

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. Dezember 2014

### 1044.

#### **Schriftliche Anfrage von Matthias Probst und Corinne Schäfli betreffend Umfrage von Pro Velo zum Thema Velofahren im urbanen Kontext, Wertung der Ergebnisse sowie möglicher Handlungsbedarf**

Am 27. August 2014 reichten Gemeinderat Matthias Probst (Grüne) und Gemeinderätin Corinne Schäfli (AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2014/266, ein:

Während der Sommerferien hat Pro Velo einmal mehr die Ergebnisse der jährlichen Umfrage zum Thema Velofahren im urbanen Kontext veröffentlicht (PRIX Velostädte 2014, Schlussbericht, Pro Velo 2014): Zürich hat von Fribourg das Schlusslicht übernommen und glänzt jetzt als schlechteste Velostadt der Schweiz. Beim Thema Sicherheit erhielt Zürich als einzige Stadt eine Note unter 3. Die Bewertungen des Komforts sind um einen Zehntel gesunken, und auch beim Thema Wegnetz haben sich die Ergebnisse verschlechtert. Die allgemeine Tendenz in der Schweiz ist zwar seit 2005 steigend und keine Stadt hat seit 2013 mit schlechteren Resultaten abgeschnitten als 2005, in Zürich waren die Verbesserungen jedoch am geringsten. Dies zeigt nicht nur das tiefe Wachstum der Infrastruktur, sondern auch die Unzufriedenheit der Bevölkerung damit, denn es haben sich sehr viele Zürcher und Zürcherinnen an der Umfrage beteiligt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Stadtrat diese Ergebnisse?
2. Wo sieht der Stadtrat den grössten Handlungsbedarf?
3. Wie gedenkt der Stadtrat diesen Handlungsbedarf anzugehen?

Zu den einzelnen Umfragepunkten auf Seite 23 des oben genannten Berichtes stellen sich zudem folgende Fragen:

4. Wie kommt es, dass die Velosicherheit in Zürich mit der sehr schlechten Note 2.9 ausgezeichnet werden musste? Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um die Sicherheit im Veloverkehr zu verbessern, ohne dazu in die Mottenkiste der unnützen Velohelmkampagnen und ähnlichem greifen zu müssen?
5. Wie beurteilt der Stadtrat den Komfort der Velorouten in Zürich, welche in besagter Studie mit der schlechten Note 3 bewertet wird? Wann wird die erste der seit langem angekündigten durchgehenden Komfortrouen aus dem Masterplan Velo eingeweiht? Bekommen Komfortrouen in Zukunft höhere Priorität in der Planung oder wird weiterhin, wie jüngst an der Bertastrasse mitten in einem von Velofahrenden stark frequentierten Quartiersträsschen, lieber auf Grund des Parkplatzerhaltes auf eine geplante Komfortroute verzichtet?
6. Wie gedenkt der Stadtrat das Wegnetz für die Velofahrenden generell genügend rasch und massiv zu verbessern? Ist in den nächsten Jahren mit sichtbaren Verbesserungen zu rechnen, oder bleibt es beim bisherigen Flickenteppich?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

### **Einleitung**

Es ist ein erklärtes Ziel des Stadtrats, den Veloverkehr in der Stadt Zürich nachhaltig zu fördern und dessen Anteil am Gesamtverkehr zu steigern; 2010 betrug der Anteil des Veloverkehrs an den auf Stadtgebiet zurückgelegten Wegen 4 Prozent. Diese Politik geniesst auch Rückhalt in der Bevölkerung der Stadt Zürich. Über 70 Prozent befürworten die Veloverkehrsförderung, 34 Prozent benutzen das Velo regelmässig (Bevölkerungsbefragung 2009, Stadt Zürich Stadtentwicklung). Massgebend für die Entscheidung von potenziellen Nutzerinnen und Nutzern, ob sie das Velo benutzen, ist deren persönliche Einstellung zu diesem Verkehrsmittel. Das Erfassen und Interpretieren der Nutzerinnen- und Nutzersicht ist deshalb ein wichtiges Element im Qualitätsmanagement der Veloverkehrsförderung. Aus diesem Grund hatte sich die Stadt Zürich dafür eingesetzt, dass sich alle grösseren Schweizer Städte an den von Pro Velo in den Jahren 2010 und 2014 durchgeführten Umfragen «PRIX Velostädte» finanziell beteiligten. Neben der bisher üblichen Befragung über den Internetfragebogen wurden dadurch zusätzlich repräsentative Telefonbefragungen möglich.

