



30. August 2023

Postulat

von Clara Reinhard (GLP)
und Guy Krayenbühl (GLP)

Der Stadtrat wird aufgefordert zu prüfen, wie er für die Zürcher Innenstadt ein ganzheitliches Velokonzept entwickeln kann, um die Veloinfrastruktur rasch bedeutend zu verbessern. Als Möglichkeiten zu prüfen sind beispielsweise abgesetzte oder mit Leitbaken geschützte Velowege/-streifen (auch mit Spurabbau) und zusätzliche Querungen der Innenstadt auf der höchsten Qualitätsstufe.

Begründung:

Eine Velofahrt in die Zürcher Innenstadt gleicht heute einem Spiessrutenlauf. Es dominiert der MIV, besonders an Wochenenden entstehen gefährliche Situationen durch verstopfte, teils mehrspurige Strassen ohne Veloinfrastruktur. Negativbeispiele sind die Rämistrasse, die Dreikönigsstrasse, die Uraniastrasse, die Sihlstrasse und die Gessnerallee. Auf den mehrspurigen Strassen fehlt die Veloinfrastruktur entweder komplett oder ist nur punktuell und nicht ausreichend vorhanden. Auch in schmaleren, einspurigen Strassen fehlt eine angemessene, geschützte Infrastruktur.

Die Velostrategie 2030, die 2021 lanciert wurde, sieht zwar einzelne Verbesserungen in der Innenstadt vor – zum Beispiel eine bessere Verbindung zwischen Hauptbahnhof und See – aber es existiert kein ganzheitliches Velokonzept für die City, das über die Vorzugsrouten hinausgeht. In seiner Antwort zur Motion 2017/422 zeigt der Stadtrat zehn Orte in der Innenstadt (und in angrenzenden Quartieren) mit Handlungspotenzial auf, allerdings war damals noch der historische Parkplatzkompromiss in Kraft, der 2021 aufgehoben wurde. Die Ausgangslage hat sich also seither verändert und die Stadt hat mehr Spielraum für Massnahmen und somit für ein Konzept erhalten.

Um die Innenstadt für Velofahrende attraktiv und sicher zu machen, braucht es deshalb ein ganzheitliches Velokonzept mit durchgängiger Veloinfrastruktur (bevorzugt abgesetzte Velowege statt -streifen). Die Massnahmen sollen so konzipiert sein, dass ein grosser Teil davon rasch umsetzbar ist und auch neue Anforderungen wie die Nutzbarkeit für Cargovelos berücksichtigt. Die geplanten Vorzugsrouten sollen in das Konzept integriert werden. Ebenfalls berücksichtigt werden soll die Konfliktminimierung zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden, zum Beispiel mit einer klareren Markierung.

Clara Reinhard

G. K.