



Der Stadtrat an den Gemeinderat

12. November 2025

GR Nr. 2014/87

GR Nr. 2019/261

Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2025–2028 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen und Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mittels Erstellung der Velovorzugsrouten

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, Velofahren in der Stadt zu fördern und das Strassennetz verstärkt entsprechend den Anforderungen der Velofahrenden zu gestalten und zu betreiben. Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich fahren zu können – das ist die Vision der Velostrategie 2030 (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 219/2021). Verwirklicht werden soll sie mit drei Stossrichtungen. Erstens soll in Zürich ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten (VVR) mit einer Gesamtlänge von rund 130 Kilometer liegt. Mindestens 50 Kilometer des Netzes werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» bis 2031 umgesetzt. Sie sollen eine durchgehende Verbindung zwischen den Quartieren, der Innenstadt und der Agglomeration schaffen. Zur Aufwertung des Strassennetzes für die Velofahrenden sowie zur Erhöhung von deren Verkehrssicherheit treibt die Stadt Zürich Expressmassnahmen für das Velo voran und setzt Verbesserungen im Zuge von Bauprojekten um. Als zweite Stossrichtung sollen mittels Massnahmen wie Tempo 30 sowie Sicherheits- und Verhaltenskampagnen eine positive Velokultur und ein Verkehrsklima der gegenseitigen Rücksichtnahme etabliert werden. Die dritte Stossrichtung umfasst die gesamtheitliche Sicht. Die Veloförderung ist in eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie eingebunden. Verbesserungen für den Veloverkehr werden v. a. auf konzeptioneller und auf der Projektebene unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zum Stadtraum sowie zu den anderen Verkehrsmitteln vorangetrieben. Namentlich sollen durch Verkehrs- und Stadtraumkonzepte auf Quartierebene, insbesondere durch die Realisierung von sogenannten Quartierblöcken, die Rahmenbedingungen für das Velofahren in der Stadt verbessert werden.

2. Aufträge der Stimmberchtigten und des Gemeinderats

2.1 Sichere Velorouten für Zürich

Die Stimmbevölkerung hat die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» am 27. September 2020 angenommen.

Die betreffenden Ergänzungen der Gemeindeordnung (GO) vom 13. Juni 2021.



Art. 12 (Veloschnellrouten)

- 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.

Art. 154 (Verkehr)

...

- ³ Zur Umsetzung von Art. 12 realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Veloschnellrouten mit einer Länge von insgesamt mindestens 50 Kilometer.

- ⁴ Die Stadt veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels einen jährlichen Zwischenbericht.

2.2 Rahmenkredit Velo

Die Stimmberchtigten haben den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) am 14. Juni 2015 angenommen und einen Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen und den Stadtrat mit einer jährlichen Berichterstattung beauftragt.

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 2025–2028 (Ziff. 3 Gegenvorschlag zur Velo-Initiative), zum Fortschritt bei der Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR) und zu weiteren Velofördermassnahmen.

3. Velobericht 2025

3.1 Velovorzugsrouten (VVR)

Das Netz der Velovorzugsrouten nimmt den Auftrag der Stimmberchtigten auf, die im September 2020 die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» angenommen haben. Aktuell entsteht ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Das Netz der Velovorzugsrouten wird über 130 Kilometer umfassen. Mindestens 50 Kilometer werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Das Netz der geplanten Velovorzugsrouten ist auch als Geodatensatz im Datenkatalog von Open Data Zürich erfasst. Dieser ist auf der Internetseite der Stadt Zürich einsehbar und wird laufend aktualisiert. Das Zielbild der Velorouten ist im kommunalen Richtplan Verkehr festgelegt, der von den Stimmberchtigten der Stadt Zürich am 28. November 2021 mit 57,4 Prozent Ja-Stimmen angenommen wurde. In einem nächsten Schritt ist eine



Teilrevision des regionalen Richtplans vorgesehen, in dem die Velovorzugs- und Hauptrouten festgelegt werden sollen. Die öffentliche Auflage soll voraussichtlich ab Ende 2025 stattfinden. Die Basisrouten gemäss dem Zielbild werden anschliessend im Rahmen einer Teilrevision im kommunalen Richtplan festgelegt.

Ein Veloroutennetz in einer dicht besiedelten Stadt mit wenig verfügbarem Platz umzusetzen, ist ein komplexes Unterfangen. Neben den Anforderungen der Velofahrenden sind auch weitere, vielfältige Anforderungen (Fussverkehr und öffentlicher Verkehr, Stadtraumqualität, Aufenthalts- und Erholungsflächen, Grün und Hitzeminderung, Versorgung und Entsorgung usw.) an den öffentlichen Raum zu berücksichtigen und umzusetzen. Damit die ambitionierten Ziele erreicht werden können, geht die Stadt Zürich in den nächsten Jahren jeweils in Etappen vor. In einem ersten Schritt werden die Routen signalisiert und mit Markierungen sichtbar gemacht. Der bestehende Platz in den Strassen soll dabei optimal genutzt werden. Weitere Massnahmen umfassen u. a. die Aufhebung des Rechtsvortritts an Kreuzungen oder die Aufhebung bzw. Versetzung von Parkplätzen. So soll das Velofahren sicherer und einfacher werden. Auf Abschnitten, auf denen die Umsetzung der Vorzugsrouten anspruchsvoller ist, erfolgt die Aufwertung für Velofahrende im Rahmen von Strassenbauprojekten. Teilweise ist vorgängig die Erarbeitung von Verkehrsstudien erforderlich, um die Rahmenbedingungen zu klären und Handlungsspielräume für die Umsetzung der Velovorzugsrouten zu schaffen.

3.2 Stand der Umsetzung einzelner VVR-Routen (April 2025)

Von den insgesamt 162 Projekten, mit denen die Velovorzugsrouten nach derzeitigem Planungsstand umgesetzt werden sollen, sind (Stand April 2025) 18 Projekte umgesetzt, 7 befinden sich im Bau und 99 Strassenbauprojekte in der Planung. Insgesamt konnten 4 Kilometer VVR einschliesslich grüner Markierungsstreifen umgesetzt werden.

VVR Katzensee–Affoltern–Bucheggplatz

Vom Katzensee bis zum Bucheggplatz soll auf 5 Kilometer eine Velovorzugsroute entstehen. Derzeit sind die Planungen im Gange. Die Stadt informierte die Bevölkerung am 12. Mai 2025 im Rahmen einer Veranstaltung über den Stand der Arbeiten.

VVR Opfikonstrasse–Bahnhof Oerlikon–Birchstrasse

Auf der Andreasstrasse soll auf dem Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse ein erster Teil der VVR Opfikonstrasse–Bahnhof Oerlikon–Birchstrasse entstehen. Die öffentliche Planaufage nach §§ 16 und 17 Strassengesetz (StrG) fand vom 14. Februar 2025 bis 17. März 2025 statt. Die im Rahmen der Planaufage erhobenen Einsprachen sind derzeit in Bearbeitung.

VVR Stettbach–Schwamendingen–Oerlikonerstrasse (einschliesslich Herzogenmühlestrasse)

Im Abschnitt vom Bahnhof Stettbach bis zum Schwamendingerplatz soll auf einer Länge von 2,2 Kilometer eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planaufage und die Verkehrsanordnungen vom Juni 2022 wurden Rechtsmittel ergriffen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist daher noch offen.



VVR Tiefenbrunnen–Stadelhofen

Auf der VVR Tiefenbrunnen–Stadelhofen wurde im Frühling 2024 der Abschnitt Mühlebachstrasse–Zollikerstrasse eingeweiht. Damit hat die Stadt die zweite VVR realisiert. Die Umsetzung war für 2021 geplant. Rechtsmittel gegen die Verkehrsanordnungen verzögerten jedoch den Baubeginn. Nachdem der Statthalter die Rekurse abgelehnt hatte, begann am 9. Oktober 2023 die Umsetzung der VVR. Im Frühling 2024 wurden die Velopiktogramme und das grüne Band auf den letzten Abschnitten der Mühlebachstrasse markiert, sodass die Velovorzugsroute als solche erkennbar ist. Auf der 2,5 Kilometer langen VVR haben die Velofahrenden weitgehend Vortritt. Die einzigen Ausnahmen bilden die Kreuzungen an den überkommunal klassierten Strassen Kreuzstrasse und Höschgasse. Insgesamt wurden für diesen Abschnitt 132 Abstellplätze für Personenwagen (PW) zur Gewährleistung der Durchfahrtsbreiten sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgehoben. Zudem wurden aus Sicherheitsgründen quer zur Fahrtrichtung stehende PW-Abstellplätze neu längs zur Fahrbahn angeordnet, um zu verhindern, dass Autofahrende rückwärts auf die Strasse fahren müssen und damit Velofahrende gefährden. Entlang der Route gibt es mehrere Schulhäuser. Um die Querung zu vereinfachen und die Sicherheit für die Schulkinder zu erhöhen, wird der Verkehr vor den Schulhäusern mit Rampen verlangsamt. Mit Schildern und Piktogrammen weist die Stadt die Verkehrsteilnehmenden darauf hin, bei Schulhäusern besonders rücksichtsvoll zu fahren.

VVR Juchhof–Vulkanstrasse–Bahnhof Altstetten

Auf der Vulkanstrasse soll auf rund 1,8 Kilometer eine VVR entstehen. Die öffentliche Planauflage nach § 13 StrG erfolgte vom 11. Oktober bis 11. November 2024. Die Einwendungen sind derzeit in Bearbeitung.

VVR Altstetten–HB

Auf der VVR Altstetten–Zürich HB wurde der rund 3 Kilometer lange über die Baslerstrasse, Bullingerstrasse und die Stauffacherstrasse verlaufende Abschnitt von der Altstetterstrasse bis zur Seebahnstrasse umgesetzt. Am 9. März 2023 wurde dieser erste Umsetzungsschritt des Velovorzugsroutennetzes eingeweiht. Ab dem 3. Quartal 2025 setzt die Stadt zwischen der Stauffacherstrasse und der Kasernenstrasse den nächsten Abschnitt dieser Velovorzugsroute um. Ab Frühling 2026 wird der neue Abschnitt voraussichtlich bereitstehen.

VVR Bullingerplatz–See

Vom Bullingerplatz bis zum See soll auf 2,7 Kilometer eine VVR entstehen. Die öffentliche Planauflage nach § 16 StrG für den rund einen Kilometer langen Abschnitt vom Stauffacherquai bis zum See fand vom 21. März bis 22. April 2025 statt. Es sind keine Einsprachen oder Begehren um Neubeurteilung eingegangen. Dieser Abschnitt ist zur Umsetzung im 1. Halbjahr 2026 eingeplant.

VVR Kilchbergstrasse–Wollishofen–Brunau–Selinau

Im Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur Mutschellenstrasse soll auf einer Länge von 2,2 Kilometer eine VVR entstehen. Anfang 2023 erfolgte die öffentliche Planauflage nach § 13 StrG. Es sind zahlreiche Einwendungen eingegangen, die geprüft wurden. Die öffentliche Planauf-



lage nach § 16 StrG fand vom 10. Januar bis 10. Februar 2025 statt. Die Umsetzung des Projekts ist voraussichtlich für 2027 geplant. Es sind Einsprachen und Begehren um Neubeurteilungen eingegangen.

VVR Höngg–Wipkingen

Von Höngg nach Wipkingen soll auf 3,8 Kilometer von der Regensdorferstrasse bis zur Schefelstrasse eine VVR entstehen. Derzeit laufen die Planungen für einen rund 400 Meter langen Abschnitt beim Appenzellerweg. Darüber hat die Stadt die Bevölkerung am 25. März 2025 im Rahmen einer Veranstaltung informiert.

VVR Lengg–Hochschulen–Oerlikon (Baunummer 19151 – VVR Oerlikon-HB + Lengg-Hochschulgebiet)

Von der Forchstrasse bis zum Franklinplatz in Oerlikon soll auf einer Länge von rund 7 Kilometer eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planauflage und die Verkehrsvorschriften vom Sommer 2023 aller drei Abschnitte (Forchstrasse–Gloriastrasse, Gloriastrasse–Irchelstrasse und Irchelstrasse–Franklinplatz) wurden Rechtsmittel ergriffen. Die Dauer der Rechtsmittelverfahren ist ungewiss. Nach aktuellem Wissensstand ist eine Umsetzung ab November 2026 geplant.

VVR Affoltern–Oerlikon

Im Abschnitt von der Zehntenhausstrasse bis zur Oerlikonerstrasse soll auf einer Länge von 3,5 Kilometer eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planauflage und die Verkehrsanordnungen vom Juni 2022 wurden Rechtsmittel ergriffen, die derzeit bearbeitet werden. Die Dauer der Rechtsmittelverfahren ist ungewiss, weshalb derzeit kein Umsetzungszeitpunkt kommuniziert werden kann.

