



# Velostrategie 2030

Mit dem Velo sicher und einfach  
durch Zürich

# Impressum

## Herausgeber

Stadtrat von Zürich

## Projektbeteiligte

Nicola Kugelmeier, Tiefbauamt (Projektleitung)  
Christine Bai, Tiefbauamt  
Ruth Furrer, Tiefbauamt  
René Huber, Tiefbauamt  
Sabina Mächler, Tiefbauamt  
Silvia Mann, Tiefbauamt  
Erich Willi, Tiefbauamt  
Melanie Kunz, Dienstabteilung Verkehr  
Andrea Schumacher, Dienstabteilung Verkehr  
Tina Batini, Schulamt  
Reto Bohrer, Stadtpolizei  
Urs Brändle, Verkehrsbetriebe Zürich  
Hans-Christian Rufer, Amt für Städtebau  
Patrick Jäger, Umwelt- und Gesundheitsschutz  
Stephan Wild-Eck, Sportamt

## Externe Projektunterstützung

### Metron Verkehrsplanung AG

Alex Stahel  
Lisa di Lena  
Marco Starkermann  
**synergo GmbH**  
Walter Schenkel  
Sara Tran  
Barbara Kieser

## Gestaltung

anstalt.ch, Zürich

## Website

[www.stadt-zuerich.ch/velo](http://www.stadt-zuerich.ch/velo)

Genehmigt vom Steuerungsausschuss «Stadtverkehr 2025» am 19.11.2020  
Beschlossen vom Stadtrat am 10.03.2021

Stadt Zürich  
Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
[mobilitaet@zuerich.ch](mailto:mobilitaet@zuerich.ch)

# Inhalt

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | Vorwort   | 4  |
| 2.  | Velostrategie 2030 – Aufbau, Einbettung und Verbindlichkeit | 5  |
| 3.  | Die verschiedenen Typen von Velofahrenden                   | 6  |
| 4.  | Velofahren in der Stadt Zürich – eine Analyse               | 8  |
| 5.  | Handlungsbedarf bis 2030                                    | 9  |
| 6.  | Vision und Ziele der Veloförderung                          | 10 |
| 7.  | Durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz                 | 12 |
| 8.  | Positive Velokultur   | 13 |
| 9.  | Integrale Planung   | 14 |
| 10. | Glossar   | 15 |

# «Macht vorwärts!»

... so schallt es uns immer lauter entgegen. Die Fortschritte in der Veloförderung sind vielen zu langsam und zu gering. Beim öffentlichen Verkehr, ja, da gehört die Stadt Zürich international zu den Spitzenreiterinnen, und auch zu Fuss ist man in Zürich gut unterwegs. Beim Veloverkehr hingegen ist der Nachholbedarf gross.

Dabei hat sich durchaus einiges bewegt in den letzten Jahren. Die Umsetzung des Masterplans Velo von 2012 hat bewirkt, dass Velofahrende stetig besser durch die Stadt kommen und der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zunimmt. Im Tiefbauamt und in der Dienstabteilung Verkehr hat uns der Gemeinderat mehr Ressourcen zur Verfügung gestellt, ein Expressteam setzt kleinere Eingriffe rasch und unkompliziert um, in Tempo-30-Zonen können neu vortrittsberechtigte Kreuzungen für Velos eingerichtet werden: Es läuft also viel. Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit haben aber auch auf Defizite und neue Erkenntnisse hingewiesen. Darauf haben wir geachtet, als wir die Erfahrungen mit dem Masterplan auswerteten.

Als Weiterentwicklung des Masterplans Velo präsentieren wir Ihnen die Velostrategie 2030. Diese ist, wie bisher der Masterplan, in die Strategie «Stadtverkehr 2025» eingebettet: Übergeordnete Ziele bleiben ein lebenswerter und lebendiger Stadtraum und die stadtverträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll weiter abnehmen.

Das Velo ist neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr eine der drei tragenden Säulen der städtischen Mobilität. Wichtiger denn je ist es, die Stadt dem Klimawandel anzupassen. Für Projekte zur Hitzeminderung muss unter anderem Platz zur Verfügung stehen, und da spielt das platzsparende Velo ebenfalls eine wichtige Rolle.

Die Velostrategie 2030 ist geprägt von bewährten Aspekten aus dem Masterplan sowie neuen strategischen Stossrichtungen und Massnahmen. Dazu gehört zum Beispiel die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese Erkenntnis hat der Stadtrat mit dem Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» bereits 2019 aufgenommen. Die Zahl der Velounfälle hat überproportional zum Veloaufkommen zugenommen. Wir müssen hier weitere Schritte unternehmen mit Signalisationen, Markierungen und baulichen Vorkehrungen, ergänzt mit der Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

70,5 % der Stimmenden haben im Herbst 2020 beim Urnengang zur Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» Ja gesagt. Im Sinne der Initiative wird in den nächsten zehn Jahren ein Netz von Vorzugsrouten entstehen. Die Velostrategie 2030 ist ebenfalls auf diesen Zeithorizont angelegt. Bis 2030 sollen in Zürich alle sicher und einfach mit dem Velo unterwegs sein.

