

Zürich, den 21. April 2010

## **DER STADTRAT VON ZÜRICH**

**an den Gemeinderat**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. November 2009 reichten die Gemeinderäte Dr. André Odermatt (SP) und Daniel Leupi (Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2009/547, ein:

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 etwa 60 Prozent, heute etwa 97 Prozent).

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.

Gemäss Art. 90 GeschO GR wird der Stadtrat mit einer Motion verpflichtet, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab, hat er dies innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion schriftlich zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat beantragt aus folgenden Gründen die Umwandlung der Motion in ein Postulat:

*Strategische und planerische Ausgangslage*

In der Teilstrategie Veloverkehr (eine von 19 Teilstrategien der städtischen Mobilitätsstrategie) hält der Stadtrat fest, dass er den Veloverkehr in der Stadt Zürich mit Nachdruck fördern möchte. Diese Politik wird von der Bevölkerung unterstützt; laut Bevölkerungsumfrage 2009 begrüssen über 70 Prozent der Befragten Investitionen in die Veloinfrastruktur. Diese hohe Zustimmung erstaunt insofern nicht, als dass gemäss Mobilitätsbefragung immerhin 34 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung regelmässig, d. h. zwei Mal und häufiger pro Woche, das Velo benützen.

Die Innenstadt ist für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung. Zum einen bildet sie das Nadelöhr, durch das sämtliche Routen von und zu den Quartieren beidseits des Sees führen. Zum anderen liegen viele wichtige Ziele und Quellen des Veloverkehrs in der Innenstadt: zum Beispiel Bahnhöfe, Läden, kulturelle Angebote, Arbeitsplätze, Schulen. Verschiedenste Gruppen von Velofahrenden sind deshalb auf sichere, direkte und komfortable Routen durch und in die Innenstadt angewiesen. Gemäss Erhebungen des Mobilitätsverhaltens der Zürcher Bevölkerung werden rund 43 Prozent aller mit dem Velo zurückgelegten Wege in der Innenstadt gefahren. Eine gute Erschliessung der Innenstadt ist für den Veloverkehr und dessen Förderung essentiell.

In der Zürcher Innenstadt besteht heute noch ein stark fragmentiertes Veloangebot. Verschiedene Routen sind nicht durchgehend oder nur beschränkt befahrbar, und insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen sind oft keine Velomassnahmen vorhanden. Grosse Teile der Altstadt sind heute noch für den Veloverkehr gesperrt und damit mit dem Velo nicht erreichbar. Eine Umfahrung der Altstadt ist mangels fehlender Routen nur schwer möglich.

Im Unterschied zu den anderen Verkehrsarten hängt die Benützung des Velos oft vom «schwächsten Glied» der Strecke ab. Das heisst, dass bereits eine Lücke auf der Route dazu führen kann, dass für einen bestimmten Weg nicht das Velo gewählt wird. Aus diesem Grund sind lückenlose Routennetze für den Veloverkehr sehr wichtig.

Die in der Motion aufgeführten Achsen sind – abgesehen von der Stockerstrasse und dem Zeltweg – alle im Verkehrsplan als Velorouten klassiert. Das vorgeschlagene Netz entspricht weitgehend dem städtischen Konzept der Velorouten in der Innenstadt.

*Grobe Einschätzung der Realisierbarkeit der Velorouten*

Aus diesen Gründen teilt der Stadtrat die Auffassung der Motionäre, dass hinsichtlich des Veloverkehrs in der Innenstadt Handlungsbedarf besteht, und er möchte das Routennetz markant verbessern. Die folgende Auflistung zeigt, dass bereits viele Abschnitte in Projektierung sind und in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden können:

<b>Strasse</b>	<b>Bemerkungen</b>
General-Guisan-Quai, Mythenquai	Weitgehend bestehend, Radweg im Bereich Hafen Enge wird 2010 gebaut. Mythenquai neu mit Radstreifen in Projektierung.
Uraniastrasse	Radweg und Radstreifen in Projektierung.
Kasernenstrasse	Weitgehend bestehend. Radstreifen auch südwärts ab etwa 2011.
Leonhardstrasse	Bestehend, abwärts ohne Massnahmen. Hohe Haltekante wird oft als bedrohlich empfunden.
Zollbrücke, Museumsstrasse	Bestehend, ausser Beziehung Museumstrasse-Walchebrücke.
Tannenstrasse	Umsetzung etwa 2014 vorgesehen.
Utoquai	Mischbereich Fussgänger/Velo analog Seeufer vorgesehen. Realisierung etwa 2014.
Bellevue, Stadelhofen	Stadelhofen bestehend, die Veloführung wird noch mit Markierungen verdeutlicht. Neugestaltung Bellevue mit Velomassnahmen etwa 2014.
Central	In Projektierung.
Sihlporte	Grundsätzlich bestehend. Zum Teil unkonventionelle Lösungen.
Bürkliplatz	Bestehend. Eine bessere Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs mittels deutlicherer Markierung wird geprüft.

Der Stadtrat möchte zudem diejenigen Routen, die technisch mit vertretbarem Aufwand machbar scheinen, in absehbarer Zeit realisieren:

<b>Strasse</b>	<b>Bemerkungen</b>
Sihlstrasse	Würde mit allfälligem Gegenverkehr Uraniastrasse umgesetzt.
Talstrasse	Voraussichtlich Umlagerung von Parkplätzen nötig.
Bleicherweg	Zwischen Enge und Beethovenstrasse bestehend. Fortsetzung bis Talstrasse scheint machbar, allenfalls Umlagerung von Parkplätzen nötig.
Brandschenke-/Pelikanstrasse	Brandschenkestrasse weitgehend bestehend. Restliche Strecke scheint durch Anpassung des Trottoirs oder durch Umlagerung von Parkplätzen realisierbar.
Neumühlequai	Zwischen Walcheplatz und Central Neuorganisation möglich. Zwischen Dynamo und Walchebrücke Verlängerung des Fuss-/Radwegs bis Brücke prüfen.
Weinbergstrasse	Kaum Platz vorhanden. Mischverkehr MIV/Tram bergwärts müsste geprüft werden.
Löwenstrasse	Südwärts bestehend. Veloroute nordwärts bedingt Aufhebung eines Fahrstreifens.
Stauffacherquai	Vermutlich Umlagerung von Parkplätzen nötig.
Heimplatz	Veloroute wird im Rahmen Neugestaltung des Platzes realisiert werden.

Es gibt aber geplante Routenabschnitte, welche aus heutiger Sicht nur mit übermässigem Aufwand oder starken Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr realisierbar scheinen:

<b>Strasse</b>	<b>Bemerkungen</b>
Rämistrasse	Über weite Strecken kein Platz. MIV auf Tramgleise nicht sinnvoll.
Seilergraben	Richtung Central Mitbenützung oder Verschmälerung Trottoir denkbar. Gegenrichtung kaum genügend Platz. MIV auf Gleise nicht sinnvoll.
Zeltweg	Zu schmal. Grosser Landerwerb nötig. Ist im Richtplan nicht klassiert.
Selnau-/Stockerstrasse	Kaum Platz. MIV auf Gleis nicht sinnvoll. Nicht im Richtplan klassiert. Alternative Tödistrasse vorhanden.
Hottingerstrasse	Hottingerplatz bergwärts Radweg in Planung. Im Abschnitt Kunsthau bis Hottingerplatz aber kaum Platz. MIV auf Gleis nicht sinnvoll.
Bahnhofplatz	Nur möglich mit Aufhebung von Fahrstreifen oder allenfalls auf Kosten der Taxivorfahrt.

Für diese Abschnitte sieht der Stadtrat zurzeit kaum Spielraum, weshalb die Motion in der vorliegenden Form inhaltlich nicht erfüllt werden könnte.

*Finanzierung losgelöst von Strassenprojekten nicht sinnvoll*

Der Stadtrat vertritt die Meinung, dass die für die Realisierung der Velorouten nötigen Massnahmen im Rahmen von konkreten Projekten umgesetzt und finanziert werden sollen. Er lehnt es deshalb ab, die Massnahmen, die zur Erfüllung des Anliegens nötig sind, in einem Planungs- und Projektierungskredit zusammenzufassen.

Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat die vorliegende Motion ab und beantragt deren Umwandlung in ein Postulat.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrates

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

der Stadtschreiber

**Dr. André Kuy**