



Der Stadtrat an den Gemeinderat

28. August 2024

GR Nr. 2014/87 und 2019/261

Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2024–2027 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen und Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mittels Erstellung der Velovorzugsrouten

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. 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 (VVR) mit einer Gesamtlänge von rund 130 km liegt. Mindestens 50 km des Netzes werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» bis 2031 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. Namentlich sollen durch Verkehrs- und Stadtraumkonzepte auf Quartierebene, insbesondere durch die Realisierung von sogenannten Quartierblöcken die Rahmenbedingungen für das Velofahren in der Stadt verbessert werden.

2. Aufträge der Stimmberechtigten und des Gemeinderats

2.1 Sichere Velorouten für Zürich

Mit dem Volksentscheid vom 27. September 2020 wurde der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zugestimmt.

Die betreffenden Ergänzungen der Gemeindeordnung (GO) haben in der aktuellen Fassung vom 1. März 2024 folgenden Wortlaut:



2/17

Art. 12 (Veloschnellrouten)

¹ Zu diesem Veloroutennetz gehören auch Veloschnellrouten, die gegenüber Querungen in der Regel vortrittsberechtigt sind.

² Die Veloschnellrouten sind grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr.

³ Der Stadtrat regelt die Ausnahmen, insbesondere für die Anwohnerinnen und Anwohner, das Gewerbe, die Blaulichtorganisationen sowie für mobilitätsbehinderte Personen.

Art. 154 (Verkehr)

...

³ Zur Umsetzung von Art. 12 realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Veloschnellrouten mit einer Länge von insgesamt mindestens fünfzig Kilometern.

4 Die Stadt veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Ziels einen jährlichen Zwischenbericht.

2.2 Rahmenkredit Velo

Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) wurde zusätzlich ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen und der Stadtrat mit einer jährlichen Berichterstattung beauftragt.

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.

Mit der vorliegenden Zuschrift erstattet der Stadtrat dem Gemeinderat Bericht zum «Bauprogramm Velo» zu den kommunalen Velorouten bzw. Veloinfrastrukturen für die Jahre 2024–2027 (Ziffer 3 Gegenvorschlag zur Velo-Initiative), zum Fortschritt bei der Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR) und zu weiteren Velofördermassnahmen.

3. Velobericht 2024

3.1 Velovorzugsrouten (VVR)

Das Netz der Velovorzugsrouten nimmt den Auftrag der Stimmberechtigten auf, die im September 2020 die Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» angenommen hat. Aktuell entsteht ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten liegt. Das Netz wird über 130 km umfassen. Mindestens 50 km werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Das Netz der geplanten Velovorzugsrouten ist auch als Geodatensatz im Datenkatalog von Open Data Zürich erfasst. Dieser ist auf der Internetseite der Stadt Zürich einsehbar und wird laufend aktualisiert. Das Zielbild der Velorouten ist im kommunale Richtplan Verkehr festgelegt, der von den Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 28. November 2021 mit 57,4 Prozent Ja-Stimmen angenom-



3/17

men wurde. In einem nächsten Schritt ist eine Teilrevision des regionalen Richtplans vorgesehen, in dem die Velovorzugs- und Hauptrouten festgelegt werden sollen. Die Basisrouten gemäss dem Zielbild werden anschliessend mittels Teilrevision im kommunalen Richtplan festgelegt.

Das Veloroutennetz in einer dicht besiedelten Stadt mit wenig verfügbarem Platz umzusetzen, ist ein komplexes Unterfangen. Neben den Anforderungen der Velofahrenden sind auch weitere, vielfältige Anforderungen (Fuss- und öffentlicher Verkehr, Stadtraumqualität, Aufenthalts- und Erholungsflächen, Grün- und Hitzeminderung, Ver- und Entsorgung usw.) an den öffentlichen Raum zu berücksichtigen und umzusetzen. Damit die ambitionierten Ziele erreicht werden können, geht die Stadt Zürich in den nächsten Jahren jeweils in Etappen vor. In einem ersten Schritt werden die Routen signalisiert und mit Markierungen sichtbar gemacht. Der bestehende Platz in den Strassen soll dabei optimal genutzt werden. Weitere Massnahmen umfassen unter anderem die Aufhebung des Rechtsvortritts an Kreuzungen oder die Aufhebung respektive Versetzung von Parkplätzen. So soll das Velofahren sicherer und einfacher werden. Auf Abschnitten, auf denen die Umsetzung der Vorzugsrouten anspruchsvoller ist, erfolgt danach die Aufwertung für die Velofahrenden im Rahmen von Strassenbauprojekten. Teilweise ist vorgängig die Erarbeitung von Verkehrsstudien erforderlich, um die Rahmenbedingungen zu klären und Handlungsspielräume für die Umsetzung der Velovorzugsrouten zu schaffen.

3.2 Stand der Umsetzung einzelner VVR-Routen (April 2024)

Von den insgesamt 153 Projekten, mit denen die Velovorzugsrouten nach derzeitigem Planungsstand umgesetzt werden sollen, sind (Stand: April 2024) 13 Projekte umgesetzt, 7 befinden sich im Bau und 96 Strassenbauprojekte in der Planung. Insgesamt wurden 4 km VVR einschliesslich grüne Markierungsstreifen umgesetzt.

