



30. August 2023

**Postulat**

von Carla Reinhard (GLP)  
und Sanija Ameti (GLP)

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie bei zukünftigen Strassenbauprojekten mit ÖV-Haltestellen die Führung von Velos mit rückwärtigem Radweg statt mit Veloüberfahrt umgesetzt werden kann.

**Begründung:**

Der schmale Abstand zwischen einer erhöhten Kante und Gleisen stellt für Velofahrende eine potenzielle Gefahr dar. Um dieses Problem zu lösen, will die Stadt Zürich vorwiegend auf eine sogenannte Veloüberfahrt setzen (bspw. Heimplatz). Dabei werden die Velofahrenden über den Wartebereich vor der Haltestelle geführt und müssen nicht mehr auf der Strasse fahren. Allerdings löst diese Mischfläche Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden aus und ist wiederum eine potenzielle Gefahrenquelle wegen möglichen Kollisionen. Somit ist auch diese Verkehrsführung unbefriedigend.

Vorzuziehen ist ein rückwertiger Radweg mit Haltestellenumfahrung, so wie es die Stadt Bern aktuell umsetzt (beispielsweise an der Dübystrasse). Auch in der Stadt Zürich ist die getrennte Führung an Haltestellen mit rückwärtiger Umfahrungsmöglichkeit möglichst mit Sofortmassnahmen wiederherzustellen, um konflikträchtigen Mischverkehr zu verhindern (bspw. Seestrasse von Enge bis Wollishofen). Mit einer Haltestellenumfahrung können Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden vermieden werden und das Sicherheitsempfinden von allen Verkehrsteilnehmenden wird gesteigert. Dabei gilt: Der Radweg soll idealerweise 1.80, aber mindestens 1.60 Meter breit sein. Mit dieser Führung kann zudem ein konstanter Fahrfluss des Velos ohne künstliche Haltepunkte gewährleistet werden, wie es auch die Veloförderung vorsieht.