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

**Zu Frage 1 («Wie beurteilt der Stadtrat diese Ergebnisse?»):**

Die Grosstädte sind auf den hinteren Rängen bzw. in der unteren Tableauhälfte platziert, Ausnahme ist Winterthur. Grosse Städte sind aufgrund der grösseren Verkehrsmengen und -dichte für Velofahrerinnen und Velofahrer herausfordernder als kleine Städte. Für die Stadt Zürich als grösste Stadt der Schweiz gilt das in besonderem Mass. Die Sicherheit in der Stadt Zürich wird unter anderem so beurteilt, weil das Verkehrsklima aufgrund des dichten Verkehrs und der engen Strassenverhältnisse als kritisch wahrgenommen wird. Die tiefe Benotung zeigt, dass Handlungsbedarf besteht.

Es gilt auch zu bedenken, dass die Ergebnisse der Umfrage das subjektive Sicherheitsempfinden der Velofahrerinnen und Velofahrer in der Stadt Zürich widerspiegeln. Über die ganze Schweiz hinweg gesehen fühlen sich diese in der Stadt Zürich am wenigsten sicher. Dies lässt jedoch nicht zwingend einen Rückschluss auf die objektive Sicherheit, d. h. auf die Unfallstatistik, zu. Zum Beispiel wird der Verkehrsknoten Central subjektiv als unübersichtlich und gefährlich wahrgenommen, und es ist davon auszugehen, dass er entsprechend von weniger geübten Velofahrenden gemieden wird. Gleichzeitig verzeichnet er aber eine vergleichsweise geringe Anzahl an Verkehrsunfällen. Wie einleitend bereits ausgeführt, ist die persönliche Einstellung bzw. das subjektive Sicherheitsempfinden entscheidend, wenn im Sinn der Veloverkehrsförderung zusätzliche Personengruppen zum Velofahren motiviert werden sollen.

Die aktuelle Umfrage widerspiegelt die Situation im ersten Jahr seit Beginn der Umsetzung des Masterplans Velo. Die tiefe Benotung bestätigt den Handlungsbedarf und spornt an, die geplanten Massnahmen aus dem Masterplan Velo umzusetzen. Erfreulich ist, dass in Kategorien, in denen die Stadt Zürich letztes Jahr konkrete Massnahmen unternommen hat (Komfort, Abstellanlagen, Stellenwert), gemäss Umfrageergebnis 2014 bereits bessere Noten resultierten als noch im Jahr 2010. Dies, obwohl es in grossen Städten im Gegensatz zu kleineren Städten generell länger dauert, bis Massnahmen für den Veloverkehr sichtbar werden, und Zürich zudem noch eine für Velofahrende herausfordernde Topografie aufweist.

**Zu den Fragen 2, 3 und 4 («Wo sieht der Stadtrat den grössten Handlungsbedarf? Wie gedenkt der Stadtrat diesen Handlungsbedarf anzugehen? Wie kommt es, dass die Velosicherheit in Zürich mit der sehr schlechten Note 2.9 ausgezeichnet werden musste? Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um die Sicherheit im Veloverkehr zu verbessern, ohne dazu in die Mottenkiste der unnützen Velohelmkampagnen und ähnlichem greifen zu müssen?»):**

Der Stadtrat verabschiedete Ende 2012 den Masterplan Velo, mit dem er die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer bis zum Jahr 2025 verbessern will. Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Unfälle mit Velobeteiligung seit 2006 um über 60 Prozent zugenommen hat, sieht der Stadtrat den grössten Handlungsbedarf zum einen in der Verbesserung der Infrastruktur für den Veloverkehr und zum anderen beim Verkehrsklima und dem Verhalten der Velofahrerinnen und Velofahrer sowie anderer Verkehrsteilnehmenden.

Die Kritik an der Zürcher Veloinfrastruktur kam bereits in verschiedenen Nutzerinnen- und Nutzerbefragungen zum Ausdruck. Das Veloroutenangebot ist eher auf geübte Velofahrerinnen und Velofahrer ausgerichtet; weniger Geübte fühlen sich eher unsicher. Entsprechend sind Kinder und ältere Personen in Zürich weniger per Velo unterwegs. Eine attraktive sowie objektiv und subjektiv als sicher zu beurteilende Infrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass mehr Personen das Velo nutzen. Deshalb soll bis 2025 eine Infrastruktur realisiert werden, die mehr Personen zum Velofahren einlädt.

Die Herausforderungen liegen allerdings nicht nur bei der Infrastruktur. Das Verkehrsklima und das Verhalten der Velofahrerinnen und Velofahrer sowie anderer Verkehrsteilnehmenden spielen ebenso eine wichtige Rolle. Gemäss Verkehrsunfallstatistik sind zwei Drittel aller Unfälle, bei denen Velofahrerinnen oder Velofahrer beteiligt waren, selbst verschuldet; davon

wiederum ein Viertel sind Stürze ohne Fremdeinwirkung. Eine bessere und kohärentere Infrastruktur trägt massgeblich zu einer Reduktion von Unfällen bei, auch in Bezug auf Selbstunfälle. Nötig sind aber auch gezielte Präventionsmassnahmen, die durch polizeiliche Kontrollen begleitet werden. Präventionsmassnahmen sind u. a. in den Themenbereichen «Eine Gasse für das Velo», Fairness und Toleranz sowie Verhaltenstipps für Velofahrende geplant.

**Zu den Fragen 5 und 6 («Wie beurteilt der Stadtrat den Komfort der Velorouten in Zürich, welche in besagter Studie mit der schlechten Note 3 bewertet wird? Wann wird die erste der seit langem angekündigten durchgehenden Komfortrouten aus dem Masterplan Velo eingeweiht? Bekommen Komfortrouten in Zukunft höhere Priorität in der Planung oder wird weiterhin, wie jüngst an der Bertastrasse mitten in einem von Velofahrenden stark frequentierten Quartiersträsschen, lieber auf Grund des Parkplatzerhaltes auf eine geplante Komfortroute verzichtet? Wie gedenkt der Stadtrat das Wegnetz für die Velofahrenden generell genügend rasch und massiv zu verbessern? Ist in den nächsten Jahren mit sichtbaren Verbesserungen zu rechnen, oder bleibt es beim bisherigen Flickentepich?»):**

Wie bereits ausgeführt, fühlen sich vor allem wenig geübte Velofahrerinnen und Velofahrer in der Stadt Zürich unsicher. Doch auch Routinierten, die praktisch täglich Velo fahren, wird durch Lücken und mangelnden Komfort das Fortkommen erschwert. Viele Abschnitte des Zürcher Veloroutennetzes sind bereits von guter Qualität. Allerdings sind sie oft mangelhaft verknüpft. Diese Brüche im Verkehrsregime sowie in der horizontalen und vertikalen Linienführung (z. B. Hindernisse wie Pfosten, Randsteine, Tramschienen, Kaphaltestellen, parkierte Autos usw.) werden als unkomfortabel wahrgenommen; ein zügiges Vorwärtskommen ist oft nicht möglich. Aus diesen Gründen ist die kontinuierliche Verbesserung der Infrastruktur bis 2025 ein zentrales Element des Masterplans Velo.

Die oft engen Strassenräume in Zürich stellen allerdings eine Herausforderung für die Umsetzung von Velomassnahmen dar. Zudem braucht die Umsetzung von Strassenprojekten auch Zeit. Ein durchschnittliches Bauprojekt benötigt in der Regel rund vier Jahre vom Beginn der Projektierung bis zur Umsetzung. Zudem bestehen bei Projekten Abhängigkeiten zu anderen Projekten oder es können sich auch zusätzlich Verzögerungen aus finanziellen Gründen oder wegen eingeleiteter rechtlicher Schritte ergeben. Dennoch konnte die Qualität des Veloroutennetzes im Jahr 2013 bereits verbessert werden. Beim Haupttroutennetz wurden Lücken geschlossen, so dass 2013 zusätzlich 1,7 Kilometer des Netzes die Minimalanforderungen erfüllen. Beim Komforttroutennetz sind im Jahr 2013 zwei Kilometer hinzugekommen. Dies konnte u. a. mit der Umsetzung von Markierungsmassnahmen in der Kasernen- und Rautistrasse, Hubertus und mit Neubauten z. B. beim Fischerweg erreicht werden.

Gerade bei den geplanten Komfortrouten, die vor allem sicherheitsbedürftigen Velofahrerinnen und Velofahrern eine bequeme Fahrt durch Zürich ermöglichen sollen, wäre eine Realisierung von jeweils längeren zusammenhängenden Etappen wünschenswert. Aufgrund der genannten Abhängigkeiten bzw. der nötigen Koordination mit anderen Projekten müssen die Komfort- wie auch die Haupttrouten aber in den nächsten Jahren abschnittsweise erstellt werden. Die Haupt- und Komfortrouten des Masterplans Velo geniessen in der Projektierung eine hohe Priorität. Im Interesse einer schnellen Erstellung müssen aber zuweilen Kompromisse eingegangen werden, wie beispielsweise im erwähnten Projekt Bertastrasse. Im Rahmen der Projektierung wurde darauf geachtet, dass die Bertastrasse ohne Horizontalversätze und mit guten Sichtverhältnissen weiterhin eine attraktive Veloroute bleibt. Gleichzeitig mit der Bertastrasse wird auch die Komfortroute Zurlindenstrasse mit einer grosszügigen Fahrbahnbreite von sechs Metern erstellt werden. Zwar wäre auch für die Bertastrasse eine Fahrbahn von mehr als vier Metern Breite wünschenswert, die dafür nötige Aufhebung von Parkplätzen wurde aber angesichts der bereits negativen Parkplatzbilanz in diesem Perimeter als nicht verhältnismässig für dieses Quartier beurteilt.

Da die Umsetzung von Strassenprojekten zeitaufwendig ist, werden unabhängig von den grossen Projekten laufend kurzfristige Verbesserungen in Form von Markierungen oder einfachen baulichen Eingriffen angestrebt. Jüngstes Beispiel ist der verbreiterte gemeinsame Fuss- und Radweg entlang dem Mythenquai, der es ermöglicht, zwischen Arboretum und Roter Fabrik mit dem Velo in beide Richtungen entlang dem Seebecken zu fahren. Gleichzeitig konnten auch diverse Randsteine entfernt werden, die für Velofahrerinnen und Velofahrer unangenehm waren. Die Möglichkeiten für solche kurzfristige Verbesserungen sind jedoch begrenzt.

Viele Veloroutenabschnitte sind derzeit in Projektierung und sollen somit in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Dies bewirkt grosse Verbesserungen im Routennetz. Bereits Ende 2014 werden die Riedtli-, die Rotbuch-, die Badenerstrasse, die erste Hälfte der Lagerstrasse sowie die Verbindung zwischen Röschibachstrasse und Wipkingerplatz gebaut sein. Ein grosser Schritt erfolgt in den Jahren 2016–2018, wenn unter anderem das Bellevue, der Utoquai, die Alfred-Escher-Strasse und die Quartierverbindung Oerlikon fertiggestellt werden. Höhepunkte werden die Eröffnung der Haupt- und Komfortroute Sihlquai–Stadttunnel sowie des Seeufer-Radwegs sein. Die Bestrebungen des Stadtrats für eine kontinuierliche Verbesserung der Velo-Infrastruktur bis 2025 werden in den nächsten Jahren deutlich sichtbar werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**