VVR Höngg–Meierhofplatz–Wipkingerbrücke

Im Teilabschnitt von der Stadtgrenze bis zur Hönggerstrasse soll auf einer Länge von 3,8 Kilometer eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planauflage und die Verkehrsanordnungen wurden Rechtsmittel ergriffen und an das Stadthalteramt weitergezogen. Der Stadthalter hat einen Rekurs gegen die Verkehrsanordnungen am 4. März 2025 abgewiesen. Gegen diesen Entscheid wurde Beschwerde ans Verwaltungsgericht erhoben. Das Verwaltungsgericht hat das Beschwerdeverfahren sistiert, bis das Baurekursgericht über die Rekurse gegen die baulichen Massnahmen entschieden hat. Die Dauer der Rechtsmittelverfahren ist ungewiss, weshalb derzeit kein Umsetzungszeitpunkt kommuniziert werden kann.

3.3 Geplanter bzw. erfolgter Baubeginn der nächsten VVR

Projekttitle	Baubeginn	Länge in km
VVR Aussersihl (Altstetten–HB)	8. September 2025	1,3
VVR Bullingerplatz–See	23. Oktober 2026	1,0
VVR Oerlikon–HB + Lengg–Hochschulgebiet	6. November 2026	7,3



3.4 Weitere umgesetzte Massnahmen

Neben den Velovorzugsrouten werden zahlreiche weitere Planungen und Projekte umgesetzt, um Velofahren in der Stadt Zürich sicherer und einfacher zu machen.

Nachfolgend eine Auswahl von Projekten, die seit 2024 für das sichere und einfache Velofahren in Zürich umgesetzt wurden bzw. aktuell umgesetzt werden:

Stadtunnel und neue Velostation

Von September 2022 bis Mai 2025 baute das Tiefbauamt (TAZ) den Stadtunnel um. Aus dem 192 m langen Rohbau, der für die ursprünglich geplante Autobahn erstellt wurde, entstand eine wichtige Veloverbindung in der Stadt Zürich. Mit den drei Zugängen vom Sihlquai, der Konrad- und der Kasernenstrasse schliesst der Stadtunnel eine zentrale Lücke im Veloroutennetz. Damit konnte ein wichtiger Abschnitt des VVR-Netzes realisiert werden. Durch die Kanalisierung des Veloverkehrs im Tunnel wird die konfliktträchtige und anspruchsvolle Umfahrung des Hauptbahnhofs via Bahnhofplatz, Bahnhofquai und Museumstrasse entlastet. Für die Veloförderung ist der als Stadtunnel bezeichnete Velotunnel ein entscheidender Schritt vorwärts: Mit dem Stadtunnel ist eine sichere und einfache Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5 entstanden.

Zusätzlich zum Stadtunnel entstand eine neue Velostation, die Platz für 1064 Velos, 115 Spezialvelos sowie 64 Abstellplätze für E-Roller bietet. Diese ist direkt mit der Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs verbunden. Die Nutzung der Velostation ist kostenlos.



Stadtunnel bei der Probebefahrung

Velostation am Bahnhof Stadelhofen

2023 wurde mit dem Bau des «Haus zum Falken» beim Bahnhof Stadelhofen begonnen. Bis Anfang 2026 entsteht im Untergeschoss eine neue Velostation. Sie bietet Platz für ungefähr 800 Velos. Die Station wird rund um die Uhr zugänglich sein. Die öffentliche Velostation mit direktem Zugang zum Bahnhof wird in den drei Untergeschossen des «Haus zum Falken» und in einem Teilbereich des Erdgeschosses entstehen. Im Erdgeschoss erfolgt zudem der Hauptzugang zur Velostation ab der Kreuzbühlstrasse, die provisorisch angepasst wird. Langfristig



sollen die Kreuzbühl- und Falkenstrasse abklassiert und vom Durchgangsverkehr befreit werden, sodass der Knotenbereich und somit der Zugang, aber auch die Zufahrtswege wesentlich aufgewertet werden. Im 2. Untergeschoss ist zusätzlich ein direkter Zugang für Zufussgehende zur bestehenden Einkaufspassage im Bahnhof Stadelhofen geplant.

Löwenstrasse, Bahnhofplatz

Im Abschnitt zwischen Löwenplatz und Bahnhofplatz war der Platz für die Velofahrenden knapp. Sie mussten sich die Strasse mit dem zweispurig geführten Motorfahrzeugverkehr teilen. Um dies zu ändern, wurde die Strasse in diesem Abschnitt neu aufgeteilt. Seit Anfang 2024 können Velofahrende neu einen bis zu 3 Meter breiten Velostreifen benutzen.

Auf dem Bahnhofplatz wurde in Richtung Bahnhofbrücke eine sogenannte Umweltspur eingerichtet, sodass für die Velofahrenden auch hier ein gesonderter Fahrstreifen gemeinsam mit Bus und Taxi zur Verfügung steht.

Kasernenstrasse

Der Velounfallherd bei der Kreuzung Kasernenstrasse, Lagerstrasse und Gessnerbrücke konnte Ende Juni 2024 durch die Aufhebung der Geradeausspur für Autos entschärft werden. Ein neuer, breiter Velostreifen mit separater Grünphase am Lichtsignal ermöglicht den Velofahrenden die sichere Weiterfahrt in alle Fahrtrichtungen.



Kasernenstrasse

Gessnerbrücke

Im April 2025 wurden auf der Gessnerbrücke die Fahrspur in Richtung Löwenplatz und die Abbiegespur in die Gessnerallee zusammengelegt. Für die Velofahrenden entstand so ein 2,5 Meter breiter Velostreifen, auf dem sie sicher unterwegs sein können. Bisher mussten sich die Velofahrenden stadteinwärts die Strasse mit den Autos teilen. Künftig können sie die Kreuzung und die Brücke aus der Kasernenstrasse, der Lagerstrasse sowie vom Stadttunnel her kommend sicher befahren. Ergänzt wurde die Massnahme durch eine Veloampel, mit der die



Velofahrenden an der Kreuzung mit der Gessnerallee eine eigene Grünphase erhalten. So- wohl der Autoverkehr als auch die Velofahrenden können weiterhin geradeaus fahren und rechts abbiegen.



Gessnerbrücke

3.5 Weitere umgesetzte Strassenbauprojekte

In der untenstehenden Tabelle sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau 2023 und 2024 gestartet oder abgeschlossen wurde oder die aktuell im Bau sind.

Projekte mit Verbesserungen für das Velo				
Inbetriebnahme 2023 und 2024 und zurzeit in Ausführung				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
08083	Katzenbachstrasse	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders anstelle des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal, regional	Ausführung
09016	Hofwiesenstrasse, Schulstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung
09065	Badenerstrasse und Zypressenstrasse	Umsetzung Veloroute, Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung
10115	Kurfürstenstrasse	Öffnung Einbahn für Velos, Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders anstelle des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Ausführung
11010	Bucheggstrasse	VVR, Velostreifen	regional	Ausführung
13047	Binzmühlestrasse	VVR, Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung



14006	Bändliweg	Zone Tempo 30, Umsetzung kommunale Veloroute (Neugestaltung der Einfahrt aus der Unterführung)	kommunal	Abschlussarbeiten
13002	Limmattalstrasse und Hönggerstrasse	VVR, Velostreifen	kommunal, regional	abgeschlossen
13039	Langstrasse	Unterbindung Durchgangsverkehr MIV, Öffnung im Gegenverkehr für Velo	kommunal, regional	abgeschlossen
13072	Edelweissstrasse	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Abschlussarbeiten
13713	Rothstrasse	Optimierung Veloquerung Roth-/Nürnbergstrasse	kommunal	abgeschlossen
14040	Irchelstrasse	VVR, Verbesserung Veloführung entlang Irchelpark, Instandstellung und Verbreiterung chaussierter Weg	kommunal	abgeschlossen
14073	Heinrichstrasse	Zone Tempo 30, Attraktivitätssteigerung	kommunal	abgeschlossen
14078	Schürbungert, Langfuren, Beckhammer, Anna-Heer-Strasse	Umsetzung Komfortroute Velo, Begegnungszone	kommunal	abgeschlossen
15062	Stauffacherstrasse	Zone Tempo 30, Velostreifen	kommunal, regional	abgeschlossen
15073	Kinkel-, Beckenhof-, St. Moritz- und Spanweitstrasse	diverse Velomassnahmen	kommunal	Abschlussarbeiten
17006	Funkackerstrasse, Herbstweg	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Abschlussarbeiten
15047	Wallisellenstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung
19049	Allmendstrasse	Bau eines indirekten Linksabbiegers für das Velo, Randstein versetzen	regional	abgeschlossen
19059	Birmensdorferstrasse	Errichtung Lichtsignalanlagen mit velospezifischer Steuerung	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
16016	Drusbergstrasse	Zone Tempo 30, Attraktivitätssteigerung	kommunal	Abschlussarbeiten
17050	Fritz-Fleiner-Weg	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Ausführung
17056	Baur- und Dufourstrasse	Optimierung der kommunalen Velo-route	kommunal	abgeschlossen



17080	Berta-, Marta-, Goldbrunnen-, Zurlinden- und Zentralstrasse	Umsetzung Haupt- und Komfortroute Velo	kommunal	Abschlussarbeiten
19110	Hagenholzstrasse	Öffnung Busspur für Velos, Verbesserung der Querungen	kommunal, regional	abgeschlossen
13085	Kalkbreitestrasse	Massnahmen, Querung, Veloroute	kommunal	Abschlussarbeiten
14102	Segantinistrasse	VVR, diverse Velomassnahmen	kommunal	Abschlussarbeiten
14110	Widmerstrasse	diverse Velomassnahmen	kommunal, regional	abgeschlossen
14145	Glattuferweg	Ausbau Uferweg	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
17137	Max-Högger-Strasse	Diverse Velomassnahmen	regional	Abschlussarbeiten
19153	Mühlebachstrasse, Zollikerstrasse	VVR, Velostreifen, Zone Tempo 30	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
20033	Wehntalerstrasse	Abbau Mischverkehrsfläche. Ersatz des bestehenden Rad-/Gehwegs mit einem Velostreifen	regional	Abschlussarbeiten
20100	Zurlindenstrasse	VVR, Umsetzung regionaler Velo-weg	kommunal, regional	Inbetriebnahme
21036	Heinrich-Bosshardt-Strasse	Verbreiterung Rad-/Gehweg	kommunal	abgeschlossen
22633	Schweighofstrasse	Erstellung Querungshilfe für Velo-fahrende	regional	Inbetriebnahme
20066	Bachwiesenweg	Verbreiterung Fuss-/Veloweg	kommunal	Abschlussarbeiten
20903	Fröhlich-, Dufour-, Münchhaldenstrasse	Umsetzung Vortrittsberechtigung VVR	kommunal	Ausführung
23100	Bergstrasse	Velostreifen	regional	abgeschlossen
20166	Velostationen	Installation einheitliches Zutrittssystem für Velostationen		Ausführung
21131	Röslistrasse und Turnerstrasse	VVR, diverse Velomassnahmen	kommunal	Ausführung
23028	Manessestrasse-Zurlindenstrasse	Veloführungen und Querungen Knoten Manessestrasse/Zurlindenstrasse optimiert, direkte Abbiegebeziehung Velo Manesse-/Zurlindenstrasse ermöglicht	regional	Abschlussarbeiten

3.6 109 umgesetzte Sofortmassnahmen für den Veloverkehr 2024

Neben Strassenbauprojekten werden Verbesserungen für die Velofahrenden auch durch einfache, aber wirkungsvolle Massnahmen wie die Anpassung der Signalisation und/oder Markierung, mit Veloampeln oder mit kleinen baulichen Anpassungen sicherer und attraktiver gestaltet. 2024 wurden 109 Expressmassnahmen umgesetzt.



Ein Schwerpunkt dieser Expressmassnahmen lag 2024 in der Öffnung von Einbahnstrassen für Velofahrende. Geöffnet wurden folgende Einbahnstrassen: Luisenstrasse, Splügenstrasse, Steinmühlegasse, Hornergasse, Waidstrasse, Hottinger-/Bergstrasse, Onkenstrasse, Florhoggasse, Schienengasse, Friedensgasse, Aegertenstrasse, Wyssgasse, Küngenmatt, Börsenstrasse, Frauentalweg, Jenatschstrasse, Pelikanstrasse, Angelikaweg, Felsenrainstrasse, Kirchenackerweg.

Im Zusammenhang mit der Öffnung der Einbahnstrassen fürs Velo im Gegenverkehr wurden punktuell einzelne PW-Abstellplätze aufgehoben, um eine ausreichende Durchfahrt sowie eine erhöhte Verkehrssicherheit (Sichtweiten, Dooring) zu gewährleisten.

Ein weiterer Schwerpunkt der Expressmassnahmen fokussierte wie auch in den vorangegangenen Jahren auch 2024 auf die Erstellung von zusätzlichen Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum. 2024 wurden so insgesamt 459 Veloabstellplätze plus zehn Plätze für Spezialvelos erstellt¹¹. Konkret wurden an folgenden Strassen bzw. Orten Veloabstellplätze erstellt oder ergänzt oder erweitert: Klusplatz, Grüngasse 31, Anwandstrasse 1, Stauffacherstrasse 102, Lagerstrasse 119, Dienerstrasse 43, Kernstrasse 37, Engelstrasse 63, Kanzleistrasse 52, Zweierstrasse 165, Birmensdorferstrasse 222 und 223, Bremgartenstrasse 65, Goldbrunnenstrasse 111, Stationsstrasse 60, Zentralstrasse 2, Werdstrasse 123, Helenastrasse 19, Säntisstrasse, Hornbachstrasse, Friedhofstrasse, Anwandstrasse 1, Münsterhof, Weststrasse 75, Ecke Fritschiwiese/Zypressenstrasse, Weststrasse 133, beim Parkplatz Triemli an der Birmensdorferstrasse, Zypressenstrasse 138 und 142, Zweierstrasse 165, Ankerstrasse 24, Ecke Forch-/Hegarstrasse, Grütlistrasse bis Einmündung Bederstrasse, Löwenstrasse 7, Ringstrasse, Eismannstrasse.

An verschiedenen Stellen konnte durch den Ersatz von Autoparkplätzen durch Veloabstellplätze Sichtweiten an Knoten oder auf Fussgängerstreifen verbessert und somit die Sicherheit erhöht werden. Zu erwähnen ist hier die Schulwegquerung an der Eismannstrasse.

Im Weiteren wurden folgende Massnahmen umgesetzt:

- An der Wehntalerstrasse 639 wurde die Velofurt verbreitert und an der Querung See-/Albisstrasse wurden die Velofurt und der Anschluss optimiert.
- Randsteine wurden zur Verbesserung der Sicherheit und des Fahrkomforts an folgenden Stellen abgeschliffen, verbreitert und angepasst: Frauentalweg, Verzweigung Birmensdorfer-/Kehlhofstrasse, Leimbachstrasse 64, Verzweigung Strickhof-/Frohburgstrasse, Querung Schaffhauser-/Andreasstrasse und Werdhölzlistrasse.
- An den Unfallherden Birmensdorferstrasse–Zweierstrasse und Thurgauerstrasse–Siewerdtstrasse wurden Roteinfärbungen angebracht. Am Knoten Glaubten wurden Velowei-chen, Roteinfärbungen und Mehrzweckstreifen erstellt und das Vortrittsregime geändert.

¹¹ Im Rahmen der Realisierung von regulären Strassenbauprojekten werden jeweils auch Veloabstellplätze realisiert. Im Jahr 2024 wurden so noch 60 weitere Veloabstellplätze gebaut.



- Um den Veloverkehr in der Dooring-Zone zu schützen, wurden an diversen Orten Auto-parkplätze aufgehoben. Zum Beispiel in der Schaffhauserstrasse 455, der Cramerstrasse (ersetzt durch Zweiradabstellplätze) und in der Rautistrasse. An der Rautistrasse wurde zusätzlich zwischen Zwischenbächen und Altstetterstrasse Raum für einen Radstreifen geschaffen.
- An der Schaffhauserstrasse in Seebach wurde der Radstreifen von 1,25 auf 1,50 Meter verbreitert und eine Lücke geschlossen. Ausserdem wurden zwecks Vergrösserung des Dooring-Abstands Felder für den Güterumschlag verschoben.
- Auf dem Abschnitt Bucheggstrasse–Grabenwies an der Wehntalerstrasse wurden Auto-parkplätze zugunsten von Radstreifen aufgehoben.
- Auf der Wehntalerstrasse, stadtauswärts fahrend vor der Verzweigung mit der Regensbergstrasse, wurde der bestehende Velostreifen bis zur Regensbergstrasse erweitert und ein Velosack markiert.
- Ebenfalls wurden auf dem Abschnitt Bucheggstrasse–Grabenwies an der Wehntalerstrasse Autoparkplätze aufgehoben und Radstreifen markiert.
- An der Kreuzung Zweier-/Birmensdorferstrasse wurden Velosäcke markiert bzw. optimiert sowie eine Velo-Lichtsignalanlage (LSA) mit Vorgrün angebracht.
- Ebenfalls wurde an der Verzweigung Zweier-/Seebahnstrasse eine Velo-LSA mit Vorgrün angebracht.
- Beim Bahnhofquai hat die Stadt eine separate Veloampel mit Vorgrün installiert, damit die Velofahrenden vor den Autos losfahren können.
- An der Birmensdorferstrasse 116 wurde eine Querungshilfe in Form einer Schutzinsel erstellt. Zugleich wurden die Parkfelder östlich der Aegertenstrasse aufgehoben und der Radstreifen angepasst.
- An der Zehntenhausstrasse 96 wurde eine Querungshilfe mit Schutzinsel erstellt.
- An der Alfred-Escher-Strasse wurden Autoparkplätze aufgehoben, um Raum für einen neuen Radstreifen zu schaffen.
- An der Berninastrasse wurden zwecks Verbesserung der Sichtweiten bei einer Fuss-/Veloquerung Blaue-Zonen-Parkfelder aufgehoben und zudem sieben Zahnlücken (Randstein auf kurzer Länge auf Fahrbahniveau abgesenkt) angebracht.
- An der Steinstrasse Süd wurden Autoabstellplätze zugunsten beidseitiger Radstreifen umgewidmet und eine Kernfahrbahn realisiert.
- An der Kreuzung Klosbach-/Bergstrasse wurden Radstreifen und ein Velosack markiert.
- An der Selnaustrasse beim Hallenbad City wurden PW-Abstellplätze aufgehoben, um mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.
- An der Saatlenstrasse wurde ein gemeinsamer Rad-/Fussweg aufgehoben und damit eine Mischverkehrsfläche entfernt. Zudem wurden PW-Abstellplätze entfernt und ein Radstreifen markiert.



- Am Paradeplatz wurde an der Haltestelle der Tramlinie 11 die Durchfahrt für das Velo geöffnet.
- An der Moosgutstrasse wurde die Durchfahrtsöffnung bei einer Schranke von 90 Zentimeter auf 1,5 Meter verbreitert.
- An der Birchstrasse wurde auf dem Radweg ein Hindernis zurückgebaut, wodurch der Querschnitt verbreitert wurde.
- An der Leonhardstrasse wurden die Sichtbeziehungen am Knoten für das Velo optimiert und die ZüriVelo-Station ETH vergrössert.
- An der Grütstrasse 28 wurde eine bestehende Zweirad-Abstellanlage entsiegelt und mit Agraffen bestückt.

3.7 Mischverkehrsflächen Fuss/Velo

Die bestehenden Mischverkehrsflächen werden Schritt für Schritt abgebaut. Aktuell stellt sich die Situation der Mischverkehrsflächen des Fussverkehrs und des Veloverkehrs folgendermassen dar: Per Mai 2025 konnten auf den insgesamt 80 zur Entflechtung vorgesehenen Mischverkehrsflächen 20 Projekte vollständig umgesetzt werden. Das sind 2 Projekte mehr als vor einem Jahr. 60 Projekte konnten noch nicht umgesetzt werden.

Der Stand der Projekte präsentiert sich wie folgt:

- | |
|---|
| – umgesetzte Projekte: 20 |
| – Projekte in Planung: 35 |
| – Projekte, für die eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung oder in Planung ist: 9 |
| – Fälle, bei denen das Vorgehen zur Sanierung der Mischverkehrsflächen noch nicht definiert ist: 16 |

3.8 Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof

Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist in den letzten Jahren stark gestiegen, insbesondere auch um den Hauptbahnhof Zürich. Aus diesem Grund treibt die Stadt Zürich den Ausbau von Veloabstellplätzen insbesondere in Bahnhofsnähe voran. In unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe ist das Flächenangebot jedoch begrenzt. Daher wird auch die effizientere Nutzung bestehender Veloabstellplätze angestrebt. Mit den beiden Velostationen (unter dem Europaplatz und im Stadttunnel) stehen nun insgesamt rund 2840 unterirdische Abstellplätze beim Hauptbahnhof zur Verfügung.

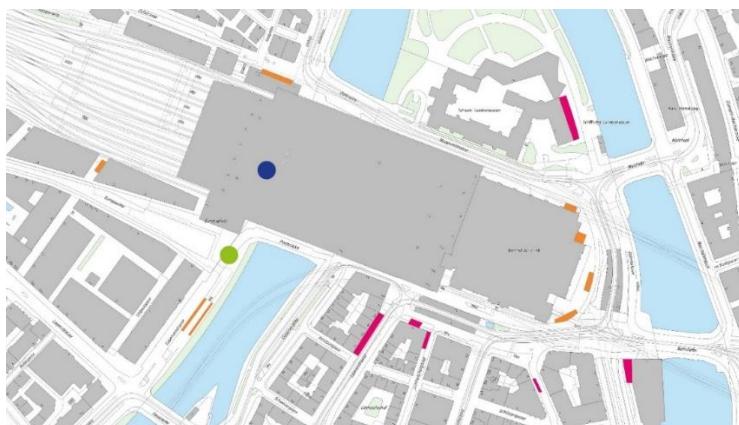
Für die oberirdischen Veloabstellplätze sowie die neue Velostation im Stadttunnel wurde entschieden, ein zeitbasiertes Bewirtschaftungskonzept einzuführen. Konkret wurde eine Begrenzung der Abstellzeit für Velos auf maximal 48 Stunden festgelegt. Dies aus zwei Gründen: Erstens, um eine Optimierung der Auslastung der einzelnen Abstellanlagen zu gewährleisten und zweitens, um die Abstellplätze weiterhin kostenlos zur Verfügung stellen zu können. Die Abstellplätze in der Velostation unter dem Europaplatz sind hingegen kostenpflichtig; dort kann das Velo bis zu 30 Tage abgestellt werden.



Mittels der Kombination der neuen Velostation mit der Einführung der 48-Stunden-Regel für oberirdische Abstellplätze wurde die Situation rund um den Hauptbahnhof Zürich deutlich verbessert. Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur 48-Stunden-Regel wird die Situation jedoch laufend beobachtet und ausgewertet, um bei Bedarf punktuelle Anpassungen am neu eingeführten Regime vorzunehmen.

Durch die Einführung einer Bewirtschaftung der Veloabstellplätze werden sehr viele Veloabstellplätze frei und es müssen weniger neue gebaut werden. Zudem wird der öffentliche Raum für den Fussverkehr wieder hindernisfreier nutzbar und die Aufenthaltsqualität steigt. Öffentlicher Raum für ein attraktives Bahnhofsumfeld wird freigespielt.

Auf der [Webseite der Stadt Zürich](#) ist die Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof einschliesslich einer Karte mit allen zur Verfügung stehenden Anlagen genau beschrieben:



Karte der Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof Zürich

Legende

- Grün: Velostation «Europaplatz» – längere Abstelldauer, gedeckt
- Blau: Velostation «Stadtunnel» – Abstelldauer: 48 Stunden, gedeckt
- Orange: diverse Veloabstellplätze – Abstelldauer: 48 Stunden, gedeckt
- Pink: diverse Veloabstellplätze – längere Abstelldauer

3.9 Veloabstellplätze im Parkhaus

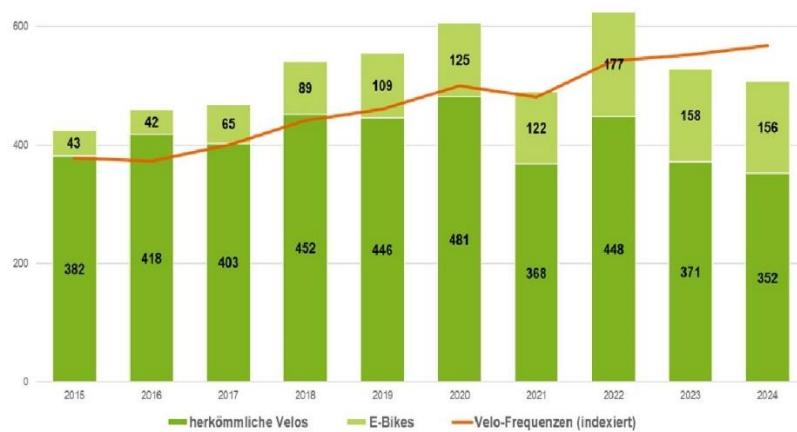
Im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen gibt es einen grossen Bedarf an Veloparkplätzen. Um die Situation mit schnellen Massnahmen zu verbessern, testet die Stadt seit Mai 2023 kostenlose Veloabstellplätze im Parkhaus «Hohe Promenade». Im Eingangsbereich des Parkhauses stehen 50 Abstellmöglichkeiten für Velos und 4 Parkplätze speziell für Cargovelos zur Verfügung. Der Versuch lief bis Mai 2025 und hat gezeigt, dass die Velofahrenden das Angebot rege nutzen. Aus diesem Grund wird das Angebot bis Ende 2025 verlängert. Aktuell werden die Rahmenbedingungen für eine mögliche Weiterführung ab 2026 geprüft.

3.10 Mehr Veloverkehr, weniger Unfälle

2024 waren gemäss städtischer Zählstellen wiederum mehr Velofahrende unterwegs als im Vorjahr. Trotzdem hielt der leichte Abwärtstrend bei den Unfallzahlen an: 2024 verunfallten

15/20

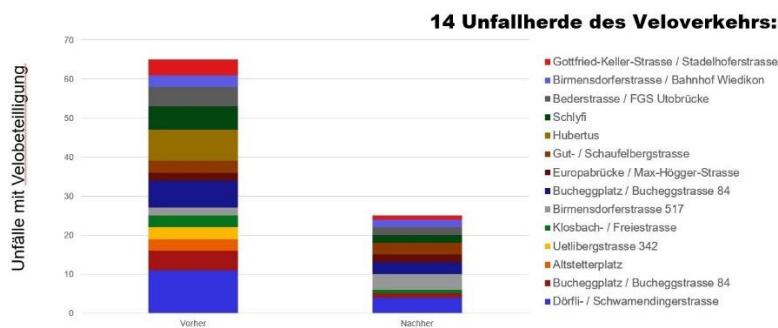
insgesamt 508 Velofahrende in der Stadt Zürich, 21 weniger als im Vorjahr. Im Stadtverkehr waren 38 Prozent aller Verunfallten Velofahrende. Auch wenn Velofahren in der Stadt Zürich sicherer geworden ist, setzte der Stadtrat im Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» weitere Massnahmen um.



Entwicklung Velounfallzahlen über die letzten zehn Jahre

3.11 Velo Sicuro

Eine der Hauptaufgaben von Velo Sicuro, einem Programm im Rahmen des SSP Sicher Velofahren, ist die Sanierung von Velounfallherden. Nun wurde erstmalig eine Reihe von durch Velo Sicuro sanierte Unfallherde ausgewertet. Die untenstehende Tabelle zeigt, wie wirksam die Massnahmen sind. Bei allen durch Velo Sicuro sanierte Unfallherde sind nach der Sanierung im Schnitt gut 60 Prozent weniger Velounfälle zu verzeichnen als vor der Sanierung (vgl. untenstehendes Diagramm).



Velo-Unfallzahlen an Unfallherden vor und nach der Sanierung durch Velo Sicuro. Es wurde drei Jahre vor und drei Jahre nach der Sanierung gemessen.



3.12 Kampagne «Holländer-Griff»

Die Dienstabteilung Verkehr hat in Zusammenarbeit mit Pro Velo und TCS einen Film zu den Dooring-Unfällen produziert. Dooring-Unfälle sind zahlreich, oft schwer und unnötig. Mit dem «Holländer-Griff» könnte die Anzahl ganz einfach reduziert werden. Beim Holländer-Griff öffnet die Person im Auto die Autotür mit der rechten Hand statt mit der näheren linken Hand. So dreht sich der Oberkörper der Fahrerin bzw. des Fahrers automatisch nach links und eine eventuell vorbeifahrende Person auf dem Velo gerät in den Blickwinkel (Schulterblick). So wie sich heute alle ganz selbstverständlich im Auto angurten, sollten sich auch alle Autofahrenden den «Holländer-Griff» angewöhnen. Er kostet keine Zeit und kein Geld und ist ganz einfach – eine reine Frage der Gewohnheit. Die Verbreitung dieses Films ist der Stadt Zürich ein grosses Anliegen. Er kommt ohne Schockbilder und ohne Schuldzuweisung aus, sondern zeigt, was passieren kann, wenn man nur für einen Moment lang unachtsam ist. (https://www.youtube.com/watch?v=Pn1O0O_UsdQ). Der Kurzfilm ist in einer Zusammenarbeit von Pro Velo Zürich, TCS Gruppe Zürich Stadt und der Dienstabteilung Verkehr entstanden. Er wurde von allen drei Partnern via Website und Social Media-Kanälen veröffentlicht.

3.13 Auszeichnung für Virtual Reality-Velotraining

Mit einer Auszeichnung würdigen die International Safety Media Awards die langjährige, digitale Verkehrssicherheits-Kampagne der Dienstabteilung Verkehr für mehr gegenseitiges Verständnis im Strassenverkehr. Die Virtual Reality-Videos bieten die Möglichkeit, die Sicht der anderen Verkehrsteilnehmenden zu erleben und Gefahren zu erkennen, ohne sich selbst in Gefahr zu bringen (<https://www.stadt-zuerich.ch/de/mobilitaet/verkehrssicherheit/sicher-auf-dem-velo/virtual-reality.html>).

3.14 Die Velokultur in Zürich – Cycle Week 2024

Auch 2024 waren das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr mit einem Stand an der Cycle Week, dem grössten Velofestival der Schweiz, vertreten. Es fand vom 23. bis 26. Mai 2024 statt. Neben dem Erleben des virtuellen Strassenverkehrs lernten die Besucherinnen und Besucher am Stand der Stadt Zürich u. a. die verschiedenen Arten von Veloampeln kennen, die aktuell in der Stadt Zürich anzutreffen sind: das Vorgrün, die gelbblinkende Ampel und die Phasentrennung.

3.15 Bauprogramm Velo: Geplante neue Ausgaben 2025–2028

Ein massgebliches Handlungsfeld der Veloförderung ist der Bau von sicheren und attraktiven Veloinfrastrukturen, d. h. von Strassen, die von Velofahrenden subjektiv und objektiv sicher benutzt werden können.

Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) wurde ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze für die nächsten drei Jahre.



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, z. B. für eine Velostation oder den Stadtunnel unter dem Hauptbahnhof Zürich, 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, z. B. aufgrund einer Einsprache, verschieben sich die Kosten zeitlich nach hinten. Auch können die geplanten Massnahmen aufgrund von Projektanpassungen Änderungen aufweisen.

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten neuen und gebundenen Ausgaben zur Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr von 2025–2028 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	geplant	geplant	geplant
	2025	2026	2027	2028
Neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten zu- lasten des Rahmenkredits Velo gemäss Gegenvorschlag zur Velo-Initi- ative (alle Projekte).	14,2	4,0	4,0	4,2
Weitere neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorou- ten, deren Kreditgenehmigung vor dem 14. Juni 2015 erfolgte und die nicht zu lasten des Rahmenkredits Velo abgerechnet werden können.	0,8	1,8	4,5	12,5
Total neue Ausgaben auf kommunalen Velorouten	15,0	5,8	8,5	16,7
Neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, die vom Kanton finanziert werden.	5,4	4,7	20,9	24,4
Total neue Ausgaben auf kommunalen und überkommunalen Ve- lorouten (Objektkredite)	20,4	10,5	29,4	41,1
Gebundene Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorou- ten.	2,4	3,0	4,5	4,5
Gebundene Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velo- routen, die vom Kanton finanziert werden.	4,0	6,5	16,2	9,8
Total gebundene Ausgaben auf kommunalen und überkommuna- len Velorouten	6,4	9,5	20,7	14,3
Total neue und gebundene Ausgaben Velo	26,8	20,0	50,1	55,4

Anmerkung:

- Grundlage für die Unterteilung communal / überkommunal ist die aktuell gültige Klassierung der entsprechenden Veloroute (communal / überkommunal).

Der aktuelle Stand des Rahmenkredits Velo über 120 Millionen Franken stellt sich folgender-
massen dar.

Ist bis 31.12.2024	18,6
Ist bis 31.3.2025	0,9



Aktuell geplant (Stand 31.3.2025)	50,3
noch nicht geplant	50,2
Total Rahmenkredit	120,0

3.16 Straßenbauprojekte 2025–2026

In der untenstehenden Tabelle sind alle kommunalen und überkommunalen Straßenbauprojekte aufgelistet, deren Baubeginn 2025 und 2026 geplant ist.

Als wichtige Projekte sind zu nennen:

- Am Kreuzplatz werden neue Velostreifen markiert und fehlende Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr neu geschaffen.
- An der Manessestrasse zwischen der Utobrücke und der Unterführung SZU-Gleise wird mit einem Velostreifen und einem Zweirichtungsradweg eine Verbindung zur Eichstrasse geschaffen.
- Der Bucheggplatz gehört zu den Unfallschwerpunkten für die Velofahrenden. Dieser wurde im Rahmen von Velo Sicuro untersucht und ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt.

Bauprojekte mit Verbesserungen für das Velo				
Geplanter Baustart 2025–2026				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
02284	Vorderberg Neugestaltung	Velostreifen, Zone Tempo 30	regional	Bewilligung
02323	Gutstrasse	VVR, Velostreifen, Zone Tempo 30	kommunal, regional	Bauprojekt
04100	Rautistrasse	VVR, Velostreifen	regional	Bewilligung
07055	Zolliker-, Neumünsterstrasse und Höschengasse	diverse Velomassnahmen	kommunal, regional	Bewilligung
07068	Manessestrasse	diverse Velomassnahmen	kommunal, regional	Ausführung
08119	Triemlistrasse	gemeinsam geführter Velo-/Fussweg, Velostreifen, Zone Tempo 30	kommunal, regional	Bauprojekt
08043	Rathausbrücke	Umsetzung Basisnetz Velo	kommunal, regional	Ausschreibung
08158	Wildbachstrasse und Inselhofstrasse	Einrichtung Linksabbieger aus Höschengasse in Wildbachstrasse	kommunal	Ausschreibung
10029	Birchstrasse	Velostreifen, Zone Tempo 30	regional	Bewilligung
10585	Hirzenbachweg	Optimierung Fuss-/Veloweg	regional	Bauprojekt
12045	Altstetterstrasse	Zone Tempo 30, teilweise Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung
13046	Rötelstrasse, Bucheggstrasse	Velostreifen, Zone Tempo 30, teilweise Zweirichtungsveloweg	kommunal, regional	Ausführung
13065	Talstrasse	Velostreifen, Zone Tempo 30	kommunal, regional	Ausschreibung



13714	Rothstrasse	Velostreifen, Optimierung Veloführung	kommunal, regional	Ausführung
14082	Birchstrasse, Birchplatz	Velostreifen	regional	Ausschreibung
14088	Kreuzplatz	Neue Veloführung, Velostreifen	kommunal, regional	Ausschreibung
14099	Schwamendingenstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Ausschreibung
15001	Gsteigstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Bewilligung
15113	Schaufelbergstrasse	Umsetzung Velostreifen talwärts	kommunal, regional	Bewilligung
16024	Scheideggstrasse, Steinhaldestrasse	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeninanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Ausschreibung
15075	Käferholzstrasse	VVR	kommunal	Bewilligung
15079	Seminarstrasse	Zone Tempo 30	kommunal	Ausschreibung
15110	Wasserwerkstrasse	Velostreifen, Zone Tempo 30	regional	Bewilligung
15116	Eichbühlstrasse	Velostreifen	kommunal	Ausschreibung
16049	Rousseaustrasse	Öffnen für Velos im Gegenverkehr, Velostreifen	kommunal	Ausschreibung
16066	Höschgasse	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeninanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Ausschreibung
17033	Kornhausstrasse	Veloweg, Velostreifen	kommunal, regional	Ausschreibung
17040	Heinrichstrasse	VVR, Begegnungszone	kommunal, regional	Bewilligung
17110	Wieslergasse	Velostreifen, Zone Tempo 30	kommunal, regional	Ausschreibung
17112	Scheuchzerstrasse	VVR, Zone Tempo 30	kommunal	Bewilligung
17186	Bahnhof Seebach SBB-Projekt	neue Fuss-/Velounterführung	kommunal, regional	Bewilligung
18174	Andreasstrasse	VVR, gemeinsamer Fuss-/Veloweg	kommunal, regional	Bewilligung
19125	Dammstrasse	Zone Tempo 30, Begegnungszone	kommunal, regional	Ausschreibung
19151	VVR Oerlikon-HB und Lengg-Hochschulgebiet	VVR, gemeinsamer Fuss-/Veloweg, Velostreifen	kommunal, regional	Bauprojekt
19174	Opfikonstrasse	Anschluss VVR	kommunal	Bauprojekt
20176	Werdstrasse	Optimierung Veloführung, Öffnung Einbahn für Velos	regional	Ausführungsprojekt
20911	Zollikerstrasse	Zone Tempo 30	kommunal	Bewilligung
21007	VVR Aussersihl (Altstetten-HB)	VVR	kommunal	Bewilligung
21046	Badenerstrasse	Erstellung sichere Veloquerung	kommunal	Bauprojekt
21103	Bucheggplatz	VVR, Velostreifen	regional	Vorprojekt
22087	VVR 24 Bullingerplatz-See	VVR, Zweirichtungsradweg, Zone Tempo 30	kommunal	Bauprojekt

20/20

23121	Zwängiweg	Massnahmen zur Temporeduktion in Zone Tempo 30, die auch dem Veloverkehr mehr Sicherheit geben	kommunal	Bauprojekt
23165	Berner-, Pfingstweid-, Hardturmstrasse	Massnahmen zur Unterbindung von zu viel Durchgangsverkehr. Verkehrsberuhigung bringt auch mehr Sicherheit für den Veloverkehr	kommunal, regional	Vorprojekt

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter