvollzug, solche Urteile oder deren Vollzug infrage zu stellen. Und laut Strafgesetzbuch dürfe ein Strafvollzug nur «aus wichtigen Gründen unterbrochen» werden. Als wichtige Gründe, zu denen das Gesetz nichts sagt, galten bisher nur schwerwiegende Krankheiten oder

unaufschiebbare existenzwichtige Angelegenheiten.

Nun hat das Verwaltungsgericht im am Dienstag veröffentlichten Urteil entschieden, dass auch die Gefahr von möglicherweise nicht gerechtfertigtem Strafvollzug und die fragliche Schuldfähigkeit des Afrikaners wichtige Gründe seien, den Strafvollzug zu unterbrechen. Mit dem Gutachten wurde das Amt für Justizvollzug beauftragt. Wie eine Sprecherin des Amtes sagte, ist der Mann inzwischen mit Auflagen entlassen worden.

Der Oberstaatsanwaltschaft ist die Kritik des Bundesgerichts am Strafbefehlsverfahren nicht verborgen geblieben. «Wir haben den Fall auf dem Radar», sagt Mediensprecherin Corinne Bouvard. Man wolle aber zuerst das Ergebnis der psychiatrischen Begutachtung des Mannes abwarten.