



## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 10. März 2021

### 225.

#### **Dringliche Schriftliche Anfrage von Simone Brander und 32 Mitunterzeichnenden betreffend Pop-up-Velowege aufgrund der COVID-19-Pandemie, geeignete Strecken und Gründe für den bisherigen Umsetzungsverzicht sowie mögliche temporäre Massnahmen für die Realisierung und nahtlose Überführung in die definitive Veloinfrastruktur**

Am 10. Februar 2021 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und 32 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/62, ein:

Seit bald einem Jahr wird in der Stadt Zürich von verschiedenen Parteien, Gruppen und Verkehrsorganisationen gefordert, dass aufgrund der COVID-19 Pandemie Pop-Up-Velowege realisiert werden, damit die Menschen in der Stadt Zürich sicher mit dem Velo unterwegs sein können. Auf dem Velo können die Abstandsregeln problemlos eingehalten werden, was die Ausbreitung des Virus verhindert. Zweitens verursacht der Veloverkehr im Gegensatz zum Autoverkehr keine Luftverschmutzung, wodurch das Sterberisiko deutlich reduziert wird. In vielen Studien wurde nachgewiesen, dass schlechte Luft zu signifikant höheren Sterberaten bei Corona-Infektionen führt. Darum muss der Autoverkehr als Hauptemittent der Luftschadstoffe reduziert werden. Die Umwandlung von Autofahrbahnen zu Velowegen leistet deshalb nicht nur einen wichtigen Beitrag, um die Ansteckungen zu reduzieren, sondern reduziert auch langfristig das Sterberisiko.

Viele Städte weltweit haben in den vergangenen Monaten Autospuren zu Velospuren umfunktioniert: Unter anderem in Mailand, Berlin, Wien, Paris, Sydney, Bogota und Mexico City. Auch in der Schweiz haben Genf, Lausanne und der Kanton Waadt rasch reagiert und Pop-Up-Velowege realisiert. Die Stadt Zürich leider nicht. In den Schweizer Städten muss es das Ziel sein, mit temporären Signalisationen rasch Pop-Up-Velowege zu schaffen und gleichzeitig die definitiven Strassenbauprojekte so voranzutreiben, dass die temporären Pop-Up-Velowege nahtlos in definitive Veloinfrastruktur umgewandelt werden kann.

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

1. Was sind die Gründe dafür, dass bisher in Zürich keine Pop-Up-Velowege realisiert wurden?
2. Auf welche Strecken werden zurzeit Pop-Up-Velowege geprüft?
3. Inwiefern ist es möglich, gestützt auf die «besondere Lage» gemäss Epidemienengesetz Pop-Up-Velowege zu realisieren?
4. Wie lassen sich in der Stadt Zürich mit temporären Massnahmen Pop-Up-Velowege realisieren, damit diese nahtlos in definitive Veloinfrastruktur überführt werden können?
5. Wann werden in Zürich Pop-Up-Velowege realisiert werden können?
6. Was tut der Stadtrat generell, um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Es ist dem Stadtrat ein vordringliches Anliegen, den Veloverkehr zu fördern, grundsätzlich und unabhängig von der COVID-19-Pandemie (vgl. auch Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2020/260). Dies soll mit Strassenbauprojekten und Sofortmassnahmen erfolgen.

Unter dem Begriff Pop-up-Veloweg werden rasche, temporäre Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs während der Pandemiezeit (in der Regel durch die Umnutzung von Flächen des motorisierten Individualverkehrs) verstanden, die anschliessend wieder aufgehoben werden. Auch der Stadtrat hat mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass in verschiedenen Städten in den letzten Monaten solche Massnahmen realisiert wurden. Die eingegangenen konkreten Vorschläge und Forderungen für die Stadt Zürich wurden und werden im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement und im Sicherheitsdepartement geprüft. Der Stadtrat vertritt in Übereinstimmung mit den Forderungen die Haltung, dass neben den Strassenbauprojekten auch Sofortmassnahmen zu Verbesserungen für den Veloverkehr mit hoher Priorität ergriffen werden müssen. Diese sollen aber nicht – wie Pop-up-Velowege – wieder rückgängig gemacht, sondern als permanente Massnahmen umgesetzt werden. Dazu gibt es bereits einige Beispiele; die Verwaltung arbeitet mit Hochdruck an weiteren Verbesserungen. In diesem Sinne verfolgt

der Stadtrat keine Projekte unter dem Titel Pop-up-Velowege, unterstützt aber die ihnen zugrundeliegenden Zielsetzungen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu den Fragen 1, 2 und 5 («Was sind die Gründe dafür, dass bisher in Zürich keine Pop-Up-Velowege realisiert wurden?»; «Auf welche Strecken werden zurzeit Pop-Up-Velowege geprüft?»; «Wann werden in Zürich Pop-Up-Velowege realisiert werden können?»):**

Dass keine Velowege unter dem Titel Pop-up-Velowege eröffnet werden, bedeutet nicht, dass die Stadt keine Verbesserungen realisiert. Die zuständigen Dienstabteilungen und insbesondere das gemeinsam gebildete Expressteam Velo prüfen laufend, wo und wie unter Einhaltung der Rechtsvorschriften definitive Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt werden können, aktuell z. B. an der Stampfenbachstrasse oder der Steinstrasse. Geprüft werden einfache, aber wirkungsvolle Massnahmen, die mehrheitlich durch Markierungen und Signalisationen umgesetzt werden können und kein Verfahren nach Strassengesetz benötigen.

An verschiedenen Orten werden Massnahmen getroffen, um das Velofahren einfacher und sicherer zu machen. Als jüngere Beispiele zu nennen sind die Optimierung der Veloweiche in der Museumstrasse, die Velostreifen am Bahnhofquai, in der Uraniastrasse und der Kasernenstrasse, Sofortmassnahmen am Bucheggplatz und am Hubertus sowie die neu geschaffene Möglichkeit, bei über 80 Lichtsignalanlagen mit dem Velo bei Rot rechts abbiegen zu dürfen.

Die Baslerstrasse bietet seit Herbst 2020 gut sichtbare Velostreifen und Haltebereiche fürs Velo an den Rotlichtern. Dazu wurden 77 Parkplätze abgebaut. 2021 sollen mehrere Abschnitte der Vorzugsrouten umgesetzt werden: zwischen Tiefenbrunnen und Stadelhofen, zwischen Altstetten und dem Kreis 4 sowie zwischen Affoltern und Oerlikon.

Aus Sicht des Stadtrats ist die Bündelung der städtischen Anstrengungen auf solche Massnahmen vielversprechender als Ansätze unter dem Titel Pop-up-Velowege. Denn ergänzend zu den einleitend erwähnten Gründen ist zu erwähnen, dass auch für temporäre Anpassungen rechtliche Vorgaben einzuhalten sind.

Sobald Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder andere Signale mit Vorschriftscharakter angeordnet werden, sind diese nach Bundesrecht von der Behörde zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen (vgl. Art. 107 Abs. 1 lit. a eidgenössische Signalisationsverordnung [SSV, SR 741.21]). Dazu gehören auch signalisierte Halte- und Parkverbote, um bestehende Parkfelder oder Güterumschlagsflächen vorübergehend für den Fahrverkehr freizuhalten oder das Signal Radweg, das auf einem Fahrstreifen, der mittels kleinen Leitbaken baulich abgetrennt wird (wie z. B. in Berlin), angebracht werden soll. Die Verkehrsanordnungen dürfen erst dann umgesetzt werden, wenn sie rechtskräftig sind. Auf Strassen von überkommunaler Bedeutung sind je nach Massnahme auch kantonale Instanzen einzubeziehen und zudem Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> Verfassung des Kantons Zürich (LS 101) zu beachten.

Strassen in der Stadt Zürich mit der Möglichkeit einer Spurreduktion und grosser Wirkung für den Veloverkehr im innerstädtischen Bereich – wie sie auch mit dem offenen Brief der Arbeitsgruppe Velopolitik der SP Stadt Zürich vom 2. April 2020 und der Medienmitteilung der «Velo Mänsche Züri» vom 13. November 2020 vorgeschlagen wurden – sind in der Regel überkommunale Strassen.

