

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 28. September 2011

1197. Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin betreffend Städtische Strategie zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Am 22. Juni 2011 reichten Gemeinderätin Simone Brander (SP) und Gemeinderat Simon Kälin (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/221, ein:

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.

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 projiziert 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. Kapitulierte 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 Spurbau 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Förderung des Fussverkehrs ist seit Jahrzehnten fest in der städtischen Verkehrspolitik verankert. Bereits in den 1970er Jahren hatte die Stadt Zürich einen umfassenden Fussverkehrsplan. Sie gehörte damit zu den Pionieren in der Fussverkehrsplanung weltweit.

Dass der Fussverkehr bereits so früh eine zentrale Rolle in der städtischen Verkehrspolitik einnahm, hatte auch mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu tun. Der öffentliche Verkehr ist auf den Fussverkehr angewiesen. Mit kurzen Geh-Distanzen zu den Haltestellen und einer qualitativ hochwertigen Gestaltung der Strassenräume, auch in den Wohnquartieren, werden die Passagiere quasi vor ihrer Haustüre abgeholt. Neben der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs selber, ist dies einer der Erfolgsfaktoren für Zürichs erfolgreiche Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Die Erkenntnis, dass dem Fussverkehr eine tragende Rolle im städtischen Personenverkehr zukommt, wurde denn auch in der Teilstrategie Fussverkehr verankert. Weiter hält die Teilstrategie Fussverkehr fest, dass der Fussverkehr Priorität genießt, insbesondere dort, wo noch Defizite vorliegen. Der Fussverkehr hat also keine absolute Priorität, da in den meist engen städtischen Strassenräumen nicht alle Ansprüche vollumfänglich erfüllt werden können, selbst wenn sie an sich berechtigt wären. Jedes Strassenprojekt stellt eine Abwägung verschiedener und zum Teil widersprüchlicher Interessen dar.

Dass die Stadt Zürich bei der Förderung des Fussverkehrs auf dem richtigen Weg ist, zeigen die Erhebungen und Befragungen der letzten Jahre:

Die Erhebung «Mobilität in Zürich» von 2007 attestiert den Fussgängerinnen und Fussgängern eine recht hohe Zufriedenheit (7,5 von 10 Punkten). Einzig die Lärm- und Luftbelastung fällt in der Bewertung ab. Erfreulich ist, dass das Fussverkehrssystem deutlich positiver wahrgenommen wird als noch 1991. Insbesondere die Sicherheit wurde von den Befragten 1991 noch massiv schlechter beurteilt als heute (60 Prozent «sehr oder eher negativ» im Vergleich zu 20 Prozent heute).

In der Bevölkerungsumfrage 2009 wird die Zufriedenheit der zu Fuss Gehenden mit der Verkehrssituation im Schnitt mit der Note 4,7 bewertet (Notenskala von 1 bis 6). Besser wurde einzig der öffentliche Verkehr benotet (5,4). Interessant ist, dass die Altersklasse der 18 bis

29-Jährigen (4,8) sowie der über 70-Jährigen (4,9) überdurchschnittlich zufrieden sind mit der Verkehrssituation. Unzufriedener sind hingegen Familien mit Kindern (4,5) und innerhalb dieser Gruppe insbesondere solche mit Kleinkindern (4,4).

Generell fühlen sich die Befragten wohl und komfortabel, wenn sie zu Fuss unterwegs sind. Die entsprechende Aussage wird von 94 Prozent mit «sehr oder eher zutreffend» beantwortet.

Bis 2005 stieg der Anteil des Fussverkehrs innerhalb der Stadt auf sehr hohe 45 Prozent. Zürich ist eine attraktive Stadt für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Mit der Strategie «Stadträume Zürich» (vormals Stadträume 2010) hat die Stadt Zürich seit 2006 ein weiteres Instrument, das die Aufwertung der Bedingungen für den Fussverkehr zum Ziel hat.

Gemäss Mobilitätsstrategie soll aber nicht nur der Fussverkehr gefördert werden. Die Teilstrategie Veloverkehr hält fest, dass der Veloverkehr mit Nachdruck gefördert werden soll. Die Veloförderung geniesst auch einen hohen Rückhalt in der Bevölkerung. Gemäss Bevölkerungsumfrage 2009 würden über 70 Prozent aller Befragten Investitionen in die Veloinfrastruktur begrüßen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu den Fragen 1 bis 4: Weder der Stadtrat noch das Tiefbauamt hat je die Haltung geäussert, dass der Veloverkehr auf Kosten des Fussverkehrs gefördert werden solle. Die Ausarbeitung des in der vorliegenden schriftlichen Anfrage erwähnten Masterplanes zur Förderung des Veloverkehrs wurde vom Stadtrat am 29. April 2011 in Auftrag gegeben. In der entsprechenden Weisung ist an keiner Stelle die Rede davon, dass der Veloverkehr auf Kosten des Fussverkehrs gefördert werden solle.

Im Gegenteil erhält der Beschluss des Stadtrates zur Ausarbeitung eines Masterplans Velo nur Handlungsfelder, die in der Stadt Zürich Defizite aufweisen und deshalb gefördert werden sollen, ohne die anderen Formen der Mobilität zu beeinträchtigen. Zu diesen Handlungsfeldern gehören die Realisierung einer attraktiven Infrastruktur, die Verbesserung des Verkehrsklimas, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Ausbau der Veloschulung, der Einbezug des Velofahrens in die Gesundheitsförderung, die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, das Mobilitätsmanagement für Firmen und Private, gezielte Kontrolle und Ahndung sowie laufende Kommunikation und Monitoring. In Einzelfällen können diese Handlungsfelder bereits bestehende Strukturen der anderen Mobilitätsformen tangieren. Am deutlichsten wird dies bei der Realisierung einer für die Velofahrenden attraktiven Infrastruktur.

Zum Beispiel ist für Velostreifen eine Breite von 1,5 m am Fahrbahnrand vorzusehen. Dieser Platz ist bei der Erstellung neuer Strassen von Anfang an zu konzipieren respektive kann bei Sanierungen wie folgt beschafft werden:

- Reduktion der Fahrbahnfläche (z. B. mittels Abbau von Fahrstreifen)
- Umlagerung bzw. Abbau von Parkplätzen
- Beanspruchung von Grünflächen
- Beanspruchung von Fussverkehrsflächen

Eine weitere Möglichkeit ist der Erwerb von privaten Flächen. Die Beanspruchung von Fussverkehrsflächen steht in dieser Aufzählung am Schluss, da nach Meinung des Stadtrates der Ausbau der Veloinfrastruktur nicht zu Lasten des Fussverkehrs erfolgen soll. Aber ganz vermeiden lässt sich das nicht immer. Wenn beispielsweise eine beidseits bebaute zweistreifige Strasse ohne Parkplätze mit einem Radstreifen oder einem Radweg ergänzt werden soll, dann ist dies nur auf Kosten der Trottoirs möglich. In einem solchen Fall wird jeweils eine sorgfältige Abwägung des Nutzens und der Kosten für einen nachhaltigen und stadtverträgli-

chen Gesamtverkehr gemacht. Ausserdem werden die für die Örtlichkeit angemessenen Mindestmasse für die Fussgängerflächen nicht unterschritten. Eine solche Optimierung eines Strassenquerschnitts stellt aber weder eine Kapitulation vor dem motorisierten Individualverkehr dar noch werden damit die Velofahrenden gegen zu Fuss Gehende ausgespielt. Sie ist Ausdruck einer Verkehrspolitik, die nebst dem Fussverkehr auch den Velo- und den öffentlichen Verkehr fördern will. Dies ist sowohl mit der Teilstrategie Fussverkehr als auch mit der Teilstrategie Veloverkehr und den übrigen Teilstrategien vereinbar und entspricht dem Auftrag aus der Städteinitiative.

Zu Frage 5: Mischverkehr zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden ist in der Regel für beide Seiten unbefriedigend und soll deshalb möglichst vermieden werden. Auch im Hinblick auf eine hindernisfreie Gestaltung des Verkehrsraumes, namentlich für Sehbehinderte, soll der Veloverkehr klar getrennt von den Fussgängerflächen geführt werden. Ausnahmen bilden folgende Situationen:

- Abschnitte, wo eine Lücke im Veloroutennetz geschlossen werden muss und eine Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich oder sinnvoll ist sowie nicht genügend Platz für eine eigentrasseierte Veloführung vorhanden ist.
- In Fussgängerzonen – sofern ausnahmsweise für den Veloverkehr geöffnet – ist eine eigentrasseierte Führung des Veloverkehrs nicht angebracht.
- Begegnungszonen sind per Definition Mischflächen aller Mobilitätsformen, wobei der Fussverkehr den Vortritt genießt. Eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr würde in diesen Zonen keinen Sinn machen.
- Auf Wegen, wo wenig zu Fuss Gehende oder Velofahrende unterwegs sind.

Bestehende Situationen mit Mischverkehr werden im Rahmen von Neugestaltungen überprüft, und nach Möglichkeit wird eine eigentrasseierte Veloführung umgesetzt.

Zu Frage 6: Wie in der Antwort zu den Fragen 1 bis 4 erläutert, wird beim Bau von Veloinfrastruktur die Verschmälerung oder auch der Abbau von Fahrstreifen in Betracht gezogen. Die Stadt ist bestrebt, in Strassenprojekten die Flächen möglichst effizient zuzuteilen und wenn immer möglich Raum für den Fuss- und den Veloverkehr zu schaffen. Der Autoverkehr hat einen relativ hohen Flächenverbrauch; gerade in Knoten kommt dies zum Ausdruck. Um den Fussverkehr sicher und mit geringen Wartezeiten über den Knoten steuern zu können, sind oft zusätzliche Abbiegestreifen für den motorisierten Verkehr nötig. Aus diesem Grund fehlen häufig in Knoten die Flächen für eine durchgehende Veloinfrastruktur.

Trotzdem ist es in den letzten Jahren immer wieder gelungen, Flächen für den Fuss- und Veloverkehr auf Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr zu schaffen: Zum Beispiel Limmatquai, Weststrasse, Zweierstrasse, Birmensdorferstrasse. Bei den übrigen mehrstreifigen Strassen handelt es sich in der Regel um regionale Achsen, die unter kantonaler Hoheit stehen. Ein Abbau von Fahrstreifen auf überkommunalen Strassen wie dem Utoquai respektive der Bellerivestrasse muss zusammen mit dem Kanton abgeklärt werden.

Zu Frage 7: Massgebend für die verkehrspolitische Haltung des Stadtrates sind die offiziellen Konzepte, Leitbilder, Berichte und Richtpläne, die durch den Stadtrat, den Gemeinderat oder das Stimmvolk beschlossen wurden.

Durch das Verkehrskonzept Innenstadt sollen die urbanen Qualitäten der Innenstadt verbessert und der Stadtraum aufgewertet werden; insbesondere soll die Attraktivität für den Fuss-, aber auch für den Veloverkehr erheblich gesteigert werden. Innerhalb der Innenstadt liegen wichtige Ziele und Quellen des Veloverkehrs, z. B. Bahnhöfe, Einkauf, Kultur, Arbeitsplätze, Schulen. Verschiedenste Gruppen von Velofahrenden sind deshalb auf sichere und direkte Verbindungen in die Innenstadt angewiesen. Aus diesem Grund müssen auch die grossräumigen Fussgänger- und Fahrverbotszonen für den Veloverkehr erschlossen sein. Dabei wird

der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern eine hohe Priorität beigemessen werden. Entsprechend sieht das Teilkonzept Veloverkehr auch explizit Velofahrverbote vor, wo dies aufgrund der Verkehrssicherheit von zu Fuss Gehenden nötig ist. Dies betrifft insbesondere die engen Altstadtgassen.

Das ganze Verkehrskonzept ist im Wesentlichen eine Weiterführung des kommunalen Verkehrsplans und der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Insbesondere die Durchlässigkeit der Fussgängerbereiche ist keine neue Zielsetzung. Konkret heisst es im Bericht zum kommunalen Verkehrsplan in Kapitel H3.2: «Wo Fussgängerinteressen nicht dagegen sprechen, soll das Gebiet für Velofahrende durchlässig sein».

Dieses Kapitel «Fussgängerbereiche» ist das Kernstück des sogenannten historischen Kompromisses, der in der Stadt Zürich eine sehr hohe politische Bedeutung genießt. Er wurde 1996 durch die gemeinderätliche Verkehrskommission unter der Leitung von Gemeinderat Bruno Kammerer als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «für attraktive Fussgängerzonen» (Piazzainitiative) erarbeitet. Darin wurde nebst der Festlegung von Kapitel H3.2 «Fussgängerbereiche» auch festgehalten, dass die Zahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze in der Innenstadt auf dem Stand von 1990 stabil bleiben soll. An diese Übereinkunft wurde das Ziel der Aufwertung der Innenstadt geknüpft.

Weiter hält der kommunale Verkehrsplan im Bericht zu den nichtberücksichtigten Einwendungen (Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003) fest: «Wo aufgrund wichtiger Fussgängerinteressen angebracht, können Fahrverbote für den Veloverkehr erlassen werden, der Grundsatz der Durchlässigkeit darf dadurch aber nicht unterhöhlt werden».

Der Grundsatz, dass der Fussgängerbereich Innenstadt für den Veloverkehr durchlässig sein soll, ist seit langem behördenverbindlich im Richtplan verankert und politisch breit abgestützt. Die obgenannte Teilrevision des kommunalen Verkehrsplanes wurde am 22. Mai 1996 vom Gemeinderat beschlossen und am 22. Oktober 1997 vom Regierungsrat genehmigt. Die Fussgängerbereiche City, Oerlikon und Altstetten inklusive deren Ziele wurden vom Regierungsrat mit der Festsetzung des regionalen Richtplanes am 7. Juni 2000 beschlossen. Der kommunale Verkehrsplan wurde zudem am 8. Februar 2004 mit deutlicher Mehrheit vom Souverän angenommen.

Im kommunalen Verkehrsplan sind weitere Velorouten festgelegt. Diese Routen «verdichten das regionale Routennetz, indem sie Verbindungen zwischen regionalen Routen, Quartierzentren, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Läden, Sportanlagen und Erholungsgebieten bilden». Sie stellen wichtige Verbindungen dar, deren Bedeutung über eine blossе Quartiererschliessung hinausgeht. Analog zu den Festlegungen für den Fuss- und den motorisierten Verkehr ist es aber nicht so, dass ausserhalb der linearen Festlegungen im Richtplan kein Veloverkehr vorgesehen wäre.

Die Velorouten innerhalb der Fussgängerzonen Innenstadt wurden 2007 nach einem jahrelangen Rekursverfahren aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Polizeidepartement, der Pro Velo und dem Fussgängerverein Zürich als Kompromisslösung für den Veloverkehr geöffnet. Namentlich handelt es sich dabei um folgende Routen: Bahnhofstrasse – Kuttelgasse – Rennweg; Marktgasse – Rindermarkt – Neumarkt sowie die Kirchgasse. Die Öffnung dieser Routen ist aber nicht gleichbedeutend mit einer Durchlässigkeit der Fussgängerbereiche, wie sie im Verkehrsplan und im neuen Verkehrskonzept Innenstadt vorgesehen sind. Im Rahmen der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt wird die Durchlässigkeit mit den Interessenverbänden diskutiert werden.

Zu Frage 8: Im Geschäftsbereich «Mobilität + Planung» des Tiefbauamtes ist innerhalb des Fachbereichs «Verkehrsstrategien» eine Person mit den Themen Fuss- und Veloverkehr betraut. Sie ist auch die Ansprechstelle für allgemeine und strategische Fragen zum Thema Fuss-/Veloverkehr. Darüber hinaus gibt es keine Stelle, die sich schwergewichtig mit den

Themen Fuss- und Veloverkehr befasst.

Am 18. Mai 2011 hat der Stadtrat zudem beschlossen, dass drei Beauftragte für Behindertengleichstellung mit je 30 Stellenprozent die Umsetzung der Projekte und Massnahmen zugunsten von Menschen mit Behinderung fördern, begleiten und allenfalls unterstützen sollen. Diese drei Beauftragten werden mithelfen, das Focus Thema «Menschen mit Behinderung» der Legislatur 2010 bis 2014 umzusetzen.

Dank dessen, dass der Fussverkehr seit Jahrzehnten in der städtischen Verkehrsplanung verankert ist, aber auch dank den jahrzehntelangen Bemühungen für die Schulwegsicherung, der Fussverkehrskampagne «Zu Fuss in Zürich» in den 1990er Jahren, den Öffentlichkeitsaktionen «Züri z'Fuess» seit 2005 und der Strategie «Stadträume Zürich» ist die Stadtverwaltung für die Bedeutung des Fussverkehrs sensibilisiert. Damit ist auch sichergestellt, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger bei Interessenabwägungen innerhalb von Strassenprojekten berücksichtigt werden. Die hohe Zufriedenheit der zu Fuss Gehenden und der hohe Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr sind Ausdruck davon, dass der Fussverkehr in der Stadtverwaltung gut etabliert ist.

Im Gegensatz dazu hat das Audit der Velopolitik der Stadt Zürich (BYPAD) 2006 festgestellt, dass der Veloverkehr zwar auf strategischer Ebene in Politik und Verwaltung breit abgestützt ist, auf operationaler Ebene aber noch nicht bei allen Departementen und Dienstabteilungen den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten findet.

Der Veloverkehr bedarf somit einer besonders konsequenten Förderung, was mit einer der Gründe ist, die den Stadtrat dazu bewogen haben, einen Masterplan Veloverkehr erarbeiten zu lassen.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy