



5. Oktober 2022

## Schriftliche Anfrage

von Anna Graff (SP)  
und Marco Denoth (SP)

Kopenhagen ist wiederholt als velofreundlichste (Gross-)Stadt der Welt ausgezeichnet worden. Zu den Gründen, weshalb diese Stadt für Velofahrende so attraktiv und sicher ist, gehören die abgesetzten Einrichtungs-Velowege entlang der Hauptverkehrsrouten. Auch in der Stadt Zürich bestehen aktuell einige von der MIV-Spur baulich abgetrennten Velowege (z.B. Kornhausstrasse, Badenerstrasse, Quaibrücke, Mühlebachstrasse, Birmensdorferstrasse, Zweierstrasse). Die erwähnten Beispiele sind nicht alle ideal, da sie teilweise auf Kosten des Fussverkehrs umgesetzt und teilweise auch für den Veloverkehr schmal sind. Dennoch tragen solche abgesetzten Velowege, insbesondere bei Strassen mit Gefälle, Steigung oder hohem DTV, massiv zur subjektiven und objektiven Sicherheit der Velofahrenden bei.<sup>1</sup> So können mit konsequenter baulicher Abtrennung von Velowegen zu bis zu 44% weniger Todesfälle und 53% weniger Schwerverletzte führen gegenüber Verkehrsregimes, in denen nur 25% der Strassen baulich abgetrennt sind.<sup>2</sup> In den bisherigen Velostandards der Stadt sind sowohl Einrichtungsradwege wie auch Zweirichtungsradwege (mit Minimalmassen) enthalten. In einigen Projekten plant die Stadt (neu) baulich abgetrennte Velowege, z.B. beim Sihlquai und beim Utoquai. Bei anderen Projekten lehnt sie Vorschläge zur Neuschaffung (z.B. Birchstrasse, Langstrassenunterführung) oder zum Verzicht auf den Abbau bestehender baulich abgetrennter Velowege (z.B. Kornhausstrasse) ab, welche bei öffentlichen Planaufgaben gemäss §13 StrG eingehen. Im Bericht zu den Einwendungen zur Planaufgabe im §13 Strassenbauprojekt Kornhausstrasse nahm die Stadt Zürich zur Entfernung des baulich abgetrennten Velowegs wie folgt Stellung «Im Projekt wurde bewusst auf einen abgetrennten Radweg verzichtet und ein Radstreifen projektiert, da die Vorteile (einfacheres Überholen vor allem bergwärts zwischen Velofahrenden mit E- Bikes, einfaches und sicheres Abbiegen in und aus den Seitenstrassen, kohärente einheitliche Veloführung) höher gewichtet werden als die subjektive Sicherheit der ungeübten Velofahrenden (...).»

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

1. Im oben zitierten Bericht zu den Einwendungen zur Planaufgabe an der Kornhausstrasse schweigt die Stadt zur objektiven Sicherheit, welche baulich abgetrennte Velowege für den Veloverkehr bringen. In Presseanfragen wie in Fussnote 2 lässt sich die Stadt aber wie folgt zitieren: «Dass baulich abgetrennte Velowege die Sicherheit erhöhen, ist auch aus unserer Sicht unbestritten.» Um die objektive Sicherheit baulich abgesetzter Velowege in Zürich konkreter einzuschätzen, bitten wir um folgendes Stimmungsbild: Wie viele Velounfälle gab es pro Jahr in den 5 Jahren vor Umsetzung des baulich abgetrennten Velowegs an der Birmensdorferstrasse 2016)? Wie viele Velounfälle gab es pro Jahr seit Umsetzung des baulich abgetrennten Velowegs?

<sup>1</sup> Siehe z.B. folgende Studie mit 22'000 Teilnehmer:innen: <https://radwege-check.de/auswertung/#statistische-auswertung>

<sup>2</sup> <https://www.tagesanzeiger.ch/verblueffende-zahlen-viele-velofahrer-weniger-verkehrstote-812645858135>

2. Welche Gründe können aus Sicht der Stadt für, welche gegen einen baulich abgetrennten Veloweg sprechen? Bitte um eine begründete tabellarische Auflistung von Vor- und Nachteilen. Bei Nachteilen bitte auch angeben, mit welchen Massnahmen sie entschärft werden könnten (z.B. ab einer genügenden Breite).
3. Wie gewichtet und priorisiert die Stadt bei einem Bauprojekt die verschiedenen Vor- und Nachteile? Welchen Einfluss hat dabei die Klassierung einer Route im Velonetz (z.B. Vorzugsroute)?
4. Nimmt sich die Stadt bei bestimmten Strassenbegebenheiten (z.B. bei Strassen mit Steigung; beim Verkehrsregime Tempo 50; bei hohem DTV mit grossem LKW-Anteil) systematisch vor, baulich abgetrennte Velowege zumindest im Variantenstudium zu prüfen? Falls nein, warum nicht?
5. Die Varianten von unterbrochener Radstreifenmarkierung bis zu baulich mit einem Randstein getrennten Radwegen sind vielseitig (durchgezogene Radstreifen, Backen etc. sogenannte «protected bike lanes»). Gedenkt die Stadt diese Möglichkeiten als Sofortmassnahmen vermehrt einzusetzen? Falls nein, warum nicht?
6. Ist bauliche Abtrennung ein Qualitätsstandard, welchen die Stadt in die Velostandards auszubauen gedenkt? Falls nein, warum nicht?

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the most legible, appearing to read 'Anna Juff'. Below it are two more signatures, one on the left and one on the right, which are more stylized and difficult to decipher.