



Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. Mai 2021

498.

Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2021–2023 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 verstärkt 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 Komforttrouten sowie kommunalen Velorouten definiert. Für die Finanzierung der im regionalen Richtplan festgelegten Haupt- und Komforttrouten ist der Kanton zuständig. 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 2021–2023 (Ziffer 3 Gegenvorschlag zur Velo-Initiative).

2. Grundlagen

Das vorliegende «Bauprogramm Velo» beinhaltet die geplanten Kosten in den Jahren 2021–2023 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 Ausschläge nach oben oder unten auf. Insbesondere die Kosten für ein spezifisches Velobauwerk, wie z. B. für eine Velostation oder einen Velosteg, können im jeweiligen Jahr zu einem höheren Bedarf an Mitteln führen. Ebenfalls können zeitliche Verschiebungen von Projekten kurzfristig erfolgen, diese können sich auf den geplanten Finanzbedarf im jeweiligen Jahr auswirken. Verzögert sich die Realisierung eines Projekts, zum Beispiel aufgrund einer Einsprache, verschieben sich die Kosten zeitlich

nach hinten. Auch können die geplanten Massnahmen aufgrund von Projektanpassungen Änderungen erfahren.

Der Stand der geplanten und nachfolgend aufgeführten Velo-Investitionen von 2021–2023 entspricht dem Stand des Finanz- und Aufgabenplans (FAP) 2021–2024 (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 395/2020).

3. Bericht

3.1 Geplante Investitionen 2021–2023

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr 2021–2023 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	geplant	geplant	geplant
Geplante Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr	2021	2022	2023	2024
Geplante Investitionen entlang kommunaler Velorouten für den Veloverkehr zuzulasten des Rahmenkredits Velo gemäss Gegenvorschlag zur Velo-Initiative (alle Projekte)	7,8*	7,9*	6,5*	5,5*
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.	1,1	1,8	2,5	1,3
Total Investitionen entlang kommunaler Velorouten	8,9	9,7	9,0	6,8
Investitionen entlang überkommunaler Velorouten für den Veloverkehr, vom Kanton finanziert	2,9*	10,9*	16,6*	12,3*
Total Investitionen entlang kommunaler und überkommunaler Velorouten (Objektkredite)	11,8	20,6	25,6	19,1
gebundene Investitionen entlang kommunaler Velorouten für den Veloverkehr	2,2	1,8	1,3	0,6
gebundene Investitionen entlang überkommunaler Velorouten für den Veloverkehr, vom Kanton finanziert	1,4	3,0	3,0	3,0
Total gebundene Investitionen entlang kommunaler und überkommunaler Velorouten	3,6	4,8	4,3	3,6
Total Objektkredite und gebundene Ausgaben Velo	15,4	25,4	29,9	22,7

Anmerkungen:

- Grundlage ist die aktuell gültige Klassierung der entsprechenden Veloroute (kommunal / überkommunal)
- Stadttunnel: die Investitionen sind in den mit * markierten Positionen enthalten (inklusive Velostation im Tunnel und exklusive Rückbaukosten)

3.2 Velorouten und Massnahmen – Rückblick 2019/20

In den Beilagen 1 und 2 sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau 2019 und 2020 gestartet oder abgeschlossen wurde. Die Kosten der kommunal klassierten Projekte wurden anhand eines einheitlichen Schlüssels dem Rahmenkredit Velo angerechnet.

Nachfolgend einige Beispiele, die seit 2020 für das sichere und einfache Velofahren in Zürich umgesetzt wurden. Diese sind ebenfalls auf der Webseite [«Erfolgreich umgesetzt.»](#) dokumentiert.



Lagerstrasse: Bei der Neugestaltung der Lagerstrasse wurden beidseitig Velostreifen markiert, die Sicherheit an den Lichtsignalanlagen mit Velosäcken erhöht sowie das indirekte Linksabbiegen ermöglicht.



Manessestrasse: Mit der Sanierung der Manessestrasse, im Abschnitt Zurlindenstrasse bis Manesseplatz, wurde Platz geschaffen für Velostreifen auf beiden Strassenseiten.



Gloriatrasse: An der Gloriatrasse bewegt sich der motorisierte Individualverkehr neu talwärts auf der gleichen Spur wie das Tram. Mit dieser Massnahme wurde genügend Platz geschaffen, um bergwärts einen Velostreifen zu markieren.



Regensbergstrasse: Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Regensbergstrasse wurde auf beiden Seiten ein rund 600 m langer Velostreifen markiert.

Neben diesen – in Beilage 1 und 2 aufgeführten – Strassenbauprojekten wurden diverse weitere Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs umgesetzt. Dazu gehören folgende Projekte:

	2019	2020
Neue Begegnungszonen (Anzahl)	8	4*
Neue T-30-Strecken (Anzahl)	24	6*
Umgesetzte Strassenabschnitte T30-Zonen – neue Zonen und Zonenergänzungen (Anzahl)	43	7*
Neue Radstreifen (in m)	1400	2600
Neue Roteinfärbungen (Anzahl)	12	8

*Aufgrund des Coronavirus wurden in der 1. Jahreshälfte kaum Messungen durchgeführt und konnten daher weniger Begegnungszonen, T-30-Strecken und T-30-Zonen publiziert und umgesetzt werden.

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

Weiter wurde ein neues Veloexpress-Team gebildet, das aus fünf Mitarbeitenden besteht, drei davon im Tiefbauamt und zwei Personen 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.

Beispiele für Massnahmen des Veloexpress-Team sind u. a. ein durchgehender Radstreifen in der Uraniastrasse in Richtung Sihlporte, ein Velostreifen in der Kasernenstrasse in Richtung Stauffacher, sowie verschiedene Trottoirabsenkungen.



Uraniastrasse (Richtung Sihlporte): An der Uraniastrasse befand sich ein Dooring-Hotspot. Ein «Güterumschlagsfeld» wurde durch einen Velostreifen ersetzt.



Kasernenstrasse (Richtung Stauffacher): Die Kasernenstrasse bot den Velofahrenden wenig Platz. Deshalb wurden die Parkfelder Richtung Stauffacher entfernt und ein durchgehender Velostreifen markiert.



Minervastrasse: An der Minervastrasse 40 und 46 wurden die Randsteine abgesenkt, um das Fahren auf der kommunalen Veloroute angenehmer zu gestalten.

3.3 Umsetzungen «Velo Sicuro»

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.

Folgende Projekte konnten umgesetzt werden:



Bucheggplatz: Problematisch war unter anderem die Konfliktsituation zwischen Velos, die nach links in Richtung Hofwiesenstrasse/Oerlikon weiterfahren und Fahrzeugen, die rechts in die Bucheggstrasse abbogen. Durch die Anpassung des Abbiegewinkels wurde die Situation verbessert. Jetzt nehmen die Autofahrenden das Rechtsabbiegemanöver bewusster wahr und fahren langsamer. Ausserdem wurden die Velostreifen auf zwei Meter verbreitert.



Hubertus: Um das Gefahrenpotenzial der anspruchsvollen Kreuzung zu reduzieren, wurde bei der Abzweigung von der Albisrieder- in die Gutstrasse eine «Veloweiche» markiert. Sie vereinfacht das Abbiegen nach links und rechts. Zudem ist sie für alle Verkehrsteilnehmenden gut wahrnehmbar, was die Sicherheit auf der Kreuzung für alle erhöht.



Witikonstrasse: Um die Sicherheit in der Schlyfi zu erhöhen, wurden Schutzmatte und Warnbänder angebracht. Weitere Massnahmen für die Schlyfi sind geplant.



Birmensdorferstrasse: Mit zwei Warnschildern sowie einer klaren visuellen Trennung des Velostreifens von der restlichen Fahrbahn konnte die Gefahrensituation für die Velofahrenden entschärft werden.



Dörflistrasse: An der Kreuzung Dörfli-/Schwamendingenstrasse bestand die Gefahr, dass beim Rechtsabbiegen das Velo übersehen wurde. Um diesen Konflikt zu vermeiden, wurde der Velostreifen links vom Rechtsabbieger angeordnet.

3.4 Rechtsabbiegen bei Rot

Seit 1. Januar 2021 ist das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos (RABR) erlaubt, sofern die dafür notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind und die Ampel mit dem entsprechenden Signal ausgerüstet ist. 2021 wurden in der ersten Januarwoche 81 dieser Signale montiert. Um die Auswirkungen der Massnahmen zu überprüfen – insbesondere allfällige Konflikte, die durch RABR entstehen könnten –, wurde im März 2021 ein erstes Monitoring durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Monitorings zeigen, dass keine Konflikte aufgetreten sind. Ein abschliessendes Monitoring ist im Herbst 2021 vorgesehen.

3.5 Velostrategie 2030

Im September 2020 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten» vom Zürcher Stimmvolk mit 70,5 Prozent angenommen. Parallel zur Abstimmung wurde die Velostrategie der letzten Jahre weiterentwickelt, und die Anliegen der Volksinitiative konnten in die Velostrategie integriert werden. Mit der «Velostrategie 2030» (STRB Nr. 2019/2021) werden die Anliegen des Veloverkehrs noch stärker in den Konzepten, Planungen und Projekten verankert.

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

3.6 Weitere Aktivitäten im Bereich Veloförderung

Das Veloverleihsystem «Züri Velo», mit dessen Aufbau im Frühling 2018 begonnen wurde, ist seit 2019 fertiggestellt und mit 150 Stationen und über 2000 Velos auf Stadtgebiet in Betrieb. Gleichzeitig wird das Veloverleihsystem «Züri rollt» mit rund 200 Velos fortgeführt.

Die Aktivitäten im Rahmen des Mobilitätsmanagements wie Mobilitätsbildung, Veloschulungen, Mobilitätsberatungen von Unternehmen wurden 2019 und 2020 im bestehenden Rahmen fortgeführt. Zürich war in beiden Jahren Hostcity des Urban Bike Festivals. Neue Entwicklungen rund um das Velo wurden am Urban Bike Festival vorgestellt und somit das Velo als Alltagsverkehrsmittel einer breiten Bevölkerungsgruppe nähergebracht. Mit dem «Safety Parcours» wurde die Verkehrssicherheit an verschiedenen Posten spielerisch thematisiert. Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Veranstaltung 2020 digital durchgeführt werden. Zudem wird sich Zürich als Austragungsort der «Velo-City 2024» bewerben, der weltweit grössten Konferenz zum Veloverkehr.



Stimmungsbild vom Urban Bike Festival Zürich 2019 und Stand Stadt Zürich

Als weitere Massnahme im Rahmen der Verkehrssicherheit ist die 2019 gestartete Kampagne «Grosi an Bord» 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.

3.7 Velorouten und Massnahmen – Ausblick

In den Beilagen 3 und 4 sind alle kommunalen und überkommunalen Projekte übersichtlich dargestellt und aufgelistet, deren Baubeginn 2021 und 2022 geplant ist. Falls die Vorlage für den Velotunnel in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2021 angenommen wird, kann Ende 2022 mit dem Bau des Velotunnels unter dem Hauptbahnhof zwischen Sihlquai bzw. Konradstrasse und Kasernenstrasse einschliesslich Velostation begonnen werden.

Weitere Schlüsselprojekte mit Baustart ab Herbst 2021 sind die Realisierung von diversen Velovorzugsrouten. Ziel dabei ist es, mit einfachen, jedoch effektiven Massnahmen (Änderung Vortrittsverhältnisse, Verbesserung Durchfahrtsbreiten, Velostreifen usw.) die Routen für die Velofahrerinnen und Velofahrer attraktiver, sicherer und sichtbarer zu machen. Die Vorzugsrouten werden stufenweise umgesetzt. Innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts sollen die Routen Altstetten–Kreis 4, Tiefenbrunnen–Stadelhofen, Oelikon–Hirslanden sowie Affoltern–Oerlikon in einem ersten Schritt umgesetzt werden. In Ergänzung zum ersten Schritt können nachgelagert Strassenbauprojekte geplant werden, unter anderem für komplexere Knoten, bei denen die Verkehrsbeziehungen neu geordnet werden sollen (z. B. Spurabbau MIV). Sind grössere Verkehrsumlagerungen notwendig, um den Durchgangsverkehr genügend einzuschränken, werden zusätzlich auch Verkehrsstudien auf Quartierebene notwendig sein.

Im ersten Halbjahr 2021 wird das Routennetz sowie die Umsetzungsplanung der Vorzugsrouten gemäss der Volksinitiative «Sichere Velorouten» erarbeitet und definiert. Parallel dazu werden bis zum Sommer 2021 Gestaltungsprinzipien für die Vorzugsrouten erarbeitet.

2021 werden die Velostandards weiterentwickelt und aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre sowie den gestiegenen Anforderungen der Velofahrenden angepasst. Das Veloexpress-Team wird verstärkt einfach zu behebbende Schwachstellen und Netzlücken beseitigen. Im Bereich Mobilitätsmanagement wird das Urban Bike Festival unterstützt und dieses privat organisierte Festival genutzt, um städtische Anliegen im Bereich Veloförderung (Verkehrssicherheit, Verkehrskultur usw.) in der Bevölkerung breit abzustützen.

Mitteilung je unter Beilagen an die Vorstehenden des Sicherheits- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, 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