Die Velostrategie 2030 haben wir anhand von Analysen und Diskussionen mit internen Fachleuten und externen aus dem In- und Ausland entwickelt. Zentral ist der Wille, Projekte dort rasch und unkompliziert umzusetzen, wo die Wirkung gross ist. Die kleinen und grossen umgesetzten Massnahmen im Zürcher Velonetz sollen für alle sichtbar gemacht werden, damit deutlich wird: Wir machen vorwärts.

Stadtrat Richard Wolff  
Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

Stadträtin Karin Rykart  
Vorsteherin des Sicherheitsdepartements



## 2. Velostrategie 2030 – Aufbau, Einbettung und Verbindlichkeit

### Dokumente

Die Velostrategie 2030 zeigt auf, wie der Veloverkehr in der Stadt Zürich gefördert werden soll. Die Strategie setzt sich aus folgenden öffentlichen Teildokumenten zusammen:

- Das vorliegende **Strategiepapier** fasst die Ziele, die Stossrichtungen und die Umsetzung zusammen. Die Publikation richtet sich an die Bevölkerung und die Politik, an Velofahrende und andere Verkehrsteilnehmende.
- Der **Massnahmenband** enthält die detaillierte Beschreibung der einzelnen Massnahmen. Das Dokument dient der Verwaltung als Grundlage für die Umsetzung der Velostrategie 2030. Gleichzeitig bietet der Massnahmenband der interessierten Öffentlichkeit einen detaillierten Einblick in die geplanten Massnahmen.

### Abgrenzung und Einbettung

Die Veloförderung ist in die Strategie «Stadtverkehr 2025» eingebettet. Sie ist mit den Strategien für den öffentlichen Verkehr, für den motorisierten Individualverkehr und für den Fussverkehr, aber auch mit der Strategie Stadträume Zürich abgestimmt.

Die Veloförderung fokussiert sowohl auf die «klassischen» Velos wie auch auf E-Bikes und Lastenräder. Alle diese Velotypen tragen gleichermassen zu einer flächeneffizienten, stadtverträglichen und klimaschonenden Mobilität bei. Zunehmend gilt es auch andere «veloähnliche» Fortbewegungsmittel wie Elektro-Stehroller, E-Trottinette und E-Rikschas einzubeziehen. Die Auswirkungen und der Beitrag neuer Velotypen zur Zielerreichung von «Stadtverkehr 2025» werden regelmässig analysiert und bei der Umsetzung der Velostrategie berücksichtigt. Es muss laufend geprüft werden, ob und welche neuen Fortbewegungsmittel in die infrastrukturellen und betrieblichen Velomassnahmen einzubinden sind und welche nicht.

### Verbindlichkeit und Umsetzung

Die Velostrategie 2030 wurde unter Federführung des Tiefbauamtes mit Einbezug aller massgeblich betroffenen Fachstellen erarbeitet. Die strategischen Stossrichtungen und Massnahmen gehen aus einem breit abgestützten Prozess hervor. Das vorliegende Strategiepapier mit den Zielen und Stossrichtungen der Velostrategie 2030 wurde vom Stadtrat am 10.03.2021 verabschiedet. Alle betroffenen Dienststellen sind verpflichtet, im Sinne der Velostrategie zusammenzuarbeiten und die Massnahmen umzusetzen.



# 3. Die verschiedenen Typen von Velofahrenden

Das Velo wird von unterschiedlichen Personengruppen genutzt. Ihre Motive, die Häufigkeit, die Dauer, das Fahrverhalten oder das Sicherheitsempfinden variieren jedoch stark. Vereinfachend lassen sich Velofahrende in folgende Gruppen einteilen:

- **Alltagsfahrende:** täglich und ganzjährig mit dem Velo unterwegs, bei jedem Wetter und in jeder Verkehrssituation.
- **Gewohnheitsfahrende:** zwei bis fünf Mal pro Woche auf dem Velo, vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter, hauptsächlich für Alltagswege bei geeigneter Distanz und Strecke.
- **Gelegenheitsfahrende:** ein Mal pro Woche oder seltener mit dem Velo unterwegs, hauptsächlich bei schönem Wetter für Freizeitwege.
- **Nichtfahrende:** mit dem Velo fast nie in der Stadt unterwegs.

**Alltagsfahrende** bewegen sich zügig, routiniert und sicher im dichten Stadtverkehr. Sie kennen die besten Strecken und Abkürzungen. Sie sind meist zwischen 20 und 45 Jahre alt. Direkt und ohne Unterbrechung von A nach B zu fahren, hat für sie hohe Priorität. Wichtig ist ihnen die zuverlässige Verfügbarkeit des Velos. Das bedeutet beispielsweise auch sichere und witterungsgeschützte Veloabstellplätze am Start, am Ziel und unterwegs.

Auch für **Gewohnheitsfahrende** ist das Velo wichtig. Sie bewegen sich routiniert und meist zügig, sind aber besorgter wegen ihrer Sicherheit. Zu dieser Gruppe gehören Frauen und Männer aller Lebenssituationen und Altersklassen bis ins Rentenalter. Sie benutzen das Velo meist im Sommer, bei Tag und gutem Wetter. Im Quartier oder in der Agglomeration nutzen sie das Velo zum Beispiel für den Einkauf oder die Freizeit. Zur Arbeit fahren sie nur bei kurzen Distanzen und angenehmer Strecke. In komplexen Situationen wie an Kreuzungen oder im Mischverkehr mit Trams oder Bussen fühlen sie sich gelegentlich unsicher oder verstehen die Veloverkehrsführung nicht immer richtig.

**Gelegenheitsfahrende** sind ungeübt und fühlen sich im Stadtverkehr entsprechend unsicher. Diese Gruppe umfasst Personen aller sozio-demografischen Gruppen. Das Velo ist nicht Teil ihrer täglichen Mobilität. Manche haben das Velo erst vor kurzem wieder oder neu entdeckt. Ihr Fahrstil ist eher langsam und defensiv. Ihr Unsicherheitsgefühl führt zu einem für andere Verkehrsteilnehmende oft unvorhersehbaren Verhalten. Sie suchen sich Strecken abseits des Auto- und Tramverkehrs.

Ein grosser Teil der Bevölkerung – Personen aller soziodemografischen Gruppen – fährt in der Stadt aus vielfältigen Gründen nie Velo und zählt zur Gruppe der **Nichtfahrenden**. Sie wollen, dürfen oder können das Velo nicht benutzen. Sofern sie über ein Velo verfügen, benutzen sie dieses höchstens für einen Ausflug bei schönem Wetter im Grünen.



Alltagsfahrende: täglich bei jedem Wetter.



Gewohnheitsfahrende: zwei bis fünf Mal pro Woche im Alltag.



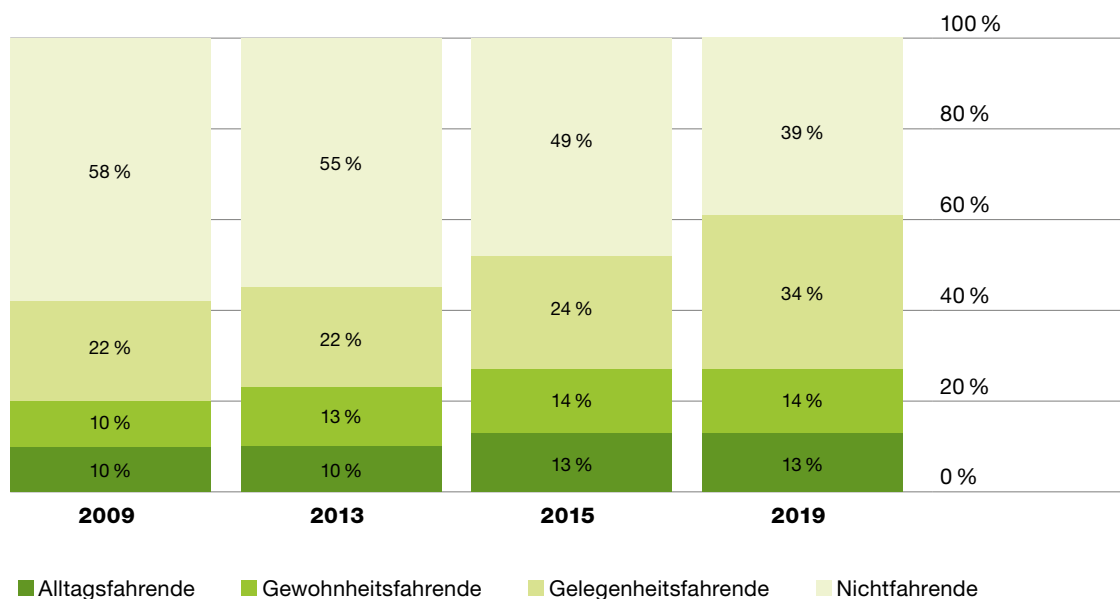
Gelegenheitsfahrende: ein Mal pro Woche oder seltener, vor allem in der Freizeit.



Nichtfahrende: Das Velo wird nicht genutzt.