VVR Kilchbergstrasse–Wollishofen–Brunau–Selnau

Im Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur Mutschellenstrasse soll auf einer Länge von 2,2 km eine Velovorzugsroute entstehen. Im Februar/März 2023 erfolgte die öffentliche Planauflage nach Art. 13 StrG. Es gingen zahlreiche Einwendungen ein, die aktuell geprüft werden. Die voraussichtliche Umsetzung des Projekts ist für 2026 geplant. Am 16. April 2024 fand die zweite Informationsveranstaltung für die Bevölkerung zu diesem Projekt statt.

VVR Mühlebachstrasse–Zollikerstrasse

Auf der VVR Tiefenbrunnen–Stadelhofen wurde der Abschnitt Mühlebachstrasse–Zollikerstrasse umgesetzt. Damit hat die Stadt die zweite VVR realisiert. Die Umsetzung sollte 2021 beginnen. Gegen die Verkehrsanordnungen wurden Rechtsmittel ergriffen, die den Baubeginn verhinderten. Nachdem der Stadthalter die Rekurse abgelehnt hat, wurde am 9. Oktober 2023 mit der Umsetzung der VVR begonnen. Im Frühling 2024 wurden die Velopiktogramme und das grüne Band auf den letzten Abschnitten der Mühlebachstrasse markiert, so dass die Velovorzugsroute als solche erkennbar ist. Am 4. April 2024 wurde die zweite VVR eröffnet.

Auf der 2,5 km langen VVR haben die Velofahrerinnen und Velofahrer weitgehend Vortritt. Die beiden Ausnahmen bilden die Kreuzungen mit der Kreuzstrasse und der Höschgasse. Ingsge-



4/17

samt wurden für diesen Abschnitt 132 Parkplätze aufgehoben. Zudem sind aus Sicherheitsgründen quer zur Fahrtrichtung stehende Autoparkplätze neu grösstenteils längs zur Fahrbahn angeordnet, um zu verhindern, dass Autofahrende rückwärts auf die Strasse fahren. Entlang der Route gibt es mehrere Schulhäuser. Bereits heute müssen Schulkinder aufgrund des regen Veloverkehrs teilweise lange warten, bis sie die Strasse queren können. Um die Querung zu vereinfachen und die Sicherheit der Schulkinder zu erhöhen, wird der Verkehr vor den Schulhäusern mit Rampen verlangsamt. Mit Schildern und Piktogrammen weist die Stadt die Verkehrsteilnehmenden darauf hin, bei Schulhäusern besonders rücksichtsvoll zu fahren.

VVR Altstetten–HB

Auf der VVR Altstetten–Zürich HB wurde der rund 3 km lange über die Baslerstrasse und die Bullingerstrasse verlaufende Abschnitt von der Altstetterstrasse bis zur Feldstrasse umgesetzt. Am 9. März 2023 wurde dieser erste Umsetzungsschritt des Velovorzugsroutennetzes eingeweiht. Gegen die öffentliche Planaufgabe und die Verkehrsanordnungen des weiterführenden 1,3 km langen Abschnitts von der Stauffacherstrasse bis zur Kasernenstrasse wurden Rechtsmittel ergriffen. Der Zeitpunkt der Umsetzung hängt vom Rechtsverfahren ab und ist daher noch offen.

VVR Lengg–Hochschulen–Oerlikon

Am 27. März 2023 wurden der interessierten Bevölkerung anlässlich einer Informationsveranstaltung in Oberstrass die geplante Velovorzugsroute vom Franklinplatz bis an die Forchstrasse erklärt und Fragen beantwortet. Von der Forchstrasse bis zum Franklinplatz in Oerlikon soll auf einer Länge von rund 7 km eine Velovorzugsroute entstehen. Gegen die öffentliche Planaufgabe und die Verkehrsvorschriften vom Sommer 2023 aller drei Abschnitte (Forchstrasse–Gloriastrasse, Gloriastrasse–Irchelstrasse und Irchelstrasse–Franklinplatz) wurden Rechtsmittel ergriffen. Da die Dauer des Rechtsmittelprozesses noch ungewiss ist, können keine Angaben zum Zeitpunkt der Umsetzung kommuniziert werden.

VVR Affoltern–Oerlikon

Im Abschnitt von der Zehntenhausstrasse bis zur Oerlikonerstrasse soll auf einer Länge von 3,5 km eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planaufgabe und die Verkehrsanordnungen vom Juni 2022 wurden Rechtsmittel ergriffen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist daher noch offen.

VVR Höngg–Meierhofplatz–Wipkingenbrücke

Im Abschnitt von der Stadtgrenze bis zur Hönggerstrasse soll auf einer Länge von 3,8 km eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planaufgabe vom 17. Juni 2022 und die Verkehrsanordnungen wurden Rechtsmittel ergriffen und an das Stadthalteramt weitergezogen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist daher noch offen.

VVR Stettbach/Wallisellen–Bahnhof Oerlikon via Schwamendingen

Im Abschnitt vom Bahnhof Stettbach bis zum Schwamendingerplatz soll auf einer Länge von 2,2 km eine VVR entstehen. Gegen die öffentliche Planaufgabe und die Verkehrsanordnungen



5/17

vom Juni 2022 wurden Rechtsmittel ergriffen und an das Statthalteramt weitergezogen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist daher noch offen.

3.3 Geplanter Baubeginn der nächsten VVR

geplanter Baubeginn Projekttitlel		Länge in km
28.01.2025	VVR Affoltern	3,82
14.02.2025	VVR Oerlikon-HB und Lengg-Hochschulgebiet	7,29
20.03.2025	VVR Aussersihl (Altstetten-HB)	1,25
05.05.2025	VVR 24 Bullingerplatz–See (Abschnitt: Stauffacherquai bis See)	1,0
06.06.2025	VVR 24 Bullingerplatz–See (Abschnitt: Bullingerplatz bis Stauffacherquai)	1,72

3.4 Weitere umgesetzte Massnahmen

Neben den Velovorzugsrouten werden zahlreiche weitere Planungen und Projekte umgesetzt, um Velofahren in der Stadt Zürich sicherer und einfacher zu machen.

Nachfolgend eine Auswahl von Projekten, die 2023 für das sichere und einfache Velofahren in Zürich umgesetzt wurden:

Neue Velostandards für Zürich

Die Velostandards sind die Planungsgrundlage des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements für die Planung und Projektierung von Velorouten in der Stadt Zürich. Sie stellen verwaltungsinterne Planungshinweise dar. Ziel ist es, auf Basis der Velostandards Lösungen zu planen, die es Velofahrenden ermöglicht, sicher und einfach durch Zürich zu gelangen. Mit der «Velostrategie 2030» stiess die Stadt auch die Weiterentwicklung der Velostandards von 2016 an. Die Velostandards sind seit März 2024 in Kraft, wurden jedoch schon vorgängig bei der Planung und Projektierung von Strassenbauprojekten so weit als möglich berücksichtigt. Sie dienen als Planungsgrundlage für die Verwaltung und externe Auftragnehmer. Sie beinhalten beispielsweise Entscheidungshilfen für die Planung der Führung des Veloverkehrs, der Dimensionierung von Veloinfrastrukturen oder der Veloführung an Kreuzungen. In den Velostandards werden viele standardisierte Lösungen für den Veloverkehr aufgezeigt, die sich in der Praxis etabliert haben. Hinzu sollen im Rahmen von Versuchen neue Lösungen wie die «Velofohrt mit Vortritt» und das «indirekte Linksabbiegen als Knotensystem» getestet werden. Die Inhalte der Velostandards sind das Ergebnis eines breit abgestützten Prozesses, in den alle betroffenen Dienstabteilungen miteinbezogen und Anregungen der Velokommission und des Gemeinderats berücksichtigt wurden.

Stadttunnel und neue Velostation

Seit September 2022 baut das Tiefbauamt (TAZ) den Stadttunnel um. Aus dem 192 m langen Rohbau wird bis Mai 2025 eine wichtige Veloverbindung in der Stadt Zürich. Mit den drei Zugängen vom Sihlquai, der Konrad- und der Kasernenstrasse schliesst der Stadttunnel eine zentrale Lücke im Veloroutennetz, und ein wichtiger Abschnitt des VVR-Netzes wird realisiert.



6/17

Durch die Kanalisierung des Veloverkehrs im Tunnel wird die konflikträchtige und anspruchsvolle Umfahrung des Hauptbahnhofs via Bahnhofplatz, Bahnhofquai und Museumstrasse entlastet. Für die Veloförderung ist der Velotunnel ein entscheidender Schritt vorwärts: Mit ihm entsteht eine sichere und einfache Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5.

Zusätzlich zum Stadttunnel entsteht eine neue Velostation, die voraussichtlich Platz für ungefähr 1100 Velos sowie rund 100 Abstellplätze für Spezialvelos, beispielsweise mit Anhänger bietet. Diese wird direkt mit der Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs verbunden sein. Die Nutzung der Velostation ist kostenlos. Lediglich eine einmalige Registrierung wird voraussichtlich notwendig sein.



Visualisierung Velotunnel (Abbildung TAZ)

Velostation am Bahnhof Stadelhofen

2023 wurde mit dem Bau des «Haus zum Falken» beim Bahnhof Stadelhofen begonnen. Bis Anfang 2026 entsteht im Untergeschoss eine neue Velostation. Sie bietet Platz für ungefähr 800 Velos. Die Station wird rund um die Uhr zugänglich sein. Die öffentliche Velostation mit direktem Zugang zum Bahnhof wird in den drei Untergeschossen des «Haus zum Falken» und in einem Teilbereich des Erdgeschosses entstehen. Im Erdgeschoss erfolgt zudem der Hauptzugang zur Velostation ab der Kreuzbühlstrasse, die provisorisch angepasst wird. Langfristig sollen die Kreuzbühl- und Falkenstrasse abklassiert und vom Durchgangsverkehr befreit werden, sodass der Knotenbereich und somit der Zugang, aber auch die Zufahrtswege wesentlich aufgewertet werden. Im zweiten Untergeschoss ist zusätzlich ein direkter Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger zur bestehenden Einkaufspassage im Bahnhof Stadelhofen geplant.

Neuer Velostreifen an der Löwenstrasse, Umweltspur Bahnhofplatz

Im Abschnitt zwischen Löwenplatz und Bahnhofplatz war der Platz für die Velofahrenden knapp. Sie mussten sich die Strasse mit dem zweispurigen Autoverkehr teilen. Um dies zu ändern, wurde die Strasse in diesem Abschnitt neu aufgeteilt. Seit Anfang 2024 können Velofahrende neu einen bis zu drei Meter breiten Velostreifen benutzen.

Auf dem Bahnhofplatz wurde in Richtung Bahnhofbrücke eine Umweltspur eingerichtet, so dass auch hier den Velofahrenden ein gesonderter Fahrstreifen gemeinsam mit dem Bus und Taxi zur Verfügung steht.



Neuer Velostreifen an der Löwenstrasse

Autoarme Langstrasse

Im Oktober 2023 öffnete das TAZ gemeinsam mit der Dienstabteilung Verkehr die Langstrasse für Velofahrende. Mit dieser Massnahme wird der Durchgangsverkehr tagsüber auf die Achse Anker- und Kanonengasse umgeleitet mit dem Ziel, die Verkehrsbelastung durch den Mfz-Verkehr zu reduzieren und dadurch die Situation für Velofahrende und den öffentlichen Verkehr auf der Langstrasse zu verbessern. Gleichzeitig führte die Stadt in der Langstrasse sowie in der Ankerstrasse im Abschnitt Stauffacher- bis Militärstrasse eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ein, um den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Tempo 30 soll auch den Verkehrsfluss verbessern, wenn die Anker- und Kanonengasse tagsüber durch die Umleitung stärker ausgelastet werden.

3.5 Weitere umgesetzte Strassenbauprojekte

In der untenstehenden Tabelle sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau 2022 und 2023 gestartet oder abgeschlossen wurde oder die aktuell im Bau sind.

Projekte mit Verbesserungen für das Velo				
Inbetriebnahme 2022 und 2023 und zurzeit in Ausführung				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
07036	Uetlibergstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Erstellung Lärmschutzfenster (aktueller Stand Gesamtprojekt)
07054	Friesstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal, regional	abgeschlossen
07086	Affolternstrasse	Bestehende Tempo-30-Zone	kommunal	abgeschlossen
10070	Mythenquai	VVR, Zweirichtungsradweg	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
10073	Bederstrasse	Velostreifen bestehend stadtauswärts	kommunal, regional	abgeschlossen
12022	Zollstrasse	VVR, Radstreifen, Tempo-30-Zone, Begegnungszone	kommunal, regional	Abschlussarbeiten



12033	Sonnenberg-, Aurora-, Heuelstrasse, Heuelsteig	Bestehende Tempo-30-Zone	kommunal	Inbetriebnahme
12105	Bühl-, Brinerstrasse und Schlossgasse	Veloführung optimiert	kommunal	abgeschlossen
13002	Limmattal- und Höggerstrasse	VVR, Velostreifen	kommunal, regional	Inbetriebnahme
13039	Langstrasse	Öffnung Einbahn für Velo, Reduktion MIV	kommunal, regional	Inbetriebnahme
13072	Edelweissstrasse	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Miteinanders statt des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)	kommunal	Abschlussarbeiten
13079	Döltschweg, Hanfrosee, Höfliweg, Küngenmatt	Velostreifen	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
13087	Goldbrunnen, Gertrud-, Rotach- und Nussbaumstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal	Inbetriebnahme
13713	Rothstrasse	Optimierung Veloquerung Roth-/Nürenbergstrasse	kommunal	Abschlussarbeiten
14040	Irchelstrasse	VVR, Verbesserung Veloführung entlang Irchelpark, Instandstellung und Verbreiterung chausseierter Weg	kommunal	abgeschlossen
14073	Heinrichstrasse	Tempo-30-Zone, Attraktivitätssteigerung	kommunal	Abschlussarbeiten
14078	Schuerbungert, Langfurren, Beckhammer, Anna-Heer-Strasse	Umsetzung Komfortroute Velo, Begegnungszone	kommunal	Inbetriebnahme
16016	Drusbergstrasse	Tempo-30-Zone, Attraktivitätssteigerung	kommunal	Abschlussarbeiten
17021	Dreiwiesenstrasse	div. Velomassnahmen	kommunal, regional	Abschlussarbeiten
17056	Baur- und Dufourstrasse	Optimierung der kommunalen Veloroute	kommunal	Abgeschlossen
17080	Berta-, Marta-, Goldbrunnen-, Zurlinden- und Zentralstrasse	Umsetzung Haupt- und Komfortroute Velo	kommunal	Inbetriebnahme
18128	Friedackerstrasse, Begegnungszone	Begegnungszone (für eine generelle Verlangsamung des Verkehrs, Förderung des Mit-	kommunal	Abschlussarbeiten



9/17

		einanders statt des Gegeneinanders im öffentlichen Raum)		
19110	Hagenholzstrasse	Öffnung Busspur für Velos, Verbesserung der Querungen	kommunal, regional	Abgeschlossen
21048	Hardturmstrasse (Sofortmassnahmen)	Massnahmen zur Reduktion Durchgangsverkehr	kommunal	Abschlussarbeiten
13085	Kalkbreitestrasse	Massnahmen, Querung, Veloroute	kommunal	Ausführung
14102	Segantinistrasse	VVR, div. Velomassnahmen	kommunal	Ausführung
14110	Widmerstrasse	div. Velomassnahmen	kommunal, regional	Inbetriebnahme
14145	Glattuferweg	Ausbau Uferweg	kommunal, regional	Inbetriebnahme
17137	Max-Högger-Strasse	div. Velomassnahmen	regional	Inbetriebnahme
19153	Mühlebachstrasse Zollikerstrasse	VVR, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Inbetriebnahme
20066	Bachwiesenweg	Verbreiterung Fuss-/Veloweg	kommunal	Ausführung
20903	Fröhlich-, Dufour-, Münchhaldenstrasse	Umsetzung Vortrittsberechtigung VVR	kommunal	Ausführung

3.6 67 umgesetzte Sofortmassnahmen für den Veloverkehr 2023

Neben Strassenbauprojekten werden Verbesserungen für die Velofahrenden auch durch einfache, aber wirkungsvolle Massnahmen wie Anpassung der Signalisation und/oder Markierung, Veloampeln oder kleine bauliche Anpassungen sicherer und attraktiver gestaltet. 2023 wurden 67 Expressmassnahmen umgesetzt.

Beispiele für solche Massnahmen sind:

- Zusätzliche Veloabstellplätze wurden an folgenden Strassen in entsprechender Anzahl realisiert: Thurwiesenstrasse (20), Dorfstrasse (10), Binzstrasse (15 plus 7 für Spezialvelos), Letzistrasse (8), Baumackerstrasse (11), Löwenstrasse (8), Nüscherstrasse (8), An der Grimselstrasse (10), Röschibachstrasse (12), Quartierzentrum rund um die Badenerstrasse (78), Hildastrasse (8), Spirgartenstrasse (12), Pfarrhausstrasse (10), Eschwiesenstrasse (10).
- An der Frohburgstrasse wurde eine Engstelle entschärft, indem Parkplätze aufgehoben wurden. Und auf der Himmeribücke wurde eine Engstelle auf dem Fuss- und Radweg behoben.
- Roteinfärbung beim Letziggrund, an der Kreuzung von Letziggraben und Badenerstrasse.
- Erstellung Randsteinabsenkung und Zufahrt zu den Autoparkplätzen an der Ringstrasse beim Freibad Allenmoos velofreundlich ausgeführt.



10/17

- Mehr Platz und bessere Sicht für Fussgängerstreifen durch Umwandlung von Autoparkplätzen in Zweiradabstellplätze: Nägelistrasse, Gertrudstrasse Nr. 12.
- Installation einer Veloampel an der Kreuzung von Schaffhauser- und Hirschwiesenstrasse sowie velofreundlichere Steuerung des Lichtsignals.
- An der Mittelinsel beim Irchel wurde die Querung für alle Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert. Im Rahmen der Umsetzung der Velovorzugsrouten wurde die Verkehrsführung entlang des Irchelparks weiter optimiert. Der chaussierte Weg hinter der Tramhaltestelle Universität Irchel wurde wo möglich verbreitert und instand gestellt.
- Beim Schörliweg wurde in einem Gartenstadtgebiet mit Konfliktsituationen zwischen Fuss- und Veloverkehr ein Velo- und Fussweg teilweise mit wasserdurchlässiger Belagsoberflächengestaltung so weit verbreitert, dass konfliktfreie Begegnungen möglich sind.
- Belagsersatz und neuer Velostreifen an der Kreuzung Hirschengraben/Heimstrasse.
- Verbreiterung des Rad- und Fusswegs an der Wasserwerkstrasse.
- Die Kalkbreitestrasse wurde umgestaltet und mit einem Velostreifen ergänzt. Das Rechtsabbiegen in die Seebahnstrasse ist für Autofahrende nicht mehr möglich. Zudem wurde im Kreuzungsbereich eine Aufstellfläche für Velos markiert.
- Zwei Velofurten an der Birmensdorferstrasse und je eine an der Badenerstrasse 163a und der Wehntalerstrasse 639 wurden angepasst.
- An der Kreuzung von Mythenquai und Bachstrasse wurde eine Velorampe zurückgebaut und der Randstein in der Kurve auf der ganzen Länge abgesenkt, der Bereich wird rot markiert.
- An der Luggwegstrasse wurde der Haltebereich für den motorisierten Verkehr zurückversetzt, um mehr Platz zu schaffen und die Sicherheit beim Losfahren zu erhöhen.
- An der Falkenstrasse wurde eine Autospur zugunsten eines Velostreifen aufgehoben. Zudem profitieren die Velofahrenden von einer separaten Veloampel mit einem Vorstart.
- An der Fronwaldstrasse wurde ein Pfosten entfernt, was die Durchfahrt für Velofahrende erleichtert.
- An der Gubelstrasse wurde den Velofahrenden den Vortritt gewährt. Dies im Hinblick auf die künftige Velovorzugsroute.
- An der Scheffelstrasse wurden Parkplätze aufgehoben und ein Velostreifen wurde markiert.
- Aufhebung Rechtsabbiegeverbot für Velofahrende: von der Universitätsstrasse in die Sonneggstrasse.
- An der Schaffhauserstrasse wurde die Markierung des Velostreifens optimiert und die Wegweisung ergänzt.
- Bessere Zufahrt zu den Veloabstellplätzen am Münzplatz und an der Lindenhofstrasse.



11/17

- Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehr zu beruhigen, wurde in der Begegnungszone am Malojaweg ein Veloparkplatz für zehn Velos umgesetzt.

3.7 Verkehrsversuch in der Hofwiesenstrasse

Im September 2023 startete das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der VBZ, der Dienstabteilung Verkehr und dem Kanton einen Verkehrsversuch in der Hofwiesenstrasse im Abschnitt zwischen dem Bucheggplatz und dem Schaffhauserplatz. Mit dem Versuch wird geprüft, ob eine veränderte Spuraufteilung zugunsten einer Neuaufteilung der Strasse möglich ist, ohne dass sich die Fahrzeit der Trams entscheidend verlängert. Hierfür wird der Autoverkehr während der Versuchsdauer zwischen der Haltestelle «Laubiweg» und der Rothstrasse stadteinwärts neu auf dem Tramgleis geführt. Stadtauswärts vor dem Bucheggplatz und stadteinwärts zwischen der Rothstrasse und dem Schaffhauserplatz wurde je eine Fahrspur aufgehoben und in Velostreifen umgewandelt. Die Erkenntnisse fliessen in das zukünftige Bauprojekt ein.

3.8 Neue Ansätze für Veloabstellplätze

Neue Anschliessbügel für Spezialvelos

Auch 2023 wurden neue Veloparkplätze geschaffen, um den Veloverkehr weiter zu stärken. Dabei wird auch der steigenden Nachfrage nach Anschliessbügel für Spezialvelos nachgekommen. So wurden zum Beispiel in der Wengistrasse im Kreis 4 neue Veloabstellplätze umgesetzt und dabei auch Anschliessbügel für Spezialvelos installiert. Die niedrigeren Bügel erleichtern das Anschliessen von Velos mit niedrigem Rahmen, wie es z. B. bei Cargovelos der Fall ist.

Veloabstellplätze im Parkhaus

Im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen gibt es einen grossen Bedarf an Veloparkplätzen. Um die Situation mit schnellen Massnahmen zu verbessern, testet die Stadt seit Mai 2023 kostenlose Veloabstellplätze im Parkhaus «Hohe Promenade». Im Eingangsbereich des Parkhauses stehen 50 Abstellmöglichkeiten für Velos und 4 Parkplätze speziell für Cargovelos zur Verfügung. Der Versuch läuft bis Mai 2025 und soll zeigen, in welchem Ausmass das Angebot von den Velofahrenden genutzt wird.

3.9 Tempo 30 am Escher-Wyss-Platz

Im Rahmen der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung hatte die Stadt bereits im Dezember 2021 bekanntgegeben, dass auf dem Escher-Wyss-Platz die Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll. Aufgrund der Forderung des Gemeinderats nach mehr Verkehrssicherheit auf dem Escher-Wyss-Platz wurde diese Prüfung vorgezogen. Das entsprechende Gutachten belegte die Verhältnismässigkeit. Tempo 30 wurde Ende 2023 publiziert und ohne Begehren zur Neu Beurteilung rechtskräftig. Die seit dem 15. Mai 2024 erweiterte Tempo-30-Zone umfasst neben dem Escher-Wyss-Platz auch Abschnitte der Hardstrasse, der Hardturmstrasse sowie am Sihlquai, die Wipkingerbrücke und die Zöllystrasse.

Diese und weitere Massnahmen, um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem des Fuss- und Veloverkehrs, zu erreichen, sind in Umsetzung oder Planung: ein Fussgängerstreifen vor



12/17

dem Kindergarten an der Heinrichstrasse, das Markieren von «Achtung Kinder» mit dem Vermerk «Schule» auf dem Trottoir der Limmatstrasse, Bodenbeleuchtungen zur Tramquerung am Escher-Wyss-Platz (TAZ BauNr. 24028) und der Querungshilfe «Füssli» für Schulkinder an der Tramhaltestelle Limmatstrasse.

3.10 Mischverkehrsflächen Fuss / Velo

Die bestehenden Mischverkehrsflächen werden Schritt für Schritt abgebaut. Zusammenfassend stellt sich die Situation der Mischverkehrsflächen des Fussverkehrs und des Veloverkehrs folgendermassen dar: Per Mai 2024 sind auf den insgesamt 80 zur Entflechtung vorgesehenen Mischverkehrsflächen 18 Projekte vollständig umgesetzt. 62 Projekte sind noch nicht umgesetzt. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Umgesetzte Projekte: 18
- Projekte in Planung: 38
- Projekte, bei denen eine Machbarkeitsstudie in Erarbeitung bzw. geplant ist: 9
- Fälle, bei denen das Vorgehen zur Sanierung der Mischverkehrsflächen noch nicht definiert ist: 15

3.11 Öffnung Einbahnstrassen

In der Stadt Zürich sollen nach Möglichkeit Einbahnen für Velofahrende im Gegenverkehr geöffnet sein. Trotzdem gibt es noch Strassen, in denen auch Velofahrende nur in eine Richtung fahren dürfen. Ein Projekt zur Überprüfung und Öffnung dieser Strassen für Velofahrende im Gegenverkehr wurde gestartet. In den letzten Jahren konnten diverse Strassen für das Velo im Gegenverkehr geöffnet werden. 2023 waren dies z. B. der Rennweg, die Oetenbachgasse, die Storchengasse und In Gassen. Weitere werden in den nächsten Jahren folgen. Das Veloexpress-Team erarbeitet aktuell eine umfassende Analyse, Triage und Priorisierung.

3.12 Sicher unterwegs mit dem Velo

Velo Sicuro – Velosack und Veloampel

Dank des Projekts «Velo Sicuro» konnten verschiedene als Velounfallherde identifizierte Stellen mit situationsspezifischen Massnahmen entschärft werden. So wurde 2023 z. B. an der Kreuzung Feld-/Hohlstrasse ein Velosack neu markiert und eine separate Veloampel mit Vorgrün installiert. An der Kreuzung Dörflistrasse/Regensbergstrasse wurde durch Aufhebung der Möglichkeit des Rechtsabbiegens für Autofahrende und Neueinführung einer Einbahn für Autofahrende auf einem Teilabschnitt der Viktoriastrasse die Sicherheit für Velofahrende deutlich verbessert. Der Velosack ist ein Wartebereich, auf dem sich die Velofahrenden bei Rotlicht vor den Autos aufstellen können. Beim Vorgrün schaltet die Veloampel bis zu fünf Sekunden früher auf Grün als die Ampel für die Autos.

Blinkende Veloampeln

An den Kreuzungen Rudolf-Brun-Brücke/Bahnhofquai/Uraniastrasse und Lagerstrasse/Kanonen-gasse werden seit 2023 gelbblinkende Ampeln für die Velofahrenden getestet. Velofahrende müssen hier also nicht auf Grün warten, sondern dürfen bei Gelbblinken weiterfahren.



13/17

Natürlich nur mit der nötigen Vorsicht und Rücksichtnahme, denn Fussgängerinnen und Fussgänger haben auf dem Fussgängerstreifen weiterhin Vortritt.

3.13 Weiterführung «Züri Velo»

Der Stadtrat hat im Herbst 2023 die Verlängerung und Vergrösserung des Veloverleihsystems «Züri Velo» beschlossen. Das Netz soll auf insgesamt 250 Standorten mit 2500 Velos und E-Bikes erweitert werden. Damit können künftig in zusätzlichen Aussenquartieren Velos ausgeliehen werden. Der Stadtrat will in der Stadt Zürich ein – gegenüber heute – erweitertes Grundnetz für ein Veloverleihsystem einführen. Dafür wurden dem Gemeinderat einmalige Ausgaben von 6,3 Millionen Franken beantragt. Der Gemeinderat hat der Grundleistung Veloverleihsystem Züri Velo 2.0 im Juli 2024 inklusive der Option «Business-Abos Stadt Zürich» zugestimmt (GR Nr. 2023/472).

3.14 Die Velokultur in Zürich Cycle Week 2023

Auch 2023 waren das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr mit einem Stand an der Cycle Week, dem nationalen Velofestival, vertreten. Die Besucherinnen und Besucher wurden für den Velosack und den toten Winkel sensibilisiert und konnten von kostenlosen Velokursen profitieren. Zudem diskutierten die beiden Stadträtinnen Simone Brander und Karin Rykart zusammen mit Yvonne Ehrensberger von Pro Velo und einer Lastwagenfahrerin über die Herausforderungen zwischen Lastwagen- und Velofahrenden.

3.15 Bauprogramm Velo: Geplante neue Ausgaben 2024–2027

Ein massgebliches Handlungsfeld der Veloförderung ist der Bau von sicheren und attraktiven Veloinfrastrukturen, d. h. von Strassen, die von Velofahrenden subjektiv und objektiv sicher benutzt werden können.

Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) wurde ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen Velorouten, Velostationen und Veloabstellplätze für die nächsten drei Jahre.

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, z. B. für eine Velostation oder den Velotunnel unter dem Zürich HB, 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 aufweisen.



14/17

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten neuen Ausgaben in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr von 2024 bis 2027 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	geplant	geplant	geplant
	2024	2025	2026	2027
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 Velo-Initiative (alle Projekte).	7,4*	15,4*	3,3*	2,1*
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.	0,5	2,4	5,1	7,6
Total neue Ausgaben auf kommunalen Velorouten	7,9	17,8	8,5	9,7
Neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, die vom Kanton finanziert werden.	6,5	11,0	16,4	19,3
Total neue Ausgaben auf kommunalen und überkommunalen Velorouten (Objektkredite)	14,4	28,8	24,9	28,9
Gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten.	2,4	4,6	3,9	3,3
Gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, die vom Kanton finanziert werden.	2,1	6,5	9,8	20,4
Total gebundene neue Ausgaben auf kommunaler und überkommunaler Velorouten	4,5	11,1	13,7	23,7
Total Objektkredite und gebundene Ausgaben Velo	18,9	39,9	38,6	52,6

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 (einschliesslich Velostation im Tunnel und ausschliesslich Rückbaukosten).

Der aktuelle Stand des Rahmenkredits Velo über 120 Millionen Franken stellt sich folgendermassen dar.

3.16 Übersicht zum Rahmenkredit in Mio. Franken

Ist bis 31.12.2023	14,3
geplant (Stand 30.05.2024)	50,0
noch nicht geplant	55,7
Total Rahmenkredit:	120,0



3.17 Strassenbauprojekte 2024 und 2025

In der untenstehenden Tabelle sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte aufgelistet, deren Baubeginn 2024 und 2025 geplant ist.

Als wichtige Projekte sind zu nennen:

- Am Kreuzplatz werden einzelne Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs abgebaut, neue Velostreifen markiert und fehlende Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr neu geschaffen.
- An der Manessestrasse zwischen der Utobrücke und der Unterführung SZU-Gleise wird mit einem Velostreifen und einem Zweirichtungsradweg eine Verbindung zur Eichstrasse geschaffen.
- Als Anschluss an den Stadttunnel wird entlang des Sihlquais ein Zweirichtungsradweg gebaut.
- Die Veloverbindung zwischen Hegibachplatz und der VVR Tiefenbrunnen–Stadelhofen entlang der Mühlebachstrasse an der Zollikerstrasse, Neumünsterstrasse und der Höschgasse wird verbessert.

Bauprojekte mit Verbesserungen für das Velo				
Geplanter Baustart 2024 und 2025				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
02284	Vorderberg Neugestaltung	Velostreifen, Tempo-30-Zone	regional	Bauprojekt
02323	Gutstrasse	VVR, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Bauprojekt
04100	Rautistrasse	VVR, Velostreifen	regional	Bewilligung
06017	Sihlquai, Gasometer-, Fabrikstrasse	VVR, Zweirichtungsradweg, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Bewilligung
07055	Zolliker-, Neumünsterstr. und Höschgasse	div. Velomassnahmen	kommunal, regional	Bewilligung
07068	Manessestrasse	div. Velomassnahmen	kommunal, regional	Ausführung
08119	Triemlistrasse	gemeinsam geführter Velo-/Fussweg, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Bauprojekt
09016	Hofwiesenstrasse, Schulstrasse	VVR, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Projekt-Ausschreibung
09065	Badenerstrasse und Zypressenstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Ausführung
10029	Birchstrasse	Velostreifen, Tempo-30-Zone	regional	Bewilligung
10115	Kurfürstenstrasse	Prüfung Öffnung Einbahn	kommunal	Ausschreibung
10585	Hirzenbachweg	Optimierung Fuss-/Veloweg	regional	Bauprojekt



16/17

12045	Altstetterstrasse	Tempo-30-Zone, Klärung Veloführung	kommunal, regional	Ausführung
13046	Roetelstrasse, Bucheggstrasse	Zweirichtungsveloweg, Velostreifen, Tempo-30-Zone, evtl. Begegnungszone	kommunal, regional	Ausschreibung
13047	Binzmuehlestrasse	VVR, Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Ausschreibung
13065	Talstrasse	Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Bewilligung
14006	Baendliweg	Tempo-30-Zone	kommunal	Ausführung
14082	Birchstrasse, Birchplatz	Velostreifen	regional	Bauprojekt
14088	Kreuzplatz	Neue Veloführung, Velostreifen	kommunal, regional	Ausschreibung
15047	Wallisellenstrasse	Velostreifen	kommunal, regional	Ausschreibung
15062	Stauffacherstrasse	Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Ausführung
15075	Käferholzstrasse	VVR	kommunal	Bewilligung
15079	Seminarstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal	Ausschreibung
15110	Wasserwerkstrasse	Velostreifen, Tempo-30-Zone	regional	Bewilligung
15116	Eichbuehlstrasse	Velostreifen	kommunal	Bewilligung
17033	Kornhausstrasse	Veloweg, Velostreifen	kommunal, regional	Bewilligung
17040	Heinrichstrasse	VVR, Begegnungszone	kommunal, regional	Bauprojekt
17110	Wieslergasse	Velostreifen, Tempo-30-Zone	kommunal, regional	Bewilligung
17112	Scheuchzerstrasse	VVR, Tempo-30-Zone	kommunal	Bewilligung
17186	Bahnhof Seebach-SBB- Projekt	neue Fuss-/Velounterführung	kommunal, regional	Bewilligung
18139	Flurstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal	Ausschreibung
19125	Dammstrasse	Tempo-30-Zone, Begegnungszone	kommunal, regional	Ausschreibung
19151	VVR Oerlikon-HB und Lengg-Hochschulgebiet	VVR, gemeinsamer Fuss-/Veloweg, Velo- streifen	kommunal, regional	Bauprojekt
19152	VVR Affoltern	VVR, Velostreifen	kommunal, regional	Bauprojekt
20033	Wehntalerstrasse	Velostreifen	regional	Ausführung
20100	Zurlindenstrasse	VVR	kommunal, regional	Ausführung
20911	Zollikerstrasse	Tempo-30-Zone	kommunal	Bauprojekt
21006	VVR 24 Bullingerplatz -See	VVR, Tempo-30-Zone, Begegnungszone	kommunal	Vorprojekt
21007	VVR Aussersihl (Altstet- ten-HB)	VVR	kommunal	Bewilligung
21046	Badenerstrasse	Erstellung sichere Veloquerung	kommunal	Vorprojekt



17/17

21103	Bucheggplatz	VVR, Velostreifen	regional	Vorprojekt
22087	VVR 24 Bullingerplatz-See	VVR, Zweirichtungsradweg, Tempo-30-Zone	kommunal	Vorprojekt
22633	Schweighofstrasse	Velostreifen	regional	Ausführungsprojekt
23044	VVR 17 Juchhof-Bahnhof Altstetten	VVR	kommunal	Vorprojekt

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter