



Stadt Zürich

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



30 Jahre Veloförderung in der Stadt Zürich 1975 bis 2005

Verkehrsplanung, April 2006

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	04	Martin Waser, Stadtrat
Chronologie	05	Einige Auszüge
Kapitel 1: Trial & Error	07	Die Planungsaxiome der Radwegplanung
	07	Erster Velofonds 1981
Kapitel 2: Die politischen Jahre	09	Die «Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs»
	09	Weiterfahren, wo die ÖV-Förderung begann
	10	Abstimmungsergebnisse und Reaktionen
	11	Mehr zum Thema: Velopicknick, Velowegkommission
	12	Interview: Ruedi Ott, Leiter Verkehrsplanung
	13	Schwierige Umsetzung
	13	Blaubuch
	13	Die Entstehung von Velophon und Velofachstelle
	14	Rückschlag Velobahnhof
	14	Zwischenbericht Veloweginitiative
	15	Mehr zum Thema: Züri faart Velo
	17	Erstes Zürcher Veloseminar
	18	Bericht zur Verkehrspolitik 1994
	19	Velo in Züri-City
	20	Interview: Ruedi Aeschbacher, Nationalrat
Kapitel 3: Motion Baur/Walther	23	Inhalt der Motion
	23	Umsetzungskonzept der Stadtverwaltung
	25	Interview: Kathy Riklin, Nationalrätin
	26	Mehr zum Thema: Züri rollt
	27	Diskussion und Abstimmung im Gemeinderat
	27	Klausur zur Förderung des Veloverkehrs
	29	Interview: Toni Baur, Projektleiter und Organisator
Kapitel 4: Neue Mobilitäts- strategie	31	Teilstrategie Veloverkehr
	31	Verkehrsanteile und Potenziale des Veloverkehrs
	31	Mehr Velos als Autos
	32	Nutzen des Veloverkehrs
	33	Mehr zum Thema: Veloabstellplätze
	35	Die Schwerpunkte der Umsetzung
	36	Velosophie: Das Velo gehört auf die Fahrbahn
	37	Interview: Frans de Baan, Velobeauftragter
Kapitel 5: Ausblick – Koexistenz, Motivation und Imageförderung	39	Velo 2006
	39	Koexistenz, Ausbildung der Kinder
	40	Anreize schaffen und Information vermitteln
	40	Kontaktstelle für Anliegen des Veloverkehrs
	40	Dienstvelos als Teil des Mobilitätsmanagements
	41	Mehr zum Thema: von der Velokarte zum MAP
	42	Bypad, nach dreissig Jahren Veloförderung
	43	Interview: Hansruedi Wymann, Bereichsleiter Dienstabteilung Verkehr
Anhang	45	Literaturnachweise, Quellenangaben
	47	Impressum

Vorwort

Normalität als Ziel



Meinen Arbeitsweg lege ich in der Regel mit dem Velo zurück. Ist dies nun ein politisches Statement? Ausdruck eines Lebensgefühls? Gesundheitsförderung? Die Wahrheit ist viel banaler. Das Velo ist für mich das schnellste und praktischste Verkehrsmittel in der Stadt. Das ist alles. Wenn mir nicht gerade Regen ins Gesicht klatscht, fahre ich von zu Hause in Affoltern quer durch Zürich in mein Büro beim Hauptbahnhof und abends wieder zurück, und auch während des Tages unternehme ich die meisten Dienstfahrten mit dem Velo.

Diese Selbstverständlichkeit, diese Alltagstauglichkeit des Velos ist das Ziel. Das Velo muss zu einem ganz normalen, gleichberechtigten Verkehrsmittel werden. Das ist nicht Ideologie, sondern simple Notwendigkeit. Die Mobilitätsbedürfnisse steigen, der vorhandene Platz bleibt gleich. Für mehr Autofahrten ist kaum zusätzliche Kapazität vorhanden, der öffentliche Verkehr stösst ebenfalls bald an seine Grenzen. Nur Fuss- und Veloverkehr haben noch beträchtliches Potenzial.

Die Geschichte der Veloförderung in der Stadt Zürich, wie sie die vorliegende Broschüre aufzeigt, ist eindrücklich. Kaum zu glauben, dass das Velo vor 30 Jahren politisch so gut wie nicht existierte. Die Geschichte zeigt, dass es mit der Einsicht in die Notwendigkeit der Veloförderung nicht getan ist, mit Appellen schon gar nicht. Nein, um das Velo als selbstverständlichen Teil des Gesamtverkehrssystems zu etablieren, muss die Stadt die Infrastruktur ständig verbessern. Und das tut sie heute. Nicht nur mit gezielten Massnahmen wie neuen Wegen und Verbindungen, sondern auch bei Routinearbeiten. Wo wir zum Beispiel Leitungen sanieren oder Gleise ersetzen müssen, ergreifen wir die Gelegenheit und schaffen gleich noch bessere Verhältnisse für den Velo- und den Fussverkehr. In der Stadtverwaltung hat das Velo also den gebührenden Platz, mehr und mehr hat es diesen auch in der Stadt selbst.

Freuen Sie sich nun auf eine spannende Lektüre und den nachgezeichneten Weg vom ersten politischen Vorstoss bis zu Velo 2006. Und über Menschen, die sich für das Velo engagiert haben. Denn die Politik alleine kann nichts ausrichten ohne Menschen, die sie unterstützen.

Vorsteher des Tiefbau- und
Entsorgungsdepartements

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Waser'.

Martin Waser

Chronologie

1973 bis 1979 Die Anfänge der Veloförderung

- 1973 Überweisung des Postulats von LdU-Gemeinderat **Alfred Rudorf** für eine Veloroute durch die Aussenquartiere Kreise 11 und 12.
- 1975 Erste signalisierte Route vom Katzensee nach Oerlikon und Stettbach.
- 1977 Zweite Veloroute der Sihl entlang nach Adliswil.
- 1979 **Motion Tschudi**, Forderung nach einem durchgehenden Velowegnetz von 130 km Gesamtlänge.

1980 bis 1985 Die Veloweginitiative

- 1980 Öffnung der ersten Einbahnstrassen, fünf weitere Velorouten werden eröffnet.
- 1981 Errichtung des Velofonds mit 10 Millionen Franken.
- 1982 Einreichung der **Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs** der IG Velo, Forderung nach einem durchgehenden Velowegnetz von 200 km Gesamtlänge.
- 1982 Äufnung eines Velofonds mit 25 Millionen Franken.
- 1984 Annahme der **Veloweginitiative** durch die StadtzürcherInnen mit 76 Prozent.
- 1985 Einrichtung des «Velophons».

1987 bis 1992 Vom «Blaubuch» zu «Züri faart Velo»

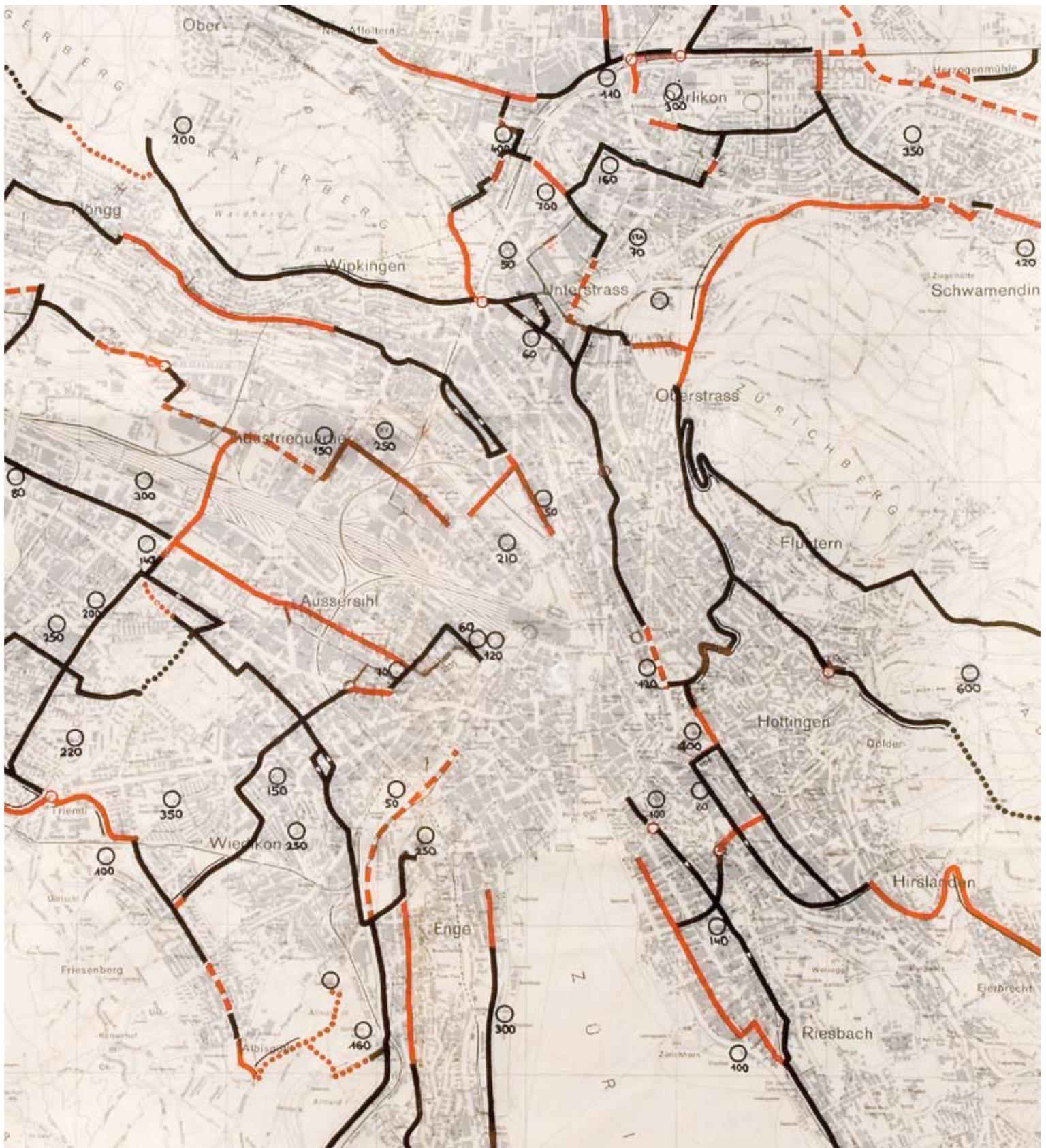
- 1987 Im «**Blaubuch**» ist das Velo erstmals ein fester Bestandteil der Verkehrsplanung.
- 1987 Der erste Velobeauftragte nimmt seine Arbeit auf.
- 1988 Ablehnung des Projekts Velobahnhof.
- 1988 Zwischenbericht «**Velofonds – Halbzeit**» des Stadtrats, 180 km Radwegnetz realisiert.
- 1990 Kanton lehnt den kommunalen Teilplan «Radwege» ab.
- 1990 Kampagne «**Züri faart Velo**».
- 1992 Bericht des Stadtrats zur Ablauffrist der Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs.

1995 bis 2002 Die Motion Baur/Walther

- 1995 Unter dem Titel «Velo in Züri-City» liefert die IG Velo Zürich einen Diskussionsbeitrag zur Planung der künftigen autoarmen Innenstadt.
- 1995 Die Gemeinderäte Toni Baur und Rolf Walther fordern in einer Motion vier durchgehende Velorouten.
- 1997 Die Aktion Veloordnung wird lanciert.
- 1998 Die Eröffnung von Veloland Schweiz wird beim Bahnhof Oerlikon an der Route 5 gefeiert.
- 2001 Neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich.
- 2002 Eröffnung der ersten vier durchgehend signalisierten, stadtquerenden Velorouten.

seit 2004 Die Teilstrategie Veloverkehr

- 2004 Der kommunale Verkehrsplan mit dem Teilplan «Veloverkehr» wird vom Stimmvolk mit 65 Prozent Ja angenommen.
- 2004 Verabschiedung Teilstrategie Veloverkehr.
- 2005 Die IG Velo reicht eine Petition für eine velofreundliche Innenstadt mit 13000 Unterschriften ein.
- 2006 Stadtweites Netz von signalisierten Velorouten mit dem Projekt Velo 2006.



Veloförderung im Laufe der Zeit

1975



1. Erste Gehversuche Trial & Error

Die Veloförderung in Zürich beginnt mit der Renaissance des Velos als Verkehrsmittel in den frühen Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts. Sie fällt zusammen mit den sichtbaren Grenzen der auto-gerechten Stadt.

Am 28. November 1973 überweist der Gemeinderat das Postulat von Dr. Alfred Rudolf (LdU) zur Prüfung an den Stadtrat, ob in der ganzen Stadt ein Netz von Velowegen eingerichtet werden könne, als Erstes eine Veloroute quer durch die Kreise 11 und 12. 1975 wird die erste Veloroute von Stettbach (Schwamendingen) an den Katzenssee (Affoltern) eröffnet. Diese Freizeitroute erfreut sich noch heute grosser Popularität. Ende der Siebzigerjahre wird der Umweltschutz immer wichtiger, und Gemeinderat Tschudi (SP) fordert 1979 in einer Motion erstmals ein durchgehendes Velowegnetz von 130 km Gesamtlänge. Im gleichen Jahr wird die «Interessengemeinschaft (IG) Velo» gegründet. Die Verwaltung sammelt erste Erfahrungen und verbucht erste Erfolge: An der Wehntalerstrasse wird erstmals ein Radstreifen markiert. Zürich übernimmt eine Pionierrolle bei der Öffnung von Einbahnstrassen für den Veloverkehr: 25 Strassen sind 1980 geöffnet, 1982 sind es bereits 77.

Die Planungsaxiome der Radwegplanung

Die Erfahrungen werden 1979 vom Stadtplanungsamt erstmals zu den drei «Planungsaxiomen der Radwegplanung» zusammengefasst:

- Der Velo- und Mofaverkehr sollte keine Hauptstrassen des Autoverkehrs benutzen müssen.
- Bestehende Quartierstrassen sind zu einem übergeordneten Netz von Velorouten zu verbinden, das ein rasches und direktes Erreichen aller Stadtquartiere erlaubt. Vorhandene Lücken sind zu schliessen.
- Innerhalb des Quartiers soll der Veloverkehr überall und ohne Umwege zu- und durchfahren können – unter Wahrung der Interessen des Fussverkehrs. Bei jeder Veränderung der Strasse darf für den Veloverkehr bezüglich Sicherheit, Sturzgefahr bei Tramschienen, Raum und Strassenbreite sowie Fahrtrichtung (Fahrverbot, Einbahnstrassen) keine Verschlechterung eintreten.

Erster Velofonds 1981

Links: Die erste Zürcher Planungsgrundlage heisst 1977 noch Rad- und Mofawegplan.

Die Projektierung erfolgt innerhalb des Stabs zur Förderung des leichten Zweiradverkehrs; das Velo wird zur Chefsache. Das vom Stadtrat erarbeitete Konzept für die Realisierung eines zusammenhängenden Rad- und Veloroutennetzes wird am 3. Juni 1981 vom Gemeinderat gutgeheissen. Der Gemeinderat beschliesst auch die Gründung eines «Velofonds», der mit 10 Millionen Franken gespeist wird. Damit werden in den Jahren 1981 bis 1984 diverse Radwegbauten verwirklicht. Sie bleiben jedoch ein Flickenteppich. Dies soll sich mit der von der IG Velo 1982 lancierten «Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs» ändern. ■



Mitte der Siebzigerjahre werden die Grenzen des automobilen Wachstums zunehmend erkannt. Dadurch erlebt der «Schlankmacher» Velo eine Renaissance.





Velofahren



1981



Mit der Abstimmung über die Veloweginitiative erhält die Veloförderung den nötigen Schwung. Viele Hürden bleiben aber.



2. Die politischen Jahre

Die Veloförderung kommt ins Rollen

Die «Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs»

Weiterfahren, wie es mit der ÖV-Förderung begonnen hat

Ein triumphaler Erfolg: Mit der Lancierung der «Veloinitiative» wird zu Beginn der Achtzigerjahre der Grundstein für die zukünftige urbane Veloförderung gelegt.

Die «Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs», auch «Veloinitiative» genannt, wird am 30. Juni 1982 von der «Interessengemeinschaft Velo» eingereicht.

Aus dem Initiativtext: «Zu Lasten des ausserordentlichen Verkehrs wird ein Kredit von 25 Millionen Franken bewilligt, mit welchem bis 1992 in der Stadt Zürich ein Netz von durchgehenden, attraktiven Velorouten von rund 200 km Länge mit den nötigen Abstellplätzen gebaut oder eingerichtet wird. Die Kreditsumme wird in den vom Gemeinderat am 3. Juni 1981 beschlossenen Fonds eingebracht und in jährlichen Tranchen von 1,5 bis 3 Millionen Franken investiert, bis das Veloroutennetz erstellt ist. [...] Das Veloroutennetz soll direkte, sichere und abgasarme Verbindungen innerhalb und zwischen den einzelnen Quartieren sowie von diesen zur Innenstadt und den angrenzenden Gemeinden gewährleisten; die Innenstadt selbst soll auf den wichtigsten Verkehrsbeziehungen direkt und sicher durchquert werden können. Die Velorouten werden zusammenhängend entweder durch wenig befahrene Strassen oder auf Radwegen und Radstreifen geführt. Von begründeten Ausnahmen abgesehen sollen die Velorouten nicht durch Fussgängerflächen gelegt werden. Staubereiche sowie gefährliche Strecken und Kreuzungen sollen zuerst saniert werden.»

Die Begründung ist ein bis heute kaum verändertes Plädoyer für den Zweiradverkehr. Das Fahrrad sei umweltfreundlich, da es ohne Fremdenergie funktioniere. Es verursache keinen Lärm und gefährde andere Verkehrsteilnehmer wenig. Zudem sei es ein ideales «Kurzstrecken-Verkehrsmittel», da es dort schneller als das Auto sei. In der Stadt Zürich schreckten viele «potenzielle Radfahrer(innen) davor zurück, sich in den Verkehr zu wagen, da die Sicherheit nicht gewährleistet sei». Deshalb brauche es dringend velofördernde Sicherheitssmassnahmen. In den Abstimmungsunterlagen wird auf Städte wie Erlangen (Deutschland) oder Tilburg (Holland) verwiesen, wo durch die Förderung des Radfahrens die Benützung des Velos im Nahverkehrsbereich zur Selbstverständlichkeit geworden sei. Auch in der Schweiz seien in Schaffhausen und Uster städtische Initiativen mit ähnlichem Inhalt angenommen worden. Die Begründung schliesst mit folgenden Sätzen: «Es gilt, den motorisierten Verkehr, unter dem viele Zürcher(innen) leiden, wieder in menschen- und stadtgerechte Bahnen zu lenken. Diese Gegenbewegung hat mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs begonnen; sie ist mit der Förderung des Veloverkehrs weiterzuführen.»

1984



Quartierstrassen sollen velofreundlich werden. Am Mythenquai wird unter Mithilfe des Kantons Anfang der Achtzigerjahre ein Radweg erstellt.

2. Die politischen Jahre



Abstimmungsergebnisse und Reaktionen

Das Abstimmungsergebnis vom 23. September 1984 zur «Veloinitiative» ist eindeutig: 76 Prozent der Stimmenden sagen Ja, nur 24% lehnen die Vorlage ab. Die Stimmbeteiligung liegt bei 41,9%.

Ein Ja wurde allgemein erwartet, doch überraschend ist die wuchtige Zustimmung in allen Stadtkreisen. Am deutlichsten fällt die Zustimmung im Kreis 5 (Stimmenverhältnis 6:1) aus. Selbst in traditionell bürgerlichen Hochburgen wie dem Kreis 7 stimmen mehr als doppelt so viele Stimmberechtigte Ja wie Nein.

Dieses überwältigende Mehr hatten sich selbst die Initianten der IG Velo nicht träumen lassen. Auch der «Tages-Anzeiger» wertet in seinem Abstimmungskommentar den Umweltschutz als grosse «Trumpfkarte», die letztlich den Urnengang zugunsten der «Veloinitiative» entschied.

Stadtrat Ruedi Aeschbacher (EVP): «Die städtische Bevölkerung ist in Umweltfragen sensibilisiert und hat eingesehen, dass das Zweirad in der Verkehrspolitik zu Unrecht vernachlässigt wurde. Sie hat auch zur Kenntnis genommen, dass die Behörden gewillt sind, für die Velofahrer einzustehen, und hat jetzt diesen Bemühungen zum Durchbruch verholfen. Der Ausgang der Abstimmung ist eine deutliche Antwort an die Adresse all jener, die bis jetzt zwar für den Zweiradverkehr geredet, aber nichts getan haben.» Die Gegner machen die «geschickte Propaganda» der Befürworter für das klare Ergebnis verantwortlich. Bürgerliche Kreise halten es für erfreulich, dass «die Leute jetzt für die Velofahrer mehr Geld ausgeben wollen». Das ändere aber nichts daran, dass das Fahrrad weiterhin mehr für Freizeit und Sport als für den Weg zur Arbeit benutzt werde.

» S. 13

1988



Langsam, aber stetig nimmt das Routennetz Formen an (Sihlstrasse, Kreise 3 und 4).

Mehr zum Thema

Velopicknick und Velowegkommission

Zwei Jahre nach seinem Amtsantritt ruft Bauvorstand Ruedi Aeschbacher ein Bürgerforum unter dem Titel Velopicknick ins Leben. Neben ihm gehören dem Forum Polizeivorstand Frick, der Stadttingenieur, Vertreter der Verwaltung und Delegierte der IG Velo an. An der ersten Sitzung vom 24. Oktober 1980 wird z.B. anschaulich und konkret über die Umgestaltung des Knotens Bürkliplatz/General-Guisan-Quai sowie über Änderungsvorschläge am Mythenquai diskutiert. Später wird das Picknick erweitert. Bis Mitte der Neunzigerjahre kommen weitere VertreterInnen von Verkehrsverbänden und Interessengruppen hinzu. Es tagt in seiner Hoch-Zeit drei- bis viermal jährlich. Wegen zunehmend komplexerer Projektabläufe und Doppelspurigkeiten mit der Veloweg-Kommission wird das Velopicknick unter der Bauvorsteherin Kathrin Martelli mit dem später entstandenen Fussgängerpicknick zum Forum für Fussgänger- und Velolanliegen zusammengefasst.

Velo-Weiterbildung in Holland und Skandinavien

1981 beschliesst der Stadtrat auf Antrag von Gemeinderat Anton Tschudi, eine beratende Velowegkommission zu schaffen. Ihr gehören fünfzehn Mitglieder an. Neben den massgeblichen Verwaltungspersonen sind im Unterschied zum Velopicknick die Legislative, d.h. GemeinderätInnen, sowie die Verkehrsverbände darin vertreten. Vor allem nach der erfolgreichen Veloinitiative-Abstimmung besteht ein grosses Interesse nach Weiterbildung, und so werden auch Studienreisen unternommen. Die erste führt nach Münster, die zweite nach Graz – eine weitere nach Holland. 1990 führt die Reise nach Schweden und Dänemark, wo in Kopenhagen, Odense und Malmö der velokulturelle, aber auch der parteienübergreifende Austausch gepflegt wird. Die Rundfahrt vom 1. September 1994 führt die Velowegkommission «nur» nach Zürich, wo getroffene Massnahmen begutachtet werden. ■

Studienreisen zwischen 1989 und 1994 führen unter anderem nach Malmö, aber auch nach Zürich.



1989



Der rote Belag an der Beaten-gasse und der umgebaute Limmatplatz (links) sind Quantensprünge in der Velo-Verkehrsplanung.



Ruedi Ott, Leiter der Verkehrsplanung, seit 1975 für Veloplanung und -förderung zuständig.



Wie wurde zu Beginn das Velo gefördert?

In der Verkehrsplanung hatte die Durchlässigkeit in den Quartieren Priorität, der Pragmatismus – man realisierte, was man konnte – kam oft vor der konzeptuellen Gestaltung. Es ging darum, Fahrverbote, Einbahnstrassen und Unterführungen zu öffnen und Durchschlüpfe zu schaffen. Auch konzentrierte man sich anfänglich in der Planung auf die Infrastruktur. Erst später kamen Themen hinzu wie Veloparkierung, die Velomitnahme im öffentlichen Verkehr oder Öffentlichkeitsarbeit.

Wie würden Sie die wichtigsten Etappen zusammenfassen?

Anfang der Achtzigerjahre kam vor allem mit der Veloweginitiative der Durchbruch. Verbesserungsmassnahmen wurden nun auch auf dem Hauptstrassennetz realisiert. Die Ablehnung der HB-Velostation 1986 war auf eine Kumulation der Nein-Argumente zurückzuführen, insbesondere auf den Vorwurf, die Station sei zu teuer. Aber primär galt: Solange Veloförderung nicht auf Kosten von anderen Verkehrsgruppen ging, gab es immer viel Goodwill für das Velo. So gaben etwa die VBZ nach anfänglichem Zögern den Velotransport überraschend frei.

Mit der «Züri faart Velo»-Kampagne wurde 1990 eine neue Ära der Velo-Medieninformation eingeläutet. Die kantonale Begründung zur Nichtgenehmigung des kommunalen Routennetzes im gleichen Jahr war aus städtischer Sicht nicht nachvollziehbar: Mit dem Velo-Richtplan lag erstmals eine Absichtserklärung für ein gesamtstädtisches Veloroutennetz vor, die nichts über eine Reduktion des Autoverkehrs aussagte.

Wo steht das Velo heute?

Das Velo ist zu einem normalen Verkehrsmittel, zum Lifestyle geworden. Viele Verkehrsnormen wurden angepasst, der Spielraum ist aber kleiner geworden. Gleichzeitig wurde der Verteilungskampf zwischen den einzelnen Verkehrsgruppen härter – für die Planung eine schwierige Aufgabe. Das zeigt sich zum Beispiel beim Thema Durchlässigkeit für Velos in der Altstadt, Velos auf Busspuren und Massnahmen im Knotenbereich, wo der Platz sowieso schon knapp ist.

Wie sehen Sie die Entwicklung des Velo-/Langsamverkehrs in der Zukunft?

Wir wollen den Veloanteil weiter erhöhen. Aufgrund der ausgereizten Platzverhältnisse geht das einmal über eine Veränderung der Kultur – hin zu einer Kultur der Koexistenz, der gegenseitigen Rücksichtnahme und der hohen Flexibilität in der Verkehrsmittelnutzung. Und zum Zweiten über eine Vielzahl von kleinen und kleinsten Verbesserungsmassnahmen. Grössere Chancen für neue Fuss- und Velowege sehe ich eher in den städtischen Entwicklungsgebieten. ■

2. Die politischen Jahre

Schwierige Umsetzung

Dem klaren Willen zur Förderung des Zweiradverkehrs in der Stadt Zürich folgen schwierige Jahre der Umsetzung. Mit der klaren Frist für die Realisierung dieser Ziele bis Ende 1992 ist die Stadtverwaltung gefordert. Die nötigen «tools» für eine effiziente Förderung, das Velophon und die Velofachstelle, werden erst später geschaffen. Bis dahin werden einfachere, verkehrsrärmere Strassen zuerst velotauglich eingerichtet. An Knotenpunkten, grösseren Strassen und Kreuzungen hingegen wird entgegen den Vorgaben der Initiative wenig in die Sicherheit der Velofahrenden investiert. Im Allgemeinen wird dort etwas für den Veloverkehr getan, wo genügend Platz vorhanden ist und einfache Lösungen möglich sind.

Blaubuch

Das erste «Blaubuch» (Bericht zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich) des Stadtrats 1987 definiert die Sicherung der umweltfreundlichen Mobilität (Velofahrer und Fussgänger) als Schwerpunkt. Gleichzeitig bahnt sich mit der Planung von Velomassnahmen auf kantonalen Strassen ein bis heute dauernder Grundsatzkonflikt mit dem Kanton an, der sich mit «keine Kapazitätsverringerung für den mIV» auf den Nenner bringen lässt. Seinen Höhepunkt findet er in der Ablehnung des kommunalen Teil-Richtplans «Radwege» durch den Zürcher Regierungsrat im Dezember 1990. Grund: die geplante Führung von kommunalen Radrouten auf überkommunalen (Staats-)Strassen.

