

## Protokolleintrag vom 04.10.2006

2006/449

### Schriftliche Anfrage von Bastien Girod (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) vom 4.10.2006: Tramgleise, Verbesserungen für Velofahrende

Von Bastien Girod (Grüne) und Matthias Probst (Grüne) ist am 4.10.2006 folgende *Schriftliche Anfrage* eingereicht worden:

Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr braucht der Veloverkehr wenig Platz; er verursacht weder Luftverschmutzung noch Lärm, trägt nicht zur Klimaerwärmung bei und benötigt keine nicht erneuerbare Energie. Auch garantiert die Fortbewegung auf dem Zweirad ein Minimum an täglicher Bewegung, was Gesundheitskosten senkend wirkt. Kurz: Das Velofahren sollte unbedingt gefördert werden. Deshalb ist es wichtig, dass die Velofahrer möglichst sicher durch die Stadt fahren können. Aus diesem Grund ist das Abschneiden von Velowegen durch Autos und Lastwagen möglichst zu verhindern, indem besser auf den bestehenden Velostreifen hingewiesen wird. Auch sind Lösungen für die Kreuzungen zwischen Velorouten und Tramgleisen zu finden, da Tramgleise eine erhebliche Gefahr für Velofahrer darstellen. Im Falle der Geleise besteht zudem ein gewisses ökonomisches Anreizproblem: Da der Tramgleismarkt sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite sehr monopolistisch ist, funktioniert der Markt schlecht und es besteht wenig Anreiz zur Entwicklung von innovativen Lösungen für veloverträgliche Tramgleise.

In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Besteht die Möglichkeit, die gelben Velostreifen an Stellen, wo diese Markierung von Autos und Lastwagen häufig nicht beachtet wird, mit baulichen Elementen (oder für Autos spürbare Widerstände) zu verstärken?
2. Wie viele solche neuralgische Stellen gibt es in der Stadt Zürich?
3. Wie teuer wären solche Elemente (Stückkosten und Kosten für die Verwendung dieser Elemente an allen neuralgischen Stellen)?
4. Plant der Stadtrat die Verwendung solcher Elemente? Falls nein: Weshalb nicht? Falls ja: In welchem Ausmass?
5. Bestehen Tramgleise, welche durch technische Ergänzung velofreundlicher sind und bei schräger Überquerung für Velofahrer keine Gefahr darstellen?
6. Falls Nein: Bestehen Anstrengungen, solche velofreundliche Tramgleise zu entwickeln?
7. Falls Ja: Wie teuer wären solche „velofreundliche“ Gleise (Stückkosten und Kosten für die Verwendung dieser Elemente an allen neuralgischen Stellen)?
8. Wie viele kritische Überschneidungen von Velowegen und Tramgleisen gibt es in der Stadt Zürich?
9. Was plant der Stadtrat im Bereich „velofreundliche“ Tramgleise?

Mitteilung an den Stadtrat.