



22. Juni 2011

Schriftliche Anfrage

von Simone Brander (SP) und Simon Kälin (Grüne)

Die Stadt Zürich hat sich zum Ziel gesetzt, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Aus klima- und energiepolitischen Erwägungen sowie allgemein aufgrund zunehmender Umweltprobleme, welche durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden (Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Ausstoss, Feinstaub, Platzverbrauch, etc.), ist diese Zielsetzung sehr zu begrüssen.

In der Mobilitätsstrategie ist unter dem Stichwort Fussverkehr folgendes festgehalten: *«Die Stadt lebt vom Fussverkehr. Fussgängerinnen und Fussgänger haben grundsätzlich Vorrang. Für ihr Wohlbefinden sind attraktive Strassenräume, direkte Verbindungen, Sauberkeit und gut unterhaltene Wege entscheidend. Die Stadt schliesst deshalb Lücken im Wegnetz und wertet Quartierzentren auf.»* In der Teilstrategie Fussverkehr ist zu lesen: *«Konkret sollen für die zu Fuss Gehenden sichere, komfortable und konfliktarme Fussgängerbereiche und Fusswege zur Verfügung gestellt und die Durchlässigkeit der Quartiere gefördert werden.»* Im «Handlungsfeld Netzstruktur» ist als 5. Ziel festgehalten: *«Vermeidung von Konflikten mit fahrzeugähnlichen Geräten und Velos.»* Dort steht: *«Um Konflikte zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern zu vermeiden, sind dem Veloverkehr attraktive Verbindungen abseits der Fussverkehrsanlagen anzubieten, in der Regel auf der Fahrbahn. Wo Velofahrende und Gehende mangels Alternativen dieselbe Fläche benützen müssen, muss die gegenseitige Rücksichtnahme und Akzeptanz unterstützt werden. Gegen (illegales) Fehlverhalten ist in angemessener Form vorzugehen.»*

Dem Standbericht 2009 der Teilstrategie Fussverkehr ist zu entnehmen, dass bezüglich der Priorisierung des Fussverkehrs noch Handlungsbedarf besteht. Auch der Bericht zum Controlling anhand von Leitprojekten hält fest, dass der Fussverkehr bei Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsinteressen Priorität erhält.

Anstatt die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen, beabsichtigt das Tiefbauamt der Stadt Zürich in letzter Zeit jedoch vermehrt, den Veloverkehr auf Kosten des Fussverkehrs zu fördern. So sollen Gehflächen für Velomassnahmen geopfert werden.

Gemäss Verkehrskonzept Innenstadt ist vorgesehen, die Fussgängerzonen über die heute bestehenden Routen hinaus für den Veloverkehr zu öffnen. Im Dezember 2006 informierte die Dienstabteilung Verkehr in einer Medienmitteilung, dass Velofahren in der Altstadt rechts der Limmat künftig auf vier neuen Velorouten erlaubt sei. Diese dienen *«in erster Linie der Erschliessung der Altstadt»*, und überdies seien es wichtige Querverbindungen zur Veloroute auf dem Limmatquai. In einem späteren Schritt seien auch Veloverbindungen in der Altstadt links der Limmat geplant, *«so dass die Innenstadt dann gemäss Richtplan für den Veloverkehr genügend durchlässig sein»* werde*. Die genannten Routen sind heute – bis auf eine Ausnahme – für den Veloverkehr offen. Es ist nicht einzusehen, weshalb keine fünf Jahre später die *«Durchlässigkeit»* völlig neu und absolut zu Lasten der Fussgängerinnen und Fussgänger definiert wird. Abgesehen davon, dass dies offensichtlich keinem politischen Auftrag entspricht, ist es ein blosses Ablenkungsmanöver. Denn diese Öffnung bringt für den Veloverkehr nicht die dringend notwendigen Verbesserungen auf den Hauptproblemstrecken.

(*Quelle: Medienmitteilung der DAV vom 1.12.2006, *«Neu vier Velorouten in der Altstadt»*, <http://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/medien/archiv/medienmitteilungen2006.html>)

Weiter plant z. B. das Projektteam des Masterplans Velo, dem Velo auch auf bisherigen Fussverkehrsflächen Platz zu verschaffen. Dies ist eine zynische Umsetzung des neuen, begrüßenswerten Grundsatzes, den Fuss- und Veloverkehr nicht mehr im Mischverkehr zu führen. Konkret projektiert ist eine solche Flächenverschiebung bereits beim Bauprojekt Riedtlistrasse, wo die Trottoirs zugunsten von Velostreifen massiv verschmälert werden.

Dazu stellen sich folgende Fragen:

1. Ist der Stadtrat neuerdings der Meinung, dass der Veloverkehr auch auf bisher vom Fussverkehr genutzten Flächen, also auf Kosten des Fussverkehrs, gefördert werden soll? Falls ja, warum? Falls nein, weshalb werden dennoch entsprechende Vorhaben geplant?
2. Kapituliert der Stadtrat vor dem motorisierten Individualverkehr und nimmt lieber in Kauf, die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger gegeneinander auszuspielen?
3. Wie lässt sich die Förderung des Veloverkehrs auf bisherigen Fussverkehrsflächen mit der Teilstrategie Fussverkehr vereinbaren?
4. Wie lässt sich die Förderung des Veloverkehrs auf bisherigen Fussverkehrsflächen mit der im Controlling-Bericht zu den Leitprojekten postulierten Bevorzugung des Fussverkehrs vereinbaren?
5. Werden heute über Gehflächen geführte Velorouten zu Gunsten einer Führung auf der Fahrbahn aufgehoben?
6. Ist der Stadtrat bereit, vermehrt Flächen, die vom MIV genutzt werden, dem Veloverkehr zur Verfügung zu stellen, z. B. mittels Spurabbau beim MIV (z. B. Utoquai / Bellerivestrasse), und die Interessen der Stadtbevölkerung nach mehr Flächen für den Fuss- und Veloverkehr und weniger MIV gegenüber dem Kanton durchzusetzen? Falls nein, warum nicht?
7. Weshalb ist der Stadtrat im Vergleich zum Jahr 2006 heute nicht mehr der Meinung, dass der im kommunalen Verkehrsplan geforderten Durchlässigkeit für den Veloverkehr in den bestehenden Fussgängerzonen der Altstadt mit den heute bestehenden Velorouten genüge getan wird und will stattdessen die ganze Altstadt für den Veloverkehr öffnen?
8. Die Diskussionen zeigen, dass es in der Verwaltung zahlreiche Mitarbeitende gibt, die sich mit der Förderung des Veloverkehrs befassen, dass aber eine klar bezeichnete Ansprechperson, die sich auch anwaltschaftlich für Fussgängeranliegen einsetzt, fehlt. Ganz besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen wie zum Beispiel blinde und sehbehinderte Menschen, wüssten eine direkte Anlaufstelle zu schätzen. Weshalb gibt es bis heute in der Stadt Zürich zwar einen Velobeauftragten, aber keineN FussgängerbeauftragteN? Beabsichtigt der Stadtrat, dies zu ändern? Wenn nein, weshalb nicht? Was gedenkt der Stadtrat in diesem Fall zu unternehmen, damit die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger bei Interessenabwägungen nicht unterliegen?

S. Braud

Simon Kalus