



Auszug aus dem substantziellen Protokoll 178. Ratssitzung vom 4. Februar 2026

5820. 2025/163

**Postulat von Markus Knauss (Grüne) und Urs Riklin (Grüne) vom 16.04.2025:
Überprüfung der Wegführung auf bestimmten Streckenabschnitten der Velovor-
zugsrouten 24 (Bullingerplatz–See) und 21 (Friesenberg–Stauffacher)**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Markus Knauss (Grüne)** begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 4544/2025): Hier geht es um die Velosicherheit rund um die Stauffacherbrücke. Wie Sie den Medien entnehmen konnten, wird die Velovorzugsroute 24 zwischen der Stauffacherbrücke und dem See im nächsten Jahr realisiert. Um auf diese Vorzugsroute zu gelangen, nutzt man sogenannte Zulaufstrecken vom Bahnhof Wiedikon und dem Kreis 4. Nach aktueller Planung soll diese Zulaufstrecke leider über den Hallwylplatz geführt werden. Der Hallwylplatz ist ein belebter und attraktiver Quartierplatz. Bereits in der Vergangenheit ist es dort zu Konflikten gekommen. Die Stadt hat darauf reagiert und Betonpoller aufgestellt, die es den Velofahrenden verunmöglichen, zügig zu fahren. Zur weiteren Verbesserung der Situation ist eine Umfahrung des Hallwylplatzes mit sehr scharfen Kurven vorgesehen. Wir sind der Meinung, dass die Velofahrenden diese Lösung nicht akzeptieren werden. Mit dem Postulat möchten wir deshalb abklären lassen, ob es nicht möglich wäre, den quartierfremden Veloverkehr vom Hallwylplatz wegzuführen und stattdessen eine Linienführung über die Werd- und die Stauffacherstrasse zu definieren. Das wäre schnell und direkt. Dazu schlagen wir eine unübliche, aber aus unserer Sicht sinnvolle Gestaltung vor. Konkret geht es um den rund 150 Meter langen Abschnitt zwischen der Sihlramtstrasse und dem Ernst-Nobs-Platz. Heute müsste der Veloverkehr dort zweimal die Strasse queren, was für eine Velovorzugsroute ungünstig ist. Wir schlagen deshalb vor, den Veloverkehr auf diesem Abschnitt im Gegenverkehr zu führen. Auf der Südseite des Strassenabschnitts ist dies problemlos machbar. Auf dieser Strecke verläuft heute der Motorisierte Individualverkehr (MIV), zudem gibt es eine Kaphaltestelle. Diese funktioniert gemeinsam mit dem Autoverkehr. Wir schlagen vor, eine der MIV-Spuren auf die Tramspur zu verlegen und den frei werdenden Raum für den Veloverkehr zu nutzen. Der durchschnittliche Tagesverkehr liegt dort bei einem Volumen von 3000 Fahrzeugen. Es gibt eine Tramlinie. Durch die bestehende Verkehrssteuerung sollte unsere Lösung problemlos möglich sein. Mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung ergeben sich zahlreiche Vorteile: Der Hallwylplatz könnte von störendem Durchgangseloverkehr entlastet und besser von der Quar-*



tierbevölkerung genutzt werden. Man könnte den Veloverkehr zügig auf grösseren Strassen abwickeln, ohne Umwege und ohne Wohnquartiere zu tangieren. Das zweimalige Queren der Strasse auf einer wichtigen Velovorzugsroute könnte vermieden werden, was die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen würde. Wir sind überzeugt, dass sich mögliche Nachteile für das Tram und den MIV mit geeigneten Massnahmen gut abfedern lassen.

Attila Kipfer (SVP) begründet den von Roger Bartholdi (SVP) namens der SVP-Fraktion am 14. Mai 2025 gestellten Ablehnungsantrag: In diesem Vorstoss der Grünen geht es um die Frage, ob die Velovorzugsrouten an der Stauffacherstrasse und an der Selnaustrasse ausgebaut und doppelspurig realisiert werden sollen. Wir von der SVP lehnen diesen Vorstoss entschieden ab. Denn damit würde einmal mehr der Veloverkehr auf Kosten des MIV gefördert. Auf diesen Strecken müssten sich die Autos neu eine Spur mit dem Tram teilen. Das hätte Temporeduktionen und weitere Einschränkungen des Verkehrs zur Folge. Es ist absehbar, dass sich hinter den Trams Staus bilden würden, insbesondere wenn Fahrgäste ein- und aussteigen. Wir sind der Ansicht, dass der MIV nicht noch weiter eingeschränkt werden soll. Für eine funktionierende Wirtschaft und ein starkes Gewerbe brauchen wir ausreichend Parkplätze und einen flüssigen Verkehr. Zudem darf niemand benachteiligt werden, der auf sein Auto angewiesen ist und dieses Gebiet passieren muss. Aus diesen Gründen bitten wir darum, den Vorstoss abzulehnen.

Weitere Wortmeldungen:

Pascal Lamprecht (SP): Bei uns rennt dieser Vorstoss offene Türen ein. Wir wollen nach wie vor ein sinnvolles Velovorzugsroutennetz, das möglichst viel Sicherheit und einen gewissen Komfort gewährleistet. Im Vordergrund steht aber ganz klar die Sicherheit, wie Markus Knauss (Grüne) richtig ausgeführt hat. Ein weiterer wichtiger Vorteil ist, dass der Hallwylplatz von Velofahrenden entlastet wird. Das führt zu weniger Konflikten und bedeutet damit auch mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für all jene, die sich einfach auf dem Hallwylplatz aufhalten. Gerade bei Verkehrsknotenpunkten oder in verwinkelten Quartierabschnitten ist es immer anspruchsvoll, ein funktionierendes Verkehrsregime zu finden, das alle Verkehrsteilnehmenden einbezieht: Trams, Autos, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Aus unserer Sicht handelt es sich hier um einen sehr vernünftigen und prüfenswerten Vorschlag. Deshalb sind wir für dieses Postulat. Die Frage ist nicht ob, sondern wie die Umsetzung möglich ist.

Xenia Voellmy (GLP): Die geplante Linienführung der Velovorzugsroute im Abschnitt Stauffacher–Selnau zwingt Velofahrende zu mehrfachen Querungen und einem Zickzackkurs rund um den Hallwylplatz. Das widerspricht dem Anspruch der Velovorzugsrouten. Diese sollten direkt, intuitiv und für alle Velofahrenden von jung bis alt gut nutzbar sein. Jede zusätzliche Querung bedeutet ein erhöhtes Sicherheitsrisiko und einen Komfortverlust. Die GLP erachtet den Vorschlag als prüfenswert und unterstützt das Postulat.

Martina Zürcher (FDP): Die FDP-Fraktion war zunächst etwas irritiert von diesem Postulat. Zum einen, weil wir es gleich fünfmal lesen mussten, bis klar wurde, was genau verlangt wird. Zum anderen erinnere ich mich – wie wohl viele hier – an die Zeit in Zürich-



3 / 3

Oerlikon, als verschiedene Gemeinderätinnen und Gemeinderäte über Plänen knieten, Velorouten einzeichneten und über jeden einzelnen Meter diskutierten. Dem Volk wurde in der Abstimmung gesagt, es liege endlich ein Plan für die Velorouten vor, und dieser werde so durchgesetzt. Jetzt sollen zahlreiche Pläne erneut überprüft werden. Wir wissen, dass Sie der Planwirtschaft nicht abgeneigt sind. Offenbar sind Sie aber auch für planlose Pläne. Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Stephan Iten (SVP): *Das Ganze kommt mir bekannt vor und erinnert an die Salamtaktik in den Fällen Masterplan HB/Central oder Züri autofrei. Man sieht, in welche Richtung es geht. Es ist noch nichts beschlossen, aber es wird schon gefordert, was man gerne hätte. Markus Knauss (Grüne), deine Forderungen sind chancenlos. Zweirichtungsradwege bedeuten, dass die Autofahrer zuerst einen Fussgängerstreifen, dann zwei Radwege queren müssen. Damit wirst du niemals durchkommen. Dir ist anscheinend egal, dass Du mit dieser Mischverkehrsfläche nicht den Autofahrern schadest, sondern dem Öffentlichen Verkehr (ÖV), der dir doch so am Herzen liegt. Deine Pläne ergeben wenig Sinn. Dieses Postulat spielt wieder einmal einzelne Verkehrsteilnehmer gegeneinander aus. Hier ist es der Veloverkehr gegen den Rest, ohne Rücksicht auf Verluste. Das wollen wir nicht.*

Das Postulat wird mit 81 gegen 30 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat