



Beschluss des Stadtrats

vom 3. September 2025

GR Nr. 2025/236

Nr. 2683/2025

Schriftliche Anfrage von Sandro Gähler betreffend Nebeneinanderfahren von Velos auf Velovorzugsrouten, Definition eines Radwanderwegs, Aufnahme der Velovorzugsrouten in das Netz von Veloland Schweiz und Anpassung der Kommunikation zu den Vorzugsrouten sowie Einflussnahme auf die Gestaltung des Strassenverkehrsrechts

Am 11. Juni 2025 reichte das Mitglied des Gemeinderats Sandro Gähler (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/236, ein:

Die Stadt bewirbt die Velovorzugsrouten (VVR) damit, dass man nebeneinander fahren kann:

«Bei der Planung der Veloinfrastruktur ist zu berücksichtigen, dass Velofahrende nebeneinander fahren [...] können.»

Velostandards Stadt Zürich, Seite 12

«Auf den VVR soll [...] das Nebeneinanderfahren von zwei Velos je Fahrtrichtung [...] gut möglich sein.»

Velostandards Stadt Zürich, Seite 34

Jedoch ist dies gemäss Art. 43 VRV nur in wenigen Ausnahmefällen gestattet, zum Beispiel bei dichtem Veloverkehr. Auf «Radwanderwegen» ist Nebeneinanderfahren jedoch grundsätzlich erlaubt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Stadtrat eine genauere Definition bekannt, was als «Radwanderweg» zählt?
2. Ist der Stadtrat der Meinung, dass VVR als «Radwanderwege» gelten, da sie sich auch an den Freizeitverkehr richten?
3. Es sollte unbestritten sein, dass Velorouten von Veloland Schweiz als Radwanderwege gelten. Wäre es möglich, dass die VVR in das Veloroutennetz von Veloland Schweiz aufgenommen werden, so dass sie eindeutig als Radwanderwege gelten?
4. Plant der Stadtrat, seine Kommunikation zu den VVR anzupassen und zukünftig vermehrt auf die rechtlichen Einschränkungen beim Nebeneinanderfahren hinzuweisen?
5. Nimmt die Stadt auf die Gestaltung des Strassenverkehrsrechts Einfluss, zum Beispiel im Rahmen von Vernehmlassungen, um die rechtliche Situation für den Veloverkehr in der Stadt Zürich und insbesondere auf VVR zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Velovorzugsrouten sind darauf angelegt, dass auf ihnen alle, auch unsichere und ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer verkehren können. Demzufolge soll das Netz von Velovorzugsrouten sicher, lückenlos, gut erkennbar und komfortabel sein. Im Sinne der Veloförderung sollen sie zum Velofahren einladen und den Nutzenden eine hohe objektive und subjektive Sicherheit geben. Velofahrerinnen und Velofahrer geniessen auf Velovorzugsrouten keine Sonderrechte, sondern dieselben Rechte und Pflichten wie auf anderen Strassen. Einziger Unterschied ist, dass auf Velovorzugsrouten einerseits das MIV-Aufkommen geringgehalten wird. Andererseits ist durch entsprechende Signalisation und Markierung grundsätzlich eine Vortrittsberechtigung für Velofahrerinnen und Velofahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr vorgesehen.



Der Stadtrat stützt sich auf die aktuelle Gesetzgebung, die das Nebeneinanderfahren bei dichtem Veloverkehr ermöglicht. Auf Velovorzugsrouten ist einerseits mit erhöhtem Veloverkehrsaufkommen zu rechnen. Andererseits ist die Infrastrukturbreite so ausgewählt, dass sowohl das Überholen als auch das Nebeneinanderfahren gewährleistet sind. Im Vordergrund stehen allerdings die Verkehrssicherheit und die Verhinderung von Unfällen. Grundsätzlich gilt Art. 43 Abs. 1 Satz 1 Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11), wonach die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern nicht neben anderen Fahrrädern oder Motorfahrrädern fahren dürfen. Sofern der übrige Verkehr nicht behindert wird und eine der Voraussetzungen gemäss Art. 43 Abs. 1 lit. a–c VRV vorliegt, ist das Nebeneinanderfahren jedoch gestattet.

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

Frage 1

Ist dem Stadtrat eine genauere Definition bekannt, was als «Radwanderweg» zählt?

Der Begriff des Rad-Wanderweges gemäss Art. 43 VRV wird in der VRV nicht definiert, er wird jedoch in der VSS-Grundnorm «Leichter Zweiradverkehr» SN 640 060 (Seite 11, Tabelle 3 Routentypen für den leichten Zweiradverkehr, Radwanderwegen) als Bezeichnung eines Routentyps verwendet. Unter Rad-Wanderwegen sind somit Strassen, Güter- und Waldwege sowie Radwege zu verstehen, die der Erschliessung touristisch wertvoller Gebiete und von Naherholungszielen dienen. Radwandern bezeichnet demnach freizeitorientiertes und touristisches Velofahren auf entsprechend geeigneten Veloverbindungen (Velowege im Sinne des nationalen Veloweggesetzes, SR. 705). Rad-Wanderwege können somit als Velorouten, die speziell für das Radwandern geeignet sind, interpretiert werden.

Der Begriff Radwandern (oder Velowandern) wird aktuell vor allem im Zusammenhang mit den Routen von SchweizMobil, einem offiziellen Netzwerk für den Fuss- und Veloverkehr für Freizeit und Tourismus in der Schweiz, verwendet. Die Velolandrouten von SchweizMobil eignen sich häufig für das Radwandern. Allerdings führen viele dieser Routen über Land und verlaufen teilweise auf stark vom motorisierten Individualverkehr frequentierten Nebenstrassen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Auf solchen Strassen ist ein Nebeneinanderfahren von Velofahrerinnen und Velofahrern kaum zulässig.

Frage 2

Ist der Stadtrat der Meinung, dass VVR als «Radwanderwege» gelten, da sie sich auch an den Freizeitverkehr richten?

Velovorzugsrouten und Rad-Wanderwege sind aufgrund ihres Zwecks voneinander zu unterscheiden. Wie oben bereits beschrieben, dienen die Rad-Wanderwege dem freizeitorientierten und touristischen Velofahren, mehrheitlich auf Velolandrouten von SchweizMobil.

Dem gegenüber dienen Velovorzugsrouten nur in zweiter Linie dem Freizeitverkehr. In erster Linie dienen sie dem Alltags-Veloverkehr. Velovorzugsrouten werden in der vom Stadtrat am 10. März 2021 verabschiedeten Velostrategie 2030 (Stadtratsbeschluss Nr. 219/2021) definiert als 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



3/3

verkehrsarmen Quartierstrassen geführt und liegen oft parallel zu Hauptachsen. Da die Velovorzugsrouten nicht hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienen, können sie nicht als Rad-Wanderwege bezeichnet werden.

Die wenigen, durch die Stadt Zürich führenden Routen von SchweizMobil werden aus pragmatischen und netzlogischen Gründen in der Regel entlang derselben Strassen geführt wie die Velovorzugsrouten.

Frage 3

Es sollte unbestritten sein, dass Velorouten von Veloland Schweiz als Radwanderwege gelten. Wäre es möglich, dass die VVR in das Veloroutennetz von Veloland Schweiz aufgenommen werden, so dass sie eindeutig als Radwanderwege gelten?

Die Routen von Veloland / SchweizMobil werden von der privatrechtlichen Stiftung SchweizMobil in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden definiert. In der anstehenden Teilrevision des regionalen Richtplans werden die Freizeitrouten bzw. Rad-Wanderwege entsprechend der Vorgaben des Kantons Zürich neu festgelegt. Wie in der Antwort zu Frage 2 aufgezeigt, handelt es sich bei den Velovorzugsrouten nicht um Rad-Wanderwege.

Frage 4

Plant der Stadtrat, seine Kommunikation zu den VVR anzupassen und zukünftig vermehrt auf die rechtlichen Einschränkungen beim Nebeneinanderfahren hinzuweisen?

Eine Anpassung der Kommunikation bezüglich der Verwendung der Velovorzugsrouten ist nicht geplant.

Frage 5

Nimmt die Stadt auf die Gestaltung des Strassenverkehrsrechts Einfluss, zum Beispiel im Rahmen von Vernehmlassungen, um die rechtliche Situation für den Veloverkehr in der Stadt Zürich und insbesondere auf VVR zu verbessern?

Die Stadt Zürich nimmt jeweils an Vernehmlassungsverfahren teil und äussert sich entsprechend. Eröffnet das ASTRA ein Verfahren zur Teilrevision der Verkehrsregelnverordnung, wird die Stadt Zürich im Rahmen der Vernehmlassung Stellung dazu nehmen.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter