

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 10. Juni 2020

492.

Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2020–2022 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen, Zuschrift

IDG-Status: öffentlich

Auf Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements wird an den Gemeinderat geschrieben:

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, das Strassennetz entsprechend den Anforderungen der Velofahrenden zu gestalten und zu betreiben und somit das Velofahren in der Stadt Zürich sicherer und attraktiver zu machen. Im regionalen und kommunalen Richtplan ist das Netz von Haupt- und Komfortrouten sowie kommunalen Velorouten definiert. Mit dem Masterplan Velo hat der Stadtrat 2012 ein Routennetz definiert, das bis 2025 umgesetzt werden soll. Dabei handelt es sich überwiegend um überkommunale Routen, für deren Finanzierung der Kanton zuständig ist. Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) wurde zusätzlich ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen. Der Zweck dieses Rahmenkredits ist die Planung und der Bau von kommunalen Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätzen in der Stadt Zürich.

Folgender Text wurde beschlossen:

1. Für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheiden der Stadtrat respektive die nachgeordneten Stellen gemäss Geschäftsordnung des Stadtrats.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen Velorouten, -stationen und -abstellplätze für die nächsten drei Jahre.

Mit der vorliegenden Zuschrift erstattet der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht zum «Bauprogramm Velo» zu den kommunalen Velorouten bzw. Veloinfrastrukturen für die Jahre 2020–2022 (Ziffer 3 Gegenvorschlag zur Velo-Initiative).

2. Grundlagen

Das vorliegende «Bauprogramm Velo» beinhaltet die geplanten Kosten in den Jahren 2020–2022 für Massnahmen, die Velofahren in der Stadt Zürich attraktiver und sicherer machen. Erfolgt die Umsetzung von Velomassnahmen im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten, wird der Kostenanteil der Velomassnahmen nach einem einheitlichen Schlüssel ermittelt.

Die Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr fallen nicht gleichmässig über die Jahre an, sondern weisen Schwankungen auf. Insbesondere die Kosten für ein spezifisches Velobauwerk, wie z. B. für eine Velostation oder einen Velosteg, können in einem bestimmten Jahr zu einem höheren Bedarf an Mitteln führen. Ebenfalls können zeitliche Verschiebungen von Projekten kurzfristig erfolgen, was sich auf den geplanten Finanzbedarf im jeweiligen Jahr auswirkt. Ist die Realisierung eines Projekts nicht möglich, z. B. aufgrund einer Einsprache, verschieben sich die Kosten zeitlich nach hinten. Auch können die geplanten Massnahmen aufgrund von Projektanpassungen Änderungen erfahren.

Dem Rahmenkredit Velo können nur Kosten belastet werden, die nach der Abstimmung vom 14. Juni 2015 genehmigt wurden. Kredite, die vor dem 14. Juni 2015 beschlossen wurden (z. B. die Velostation Europaplatz), können nicht über den Rahmenkredit abgerechnet werden.

Der Stand der geplanten und nachfolgend aufgeführten Velo-Investitionen von 2020 bis 2022 entspricht dem Stand des Finanz- und Aufgabenplans (FAP) 2020–2023 des Stadtrats an den Gemeinderat (STRB Nr. 836/2019) vom 18. September 2019.

3. Bericht

Geplante Investitionen 2020–2022

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr von 2020 bis 2022 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	geplant	geplant	geplant
Geplante Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr	2019	2020	2021	2022
Geplante Investitionen entlang kommunaler Velorouten für den Veloverkehr zulasten des Rahmenkredits Velo gemäss Gegenvorschlag zur Velo-Initiative (alle Projekte).	5,6	4,0	7,0	10,1
Weitere Investitionen entlang kommunaler Velorouten für den Veloverkehr, deren Kreditgenehmigung vor dem 14. Juni 2015 erfolgte und die nicht zulasten des Rahmenkredits Velo abgerechnet werden können.	0,2	0,5	0,6	0,6
Total Investitionen entlang kommunaler Velorouten	5,8	4,5	7,6	10,7
Investitionen entlang überkommunaler Velorouten für den Veloverkehr, vom Kanton finanziert	8,2	3,5	8,0	13,2
Total Investitionen entlang kommunaler und überkommunaler Velorouten	14,0	8,0	15,6	23,9

Anmerkung: Grundlage ist die aktuell gültige Klassierung der entsprechenden Veloroute (kommunal / überkommunal)

Velorouten und Massnahmen – Rückblick 2018/19

In den Beilagen 1 und 2 sind alle kommunalen und überkommunalen Projekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau 2018 und 2019 gestartet oder abgeschlossen wurde. Die Kosten der kommunal klassierten Projekte wurden anhand eines einheitlichen Schlüssels dem Rahmenkredit Velo angerechnet.

Neben den Bauprojekten wurden diverse weitere Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs umgesetzt. Dazu gehören folgende Projekte:

	2018	2019
Neue Begegnungszonen (Anzahl)	7	8
Neue T-30-Strecken (Anzahl)	7	24
Umgesetzte Strassenabschnitte T-30-Zonen – neue Zonen und Zonenergänzungen (Anzahl)	27	43
Neue Radstreifen (in m)	4600	1400
Neue Roteinfärbungen auf Radstreifen zur Verbesserung der Sicherheit von Velofahrenden (Anzahl)	4	12

Zudem werden die rund 10 000 Velopiktogramme auf Stadtgebiet regelmässig erneuert und bei Bedarf ergänzt.

Weitere Aktivitäten im Bereich Veloförderung

Mit dem Legislatorschwerpunkt will der Stadtrat erreichen, dass Velofahren in der Stadt Zürich attraktiver und sicherer wird. Dazu werden im Strategieschwerpunkt «Sicher Velofahren» die acht Arbeitsfelder Velo Sicuro, Expressbauprojekte, Strassenbauprojekte, Reduktion Veloverunfälle, Reduktion der Mischverkehrsflächen, Masterplan Velo, Verkehrsklima, Sensibilisierung priorisiert und koordiniert.

Im Herbst 2019 konnte das Veloverleihsystem «Züri Velo», mit dessen Aufbau im Frühling 2018 begonnen wurde, in seinem geplanten Vollausbau mit 150 Stationen und über 2000 Velos auf Stadtgebiet fertiggestellt werden. Gleichzeitig wurde das Veloverleihsystem «Züri rollt» mit rund 200 Velos fortgeführt.

Die Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements wie Mobilitätsbildung, Veloschulungen, Mobilitätsberatungen von Unternehmen wurden 2018 und 2019 im bestehenden Rahmen fortgeführt. Zürich war in beiden Jahren Hostcity des Urban Bike Festivals, an diesem wurden neue Entwicklungen rund um das Velo vorgestellt und somit das Velo als Alltagsverkehrsmittel einer breiten Bevölkerungsgruppe nähergebracht. Am Urban Bike Festival ist die Stadt Zürich jeweils mit einem eigenen Stand vertreten. An diesem Stand werden u. a. Virtual Reality-Filme der Dienstabteilung Verkehr (DAV) gezeigt, die auf typische Gefahrensituationen für Velofahrende im Strassenverkehr hinweisen und das richtige Verhalten schulen.

Als weitere Massnahme im Rahmen der Verkehrssicherheit ist die 2019 gestartete Kampagne «Grosi an Board» der DAV zu erwähnen. Mit der Präventionskampagne soll in der Stadt Zürich die gegenseitige Rücksichtnahme im Strassenverkehr gefördert und somit die Verkehrssicherheit, nicht zuletzt die der Velofahrerinnen und Velofahrer, erhöht werden. Im Rahmen des Projekts «Velo Sicuro» werden Orte analysiert, an denen Velounfälle gehäuft auftreten. Wo möglich, werden diese mit Sofortmassnahmen saniert. An den Orten, wo dies nicht möglich ist, werden Planungen und Projekte ausgelöst, um die Unfallhäufungsstellen zu beheben.

Weitere Dienstleistungen, wie das Bereitstellen von temporären Veloabstellplätzen bei Veranstaltungen, der Fuss- und Veloroutenplaner oder der Velopumpenstationen, sind selbstverständlicher Teil der Veloförderung in der Stadt Zürich.

Velorouten und Massnahmen – Ausblick

In den Beilagen 3 und 4 sind alle kommunalen und überkommunalen Projekte dargestellt und aufgelistet, deren Baubeginn 2020 und 2021 geplant ist. Weitere Schlüsselprojekte mit Baustart ab 2022 sind der Velotunnel unter dem Hauptbahnhof, der Sihlquai, das Utoquai und weitere Abschnitte am Mythenquai sowie die Velostation am Bahnhof Stadelhofen.

Weitere Aktivitäten im Bereich Veloförderung – Ausblick

Die Veloplanung und Veloförderung sollen innerhalb der Stadt Zürich neu und umsetzungstärker organisiert werden. 2020 wird eine Koordinationsgruppe Fuss- und Veloverkehr ins Leben gerufen, die die unterschiedlichen Aktivitäten zur Veloförderung sowohl im Tiefbauamt der Stadt Zürich als auch in der Dienstabteilung Verkehr bündelt und noch stärker koordiniert. Hierzu wird im Tiefbauamt der Stadt Zürich eine Koordinationsstelle Fuss- und Veloverkehr eingerichtet.

Weiter wird das Veloexpress-Team wiederbelebt und neu mit vier Mitarbeitenden besetzt, drei im Tiefbauamt und eine in der Dienstabteilung Verkehr. Aufgabe des Veloexpress-Teams ist es, die bestehenden Lücken und Schwachstellen im Veloroutennetz zu erheben und zu priorisieren. Das neue Team entwickelt Lösungen, die rasch und nicht im Rahmen der ordentlichen

Strassenbauprojekte umgesetzt werden, um Schwachstellen zu beheben, Lücken zu schliessen und somit möglichst zeitnah ein durchgängiges Veloroutennetz zu realisieren.

Im Bereich Mobilitätsmanagement wird die Unterstützung des Urban Bike Festivals fortgesetzt und das privat organisierte Festival genutzt, um städtische Anliegen im Bereich Veloförderung (Verkehrssicherheit, Verkehrskultur usw.) in der Bevölkerung breit abzustützen. Zudem wird sich Zürich als Austragungsort der «Velo-City 2023» bewerben, der weltweit grössten Konferenz zum Veloverkehr.

Mitteilung je unter Beilagen an die Vorstehenden des Tiefbau- und Entsorgungs- sowie des Sicherheitsdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrats, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt, die Dienstabteilung Verkehr und durch Zuschrift an den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti