



Der Stadtrat an den Gemeinderat

13. Juli 2022

GR Nr. 2014/87

Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für 2022–2025 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen

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. Die «Velostrategie 2030» löste im Frühling 2021 den «Masterplan Velo» als strategische Planungsgrundlage für die Veloförderung ab. Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich fahren zu können – das ist die Vision der Strategie. 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 liegt. Mindestens fünfzig Kilometer des Netzes werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» bis 2030 umgesetzt. Sie sollen eine durchgehende Verbindung zwischen den Quartieren, der Innenstadt und der Agglomeration schaffen. Zur beschleunigten Umsetzung 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 vor allem auf konzeptioneller und Projektebene unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zu den anderen Verkehrsmitteln vorangetrieben. So ist sichergestellt, dass die Anforderungen des Veloverkehrs in der Planung von Anfang an berücksichtigt werden. Dank Quartier- und Korridor betrachtungen auf konzeptioneller Ebene können zusätzliche Handlungsspielräume in den konkreten Strassenbauprojekten gewonnen werden. Neu können Veloplanungen eigenständige Projektierungen im Strassenraum auslösen.

Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Veloinitiative, GR Nr. 2014/87) wurde zusätzlich ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen. Der Zweck dieses Rahmenkredits sind die Planung und der Bau von kommunalen Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätzen in der Stadt Zürich.

Folgender Text wurde beschlossen:

1. Für die Planung und den Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich wird ein Rahmenkredit von 120 Millionen Franken bewilligt.
2. Über die Aufteilung des Rahmenkredits in Objektkredite entscheiden der Stadtrat respektive die nachgeordneten Stellen gemäss Geschäftsordnung des Stadtrats.
3. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen Velorouten, -stationen und -abstellplätze für die nächsten drei Jahre.



2/7

Mit der vorliegenden Zuschrift erstattet der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht zum «Bauprogramm Velo» zu den kommunalen Velorouten bzw. Veloinfrastrukturen für die Jahre 2022–2025 (Ziffer 3 Gegenvorschlag zur Veloinitiative).

2. Jahresrückblick 2021

Ein Jahr Veloförderung ist vergangen. Dieses war geprägt durch effiziente Sofortmassnahmen, wichtige politische Entscheide und umfangreiche Planung für die Zukunft des Velos in Zürich. Das Koordinationsteam Fuss- und Veloverkehr hat für 2021 einen digitalen Jahresrückblick aufbereitet. Dieser beleuchtet die nachfolgend beschriebenen einzelnen Projekte und Aktivitäten.

2.1 Umsetzung der Velovorzugsrouten in Etappen

Das Netz der geplanten Velovorzugsrouten ist seit Sommer 2021 auf dem Stadtplan digital einsehbar und wird laufend aktualisiert. Im kommunalen Richtplan Verkehr, der vom Stimmvolk im Herbst 2021 beschlossen wurde, ist das Netz als Zielbild festgelegt. Die Teilrevision des regionalen Richtplans erfolgt 2022/23. Die Velovorzugsrouten sollen in den nächsten zehn Jahren in Etappen umgesetzt werden. In einem ersten Schritt sollen die Routen signalisiert und mit Markierungen sichtbar gemacht werden. Weitere Umsetzungsschritte umfassen die Aufhebung des Rechtsvortritts an Kreuzungen oder die Aufhebung oder Versetzung von Parkplätzen in Strassenbauprojekten mit verkürztem Terminplan, d. h. innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts. Auf anspruchsvollen Abschnitten erfolgt die Umsetzung von Vorzugsrouten zusätzlich mit Strassenbauprojekten mit Vorstudien. Die Vorzugsrouten verlaufen primär auf Quartierstrassen abseits der Hauptverkehrsstrassen und wichtigen ÖV-Achsen: Auf Quartierstrassen mit wenig Autoverkehr kann den Velofahrenden mit einfachen Massnahmen ein sicheres Vorwärtskommen ermöglicht werden. Das Aufkommen im Mfz-Verkehr ist tief und wird für die Umsetzung der Velovorzugsrouten weiter reduziert, sodass die Quartierstrassen frei von Durchgangsverkehr sein werden. Piktogramme mit Zielangaben am Boden sowie grüne, 40 cm breite Bänder (FGSO) am Strassenrand werden die Velovorzugsrouten sichtbar machen.

2.2 Schnell und einfach durch die Langstrassenunterführung

Rund 8500 Velofahrende unterqueren täglich das Gleisfeld der SBB an der Langstrasse. Im Sommer 2021 hat die Stadt in der grossen Unterführung die Fahrstreifen zugunsten des Veloverkehrs neu aufgeteilt. Die Velofahrenden haben seither die Wahl: entweder in der grossen Unterführung die zwei Meter breiten Velostreifen zu befahren oder wie bis anhin die beiden seitlichen Unterführungen zu nutzen. Zusätzlich zum direkten Weg entlang der Fahrbahn wurde die Situation an den beiden Kreuzungen an den Enden der Langstrassenunterführung durch grosszügige Wartebereiche für Velofahrende verbessert. Eine Velofurt erleichtert das Überqueren der Lagerstrasse. Die Stadt Zürich plant die Verbreiterung der beiden seitlichen Unterführungen. Das entsprechende Bauprojekt befindet sich derzeit in Planung auf Stufe Vorprojekt und wird voraussichtlich ab 2026 umgesetzt.



3/7



Seit Sommer 2021 können Velofahrende das Gleisfeld auch entlang der Fahrbahn schnell, direkt und sicher unterqueren (Bild: Stefan Weiss)

2.3 Umgesetzte Strassenbauprojekte (Beilagen 1 und 2)

In den Beilagen 1 und 2 sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau 2020 und 2021 gestartet oder abgeschlossen wurde. Zu nennen sind u. a. die Manesse-, Uetliberg-, Universität- oder die Regensdorferstrasse. In diesen Strassen wurden im Rahmen von Strassenbauprojekten Radstreifen umgesetzt. Zum Beispiel in der Gloria- oder Friesenbergstrasse wurden Velostreifen bergwärts realisiert. An zahlreichen Strassen wurde die Höchstgeschwindigkeit beschränkt auf Tempo 30, womit die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden verbessert werden konnte. Die Kosten der kommunal klassierten Projekte wurden anhand eines einheitlichen Schlüssels dem Rahmenkredit Velo angerechnet.

2.4 Fünfzig umgesetzte Sofortmassnahmen für den Veloverkehr

Die Stadt hat 2021 knapp 50 Sofortmassnahmen für Velofahrende umgesetzt. Etwa an der Köchli- und Werdstrasse sowie Am Wasser wurden neue Veloparkplätze errichtet. An der Belderstrasse hat die Stadt die Überquerung mit einer zusätzlichen Schutzinsel und einer Velofurt vereinfacht. An der Steinstrasse wurde der Belag erneuert, damit sich auf dem Velostreifen keine Wasserlachen mehr bilden. Mit neuem Belag und neuer Veloführung wertete die Stadt die Grüngasse im Kreis 4 auf. Für ein besseres Vorwärtskommen in der Stadt wurden etwa an der Winterthurerstrasse, am Limmatplatz oder an der Triemlistrasse die Randsteine abgesenkt. Alle Massnahmen werden auf stadt-zuerich.ch/velo aufgelistet.



Die Veloführung in der Grüngasse wurde mit neuem Belag und der Markierung eines Velostreifens verbessert. (Bild: TAZ)



2.5 Rechtsabbiegen bei Rot

Seit Anfang 2021 ist in der Schweiz das Rechtsabbiegen bei Rot (RABR) für den Veloverkehr bei entsprechender Signalisation erlaubt. In Zürich wurden in Vorbereitung auf diese Anpassung 2020 alle Knoten mit Lichtsignalanlagen durch die Dienstabteilung Verkehr (DAV) evaluiert und auf ihre RABR-Tauglichkeit geprüft. Das Monitoring im März 2021 zeigte, dass der Verkehrsfluss durch das RABR verbessert wird und dadurch weder mehr Konflikte noch mehr Fahrten über das Trottoir entstehen. Ende 2021 durften die Velofahrenden an 175 Orten legal bei Rot rechts abbiegen. Ein Schlussmonitoring bestätigte die Ergebnisse vom Frühling. Zurzeit werden diverse weitere Knoten bearbeitet, an denen vor der Einführung von RABR noch Anpassungen vorgenommen werden müssen.



Rechtsabbiegen bei Rot möglich bei entsprechender Signalisation. (Bild: TAZ)

2.6 Partnerschaft mit «Bikeable.ch»

Rückmeldungen zur Verbesserung von Schwachstellen erhält die Stadt seit April 2021 auch über die Plattform «Bikeable.ch». Dort können Nutzende Anregungen zur Veloinfrastruktur direkt an die Stadtverwaltung übermitteln. Dieses Angebot wird rege genutzt, die Stadt erhält wöchentlich zwischen 30 und 40 Anfragen.

2.7 Kandidatur für die Velo-city-Konferenz 2024

Die Stadt hat sich als Austragungsort für die Velo-city-Konferenz 2024 beworben. Das Bewerbungsdossier wurde von einem breit abgestützten Gremium erarbeitet, bestehend aus Vertretenden mehrerer Veloverbände und von Interessengruppen, der Velofachstelle des Kantons Zürich sowie des Bundesamts für Strassen, der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich), der Fachhochschule OST sowie verschiedener Dienstabteilungen der Stadt Zürich. Mit der Velo-city-Konferenz – der grössten internationalen Fachtagung zum Veloverkehr – hätte sich die Stadt in einem internationalen Umfeld präsentieren, die Vernetzung fördern und von den Erfahrungen anderer Städte im Hinblick auf die Veloförderung profitieren können. Die im Juni 2024 geplante Konferenz hätte den fachlichen Auftakt zur Rad-, Strassen- und zur Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften 2024 gebildet; diese finden in Zürich statt. Im Mai 2022 erhielt die Stadt Gent den Zuschlag für die Austragung der Velo-city-Konferenz 2024. Die Stadt Zürich belegte den zweiten Platz. Die Erarbeitung dieses Bewerbungsdossiers hat trotz dieser Entscheidung zu einem konsolidierten Austausch zwischen Bund, Kanton und Stadt beigetragen.



2.8 Cycle Week

An der Cycle Week drehte sich vom 4. bis 8. August 2021 in Zürich alles ums Velo. Die Stadt war mit einem Informationsstand vertreten, der gleichzeitig ein Posten des Safety Parcours war. Am Parcours konnte etwa beim Veloquiz das eigene Wissen getestet werden. Am Mobilitätstag diskutierten Fachpersonen der Stadt über die Verkehrssicherheit und die Zukunft des Velos. Die Cycle Week ist für die Stadt Zürich eine wichtige Plattform, um Menschen für das Velofahren in der Stadt zu gewinnen und das Sicherheitsbewusstsein zu schärfen.

3. Ausblick 2022–2025

3.1 Grundlagen

Das vorliegende «Bauprogramm Velo» beinhaltet die geplanten Kosten in den Jahren 2022–2025 für Massnahmen, die Velofahren in der Stadt Zürich attraktiver und sicherer machen. Erfolgt die Umsetzung von Velomassnahmen im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten, wird der Kostenanteil der Velomassnahmen nach einem einheitlichen Schlüssel ermittelt.

Die Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr fallen nicht gleichmässig über die Jahre an, sondern weisen Ausschläge nach oben oder unten auf. Insbesondere die Kosten für ein spezifisches Velobauwerk, wie z. B. für eine Velostation oder einen Velosteg, können im jeweiligen Jahr zu einem höheren Bedarf an Mitteln führen. Ebenfalls können zeitliche Verschiebungen von Projekten kurzfristig erfolgen. Diese können sich auf den geplanten Finanzbedarf im jeweiligen Jahr auswirken. Verzögert sich die Realisierung eines Projekts, z. B. aufgrund einer Einsprache, verschieben sich die Kosten zeitlich nach hinten. Auch können die geplanten Massnahmen aufgrund von Projektanpassungen Änderungen erfahren.

3.2 Geplante neue Ausgaben 2022–2025

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten neuen Ausgaben in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr von 2022–2025 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	Geplant ¹	Geplant ¹	Geplant ¹
	2022	2023	2024	2025
Geplante neue Ausgaben für den Veloverkehr in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr				
Geplante neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten zulasten des Rahmenkredits Velo gemäss Gegenvorschlag zur Veloinitiative (alle Projekte)	9,1*	9,7*	10,7*	4,7*
Weitere neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten, deren Kreditgenehmigung vor dem 14. Juni 2015 erfolgte und die nicht zulasten des Rahmenkredits Velo abgerechnet werden können.	0,9	1,3	2,2	5,3
Total neue Ausgaben auf kommunalen Velorouten	10,0	11,0	12,9	10,0
Neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, vom Kanton finanziert	6,9*	11,9*	13,1*	15,0*
Total neue Ausgaben auf kommunalen und überkommunalen Velorouten (Objektkredite)	16,9	22,9	26,0	25,0
Gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten	2,3	4,0	3,1	2,4



6/7

Gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, vom Kanton finanziert	2,1	2,8	3,7	6,3
Total gebundene neue Ausgaben auf kommunalen und überkommunalen Velorouten	4,4	6,8	6,8	8,7
Total Objektkredite und gebundene Ausgaben Velo	21,3	29,7	32,8	33,7

¹ Die geplanten Zahlen 2023–2025 entsprechen dem aktuellen Planungsstand der Projekte im Tiefbauamt (Februar 2022) und weichen teilweise vom Finanz- und Aufgabenplan (FAP) 2023–2025 ab.

Anmerkungen:

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

3.3 Vorzugsrouten

Die Umsetzung des Netzes von Velovorzugsrouten ist ein zentrales Element der Veloförderung der nächsten Jahre. Hierzu wurde eine Umsetzungsplanung erstellt, sodass das Vorzugsroutennetz in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden kann.

Diverse Velovorzugsrouten sind in Planung, diese sollen ab Herbst 2022 umgesetzt werden. Ziel ist es, mit einfachen, jedoch effektiven Massnahmen wie z. B. der Änderung der Vortrittsverhältnisse, der Verbesserung von Durchfahrtsbreiten oder neuen Velostreifen sowie Massnahmen zur Unterbindung des quartierfremden Verkehrs, um die Routen für die Velofahrenden sicher und sichtbar zu machen. 2022 und 2023 sollen – vorbehältlich rechtskräftiger Projekte – folgende zehn Velovorzugsrouten umgesetzt werden:

- Baslerstrasse (Altstetterstrasse bis Feldstrasse)
- Affoltern (Bahnhof Affoltern bis Oerlikonerstrasse)
- Oerlikon bis Riesbach
- Mühlebachstrasse
- Aussersihl (Stauffacherstrasse bis Kasernenstrasse, Anbindung Hauptbahnhof)
- Aussersihl (Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai)
- Wollishofen (Stadtgrenze bis Mutschellenstrasse)
- Schwamendingen (Bahnhof Stettbach bis Schwamendingerplatz)
- Höngg (Stadtgrenze bis Hönggerstrasse)
- Industriequartier (Pfungstweidstrasse bis Triemlistrasse)

In Ergänzung zum ersten Schritt, bei dem Verbesserungen innerhalb des bestehenden Strassenquerschnitts erfolgen, sind abschnittsweise nachgelagert Strassenbauprojekte erforderlich, unter anderem für komplexere Knoten oder Abschnitte auf überkommunalen Strassen. Namhafte Verbesserungen für Velofahrende können dort nur im Rahmen von grösseren Umbauten erzielt werden. Dazu sind Projekte mit Vorstudien in Erarbeitung (u. a. Kasernenstrasse, Hardturmstrasse, Leonhardstrasse, Escher-Wyss-Platz). Für besonders komplexe Abschnitte werden vorgelagert Verkehrsstudien erstellt, um den erforderlichen Handlungsspielraum für die Umsetzung der Velovorzugsrouten zu gewinnen. So wird derzeit ein Verkehrskonzept Brunau unter Mitwirkung des Quartiers erarbeitet. Weitere Verkehrsstudien betreffen den Raum Albisrieden bis Hubertus sowie Wipkingerplatz bis Escher-Wyss-Platz.



3.4 Stadttunnel und Velostationen

Der Stadttunnel wird voraussichtlich ab 2024 nicht nur das Vorwärtskommen mit dem Velo am Hauptbahnhof vereinfachen, er wird auch eine Velostation für etwa 1100 Velos beherbergen. Mit dem Projekt Velotunnel wird eine Lücke in der Veloinfrastruktur geschlossen. Durch die Kanalisierung des Veloverkehrs im Tunnel wird die konflikträchtige und anspruchsvolle Umfahrung des Hauptbahnhofs via Bahnhofplatz, Bahnhofquai und Museumsstrasse entlastet. Der Baubeginn ist für den Herbst 2022 geplant. Weitere Abstellmöglichkeiten wird künftig die neue Velostation im Haus zum Falken am Bahnhof Stadelhofen bieten. Der Bahnhof mit seiner zentralen Funktion als Umsteigeplatz für den öffentlichen Verkehr ist auch für Velofahrende sehr wichtig, weshalb der Bedarf an zusätzlichen Veloabstellplätzen besteht. Die neue Velostation wird Platz bieten für rund 800 Velos und voraussichtlich 2025 fertiggestellt sein.



Visualisierung Velotunnel (Abbildung TAZ)

3.5 Strassenbauprojekte 2022–2023 (Beilagen 3 und 4)

In den Beilagen 3 und 4 (Liste der Projekte mit Massnahmen zur Verbesserungen für den Veloverkehr mit Baubeginn 2022 und 2023) sind alle kommunalen und überkommunalen Projekte dargestellt und aufgelistet, deren Baubeginn 2022 und 2023 geplant ist.

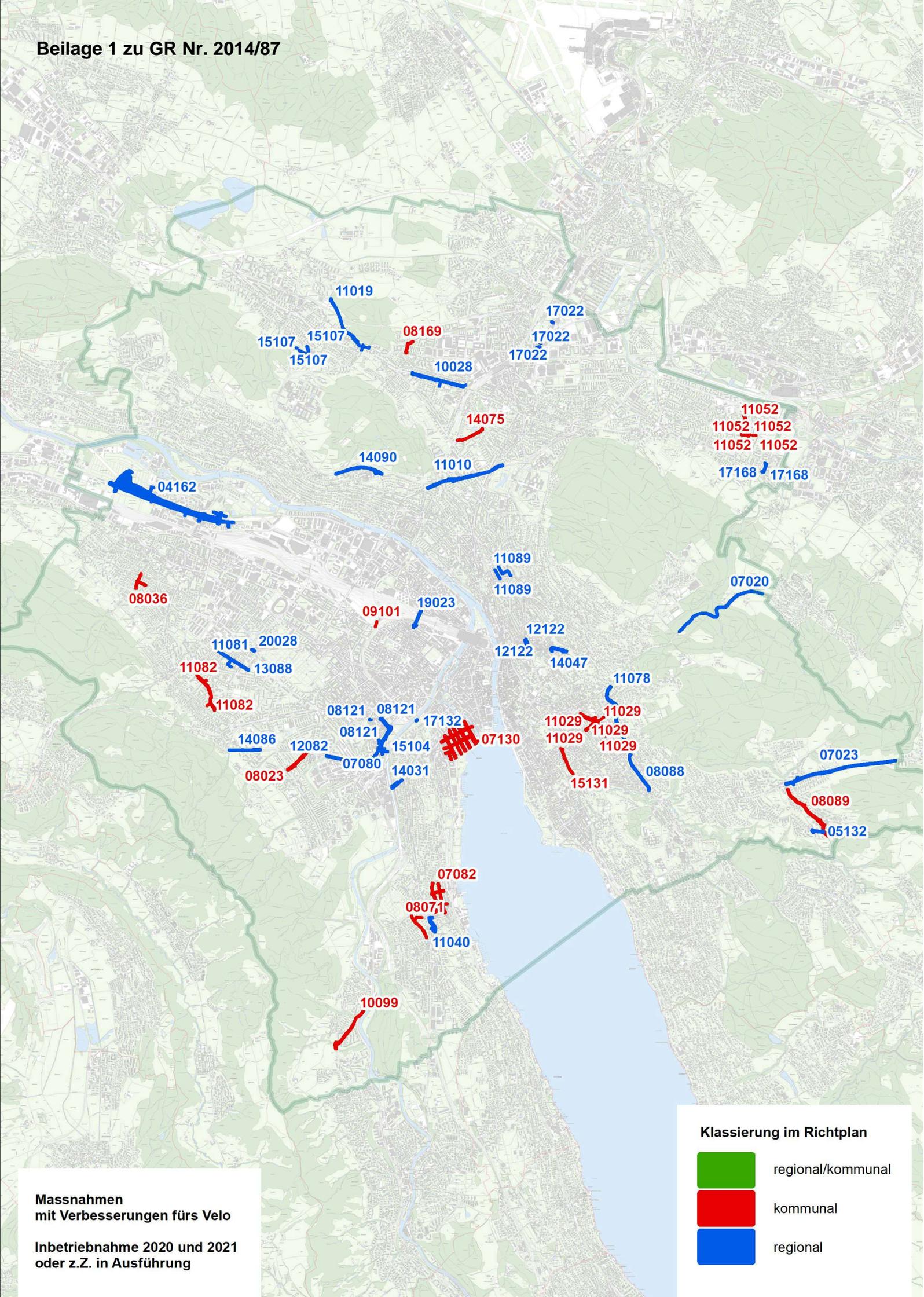
Als wichtige Projekte sind zu nennen:

- Die verkehrsarme Langstrasse, die neu eine direkte Verbindung zwischen Langstrassenunterführung und Helvetiaplatz darstellen wird und eine wichtige Lücke im Veloroutennetz schliesst;
- Mythenquai mit einem Zwei-Richtungs-Radweg zwischen General-Guisan-Quai und Bachstrasse;
- Kalkbreitestrasse zwischen Ämtler- und Zentralstrasse mit beidseitigen Velostreifen und verbesserten Querungsstellen für den Veloverkehr;
- Wasserwerkstrasse zwischen Röhrenweg und Dammstrasse mit beidseitigen Radstreifen;
- Manessestrasse zwischen Utobrücke und Unterführung SZU-Gleise mit Velostreifen und einem Zwei-Richtungs-Radweg zur Anbindung der Eichstrasse;
- Kraftstrasse zwischen Vorderberg und Toblerstrasse mit einem Radstreifen bergwärts;
- Gsteigstrasse mit einem Velostreifen bergwärts.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti



Massnahmen
mit Verbesserungen fürs Velo

Inbetriebnahme 2020 und 2021
oder z.Z. in Ausführung

Klassierung im Richtplan

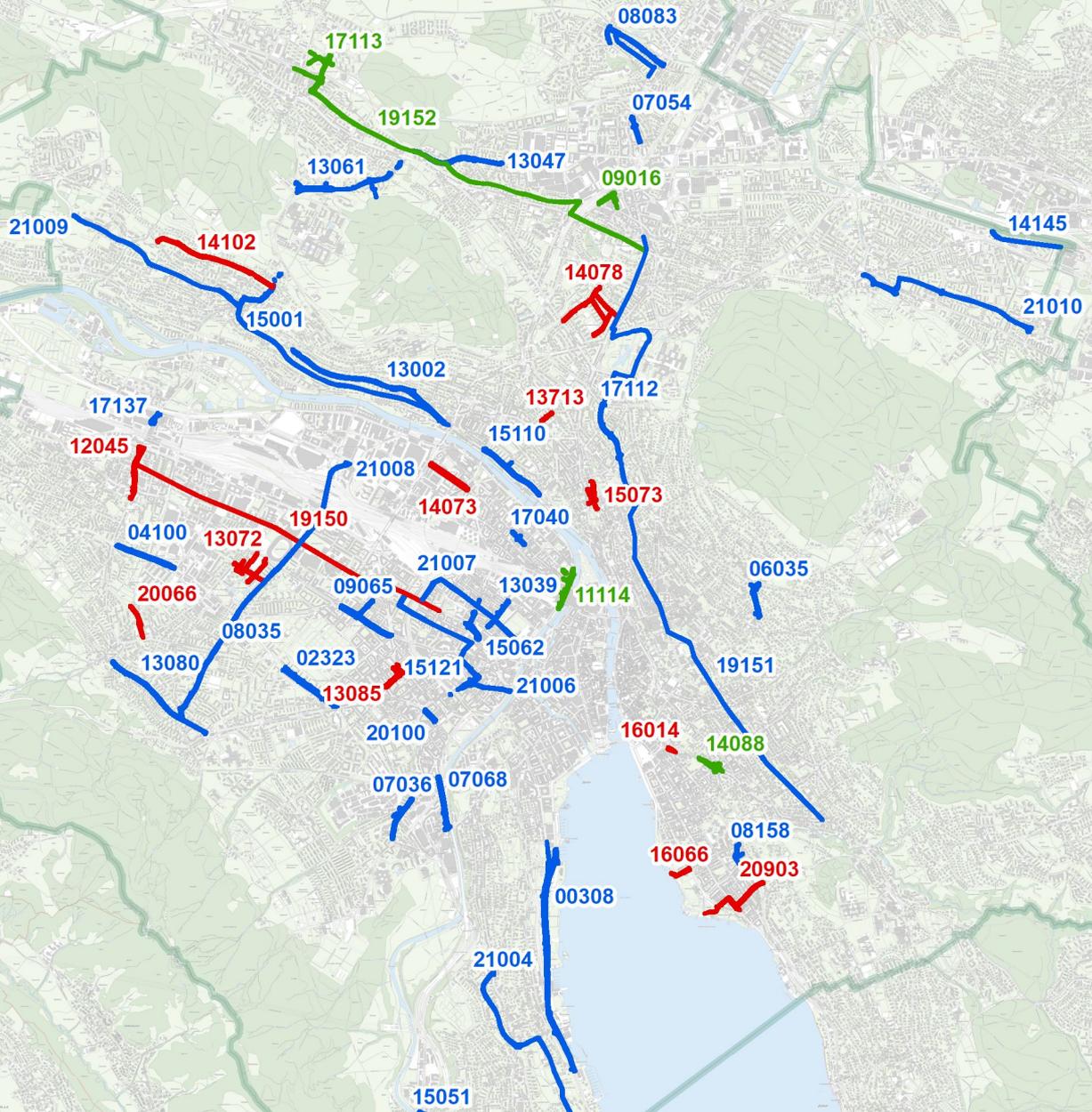
-  regional/kommunal
-  kommunal
-  regional

Beilage 2 zu GR Nr. 2014/87

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo

Inbetriebnahme 2020 und 2021 und z.Z. in Ausführung

Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung im Richtplan	Stand
3515B-07080	Manessestrasse	beidseitige Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-07082	Rengger-Haumesser-Etzel-Staub-Renggerstr	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-07130	Gebiet Dreikönigstrasse	Teilweise T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-08036	Stampfenbrunnen-_und_Meientalstrasse	Begegnungszone	Kommunal	Umgesetzt
3515B-08089	Trichtenhausen- und Loorenstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-08169	Huerststrasse_und_Neunbrunnenstrasse	keine	kommunal	Umgesetzt
3515B-11029	Roemerhofplatz	punktueller Massnahmen	Kommunal	Umgesetzt
3515B-11040	Albisstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-11081	Muehlezelgstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-14031	Bederstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
3515B-14075	Allenmoosstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-14090	Emil-Klöti-Strasse_Tièchestrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
3515B-15104	Uetlibergstrasse	beidseitiger Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-15131	Zollikerstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-17022	Thurgauerstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
3515B-20028	Sofortmassnahmen Hubertus	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
3515B-05132	Wiesliacher	Gemeinsamer Rad-/Fussweg	Regional	Umgesetzt
3515B-07020	Tobelhofstrasse	Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-07023	Witikonerstrasse	Begegnungszone	Regional	Umgesetzt
3515B-08023	Friesenbergstrasse	Velostreifen bergwärts	Kommunal	Umgesetzt
3515B-08071	Rainstrasse_Woloweg	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-08088	Sempacherstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-08121	Zurlindenstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-09101	Vorinvestiton_Fuss-_und_Veloweg_Kreis4-5	Vorarbeiten für eine spätere Fuss- und Veloverbindung	Kommunal	Umgesetzt
3515B-10028	Regensbergstrasse	Beidseitiger Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-10099	Leimbachstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-11019	Fronwaldstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-11052	Grosswiesenstrasse-Hirzenbachstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-11078	Bergstr_Heuelsteig - Klusplatz	Velostreifen bergwärts, tlw. talwärts	Regional	Umgesetzt
3515B-11082	In_der_Ey	T30	Kommunal	Umgesetzt
3515B-11089	Turner-, Ekkehard-, Scheuchzerstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-12082	Agnes-Robmann-Weg	Gemeinsamer Rad-/Fussweg	Regional	Umgesetzt
3515B-12122	Universitätstrasse	Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-13088	Langhagweg	Begegnungszone	Regional	Umgesetzt
3515B-14047	Gloriastrasse	Velostreifen bergwärts	Regional	Umgesetzt
3515B-14086	Marie-Heim-Voegtlin-Weg	Fuss- und Radweg	Regional	Umgesetzt
3515B-15107	Lerchenhalde	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-17132	Sihlpromenade	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
3515B-17168	Altwiesenstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
3515B-19023	Langstrasse	Velostreifen	Regional	Umgesetzt
3515B-04162	Bernerstrasse, Europabrücke - Stadtgrenze	punktueller Massnahmen	Regional	In Ausführung
3515B-11010	Bucheggstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	In Ausführung



Massnahmen
mit Verbesserungen fürs Velo

Geplanter Baustart 2022
und 2023

Klassierung im Richtplan

-  regional/kommunal
-  kommunal
-  regional

Beilage 4 zu GR Nr. 2014/87

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo

Geplanter Baustart 2022 bis 2023

Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung im Richtplan	Stand
3515B-07036	Uetlibergstrasse	beidseitige Velostreifen, T30	Regional	Ausschreibung
3515B-07054	Friesstrasse	Velostreifen in Einbahnrichtung	Regional	Bauprojekt
3515B-11114	Stadttunnel_Nutzung_Velo	Veloverbindung, Velostation unter HB	Kommunal, Regional	Bauprojekt
3515B-13002	Limmattalstrasse und Hönggerstrasse	Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-13039	Langstrasse	Öffnung Einbahn, Verkehrsreduktion (Fahrverbot MIV)	Regional	Bewilligung
3515B-13072	Edelweissstrasse	Begegnungszone	Kommunal	Bauprojekt
3515B-13085	Kalkbreitestrasse	Velostreifen	Kommunal	Bewilligung
3515B-14073	Heinrichstrasse	T30	Kommunal	Bauprojekt
3515B-14078	Schuerbungert_Langfurren_Beckhammer_Anna	T30	Kommunal	Ausschreibung
3515B-14102	Segantinistrasse	T30	Kommunal	Bauprojekt
3515B-15051	Butzenstrasse	teilweise Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-15073	Kinkel-Beckenhof_St_Moritz-_und_Spanwe	Velostreifen in Einbahnrichtung	Kommunal	Bewilligung
3515B-15110	Wasserwerkstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-16014	Bhf_Stadelhofen_Velostation	Velostation	Kommunal	Bauprojekt
3515B-19150	Baslerstrasse Bullingerstrasse Stauffach	T30, Velostreifen	Kommunal	Bauprojekt
3515B-19151	Sonneggstrasse Scheuchzerstrasse Irchel	T30, Velostreifen	Regional	Vorprojekt
3515B-19152	Bachmannweg	T30, Velostreifen	Kommunal, Regional	Vorprojekt
3515B-21004	Velovorzugsroute Wollishofen	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
3515B-21006	Velovorzugsroute Aussersihl	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
3515B-21007	Velovorzugsroute Aussersihl	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
3515B-21008	Velovorzugsroute Industrietangente	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
3515B-21009	Velovorzugsroute Höngg	Velovorzugsroute	Regional	Bauprojekt
3515B-21010	Velovorzugsroute Schwamendingen	Velovorzugsroute	Regional	Bauprojekt
3515B-00308	Seestrasse / Mythenquai	Veloweg, Velostreifen	Regional	Bewilligung
3515B-02323	Gutstrasse	Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-04100	Rautstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-06035	Kraftstrasse	Velostreifen, bergwärts	Regional	Bewilligung
3515B-07068	Manessestrasse	Zweirichtungs-Radweg, Velostreifen, Velofurt	Regional	Bauprojekt
3515B-08035	Letzigraben	Velostreifen	Regional	Vorprojekt
3515B-08083	Katzenbachstrasse	T30, Begegnungszone	Regional	Bewilligung
3515B-08158	Wildbachstrasse und Inselhofstrasse	T30	Regional	Bauprojekt
3515B-09016	Hofwiesenstrasse, Schulstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal, Regional	Bauprojekt
3515B-09065	Badenerstrasse und Zypressenstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
3515B-12045	Altstetterstrasse	T30	Kommunal	Bewilligung
3515B-13047	Binzmuehlestrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
3515B-13061	Glaubtenstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Bauprojekt
3515B-13080	Triemlistrasse	Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-13713	Rothstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal	Bauprojekt
3515B-14088	Kreuzplatz	punktueller Massnahmen	Kommunal, Regional	Bauprojekt
3515B-14145	Glattufweg	Fuss- und Veloweg	Regional	Bewilligung
3515B-15001	Gsteigstrasse	Velostreifen, bergwärts	Regional	Bauprojekt
3515B-15062	Stauffacherstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bauprojekt
3515B-15121	Birmensdorferstrasse	Velostreifen, punktueller Massnahmen	Regional	Bauprojekt
3515B-16066	Hoeschgasse	Begegnungszone	Kommunal	Bauprojekt
3515B-17040	Heinrichstrasse	Begegnungszone	Regional	Vorprojekt
3515B-17112	Scheuchzerstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Bauprojekt
3515B-17113	Jonas-Furrer-Strasse_Kunzweg	punktueller Massnahmen	Kommunal, Regional	Bauprojekt
3515B-17137	Max-Högger-Strasse	punktueller Massnahmen	Regional	Bauprojekt
3515B-20066	Bachwiesenweg	punktueller Massnahmen	Kommunal	Vorprojekt
3515B-20100	Zur Lindenstrasse	Velostreifen, punktueller Massnahmen	Regional	Bewilligung
3515B-20903	Fröhlich-, Dufour-, Münchhaldenstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal	Vorprojekt