



29. Mai 2024

### Schriftliche Anfrage

von Markus Knauss (Grüne),  
und Anna Graff (SP)

Die Velovorzugsrouten sollen in der Stadt Zürich die Basis eines neuen sicheren, direkten, attraktiven Veloroutennetzes sein. Vor kurzem wurde die zweite Velovorzugsroute eröffnet, viele weitere befinden sich im Planungs- und Bewilligungsprozess. Die Velovorzugsrouten sind so dimensioniert, dass die Mindestbreite von 4.80 m (noch ohne Abstand zu Parkplätzen) das Fahren von zwei Velos nebeneinander erlauben sollte. In den Velostandards der Stadt Zürich ist in den Planungsgrundsätzen denn auch der soziale Aspekt des Velofahrens stark gewichtet. Unter dem Titel «Soziale Bedürfnisse berücksichtigen» findet sich folgender Abschnitt: «Menschen sind soziale Wesen, welche plaudern, diskutieren und interagieren. Bei der Planung der Veloinfrastruktur ist zu berücksichtigen, dass Velofahrende nebeneinander fahren und sich einfach kreuzen und überholen können.»

Während Autofahrende standardmässig zu zweit nebeneinander sitzen und sich unterhalten können, ist das Nebeneinanderfahren für Velofahrende nur sehr eingeschränkt möglich. Dem steht insbesondere das Schweizer Verkehrsrecht entgegen, das den sozialen Austausch unter Velofahrenden nur in Ausnahmefällen zulassen will. So ist zu zweit nebeneinander zu fahren nur dann gestattet, wenn Velofahrende in geschlossenem Verband von mehr als zehn Velos unterwegs sind, weiter auf baulich abgesetzten Radwegen, auf signalisierten Radwanderwegen auf Nebenstrassen sowie in Begegnungszonen.

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

1. Welchen Stellenwert gibt der Stadtrat dem sozialen Austausch der Velofahrenden und der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Velovorzugsrouten in dieser Hinsicht? Ist Nebeneinanderfahren erlaubt oder nicht erlaubt?
3. Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte: Wie werden die Velofahrenden darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich entgegen einer sich selbst erklärenden Infrastruktur, die auf das Nebeneinanderfahren ausgerichtet ist, nicht so verhalten können, wie es ihnen die Infrastruktur eigentlich vorgibt? Welche Bedeutung kommt dann einem übergrossen Velopiktogramm zu, das zwar suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt wäre, obwohl dem gar nicht so ist?
4. Falls Nebeneinanderfahren nicht zulässig sein sollte, welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat, diese Form des Velofahrens möglich zu machen? Hätten die Velovorzugsrouten das Potential, als signalisierte Radwanderwege auf Nebenstrassen anerkannt zu werden? Braucht es dazu entsprechende Richtplaneinträge?
5. In Deutschland ist Nebeneinanderfahren auf Fahrradstrassen explizit erlaubt. Gibt es Bestrebungen in der Schweiz, diese Regeln ebenfalls einzuführen?
6. In Deutschland mit den Fahrradstrassen oder in den Niederlanden mit den «fietsstraat – auto te gast» wird Nebeneinanderfahren auch mit entsprechenden Bodenmarkierungen, die quer über die Fahrbahn verlaufen, verdeutlicht. Wie sind die Erfahrungen in Zürich, wo explizit eine solche quer über die Strasse laufende Bodenmarkierung fehlt, sondern ein übergrosses Velopiktogramm suggeriert, dass Nebeneinanderfahren erlaubt ist?

Markus Knauss

Anna Graff