



Zürich, März 2023

Faktenblatt

Velovorzugsrouten – grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr

Gemeindeordnung

Art. 11

- 1 Die Stadt trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.
- 2 Sie setzt konsequent auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öffentlichen Verkehrs und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang der oder parallel zu den Hauptachsen.

Art. 12

- 1 Zu diesem Veloroutennetz gehören auch Veloschnellrouten, die gegenüber Querungen in der Regel vortrittsberechtigt sind.
- 2 Die Veloschnellrouten sind grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr.
- 3 Der Stadtrat regelt die Ausnahmen, insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Blaulichtorganisationen sowie für mobilitätsbehinderte Personen.

Einbettung

Grundsätze der Verwaltungstätigkeit

Jedes staatliche Handeln

- bedarf einer gesetzlichen Grundlage
- muss im öffentlichen Interesse liegen und
- muss verhältnismässig sein.

Daneben muss das staatliche Handeln die Rechtsgleichheit beachten und darf nicht gegen Treu und Glauben verstossen.

Bei der Prüfung, ob eine Verwaltungsmassnahme verhältnismässig ist, müssen die folgenden drei Elemente kumulativ beachtet werden:

- Eignung der Massnahme: Nicht geeignet ist eine Verwaltungsmassnahme dann, wenn sie nicht zieladäquat ist, d.h. keinerlei Wirkungen im Hinblick auf



- den angestrebten Zweck entfaltet oder die Erreichung dieses Zweckes sogar erschwert oder verhindert.
- Erforderlichkeit der Massnahme: Auf eine Verwaltungsmassnahme wird verzichtet, wenn eine gleich geeignete, aber günstigere bzw. weniger aufwendige Massnahme für den angestrebten Erfolg ausreichen würde.
- Verhältnismässigkeit von Zweck und Wirkung der Massnahme: Eine Verwaltungsmassnahme ist nur dann gerechtfertigt, wenn sie ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und dem Eingriff, den sie für den Betroffenen bewirkt, wahrt.

Erschliessungspflicht

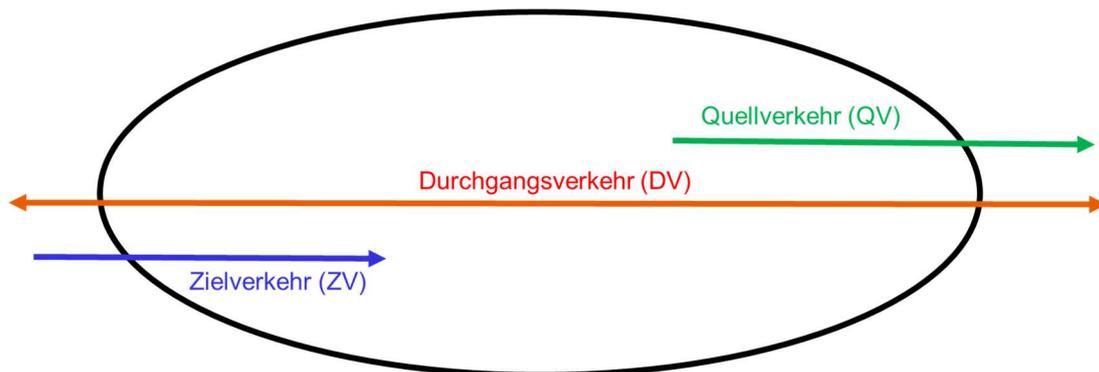
Zufahrt in einer Strasse muss gewährt werden für

- Bewohner*innen und ihre Besucher*innen
- Geschäfte und ihre Kund*innen inkl. Anlieferung
- Unternehmen und ihre Angestellten inkl. Anlieferung
- Blaulichtorganisationen
- Ver- und Entsorgung

Folglich sind Vorzugsrouten autofrei, wenn kein Durchgangsverkehr auf ihnen verkehrt. Ziel- und Quellverkehr muss gewährt werden.

Durchgangsverkehr

Die Definition des Durchgangsverkehrs ist theoretisch einfach, praktisch jedoch herausfordernd. Sie hängt massgeblich vom gewählten Perimeter ab.



Der Perimeter wird für die Vorzugsrouten jeweils situativ festgelegt. In der Regel wird das Quartier / der Perimeter durch die kommunalen Sammelstrassen abgegrenzt. Das heisst,

- Verkehr, der im Quartier zwischen kommunalen Sammelstrassen bleibt, ist Ziel-Quell-Verkehr
- Verkehr, der wieder auf eine kommunale Sammelstrasse oder eine überkommunale Strasse fährt, ist Durchgangsverkehr



Die Verkehrsbelastung (durchschnittlicher Tagesverkehr, DTV) hat keinen Zusammenhang mit der Definition des Durchgangsverkehrs. Sie ist ausschliesslich massgebend für die Wahl der Veloführung (Mischverkehr, Velostreifen, Veloweg)¹.

Praxis bei Velovorzugsrouten

Verkehrserhebungen

Für jedes Projekt einer Velovorzugsroute werden abseits von kommunalen Sammelstrassen oder überkommunalen Strassen umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt, mit denen neben der Verkehrsbelastung (Querschnittsbelastung am Tag und in den Spitzenstunden) auch der Durchgangsverkehr erhoben wird.

Massnahmen

Wird Durchgangsverkehr festgestellt, werden geeignete Massnahmen entwickelt, geprüft und getroffen, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Hierzu zählen:

- gegenläufige Einbahnen für MIV
- modale Filter (Durchfahrtssperren für den Mfz-Verkehr)
- Aufhebung von Fahrbeziehungen für MIV
- u.a.m.

Fahrverbote werden von TAZ und DAV und Stapo als ungeeignet betrachtet, da

- sie kaum bis gar nicht kontrollierbar sind²,
- der Perimeter schwer abzugrenzen ist und
- grundsätzlich alle Strassen öffentlich sind.

Verkehrliche Auswirkungen einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs werden vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Ziels, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, untersucht, und soweit erforderlich werden begleitende Massnahmen im Umfeld definiert. Hierdurch sollen negative Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen, beispielsweise für den öV oder die Bewohner*innen anderer Strassen, vermieden werden, wobei der Verkehr als dynamisches System zu betrachten ist.

Nacherhebungen

Nach Inbetriebnahme der Velovorzugsrouten werden Nacherhebungen durchgeführt und zwar 1 bzw. 3 Jahre nach Inbetriebnahme. Falls weiterhin Durchgangsverkehr festgestellt wird oder neuer Durchgangsverkehr (aufgrund der Bevorzugung der Vorzugsrouten) angezogen wurde, werden weitere Massnahmen ergriffen.

¹ Der DTV-Wert von 2'000 Mfz/Tag ist kein Richtwert dafür, ob Durchgangsverkehr vorhanden ist, sondern welche Veloinfrastrukturen gemäss dem aktuellen Merkblatt Velovorzugsrouten erforderlich sind.

² Vom Fahrverbot ausgenommen sind nicht nur Bewohner*innen, sondern auch deren Besucher*innen sowie Beschäftigte und Kundschaft von Unternehmen und Geschäften, den Gewerbe-, Anlieferungs- und Handwerkerverkehr und die öffentlichen Dienste