

Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. November 2012

1486. Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Publikation «Analyse fest im Sattel – der Veloverkehr in der Stadt Zürich». Am 22. August 2012 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/309, ein:

Die Lektüre der Publikation «Analyse fest im Sattel – der Veloverkehr in der Stadt Zürich» bietet einen spannenden Einblick und neue Fakten zum Veloverkehr der Stadt Zürich. Trotzdem werfen einige Feststellungen neue Fragen auf:

1. In 63 % der Zürcher Haushalte steht mindestens ein Velo. Dennoch benutzt nur ein Drittel der erwachsenen Zürcherinnen und Zürcher das Velo wenigstens gelegentlich. Wie erklärt sich der Stadtrat den grossen Unterschied zwischen dem Velobesitz und der Velonutzung? Welche Massnahmen plant der Stadtrat, um die Velonutzung zu erhöhen?
2. In der Stadt Zürich fahren deutlich mehr Männer (Anteil 40 %) als Frauen Velo (Anteil 25 %). Die Publikation liefert keine Erklärungen, weshalb dies so ist. Wie erklärt sich der Stadtrat diese unterschiedlichen Anteile? Wird der Stadtrat im Rahmen des Masterplans Velo Massnahmen ergreifen, um den Frauenanteil deutlich zu steigern? Falls ja, welche Massnahmen sind geplant?
3. Von den Personen, die regelmässig mit dem Velo unterwegs sind (d. h. die Routinierten!), fühlt sich mehr als die Hälfte im städtischen Strassenverkehr unsicher. Welche Faktoren führen zu diesem Unsicherheitsgefühl? Plant der Stadtrat Massnahmen, um speziell das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden zu verbessern?
4. In neun von zehn Fällen wird das Velo auf der Transportkette nicht mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft – was in vielen Fällen sicher die beste Variante ist. Dies legt aber trotzdem die Vermutung nahe, dass z. B. an den ÖV-Haltestellen oder an Carsharing-Stationen die Veloabstellplätze fehlen. Wären mehr Veloabstellplätze an den Umsteigeorten für die kombinierte Mobilität vorhanden, würde das Velo auch häufiger für Wegetappen der kombinierten Mobilität genutzt und somit liesse sich der Veloanteil am Gesamtverkehr steigern. Teilt der Stadtrat diese Überlegungen? Falls ja, plant und realisiert der Stadtrat flächendeckend zusätzliche Veloabstellplätze speziell an Punkten des Verkehrsmittelwechsels (z. B. an ÖV-Haltestellen, Carsharing-Stationen)? Welche andern Gründe sieht der Stadtrat, weshalb das Velo nicht häufiger für die kombinierte Mobilität genutzt wird?
5. Gemäss der Auswertung der Zahlen zu den Velounfällen geschehen Velounfälle in der Innenstadt gehäuft am Limmatquai, in der Langstrasse, am Bellevue, an der Museumsstrasse, am Albisriederplatz sowie an der Einmündung der Josefstrasse in die Hardstrasse. Welche Massnahmen ergreift der Stadtrat, um diese Unfallschwerpunkte zu entschärfen (bitte die Massnahmen für jeden Ort separat auflisten)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und ist auf allen Planungsebenen gut verankert. Der Veloverkehr geniesst auch grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Über 70 Prozent befürworten die Förderung des Veloverkehrs (Stadt Zürich Stadtentwicklung; Bevölkerungsbefragung 2011; Zürich 2011) und 34 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung benützen das Velo regelmässig (Stadt Zürich Tiefbauamt; Mobilität in Zürich – Erhebung 2007; Zürich 2008).

Allerdings fühlen sich Velofahrende gemäss Umfragen unsicher in der Stadt, und von allen Verkehrsteilnehmenden beurteilen sie die Qualität ihrer Infrastruktur am schlechtesten. Das Veloroutennetz weist nach wie vor Lücken auf und der Komfort ist oft mangelhaft. Zudem haben die Unfälle mit Velobeteiligung seit 2006 um rund 50 Prozent zugenommen.

Aus diesen Gründen beschloss der Stadtrat am 7. November 2012 den Masterplan Velo. Mit dem Slogan und der Vision «Zürich lädt zum Velofahren ein» wird verdeutlicht, dass die Stadt Zürich in Zukunft mehr als eine blosse technische Veloförderung verfolgen will. Viel-

mehr werden die Leute eingeladen, in der Stadt das Velo zu benutzen.

Der Masterplan Velo strebt drei Hauptziele an:

1. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird markant gesteigert. Insbesondere werden mehr kurze Strecken mit dem Velo anstatt mit dem Auto zurückgelegt und die bereits auf dem Velo gefahrenen Wege verlängert. 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
2. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere der Velofahrenden nehmen ab. Die Nutzerinnen und Nutzer werden sich sicherer fühlen, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind.
3. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

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

Zu Frage 1: Für diesen Unterschied gibt es verschiedene Gründe. Der direkte Vergleich von Haushalten mit Personen ist problematisch. Dass in einem Haushalt ein Velo verfügbar ist, bedeutet nicht, dass dieses auch von allen Personen benutzt wird. Wenn zudem zwei Drittel der erwachsenen Zürcherinnen und Zürcher angeben, selten oder nie das Velo zu benutzen, heisst das nicht, dass sie gar nie Velo fahren. Sehr viele der Velos in den Haushalten, wie zum Beispiel Mountain Bikes oder Rennvelos, werden nur für gelegentliche Freizeiteinsätze verwendet.

Der Masterplan Velo des Stadtrats sieht insbesondere im Handlungsfeld «Velofahren für alle» konkrete Massnahmen vor, damit diese Velos vermehrt aus dem Keller geholt und die Leute zur aktiven Velonutzung motiviert werden. Die konkreten Massnahmen können dem Bericht zum Masterplan entnommen werden.

Zu Frage 2: Die genauen Gründe für die unterschiedliche Velonutzung bei den Geschlechtern sind nicht bekannt. Gemäss Umfragen wird die Zürcher Velo-Infrastruktur von vielen Velofahrenden kritisch beurteilt. Die unterschiedliche Velonutzung von Männern und Frauen kann ein Hinweis darauf sein, dass Frauen höhere Sicherheitsansprüche haben. Die Statistik liefert auch Hinweise, dass gerade im fortgeschrittenen Alter (über 65 Jahre) mehr Männer auf das Velo steigen als Frauen. Dies mag mit dem Verkehrszweck «Sport und Freizeit» zusammenhängen.

Wie einleitend erläutert, ist es ein Hauptziel des Masterplans Velo, zusätzliche Personengruppen für das Velofahren zu gewinnen. Durch eine sichere, einladende Infrastruktur, Schulungsangebote sowie zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung werden Personen angesprochen, für die das Velofahren in der Stadt heute noch nicht attraktiv und sicher genug ist.

Zu Frage 3: Die Faktoren, die zu einem Unsicherheitsgefühl führen können, sind vielfältig: fehlende Infrastruktur wie Velostreifen oder Velowege, enge Platzverhältnisse, unübersichtliche Situationen, rücksichtsloses oder aggressives Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden usw.

Die Verbesserung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens der Velofahrenden ist ein zentrales Ziel des Masterplans Velo. Die Umsetzung erfolgt durch eine Aufwertung der Infrastruktur, durch die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden sowie die vermehrte Kontrolle und Ahndung von Verkehrsdelikten.

Zu Frage 4: In neun von zehn Fällen wird das Velo ohne Kombination mit anderen Verkehrsmitteln benutzt. Gründe dafür sind die vorwiegend kurzen Einsatzdistanzen (unter 3 km) und damit auch grundsätzlich kurzen Reisezeiten. Insbesondere die kurze Reisezeit würde durch einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel zunichte gemacht. Das Velo wird vor-

wiegend deswegen genutzt, weil es schnell ist, weil es Spass macht oder auch aus Fitness-Überlegungen. Daher kommt für viele Velofahrende eine Kombination mit anderen Verkehrsmitteln selten in Frage. Wer sich in den Sattel schwingt, der fährt Velo und will nicht kombinieren. Veloabstellplätze an Umsteigeknoten sind somit primär für Reisende mit längeren Wegdistanzen interessant. Neben den Bahnhöfen gibt es aber auch kleinere Haltestellen, an denen aufgrund lokaler Gegebenheiten ein Bedarf an Abstellplätzen besteht. Der Masterplan Velo sieht konkret vor, Veloabstellplätze an zentralen Orten und Haltestellen zu erstellen.

Zu Frage 5: In der Publikation «Fest im Sattel – Der Veloverkehr in der Stadt Zürich» wurden die Unfallstellen des Veloverkehrs grafisch in Form einer Unfallsteckkarte dargestellt. Dabei traten an bestimmten Orten Häufungen von Verkehrsunfällen mit Velobeteiligung zu Tage. In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, dass es sich bei diesen lokalen Häufungen nicht um Unfallschwerpunkte im Sinn der Schweizer Norm SN 640 009 handelt, da die gemäss dieser Norm erforderlichen Schwellenwerte betreffend Anzahl Velounfälle an keiner dieser Stellen überschritten werden. Gemäss Norm besteht daher kein Sanierungsbedarf. Auf dem Stadtgebiet Zürich sind keine Unfallschwerpunkte des Veloverkehrs zu verzeichnen. Die dargestellten Unfallhäufungen sind in erster Linie auf die vergleichsweise hohen Velofrequenzen zurückzuführen. Darüber hinaus können die beobachteten Unfallhäufungen auch auf technische oder gestalterische Mängel an der Verkehrsanlage hinweisen, die im Weiteren untersucht und behoben werden müssen.

Zu den in der Anfrage konkret genannten Orten kann Folgendes gesagt werden:

Das Limmatquai, die Museumstrasse und die Josefstrasse weisen vergleichsweise hohe Velofrequenzen auf. Die dortigen Häufungen von Unfällen sind, wie oben erwähnt, darauf zurückzuführen. In der Museumstrasse wurde im Frühling 2012 der Radstreifen zusätzlich rot eingefärbt. Die Langstrasse wird voraussichtlich in nächster Zeit vom Durchgangsverkehr befreit und für den Veloverkehr in beide Richtungen geöffnet. Auch für das Bellevue und den Albisriederplatz sind in den nächsten Jahren Velomassnahmen vorgesehen.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti