

Gemeinderat von Zürich

01.02.06

Postulatvon Mario Mariani (CVP)
und Daniel Leupi (Grüne)

Der Stadtrat wird gebeten, dem Gemeinderat innert zweier Jahre einen Bericht betreffend Veloverkehr in der Innenstadt zu unterbreiten, der folgende Punkte enthält:

- Bedeutung des Veloverkehrs in der Innenstadt für StadtbewohnerInnen und PendlerInnen, insb. für Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Einkaufs-Verkehr;
- Ziel-/Quellorte und Wunschlinien des Veloverkehrs und die Potenziale in den nächsten 5 / 10 / 15 Jahren;
- Welche Führungsprinzipien (z.B. Mischverkehr mit Autoverkehr, Mischverkehr mit Fussverkehr, Radwege) sollen unter welchen Bedingungen wo gelten?
- Konkretisierung der Richtplan-Vorgabe, dass die Fussgängerbereiche velodurchlässig sein sollen;
- Analyse der heutigen Konfliktpunkte, Schwachstellen und Netzlücken;
- Konzept über den ruhenden Veloverkehr (Abstellanlagen, Standorte, Standards, etc.) unter Einbezug der betroffenen Stadtbahnhöfe
- Umsetzungskonzept (kurz-, mittel- und langfristig).

Begründung:

Der grosse Schwachpunkt im städtischen Velonetz ist die Innenstadt. Das Routennetz lässt im Vergleich zur Situation in anderen Innenstädten (z.B. Bern, Luzern, Winterthur, Basel) stark zu wünschen übrig:

- Auf den Hauptachsen (z.B. Bellevue, Central, Rämistrasse, Talstrasse, Bahnhofplatz, Zeltweg, Hottingerstrasse, Seilergraben, Stampfenbachstrasse etc.) hat es kaum Velo-Massnahmen. Viele Velofahrenden weichen aufs Trottoir aus, weil sie stark gefährdet werden (enges Überholen, Abdrängen etc.) oder weil ihnen am rechten Fahrbahn-Rand kein Platz gelassen wird.
- Die wenigen offiziellen vorhandenen Verbindungen sind verwinkelt geführt (z.B. Gessnerbrücke – Schweizergasse – Beatenplatz – Bahnhofquai), wobei das Führungsprinzip andauernd wechselt (Mischverkehr mit Autoverkehr, Mischverkehr mit Fussverkehr, Radstreifen etc.).
- Die Fussgängerbereiche, sind trotz gegenteiligem Auftrag des Richtplanes, der Velodurchlässigkeit fordert, vom Polizeidepartement als Fussgängerzonen mit Velofahrverbot umgesetzt (Altstadt rechts der Limmat) oder vorgesehen (Altstadt links der

Limmat), während für für den motorisierten Verkehr viele Ausnahmen vorgesehen sind.

– Mit der Politik, Velorouten immer wieder und teilweise über weite Strecken auf dem Trottoir zu führen (Beispiele aus neuerer Zeit: Gessnerallee, Haltestellen Stockerstrasse und Rudolf-Brun-Brücke, aber auch Thurgauer- und Pfingstweidstrasse) hat der Stadtrat selber dazu beigetragen, dass immer mehr Velofahrende andauernd auf dem Trottoir fahren.

Das Velo ist als schnelles, günstiges, flächensparendes und immissionsfreies Verkehrsmittel gefördert worden. Der Veloverkehr hat sich entsprechend in der Innenstadt in den letzten Jahren verdoppelt, stellenweise verdreifacht. Gemäss seiner Teilstrategie Veloverkehr strebt der Stadtrat bis 2010 eine weitere Zunahme um 50% an. Angesichts dieser Zielsetzung ist es zwingend, dass sich der Stadtrat systematisch mit der Erschliessung der Innenstadt durch den Veloverkehr auseinandersetzt, analog zu den Überlegungen, die zur Entwicklung der Fussgängerbereiche oder zur Führung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt gemacht worden sind. Ziele des Berichtes muss sein:

- Erarbeitung einer „Philosophie“, wie der Veloverkehr in der Innenstadt „funktionieren“ soll
- Verbesserung des Routennetzes;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Reduktion der Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Die Erarbeitung des Berichtes soll von einer breit abgestützten Gruppe (u.a. Anwohner, Gewerbe Innenstadt) begleitet werden.

