



## Beschluss des Stadtrats

vom 2. September 2026

GR Nr. 2026/290

### Nr. 2986/2026

#### **Schriftliche Anfrage von Fabian Stieger, Dr. Roland Hohmann und Simone Widmer betreffend Fussstützen und Haltegeländer für Velofahrende nach dem Vorbild von Kopenhagen, Erkenntnisse aus eigenen Erfahrungen oder aus dem Austausch mit anderen Städten, Umsetzung in der Stadt Zürich im Rahmen eines Pilotprojekts durch die Stadt selbst oder durch einen Verein mit finanzieller Unterstützung der Stadt**

Am 10. Juni 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Fabian Stieger, Dr. Roland Hohmann sowie Simone Widmer (alle Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/290, ein:

Die dänische Hauptstadt Kopenhagen gilt international als Vorbild für velofreundliche Städte. Eine besonders velofreundliche Massnahme, welche in Kopenhagen umgesetzt wird, sind Fussstützen und Haltegeländer. Diese Massnahme erleichtert das Halten für Velofahrende bei Rot, weil sie nicht absteigen müssen.

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

1. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass Fussstützen und Haltegeländer für Velofahrende an Lichtsignalanlagen den Komfort erhöhen und grundsätzlich auch für die Stadt Zürich sinnvoll sein könnten?
2. Gibt es Erkenntnisse oder Austausch mit anderen Städten (z. B. Kopenhagen oder anderen europäischen Städten), die solche Elemente bereits einsetzen?
3. Wurden solche Fussstützen und Haltegeländer in der Stadt Zürich bereits geprüft oder umgesetzt?
4. Falls ja: Welche Erfahrungen wurden damit gemacht (z. B. Nutzung, Rückmeldungen, Auswirkungen auf Sicherheit oder weniger Bussen bei roten Ampeln)?
5. Falls nein: Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrats bisher gegen eine Einführung oder Pilotprojekte?
6. Wäre der Stadtrat bereit ein Pilotprojekt selbst durchzuführen oder ein Verein finanziell zu unterstützen, der das Pilotprojekt durchführt?

#### **Vorbemerkungen**

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, das Velofahren in der Stadt zu fördern und das Strassennetz verstärkt auch 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 Nr. 219/2021). Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr sind tragende Elemente einer urbanen Mobilität in der Stadt Zürich. Der Veloverkehr übernimmt einen bedeutenden Anteil des stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems, unterstützt dadurch die Reduktion der Treibhausgasemissionen hin zu Netto-Null und trägt zu einem attraktiven Stadtleben sowie einem lebenswerten Stadtraum bei.



Eine Hauptvoraussetzung dafür, dass alle Velofahrenden im Alltag und in der Freizeit sicher unterwegs sein können, ist ein durchgehendes und sichtbares Velonetz. Aus diesem Grund entsteht in Zürich derzeit ein Netz von Velovorzugsrouten (VVR). Das Netz soll rund 130 Kilometer umfassen, mindestens fünfzig Kilometer werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Dieses VVR-Netz wird ein hohes Mass an Komfort, Sicherheit und Fahrfluss gewährleisten. Die Velovorzugsrouten schaffen attraktive und durchgehende Verbindungen zwischen den Quartieren und in die Innenstadt sowie in die Agglomeration. Ergänzt wird das VVR-Netz durch das Haupt- und Basisnetz. Das Hauptnetz bietet eine direkte Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr. Das Basisnetz bindet alle relevanten Ziele für den Freizeit- und Alltagsverkehr an.

Strassen, Wege und Plätze sind jedoch weit mehr als Verkehrsinfrastrukturen: Sie bilden den Stadtraum und müssen vielfältige Aufgaben erfüllen. Der Stadtraum dient unter anderem dem Aufenthalt und der Erholung, trägt zur Hitzeminderung und Biodiversität in der Stadt bei und muss verschiedene technische und verkehrliche Infrastrukturen im räumlich begrenzten Querschnitt aufnehmen. Die Standards Stadträume verpflichten alle Partnerinnen und Partner, die den öffentlichen Raum mitgestalten, zur Anwendung bewährter Umsetzungsrichtlinien. Diese unterstützen bei Zielkonflikten und fördern ganzheitliche Lösungen. Die Standards Stadträume verfolgen die Ziele einer klaren Hierarchisierung, einer kohärenten Gestaltung sowie einer hohen Aufenthaltsqualität der Stadträume in der Stadt Zürich. Der Zürcher Stadtraum ist durchgrünt, wirkt ruhig, offen und übersichtlich. Klare, elegante und aus der Funktion abgeleitete Formen prägen den Raum und die verwendeten Elemente.

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

#### **Frage 1**

**Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass Fussstützen und Haltegeländer für Velofahrende an Lichtsignalanlagen den Komfort erhöhen und grundsätzlich auch für die Stadt Zürich sinnvoll sein könnten?**

Fussstützen und Haltegeländer bei Lichtsignalanlagen können den Komfort für Velofahrende erhöhen. Sie sind jedoch auch mit Nachteilen verbunden. Grundsätzlich sind Stadtraumelemente so zu gestalten, dass sie den Bedürfnissen aller Menschen entsprechen und die Benutzerfreundlichkeit öffentlicher Stadträume erhöhen. Öffentliche Stadträume sollen allen Menschen offenstehen und frei zugänglich sein. Die Ausstattung mit Stadtraumelementen ist daher auf das notwendige Mass zu beschränken: Es sollen nur so viele Elemente wie erforderlich und so wenige wie möglich eingesetzt werden.

Die vorgeschlagenen Elemente widersprechen diesem Grundsatz. Da die Fussstützen an Kreuzungen auf dem Trottoir angebracht werden, werden die ohnehin häufig schmalen Trottoirs für den Fussverkehr zusätzlich eingeengt. Die Fussstützen schränken die Bewegungsfreiheit der Fussgängerinnen und Fussgänger ein und stellen ein zusätzliches Hindernis im öffentlichen Raum dar, insbesondere für seh- und gehbehinderte Personen. Der Einsatz zusätzlicher Elemente erhöht zudem den Ressourcenbedarf und steht damit den Grundsätzen



3/4

einer Netto-Null-Strategie entgegen. Die Anordnung von Stadtraumelementen im Strassenraum kann auch zu Nutzungskonflikten führen, da dadurch der verfügbare Raum für den Veloverkehr – insbesondere für breitere Fahrzeuge wie Lastenvelos – eingeschränkt wird.

Zudem ist der Einsatz für Velofahrende eingeschränkt. Sinn macht der Einsatz vor allem dort, wo es eine mit einer Lichtsignalanlage geregelte Kreuzung mit einer klaren Fahrbeziehung gibt. Sobald das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt ist, könnten die Haltegeländer und Fussstützen jedoch kontraproduktiv auf das erwünschte Verkehrsverhalten wirken. Auch bei Velosäcken, die in der Stadt Zürich an immer mehr Kreuzungen markiert werden, sind Fussstützen und Haltegeländer nicht von Vorteil, da sie dem mit der Markierung von Velosäcken angestrebten Verhalten der Velofahrenden entgegenwirken. Die Velofahrenden würden sich dann nicht wie gewünscht nebeneinander in den Velosäcken, sondern hintereinander auf der Strasse aufreihen. Bei hohen Randsteinen kann zudem nur ein Haltegeländer montiert werden, da die Fussstütze zu hoch liegen würde.

#### **Frage 2**

**Gibt es Erkenntnisse oder Austausch mit anderen Städten (z. B. Kopenhagen oder anderen europäischen Städten), die solche Elemente bereits einsetzen?**

Die Städte Basel, Bern und Winterthur haben bisher keine Fussstützen und Haltegeländer umgesetzt. Diese Städte haben sich gegen eine Umsetzung entschieden, einerseits aus Ressourcengründen, da man sich vorerst auf wichtigere Massnahmen (wie Lückenschlüsse, Sicherheit, etc.) konzentrieren möchte. Auch aus Sicht Fussverkehr und Gestaltung (Reduktion Stadtmobiliar) hat man sich bisher gegen eine Umsetzung entschieden.

In der Stadt Luzern hingegen wurde ein solches Element punktuell eingeführt. Neben dem Komfortgewinn für die Velofahrenden erhofft sich die Stadt Luzern, Rotlichtmissachtungen damit künftig reduzieren zu können. Erste Erfahrungen zeigen, dass die Fussstützen genutzt werden, allerdings bieten sie nur Platz für ein Velo. Deshalb soll bei allfälligen weiteren Standorten eine längere Konstruktion für zwei bis drei Velos geprüft werden.

#### **Fragen 3 und 4**

**Wurden solche Fussstützen und Haltegeländer in der Stadt Zürich bereits geprüft oder umgesetzt?**

**Falls ja: Welche Erfahrungen wurden damit gemacht (z. B. Nutzung, Rückmeldungen, Auswirkungen auf Sicherheit oder weniger Bussen bei roten Ampeln)?**

Nein, bisher wurden solche Fussstützen und Haltegeländer in der Stadt Zürich nicht geprüft und auch nicht umgesetzt. Deshalb können auch keine Aussagen zu Erfahrungen gemacht werden.

#### **Frage 5**

**Falls nein: Welche Gründe sprechen aus Sicht des Stadtrats bisher gegen eine Einführung oder Pilotprojekte?**



4/4

Fussstützen und Haltegeländer wurden bis anhin vom Stadtrat als eine nicht prioritäre Massnahme gesehen und eine Einführung deswegen nicht in Erwägung gezogen. Eine Auslegung unter Berücksichtigung der aufgeführten Nachteile solcher Elemente bestätigt diese zurückhaltende Haltung.

**Frage 6**

**Wäre der Stadtrat bereit ein Pilotprojekt selbst durchzuführen oder einen Verein finanziell zu unterstützen, der das Pilotprojekt durchführt?**

Im Sinne einer ressourceneffizienten Prioritätensetzung verzichtet die Stadt Zürich auf ein entsprechendes Pilotprojekt. Der Stadtrat ist der Meinung, dass es im Bereich der Veloförderung dringlichere Aufgaben zu lösen gilt als die Umsetzung von Fussstützen und Haltegeländern. In erster Linie soll die möglichst rasche Umsetzung der Velovorzugsrouten erfolgen. Zudem ist der Stadtrat wie ausgeführt zurückhaltend mit der Anordnung zusätzlicher Elemente im Strassenraum, zumal die Fussstützen und Haltegeländer auf dem Trottoir platziert werden müssten und so der bereits heute knappe Bewegungsraum der Fussgängerinnen und Fussgänger weiter eingeschränkt würde.

Im Namen des Stadtrats  
Der Stadtschreiber  
Thomas Bolleter