

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 18. Dezember 2013

Motion von Dr. André Odermatt und Daniel Leupi betreffend Realisierung eines durchgehenden Netzes von Velorouten, Projektierungs- und Investitionskredit, Bericht und Abschreibung

Am 25. November 2009 reichten Gemeinderäte Dr. André Odermatt (SP) und Daniel Leupi (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2009/547, ein, welche dem Stadtrat am 29. Februar 2012 zur Prüfung überwiesen wurde:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung mit dem entsprechenden Projektierungs- und Investitionskredit zu unterbreiten, welche zur Realisierung eines sicheren und durchgehenden Netzes von Velorouten auf den Hauptstrassen der Innenstadt bis 2020 führt, insbesondere auf den Achsen

- Rämistrasse
- Seilergraben
- Zeltweg
- Sihl-/Uraniastrasse
- Talstrasse
- Selnau-/Stockerstrasse
- Kasernenstrasse
- Bleicherweg
- Brandschenke-/Pelikanstrasse
- General-Guisan-Quai/Mythenquai
- Zollbrücke/Museumstrasse
- Neumühlequai
- Weinberg-/Leonhard-/Tannenstrasse
- Löwenstrasse
- Utoquai
- Stauffacherquai und
- Hottingerstrasse und auf den Knoten
- Bellevue/Stadelhofen
- Central
- Bahnhofplatz/-quai
- Sihlporte
- Bürkliplatz und
- Heimplatz.

Die Routen sollen attraktiv, sicher, zusammenhängend und sichtbar sein (gemäss Handbuch Planung von Velorouten des Bundesamtes für Strassen und der Stiftung SchweizMobil).

Begründung:

Das Veloroutennetz in Zürichs Innenstadt ist heute sehr lückenhaft:

- Die wenigen bestehenden Routen zeichnen sich dadurch aus, dass sie verschlungenen Pfaden folgen, häufig gemischt mit dem Fussverkehr verlaufen und ein adäquates Vorwärtskommen kaum möglich ist.
- Auf den meisten Hauptstrassen durch die und um die Innenstadt bestehen überhaupt keine oder nur lückenhafte Velomassnahmen. Für die Velofahrenden ist kaum Platz vorhanden bzw. sie werden häufig – absichtlich oder aus Nachlässigkeit – abgedrängt. Das führt dazu, dass VelofahrerInnen die Innenstadt entweder ganz meiden oder auf das Trottoir ausweichen, mit allen bekannten Folgen.

Dass Velomassnahmen auf Hauptachsen tatsächlich zu einer Verhaltensänderung führen, wurde am Limmatquai eindrücklich bewiesen, wo heute praktisch alle Velos auf der Fahrbahn verkehren (vorher ca. 60%, heute ca. 97%).

Um einen sicheren Veloverkehr, eine Vermeidung der Konflikte mit dem Fussverkehr und um den von der Stadt angestrebten Zuwachs des Veloverkehrs zu ermöglichen, muss auch die Innenstadt flächendeckend mit Velorouten erschlossen werden. Die Hauptverkehrsachsen müssen dazu, wo nicht bereits geschehen mit Velomassnahmen, ergänzt werden. Die Veloführung soll primär auf der Fahrbahn mit eigenem Trassee erfolgen, die Führung auf Fussgängerflächen und Trottoirs ist zu vermeiden.

Am 21. April 2010 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 29. Februar 2012 definitiv.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderates (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Verkehrskonzept Innenstadt und Masterplan Velo

Die Innenstadt ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Einerseits durchqueren sämtliche Routen von und zu den Quartieren beidseits des Sees die Innenstadt; andererseits ist diese erwiesenermassen Start- und Zielort vieler Velofahrenden. Gemäss Erhebungen des Mobilitätsverhaltens der Zürcher Bevölkerung werden rund 43 Prozent aller mit dem Velo zurückgelegten Wege in der Innenstadt gefahren. Eine gute Erschliessung dieses Gebiets ist für den Veloverkehr und dessen Förderung darum essentiell.

Das Angebot an Velorouten ist heute noch lückenhaft. Verschiedene Routen sind nicht durchgehend oder nur beschränkt befahrbar. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen sind oft keine Velomassnahmen umgesetzt worden. Aus diesen Gründen teilt der Stadtrat die Auffassung der Motionäre, dass hinsichtlich des Veloverkehrs in der Innenstadt Handlungsbedarf besteht.

Seit der Einreichung der Motion hat der Stadtrat das Verkehrskonzept Innenstadt (STRB Nr. 34/2011, «Verkehrskonzept Innenstadt, Aufwertung der Strassenräume») und den Masterplan Velo (STRB Nr. 1411/2012, «Masterplan Velo, Bericht, Massnahmen, Umsetzungsorganisation») beschlossen.

Das Verkehrskonzept Innenstadt umfasst die vier Teilkonzepte Parkierung, Koexistenz, Anlieferung und Taxi und Velo und dient «als Orientierungsrahmen für die Innenstadtentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre». Es ist handlungsanleitend für die Behörden. Für die Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt sind jedoch keine festen Bautermine festgelegt und kein Gesamtkredit gesprochen worden.

Der Masterplan Velo soll bis 2025 realisiert werden. Die Finanzierung setzt sich aus bereits budgetierten, laufenden Projekten und neu auszulösenden Projekten zusammen. Auch hier ist kein Gesamtkredit gesprochen worden. Der Masterplan Velo ist Teil des Programms Stadtverkehr 2025, dessen Aktionsplan u. a. Velomassnahmen in der Tal- und Löwenstrasse sowie auf dem General-Guisan-Quai beinhaltet. Diese Strassenabschnitte werden auch in der Motion erwähnt.

Das im Masterplan Velo und im Verkehrskonzept Innenstadt festgehaltene Veloroutennetz ist im behördenverbindlichen Richtplan abgebildet und beinhaltet bis auf die Abschnitte Zeltweg und Selnau- / Stockerstrasse das gesamte in der Motion erwähnte Netz. Bis auf diese beiden Ausnahmen decken sich demnach die Vorhaben des Stadtrats mit den Forderungen der Motionäre.

Umsetzungsstand der geforderten Routenabschnitte

Nachstehende Tabelle zeigt, dass auf vielen in der Motion geforderten Routenabschnitte bereits Bauprojekte in Erarbeitung sind oder vor der Realisierung stehen. Diese Projekte werden jeweils separat budgetiert und nach den entsprechenden Finanzkompetenzen und Verfahren umgesetzt. In den meisten Fällen sind sie nach heutiger Planung vor 2020 abgeschlossen.

Auf den Abschnitten Zeltweg und Selnau- / Stockerstrasse fehlt mangels Richtplaneintrag die rechtliche Grundlage für die Umsetzung einer Veloroute. Aufgrund der Bebauungsstruktur und Strassenhierarchie sind auf diesen Strassenabschnitten jedoch auch die Platzverhältnisse zu eng.

| Strasse | Planungsgrundlagen | Vorhaben | Voraussichtlicher Realisierungszeitraum |
|---------------------------------|--|--|---|
| Rämistrasse | Verkehrskonzept Innenstadt (VI) | Teilweise Velostreifen talwärts, bergwärts Fuss- / Veloweg | 2015/16 |
| Seilergraben | VI | Mühlebachstrasse bis Central: Velomassnahmen talwärts | 2015 |
| Zeltweg | – | – | – |
| Sihlstrasse | VI | Durchgängige Veloführung in beide Richtungen | 2017/18 |
| Uraniastrasse | VI | einseitiger Velostreifen | 2017/18 |
| Talstrasse | VI, Masterplan Velo (MaPI) | Velostreifen | 2014/15 |
| Selnau- / Stockerstrasse | VI, MaPI (nur Stauffacherbrücke bis Sihlstrasse) | Optimierung Velostreifen | 2019 |
| Kasernenstrasse | VI, MaPI | Gessnerbrücke bis Stadttunnel: Velostreifen / Veloweg | 2017/18 |
| Bleicherweg | VI | Paradeplatz bis Seestrasse: T30 | Frühestens 2014 |
| Brandschenke- / Pelikanstrasse | VI | noch kein konkretes Vorhaben | – |
| General-Guisan-Quai, Mythenquai | VI, MaPI | Zweirichtungsveloweg | 2015–2018 |
| Zollbrücke / Museumsstrasse | VI, MaPI | Optimierung Bestand | 2017 |
| Neumühlequai | VI, MaPI | Machbarkeitsstudie für Veloführung in Bearbeitung | |
| Weinbergstrasse | MaPI | Machbarkeitsstudie für Veloführung in Bearbeitung | |
| Leonhardstrasse | MaPI | noch kein konkretes Vorhaben | – |
| Tannenstrasse | MaPI | Velostreifen beidseitig | 2013 und 2017 |
| Löwenstrasse | VI, MaPI | Sihlporte–Löwenplatz: T30 | Frühestens 2014 |
| Utoquai | VI, MaPI | Zweirichtungsveloweg | 2016/17 |
| Stauffacherquai | VI | noch kein konkretes Vorhaben | – |
| Hottingerstrasse | VI | Teilweise Velostreifen bergwärts | 2015 |
| Bellevue, Stadelhofen | VI, teilweise MaPI | Velostreifen | 2015 |
| Central | VI, MaPI | Teilweise Velostreifen, neue Abbiegemöglichkeiten | 2015 |
| Bahnhofplatz | VI | noch kein konkretes Vorhaben | – |
| Sihlporte | VI, MaPI | noch kein konkretes Vorhaben | – |
| Bürkliplatz | VI, MaPI | Zweirichtungsveloweg | 2016-2018 |
| Heimplatz | VI | Strassenbauprojekt in Erarbeitung | 2016/17 |

