



Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt

Velonetz Kanton Zürich – Gemeinsam vorwärts in die Umsetzung

Viktoria Herzog, Fachbereichsleiterin Veloverkehr



VELOSTRASSE

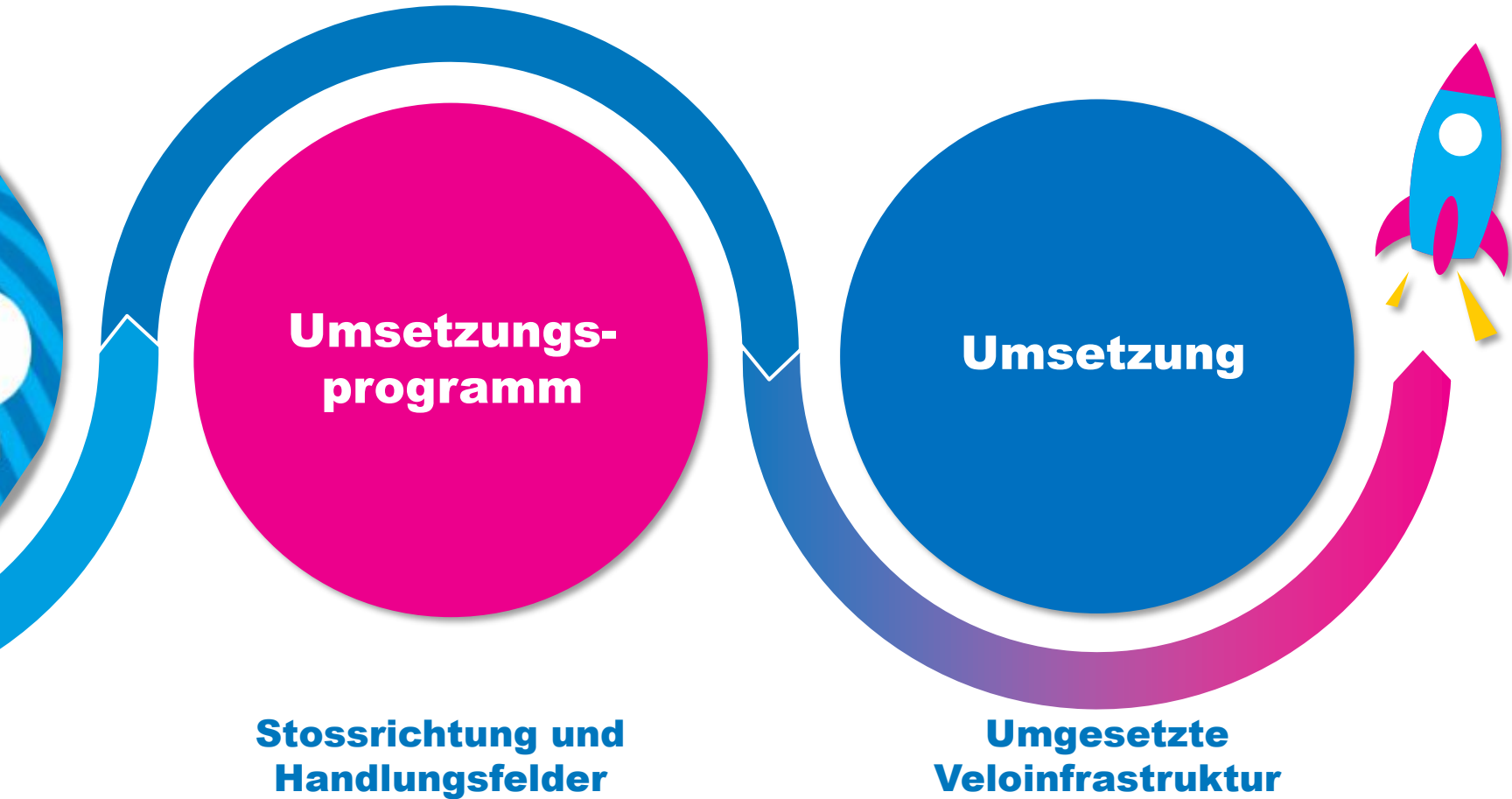
ZONE

30

Wo stehen wir aktuell?

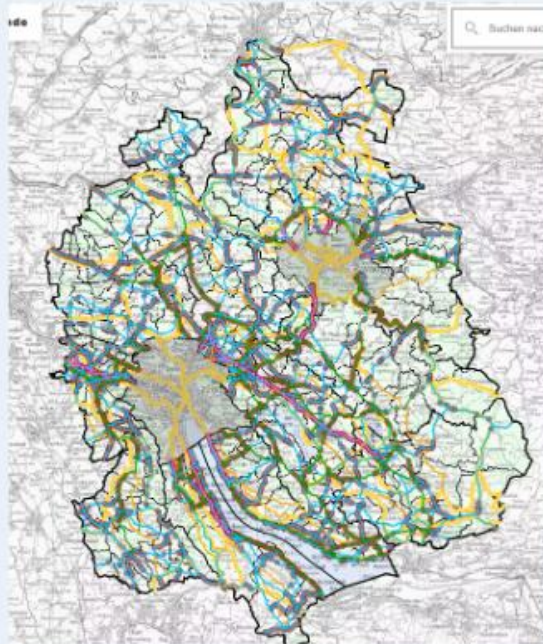


ZUSAMMENHÄNGENDES VELOWEGNETZ





Welcher Veloweg soll als Nächstes realisiert werden?





was wo wann?



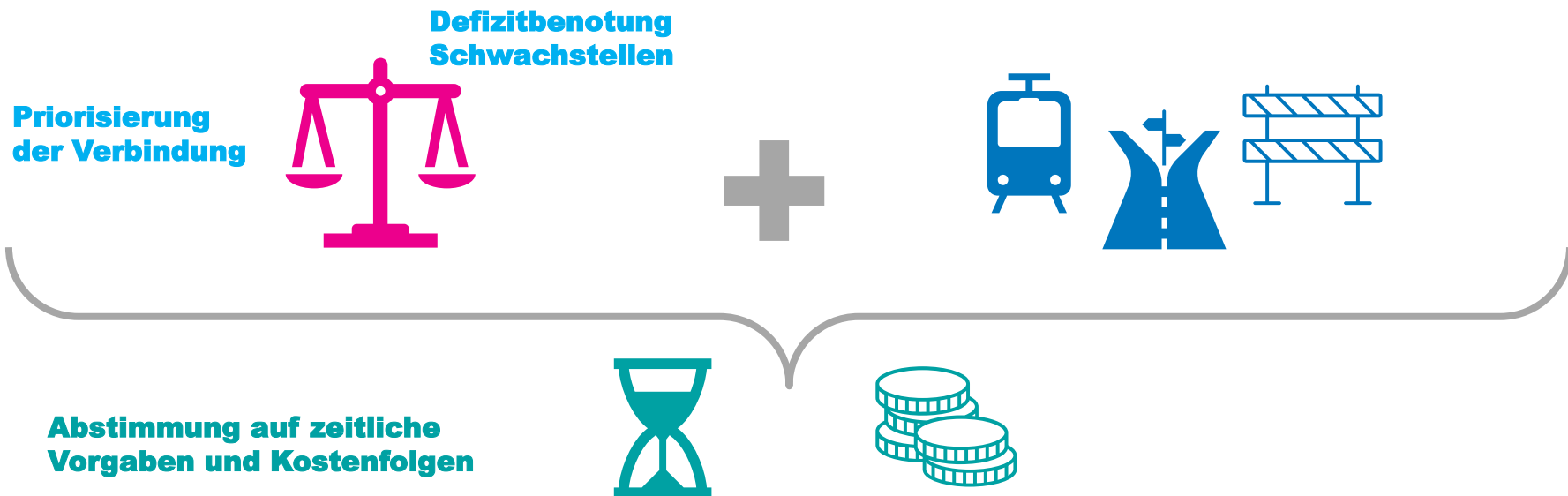
Umsetzungsplanung Velonetz – Ziele

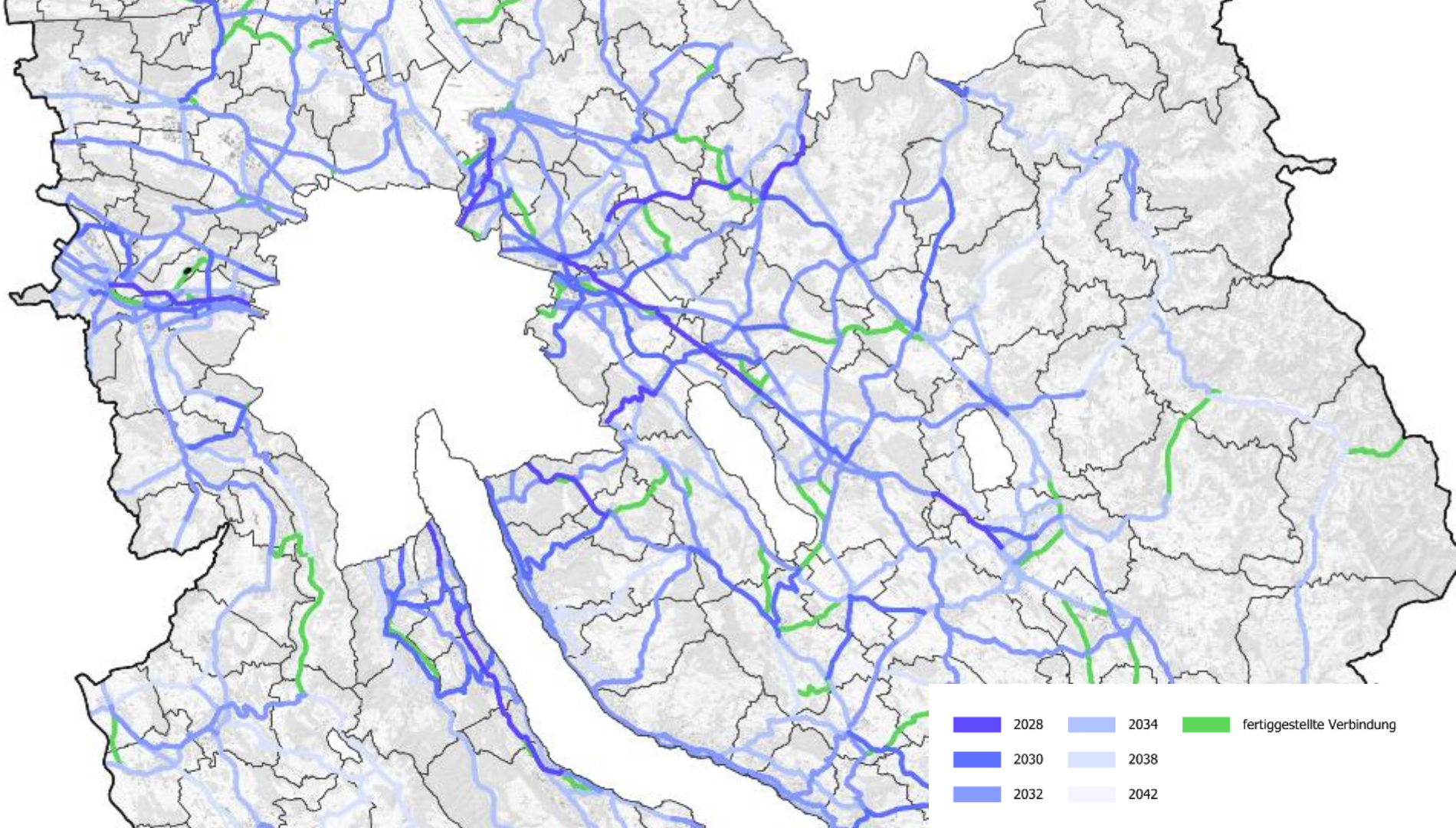
- Ausgebautes und durchgängiges Velonetz: Lücken schliessen, attraktive Verbindungen schaffen
- Hochwertige und sichere Veloinfrastruktur: Komfortable, konfliktarme und sichere Wege
- Steigerung des Veloverkehrsanteils: Mehr Menschen aufs Velo bringen, Modal Split verbessern
- Beitrag zu Klima- und Lebensqualitätszielen: Weniger Emissionen, weniger Lärm, mehr Platz für Menschen

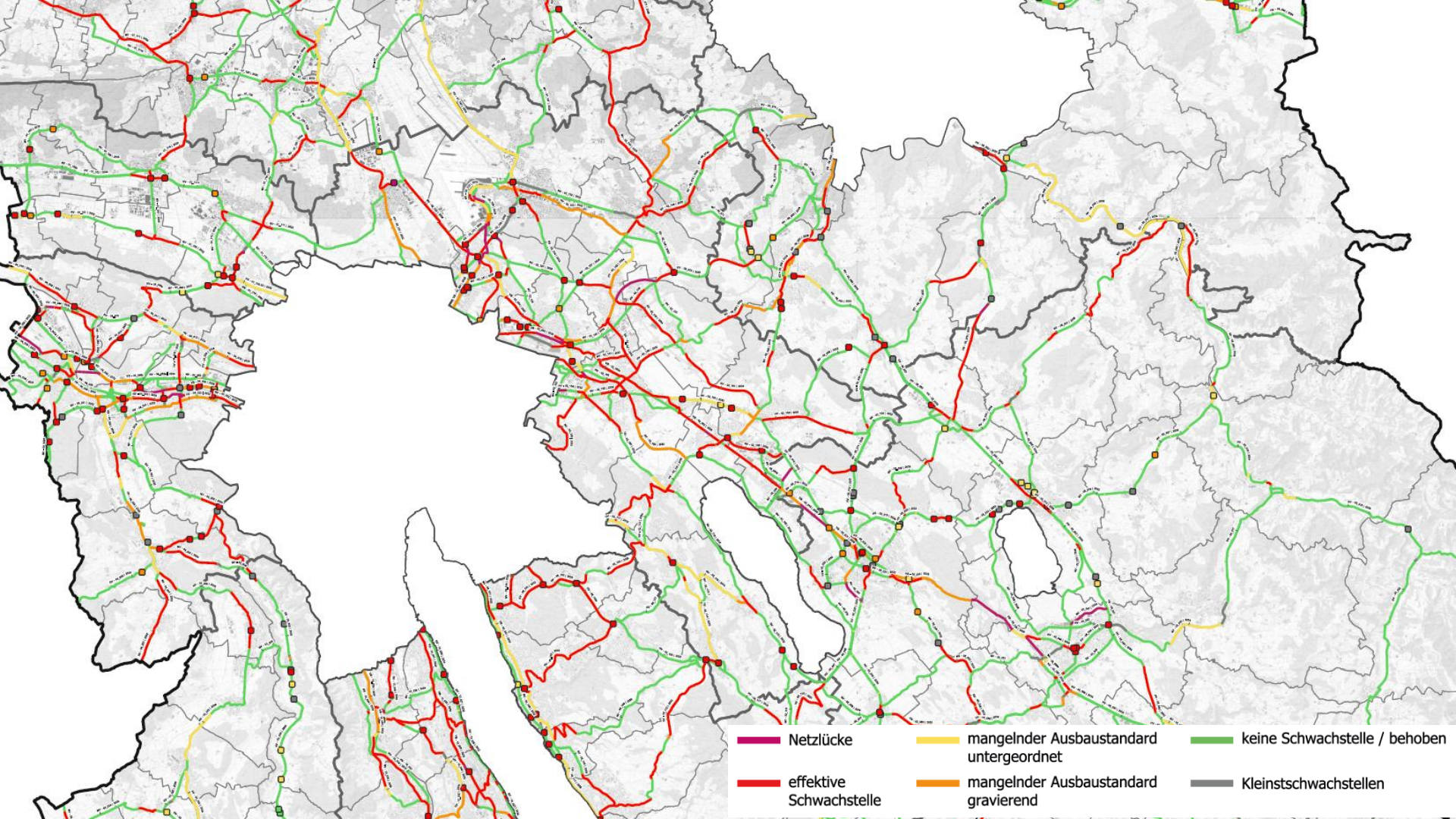


Priorisierung Umsetzung Verbindungen aus Velosicht

Weitere Projekte (Drittprojekte, SBB, GTB, Gemeindeprojekte etc.)

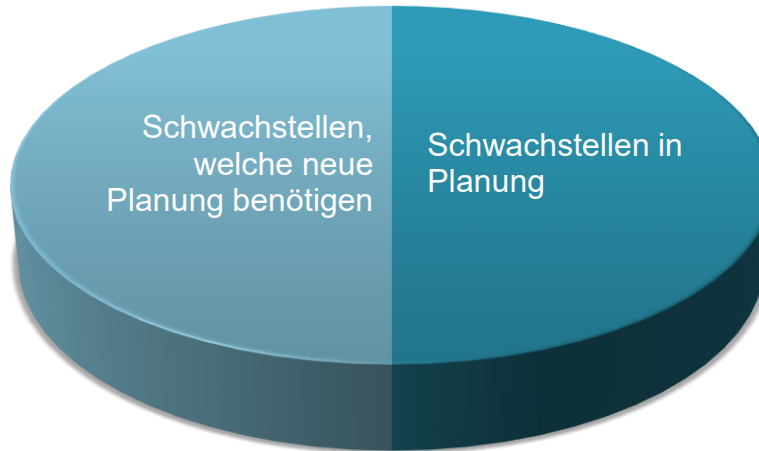




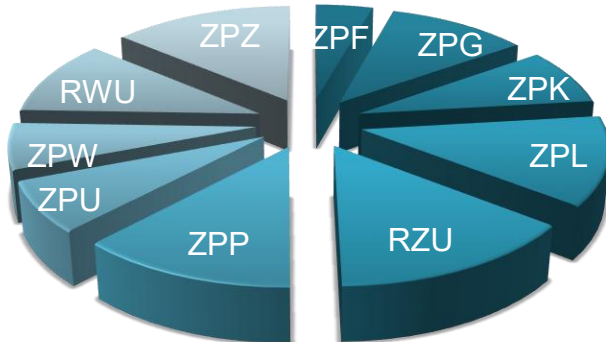


Umsetzungsplanung Velonetz – Schwachstellen

Für alle Schwachstellen, welche noch nicht in der Planung sind, sind neue Planungen aufzunehmen



Die allermeisten Schwachstellen können innerhalb der angestrebten gesetzlichen Frist behoben werden (2042)



Ungefährer Anteil der Schwachstellen, welche noch nicht in der Planung sind und neue Planungen aufzunehmen sind



In den nächsten 20 Jahren gilt es, noch rund 1000 Schwachstellen im Velonetz zu beheben.

Umsetzungsplanung Velonetz – Anteil Kantonale / Kommunale Strassen



Umsetzungsprogramm als Streudiagramm

Achsen Priorisierungswert / Defizitbenotung

Punkte Veloverbindungen

Umsetzungsstrategie von oben rechts

- Fokus liegt auf Velobahnen und Hauptverbindungen in den engeren Agglomerationen
- Nebenverbindungen richten sich stark und primär nach der Strasseninstandsetzung

Velobahn

- Fertiggestellt
- In Planung
- Noch offen

Hauptverbindung

- Fertiggestellt
- In Planung
- Noch offen

Nebenverbindung

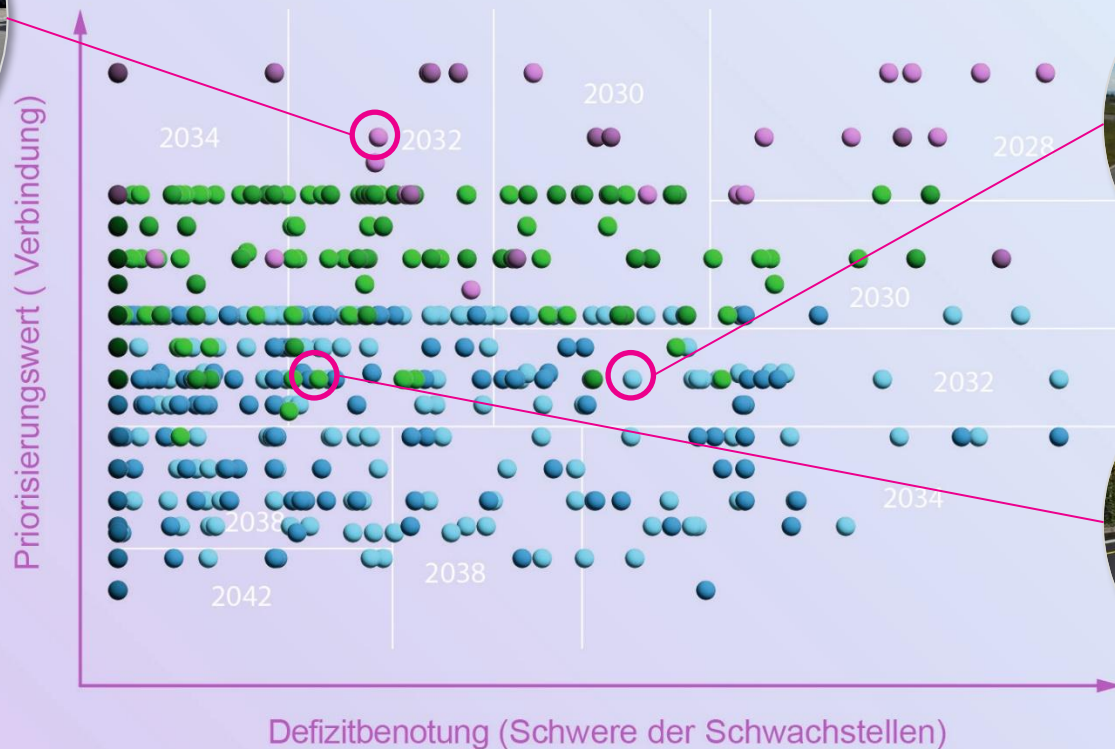
- Fertiggestellt
- In Planung
- Noch offen

Priorisierungswert (Verbindung)

Heute

2042

Defizitbenotung (Schwere der Schwachstellen)



Umgesetzte (Teil-) Veloverbindungen

2021



Tiefbauamt

Neuer Rad-/ Fussweg

- Teil der Nebenverbindung
«Herrliberg – Forch» (Nr. 06-112)
- Ca. 2.5 km / 3 m breit
- Behebung der Schwachstelle
S06_101

2025



Verbreiterung Radstreifen

- Teil der Neben- und Hauptverbindung auf der Seestrasse in Erlenbach (Nr. 06-108 und 06_111)
- Ca. 0.5 km / 1.8 m
- Behebung der Schwachstelle S06_134 und S06_135)



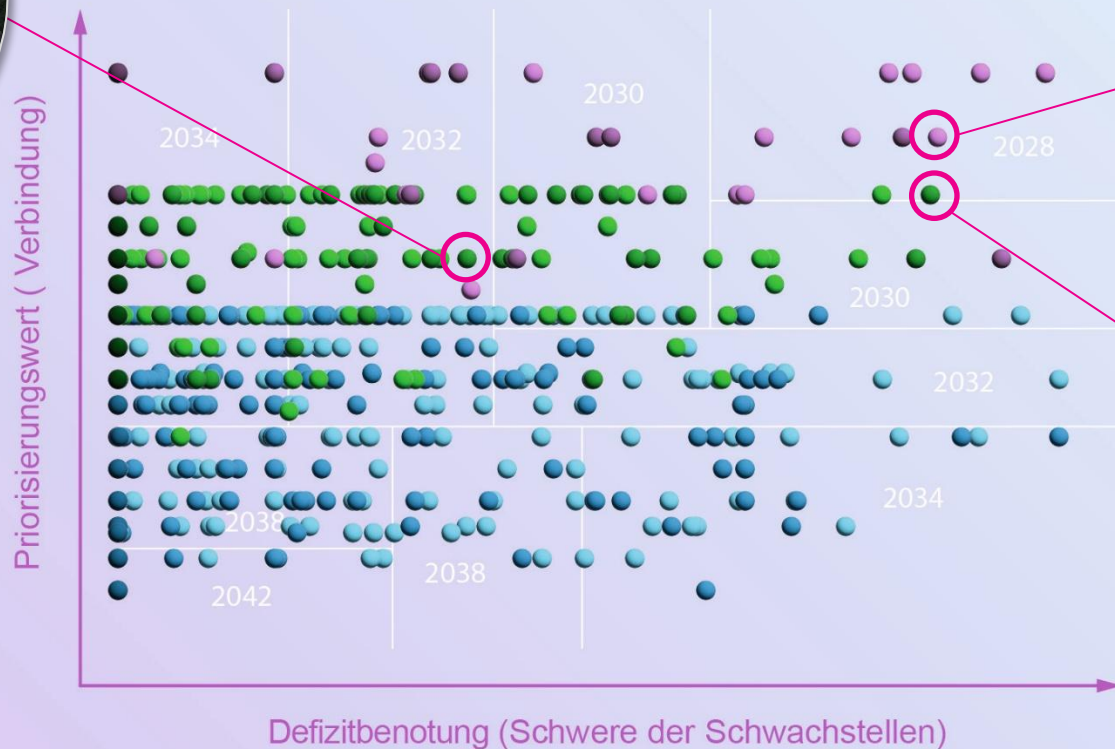


Tiefbauamt

Einführung Velostrasse

- Teil Velobahn Oberland (-Glattal)
Nr. 05_034
- Ca. 0.5 km / Velostrasse





Geplante Veloverbindungen

2021



Tiefbauamt

Neubau Velobahn und Hauptverbindung

- Teil der Velobahn Glattal-Oberland (Nr. 02_003)
- Ca. 2 km: Behebung der Schwachstelle S02_073
- Teil der Hauptverbindung Wallisellen-Dietlikon (02_138 und 09_070)
- Ca. 2.2 km Behebung diverser Schwachstellen
- Planung mit der SBB und der Stadt Wallisellen und Gemeinde Dietlikon seit 2017 (Korridor- und Vorstudie, Bau- und Auflageprojekt)
- Regierungs- und Kantonsratsbeschlüsse
- Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz
- BAV und kantonale Abstimmung
- Baustart 2026/2027

Geplante Velobahn Glattal-Oberland: bestehender Weg in Wallisellen

~2032

Visualisierung Veloschnellroute im Rahmen des SBB-Grossprojekts «MehrSpur Zürich-Winterthur» entlang des neuen Viaduktes

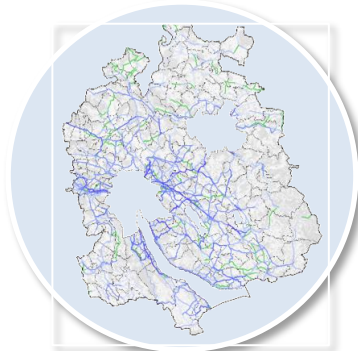
Herausforderungen auf zwei Ebenen

- **Politische Rahmenbedingungen**
→ Verwaltung abhängig von politischen Entscheiden und Vorstössen
- **Direkt beeinflussbare Rahmenbedingungen**
→ Verwaltung kann eigenständig Projekte und Prozesse gestalten

Proaktiv

Reaktiv

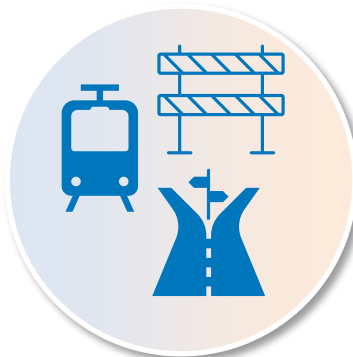
Strategische Priorisierung
(Umsetzungsplanung)



**Abstimmung mit
Drittprojekten**

(SBB, GTB, Gemeindeprojekte, ...)

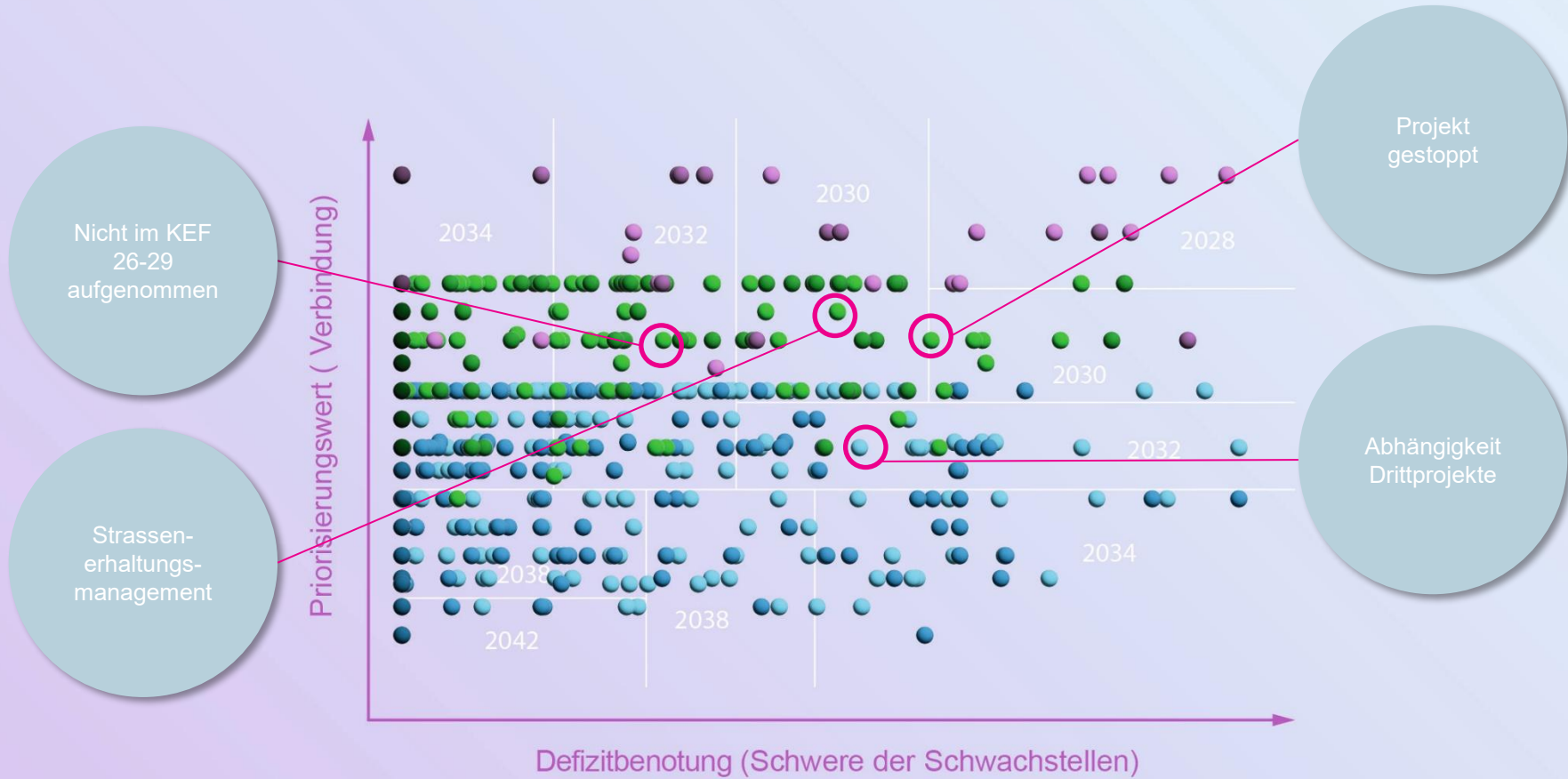
und /
oder



und /
oder

Sanierungsbedarf
(Instandsetzungsvorhaben)

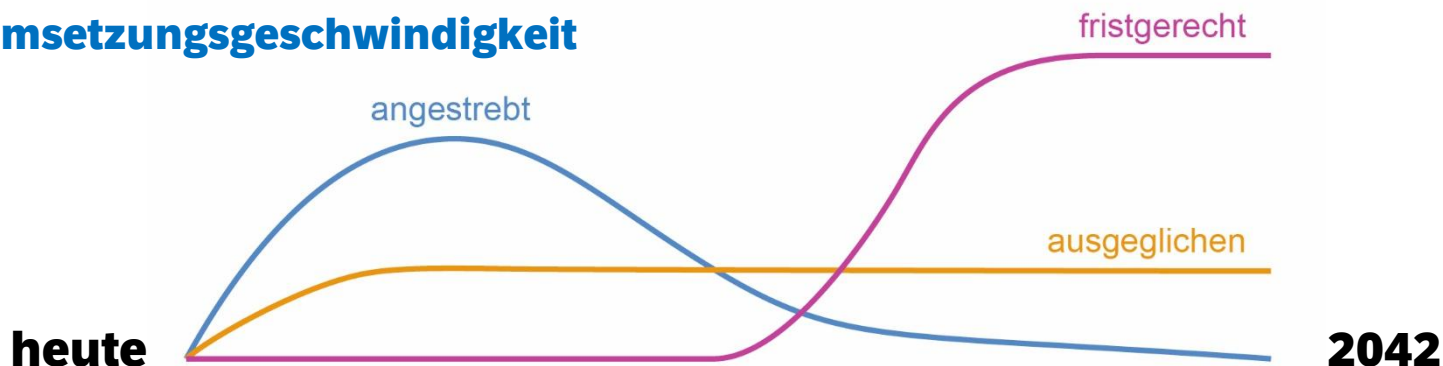




Herausforderungen Politik und Verwaltung

- Finanzierung der Umsetzung des kantonalen Velonetzes
- Umgang mit Grossprojekten
- Abstimmung mit strategischem Erhaltungsmanagement
- Zusammenarbeit mit Gemeinden
- Ungewisse zeitliche Komponente

Umsetzungsgeschwindigkeit



Herausforderungen Politik und Verwaltung

Finanzierung der Umsetzung des kantonalen Velonetzes

- Mit dem verfügbaren Geld lässt sich der gesetzliche Auftrag des Veloweggesetzes nicht in 20 Jahren erfüllen.
- Der Kantonsrat entscheidet über die Finanzierung (StrG §28a).
- Erhöhung der Mittel für Veloinfrastrukturen hängt von politischen Entscheidungen ab.
- Zu den Kosten zählen nicht nur die Bauprojekte, sondern auch das Personal der kantonalen Verwaltung.

Umgang mit Grossprojekten

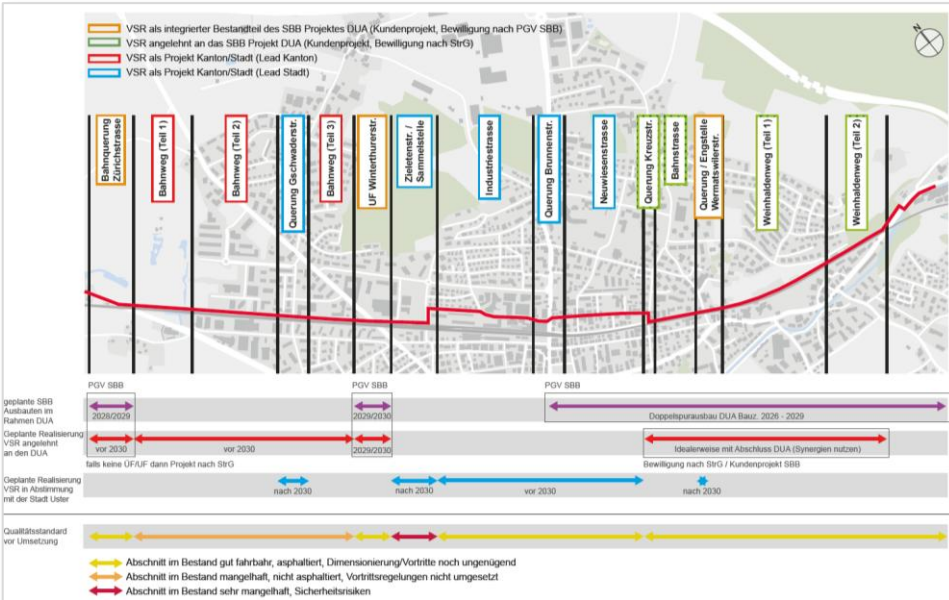
- Grosse und komplexe Veloprojekte beseitigen wichtige Schwachstellen im Netz, binden jedoch aufgrund ihres Umfangs das gesamte verfügbare Budget in den entsprechenden Jahren. Für weitere Verbesserungen steht in dieser Zeit theoretisch kein Geld zur Verfügung.
- Ob Grossprojekte mit zentraler Bedeutung für den Veloverkehr zusätzlich zum regulären Velobudget finanziert werden, entscheidet der Kantonsrat. Innerhalb der Verwaltung werden Fragen wie Kostenaufteilung und Zuständigkeiten laufend geklärt.



Gemeinsame Planung

Beispiel Velobahn Abschnitt Stadt Uster

- ca. 3.5 km
- 15 Abschnitte
- 3 verschiedene Ausführende
- Enge Zusammenarbeit mit Gemeinden und Städten bei kant. Veloverbindungen (Studien, Konzepte, Projekte)
- Gemeinden sind im Projektteam vertreten und in Vernehmlassungen eingebunden
- Kant. Verbindungen auf komm. Strassen → Zuständigkeiten noch nicht restlos geklärt
- Enge Abstimmung ist unabdingbar





**Vielen
Dank für**
Ihr Interesse