Pop-up-Velowege sind deshalb aufgrund der genannten gesetzlichen Bestimmungen (rasch, temporär, Umwandlung von Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs) in der Stadt Zürich kaum umsetzbar, zumindest nicht dort, wo sie einen massgeblichen Mehrwert bringen würden und nicht innert nützlicher Frist.

Eine direkte Übertragung von Pop-up-Massnahmen und insbesondere des Vorgehens aus anderen Städten ist nicht möglich, da die Rechtsgrundlagen und Voraussetzungen der verschiedenen Länder, Kantone wie auch der Städte in der Schweiz unterschiedlich sind.

**Zu Frage 3 («Inwiefern ist es möglich, gestützt auf die «besondere Lage» gemäss Epidemien-gesetz Pop-Up-Velowege zu realisieren?»):**

Die besondere Lage legitimiert den Bundesrat, bestimmte Massnahmen zur Bekämpfung einer Epidemie anzuordnen, deren Anordnung in der normalen Lage den Kantonen vorbehalten ist. Die Stadt Zürich als Gemeinde kann nicht gestützt auf Art. 6 Epidemien-gesetz (EpG, SR 818.101) Pop-up-Velowege umsetzen.

**Zu Frage 4 («Wie lassen sich in der Stadt Zürich mit temporären Massnahmen Pop-Up-Velowege realisieren, damit diese nahtlos in definitive Veloinfrastruktur überführt werden können?»):**

Wie erwähnt ist es in der Stadt Zürich kaum möglich, unter Einhaltung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen Pop-up-Velowege rasch als temporäre Massnahmen zu realisieren und diese nahtlos als definitive Lösung einzuführen. Die zuständigen städtischen Dienstabteilungen prüfen aber laufend nachhaltige Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs, sowohl durch rasch realisierbare Markierungen und Signalisationen als auch durch kleinere oder grössere Bauprojekte, und setzen diese wo möglich um.

**Zu Frage 6 («Was tut der Stadtrat generell, um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen?»):**

Der Stadtrat hat im November 2018 sechs Strategie-Schwerpunkte festgelegt, mit denen er seine Aktivitäten verstärkt und fokussiert. Mit dem Schwerpunkt «Sicher Velofahren» verfolgt er das Ziel, den Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer in der Stadt Zürich zu erhöhen. Dafür wurde eine Projektplattform gegründet, an der mehrere Dienstabteilungen aus verschiedenen Departementen beteiligt sind und ihre Anstrengungen bündeln. Mit kleinen und grossen, kurz- und mittelfristig ausgerichteten Projekten soll das Velofahren in der Stadt Zürich sicherer gemacht werden (siehe STRB Nr. 554/2019).

«VELO SICURO» ist bezüglich der Infrastruktur ein zentrales Projekt des strategischen Schwerpunkts «Sicher Velofahren». Im Rahmen von «VELO SICURO» werden kurz- und mittelfristige Verbesserungen und Entschärfungen vorgenommen, die bis zu einer späteren, baulichen Sanierung Wirkung zeigen. Daneben werden aber auch längerfristige Massnahmen wie z. B. bauliche Anpassungen, die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden, das Verkehrsklima und die bessere Kenntnis der Verkehrsregeln aktiv bearbeitet.

Der Strategie-Schwerpunkt «Sicher Velofahren» hat einen engen Bezug zur «Velostrategie 2030» und damit zur Strategie «Stadtverkehr 2025».

Der Stadtrat berichtet jährlich mittels Zuschrift an den Gemeinderat über das «Bauprogramm Velo». Darin äussert er sich zu den geplanten Investitionen im Bereich Velo/Velosicherheit in den folgenden drei Jahren. Im jährlich erscheinenden Bericht «Stadtverkehr 2025» kommuniziert der Stadtrat über die Fortschritte zu den Indikatoren 7 («Qualität des Haupt- und Komfortrouthenetzes Veloverkehr») und 15 («Verkehrssicherheit»). Zudem beschreibt er die Fortschritte bei den Massnahmen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cucho-Curti**