Die Anteile dieser Gruppen haben sich in der Stadt Zürich in den letzten Jahren stark verändert, wobei der Einfluss des Masterplans schwierig zu beziffern ist. In der nachfolgenden Abbildung ist die Entwicklung seit 2009 ersichtlich. Der Anteil der Alltagsfahrenden nahm von 2009 bis 2015 von 10 % auf 13 % zu. Der Anteil der Gewohnheitsfahrenden stieg im gleichen Zeitraum von 10 % auf 14 % an. Von 2015 bis 2019 haben sich die Anteile dieser beiden Velonutzergruppen nicht verändert. Der Anteil der Gelegenheitsfahrenden nimmt seit 10 Jahren kontinuierlich zu und liegt heute bei rund einem Drittel. Der Anteil der Nichtfahrenden hat sich von 58 % auf 39 % reduziert.

**Anteile der Velonutzergruppen in der Stadt Zürich gemäss Bevölkerungsbefragung**  
(hergeleitet aus der Frage zur Häufigkeit der Velonutzung)



Die Velostrategie trägt diesen unterschiedlichen Nutzergruppen und deren Entwicklungen bei den Anteilen Rechnung. Mit den unterschiedlichen Nutzergruppen werden alle Bevölkerungsgruppen angesprochen (auch Kinder, Jugendliche und ältere Personen). Insbesondere beim Velonetz will sie ein direktes, durchgehendes und sicheres Veloangebot schaffen, das für Alltags- und Gewohnheitsfahrende attraktiv ist, um den Anteil dieser Gruppen weiter zu erhöhen. Gleichzeitig sollen auch ungeübte Velofahrende sicher und einfach ans Ziel kommen, so dass diese das Velo häufiger nutzen.

# 4. Velofahren in der Stadt Zürich – eine Analyse

## Ausgangslage

Im internationalen Vergleich ist die Stadt Zürich «eine Stadt des öffentlichen Verkehrs». Auch der Fussverkehr hat aufgrund der vergleichsweise kurzen Distanzen einen erfreulich hohen Anteil am Personenverkehr. Der Anteil des Veloverkehrs zählt hingegen nicht zu den Spitzenwerten europäischer Städte. Gründe dafür gibt es viele: Topografie, Fokus auf andere Verkehrsmittel oder relativ enge Strassenräume.

## Erfahrungen der letzten Jahre

Ein wichtiger Schritt für die Veloförderung war der Masterplan 2012. Auf dieser Basis konnte in den letzten Jahren vieles verbessert werden. Beispielsweise haben der Anteil des Veloverkehrs und die Unterstützung des Veloverkehrs in der Bevölkerung weiter zugenommen. Trotzdem: Wichtige Ziele konnten nicht erreicht werden. So nehmen Velounfälle überproportional zu, etliche Verkehrsknoten haben sich als Schlüssel- und Schwachstellen für die sichere und durchgehende Führung von Velorouten erwiesen und das Verkehrsklima wird als unfreundlich wahrgenommen. Auch haben die Konflikte zwischen Velofahrenden und FussgängerInnen zugenommen. Viele Velomassnahmen haben massive zeitliche Verzögerung erfahren. Zudem gibt es Kritik an den Velostandards wie beispielsweise der Breite von Velostreifen. Noch immer verfügt das Velo über kein durchgehendes Verkehrsnetz. Der mit dem Masterplan angestrebte «Quantensprung» konnte nicht im gewünschten Mass erreicht werden – zum Teil sind die Erfolge auch zu wenig kommuniziert worden.

Die Schwierigkeit liegt darin, dass die Anforderungen des Veloverkehrs an den Strassenraum nicht einfach zu den Platzanforderungen der anderen Verkehrsträger addiert werden können. Das Velo in der Planung nur mitzudenken, genügt nicht. Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen sind begrenzt, so dass die Veloinfrastruktur nicht nur in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr steht, sondern auch zum öffentlichen Verkehr und zum Fussverkehr. Hinzu kommen weitere gesellschaftliche Raumansprüche wie die Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen, das Frei- und Grünflächenangebot, die Strassenvegetation sowie die Bedürfnisse von Gewerbe und Wirtschaft.

## Weiterentwicklung

Die Stadt wächst weiter. Die verfügbaren Flächen werden knapper, wobei auch neue Qualitäten im Rahmen der verdichteten Innenentwicklung geschaffen werden. Damit gehen neue und innovative Formen der Mobilität, der Güterversorgung und der Angebote (z. B. Sharing) einher. Auch die Zielgruppen werden sich ändern: verändertes Mobilitätsverhalten, mehr Homeoffice, neue Gewohnheiten beim Einkaufen, multimodale Nutzung von Mobilitätstools. Zudem wird der Veloverkehr über längere Distanzen immer attraktiver: einerseits durch das Aufkommen der E-Bikes, andererseits durch die verfassungsmässige Förderung durch Bund und Kantone. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton, Nachbargemeinden und der Stadt Zürich wird demzufolge wichtiger.

Mit den Zwischenbilanzen (vgl. Jahresberichte «Stadtverkehr 2025», Standbericht Masterplan Velo) und der Weiterentwicklung der Veloförderung sind die nötigen Lehren gezogen und die Prioritäten gesetzt worden. Stossrichtungen und Massnahmen werden optimiert, die Umsetzung wird verbessert und beschleunigt.



# 5. Handlungsbedarf bis 2030

Die Velostrategie 2030 entwickelt bewährte Stossrichtungen und Massnahmen aus dem Masterplan Velo weiter und setzt neue Akzente. Sie trägt den Erfahrungen und Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung. Im Folgenden wird der anstehende Handlungsbedarf zusammengefasst:

- Der Veloverkehr ist als tragende Säule in die Gesamtverkehrsstrategie einzubetten. Das Potenzial für den Beitrag des Velos zum lebenswerten Stadtraum und stadtrträglichen und flächeneffizienten Gesamtverkehr in der Stadt Zürich ist noch nicht ausgeschöpft.
- Dazu muss das Gesamtverkehrssystem teilweise neu gedacht werden. Betrieb und Gestaltung der Strassen fördern eine Zürcher Verkehrskultur des rücksichtsvollen Miteinanders.
- Die Velostrategie 2030 muss den Fokus stärker auf die konkrete Umsetzung von Massnahmen legen: Wer ist zuständig, wann folgen welche Planungsschritte, welche Ziele müssen erreicht werden.
- Veloplanen werden früh und grossräumig auf Korridor- und Quartierebene in die stadträumlichen Planungen einbezogen. Veloprojekte sollen auch grössere Projekte im Strassenraum auslösen können.
- Neu wird der Fokus stärker auf das durchgehende, direkte und sichtbare Velonetz und weniger auf einzelne Routen gelegt. Eine hohe Priorität haben die Massnahmen an den Verkehrsknoten. Dort werden die Schwach- bzw. Gefahrenstellen systematisch und rasch behoben.
- Neben Strassenbauprojekten, die längere Entwicklungs- und Umsetzungszeiten brauchen, sollen auch kurzfristige Massnahmen umgesetzt werden (Randsteine optimieren, Vortrittsregelungen überprüfen etc.).
- Neben baulichen werden auch betriebliche Massnahmen eingesetzt, um das Veloverkehrsnetz zu verbessern. So werden zum Beispiel an Lichtsignalanlagen velofreundliche Steuerungen umgesetzt.
- Velofahren soll für die ganze Bevölkerung attraktiv werden. Voraussetzung dazu ist ein sicheres und einfaches Veloroutennetz, insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie jene Personengruppen, welche das Velo bisher noch wenig genutzt haben.
- Um alle Zielgruppen wirksam erreichen zu können, braucht es eine aktive und positive Kommunikation. Das Velo soll selbstverständlich und jeden Tag genutzt werden sowie zum urbanen Lebensstil in der Stadt Zürich gehören.
- Das Wissen aus innovativen digitalen Plattformen sowie aus dem direkten Einbezug der Quartierbevölkerung stärkt die tägliche Arbeit der Planung und der Kommunikation.

# 6. Vision und Ziele der Veloförderung

Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich – hinter dieser Vision stehen drei Ziele, welche mit der Velostrategie 2030 angestrebt und regelmässig anhand messbarer Kriterien überprüft werden.

## Das Velo prägt den stadtverträglichen Gesamtverkehr mit

Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr sind zentrale Standbeine der urbanen Mobilität in der Stadt Zürich. Der Veloverkehr übernimmt im Interesse des stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems einen bedeutenden Anteil, unterstützt dadurch die Reduktion der Treibhausgasemissionen hin zu Netto-Null und trägt zu einem attraktiven Stadtleben sowie einem lebenswerten Stadtraum bei. Das Velo prägt das Stadtbild mit.



## Mit dem Velo sicher unterwegs sein

Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere nehmen ab. Geübte und weniger geübte Velofahrende sind und fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich mit dem Velo unterwegs sind.



## Velofahren ist für alle jederzeit selbstverständlich

Das Velo wird von allen Personengruppen – unabhängig von deren Routine, Alter, Geschlecht und Herkunft – als alltägliches Verkehrsmittel wahrgenommen und genutzt. Velofahren ist für Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Familien und ältere Menschen in der gesamten Stadt sicher und einfach möglich. Alle diese Gruppen nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.



## Strategische Stossrichtungen

Drei strategische Stossrichtungen tragen dazu bei, dass die drei Ziele der Veloförderung – das Velo prägt den Gesamtverkehr, Velofahren ist sicher, Velofahren ist für alle selbstverständlich – erreicht werden. Zwischen den Stossrichtungen bestehen positive Wechselwirkungen. So ist die positive Velokultur stark davon abhängig, dass beispielsweise ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz und die integrale Planung umgesetzt werden.

---

### Strategische Stossrichtungen der Velostrategie

---



#### Durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz



Vorzugsroute als neues Netzelement einführen



Knoten sicher und attraktiv gestalten



#### Positive Velokultur



Gegenseitige Rücksichtnahme fördern



Geschwindigkeiten stadtverträglich gestalten



#### Integrale Planung



Integral und lösungsorientiert planen



Aktiv und positiv kommunizieren

Die nachfolgenden drei Kapitel erläutern die drei Stossrichtungen der Veloförderung. Die Massnahmen werden in einem separaten Massnahmenband im Detail beschrieben. Dazu gehören messbare Ziele, Zuständigkeiten und Zeit-horizonte.

# 7. Durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz

Velofahren ist grundsätzlich in der ganzen Stadt einfach und sicher möglich. Voraussetzung dafür ist ein durchgehendes und gut sichtbares Velonetz.

## Vorzugsrouten als neues Netzelement einführen (S 1.1)

Das Velonetz wird neu durch Vorzugsrouten ergänzt, welche die höchsten Qualitäten hinsichtlich Komfort, Sicherheit und Fahrfluss aufweisen. Sie schaffen direkte (auch hinsichtlich Topografie), attraktive und durchgehende Verbindungen zwischen den Quartieren und in die Innenstadt sowie in die Agglomeration. Sie werden primär auf verkehrsarmen Quartierstrassen umgesetzt und ermöglichen das Überholen sowie das Nebeneinanderfahren.

Die Vorzugsrouten entsprechen der Idee der Motion «Bau von Veloschnellrouten» und der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich». Ergänzt wird das Vorzugsroutennetz durch das Haupt- und Basisnetz. Das Hauptnetz bietet eine attraktive und direkte Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr. Das Basisnetz bindet alle relevanten Ziele für den Freizeit- und Alltagsverkehr an.

## Verkehrsknoten sicher und attraktiv befahrbar gestalten (S 1.2)

Die Lücken im Velonetz werden geschlossen. Grosser Handlungsbedarf besteht an den Verkehrsknoten. Diese werden im Rahmen der Konzepte und Planungen auf Korridor- und Quartierebene optimiert – mit baulichen und betrieblichen Massnahmen. Bei Lichtsignalanlagen werden velofreundliche Steuerungen realisiert (z. B. Rechtsabbiegen bei Rot). Der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhält hohe Priorität.

## Umsetzung

In der Stadt wird ein Netz von hochwertigen Vorzugsrouten umgesetzt, das auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist. Gezielt werden laufend die Netzlücken sowie die Schwach- und Gefahrenstellen behoben. Zur Identifikation von Schwach- und Gefahrenstellen werden auch digitale Plattformen genutzt. Die Anforderungen an die Sicherheit orientieren sich stark an den Bedürfnissen von Kindern. In Abstimmung mit Bauprojekten werden kurzfristig umsetzbare Verbesserungen identifiziert und rasch realisiert. Bei den Planungsgrundlagen gilt, dass nicht mehr zeitgemässe Minimalmasse durch grosszügigere Masse ersetzt werden. Die Führung des Veloverkehrs im Strassenraum wird unter gesamtverkehrlicher und stadträumlicher Betrachtung verbessert. Neben dem Ausbau des Velonetzes mit baulichen und betrieblichen Massnahmen werden die Velorouten auch sichtbarer gestaltet. Zudem werden genügend Veloabstellplätze an den zentralen Örtlichkeiten erstellt und bewirtschaftet.



# 8. Positive Velokultur

Das Velo ist ein Standbein der stadtverträglichen Verkehrskultur, die ein Verkehrsklima des Miteinanders und der gegenseitigen Rücksichtnahme erfordert. Sowohl das durchgehende, sichere und sichtbare Netz wie auch die integrale Planung tragen zur positiven Velokultur bei. Das Velo prägt den städtischen Lebensstil und wird als alltägliches Verkehrsmittel selbstverständlich genutzt.

## Gegenseitige Rücksichtnahme fördern (§ 2.1)

Das Verkehrsklima wird als freundlich und rücksichtsvoll wahrgenommen. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ist durch ein Miteinander geprägt. Konflikte zwischen Velo-, Fuss-, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Verkehr werden durch bauliche und betriebliche Massnahmen sowie auf das Verhalten ausgerichtete Massnahmen reduziert. Dazu gehören Information, Schulung, Kommunikation, Kontrolle und Anreize.



## Geschwindigkeiten stadtverträglich gestalten (§ 2.2)

Mit der Verlangsamung und Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs werden die Anzahl und vor allem die Schwere der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert. Gleichzeitig erhöht sich die Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen. Verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30 werden daher zum Rückgrat des Velonetzes.



## Umsetzung

Das Miteinander und die Rücksichtnahme werden durch gezielte Sicherheits- und Verhaltenskampagnen, durch die Öffentlichkeitsarbeit sowie durch die Schulung von Kindern, Jugendlichen und spezifischen Zielgruppen bei den Erwachsenen gefördert. Flankierend braucht es aber auch eine Verlangsamung des gesamten Stadtverkehrs zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden.



# 9. Integrale Planung

Im knappen Strassenraum werden mit dem integralen Planungsverständnis stadtverträgliche, mutige und innovative Verkehrslösungen umgesetzt. Die spezifischen Anforderungen des Velos werden in der Planung auf allen Strassen von Anfang an berücksichtigt. Einerseits werden die Planungsabläufe in der Verwaltung optimiert, andererseits erbringen partizipative und kommunikative Massnahmen einen Mehrwert für die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Zürich.

## Integral und lösungsorientiert planen (S 3.1)

Die Stadtverwaltung erstellt frühzeitig Vorstudien und Konzepte, insbesondere auf Korridor- und Quartierebene. Sie sind mit weiteren stadträumlichen Fragen abgestimmt. Zu den integralen Strassenraumwürfen gehören auch Verkehrsmanagement- und Sicherheitsmassnahmen. Neu können Veloplanungen umfassende Planungen und Projektierungen im Strassenraum auslösen.



## Aktiv und positiv kommunizieren (S 3.2)

Konzepte, Planungen und Projekte werden aktiv und mit Bildern und Zahlen kommuniziert. Die Veloförderung soll wahrgenommen werden. Die Kommunikation zeigt, welche Massnahmen mit welcher Wirkung umgesetzt werden konnten. Auch werden die organisierte und die nicht organisierte Quartierbevölkerung stärker in die Projekt- und Massnahmenentwicklung einbezogen.



## Umsetzung

Die Anliegen des Veloverkehrs werden bei der Planung, der Gestaltung und dem Betrieb im Strassenraum unter Berücksichtigung diverser Ansprüche des Gesamtverkehrs und des Stadtraums gestärkt. Konkret werden die Planungskompetenzen in den frühen Projektphasen gesteigert, um vermehrt Vorstudien sowie Netzstudien auf Quartier- und Korridorebenen rasch und zielgerichtet umzusetzen. Weiter wird das Velonetz mit klaren und gemeinsam festgelegten Prioritäten erweitert. Die Veloanliegen sind in allen Strassenbauprojekten zu stärken, unabhängig davon, ob sie einen Richtplaneintrag haben. Insbesondere können sie auch selber Auslöser für Strassenbauprojekte sein. Innovative und neue Ansätze sollen in einem Velolabor erfasst, geprüft und erprobt werden. Zudem werden der partizipative Einbezug der Quartierbevölkerung und die Zusammenarbeit mit anderen Körperschaften, Institutionen, Interessen- und Fachorganisationen sowie Unternehmen gestärkt. Die Stadt Zürich setzt sich auf übergeordneter Ebene bei Bund und Kanton für den städtischen Veloverkehr ein.

# 10. Glossar

|  |   |
|--|---|
| <b>Alltagsverkehr</b>                          | Unter Alltagsverkehr wird der Verkehr im Alltag verstanden. 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.  |
| <b>Basisnetz</b>                               | Das Basisnetz ergänzt und verdichtet das Vorzugsrouten- und das Hauptnetz. Es führt über kommunale Quartierstrassen und stellt die Anbindung aller relevanten Ziele für den Alltagsverkehr sicher.  |
| <b>Bauliche Massnahmen</b>                     | Unter baulichen Massnahmen werden gestalterische Eingriffe in den Strassenraum verstanden. Sie durchlaufen in der Regel die beim Tiefbauamt üblichen Planungs- und Realisierungsphasen.   |
| <b>Betriebliche Massnahmen</b>                 | Betriebliche Massnahmen umfassen keine gestalterischen Eingriffe, sondern Festlegungen zum Betrieb von Strassenräumen (signalisierte Geschwindigkeit, zugelassene Verkehrsarten, Verkehrsdosierungen etc.).   |
| <b>Flächeneffizienz</b>                        | Die Flächeneffizienz beschreibt, wie viel Fläche ein bestimmtes Verkehrsmittel beansprucht, um eine bestimmte Anzahl Personen zu befördern. Je weniger Fläche ein Verkehrsmittel für die Beförderung benötigt, desto flächeneffizienter ist es.   |
| <b>Freizeitverkehr</b>                         | Unter Freizeitverkehr fallen Wege, bei denen der «Weg als Ziel» verstanden wird, beispielsweise Trainingsfahrten mit dem Velo oder Tagesausflüge mit der Familie. Eine hohe Umfeldqualität und der Erlebniswert stehen im Vordergrund.  |
| <b>Hauptnetz</b>                               | Das Hauptnetz verbindet die wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr und führt mehrheitlich auf direktem Weg über die Hauptstrassen.  |
| <b>Innovative Verkehrslösungen</b>             | Innovative Verkehrslösungen umfassen neuartige und unkonventionelle Ansätze, welche die Zielerreichung der Velostrategie unterstützen und zu einer effizienten und stadt-/umweltverträglichen Mobilität beitragen.  |
| <b>Integrale Planung</b>                       | Integrale Planung bedeutet, die Anliegen des Veloverkehrs bei der Planung, der Gestaltung und dem Betrieb unter Berücksichtigung weiterer verkehrlicher, stadträumlicher und gesellschaftlicher Ansprüche im öffentlichen Strassen- und Freiraum umzusetzen (auch Stadtnatur, Stadtklima, Erholungs- und Aufenthaltsräume und/oder Grünräume, Sicherheit). Aus der Gesamtbetrachtung werden ganzheitliche Lösungen unter Einbezug von baulichen und betrieblichen Massnahmen entwickelt. Der Lösungsspielraum wird ausgenutzt und bestehende Randbedingungen werden hinterfragt.    |
| <b>Netzstudien auf Quartier-/Korridorebene</b> | Unter Netzstudien auf Quartier-/Korridorebene werden grossräumigere Konzeptstudien verstanden, die nicht nur einen bestimmten Strassenabschnitt, sondern ein zusammenhängendes Gebiet betrachten. Der Betrachtungsperimeter ist nicht deckungsgleich mit den Stadtquartieren oder -kreisen, sondern richtet sich nach der Aufgabenstellung. Durch die grossräumige Betrachtung kann der Handlungsspielraum vergrössert und ganzheitliche Lösungen entwickelt werden.  |
| <b>Partizipation</b>                           | Partizipation umfasst Information, Konsultation, Mitsprache und Mitentscheidung der organisierten und der nicht organisierten Öffentlichkeit. In der Regel ist die «freiwillige» Partizipation gemeint, d. h. der gesetzlich nicht vorgeschriebene Einbezug von Gruppen und der breiten Bevölkerung. Demgegenüber betrifft die formelle Mitwirkung beispielsweise öffentliche Auflagen und Informationspflichten. Die frühe «freiwillige» Partizipation ist aus staatsrechtlicher Sicht weder repräsentativ noch demokratisch. Sie verbessert aber das Projekt und seine Akzeptanz. |
| <b>Sichtbarkeit</b>                            | Das Verkehrsnetz mit seinen Velorouten ist für Velofahrende gut sichtbar. Führungsformen, Verkehrsregimes, Beschilderungen und Markierungen ermöglichen eine sichere, durchgehende und intuitiv bequeme Fortbewegung mit dem Velo.  |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| <b>Stadtverträglichkeit</b> | Die Stadtverträglichkeit beschreibt, wie verträglich der Verkehr und der Strassenraum mit den übrigen Nutzungen, Bedürfnissen und Anforderungen einer Stadt ist. Eine hohe Stadtverträglichkeit zeichnet sich beispielsweise dadurch aus, dass die Luft- und Lärmbelastungen minimal sind, Grün- und Freiräume gefördert werden, der öffentliche Raum eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist und der knappe urbane Raum möglichst wenig in Anspruch genommen wird. |
| <b>Positive Velokultur</b>  | Unter positiver Velokultur wird eine Verkehrskultur verstanden, bei der Verkehrsteilnehmende und Stadtbevölkerung das Velo als selbstverständliches und gleichwertiges Verkehrsmittel akzeptieren. Velofahren steht für ein sicheres, attraktives und regelkonformes Fortbewegen im Alltag. Für Zürich ist ein vergleichbares Image anzustreben, wie dies der öffentliche Verkehr hat.   |
| <b>Velostandards</b>        | In den Velostandards werden im Sinne einer Planungshilfe die Grundsätze beschrieben, wie der Veloverkehr bei der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden soll. Sie beinhalten minimale und maximale Standards und richten sich an Planende auf dem Stadtgebiet von Zürich. Die in den Velostandards aufgeführten Masse dienen als Richtwerte für die Planung und werden situationspezifisch angewendet.   |
| <b>Verkehrsklima</b>        | Das Verkehrsklima beschreibt, wie der Verkehr von den Teilnehmenden gelebt und wahrgenommen wird. Ein gutes Verkehrsklima ist geprägt durch ein rücksichtsvolles Miteinander und steht in Wechselwirkung mit der positiven Velokultur.   |
| <b>Verkehrsmanagement</b>   | Verkehrsmanagement umfasst bauliche und betriebliche Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs an Knoten, zur Lenkung des Verkehrs im Strassenetz, zur Führung des Verkehrs entlang einer bestimmten Strecke und zur Information der Teilnehmenden über die Verkehrslage.  |
| <b>Vorzugsrouten</b>        | Vorzugsrouten sind sichere, attraktive und durchgehende Verbindungen zwischen den Quartieren sowie in die Agglomeration. Der Veloverkehr wird auf diesen Routen im Rahmen verschiedener Führungsformen und Verkehrsregimes konsequent bevorzugt. Vorzugsrouten werden primär auf verkehrssamen Quartierstrassen geführt.   |

Stadt Zürich  
Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
[www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025](http://www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025)

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement