



Beschluss des Stadtrats

vom 9. September 2026

GR Nr. 2026/289

Nr. 3172/2026

Schriftliche Anfrage von Fabian Stieger, Simone Widmer und Sarah Dähler betreffend Umsetzung der Velovorzugsrouten, Hauptgründe für die Verzögerung der Umsetzung und Verhinderung durch juristische Einsprachen, Anzahl hängiger Beschwerden, Behandlung der Einsprachen durch den Stadtrat und mögliche Massnahmen zur Minimierung deren Bearbeitungszeit, Möglichkeit der Umsetzung bis in das Jahr 2031 und fehlende Grundlagen zur autofreien Realisierung der bisherigen Velovorzugsrouten

Am 10. Juni 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Fabian Stieger, Simone Widmer und Sarah Dähler (alle Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/289, ein:

Die Umsetzung der Velovorzugsrouten kommt nur schleppend voran. Die angenommene Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» von 2020 möchte bis 2031 rund 50 Kilometer autofreie Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich etablieren. 2026 ist Halbzeit und zurzeit sind 5.36 Kilometer gebaut, wobei keine davon autofrei ist. In den Medien und Berichterstattungen vom Stadtrat ist vermehrt zu lesen, dass die Umsetzung verhindert wird durch juristische Einsprachen von Anwohner*innen. Gleichzeitig liegen bereits richtungsweisende Urteile des Verwaltungsgerichts vor, welche die Position der Stadt bestätigen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was sind die Hauptgründe für die Verzögerung der Umsetzung?
2. Wie viele juristische Beschwerden sind noch hängig, aufgeschlüsselt nach Verfahrensstand (Stadtrat, Statthalteramt, Baurekursgericht, Verwaltungsgericht, Bundesgericht)?
3. Gibt es ein Muster bei diesen Beschwerden?
4. Behandelt der Stadtrat Einsprachen zum gleichen Strassenabschnitt bzw. Bauprojekt in einem gemeinsamen Verfahren und Beschluss, oder werden diese einzeln behandelt? Falls einzeln: Aus welchen rechtlichen Gründen ist eine Bündelung nicht möglich?
5. Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Umsetzung bis 2031 noch realistisch ist?
6. Welche Massnahmen ergreift der Stadtrat, um die Bearbeitungszeit von Einsprachen auf städtischer Ebene zu minimieren?
7. Welche Schritte/rechtliche Grundlagen fehlen, um die bereits umgesetzten VVR gemäss Initiative komplett autofrei zu gestalten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Bei der Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR) stand von Beginn an ein etappiertes Vorgehen mit verschiedenen Stufen im Vordergrund. Das Ziel ist es, den Velofahrenden möglichst rasch einen Nutzen zu verschaffen. Dazu werden in einem ersten Schritt für VVR-Projekte Verbesserungen mit einfachen Massnahmen wie Markierung und Aufhebung von Parkplätzen angestrebt. Bauliche Massnahmen stehen dabei nicht im Vordergrund und werden nur sehr



zurückhaltend umgesetzt. Um Zeit und Aufwand zu sparen, werden ebenso öffentliche Interessen, wie z. B. Aufenthaltsqualität und Hitzeminderung, die normalerweise berücksichtigt werden müssen, vorerst nicht beachtet. Es handelt sich um ein «entkoppeltes» Strassenbauprojekt, bei dem es lediglich um die Umsetzung der Velomassnahmen geht. Für diese Projekte sind ungefähr zwei Jahre Planung erforderlich. Der Erfolg der Massnahmen wird überprüft, indem umfassende Verkehrserhebungen vorgenommen werden vor der Umsetzung der Massnahmen und ein bzw. drei Jahre danach. Konnten die gesteckten Ziele nicht erreicht werden oder zeigen sich unerwünschte Auswirkungen, erfolgt in einem zweiten Schritt die Evaluierung und Umsetzung von zusätzlichen Massnahmen. Es ist daher systemimmanent, dass bei diesen VVR-Projekten nicht in jedem Fall und überall sämtliche Anforderungen an eine VVR sofort nach der Umsetzung der Velomassnahmen erfüllt werden können.

Insbesondere im Bereich von Knoten gibt es oft keine einfachen, rasch umsetzbaren Lösungen, da erheblich in das Verkehrssystem eingegriffen werden muss, um die Ziele zu erreichen. Dies ist mit einem VVR-Projekt (rasch realisierbare Massnahmen) nicht umsetzbar. Dazu braucht es ein normales, koordiniertes Strassenbauprojekt (mit VVR) mit Berücksichtigung aller Interessen, auch derjenigen der Werke im Untergrund. Erst damit können die Freiheitsgrade erarbeitet werden, die es benötigt, um eine VVR erfolgreich und umfassend umzusetzen. Dabei sind meist vertiefte Verkehrsstudien und Nachweise erforderlich, um sicherzustellen, dass keine negativen Auswirkungen für Zufussgehende oder den öffentlichen Verkehr entstehen. Diese Projekte liegen oft im selben Perimeter und werden vor- oder nachgelagert zu den VVR-Projekten umgesetzt. Für die Erarbeitung dieser Grundlagen und den integralen Entwurf der entsprechenden Strassenräume sind unter Berücksichtigung und Abwägung aller vorgebrachter Interessen in der Stadt Zürich in der Regel zwei bis fünf Jahre erforderlich.

Bei besonders komplexen Situationen braucht es vorgelagert noch eine Verkehrsstudie, bei der das Verkehrsgeschehen grossräumig betrachtet wird, damit die störenden Verkehrsflüsse frühzeitig umgelenkt und so erst die Voraussetzungen geschaffen werden können, um nachgelagert ein Strassenbauprojekt umzusetzen und dann die VVR zu integrieren. In diesem Falle kommen zusätzlich und vorgelagert noch weitere zwei bis drei Jahre hinzu.

Insgesamt handelt es sich bei der Umsetzung von VVR um eine anspruchsvolle und komplexe Aufgabe, für die entsprechende Zeit eingerechnet werden muss. Nur so können im Sinne des beplanten Raumes überzeugende Ergebnisse erarbeitet werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Was sind die Hauptgründe für die Verzögerung der Umsetzung?

Bei VVR-Projekten wird versucht, zusammenhängende, längere Strecken zu bearbeiten, damit für die Velofahrenden auch ein effektiver Mehrwert entsteht. Die Projekte beginnen und enden an Knoten, wo die Velofahrenden eine Verbindung zu anderen Netzelementen haben.

Dadurch entstehen im Vergleich zu normalen Strassenbauprojekten längere Strecken, bei denen zusammengezählt eine Vielzahl von Massnahmen geplant werden muss. Häufig werden aus Sicherheitsgründen Parkplätze aufgehoben oder Vortrittsverhältnisse angepasst. Dazu muss in Übereinstimmung mit den übergeordneten behördenverbindlichen Vorgaben eine



3/5

sorgfältige Interessenabwägung vorgenommen werden. Diese Arbeiten brauchen bis zur Planaufnahme nach § 16 Strassengesetz (StrG) Zeit, damit die Ergebnisse am Ende auch funktionieren und überzeugen.

Nach der Planaufnahme nach § 16 StrG und dem Einspracheverfahren nach § 17 StrG müssen die Projekte durch den Stadtrat festgesetzt und die dagegen eingegangenen Einsprachen entschieden werden. Häufig werden auch Neubeurteilungsbegehren gegen die Verfügungen zur Aufhebung von Parkplätzen eingereicht und die Entscheide des Stadtrats an höhere Gerichtsinstanzen weitergezogen (vgl. Antwort zu Frage 2).

Frage 2

Wie viele juristische Beschwerden sind noch hängig, aufgeschlüsselt nach Verfahrensstand (Stadtrat, Statthalteramt, Baurekursgericht, Verwaltungsgericht, Bundesgericht)?

Folgende Anzahl Rechtsmittelverfahren sind derzeit hängig (Stand Ende Juni 2026):

Stadtrat:	0
Regierungsrat	1
Statthalteramt:	4
Baurekursgericht:	4 (alle sistiert bis Entscheid Statthalteramt)
Verwaltungsgericht:	2
Bundesgericht:	0

Frage 3

Gibt es ein Muster bei diesen Beschwerden?

Oft handelt es sich um Neubeurteilungsbegehren gegen den verfügbaren Parkplatzabbau auf öffentlichem Grund.

Frage 4

Behandelt der Stadtrat Einsprachen zum gleichen Strassenabschnitt bzw. Bauprojekt in einem gemeinsamen Verfahren und Beschluss, oder werden diese einzeln behandelt? Falls einzeln: Aus welchen rechtlichen Gründen ist eine Bündelung nicht möglich?

Es besteht eine Koordinationspflicht und der Stadtrat behandelt deshalb alle Einsprachen nach kantonalem Strassengesetz und Neubeurteilungsbegehren nach der Strassenverkehrsgesetzgebung in einem gemeinsamen Verfahren.

Frage 5

Ist der Stadtrat der Meinung, dass die Umsetzung bis 2031 noch realistisch ist?

Das ist abhängig von den laufenden Projektierungsarbeiten und dem Ausgang der Rechtsmittelverfahren. Derzeit sind total 97 km VVR in Bearbeitung, davon 96 km in Planung und 1 km im Bau. Von den 96 km VVR im Planungsstadium sind in den Jahren 2026 und 2027 21 km VVR zur Planaufnahme nach § 16 StrG vorgesehen; 47 km VVR werden zu einem späteren Zeitpunkt aufgelegt. Hinzu kommen gut 19 km VVR, zu welchen Einsprachen eingegangen sind. Diese werden aktuell bearbeitet und die Projektfestsetzung des Stadtrats steht noch aus.



4/5

Zudem sind insgesamt 9 km VVR in Rechtsmittelverfahren blockiert. Bei 43 km VVR hat die Planung noch nicht begonnen. Der Stadtrat ist nach wie vor der Meinung, dass die 50 km VVR gemäss der Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» bis 2031 umgesetzt werden können. Die Vervollständigung des VVR-Netzes gemäss Richtplan wird jedoch voraussichtlich mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Frage 6

Welche Massnahmen ergreift der Stadtrat, um die Bearbeitungszeit von Einsprachen auf städtischer Ebene zu minimieren?

Die VVR-Projekte folgen wie alle anderen Strassenbauprojekten demselben Prozess. Dieser ist durch das kantonale Strassengesetz vorgegeben und kann kaum beschleunigt werden. Alle Einsprachen müssen einzeln und detailliert analysiert, beurteilt und im Festsetzungsbeschluss rechtsgenügend abgehandelt werden.

Frage 7

Welche Schritte/rechtliche Grundlagen fehlen, um die bereits umgesetzten VVR gemäss Initiative komplett autofrei zu gestalten?

Die Bestimmungen in der Gemeindeordnung sind programmatischer Natur und nicht unmittelbar durchsetzbar. Die Vorschriften geben also richtungsweisende Entscheidungen vor und bedürfen der weiteren Regelung in Richtplänen sowie der Umsetzung in Strassenbauprojekten und funktionellen Verkehrsanordnungen, gegen die jeweils ordentliche Rechtsmittel zur Verfügung stehen. Die Umsetzung erfolgt zudem im Rahmen des übergeordneten Rechts, das beachtliche Schranken aufweist (vgl. Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich, RRB 538 vom 19. Mai 2021 zur Genehmigung der Gemeindeordnung). Art. 12 Abs. 2 der Gemeindeordnung (AS 101.100) bestimmt, dass VVR nicht autofrei, sondern «grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr» sind. Zur Erreichung dieses Ziels fehlen keine rechtlichen Grundlagen. Zu beachten ist jedoch, dass gemäss übergeordnetem Recht eine Erschliessungspflicht besteht. Die Zufahrt zu sämtlichen Liegenschaften in einer Strasse muss zumindest gewährleistet sein für:

- Bewohnerinnen und Bewohner und ihre Besucherinnen und Besucher
- Geschäfte und ihre Kundschaft einschliesslich Anlieferung
- Unternehmen und ihre Angestellten einschliesslich Anlieferung
- Blaulichtorganisationen
- Ver- und Entsorgung



5/5

Folglich sind Vorzugsrouten als «grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr» zu betrachten, wenn kein Durchgangsverkehr auf ihnen verkehrt. Der Ziel- und Quellverkehr muss hingegen möglich bleiben.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter