

## Der Stadtrat von Zürich an den Gemeinderat

16. März 2016

### **Tiefbauamt, Rahmenkredit Velo, Bericht über das «Bauprogramm Velo» für die Jahre 2016–2018 zu den kommunalen Veloinfrastrukturen**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

#### **1. Ausgangslage**

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, die Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich auszubauen und das Velofahren sicherer zu machen. Mit dem Masterplan Velo hat er im Jahr 2012 ein Routennetz definiert, das bis 2025 umgesetzt werden soll. Dabei handelt es sich überwiegend um überkommunale Routen, für deren Finanzierung der Kanton zuständig ist. 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. Sein Zweck ist die Planung und der Bau kommunaler Velorouten, -stationen und -abstellplätze in der Stadt Zürich. Mit der Lancierung des Strategieschwerpunkts «Veloinfrastruktur bauen» hat der Stadtrat die Umsetzung von Verbesserungen für den Veloverkehr zusätzlich bekräftigt (Medienmitteilung vom 28. Oktober 2015, [www.stadt-zuerich.ch/ssp](http://www.stadt-zuerich.ch/ssp)). Unabhängig davon, ob es sich um eine Masterplanroute, eine überkommunale oder eine kommunale Route handelt, soll das Schliessen der Lücken im Velonetz und die Verbesserung der Infrastruktur für das Velo prioritär umgesetzt werden.

#### **2. Gegenvorschlag Velo-Initiative**

Mit Annahme des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich Folgendes 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 erstmals Bericht zum «Bauprogramm Velo» zu den kommunalen Veloinfrastrukturen für die Jahre 2016–2018 (Ziff. 3 des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative).

#### **3. Bericht**

##### *Grundlagen*

Das aktuelle «Bauprogramm Velo» beinhaltet die geplanten kommunalen Kosten in den Jahren 2016–2018 für Massnahmen, die einen Nutzen für den Veloverkehr bewirken. Aufgrund des stadträtlichen Auftrags zur Baukoordination in der Stadt Zürich sind isolierte Projekte für ein Verkehrsmittel selten. Die Umsetzung von Velomassnahmen erfolgt daher in der Regel im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten. In diesen Fällen wird der Kostenanteil der Velomassnahmen nach einem einheitlichen Schlüssel ermittelt.

Die Investitionen in die Veloinfrastruktur fallen nicht gleichmässig über die Jahre aus, sondern weisen Ausschläge nach oben oder unten auf. Insbesondere die Kosten für ein spezifisches Velobauwerk, wie z. B. eine Velostation oder ein Velosteg, können in einem bestimm-

ten Jahr zu einem höheren Mittelbedarf führen. Auch können kurzfristig zeitliche Verschiebungen von Projekten erfolgen, was den geplanten Finanzbedarf in einem bestimmten Jahr ändert. Ist die Realisierung eines Projekts durch Einsparungen oder ein nicht genehmigtes Budget nicht möglich, verschieben sich die Kosten zeitlich nach hinten. Auch die einzelnen geplanten Massnahmen können aufgrund von Projektanpassungen Änderungen erfahren.

Dem Rahmenkredit Velo dürfen zudem nur Kosten belastet werden, die nach der Abstimmung vom 14. Juni 2015 genehmigt wurden. Kredite, die früher beschlossen wurden, wie z. B. für die Velostation Süd, können nicht über den Rahmenkredit abgerechnet werden.

#### *Aufstellung 2016 bis 2018*

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten Investitionen in die Veloinfrastruktur in den Jahren 2016–2018 (Stand Ende 2015; Beträge in Millionen Franken).

<b>Geplante Investitionen in die Veloinfrastruktur</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
Geplante Investitionen in kommunale Veloinfrastruktur zulasten Rahmenkredit Velo gemäss Gegenvorschlag zur Velo-Initiative u. a.	0,7	1,3	5,1
Albisriederstrasse*			
Max-Frisch-Platz*			
Uraniastrasse – Steinmühlegasse			
Flurstrasse			
Mutschellenstrasse – Albisstrasse*			
Hagenholzstrasse			
Ruedigerstrasse – Staffelstrasse – Lerchenstrasse			
Lavaterstrasse – Breitingenstrasse			
Hardturmstrasse			
Friesenbergstrasse			
Stampfenbrunnen – Meientalstrasse – Libellenweg			
Binzmühlestrasse			
Kornhausstrasse*			
Albisriederstrasse			
Schönbühlstrasse			
Rainstrasse*			
Entlisbergstrasse			
Leimbachstrasse			
Römerhofplatz			
Grosswiesenstrasse – Hirzenbachstrasse			
Zweiradstation Stadttunnel			
Aemterstrasse – Kalkbreitestrasse			
Goldbrunnenplatz – Gertrudstr. – Rotachstr. – Nussbaumstr.			
Marie-Heim-Vögtlin-Weg			
Culmannstrasse			
Verbreiterung Personenunterführung Strandbadweg (Mythenquai)			
Anbindung Stadttunnel (Verbreiterung Gessnerbrücke)			
Programm Express-Massnahmen			
Weitere Investitionen in die kommunale Veloinfrastruktur, deren Kreditgenehmigung vor dem 14. Juni 2015 erfolgte und die nicht zulasten Rahmenkredit Velo abgerechnet werden können u. a. Velostation Süd, Quartierverbindung Oerlikon, Vorinvestitionen Veloverbindung Kreis 4–5	9,3	8,1	0
<b>Total Investitionen in kommunale Veloinfrastruktur</b>	<b>10,0</b>	<b>9,4</b>	<b>5,1</b>
Investitionen in überkommunale Veloinfrastruktur, vom Kanton finanziert	2,0	1,4	1,7
<b>Total Investitionen in kommunale und überkommunale Veloinfrastruktur</b>	<b>12,0</b>	<b>10,8</b>	<b>6,8</b>

Anmerkungen:

- Grundlage ist die aktuell gültige Klassierung der entsprechenden Veloroute (kommunal / überkommunal)
- Im Ausgabenbeschluss des mit einem \* gekennzeichneten Projekts wurde der Veloanteil, der dem Rahmenkredit angerechnet wird, noch nicht separat ausgewiesen.

### *Investitionen in kommunale Veloinfrastrukturen*

Die Kosten für die Jahre 2016 und 2017, die dem Rahmenkredit angerechnet werden können, fallen relativ tief aus. Der Grund dafür ist, dass Baukosten, die vor der Abstimmung vom 14. Juni 2015 genehmigt wurden, nicht dem Rahmenkredit angerechnet werden können. Gerade in diesen beiden Jahren wird aber überdurchschnittlich viel in die kommunale Veloinfrastruktur investiert, da zwei grosse Projekte im Bau sind, einerseits die Velostation Süd, andererseits die Quartierverbindung Oerlikon (Veloverbindung, Veloparkhaus). Beide sollen im Jahr 2017 fertig gestellt werden.

Ab 2018 werden die vor der Volksabstimmung zum Rahmenkredit Velo genehmigten Projekte voraussichtlich abgeschlossen sein, und sämtliche geplanten kommunalen Investitionen können ab diesem Zeitpunkt über den Rahmenkredit abgerechnet werden.

### *Investitionen in überkommunale Veloinfrastruktur*

Wie einleitend erwähnt werden parallel zahlreiche Vorhaben auf überkommunalen Routen projektiert und realisiert. Diese werden durch den Kanton finanziert und können nicht dem Rahmenkredit angerechnet werden. Bis im Jahr 2018 liegen die geplanten Investitionen mit rund 1,5 bis 2 Millionen Franken eher tief. Mit den ab 2018 geplanten Bauvorhaben auf überkommunalen Routen, u. a. Utoquai, Mythenquai, Stadttunnel sowie Giesshübelsteg, werden diese jedoch in den Folgejahren ebenfalls deutlich ansteigen.

Mit der vorliegenden Zuschrift erstattet der Stadtrat dem Gemeinderat erstmals Bericht zum «Bauprogramm Velo» zu den kommunalen Veloinfrastrukturen für die Jahre 2016–2018 gemäss Ziff. 3 des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**