

6. Februar 2019

Postulat

von Simone Brander (SP)
und Eduard Guggenheim (AL)
und  Mitunterzeichnende

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie Stationen des Veloverleihs «Züri Velo» nicht zu Lasten der Sicherheit des Fussverkehrs (z. B. keine Mischverkehrsflächen Fuss- und Veloverkehr, keine Zufahrt über das Trottoir) zu erstellen sind.

Begründung:

Bis im Sommer 2019 soll das langersehnte Veloverleihsystem «Züri Velo» mit 150 Stationen und 2250 Velos endlich fertig realisiert werden. Das Veloverleihsystem macht das Velofahren für ein breites Publikum in der Stadt Zürich noch attraktiver. Damit es ein Erfolg wird, ist das Veloverleihsystem aber so aufzubauen, dass Konflikte mit dem Fussverkehr und entsprechende Mischflächen möglichst minimiert werden. Es hat sich gezeigt, dass praktisch sämtliche bisher realisierten Stationen auf Kosten von Flächen des Fussverkehrs – d. h. auf dem Trottoir und auf Plätzen – erstellt wurden. Dies widerspricht dem politischen Auftrag in der Gemeindeordnung, in der Stadt Zürich den öV, den Fuss- und den Veloverkehr zu fördern. Es geht nicht an, den Veloverkehr gegen den Fussverkehr auszuspielen und die Veloförderung auf Kosten des Fussverkehrs zu betreiben. Vielmehr soll die Veloförderung zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) beitragen.

Neben dem Grundsatz, die Veloförderung nicht auf Kosten des Fussverkehrs durchzuführen, sondern zur MIV-Entlastung beizutragen, verursachen die Stationen des Veloverleihs auf dem Trottoir weitere Probleme:

- Velostationen auf dem Trottoir verhindern Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr (z. B. die Veloverleihstation vor dem Hauptgebäude der ETH auf dem Weg zum Tram).
- Die Zufahrt zur Station ist in der Regel nur über das dem Fussverkehr vorbehaltene Trottoir möglich. Velos werden so faktisch gezwungen, über das Trottoir zu fahren, um die «Züri Velo»-Station zu erreichen. Dies führt zu einer Gefährdung des Fussverkehrs und zu weiteren Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr.
- Die überbreiten auf dem Trottoir abgestellten und über das Trottoir manövrierenden Lastwagen, die benötigt werden, um die Velos wieder gleichmässig auf die verschiedenen Stationen zu verteilen, defekte Velos einzusammeln und die Elektrovelos im Depot wieder aufzuladen, stellen ein weiteres Sicherheitsrisiko und Hindernis für den Fussverkehr dar.
- Viertens werden «Züri Velo»-Stationen nicht mit einer taktil erfassbaren Abgrenzung versehen. Die «Züri Velo»-Stationen sind somit für blinde und sehbehinderte Menschen nicht bzw. schlecht zu erkennen und stellen ein Sicherheits- und Verletzungsrisiko dar.

Deshalb sollen die Stationen des «Züri Velo» auf Fahrbahnebene und auf Parkplätzen angeordnet werden.




