



Velo in Zürich 2023

Bericht zur Veloförderung und Velosicherheit

Zürich, Oktober 2023

Impressum

Stadt Zürich

Sicherheitsdepartement & Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Oktober 2023

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Handlungsfelder und Massnahmen	2
2.1	Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR)	2
2.2	Weitere Infrastrukturmassnahmen	7
2.3	Sensibilisierung und Kommunikation	23
2.4	Bauprogramm Velo: Geplante neue Ausgaben 2023 bis 2026	30
3	Zahlen	34
3.1	Velozählungen und -befragungen	34
3.2	Unfallstatistik	35
4	Fazit	36
5	Anhänge	37
	Anhang 1: Strassenbauprojekte Inbetriebnahme 2021 und 2022 oder in Ausführung	37
	Anhang 2: Strassenbauprojekte geplanter Baustart 2023/2024	38

1 Einleitung

Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich.

Um diese Vision zu verwirklichen, werden in unterschiedlichen Handlungsfeldern Massnahmen ergriffen.

Die Stimmbevölkerung und der Gemeinderat haben dem Stadtrat Aufträge zur Förderung des Veloverkehrs erteilt. Der vorliegende Bericht Velo in Zürich 2023 enthält Berichterstattungen

- zum Stand der Umsetzung der Velovorzugsrouten gemäss Art. 154 Abs. 4 Gemeindeordnung;
- zur Tätigkeit im Rahmen des strategischen Schwerpunkts des Stadtrats «Sicher Velofahren»
- zum Bauprogramm Velo 2023–2026; und
- zu verschiedenen Postulaten des Gemeinderats.

Das Velo ist neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr eine der drei tragenden Säulen der städtischen Mobilität. Immer mehr Menschen sind in Zürich mit dem Velo unterwegs. Zugenommen hat aber auch die Zahl der Velounfälle.

Der Stadtrat will das Velofahren in der Stadt fördern und das Strassennetz verstärkt entsprechend den Anforderungen der Velofahrenden gestalten und betreiben. Im November 2018 hat er [«Sicher Velofahren»](#) als einen von sechs Strategie-Schwerpunkten (SSP) festgelegt. Mit gezielten Massnahmen und Projekten soll die Sicherheit der Velofahrenden erhöht werden.¹

Im Frühling 2021 löste die [«Velostrategie 2030»](#) den «Masterplan Velo» als strategische Planungsgrundlage für die Veloförderung ab. Der Massnahmenband als dynamisches Element zur Velostrategie wurde im Frühling 2023 erstmals aktualisiert.

In Zürich wird in den nächsten Jahren ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen, wobei der Fokus auf den Velovorzugsrouten (VVR) liegt. Das Netz wird über 130 Kilometer umfassen. Mindestens 50 Kilometer davon werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt.

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Handlungsfelder, Massnahmen und Entwicklungen im Bereich der Veloförderung und Velosicherheit der vergangenen Jahre zusammen.

¹ Das Postulat GR Nr. 2018/111 wird zur Abschreibung beantragt. Es wurde mit einer Textänderung überwiesen und fordert den Stadtrat auf zu prüfen, wie zur Vermeidung von Velounfällen ein Paket mit umfassenden Massnahmen erarbeitet werden kann.

2 Handlungsfelder und Massnahmen

Um Verbesserungen für den Veloverkehr zu erreichen, braucht es Anstrengungen in verschiedenen Bereichen. In der [Velostrategie 2030](#) wurden die Stossrichtungen Infrastruktur (durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz), das Verhalten (positive Velokultur) sowie die Prozesse (integrale Planung) festgelegt. Die nachfolgend beschriebenen Handlungsfelder und Massnahmen stellen eine Zusammenfassung dar und sind nicht abschliessend zu verstehen. Ergänzend beleuchtet die digitale Dokumentation unter stadt-zuerich.ch/velo aktuelle Projekte und Aktivitäten vertieft.

2.1 Umsetzung der Velovorzugsrouten (VVR)

Die Umsetzung des Netzes von VVR ist ein zentrales Element der Veloförderung der nächsten Jahre und orientiert sich an der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich». Die Realisierung von VVR entspricht somit der Umsetzung der Initiative. Hierzu wurde eine Umsetzungsplanung erstellt, sodass das VVR-Netz in den nächsten zehn Jahren umgesetzt werden kann.

Im [kommunalen Richtplan Verkehr](#), der von den Stimmberechtigten im Herbst 2021 beschlossen wurde, ist das Netz als Zielbild festgelegt. Als Nächstes bedarf es einer Teilrevision des regionalen Richtplans, um die VVR als höchste Routenkategorie stufengerecht zu verankern. Die öffentliche Auflage soll 2024 erfolgen. Das Netz der geplanten VVR ist seit Sommer 2021 auf dem Stadtplan digital einsehbar. Der Stand der Projekte, die Fortschritte der Umsetzung der VVR sowie weitere umgesetzte Velomassnahmen werden auf stadt-zuerich.ch/velo dokumentiert.

Die VVR sollen in den nächsten zehn Jahren in Etappen umgesetzt werden. Die Vorzugsrouten verlaufen primär auf Quartierstrassen abseits der Hauptverkehrsstrassen und wichtigen ÖV-Achsen: Auf Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Individualverkehr kann den Velofahrenden mit einfachen Massnahmen ein sicheres Vorwärtskommen ermöglicht werden. Die Verkehrsbelastung ist in der Regel gering, quartierfremder Durchgangsverkehr wird mit geeigneten Massnahmen (gegenläufige Einbahnen, modale Filter etc.) unterbunden. Auf einem Grossteil der Abschnitte erfolgt die Umsetzung im bestehenden Strassenraum ohne grosse bauliche Massnahmen im Rahmen von sogenannten «Strassenbauprojekten mit verkürztem Terminplan». Mit einfachen Anpassungen der Signalisation und Markierungsmassnahmen wie der Aufhebung des Rechtsvortritts an Kreuzungen oder der Aufhebung respektive Versetzung von Parkplätzen werden die Routenabschnitte für die Velofahrenden aufgewertet. Auf anspruchsvollen Abschnitten erfolgt die Umsetzung von VVR mit

Strassenbauprojekten mit Vorstudien.² Piktogramme mit Zielangaben am Boden und 40 cm breite, grüne Farbbänder an den Seitenrändern machen die VVR sichtbar.³

Erste Projekte auf VVR-Routen konnten realisiert werden. Im Oktober 2022 beschloss der Stadtrat für die Umsetzung der VVR von Altstetten in den Kreis 4 Ausgaben in der Höhe von 1,3 Millionen Franken. Die Bau- und Markierungsarbeiten wurden im Frühling 2023 abgeschlossen. Auf der VVR «Altstetten – Kreis 4» profitieren Velofahrende von einer Vortrittsberechtigung, breiten Velostreifen und Tempo 30. Um den Durchgangsverkehr zu unterbinden, wurde in Teilen der Basler-, Bullinger- und Mürtchenstrasse Einbahnverkehr für den motorisierten Individualverkehr eingeführt. Für eine gute Sichtbarkeit wurden Velopiktogramme und ein 40 cm breites, grünes Farbband entlang der Fahrbahnränder angebracht. Diese VVR durch die Basler- und Bullingerstrasse ist die erste längere VVR, auf der durchgängig ein Projekt realisiert wurde. Auf zwei Abschnitten der Baslerstrasse ist zudem ein Strassenbauprojekt mit Vorstudie in Erarbeitung.

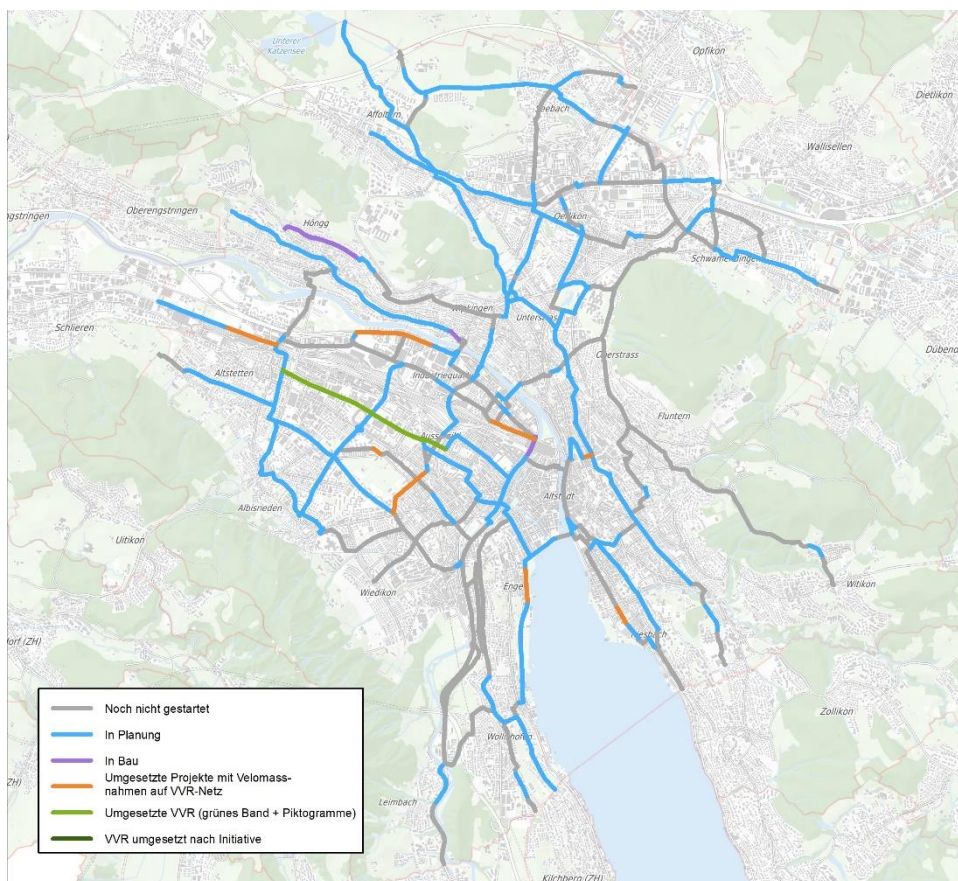
² Auf einzelnen Abschnitten werden zuerst Projekte mit verkürztem Terminplan durchgeführt, die im bestehenden Strassenquerschnitt Verbesserungen für den Veloverkehr erzielen, und anschliessend Strassenbauprojekte mit Vorstudien, bei denen der gesamte Strassenraum umgestaltet wird.

³ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2020/435 betreffend Konzept für eine gut sichtbare und intuitiv verständliche Farbgestaltung und Signalisation der Velodirekt Routen gemäss Velorouten-Initiative zur Abschreibung beantragt.



Foto: Velovorzugsroute Baslerstrasse

Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht über den Stand der Projekte auf VVR (Stand September 2023):



Projekte auf VVR:

- | | | | |
|---|---|--|---|
| 1 | Noch nicht gestartet | | VVR sind auf dem VVR-Netz gemäss Richtplan eingetragen. Es gibt noch keine Projekte. |
| 2 | In Planung | | Projekte auf VVR sind in Planung. |
| 3 | In Bau | | Projekte mit Velomassnahmen auf der VVR sind in Umsetzung. |
| 4 | Umgesetzte Projekte mit Velomassnahmen auf VVR-Netz | | Projekte auf der VVR sind umgesetzt. Verbesserungen für das Velo, aber noch keine VVR. |
| 5 | Umgesetzte VVR (grünes Band + Piktogramme) | | VVR sind umgesetzt. Die VVR sind erkennbar am grünen Band und den Velo-Piktogrammen. |
| 6 | VVR umgesetzt nach Initiative | | VVR gemäss Initiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Wirkungscontrolling mit Befahrung durch ein externes und internes Expert*innenteam ist abgeschlossen. Der Durchgangsverkehr ist unterbunden (autofrei) oder der Veloverkehr wird auf baulich getrennten Velowegen geführt. |

Das Projekt VVR Stadtgrenze Tiefenbrunnen–Stadelhofen, das durch Einsprachen blockiert war, kann ab Herbst 2023 realisiert werden.

Drei VVR mit einer Gesamtlänge von 10 km wurden 2022 ausgeschrieben: Die VVR Höngg verbindet die Stadtgrenze mit dem Wipkingerplatz, die VVR Schwamendingen den Schwamendingerplatz mit dem Bahnhof Stettbach und mit der VVR Affoltern–Oerlikon werden die beiden Quartiere miteinander verbunden. Da gegen die drei VVR Rechtsmittel ergriffen wurden, ist der Zeitpunkt der Realisierung ungewiss.

In den Jahren 2023 und 2024 sollen – vorbehältlich rechtskräftiger Projekte – folgende VVR umgesetzt werden:

- VVR Aussersihl (Altstetten–HB), Abschnitt Stauffacherstrasse bis Kasernenstrasse
- VVR Höngg–Bahnhof Altstetten, Abschnitt Max-Högger-Strasse
- VVR Stadtgrenze Tiefenbrunnen–Stadelhofen, Abschnitt Mühlebachstrasse bis Zollikerstrasse
- VVR Lengg–Hochschulen–Oerlikon
- VVR Aussersihl, Abschnitt Bullingerplatz –See
- VVR Industrietangente, Abschnitt Pfingstweidstrasse bis Triemlistrasse⁴
- VVR Wollishofen (Wollishofen–Brunau), Abschnitt Stadtgrenze Nidelbadstrasse bis Mutschellenstrasse
- VVR Affoltern–Oerlikon, Abschnitt Bahnhof Affoltern bis Überlandstrasse
- VVR Stettbach/Wallisellen–Bahnhof Oerlikon (via Schwamendingen), Abschnitt Bahnhof Stettbach bis Stettbachstrasse⁵
- VVR Höngg–Meierhofplatz–Wipkingerbrücke, Abschnitt Stadtgrenze bis Hönggerstrasse
- VVR Altstetten–Albisrieden–Wiedikon, Abschnitt Birmensdorferstrasse bis Schaufelbergstrasse
- VVR Oerlikon–Bucheggplatz–Kreise 5/4, Abschnitt Bucheggplatz inkl. Anbindungen (Velosofortmassnahmen)

Bei einem Teil der Abschnitte sind Verbesserungen für den Veloverkehr nur im Rahmen von Strassenbauprojekten mit Vorstudie umsetzbar, unter anderem für komplexe Knoten oder bei überkommunal klassierten Strassen. Teilweise werden diese Vorstudien nachgelagert zu Projekten mit verkürztem Terminplan erarbeitet.

Namhafte Verbesserungen für Velofahrende können dort nur im Rahmen von grösseren Umbauten erzielt werden. Dazu sind Projekte mit Vorstudien in Erarbeitung (u. a. Kasernenstrasse, Hardturmstrasse, Leonhardstrasse). Für besonders komplexe

⁴ Die VVR Industrietangente, welche auch entlang des Letziggrabens führt, wird voraussichtlich im Jahr 2024 umgesetzt. Tempo 30 ist bereits umgesetzt. In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2020/484 betreffend Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen im Letziggraben und den angrenzenden Quartierstrassen sowie Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zur Abschreibung beantragt.

⁵ Mit Blick auf die geplante Umsetzung dieser VVR 2024 wird das Postulat GR Nr. 2015/160 betreffend Realisierung der regional klassierten Veloroute zwischen dem Schwamendingerplatz und der Kreuzung Roswiesenstrasse / Dübendorfstrasse zur Abschreibung beantragt.

Abschnitte werden vorgelagert Verkehrsstudien erstellt, um den erforderlichen Handlungsspielraum für die Umsetzung der VVR zu gewinnen. So wurde ein Verkehrskonzept Brunau unter Mitwirkung des Quartiers erarbeitet und am 18. September 2023 der Öffentlichkeit vorgestellt. Weitere Verkehrsstudien betreffen zum Beispiel den Raum Albisrieden bis Hubertus sowie Wipkingerplatz.

Der Stadtrat führt zu den VVR öffentliche Informationsveranstaltungen durch. Am 31. Januar 2023 fand eine Veranstaltung zur VVR Wollishofen und am 27. März 2023 zur VVR Lengg–Hochschulen–Oerlikon statt.

Auf fertiggestellten VVR finden verkehrliche Nacherhebungen und Wirkungskontrollen statt. Diese werden aufzeigen, ob und inwieweit die Volksinitiative «Sichere Velorouten» umgesetzt wurde. Falls die VVR noch nicht den Anforderungen gemäss Volksinitiative entsprechen, werden entsprechende Massnahmen umgesetzt.

2.2 Weitere Infrastrukturmassnahmen

2.2.1 Velotunnel unter dem HB Zürich und Velostation

Die Umsetzung des Velotunnels nimmt Fahrt auf. Seit September 2022 baut das Tiefbauamt (TAZ) den Stadttunnel um: Aus dem 192 m langen Rohbau wird bis Ende 2024 der Velotunnel. Die Arbeiten begannen am Sihlquai und an der Kasernenstrasse mit dem Einbau einer unterstützenden Hilfsbrücke. Weiter wurde die Tramhaltestelle «Sihlquai/HB» provisorisch verschoben. Die Bauarbeiten im Innern des Hauptbahnhofs starteten im Frühjahr 2023, anschliessend wird die Technik ausgebaut und die neue Velostation errichtet. Mit dem Projekt Velotunnel wird sich eine zentrale Lücke im Veloroutennetz schliessen und ein wichtiger Abschnitt des VVR-Netzes realisiert. Denn durch die Kanalisierung des Veloverkehrs im Tunnel wird die konflikträchtige und anspruchsvolle Umfahrung des Hauptbahnhofs via Bahnhofplatz, Bahnhofquai und Museumstrasse entlastet. Die Velostation mit ihren 900 kostenfreien Veloabstellplätzen wird direkt mit der Passage Sihlquai des Hauptbahnhofs verbunden sein. Für die Veloförderung ist der Velotunnel ein entscheidender Schritt vorwärts: Mit ihm entsteht eine sichere und einfache Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5.

[Der Velotunnel. - Stadt Zürich \(stadt-zuerich.ch\)](https://www.stadt-zuerich.ch/velo/velotunnel)



Foto: Velotunnel

2.2.2 Velostation am Bahnhof Stadelhofen

Im Jahr 2022 wurde mit dem Bau des «Hauses zum Falken» beim Bahnhof Stadelhofen begonnen. Die Bauarbeiten starteten im 1. Quartal 2022 mit aufwändigen Installationsarbeiten und dem anschliessenden Rückbau des bestehenden Gebäudes.

Bis 2026 entsteht im Untergeschoss eine neue Velostation. Sie bietet Platz für ungefähr 800 Velos. Die Station wird 24 Stunden am Tag zugänglich sein. Die öffentliche Velostation mit direktem Zugang zum Bahnhof wird in den drei Untergeschossen des «Hauses zum Falken» und in einem Teilbereich des Erdgeschosses entstehen.

Im Erdgeschoss erfolgt zudem der Hauptzugang zur Velostation ab der Kreuzbühlstrasse. Im zweiten Untergeschoss ist zusätzlich ein direkter Zugang für Zufussgehende zur bestehenden Einkaufspassage im Bahnhof Stadelhofen geplant.

[Velostation Bahnhof Stadelhofen. - Stadt Zürich \(stadt-zuerich.ch\)](https://www.stadt-zuerich.ch/velostation-bahnhof-stadelhofen)

Im Mai 2023 konnten für die Übergangszeit während des Baus und bis zur Inbetriebnahme der Velostation am Bahnhof Stadelhofen im Rahmen eines Pilotversuchs 50 gedeckte Veloabstellplätze im Parkhaus Hohe Promenade in Betrieb genommen werden. Die Flächen für die Velos befinden sich im Eingangsbereich des Parkhauses, hin zu den Gleisen des Bahnhofs. Parkfelder wurden für den Versuch keine aufgehoben. Der Versuch läuft bis im Mai 2025. Die Nutzungszahlen werden vor der Fertigstellung der Velostation im «Haus zum Falken» evaluiert. Der Test soll zeigen, wie das Angebot bei den Velofahrenden ankommt. Denn künftig möchte die Stadt vermehrt Flächen in privaten Gebäuden oder im Verwaltungseigentum als Velo-Abstellplätze

nutzen. Sie bieten eine Alternative in der dicht bebauten Innenstadt und sind eine witterungsgeschützte Lösung.

2.2.3 Schnell und einfach durch die Langstrassenunterführung

Rund 8500 Velofahrerinnen und Velofahrer unterqueren täglich das Gleisfeld der SBB an der Langstrasse. Im Sommer 2021 hat die Stadt in der grossen Unterführung den Belag erneuert und neue Markierungen angebracht. Die Velofahrenden haben seither die Wahl: Entweder in der grossen Unterführung die 2 m breiten Velostreifen befahren oder wie bis anhin die beiden seitlichen Unterführungen nutzen. Zusätzlich zum direkten Weg entlang der Fahrbahn wurde die Situation an den beiden Kreuzungen an den Enden der Langstrassenunterführung durch grosszügige Wartebereiche für Velos verbessert. Zudem wurde die Querung der Lagerstrasse mit einer Velofurt erleichtert.

Die Stadt plant weiterhin eine bauliche Gesamtlösung für die Langstrassenunterführung. Neben einer Verbreiterung der beiden seitlichen Unterführungen, die bautechnisch sehr herausfordernd ist, werden auch andere Lösungsmöglichkeiten geprüft. Ein entsprechender Projektauftrag ist in Planung, mit der Umsetzung eines Bauprojekts ist ca. 2035 zu rechnen.



Foto: Langstrassenunterführung

2.2.4 Weitere umgesetzte Strassenbauprojekte (vgl. Anhang 1)

Im Anhang 1 sind alle kommunalen und überkommunalen Strassenbauprojekte dargestellt und aufgelistet, mit denen Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt werden konnten und deren Bau in den Jahren 2021 und 2022 gestartet oder abgeschlossen wurde.

Zu nennen ist beispielsweise der Mythenquai. Dort wurde ein bis zu 4 m breiter Zweirichtungs-Veloweg im Abschnitt Breitingenstrasse bis zur Ausfahrt des Hafens Enge gebaut. An der Schauenbergstrasse konnte eine Spur für den motorisierten Individualverkehr aufgehoben und damit für die Velofahrenden breite Velostreifen auf beiden Strassenseiten geschaffen werden. Die Mischfläche auf dem Trottoir gibt es nicht mehr, was den Fussgänger*innen zugutekommt.

An zahlreichen Strassen wurde die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 beschränkt, womit die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden verbessert werden konnte. Die Kosten der kommunal klassierten Projekte wurden anhand eines einheitlichen Schlüssels dem Rahmenkredit Velo angerechnet.

Dank des Projekts «Velo Sicuro» konnten verschiedene als Velounfallherde identifizierte Stellen mit situationsspezifischen Massnahmen entschärft werden (vgl. dazu Abschnitt 2.2.8). Im Jahr 2022 konnten zum Beispiel ein Unfallherd saniert und mehrere Schwachstellen zur Erhöhung der Sicherheit behoben werden, so die Einmündung Lang-/Josefstrasse, die Seefeld-/ Arosastrasse oder der Seilergraben in Fahrtrichtung Central.

2.2.5 Sechzig umgesetzte Sofortmassnahmen für den Veloverkehr

Die Stadt Zürich hat 2022 rund 60 Sofortmassnahmen für den Veloverkehr umgesetzt. Entlang der Bahnhofstrasse etwa wurden die Randsteine an 16 Stellen auf einer Breite von 50 cm abgeschliffen, um den Komfort für Velofahrende zu erhöhen. Auf der anderen Seite der Limmat hat die Stadt das Trottoir auf der Bergseite des Hirschengrabens zum Veloweg umfunktioniert und den Fussgängerstreifen auf Höhe des Predigerplatzes mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. An der Bederstrasse beim Bahnhof Enge wurde eine neue Velomietbox in Betrieb genommen. Sie bietet Platz für rund 80 Velos und verfügt über Ladeplätze für E-Bikes. An der Ämtlerstrasse im Kreis 3 wurden die Übergänge an der Albisriederstrasse und der Tramhaltestelle «Altes Krematorium» verbessert und in der Zurlindenstrasse die Anzahl der Veloabstellplätze erhöht. In der Hardaustrasse wurde ein 1,8 m breiter Velostreifen markiert. Kurz vor dem Escher-Wyss-Platz an der Hardturmstrasse im Kreis 5 errichtete die Stadt Zürich getrennte Flächen für den Fuss- und Veloverkehr.

Ein Fokus des Veloexpress-Teams lag 2022 auf der Schaffung neuer Veloabstellplätze. Über die ganze Stadt verteilt entstanden eine Vielzahl an zusätzlichen Möglichkeiten zum Parkieren für Velos oder Zweiräder, etwa am Bürkliplatz, im Seefeld an der Nebelbachstrasse, in Wipkingen an der Rotbuch- und Lägernstrasse sowie an der

Franklinstrasse in Oerlikon. Insgesamt wurden rund 300 neue Velo-Abstellplätze realisiert.

2.2.6 Velostandards⁶

Die als Planungshilfe dienenden Velostandards der Stadt Zürich (Stand 2016) werden an die geänderten Anforderungen an ein attraktives und sicheres Velonetz angepasst. Die Aktualisierung ist 2022 gestartet und soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein.

Inhaltlich werden folgende Themen bearbeitet:

- Die Standards werden an die Anforderungen der aktualisierten Netzkategorien angepasst.
- Die definierten Masse für den Strassenraumentwurf werden geprüft und angepasst. Minimalmasse, welche nicht mehr dem heutigen Stand der Anforderungen entsprechen, werden durch grosszügigere Masse ersetzt, beispielsweise bei der Mindestbreite von Velostreifen.
- Prinzipien der Veloführung an Knoten, Querungsstellen und Verflechtungen, bei Verkehrsregimewechseln und Übergängen sowie an Haltestellen werden erarbeitet und in den Standards ergänzt.

2.2.7 Bikeable

Seit April 2021 können Gefahren- und Schwachstellen im Velowegnetz der Stadt Zürich über bikeable.ch gemeldet werden. Jährlich werden von Velofahrenden zwischen 300 und 400 Meldungen erfasst. Die Meldungen werden an die zuständigen Stellen (z. B. Veloexpress-Team, Dienstabteilung Verkehr [DAV]) weitergeleitet, priorisiert und möglichst zeitnah bearbeitet. Viele Mängel können aber nur bei einer Gesamtbetrachtung, d. h. im Rahmen von Strassenbauprojekten, behoben werden. Im Winter 2022 wurde ein «Schneemelder» auf Bikeable ergänzt: Die Meldungen bezüglich mangelnder Schneeräumung auf Velorouten und -flächen gehen direkt zu Entsorgung + Recycling (ERZ) (s. auch Abschnitt 2.2.14). Die Beantwortung und Bearbeitung der Meldungen ist zeitaufwändig, liefert aber wertvolle Hinweise auf Defizite.

2.2.8 Velo Sicuro

Ziel des Projektes Velo Sicuro ist es, Velounfallherde systematisch zu erfassen und Velorouten auf ihre Sicherheit zu inspizieren, um möglichst schnell Verbesserungsmaßnahmen zu realisieren.

Seit dem Start des Projekts Velo Sicuro wurden diverse Unfallherde saniert. So wurden z. B. am Bucheggplatz (Bucheggstrasse Ost), am Hubertus und am Knoten Dörfli-/Schwamendingerstrasse bauliche Massnahmen ergriffen, um Velofahrende besser vor rechtsabbiegenden Fahrzeugen zu schützen. An der Schlyfi wurden nach mehreren Unfällen Schutzmatten an den VBZ-Masten montiert, die signalisierte Geschwindigkeit

⁶ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2019/7 betreffend Anpassung der «Velostandards Stadt Zürich» betreffend Breite der Velostreifen zur Abschreibung beantragt.

auf 30 km/h reduziert, der Randstein abgeschrägt sowie für die längerfristige Unfallsanierung ein Bauprojekt ausgelöst. Diverse andere Unfallherde sind im Stadium der Massnamenerarbeitung oder der Umsetzung. Mittels sogenannter Road Safety Inspections (RSI) wurden mehrere Velorouten auf Schwachstellen überprüft und Massnahmen zur deren Behebung erarbeitet.

Andere Unfallherde (z. B. Limmatquai oder Sihlporte) sind sehr komplex und können nicht mittels Sofortmassnahmen entschärft werden, sondern benötigen eine integrale Herangehensweise.

Die ersten Resultate der Wirkungskontrolle zur Sanierung von Unfallherden sind ermutigend. Obwohl die Zeiträume der Beobachtung vielfach noch zu kurz für gesicherte Aussagen sind, zeichnet sich bei den meisten sanierten Unfallherden ein Rückgang der Velounfälle ab.

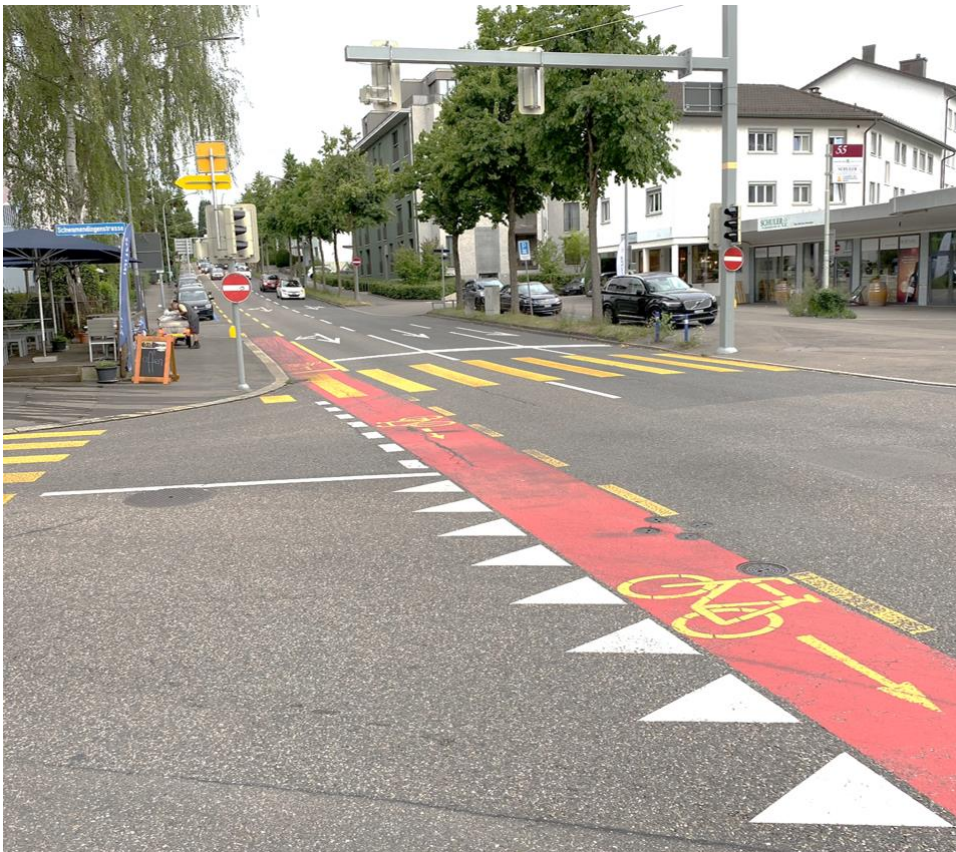


Foto: Unfallherd Dörfli-/Schwamendingenstrasse vor dem Umbau



Foto: Unfallherd Dörfli-/Schwamendingenstrasse nach dem Umbau

Grüne Welle für den Veloverkehr auf der Dörflistrasse

Auf der Dörflistrasse in der Fahrtrichtung stadtauswärts wurde die Lichtsignalsteuerung mehrerer aufeinanderfolgender Verzweigungen auf die Fahrgeschwindigkeit des Veloverkehrs koordiniert. Es ist nun möglich, auf dem Velo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h talwärts Richtung Messegelände zu fahren, ohne durch ein Rotlicht gestoppt zu werden. Dies trägt stark zum Komfort des Veloverkehrs auf dieser Route bei. Es hat den willkommenen Nebeneffekt, dass auch motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen die langsamere grüne Welle wahrnehmen und ihre Geschwindigkeit entsprechend senken.

Dies wirkt sich unterem auch positiv auf die bekannten Konfliktherde an den Verzweigungen der Dörflistrasse mit der Schwamendingenstrasse und mit der Regensbergstrasse aus. Bei tieferen Geschwindigkeiten sinkt das Risiko für Velofahrende, von einem rechtsabbiegenden Fahrzeug im toten Winkel übersehen zu werden. Mit dieser am Veloverkehr orientierten Koordination der Lichtsignalanlagen wurde in einem ersten Fall die politische Forderung erfüllt, auf wichtigen Routen grüne Wellen für den Veloverkehr zu schaffen, wie es sie bisher nur für den motorisierten oder den öffentlichen Verkehr gab.

Die Erfahrungen sind bisher positiv, sodass die grüne Velowelle nach Möglichkeit und Bedarf auch auf anderen Strecken angewandt werden kann.⁷

Länger Grün und kürzer Rot über den General-Guisan-Quai

Gemäss einem Postulat des Gemeinderats wurden die Programme der Lichtsignalanlagen an den beiden Fuss- und Veloquerungen über das General-Guisan-Quai an den Einmündungen der Stocker- und der Claridenstrasse geprüft und optimiert. Die neu angebotene Querungszeit entspricht der aktuellen Norm für eine behindertengerechte Querung. Auch älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ist somit eine vollständige und sichere Querung möglich. Aus Kapazitätsgründen konnten die Wartezeiten zwischen den Grünphasen noch nicht verkürzt werden. Entsprechende Massnahmen sind mit dem Bauprojekt zu erwarten, dessen Beginn im Jahr 2027 vorgesehen ist.⁸

Sofortmassnahmen Hardturm

Auf dem gesamten Fischerweg entlang der Limmat entstehen vor allem im Sommer Nutzungskonflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zwischen schnell fahrenden Berufspendler*innen auf dem Velo und der freizeitorientierten Nutzung durch Spaziergänger*innen, auch mit Hunden. Eine Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW hat das Konfliktpotenzial bestätigt und eine Massierung der Konflikte bis hin zu Kollisionen im unübersichtlichen Bereich des denkmalgeschützten Hardturms festgestellt.

Auf dieser Basis wurden Massnahmen entwickelt. Seit Frühling 2023 sollen mehrere Betonelemente die erwünschte Verlangsamung des Veloverkehrs und seine stärkere Trennung vom Fussverkehr bewirken. Erste Beobachtungen deuten darauf hin, dass Velofahrer*innen den Bereich bedeutend langsamer und eher im entfernteren Bereich des Hardturms befahren, während Fussgänger*innen sich eher im näheren Bereich des Hardturms bewegen, also eine gewisse Trennwirkung eingetreten ist. Diese Optimierung der Geh- und Fahrwege leistet einen Beitrag, die Situation am Fischerweg mittels kurzfristiger Überbrückungsmassnahmen zu verbessern.⁹

⁷ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2019/257, Automatische Voranmeldung auf wichtigen Velorouten zur Abschreibung beantragt.

⁸ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2021/441, Grünzeit und Wartezeit an den Fuss-/Veloquerungen über das General-Guisan-Quai zur Abschreibung beantragt.

⁹ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2022/582 betreffend Verbesserung der Situation am Fischerweg betreffend zu Fuss Gehenden und Velos mit kurzfristigen Überbrückungsmassnahmen zur Abschreibung beantragt.



Foto: Betonelemente als Sofortmassnahmen auf dem Fischerweg am Hardturm

Sanierungsmassnahmen Duttweilerbrücke/Herdernstrasse

Die Führung und Steuerung des Veloverkehrs durch separate Lichtsignalanlagen von der Duttweilerbrücke Richtung Herdernstrasse war ungünstig gestaltet, sodass korrekt fahrende Personen auf dem Velo in Konflikte mit dem motorisierten Verkehr kommen konnten, wenn dieser hinter ihnen auffuhr bzw. zu nahe an ihnen vorbeifuhr. Es wurden zwar keine Verkehrsunfälle gemeldet, aber Beobachtungen vor Ort haben den Handlungsbedarf in Bezug auf die Sicherheit der Velofahrer*innen bestätigt. Ein Massnahmenpaket wurde geplant und umgesetzt. Die Steuerung der Lichtsignalanlage wurde optimiert, der Aufstellbereich des Veloverkehrs mittels Markierung und roter Einfärbung deutlicher gemacht und die Fahrgeometrie auf der Verzweigung derart angepasst, dass der motorisierte Verkehr grösseren Abstand zu den Velofahrer*innen halten muss. Seit der Umsetzung dieser Massnahmen sind weder Konflikte bekannt geworden noch Beschwerden eingegangen.¹⁰

¹⁰ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2019/292 betreffend Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden von der Duttweilerbrücke Richtung Herdernstrasse zur Abschreibung beantragt.

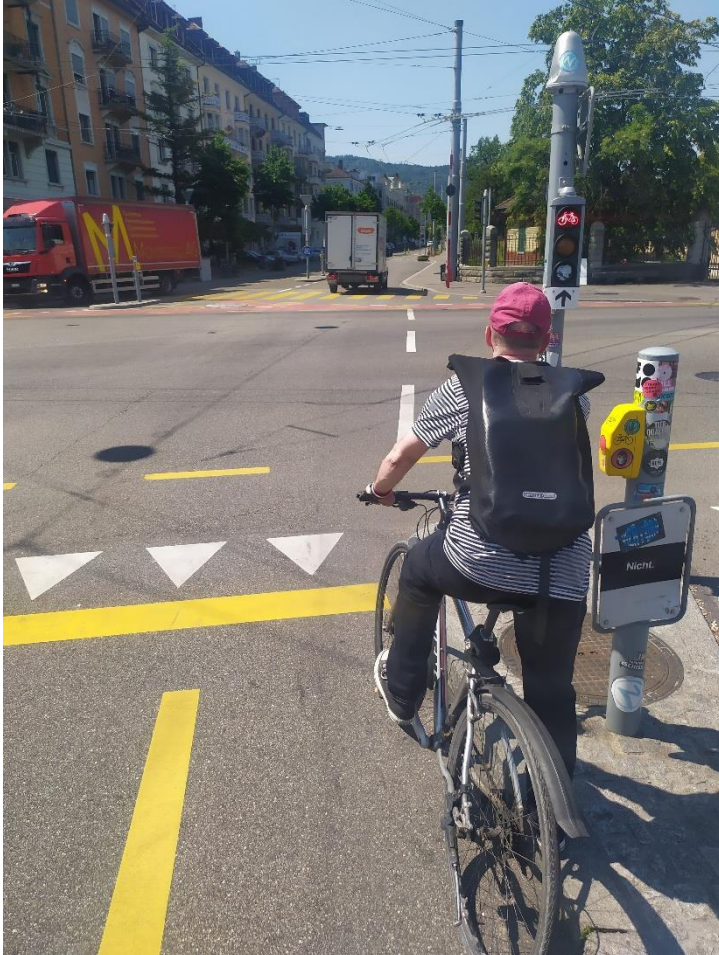


Foto: Optimierte Führung und Regelung von der Duttweilerbrücke in die Herdernstrasse

2.2.9 Protected Bikelanes im Velolabor

Auf der VVR Baslerstrasse wurden im Bereich der Parkhauseinfahrt des Einkaufszentrums Letzipark häufige Konflikte zwischen abbiegendem motorisiertem Individualverkehr und den geradeaus fahrenden Velofahrenden festgestellt. In einem vierstufigen Versuch wurde von Frühling bis Sommer 2022 überprüft, mit welchen Massnahmen diese Konflikte entschärft werden können. Jede Stufe wurde mittels Videoanalyse und Befragung der Velofahrenden evaluiert (Stufe 1: Ist-Zustand, Stufe 2: durchgezogener Velostreifen, Stufe 3: überfahrbare Elemente «Schildkröten», Stufe 4: physische Trennung motorisierter Individualverkehr/Velo mit Leitbaken). Es zeigte sich, dass die Konflikte mit einer physischen Trennung deutlich reduziert werden konnten. Velofahrende bevorzugten demgegenüber die überfahrbaren Elemente, die Gründe dafür sind unbekannt und sollen in einem weiteren Versuch 2023 geklärt werden.



Foto: durchgezogener Velostreifen (Stufe 2), Baslerstrasse



Foto: mit Leitbaken geschützter Velostreifen (Stufe 4), Baslerstrasse

2.2.10 Velosäcke und Velo-Vorstart

Velosäcke, Velo-Vorstarts und vorgezogene Haltebalken sind probate Mittel, um die Gefahr von Rechtsabbiege- und Totwinkelunfällen zu reduzieren. In Bauprojekten wird seit einigen Jahren darauf geachtet, keine Velosäcke und -haltebalken mit weniger als 4 m Länge zu markieren. Zudem wurden an diversen Orten separate Veloampeln mit Vorstart montiert, zum Beispiel an der Kreuzung Friesenberg-/Schweighofstrasse oder an der Rudolf-Brun-Brücke. Aktuell werden alle vorhandenen Haltebalken und Velosäcke an Lichtsignal-geregelten Knoten bezüglich ihrer Länge überprüft. Zu kurze Wartebereiche sollen auf eine Mindestlänge von 4 m verlängert werden. Velosack und Vorstart können je nach Situation – unabhängig voneinander oder in Kombination – angewendet werden. Daraus können evidenzbasiert Erkenntnisse über die effektivsten Massnahmen für die Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für Velofahrende bei Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen gewonnen werden. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden geprüft, zum Beispiel die Markierung und Roteinfärbung von Velostreifen über den Knoten. Damit wird dem Veloverkehr an Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen durch Velosäcke und Vorstarts höhere Priorität eingeräumt.¹¹



¹¹ In diesem Zusammenhang werden das Postulat GR Nr. 2021/189 betreffend Einführung von Velosäcken mit Vorzugsstart für Velofahrende an allen Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen sowie das Postulat GR Nr. 2023/34 betreffend Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende bei Strassenkreuzung mit Lichtsignalanlagen zur Abschreibung beantragt.

Foto: Velosäcke und Veloampel mit Vorstart an der Verzweigung Baslerstrasse/Luggwegstrasse

2.2.11 Rechtsabbiegen bei Rot und Idaho-Stop

Seit Anfang 2021 ist in der Schweiz das Rechtsabbiegen bei Rot (RABR) für den Veloverkehr bei entsprechender Signalisation erlaubt. In Zürich wurden in Vorbereitung auf diese Anpassung im Jahr 2020 alle Knoten mit Lichtsignalanlagen evaluiert und auf ihre RABR-Tauglichkeit geprüft. Zu Beginn des Jahres 2021 wurde RABR an über achtzig Knoten eingeführt. Ein Monitoring im März 2021 ergab, dass es weder zu mehr Konflikten noch zu mehr Fahrten über das Trottoir kam, dafür jedoch der Verkehrsfluss verbessert wurde. Ende 2021 konnten die Velofahrenden an 175 Orten legal bei Rot rechts abbiegen. Die kontinuierliche Umsetzung an weiteren Kreuzungen läuft. Damit hat die Stadt die aktuellen, rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft, den Veloverkehr an Verzweigungen zu priorisieren. Darüber hinaus werden die Lichtsignalanlagen ständig im Rahmen der verkehrlichen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der Anforderungen des Fuss- und öffentlichen Verkehrs auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs angepasst, zum Beispiel durch zeitliche Priorisierungen wie Vorstarts oder eigene Grünphasen.

In einem Pilotversuch wird seit Frühling 2023 an zwei Verzweigungen in der Stadt Zürich (Bahnhofquai/Uraniastrasse/Rudolf-Brun-Brücke und Lagerstrasse/Kanonengasse) auch die so genannte Idaho-Regelung getestet. Der Veloverkehr erhält in der Fahrtrichtung geradeaus ein permanentes Gelbblinken, was ihm trotz Rotlicht für den motorisierten Verkehr die vortrittsbelastete Weiterfahrt ermöglicht. Die Velofahrer*innen müssen den bei Grün querenden Fussgänger*innen dabei den Vortritt gewähren.¹²

¹² In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2017/228 betreffend Pilotprojekt zur Einführung der «Idaho-Regelung» auf Velorouten zur Abschreibung beantragt.

2.2.12 Mischverkehrsflächen Fuss/Velo

Die bestehenden Mischverkehrsflächen werden Schritt für Schritt abgebaut. Velos sind nur ausnahmsweise auf dem Trottoir zugelassen.¹³

Zusammenfassend stellt sich die Situation der Mischverkehrsflächen des Fuss- und Veloverkehrs folgendermassen dar: Per Ende 2022 sind auf den insgesamt 80 zur Entflechtung vorgesehenen Mischverkehrsflächen 15 Projekte vollständig umgesetzt. 65 Projekte sind noch nicht umgesetzt. Diese teilen sich wie folgt auf:

Entflechtung Mischverkehr (Stand Ende 2022)	Anzahl
Expressprojekt in Arbeit	1
Projekte in Planung (Baubeginn zwischen 2023 und 2028)	36
Projekte, bei denen eine Machbarkeitsstudie in Erarbeitung bzw. geplant ist	15
Fälle, bei denen das Vorgehen zur Sanierung der Mischverkehrsflächen noch nicht definiert ist	13
Total	65

Die Analyse hat ergeben, dass eine Entflechtung in mehreren Fällen nicht einfach und schnell zu erreichen ist. Es sind diverse, projektspezifische Gründe, die eine zeitnahe Umsetzung erschweren.¹⁴

¹³ Das Rechtsgutachten «Velos auf dem Trottoir» von Prof. Dr. iur. Alain Griffel aus dem Jahr 2018 kam zum Schluss, dass die Signalisation von Rad- und Fusswegen («Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen» und «gemeinsamer Rad- und Fussweg») auf Trottoirs nicht zulässig ist. Hingegen ist die Anordnung «Fussweg» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» gemäss Gutachten in Ausnahmefällen weiterhin möglich.

¹⁴ In diesem Zusammenhang werden das Postulat GR Nr. 2018/17 betreffend Verzicht auf neue Mischverkehrsflächen für den Velo- und Fussverkehr sowie Abbau von bestehenden Mischverkehrsflächen auf Trottoirs und das Postulat GR Nr. 2003/370 betreffend Velowege, keine Erstellung auf Trottoirs zur Abschreibung beantragt. Es werden keine neuen Mischverkehrsflächen Velo-/Fussverkehr auf Trottoirs erstellt.



Foto: Freiestrasse mit Mischverkehrsfläche Fuss/Velo auf dem Trottoir (vorher)



Foto: Freiestrasse mit separatem Velostreifen dank aufgehobener Parkfeldern (nachher)

2.2.13 Öffnung Einbahnstrassen¹⁵

In der Stadt Zürich wurden grundsätzlich Einbahnen für Velofahrende im Gegenverkehr geöffnet. Trotzdem gibt es noch Strassen, in denen auch Velofahrende nur in eine Richtung fahren dürfen. Ein Projekt zur Überprüfung und Öffnung dieser Strassen für Velofahrende im Gegenverkehr wurde gestartet. In den letzten Jahren konnten diverse Strassen für das Velo im Gegenverkehr geöffnet werden, z. B. die Scheffelstrasse, der Rennweg, die Oetenbachgasse oder die Gubelstrasse. Weitere werden in den nächsten

¹⁵ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2020/482 betreffend flächendeckende Öffnung der Quartierstrassen mit Tempo 30 in beide Richtungen für Velofahrende zur Abschreibung beantragt. Noch nicht für den Veloverkehr geöffnete Einbahnstrassen werden sukzessive geöffnet.

Jahren folgen, womit sukzessive die politische Forderung erfüllt wird, Quartierstrassen flächendeckend in beide Richtungen für den Veloverkehr befahrbar zu machen.

2.2.14 Schneeräumung¹⁶

Nachdem die mangelnde Schneeräumung von Seiten der Velofahrenden kritisiert wurde, entwickelte ein Team bestehend aus Mitarbeitenden der DAV, des TAZ und von ERZ ein neues Konzept. Das Ziel ist, den besonderen Anforderungen an die Schneeräumung auf VVR gerecht zu werden. In einem ersten Schritt wurde die Möglichkeit geschaffen, via Bikeable Meldungen wegen mangelnder Schneeräumung zu erfassen. In einem zweiten Schritt wurde die Zahl der Handschaufelgruppen erhöht, damit auch die für Velofahrenden wichtigen Übergänge zeitgerecht von Schnee befreit werden können. Aktuell verfügt ERZ über 16 schmale Schneeräumfahrzeuge (Breite 1 m) für Fuss- und Velowege. Schmalere Fahrzeuge mit geschlossener Kabine sind auf dem Markt nicht verfügbar.

Künftig soll sichergestellt werden, dass die wichtigsten VVR im selben Intervall geräumt werden wie die wichtigsten Achsen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

2.3 Sensibilisierung und Kommunikation

2.3.1 CYCLE WEEK

An der CYCLE WEEK drehte sich in den letzten Jahren in Zürich alles ums Velo. Die Stadt Zürich unterstützt seit 2021 das nationale Velofestival, mit dem mehrere 10 000 Personen erreicht werden können. Schon zuvor wurde das Projekt Urban Bike Festival von 2016 bis 2020 im Rahmen einer Versuchsphase unterstützt. Das TAZ ist zusammen mit der DAV mit einem Informationsstand an der CYCLE WEEK vertreten. Wie im Jahr 2022 wurde auch 2023 mit Führungen interessierten Personen der Rohbau des Velotunnels vorgestellt. Zudem wurden im Jahr 2023 kostenlose Velokurse für Erwachsene angeboten.

Die Stadt Zürich testet auch neue Ansätze der Veloförderung: Im «Velolabor» konnten im Jahr 2022 Besucher*innen ihre Meinung zu einem Versuch mit geschützten Velostreifen an der Baslerstrasse abgeben. Der Versuch befasste sich mit der Frage, welche Massnahmen Konflikte mit rechts abbiegenden Fahrzeugen entschärfen (vgl. auch [Abschnitt 2.2.9](#)).

¹⁶ Das Postulat GR Nr. 2015/14 betreffend Schneeräumung auf Velowegen wird zur Abschreibung beantragt.

Im Jahr 2023 wurden die Besucher*innen für den Velosack und den toten Winkel sensibilisiert.

Zudem diskutierten die beiden Stadträtinnen Simone Brander und Karin Rykart mit Yvonne Ehrensberger von Pro Velo und einer Lastwagenfahrerin über die Herausforderungen zwischen Lastwagen und Velofahrenden.



Foto: CYCLE WEEK

2.3.2 Zürich wird nicht Austragungsort der Velo-city-Konferenz 2024

Die Stadt Zürich bewarb sich 2021 als Austragungsort für die Velo-city-Konferenz 2024. Die grösste internationale Fachtagung zum Veloverkehr sollte den fachlichen Auftakt zur Rad- und Paracycling-WM 2024 bilden. Vertretende aus Politik, Verwaltung und unterstützenden Organisationen präsentierten der Delegation der European Cyclists' Federation (ECF) im März 2022 die Strategie sowie Tätigkeiten Zürichs im Bereich der Veloförderung. Im Mai 2022 teilte die ECF mit, dass die Konferenz an die Stadt Gent in Belgien vergeben wurde.

2.3.3 Velokurse

Schüler*innen in der Stadt Zürich absolvieren in der 5. Klasse die Veloprüfung – eine Erfolgsgeschichte. Die Schulinstruktor*innen der Stadtpolizei (Stapo) vermitteln dabei sicheres Velofahren.



Foto: Veloprüfung

Manche erwachsene Velofahrende dürften ihre Schulzeit ausserhalb der Stadt ohne eine solche Schulung absolviert haben – oder diese liegt bereits lange zurück. Mögliche Ursachen von Verkehrsunfällen auf dem Velo sind geringe Fahrerfahrung oder mangelnde Regelkenntnis im anspruchsvollen Stadtverkehr. Die Erfahrung mit Velofahrkursen für Erwachsene auf der Strasse hat gezeigt, dass diese schlecht besucht werden, selbst wenn sie gratis sind. Das Gefäss der Veloprüfung in der 5. Klasse ist für Erwachsene ungeeignet, weil die vorgängige Schulung und die Prüfung didaktisch und methodisch auf Kinder der 5. Klasse ausgelegt sind. Daher unterstützt die Stadt als Praxispartnerin ein Forschungsprojekt der AXA Stiftung für Prävention, das von der FHNW mit Pro Velo Kanton Zürich und dem Verein «Am Steuer Nie» durchgeführt wird. Im Januar 2023 haben über 1000 zufällig ausgewählte Bewohner*innen der Stadt Zürich an einem digitalen Velofahrkurs teilgenommen, in dem typische Defizite in den Velofahrkompetenzen von zuhause aus trainiert werden können. Im Frühling 2023 wurden die Lerneffekte der Teilnehmer*innen auf dem Simulator überprüft. Erste Ergebnisse weisen darauf hin, dass ein digitales Fahrtraining die Velofahrkompetenzen erhöht und so Unfälle vermieden werden können. Falls sich diese Wirkung bestätigt, wird die Stadt Zürich das digitale Velofahrtraining einer breiten Öffentlichkeit anbieten.¹⁷

2.3.4 Sensibilisierung mit Virtual Reality

Schon seit 2017 bietet die Stadt Zürich Velofahrtrainings in der virtuellen Welt an. Durch den Einsatz von VR-Brillen können die vielfältigen Herausforderungen des Stadtverkehrs aus verschiedener Perspektive, beispielsweise auf dem Velo, im Lastwagen oder als Schulkind gefahrlos erlebt und ihre Bewältigung geübt werden. Das Angebot trifft auf grosse Resonanz an Veranstaltungen oder in Schulen. Es wurde vom

¹⁷ In diesem Zusammenhang wird das Postulat GR Nr. 2019/217 betreffend Ermöglichung einer freiwilligen Teilnahme von Erwachsenen an der Schüler-Veloprüfung zur Abschreibung beantragt.

Verkehrshaus der Schweiz in die permanente Ausstellung integriert, wo es monatlich von bis zu 2000 Personen genutzt wird und so Verkehrskompetenzen auf spielerische Art und Weise erweitert werden. Die Unfallversicherung Suva hat den Nutzen der virtuellen Trainings ebenfalls bestätigt und setzt sie in angepasster Form für eigene Zwecke ein. Zürcher*innen können auch von zuhause aus online von diesem Angebot profitieren und somit ihre Verkehrskompetenzen auf dem Velo erhöhen (vgl. Fussnote 17).

[Gefahren erkennen im Strassenverkehr - YouTube](#)



Foto: Virtual-Reality-Velos an der CYCLE WEEK 2023

2.3.5 Toter Winkel

Kollisionen zwischen grossen, abbiegenden Fahrzeugen und dem Veloverkehr sind in Zürich eher selten, dann aber oftmals mit schwerwiegenden Folgen für die Velofahrer*innen verbunden. Aus diesem Grund hat die Stadt das Thema des toten Winkels im Strategie-Schwerpunkt [Sicher Velofahren](#) aufgenommen und eine Reihe von Massnahmen geplant.

Im Bereich der Infrastruktur steht die Absicht im Fokus, den Veloverkehr zeitlich und räumlich stärker vom motorisierten Verkehr zu trennen. Konkret wurde bereits mit der räumlichen Trennung begonnen, indem die Flächen des Veloverkehrs in den Zufahrten auf Verzweigungen markant erweitert werden, zum Beispiel durch so genannte Velosäcke, die mindestens 4 m lang sein sollen. Ergänzend dazu wird eine stärkere zeitliche Trennung erzielt, indem der Veloverkehr mittels separater Lichtsignalanlagen einen so genannten Vorstart von mehreren Sekunden oder wenn möglich sogar eine eigene Grünphase erhält (vgl. [Abschnitt 2.2.10](#)). In der Kombination führen diese Massnahmen zu einer deutlichen Herabsetzung der Konfliktwahrscheinlichkeit.

Die Stadt engagiert sich bei diesem Thema auch im präventiven Bereich, indem ein [Präventionsfilm](#) des Verbands Pro Velo finanziell unterstützt wurde. Darin wird gezeigt, dass Konflikte auch durch gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis entschärft und vermieden werden können und die Schuldfrage dabei in den Hintergrund tritt. Alle tragen Verantwortung für ein sicheres Miteinander im Strassenverkehr.

Auch die Fahrzeugtechnik kann einen Beitrag zur Sicherheit leisten. Für Busse, Lastwagen und Sattelschlepper werden Totwinkelassistentensysteme obligatorisch – allerdings nur für Fahrzeuge, welche ab 2024 zugelassen werden. Mit Blick auf die lange Einsatzdauer solcher Fahrzeuge hat die Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) beim Bund eine Nachrüstpflicht beantragt und dazu angeregt, ein Förderprogramm für freiwillige Nachrüstungen nach dem Muster der Aktion Abbiegeassistent des Deutschen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ins Leben zu rufen. Diesen Anträgen hat der Bundesrat leider nicht entsprochen (siehe [Interpellation Nationalrat Fischer 22.4475](#), Leben retten dank der Nachrüstung mit Totwinkel-Assistenten).

Die Stadt Zürich geht mit gutem Beispiel voran: Diverse Dienstabteilungen haben ihre Grossfahrzeuge mit Abbiegehilfen nachgerüstet. So hat zum Beispiel das TAZ in allen zehn Fahrzeugen Umsichtkameras installiert, Grün Stadt Zürich (GSZ) und die Stapo haben je zwei Fahrzeuge nachgerüstet und ERZ drei. Ein Problem dabei ist, dass die heute zur Verfügung stehenden Assistenten im dichten und hektischen Stadtverkehr Fehlermeldungen produzieren.

2.3.6 Kampagnen für ein entspanntes Verkehrsklima und einen sicheren Veloverkehr

Die Stimmung im Strassenverkehr der Stadt Zürich wird gemäss einer Befragung aus dem Jahr 2019 von einer Mehrheit der Befragten als (eher) schlecht wahrgenommen, insbesondere von Personen auf dem Velo, aber auch von Personen im motorisierten Individualverkehr. Es ist davon auszugehen, dass es nicht zuletzt deshalb auch zu Konflikten oder sogar Unfällen kommt. Mit der Kampagne [grosi-an-bord.ch](#) wirkte die Stadt diesen entgegen, indem sie alle Verkehrsteilnehmer*innen zu einem respektvolleren Miteinander im städtischen Strassenverkehr angehalten hat. Im Mittelpunkt der Kampagne stand die fiktive Figur einer Grossmutter, in deren Gegenwart sich alle anständig und respektvoll verhalten. Dazu kamen verschiedene Kommunikationsmittel zum Einsatz, die auf der Strasse starke Präsenz zeigten, darunter ein Linienbus der VBZ, über hundert Dienstfahrzeuge, rund 500 Dienstvelos und viele weitere Elemente sowie auch klassische Plakatkampagnen. Zum Ende des Jahres 2022 wurde die Kampagne abgeschlossen und evaluiert. Die Kampagne hat einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht und wird mehrheitlich positiv beurteilt. Die kritischen Hinweise werden bei der Auswahl einer allfälligen Folgekampagne berücksichtigt.



Foto: VBZ-Bus der «Grosi an Bord»-Kampagne

Ergänzend wurde im Jahr 2022 eine spezifische Kampagne für sicheres Velofahren durchgeführt, in der Unfallbeteiligte auf dem Velo ihre eigenen Erfahrungen weitergegeben haben. Thematisiert wurden Verhaltensweisen, die typischerweise zu Unfällen führen können, wie das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol oder mangelnde Aufmerksamkeit. Die Kampagne wurde teilweise so interpretiert, dass die Verantwortung einseitig bei den Velofahrenden liege, was kritisch beurteilt wurde.

2.3.7 Kontrollen und Präsenz der Stadtpolizei

Die Stapo trägt durch ihre Präsenz und Kontrollen zu einem sicheren Verhalten aller Verkehrsteilnehmer*innen bei. Bei Schwerpunktkontrollen nimmt die Polizei eine inhaltliche Gewichtung und eine örtliche Auswahl vor, die sich nach dem Ergebnis der Unfallauswertung sowie den festgestellten Gefährdungs- oder Behinderungspotenzialen richten.

Velokontrollen tragen – wie auch Schwerpunktkontrollen mit Fokus auf dem motorisierten Individualverkehr – zur Verkehrssicherheit bei. Sie kommen auch dem Velo zugute: Als ungeschützte Verkehrsart ist das Velo – noch stärker als der Fussverkehr – besonders von Unfällen betroffen. Dies gilt nicht zuletzt mit Blick auf die zunehmenden Frequenzen auf der Veloinfrastruktur, neben muskelbetriebenen Velos auch durch E-Bikes, E-Trottinette und weitere Fahrzeuge, die nach Bundesrecht die Veloinfrastruktur benützen dürfen und zum Teil auch müssen.

Im Zeitraum vom 1.4.2019 bis zum 1.4.2023 führte die Stapo insgesamt 755 spezifische Velokontrollen durch, wobei 14 139 Velolenkende verzeigt wurden.¹⁸ 69 dieser Kontrollen fanden im Kreis 1 statt, darunter 42 gezielt betreffend Missachtung von Signalisation/Markierungen. Die Kontrollen tragen zur Einhaltung von geltenden Fahrverboten bei, namentlich auch in Fussgängerzonen der Altstadt und auf Trottoirs. Eine flächendeckende Durchsetzung von Fahrverboten oder Geschwindigkeitsbeschränkungen (Schritttempo) ist mit den bestehenden polizeilichen Mitteln in der Stadt Zürich nicht möglich – das gilt für den Veloverkehr genauso wie für andere Verkehrsmittel.

Einen Sonderfall für die Kontrolle und Durchsetzung von Verkehrsregeln im Zweiradverkehr stellen die **ausleihbaren E-Trottinette** verschiedener Anbieter dar. Dazu werden in der Stadt Zürich auch die technischen Möglichkeiten des automatischen Geofencing genutzt: In den festgelegten Fahrverbotszonen können die E-Trottinette nur im Schritttempo verkehren und ihre Miete kann nicht beendet werden. In Absprache mit den Betreiberfirmen können ausgeliehene E-Trottinette auch nicht auf den Schul- und Friedhofanlagen gefahren oder abgestellt werden.

Mit der **Bike Police** unterstreicht die Stapo, dass sie das Velo als Verkehrsmittel ernst nimmt. Sie setzt 20 schnelle E-Bikes ein, als Polizeifahrzeuge beschriftet und mit einer vom Strassenverkehrsamt abgenommenen Anlage mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet.

¹⁸ Das Postulat GR Nr. 2003/99 betreffend Strassenverkehr: Durchsetzung Rechtsgleichheit wird zur Abschreibung beantragt.

Das Postulat GR Nr. 2006/415 betreffend Durchsetzung Velofahrverbot in Fussgängerzonen wird zur Abschreibung beantragt.

Das Postulat GR Nr. 2007/106 betreffend Veloverkehr, Durchsetzung des Verbots auf Trottoirs wird zur Abschreibung beantragt.

Der Stadtrat weist die Zahl der jährlichen Verkehrskontrollen der Stapo (MIV und Velo) jeweils im Geschäftsbericht aus.



Foto: E-Bikes mit Blaulicht mit Fahrer*innen

2.4 Bauprogramm Velo: Geplante neue Ausgaben 2023 bis 2026

Ein massgebliches Handlungsfeld der Veloförderung ist der Bau von sicheren und attraktiven Veloinfrastrukturen, d. h. von Strassen, die von Velofahrenden subjektiv und objektiv sicher benutzt werden können.

Mit dem Volksentscheid vom 14. Juni 2015 für den Gegenvorschlag zur «Volksinitiative für sichere und durchgängige Velorouten» (Velo-Initiative, GR Nr. 2014/87) wurde ein Rahmenkredit für die Umsetzung von kommunalen Veloinfrastrukturen beschlossen. Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über das Bauprogramm der kommunalen Velorouten, -stationen und -abstellplätze für die nächsten drei Jahre.

Erfolgt die Umsetzung von Velomassnahmen im Rahmen von koordinierten Strassenbauprojekten, wird der Kostenanteil der Velomassnahmen nach einem einheitlichen Schlüssel ermittelt. Die Investitionen in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr fallen nicht gleichmässig über die Jahre an, sondern weisen Ausschläge nach oben oder unten auf. Insbesondere die Kosten für ein spezifisches Velobauwerk, z. B. für eine Velostation oder den Velotunnel, können im jeweiligen Jahr zu einem höheren Bedarf an Mitteln führen. Ebenfalls können zeitliche Verschiebungen von Projekten kurzfristig erfolgen, diese können sich auf den geplanten Finanzbedarf im jeweiligen Jahr auswirken. Verzögert sich die Realisierung eines Projekts, zum Beispiel aufgrund einer Einsprache, verschieben sich die Kosten zeitlich

nach hinten. Auch können die geplanten Massnahmen aufgrund von Projektanpassungen Änderungen erfahren.

Die folgende Aufstellung zeigt die geplanten neuen Ausgaben in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr in den Jahren 2023–2026 (Beträge in Millionen Franken).

	Budget	Geplant ¹⁹	Geplant	Geplant
	2023	2024	2025	2026
geplante neue Ausgaben für den Veloverkehr in die Aufwertung des Strassen- und Wegenetzes für den Veloverkehr				
geplante neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten zulasten des Rahmenkredits Velo gemäss Gegenvorschlag zur Velo-Initiative (alle Projekte)	6.6*	8.5*	14.2*	2.5*
weitere neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten, deren Kreditgenehmigung vor dem 14. Juni 2015 erfolgte und die nicht zulasten des Rahmenkredits Velo abgerechnet werden können	0.5	1.5	5.5	4.0
Total neue Ausgaben auf kommunalen Velorouten	7.2	10.0	19.7	6.5
neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, vom Kanton finanziert	11.3	8.8	16.8	17.0
Total neue Ausgaben auf kommunalen und überkommunalen Velorouten (Objektkredite)	18.5	18.8	36.5	23.6
gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf kommunalen Velorouten	3.0	4.2	3.7	2.8
gebundene neue Ausgaben für den Veloverkehr auf überkommunalen Velorouten, vom Kanton finanziert	2.5	2.5	8.5	9.0

¹⁹ Die geplanten Zahlen 2024–2026 entsprechen dem aktuellen Planungsstand der Projekte im TAZ (Anfang 2023) und weichen teilweise vom Finanz- und Aufgabenplan (FAP) 2023–2025 ab.

Total gebundene neue Ausgaben auf kommunaler und überkommunaler Velorouten	5.5	6.8	12.2	11.7
Total Objektkredite und gebundene Ausgaben Velo	24.0	25.5	48.7	35.3

Anmerkungen:

- Grundlage für die Unterteilung kommunal/überkommunal ist die aktuell gültige Klassierung der entsprechenden Veloroute (kommunal / überkommunal).
- Velotunnel: die Investitionen sind in den mit * markierten Positionen enthalten (inkl. Velostation im Tunnel und exkl. Rückbaukosten).

Der aktuelle Stand des Rahmenkredits Velo über 120 Millionen Franken stellt sich folgendermassen dar.²⁰

Übersicht zum Rahmenkredit in MCHF

Ist bis 31.12.2022	8.3
Ist bis 31.05.2023	2.1
Ist Total	10.4
Geplant	43.1
Noch nicht geplant	66.5
<u>Total Rahmenkredit: 120</u>	

2.4.1 Strassenbauprojekte 2023–2024 (Anhang 2)

Im Anhang 2 (Liste der Projekte mit Massnahmen zu Verbesserungen für den Veloverkehr, mit Baubeginn 2023 und 2024) sind alle kommunalen und überkommunalen Projekte dargestellt und aufgelistet, deren Baubeginn 2023 und 2024 geplant ist.

Als wichtige Projekte sind zu nennen:

- Am Kreuzplatz werden einzelne Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs abgebaut, neue Velostreifen markiert und fehlende Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr neu geschaffen.

²⁰ Planzahlen basierend aus dem SAP, Stand 31.05.2023

- An der Seestrasse/Mythenquai werden in Verlängerung des schon im Jahr 2022 fertiggestellten Zweirichtungsradwegs weitere Velowege und Velostreifen realisiert.
- An der Binzmühlestrasse werden Velostreifen markiert und es soll neu Tempo 30 gelten.
- Die verkehrsarme Langstrasse wird neu eine direkte Verbindung zwischen Langstrassenunterführung und Helvetiaplatz darstellen und eine wichtige Lücke im Veloroutennetz schliessen.
- An der Manessestrasse zwischen Utoobrücke und Unterführung SZU-Gleise wird mit Velostreifen und einem Zweirichtungsradweg eine Anbindung zur Eichstrasse erstellt.
- Die Kraftstrasse zwischen Vorderberg und Toblerstrasse erhält bergwärts einem Velostreifen.
- In der Gsteigstrasse wird bergwärts ein Velostreifen markiert.

3 Zahlen

3.1 Velozählungen und -befragungen

Im jährlichen Bericht «Stadtverkehr 2025» werden die an den städtischen Velozählstellen erfassten Velofrequenzen indexiert wiedergegeben. Der Indexwert wurde für das Startjahr der Stadtverkehrsstrategie 2012 auf den Wert 100 gesetzt. Im Jahr 2022 liegt der Indexwert bei 184, das heisst die Velofrequenzen an den Zählstellen sind innerhalb von zehn Jahren um 84 Prozent gestiegen.

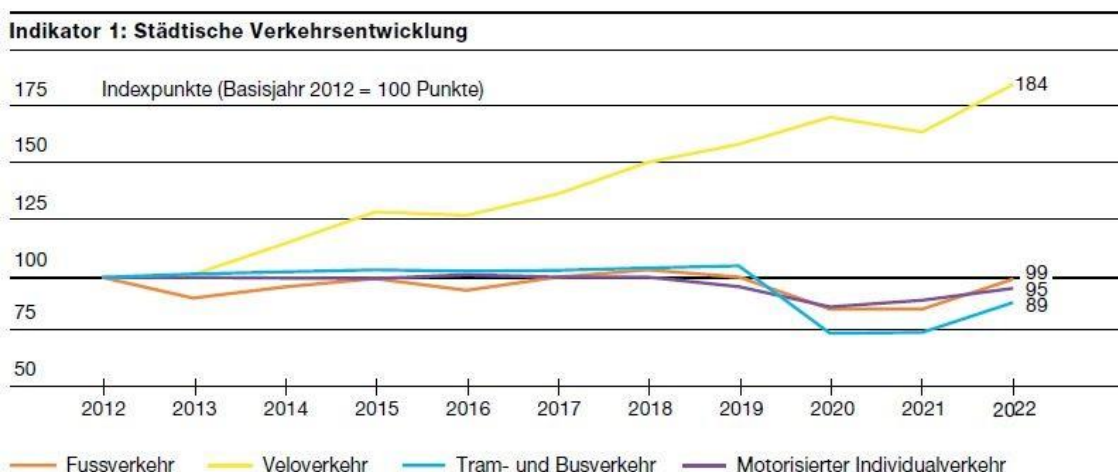


Abbildung: Indikator Städtische Verkehrsentwicklung, Stadtverkehr 2025 Jahresbericht 2022

In der Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich werden die Teilnehmer*innen gefragt, wie häufig sie verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Gemäss der Bevölkerungsbefragung 2021 nutzen 30 Prozent der volljährigen Stadtbevölkerung das Velo regelmässig, das heisst mindestens zwei Mal pro Woche. Weitere 35 Prozent nutzen das Velo selten bis höchstens einmal wöchentlich und 35 Prozent der volljährigen Stadtbevölkerung fahren nie Velo.

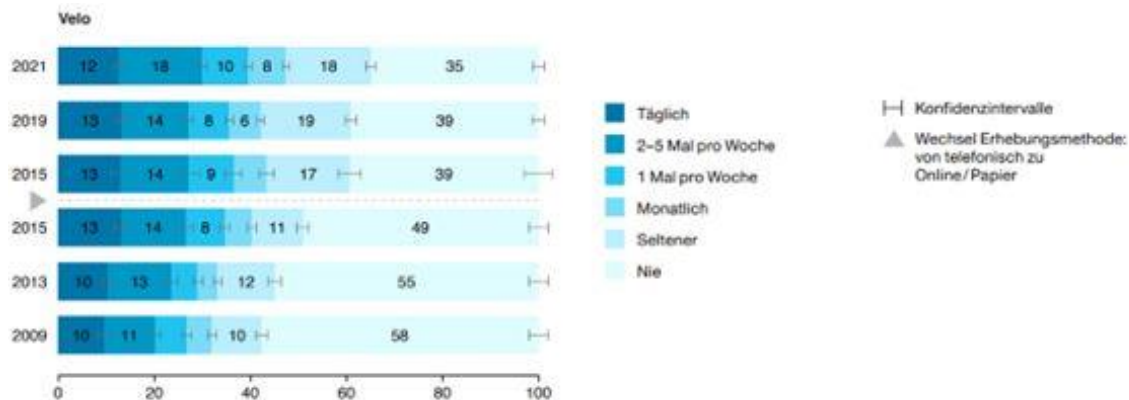
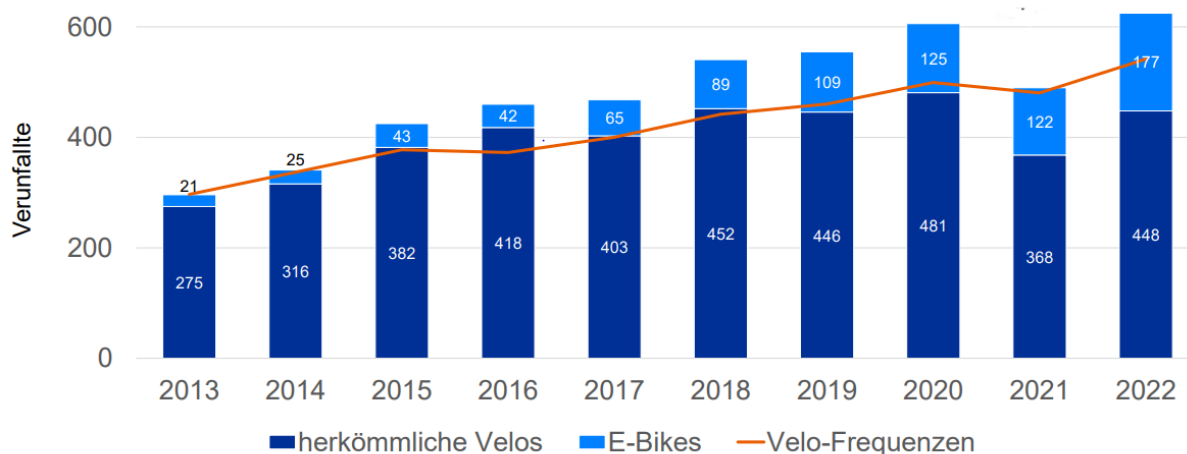


Abbildung: Velonutzung der volljährigen Stadtbevölkerung, Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich 2021

3.2 Unfallstatistik

Der langjährige Trend der steigenden Unfallzahlen im Veloverkehr setzt sich fort: Im Jahr 2022 verunfallten 625 Velofahrer*innen, was wieder einem neuen Höchststand entspricht. Eine Person auf dem Velo verlor ihr Leben bei einer Kollision mit einem Lastwagen. Jede*r dritte bis vierte Verunfallte war auf einem E-Bike unterwegs. 40 Prozent aller Verunfallten im Stadtverkehr waren Velofahrer*innen. Die städtischen Messstellen verzeichneten eine markante Zunahme der Veloverkehrsfrequenzen, allerdings weniger stark als dies bei den Unfallzahlen der Fall war. Das Unfallrisiko auf dem Velo hat nach der Corona-Pandemie in der Stadt Zürich demnach eher wieder zugenommen, insbesondere bei den E-Bikes.



Quelle: DAV, Astrana (Berichte 320/330)

4 Fazit

Die Stadtverwaltung hat ihre Anstrengungen zur Förderung des Veloverkehrs und zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrer*innen in den vergangenen Jahren verstärkt. Dies auch aufgrund von diversen Vorstössen aus dem Gemeinderat und aufgrund von Entscheiden der Stadtzürcher Stimmbevölkerung.

Einen wesentlichen Anteil der aktuellen und zukünftigen Massnahmen für das Velo stellt die Umsetzung des Velovorzugsroutennetzes dar. In Zürich wird so in den nächsten Jahren ein durchgehendes, sicheres und sichtbares Netz von Velorouten entstehen. Das Netz wird über 130 Kilometer umfassen, mindestens 50 Kilometer werden im Sinne der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt. Bis Ende 2022 konnten erste Projekte auf Velovorzugsrouten (VVR) realisiert werden. Neben planerischen und praktischen Fragestellungen sind auch Einsprachen und Rechtsmittelverfahren zu bearbeiten. Das Leuchtturmprojekt Velotunnel unter dem HB Zürich – auch Teil des VVR-Netzes – ist aktuell in der Umsetzung und wird im Herbst 2024 fertig gestellt sein.

An diversen Orten konnten konkrete Verbesserungen im Strassenraum umgesetzt werden: Etwa durch Anpassungen in der Verkehrsführung (z. B. neue Spurmarkierungen in der Langstrassenunterführung), durch neue, breitere und an gefährlichen Stellen rot eingefärbte Velostreifen, aber auch mit kleinen Massnahmen wie Absenkungen von Randsteinen, durch klare Trennungen von Fuss- und Veloflächen oder Veloampeln mit Vorstart und Velosäcken. Die Massnahmen verbessern die Sicherheit wie auch den Komfort für den Veloverkehr. Beides ist unabdingbar, um die städtischen Verkehrsziele und das Klimaziel Netto Null zu erreichen und den Veloanteil deutlich zu erhöhen.

Im urbanen Raum verlangt die Zunahme des Veloverkehrs neben Massnahmen an der Infrastruktur auch eine Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer*innen für gegenseitige Rücksichtnahme, die Einhaltung der Verkehrsregeln sowie mögliche Gefahren und Konflikte. Hinzu kommen weitere Fahrzeugarten wie E-Trottinette, aber auch grössere Lastenvelos. Sie verkehren aufgrund der geltenden Kategorisierung des Bundes ebenfalls auf Veloflächen. Der Stadtrat wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die bundesrechtlichen Regeln mit den Mobilitätsentwicklungen und -bedürfnissen im urbanen Raum Schritt halten und ein sicheres Nebeneinander ermöglichen.

Mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) haben die Anstrengungen der Stadt Zürich für Verbesserungen der Veloinfrastruktur eine neue Grundlage auf nationaler Ebene erhalten.

Dass in Zürich ein Bedarf nach weiteren Verbesserungen besteht, ist für den Stadtrat unbestritten. Er wird der Veloförderung und Velosicherheit deshalb weiterhin hohe Priorität beimessen. Dies in der Überzeugung, dass die Verwirklichung der Vision **«Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich»** in der wachsenden Stadt allen zugutekommt.

5 Anhänge

Anhang 1: Strassenbauprojekte Inbetriebnahme 2021 und 2022 oder in Ausführung

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo				
Inbetriebnahme 2021 und 2022 und z. Z. in Ausführung				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
07080	Manessestrasse	beidseitige Velostreifen	Regional	Umgesetzt
07082	Rengger-Haumesser-Etzel-Staub-Renggerstr	T30	Kommunal	Umgesetzt
07130	Gebiet Dreikönigstrasse	Teilweise T30	Kommunal	Umgesetzt
08089	Trichtenhausen- und Loorenstrasse	T30	Kommunal	Umgesetzt
08169	Hürststrasse und Neunbrunnenstrasse (Abschnitt: von Binzmühlestrasse bis Neunbrunnenstrasse 255)	T30	kommunal	Umgesetzt
11029	Roemerhofplatz	punktueller Massnahmen	Kommunal	Umgesetzt
11040	Albisstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
14031	Bederstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
14090	Emil-Klöti-Strasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
15104	Uetlibergstrasse	beidseitige Velostreifen	Regional	Umgesetzt
17022	Thurgauerstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
08121	Zurlindenstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
15107	Lerchenhalde	T30	Regional	Umgesetzt
17132	Sihlpromenade	punktueller Massnahmen	Regional	Umgesetzt
17168	Altwiesenstrasse	T30	Regional	Umgesetzt
19023	Langstrasse	Velostreifen	Regional	Umgesetzt
15051	Butzenstrasse	teilweise Velostreifen	Regional	Umgesetzt
10070	Mythenquai, Alfred-Escher-Strasse bis General-Guisan-Quai	Zweirichtungsradweg	Regional & kommunal	Umgesetzt
16077	Seilergraben, Hirschengraben bis Mühlegasse	Neuer Veloweg	Regional & kommunal	Umgesetzt
19147	Hardturmstrasse, Escher-Wyss-Platz bis Hardturmstrasse 3	Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt
19136	Bändlistrasse, Grünastrasse bis Bernerstrasse Nord	neuer Veloweg	Regional & kommunal	Umgesetzt
13079	Döltschweg, Hanfrosee bis Höfliweg	Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt
15085	Vulkanstrasse, Bahnhof Altstetten bis ZSC-Arena	punktueller Massnahmen, Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt
15051	Butzenstrasse, Allmendstrasse – Bruchstrasse	beidseitige Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt
21102	Tièchestrasse 55	Velostreifen	Regional	Umgesetzt
22114	Schauenbergstrasse	beidseitige Velostreifen	kommunal	Umgesetzt
7036	Uetlibergstrasse	T30, Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt
15115	Stauffacherquai, Sihlbrücke / Badenerstrasse - Stauffacherbrücke	Optimierung Velomarkierungen	Regional & kommunal	Umgesetzt
15066	Aemterstrasse, Albisriederplatz via Hardau- bis Aemterstrasse	neue Veloverbindung	Weder noch	Umgesetzt
18056	Wehntalerstrasse, Bucheggstrasse bis Grebelackerstrasse	Anpassung Markierungen und PP zugunsten Veloinfrastruktur	Regional & kommunal	Umgesetzt
12022	Zollstrasse, Sihlquai bis Langstrasse	Velostreifen	Regional & kommunal	Umgesetzt

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo				
Inbetriebnahme 2021 und 2022 und z. Z. in Ausführung				
21216	Hardbrücke beim Hardplatz	Randstein abgesenkten, Umlaufsperrn verschieben	Regional & kommunal	Umgesetzt
-	Badener-/Seebahnstrasse	Grosser Velosack; Veloampel mit Vorgrün	Regional & kommunal	Umgesetzt
-	Seefeld-/Fröhlichstrasse	Abweisinie vor Trottoirnase markiert	Weder noch	Umgesetzt
19150	VVR 23, Abschnitt Baslerstrasse - Bullingerstrasse - Stauffacherquai	Velovorzugsroute	kommunal	Umgesetzt
07054	Friesstrasse	Velostreifen in Einbahnrichtung	Regional	Umgesetzt
11114	Stadttunnel Nutzung Velo	Veloverbindung, Velostation unter HB	Kommunal, Regional	In Ausführung
13002	Limmatalstrasse und Höneggerstrasse	Velostreifen	Regional	In Ausführung
13039	Langstrasse	Öffnung Einbahn, Verkehrsreduktion (Fahrverbot MIV)	Regional	In Ausführung
13072	Edelweissstrasse	Begegnungszone	Kommunal	In Ausführung
13085	Kalkbreitestrasse	Velostreifen	Kommunal	In Ausführung
14073	Heinrichstrasse	T30	Kommunal	In Ausführung
14078	Schuerbungert-, Langfurren-, Beckhammer- und Annastrasse	T30	Kommunal	In Ausführung
04162	Bernerstrasse, Europabrücke - Stadtgrenze	punktueller Massnahmen	Regional	In Ausführung
11010	Bucheggstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	In Ausführung
15073	Kinkel-, Beckenhof-, St. Moritz- und Spanweitstrasse	Velostreifen in Einbahnrichtung	Kommunal	In Ausführung
16014	Bhf Stadelhofen Velostation	Velostation	Kommunal	In Ausführung

Anhang 2: Strassenbauprojekte geplanter Baustart 2023/2024

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo				
Geplanter Baustart 2023 bis 2024				
Projekt	Bezeichnung	Velomassnahme	Klassierung	Stand
14102	Segantinstrasse	T30	Kommunal	Bauprojekt
19151	Sonneggstrasse Scheuchzerstrasse Irchel	T30, Velostreifen	Regional	Bauprojekt
19152	Bachmannweg	T30, Velostreifen	Kommunal, Regional	Bauprojekt
21004	Velovorzugsroute Wollishofen (Wollishofen - Brunau)	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
21006	Velovorzugsroute Aussersihl (Stauffacherstrasse bis Stauffacherquai)	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
21007	Velovorzugsroute Aussersihl (Stauffacherstrasse bis Kasernenstrasse)	Velovorzugsroute	Regional	Bauprojekt
21008	Velovorzugsroute Industrietangente	Velovorzugsroute	Regional	Vorprojekt
21009	Velovorzugsroute Hönegg	Velovorzugsroute	Regional	Bauprojekt
21010	Velovorzugsroute Schwamendingen	Velovorzugsroute	Regional	Bauprojekt
17137	Velovorzugsroute Hönegg - Bhf Altstetten (Max-Högger-Strasse)	Velovorzugsroute	Kommunal, Regional	Ausschreibung
19153	Velovorzugsroute Nr. 8 Stadtgrenze (Tiefenbrunnen) - Stadelhofen (Mühlebachstrasse - Zollikerstrasse)	Velovorzugsroute	Kommunal, Regional	Bewilligung
19151	Velovorzugsroute Nr. 31 Lengg - Hochschulen - Oerlikon	Velovorzugsroute	Kommunal, Regional	Bauprojekt

Massnahmen mit Verbesserungen für das Velo				
Geplanter Baustart 2023 bis 2024				
00308	Seestrasse / Mythenquai	Veloweg, Velostreifen	Regional	Bewilligung
02323	Gutstrasse	Velostreifen	Regional	Bauprojekt
04100	Rautistrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
06035	Kraftstrasse	Velostreifen, bergwärts	Regional	Bewilligung
07068	Manessestrasse	Zweirichtungs-Radweg, Velostreifen, Velofurt	Regional	Ausschreibung
08083	Katzenbachstrasse	T30, Begegnungszone	Regional	Ausschreibung
08158	Wildbachstrasse und Inselhofstrasse	T30	Regional	Bewilligung
09016	Hofwiesenstrasse, Schulstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal, Regional	Bewilligung
09065	Badenerstrasse und Zypressenstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
12045	Altstetterstrasse	T30	Kommunal	Bewilligung
13047	Binzmuehlestrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
13061	Glaubtenstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Bauprojekt
13713	Rothstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal	In Ausführung
14088	Kreuzplatz	neue Abbiegeoptionen, Velostreifen	Kommunal, Regional	Bauprojekt
14145	Glattuferweg	Fuss- und Veloweg	Regional	In Ausführung
15001	Gsteigstrasse	Velostreifen, bergwärts	Regional	Bauprojekt
15062	Stauffacherstrasse	T30, Velostreifen	Regional	Bewilligung
16066	Hoeschgasse	Begegnungszone	Kommunal	Bewilligung
17040	Heinrichstrasse	Begegnungszone	Regional	Bauprojekt
17112	Scheuchzerstrasse	punktueller Massnahmen	Regional	Bewilligung
17137	Max-Högger-Strasse	punktueller Massnahmen	Regional	Ausschreibung
20066	Bachwiesenweg	punktueller Massnahmen	Kommunal	Bauprojekt
20100	Zurlindenstrasse	Velostreifen, punktueller Massnahmen	Regional	Ausschreibung
20903	Fröhlich-, Dufour-, Münchhaldenstrasse	punktueller Massnahmen	Kommunal	Ausschreibung

