

22. August 2012

## Schriftliche Anfrage

von Simone Brander (SP)

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 anderen 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, die 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)?

S. Brander