

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 20. Januar 2016

38.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Matthias Probst betreffend Velorouten gemäss dem kommunalen Verkehrsplan, Umfang der bestehenden und geplanten Routen sowie Stand der Realisierungen seit dem Jahr 2004

Am 30. September 2015 reichten Gemeinderäte Markus Knauss und Matthias Probst (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2015/331, ein:

Wie vom Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes, Filippo Leutenegger, bestätigt, gibt es auf dem Stadtzürcher Strassennetz Velorouten, die im kommunalen Verkehrsplan zwar als „bestehend“ eingetragen sind, effektiv aber keine einzige Velomassnahme aufweisen.

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

1. Wie lange ist das Streckennetz der im kommunalen Verkehrsplan Veloverkehr eingetragenen Routen des allgemeinen Radverkehrs insgesamt und aufgeteilt in bestehende und geplante Velorouten?
2. Welche der im Plan als „geplant“ eingetragenen Velorouten wurden seit dem Jahr 2004, also der Genehmigung des Verkehrsplans durch den Regierungsrat, tatsächlich realisiert und mit welcher Qualität (gebeten wird um die Angabe von Ort, Streckenlänge und Ausgestaltung)?
3. Welche der im Plan als „bestehend“ eingetragenen Velorouten genügen diesem Karteneintrag aber nicht, sind also nicht durchgehend geführt und weisen eine Mindestbreite der Velorouten von weniger als 1.50 m auf (in die Berechnung müssen selbstverständlich nicht Tempo 30- und Begegnungszonen oder Wege, die für den miV gesperrt sind, einbezogen werden)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Wie lange ist das Streckennetz der im kommunalen Verkehrsplan Veloverkehr eingetragenen Routen des allgemeinen Radverkehrs insgesamt und aufgeteilt in bestehende und geplante Velorouten?»):

Gemäss kommunalem Verkehrsplan vom 22. September 2004 beträgt die Länge des Routennetzes 205 km. Davon sind damals im Jahr 2004 157 km als «bestehend» und 48 km als «geplant» eingetragen worden. Ein neuerer Verkehrsplan als derjenige aus dem Jahr 2004 existiert derzeit noch nicht.

Zu Frage 2 («Welche der im Plan als „geplant“ eingetragenen Velorouten wurden seit dem Jahr 2004, also der Genehmigung des Verkehrsplans durch den Regierungsrat, tatsächlich realisiert und mit welcher Qualität (gebeten wird um die Angabe von Ort, Streckenlänge und Ausgestaltung)?»):

Der Verkehrsplan ist ein Planungs- und Koordinationsinstrument. Er schafft unter anderem die planerischen Voraussetzungen (z. B. Raumsicherung) für eine spätere Realisierung seiner Festlegungen. Über deren Verwirklichung und den Zeitpunkt der Umsetzung ist damit nicht endgültig entschieden. Seine Festlegungen und Zielvorgaben fliessen unabhängig von der Klassierung «geplant» oder «bestehend» in die Bauplanung von anstehenden Strassenprojekten ein. Aus wirtschaftlichen Überlegungen sind Auslöser für Strassenbauprojekte meist Sanierungen des Strassenoberbaus, Erneuerungen von Werkleitungen oder Tramgleise. Vom Sanierungsbedarf einer Strasse (Oberbau, Werkleitungen oder Tramgleise) losgelöste Strassenbauprojekte, z. B. für die isolierte Realisierung von einer Veloroute, sind selten. Dieses Vorgehen entspricht auch dem stadträtlichen Auftrag zur Baukoordination.

Das Tiefbauamt erhebt den Umsetzungsstand der im Verkehrsplan als «geplant» eingetragenen Velorouten deshalb nicht laufend, sondern setzt aufgrund der Eintragungen Prioritäten für die Bauplanung und macht Vorgaben für koordinierte Strassenprojekte. Ein Umsetzungsstand zum kommunalen Verkehrsplan wird jeweils erst auf den Zeitpunkt einer anstehenden Überarbeitung des Verkehrsplans erstellt. Diese Überarbeitung wird 2016/17 gestartet. Dabei werden die zum Zeitpunkt der Überarbeitung aktuellsten Planungsvorgaben (z. B. VSS-

Normen [Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute] und die Velostandards der Stadt Zürich) in die Beurteilung der Klassierung «geplant» bzw. «bestehend» einfließen.

Zu Frage 3 («Welche der im Plan als „bestehend“ eingetragenen Velorouten genügen diesem Karteneintrag aber nicht, sind also nicht durchgehend geführt und weisen eine Mindestbreite der Velorouten von weniger als 1.50 m auf (in die Berechnung müssen selbstverständlich nicht Tempo 30- und Begegnungszonen oder Wege, die für den miV gesperrt sind, einbezogen werden?)»):

Die Ansprüche an die Velorouten haben sich seit der Genehmigung des kommunalen Verkehrsplans am 22. September 2004 weiterentwickelt. Die im kommunalen Verkehrsplan abgebildete Kategorie «bestehend» ist noch nicht auf die heute übliche Einschätzung (Qualitätsstufen A bis C nach Velostandards Stadt Zürich) abgestimmt.

Wie in der Beantwortung der Frage 2 erwähnt, wird 2016/17 die Überarbeitung des kommunalen Verkehrsplans in Angriff genommen. Dabei werden die heutigen Planungsvorgaben wie z. B. VSS-Normen und die Velostandards der Stadt Zürich in die Beurteilung der im Verkehrsplan eingetragenen Velorouten einfließen. Im Rahmen dieser Überarbeitung werden die eingetragenen Velorouten auch entsprechend angepasst werden, wenn sie – obwohl derzeit noch als «bestehend» klassiert – den heutigen Anforderungsstandards nicht mehr genügen sollten.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti