

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 3. Oktober 2001

**1584. Schriftliche Anfrage von Thomas Marthaler und Stefan Hofstetter betreffend Veloverkehr, Fertigstellung des Velonetzes und Erhöhung der Sicherheit.** Am 27. Juni 2001 reichten die Gemeinderäte Thomas Marthaler (SP) und Stefan Hofstetter (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/369 ein:

Die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer auf den Strassen Zürichs ist leider nach wie vor unbefriedigend. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Eine Volksinitiative beauftragte den Stadtrat 1984 mit der Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von Velorouten. Inwieweit erachtet der Stadtrat diesen Auftrag als erfüllt? In welchem Umfang ist das Velonetz bereits realisiert?
2. 1998 wurde vom Gemeinderat eine Motion überwiesen, welche dem Stadtrat den Auftrag erteilte, vier durchgehende Velorouten einzurichten. Bis zu welchem Termin beabsichtigt der Stadtrat, diesen Auftrag zu erfüllen?
3. Wie beabsichtigt der Stadtrat, die für ZweiradfahrerInnen äusserst gefährlichen Stellen rund um den Hauptbahnhof zu entschärfen? Ist der Stadtrat in diesem Zusammenhang beim Regierungsrat vorstellig geworden?
4. Welchen Stellenwert misst der Stadtrat dem innerstädtischen Zweiradverkehr generell zu?
5. Welche weiteren Massnahmen unternimmt der Stadtrat zur Förderung des städtischen Veloverkehrs? Welche finanziellen Mittel werden jährlich dafür eingesetzt?
6. Warum unternimmt der Stadtrat keine grösseren Anstrengungen, um die Sicherheit für die Zweiradfahrenden in der Stadt Zürich zu erhöhen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu den Fragen 1 und 2:** 1992 wurde im Schlussbericht zur Veloweg-Initiative im Gemeinderat der Stand der noch unvollständigen Massnahmen festgehalten. Dem Gemeinderat wurde das Weiterverfolgen der Ziele der Veloweg-Initiative, im Rahmen des laufenden Budgets, zugesagt. Die während der Umsetzung der Veloweg-Initiative geschaffene Stelle eines Velobeauftragten wurde weitergeführt, mit der Hauptaufgabe, Projekte auszulösen und velospezifisches Know-how einzubringen. Die Bedürfnisse der Velofahrenden wurden bei allen Strassensanierungsprojekten konsequent einbezogen. Wichtige Routen wie zum Beispiel die Verbindungen über den Milchbuck (Schaffhauser Strasse und -platz sowie Bucheggplatz), die Seeuferroute (Bürkliplatz) kamen so zustande, zahllose weitere Routen konnten deutlich verbessert werden. Obwohl grosse Anstrengungen unternommen wurden, um adäquate Verhältnisse für den Veloverkehr herbeizuführen, ist das Ziel eines durchgehenden Routennetzes noch nicht erreicht.

Die forcierte Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten machte indessen für den Veloverkehr viele neue Beziehungen möglich und lässt die Verhältnisse generell für Velofahrende erträglicher werden. Die Fertigstellung der vier durchgehenden Velorouten gemäss Motion Baur/Walther ist allerdings erst für den Sommer 2002 möglich.

**Zu Frage 3:** Die im Motionsprojekt am Knoten Bahnhofquai/Museumstrasse vorgesehenen Massnahmen in Richtung Süden be-

finden sich momentan im Bau. Massnahmen für die heiklen Beziehungen nach Norden und Westen konnten im Rahmen der für das Motionsprojekt geltenden Randbedingungen bisher nicht gefunden werden.

In einem Gespräch mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements hat die Baudirektorin ihre Unterstützung für die Lösung dieses Problems zugesagt. Für die Weiterbearbeitung wird eine Arbeitsgruppe Stadt/Kanton gebildet.

**Zu Frage 4:** Die bisherige Verkehrspolitik wies dem Fuss- und Veloverkehr zweite Priorität direkt nach dem öffentlichen Verkehr zu. Die Überprüfung der Verkehrspolitik und die Entwicklung einer neuen Mobilitätsstrategie zeigten auf, dass der Veloverkehr eine wertvolle, nachhaltige Mobilitätsform darstellt, welche verschiedene andere Mobilitätsformen ideal ergänzt. Auf kürzeren Distanzen, also für die meisten innerstädtischen Beziehungen, ist der Veloverkehr schnell und somit eine förderungswürdige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln. Und schliesslich – immer wichtiger – ist das Velofahren im Freizeitverkehr zu fördern (z.B. mit dem Velo ans Theater-Spektakel).

**Zu Frage 5:** Die Erfahrungen mit der konzentrierten, departementübergreifenden Einführung von Tempo 30 sind sehr positiv. Da diese vor dem Abschluss steht, werden Überlegungen angestellt, um die Velo-Infrastruktur auf ähnliche Weise voranzubringen. Die Entwicklung eines solchen Projektes ist sehr anspruchsvoll, da viele Routenabschnitte zusammen mit dem öffentlichen und individuellen motorisierten Verkehr geführt werden müssen und auch kantonale Kompetenzen betroffen sind. Um Platz- und Finanzknappheit zu begegnen, sind Massnahmen zu entwickeln und zu vereinbaren, welche in der Regel eine möglichst optimale Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden zulassen und fördern. Die Mittel für dieses Projekt sollen zur gegebenen Zeit dem Gemeinderat beantragt werden.

**Zu Frage 6:** In den vergangenen 25 Jahren wurden in der Stadt Zürich grosse Anstrengungen zugunsten des Veloverkehrs unternommen. Der von der Stadt regelmässig herausgegebene Velostadtplan zeigt ein dichtes Netz von empfohlenen Routen. Leider verhindern nach wie vor zahlreiche Lücken an neuralgischen Stellen, dass die zum Teil aufwändigen Velomassnahmen zu einem durchgehenden Netz zusammenwachsen können.

Da im Zuge der Sparanstrengungen des Stadtrates während der letzten Jahre nur die allernotwendigsten Strassenunterhaltsprojekte realisiert wurden, boten sich auch weniger Möglichkeiten für Velomassnahmen.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**