Für jene Abschnitte, für die noch keine konkreten Projekte vorliegen, plant der Stadtrat, gestützt auf den Masterplan Velo und das Verkehrskonzept Innenstadt, entsprechende Projektierungsarbeiten einzuleiten. Projektierung und Umsetzung von Strassenbauprojekten sind jedoch ressourcenintensiv. Die Realisierungszeiträume sind aufgrund der vielen Ansprüche an den Strassenraum oftmals nicht voraussehbar. Wegen der beschränkten finanziellen Mittel ist es zudem angebracht, die verschiedenen Bedürfnisse zu koordinieren und auf einen oftmals späteren passenden Zeitraum zu terminieren. Je nach Klassierung des Strassenabschnitts ist zusätzlich zum Mitwirkungs- und dem Projektfestsetzungsverfahren auch die Zustimmung der kantonalen Instanzen notwendig.

All diese Umstände führen dazu, dass die Projekte oft unterschiedliche Entwicklungsprozesse durchlaufen, bis die Ausgaben für ein Projekt bewilligt sind und die Realisierung möglich ist. Ein gemeinsamer Projektierungs- und Investitionskredit für die genannten Routenabschnitte ist deshalb nicht umsetzbar.

Der Stadtrat ist darum der Meinung, dass die weiteren für die Realisierung der genannten Velorouten nötigen Massnahmen im Rahmen konkreter Projekte umgesetzt und finanziert werden sollen. Einzelne Projekte könnten sich – je nach Ausgang der Abstimmung – zukünftig allenfalls aus dem Kredit der «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» vom 30. Januar 2013 (Velo-Initiative, STRB Nr. 616/2013) oder des Gegenvorschlags, der derzeit vom Stadtrat erarbeitet wird, finanzieren lassen.

Schlussfolgerungen

Für eine Vielzahl bereits laufender Projekte ist die Finanzierung und Terminierung bereits über bewilligte Kredite und Terminprogramme geregelt. Ein Kredit für sämtliche Projekte ist deshalb nicht möglich. Eine Vorlage für sämtliche noch nicht bewilligten Projekte ist aufgrund unterschiedlicher Bewilligungs- und Finanzierungs Kompetenzen sowie unterschiedlicher Realisierungszeiträume nicht machbar.

Die inhaltlichen Forderungen der Motion bezüglich Umsetzung der Velorouten sind in den wesentlichen Teilen mit Integration der entsprechenden Routenabschnitte in das Verkehrskonzept Innenstadt und in den Masterplan Velo aufgenommen. Der Stadtrat hat wiederholt bekräftigt, dass er im Rahmen seiner Möglichkeiten den Ausbau des Veloroutennetzes vorantreiben will. Nur bei den zwei erwähnten Routen Zeltweg und Selnau- / Stockerstrasse sieht der Stadtrat zurzeit keinen Handlungsspielraum.

Die stadtweite Umsetzung des Masterplans Velo und damit auch die Umsetzung der von der Motion geforderten Velorouten hat für den Stadtrat oberste Priorität und soll bis im Jahr 2025 realisiert werden. Von einem separaten Projekt zur Umsetzung der Motion sieht der Stadtrat daher ab.

Für den Stadtrat sind die wesentlichen Forderungen der Motion mit dem aufgezeigten Vorgehen erfüllt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend Realisierung eines durchgehenden Netzes von Velorouten, Projektierungs- und Investitionskredit, wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2009/547, der Gemeinderäte Dr. André Odermatt und Daniel Leupi vom 25. November 2009 betreffend Realisierung eines durchgehenden Netzes von Velorouten, Projektierungs- und Investitionskredit, wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cucho-Curti