Der Rückschlag für die Veloförderung schlägt sich auch in der stadträtlichen Botschaft vom 20. Mai 1992 zum Fristablauf der Veloinitiative und Weiterführung der Veloförderung nieder. Dort steht, dass «die Differenzen zwischen Kanton und Stadt über die planungsrechtlichen Grundlagen, die Definitionen und Zielsetzungen für das Veloroutennetz gegenwärtig von einer gemischten Arbeitsgruppe bereinigt werden». Schliesslich wird im Jahr 2000 der regionale Richtplan mit einem umfassenden Routennetz festgesetzt.

Die Entstehung von Velophon und Velofachstelle

1985 wird das Velophon eingerichtet, eine externe Telefonstelle, die Fragen und Anliegen von Velofahrenden der Stadt Zürich aufnimmt und zu beantworten versucht. Die von einem Ingenieur geleitete Fachstelle nimmt dabei vor allem konkrete Verbesserungsideen und Hinweise auf gefährliche Stellen im Velowegnetz entgegen.

1987 wird auf Vorstoss der IG Velo ein Velobeauftragter eingesetzt. Dieser arbeitet ab 1988 anfänglich im Auftragsverhältnis mit der Stadt Zürich halbtags, kündigt aber bereits nach knapp einem Jahr. Ab 1989 wird die Stelle neu vollbesetzt, zudem steht dem Velobeauftragten eine Zeichnerin unterstützend zur Seite. 1991 wird innerhalb des Stadtplanungsamtes eine Velofachstelle mit drei 100%-Stellen eingerichtet. Neben der Planung des Langsamverkehrs (Mobilitätsstrategie) koordiniert sie die Durchführung von Aufträgen des Stadt- und Gemeinderates (z.B. Motion Baur/Walther), die Herausgabe der Velo-Stadtpläne,

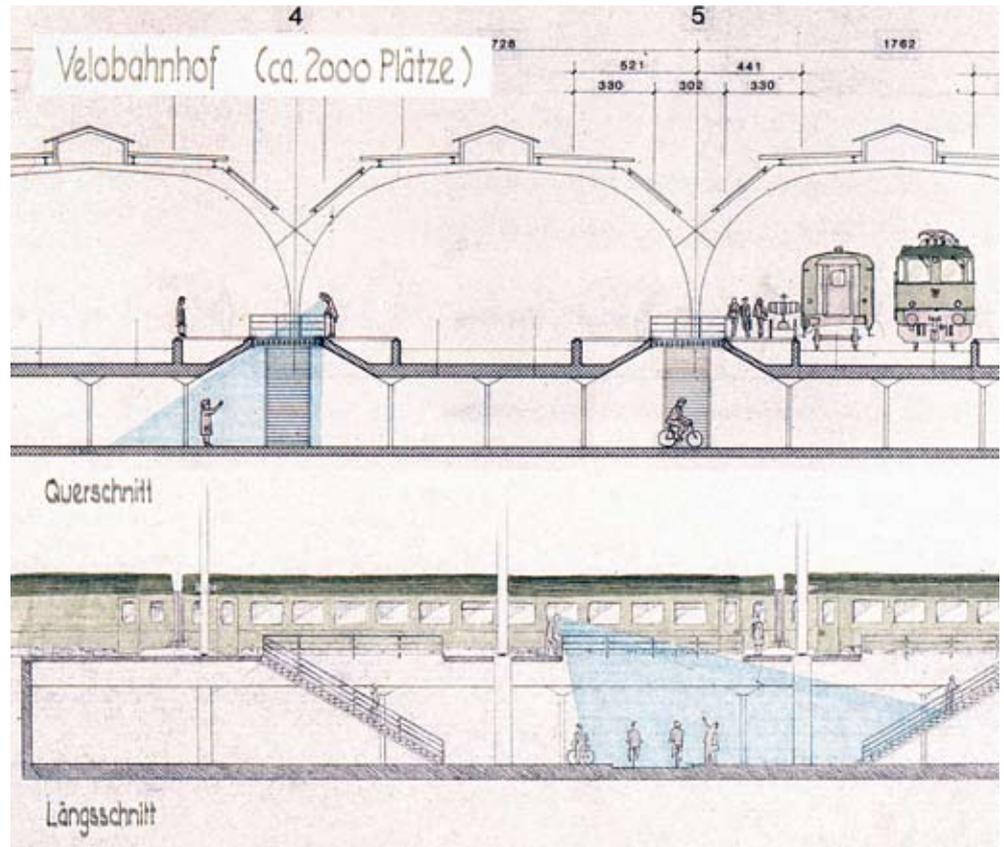


Heiss diskutierte Themen wie «Expressstrassen durch oder um Zürich?» werden in der Velo-Praxis je nach Platzverhältnissen oft pragmatisch umgesetzt.



2. Die politischen Jahre

Das Projekt «Velobahn-
hof» mit 2000 Abstell-
plätzen wird 1988 vom
Volk abgelehnt.



den Entwurf von Richtplänen und die Kontrolle von Strassenprojekten hinsichtlich «Velofreundlichkeit».

Rückschlag Velobahnhof

Der überraschende ablehnende Volksentscheid für das Projekt «Velobahnhof» 1988 ist ein grosser Rückschlag. Dieser hätte 2000 Abstellplätze quer unter den Gleisen des Hauptbahnhofs vorgesehen sowie eine Velounterquerung des Hauptbahnhofs entlang der Sihl. Kritisiert werden die Kosten und die Koppelung der Vorlage mit dem umstrittenen Gestaltungsplan HB-Südwest. Im Jahr 1990 heisst der Gemeinderat ein wesentlich günstigeres Projekt für etwa 1900 Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof mit Kosten von knapp 2 Millionen Franken gut. Davon können jedoch nur rund 1200 Plätze realisiert werden.

Zwischenbericht Veloinitiative

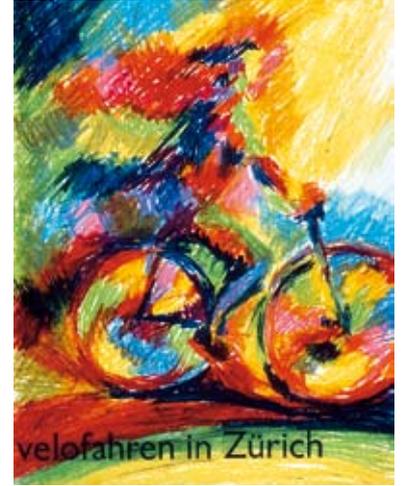
Im Zwischenbericht «Velofonds – Halbzeit» aus dem gleichen Jahr schreibt der Stadtrat, dass vom geforderten Routennetz 180 Kilometer «ohne nennenswerte Schwierigkeiten» realisiert seien. Der vom Stadtrat verabschiedete kommunale Verkehrsplan sieht ein «noch umfangreicheres Veloroutennetz» von 270 km vor. Er weist [S. 17](#)

1990



Mehr zum Thema

Die Velo-Kampagne «Züri faart Velo»



Am 30. März 1988 fordern die Gemeinderäte Christoph Hug und Toni Baur (beide Grüne) in einem Postulat, in der Stadt Zürich ein von Frühjahr bis Herbst dauerndes Veloförderungsprogramm durchzuführen. Das vom Gemeinderat an den Stadtrat überwiesene Postulat sieht die Ausarbeitung eines Konzepts für die Velokampagne im Jahr 1990 vor. Für die Durchführung der Velokampagne ist eine Arbeitsgruppe bestehend aus VertreterInnen der Stadtverwaltung, der Polizei, der VBZ und der Verkehrsverbände unter Einbezug von Werbung und PR zuständig.

Velo im Konkurrenzfahren ganz vorne

Am 10. März 1990 wird die Velokampagne auf dem Werdmühleplatz offiziell eröffnet. Nach der Ansprache von Stadtrat Ruedi Aeschbacher findet eine Prominenten-Plauschfahrt auf Mountainbikes mit Seitenwagen statt, an der u.a. der damals amtierende und der spätere Stadtpräsident, Thomas Wagner und Josef Estermann, teilnehmen. Das Plauschfahren wird von Walter J. Scheibli, berühmt durch seine Eishockey-Reports für Radio 24, kommentiert. Andere Aktivitäten wie ein Reaktionstest, Stände mit Gratis-Velokarten, -klebern und -vignetten sowie der Start einiger langfristiger Aktionen wie die «Aktion Kilometerzähler» sowie die Spezialvelo-Ausstellung locken viele Leute auf den Werdmühleplatz. Im «Tagblatt der Stadt Zürich» erscheint dreimal eine Sonderbeilage mit allen Hintergrundinformationen zum Aktionsjahr. Der Künstler Mario Comensoli versteigert eines seiner Bilder zugunsten eines Sozialwerks.

Ein weiteres Highlight ist das Konkurrenzfahren zwischen Auto-, Motorrad-, Velofahrenden und zu Fussgehenden (Tramfahrer), das am 23. Juni in Zusammenarbeit mit Radio 24 und IG Velo stattfindet. Durch Trailer auf Radio 24 werden Personen zur Teilnahme aufgerufen. Diese starten gestaffelt an der Konradstrasse und haben folgendes Programm zu absolvieren:

1991



Mit den Tempo-30-Zonen werden viele Quartiere velofreundlicher. Zuerst werden diese in Zürich-Nord getestet (links aussen).

- im Bernhard Theater an der Kasse einen S-Bahn-Verkehrsplan abholen
- am Helvetiaplatz einen Kleber am Denkmal Arbeiterfamilie anbringen
- im Restaurant Cooperativo am Werdplatz etwas trinken
- am Bahnkiosk beim Tessinerplatz etwas kaufen

Am Ziel beim Carplatz Mythenquai müssen alle Teilnehmenden nachweisen können, dass sie die Verkehrsregeln eingehalten haben. Die mitfahrende Kontrollperson muss dies bestätigen. Bei allen drei Konkurrenzfahrten siegen die Velofahrenden klar. Dies bestätigt, dass das Velo in der Stadt tatsächlich das schnellste Verkehrsmittel ist. Pikantes Detail: Die Strafminuten bei den Autofahrern rühren hauptsächlich von Parkplatzproblemen her.

**Höhepunkt:
das Velo-Spektakel**

Am 1. September findet das 1. Zürcher Velo-Spektakel statt, der Höhepunkt der Velokampagne. Folgendes Inserat, das im Vorfeld des Velo-Festes in den Zeitungen erschien, zeigt im Überblick die Attraktionen und Ereignisse an diesem Tag. Der reiche Aktivitätenkatalog schlägt im Schlussbericht zur Velokampagne des Stadtplanungsamts mit knapp 80 Seiten zu Buche. ■

GROSSES ZÜRCHER VELO-FEST.

Die Stadt Zürich lädt unter dem Motto «Züri faart Velo» zum grossen Velo-Fest am Samstag, 1. September 1990 ein.

<p>Das Programm auf dem Münsterhof:</p> <p>12.00 h Festwirtschaft und musikalische Eröffnung mit der «Zwigger Gruppe»</p> <p>12.30 h Ansprache von Stadtrat Dr. Ruedi Aeschbacher</p> <p>13.45 h Start zum Velo-Trial-Parcours</p> <p>14.30 h Intermezzo mit Pantominen aus Paris</p> <p>14.45 h «Reisefieber», ein Theaterstück zum Mitspielen für Kinder</p> <p>15.30 h Akrobatisches Kunstfahren auf dem Velo</p> <p>16.00 h Intermezzo mit Pantominen aus Paris</p> <p>16.15 h Spektakuläre Freestyle-Velo-Show</p> <p>16.45 h Veloversteigerung zugunsten des Hilfswerks «Kinder in Not / Berolina Faso»</p> <p>19.00 h «Pop Alex», ein Velo-Märchen von Alexpénence</p> <p>20.00 h Die «Gangsters in love» spielen Hits und Oldies</p>	    	<p>21.30 h Tanz und Unterhaltung mit «Terry and the Hot Sox»</p> <p>02.00 h Ende</p> <p>Das Programm auf dem Lindenhof:</p> <p>12.00 h Beginn der Festwirtschaft</p> <p>Auf der Bühne:</p> <p>14.00 h Spektakuläre Freestyle-Velo-Show</p> <p>14.15 h Gunibert der Velo-Clown</p> <p>15.15 h Radball-Turnier</p> <p>In der Kinderecke den ganzen Nachmittag:</p> <p>14.00 h Malereien mit grosser Malwand</p> <p>15.00 h Das «Spielvelo» mit vielen Überraschungen</p> <p>16.00 h «Reisefieber», ein Theaterstück zum Mitspielen</p> <p>18.00 h Ende der Attraktionen</p>
---	---	--

Zwischendurch bleibt immer noch genügend Zeit, sich über die Spezial-Velos zu wundern. Mit prächtigen Oldtimer-Velos zu liebäugeln. Wissenswertes zum Thema Velo einzuholen. Oder sich eine kulinarische Verschnaufpause in der Festwirtschaft oder an den diversen Ess- und Getränkeständen zu gönnen. Da ist es naheliegend, auch gleich mit dem eigenen Velo mit von der Party zu sein.


 ZÜRCHER VELO-FEST
 1. SEPTEMBER 1990

Organisatorien: Radio 24, FMGV, SRB, VCS, FCS, 42 Velo

Plakat für das Velo-Fest vom 1. September 1990



Die velodurchlässige Innenstadt, bis heute ein Politikum – hier kurzzeitig beim Durchgang Globus realisiert (links). Städtische Ozonkampagne, die BewohnerInnen an der Rosengartenstrasse erhalten ein kurze Verschnaufpause (rechts).

2. Die politischen Jahre

Weitere Beispiele eines Plakatwettbewerbs der Kunstgewerbeschule Zürich (siehe auch Seiten 8/15).



auch darauf hin, dass für eine planmässige Fertigstellung des Netzes noch 50 km gebaut werden müssten und «einzelne Abschnitte bis ins Jahr 1992 nicht velogerecht ausgebaut sein könnten». Für die Zukunft sei es zudem unumgänglich, dass «bestehende Vorurteile gegenüber dem Velo abgebaut und die legitimen Bedürfnisse der Velofahrer in Öffentlichkeit und Verwaltung anerkannt» würden.

Das Radwegnetz wird 1990 in dem vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrsrichtplan auf 280 km erweitert. Im gleichen Jahr verpflichtet sich der Regierungsrat des Kantons Zürich im «Massnahmenplan Lufthygiene», Teilplan Verkehr dazu, dass «im Rahmen der lokalen Verkehrsplanung der Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) einen höheren Stellenwert erhalten soll».

Erstes Zürcher Veloseminar

Im Frühling 1991 findet das 1. Zürcher Veloseminar statt. Veranstalter sind der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die IG Velo Zürich. Die Veranstaltung steht unter dem Patronat von Stadtplanungsamt Zürich und Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft. Über hundert Teilnehmende lauschen den Referaten von Experten verschiedenster Herkunft: Vertretern der Stadt und des Kantons Zürich, der Kantone Basel und Bern sowie Stadtentwicklungsexperten. Mit Thomas Krag und Boudewijn Bach können zwei hochkarätige ausländische Verkehrsexperten aus Dänemark bzw. Holland verpflichtet werden. Es bleibt bis heute das einzige Veloseminar in Zürich.



Grosszügige Veloverbindungen (Höngg, Mühlebach-, Triemli-strasse) kontrastieren mit dem Verteilungskampf in der Innenstadt (siehe nachfolgende Seite).

2. Die politischen Jahre



Bericht zur Verkehrspolitik 1994

In seinem Rechenschaftsbericht vom 20. Mai 1992 an den Gemeinderat zum Fristablauf der Veloinitiative muss der Stadtrat im Gegensatz zum optimistischen Zwischenbericht festhalten: «Das Hauptziel, nämlich ein durchgehendes und sicheres Velowegnetz, kann innert der von der Volksinitiative vorgesehenen acht Jahre nicht vollständig erreicht werden», und «der Vollzug der Veloinitiative hat sich als schwieriger, komplexer und aufwändiger herausgestellt als ursprünglich gedacht». Der Hauptgrund liegt in den geschilderten Umständen und den Konflikten mit dem Regierungsrat, aber auch in der Tatsache, dass die Realisierung des Veloroutennetzes anfänglich unterschätzt wurde. Im Bericht «Verkehrspolitik der Stadt Zürich» vom März 1994 wird dennoch unmissverständlich festgehalten: «Die Bedeutung des Veloverkehrs für den Stadtraum und für die künftige Stadt- und Siedlungspolitik wird heute weitherum anerkannt.» Diesen Ideen entsprechend bestätigt der Bericht die im Blaubuch 1987 festgehaltenen Prioritäten:

1. Fördern und Erhalten eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs
2. Unterstützen der umweltverträglichen Verkehrsarten (Zu-Fuss-Gehen, Velofahren)
3. Den Motorfahrzeugverkehr reduzieren
4. Den Motorfahrzeugverkehr kanalisieren – die Wohngebiete beruhigen
5. Das Parkplatzangebot nicht vergrössern, sondern eher reduzieren, namentlich für die Pendler



Die Rückweisung des kommunalen Richtplans durch den Regierungsrat löst Proteste aus. Alltäglich sind die Probleme mit Baustellen und vorgestellten Radstreifen.



Dieser Bericht wird zwar vom Gesamtstadtrat nicht abgesegnet, seine Wichtigkeit hat er aber dennoch, indem er, wie es Stadtrat Aeschbacher im Vorwort formuliert, «den heutigen Stand der Arbeiten und die künftigen Bemühungen bei der zielgerichteten Weiterentwicklung der Zürcher Verkehrspolitik dokumentiert».

Velo in Züri-City

Am 17. Februar 1995 tritt die IG Velo Zürich mit der Broschüre «Velo in Züri-City» an die Öffentlichkeit. Darin beurteilt sie die Einführung der autoarmen Innenstadt aus dem Blickwinkel der Velofahrenden. Der Diskussionsbeitrag richtet sich an die «massgebenden Personen im Stadtplanungsamt, aber auch an andere Leuten, die planen und sich mit dem Velo oder mit der Innenstadt beschäftigen».

Kernaussage ist die Forderung nach einer attraktiven und velodurchlässigen Innenstadt. Diese beinhaltet:

- Einen inneren Ring vom Bellevue über Quaibrücke–Hauptbahnhof, Limmatquai zurück zum Bellevue.
- Der äussere Ring führt vom See (Bürkliplatz) zur Stauffacherbrücke–Hauptbahnhof, via Seilergraben–Heimplatz zum See.
- Für die Durchquerungen bildet das Limmatquai, das gleichzeitig einen Teil des inneren Ringes darstellt, die Längsachse, und die zwei Strassenzüge Sihlbrücke/Sihlstrasse–Mühlegasse, sowie Dreikönigstrasse–Münsterbrücke–Kirchgasse bilden die Querachsen.

Die teilweise vorhandenen Veloverbindungen sollen weiterhin genutzt und ins Veloroutensystem der Innenstadt integriert werden. Diese erschliessen erst die Innenstadt und bilden das Rückgrat einer Feinverteilung.

Als Beispiele dienen hier die Münsterhofroute (Parkring/Selnau–Bärenbrüggli–Münsterhof–Limmatquai), die Schweizergasse, der Rennweg und die Kirchgasse in der Altstadt.

Fazit des Autors und Präsidenten der IG Velo, Toni Baur: «Erst ein velodurchlässiges Regime innerhalb der verkehrsberuhigten Zonen bringt die Vorteile des Verkehrsträgers Velo zum Tragen: von Haustür zu Haustür. Und erst dieser Vorteil lässt die Leute das Velo benutzen bzw. die anderen Verkehrsmittel entlasten.»

Die Durchlässigkeit ist im regionalen Richtplan inzwischen verankert. Die Umsetzung beschäftigt die Zürcher Behörden aber immer noch. ■



Immer mehr Radstreifen und Quartierverbindungen entstehen, doch Veloweg-Mit-Initiant Alfred Rudorf ist mit dem Tempo unzufrieden und blickt zurück «in Zorn».



Interview

Ruedi Aeschbacher



Ruedi Aeschbacher,
Nationalrat und alt Stadtrat.

Sie wurden 1978 in den Stadtrat gewählt. Was bewegte damals Zürich?

In den Siebzigerjahren litten die Bewohner immer stärker unter der Zunahme des Autoverkehrs: Ruhe, gute Luft, Sicherheit sowie Wohn- und Lebensqualität schwanden. Abhilfe wurde gefordert, und erste Fragen, ob die bisherige nachfrage- und autoorientierte Verkehrsplanung eigentlich noch richtig sei, tauchten auf.

Bei meinem Amtsantritt im Jahre 1978 sah die Stadtpolizei angesichts der wachsenden Autolawine zwar immer noch die Problemlösung in der «Verkehrsbe- wältigung» und deshalb in weiterem, raschem Strassenbau. Das Tiefbauamt arbeitete mit Hochdruck an entsprechenden Neubauprojekten. Das Stadtpla- nungsamt jedoch legte mir Ideen vor für eine neue, nicht mehr nachfrage-, son- dern angebotsorientierte Verkehrspolitik: Das Umdenken von der «autogerechten Stadt» der Sechziger- zur «menschen- und stadtgerechten Verkehrspolitik» der Achtzigerjahre begann.

«Weniger belastender Autoverkehr, dafür mehr öffentlicher Verkehr» hiess die Devise. Also wurden grosse Anstrengungen unternommen, um die öffentlichen Verkehrsmittel durch Ausbau und Beschleunigung attraktiver zu machen und die Leute zum Umsteigen vom Auto auf Bahn, Bus und Tram anzuregen. Eine Arbeits- gruppe und ein hochkarätiger «Stab öffentlicher Verkehr» wurden in der Stadtver- waltung eingesetzt, um die vom Stadtrat inzwischen beschlossene Priorität des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Fuss- und Veloverkehr waren dagegen erst ein Randthema. Immerhin begann man, bei Strassenerneuerungen getrennte Velo- streifen zu erstellen.

Dann kam die grosse Zeit der neuen Verkehrspolitik.

Die Achtzigerjahre führten vom Umdenken zum «Umhandeln» und zur politischen Verankerung einer noch schärfer formulierten neuen Verkehrspolitik. Ging es anfänglich nur um Ausbau und Förderung des öffentlichen Verkehrs, so folgten 1983 bis 1986 starke Anstrengungen zur Verkehrsberuhigung und zur Unterbin- dung des Schleichverkehrs in den Wohnquartieren. Beispiele sind etwa die Verkehrsberuhigung im Kreis 5, der «Brunauriegel» in Wollishofen oder die zahl- reichen Wohnstrassen der Achtzigerjahre. Zuletzt kam noch ein weiteres Element hinzu: Um das Umsteigen vom Auto auf Bahn, Bus, Tram, Fahrrad und Füsse zu beschleunigen, sollten die Auto-Zufahrtsmöglichkeiten zur Stadt gedrosselt und das Angebot an Parkplätzen reduziert werden.

Dies waren die fünf Säulen der Zürcher Verkehrspolitik, wie sie der Stadtrat im August 1987 im «Blaubuch der Zürcher Verkehrspolitik» bestätigte: Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel, Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs. Den Motorfahr- zeugverkehr kanalisieren – die Wohngebiete beruhigen. Das Parkplatzangebot

eher reduzieren, namentlich für Pendler. Fünftens: umweltfreundliche Mobilität (Velo, Fussgänger) sichern und fördern. Dafür wurde die Aktion «Zu Fuss in Zürich» gestartet, bei welcher die Quartiervereine alle Fussgängersorgen zuhanden der Stadtverwaltung sammelten. Der seit Ende der Siebzigerjahre amtierende «Velobeauftragte» und das 1981 eingerichtete «Velopicknick» führten zu einer besseren Unterstützung der Veloanliegen innerhalb der Verwaltung. Die zweimonatlichen Mittagstreffen mit VertreterInnen der IG Velo und den Fachleuten der Verwaltung ermöglichten auch dank der Anwesenheit von Polizeivorstand und Bauvorstand I rasche Entscheide.

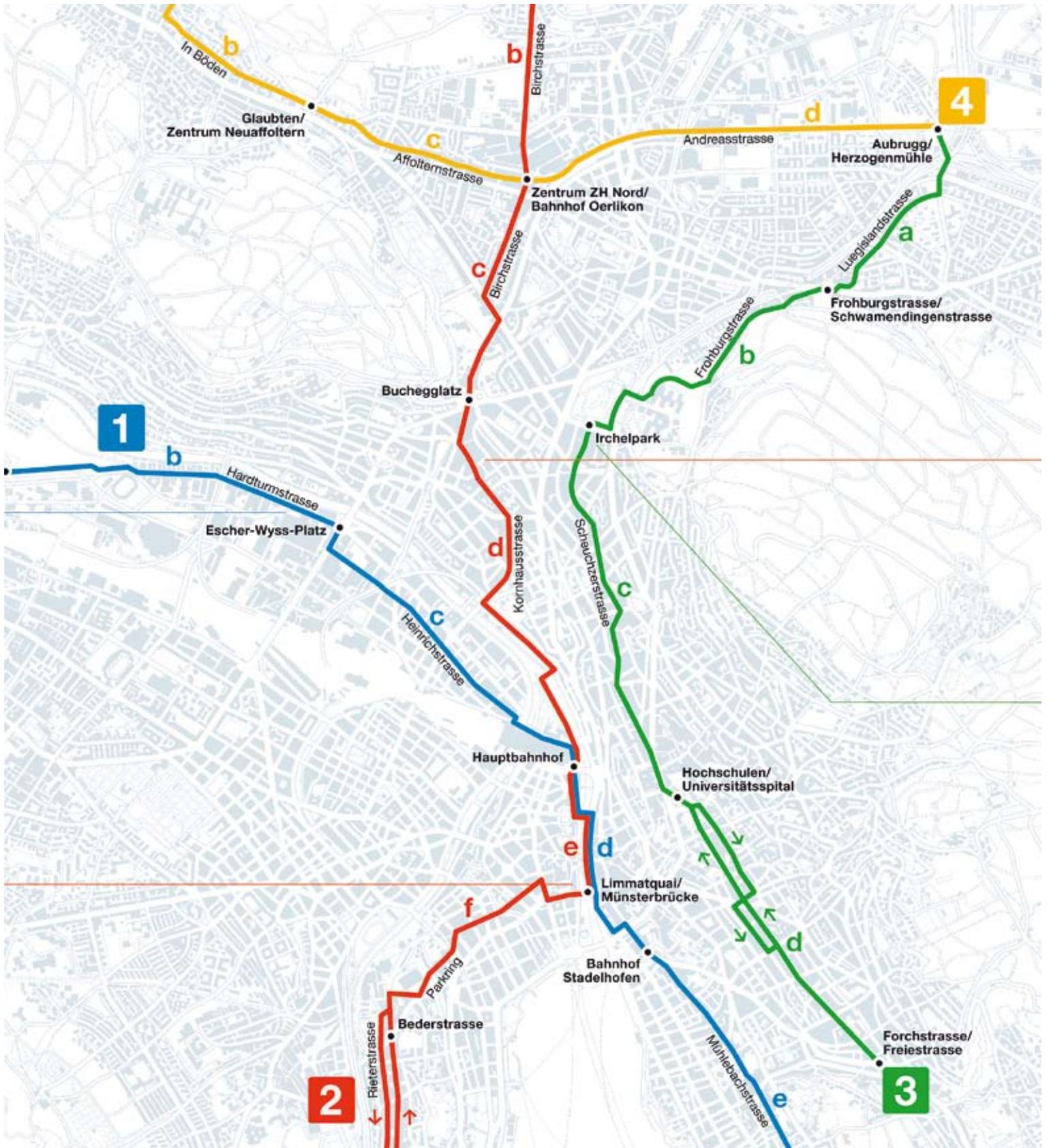
Das Jahr 1990 markierte mit der Kampagne «Züri faart Velo» und der Rückweisung des kommunalen Verkehrsplans zugleich Höhe- und Tiefpunkt der Veloförderung. Die Neunzigerjahre brachten grosse Fortschritte beim öffentlichen Verkehr (Betriebsaufnahme der S-Bahn) und bei der Förderung des Veloverkehrs (Kampagne «Züri faart Velo», Motion für ein umfassendes Velowegnetz). Leider hinderte uns aber der Kanton beim Bemühen, den Autoverkehr zu reduzieren. Spurabbau, Parkplatzreduktionen und Strassenrückbau waren, wenn überhaupt, nur noch nach langwierigen Verhandlungen möglich. Der Quantensprung, den die S-Bahn für den öffentlichen Verkehr brachte, konnte deshalb nicht für eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene genutzt werden.

Nach meinem Ausscheiden aus dem Amt im Frühjahr 1994 wurde die Verkehrspolitik zwar nach «Blaubuch» weitergeführt, jedoch viel vorsichtiger und mit sanfterer Kommunikation.

Zürich wird weltweit für seine Verkehrspolitik gerühmt. Verschafft Ihnen dies eine späte Genugtuung?

Rückblickend finde ich, dass sich die jahrelange Arbeit für eine zukunftsorientierte, umwelt-, stadt- und menschengerechte Verkehrspolitik gelohnt und sicher dazu beigetragen hat, dass Zürich bezüglich Standort- und Lebensqualität weltweit immer in den Spitzenrängen liegt.

Velomässig hätten wir den politischen Auftrag zur Umsetzung des Velowegnetzes früher organisieren müssen. Die Velolobby ihrerseits hat anständig, aber hartnäckig den Finger auf die Veloprobleme gelegt, aber auch politisch und mit Facharbeit zum heutigen ansehnlichen Stand des Zürcher Velowegnetzes beigetragen. Der Velo- und Fussverkehr wird in Zukunft innerstädtisch noch wichtiger werden. Die Verteuerung der Energie wird für kurze Wege automatisch zum Ausweichen auf die Füsse und das Rad führen. Dazu kommt der Wertewandel: Gesundheit, Bewegungsfreiheit, Gelassenheit und Entschleunigung erhalten grössere Bedeutung. Sogar der Bund hat nun das Potenzial des Langsamverkehrs bemerkt und will es entwickeln helfen. ■



1993



Verkehrs-Aggression und Verkehrshalbierung sind Themen an den Velotagen.

1995



3. Motion Baur/Walther Das Routennetz wird durchgängig

Anfang 1995 bringt die Motion der beiden Gemeinderäte Toni Baur und Rolf Walther frischen Wind in die Veloförderung. Die Forderung nach Fertigstellung von vier durchgehenden Velorouten sorgt für neuen Schwung.

Um die Fertigstellung des Veloroutennetzes im angespannten Finanzhaushalt weiter voranzutreiben, reichen die Gemeinderäte Toni Baur (Grüne) und Rolf Walther (FDP) am 25. Januar 1995 eine Motion ein, wonach drei bis vier der wichtigsten Verbindungen durchgehend nutzbar werden sollen. Der Gemeinderat überweist den Vorstoss am 22. März 1995 und setzt eine Frist bis zum 22. September 1997 für die Erarbeitung eines Konzeptes.

Inhalt der Motion

«Der Stadtrat wird aufgefordert, ein kurz- und mittelfristiges Ausführungsprogramm für das regionale und kommunale Veloroutennetz zu realisieren, damit die drei bis vier wichtigsten Verbindungen durchgehend nutzbar werden – auch für sicherheitsorientierte Personen. Die vorhandenen Lücken auf diesen Routen sollen mit organisatorischen und baulichen Massnahmen einschliesslich Markierung und Wegweisung saniert werden.»

Die Motion will unter anderem mit sicheren Veloverbindungen Anzahl und Schwere der Unfälle reduzieren. Das Ausweichen der Velofahrenden in Fussgängerbereiche soll vermieden werden. Mit der schwerpunktmässigen Festlegung einer kleinen Anzahl Routen – an Stelle von vielen Einzelmassnahmen –, die dafür «sofort» und durchgehend realisiert werden, soll ein Fortschritt bei der Veloförderung erzielt werden. Dabei sollen auch Provisorien möglich sein, die später fortlaufend mit definitiven Massnahmen bei Sanierungen/Umbauten im Strassenbereich ersetzt werden. Die Realisierung sieht möglichst organisatorische Massnahmen (Markierung, Signalisation, Wegweisung und Information) vor, nur wo nötig teurere bauliche Tätigkeiten.

Umsetzungskonzept der Stadtverwaltung

Für die Umsetzung wird eine Arbeitsgruppe aus verwaltungsinternen und externen Mitgliedern eingesetzt. Sie besteht aus Vertretern der Velofachstelle, des Tiefbauamtes, der Polizei, der IG Velo und den beiden Motionären. Folgende vier Routen und folgende Grundsätze werden festgelegt:

Route 1: Zollikon–Hauptbahnhof–Schlieren

Route 2: Adliswil–City–Seebach

Route 3: Hirslanden–Hochschulen–Schwamendingen

Route 4: Schwamendingen–Affoltern (Tangente Zürich-Nord)



Der velogerechte «Gotthelfplatz» im Kreis 3: Was lange währt, wird endlich gut. Zürich auf dem Weg zum Veloparadies?



3. Motion Baur/Walther

Die geplanten Strecken führen über kommunale und überkommunale Strecken und weisen eine Gesamtlänge von rund 40 km auf – und 28 ausgewiesene Lücken.

Für die Schliessung der insgesamt 28 festgestellten Lücken legt die Arbeitsgruppe folgende Grundsätze fest:

- **Einfache** und **kostengünstige** Lösungen.
- Lösungen mit **hoher Akzeptanz** sollen eine **rasche Realisierung** ermöglichen.
- Keine Lösungen lediglich mit **Alibi**charakter.
- Die Haupttrouten sollen trotz unterschiedlichster Massnahmen und Erscheinung **durchgehend erkennbar** sein.
- Die Massnahmen sollen vom Ansatz her **Modell**charakter für die weitere **Förderung des Veloverkehrs** auf den städtischen Strassen haben.
- Die vom **Bundesamt für Polizeiwesen** vertretene **Auffassung**, wonach «Probleme des leichten Zweiradverkehrs immer auch solche des Motorfahrzeugverkehrs und deshalb auch dort zu lösen sind», wird möglichst **konsequent angewendet**.

Die Bearbeitung der Lücken erfolgt in Zusammenarbeit mit der kantonalen Verwaltung sowie den städtischen Verkehrsbetrieben (VBZ).

Im Konzept enthalten sind auch begleitende Massnahmen. So soll durch eine gute Wegweisung die klare Führung des Veloverkehrs gewährleistet werden. Zudem sollen Eröffnung und Einführung der Routen von einer breiten Öffentlichkeitskampagne begleitet werden, welche der potenziellen «Kundschaft» ➤ S. 27



1997



Viele Verbesserungen und «mehr Platz für Velos», mit prominenter Unterstützung von Nationalrätin Ursula Koch – aber Problempunkte wie der Museumsknoten harren noch einer Lösung. Die Motionsrouten sollen Abhilfe schaffen.

Interview Kathy Riklin

Kathy Riklin – Gymnasiallehrerin und Nationalrätin der CVP, war von 1982 bis 2001 im Gemeinderat der Stadt Zürich und Mitglied der Velowegkommission.



Was war Ihr erster Kontakt mit der Veloförderung?

Mein erster überwiesener Vorstoss als frischgebackene Gemeinderätin war 1982 die Prüfung der Aufhebung der Sperrzonen in der Altstadt für den Veloverkehr. In der Velowegkommission vertrat damals Leo Kälin die CVP, notabene explizit als Fussgänger. Als aktive und begeisterte Velofahrerin musste ich bis 1987 warten, bis ich unsere Partei vertreten durfte. Das Beispiel illustriert gut die damalige Stimmung. Die Velodurchlässigkeit der Innenstadt blieb im Gemeinderat ein ewiges Thema, das leider immer mehr versandete. Noch mehr als früher wäre ich heute als Bewohnerin der Altstadt auf legale Zufahrten angewiesen.

Wie erlebten Sie die folgenden Jahre?

Das grosse Velo-Engagement von Stadtrat Aeschbacher war durch die ganzen Achtzigerjahre stark spürbar. Für die bürgerlichen KollegInnen blieb das Velo vorab ein Sportgerät, und die Verkehrsdiskussionen wurden zum Dauerthema. Als Politikerin und Alltagsvelofahrerin brachten mir die Velowegkommissionsreisen nach Deutschland und Holland – auch durch die überparteilichen Kontakte mit KollegInnen und der Verwaltung – viel. Mitte der Neunziger war mit der Veloförderung ein Stand erreicht, der sich sehen lassen konnte. Auch in der Verwaltung wurde das Velo selbstverständlich. Als ich im Jahr 2000 Gemeinderatspräsidentin wurde, erhielt ich als GA-Besitzerin anstelle einer Freikarte für die VBZ ein «Velo-Begleit-GA», mit dem ich meine repräsentativen Pflichten am Zürichberg bequemer erledigen konnte.

Wie hat sich Zürich sonst noch veloklimatisch verändert?

Die Anbindemöglichkeiten an den Bahnhöfen und die Aktion Veloordnung haben eine grössere Sicherheit für die VelobutzerInnen ermöglicht und zu einem schöneren Stadtbild geführt. Bei privaten Liegenschaften muss in den Köpfen aber noch viel passieren. So sind z.B. Velokeller in Schulen keine Alternative zu attraktiven Abstellplätzen bei den Eingängen.

Wie sehen Sie die Rolle des Velos in der Zukunft?

Als Alltagsvelofahrerin begrüsse ich jegliche Massnahmen zugunsten einer Steigerung des Veloanteils. Deshalb wäre eine Velohelmpflicht ein sehr schlechtes Signal. Eine Reglementierung zu Ungunsten der Velofahrenden wäre auch aus gesundheitspolitischen Gründen falsch, da dies der Veloförderung diametral entgegenlaufen würde. Viel besser wären Kampagnen mit Prominenten, die Velo fahren. Die zunehmende «Automobilisierung» der Schweiz ist ein grosses Problem. Hier müsste die Politik das Velo viel prominenter als Alternative propagieren. ■

Züri rollt Das Gratis-Sommerversnügen

1992 stellen die VBZ am Bellevue und am Paradeplatz erstmals einen Bus auf, in dem ein Gratisveloverleih installiert ist. VBZ-Direktor Rolf A. Künzle bezeichnet dies als «weiteren Schritt im Umweltverbund». Leider bleibt dies eine einmalige Aktion. 1994 nimmt die Asylorganisation des Kantons Zürich die Idee auf und lanciert mit «Züri rollt» einen neuen Gratisveloverleih. Das gemeinnützige Beschäftigungsprogramm verschafft rund 70 erwerbslosen Flüchtlingen und 15 einheimischen Erwerbslosen im Sommerhalbjahr eine sinnvolle Tätigkeit mit dem Verleihen, Putzen und Reparieren der Fahrzeuge. Damit nimmt eine Erfolgsstory ihren Anfang: Rollen 1994 noch 86 Citybikes an, so sind es bis 1999 über 400 Fahrräder, Slalom-Skateboards, Wetzter und Mikros (Mini-Trottinette). Im Jahr 2000 wird das Zero Emmission Mobile (ZEM) vorgestellt, ein in der Schweiz hergestelltes, vierrädriges und muskelbetriebenes Fahrzeug. Die Anzahl der Ausleihungen hat sich zwischen 1994 und 2004 mehr als verdreifacht, und auch in Basel, Bern und Genf stehen nun Gratisvelos bereit. «Züri rollt» ist somit zu einem festen Bestandteil der sommerlichen Velokultur und des umweltfreundlichen Tourismus geworden. Höhepunkt ist die jeweils nach Abschluss der Saison durchgeführte Versteigerung der Flotte. Interessierte können sich hier günstig ein Citybike erwerben. Die veränderte Lage im Flüchtlingswesen zwingt die Betreiber jedoch seit Kurzem dazu, von Jahr zu Jahr die Finanzierung neu zu organisieren.

Standorte

Jeweils von 7.30 Uhr bis 21.30 Uhr können die Mobility-Tools an allen Wochentagen gratis ausgeliehen werden. BenützerInnen müssen einzig einen gültigen Ausweis und 20 Franken als Depot mitbringen. Die Verleihstationen befinden sich beim Opernhaus, Globus City, Bahnhof Enge, im Velogate beim Hauptbahnhof sowie beim Swissôtel in Oerlikon. ■

Die «Züri rollt»-Container sind aus dem sommerlichen Zürich nicht mehr wegzu-denken.



1998



Regierungsrat Hans Hofmann eröffnet in Zürich-Nord einen Ast der neun Veloland-Routen.

3. Motion Baur/Walther



Verbesserungen beim HB –
Velostadt Jetzt.

die Routen bekannt machen und zu deren Benützung animieren soll. Die Kosten der ganzen Aktion werden auf 1,84 Mio. Franken budgetiert.

Diskussion und Abstimmung im Gemeinderat

Das vorgestellte Konzept der Stadtverwaltung zur Verwirklichung der Forderungen der Motion Baur/Walther wird am 21. Januar 1998 dem Gemeinderat vorgelegt. In der Diskussion wird der Öffentlichkeitsarbeitskredit um 100 000 auf 30 000 Franken gekürzt. Gegen das so veränderte Projekt stimmt nur noch die SVP, weshalb eine komfortable Mehrheit für die Vorlage zustande kommt. In der gleichen Sitzung des Gemeinderates wird auch ein Postulat von Claudia Nielsen (SP) überwiesen. Es verlangt, dass bei der Ausarbeitung der fussgängerfreundlichen Zonen der Innenstadt darauf geachtet wird, dass diese auch für den Veloverkehr durchlässig sind.

Im Frühling 2002 werden die ersten vier stadtquerenden Routen eröffnet. Bei der Eröffnung ist eine velofreundliche Lösung im Gebiet Hauptbahnhof noch ausstehend. Eine Kampagne und eine Petition der IG Velo führt zu einer Lösung des «gordischen Knotens» auf Dienstchefebeine, dem auch die kantonalen Behörden zustimmen können. Ende 2003 ist auch diese Lücke saniert.

Klausur zur Förderung des Veloverkehrs

Am 9. Februar 1995 findet unter dem Vorsitz von Bauvorsteherin Kathrin Martelli und dem Stadtplanungsamt erstmals eine Klausur zur Förderung des Veloverkehrs in Zürich statt. Von den 55 anwesenden Personen sind 30 VertreterInnen der



In den Velofahrkursen der IG Velo lernen Unsichere Velofahren. Das Tandem ist ein probates Mittel dazu (links). Mit einem Lastenvelo kann ein halber Haushalt transportiert werden. Zürich, die freundliche Baustelle an der Limmat (rechts)?



3. Motion Baur/Walther

Verwaltung. Unter der Leitung eines Moderatorenteams werden in Plenumsge-
sprächen und Gruppenarbeiten Schwerpunktthemen herausgearbeitet. Sie sind
auch heute noch aktuell.

Themen:

- Alltags-Veloverkehr
- Verkehrsklima und -kultur
- Erholungsverkehr
- Verkehrspolitik und Stadtentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Infrastruktur und Sicherheit
- Gegenseitige Wahrnehmung und Änderung der Verkehrskultur
- Integration der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden – wie und für wen?
- Fehlende Finanzen – mehr Phantasie
- Marketingkonzepte
- Wie aktivieren wir potenzielle VelofahrerInnen zum (Wieder-)Einstieg?

In der Schlussrunde der Veranstaltung beurteilt ein Grossteil der Anwesenden den
Anlass positiv. Trotzdem werden folgende kritische Anmerkungen angebracht:

- Wo stehen Frauen und Frauen mit Kindern als Zielgruppe?
- «Velostadt Züri» ist keine Utopie!
- Aktive Veloförderung und Verbesserung der Infrastruktur auf einen höheren
Stand ist heute offenbar kein Thema (mehr).
- Von Verkehrstoleranz und einem angenehmen Klima kann erst gesprochen
werden, wenn sich Kinder und unsicher Fahrende gefahrlos auf Strassen
(auch auf Hauptstrassen!) bewegen können.
- Werden die Probleme mit dem Konzept «Velo-Integration», besonders in
den engen Innenstadtbereichen, tatsächlich gelöst?
- Die PR-Stelle der VBZ läuft seit über zehn Jahren und auf professionell hohem
Niveau. Wo steht denn diesbezüglich der Wille für das Velo?
- Kantonale Instanzen sollten zukünftig an eine so wichtige Veranstaltung
eingeladen werden.
- Velofahren in Fussgängerzonen:
 - a) nur auf klar markierten Verbindungsbereichen zwischen eigentlichen Velover-
bindungen.
 - b) nur im Schrittempo. Kein Velofahren auf Trottoirs und durch Tramhaltestellen. ■



Sommerliche Lust ist oft auch
Frustr für Zürichs Velofahrende
(ganz links).



Interview Toni Baur

Toni Baur – Projektleiter und Organisator, war von 1984 bis 1995 in der Velopolitik und im Gemeinderat aktiv.



Wie erlebten Sie die Achtzigerjahre?

Die Velodemos in der Nach-Bewegungszeit polarisierten damals noch immer auf beiden Seiten, die Polizei stand mit Tränengasgewehren jeweils in Bereitschaft, und es gab auch immer wieder Einsätze. Die velopolitischen Inhalte gingen dabei trotz erfolgreicher Volksabstimmung oft unter. Die Treffen mit der Verwaltung verliefen harzig und meistens entlang der Linie «grüne Velofreaks» und vor allem gegenüber der Polizei als «graue Männer». Dies änderte sich 1986, als mir als Gemeinderat und dank fruchtbarer Zusammenarbeit mit den Stadträten Ruedi Aeschbacher und Hans Frick in der Verwaltung immer mehr Türen aufgingern.

Das abgelehnte Velobahnhofprojekt von 1986 war seiner Zeit voraus – heute wäre es ein Vorzeigeobjekt. Die Verknüpfung mit der umstrittenen Vorlage HB-Südwest war vermutlich ungeschickt. Der Velobahnhof wurde auch mit kuriosen Argumenten bekämpft – ein Exponent der SP sagte etwa, lieber binde er das Velo auf dem Bahnhofplatz an einem Baum fest, als es im Velokeller zu versorgen.

Wie erleben Sie die Veloförderung heute?

Die Wichtigkeit von Marketing und Kommunikation ist von der Verwaltung mittlerweile erkannt worden, erfolgt aber leider zehn Jahre zu spät. Es fahren zwar heute wieder mehr Leute Velo, aber viele verhalten sich nicht so, wie wir es erwartet hatten: Trottoirfahren, hohe Geschwindigkeiten in Fussgängerbereichen, Rotlichtüberfahren oder auch das lichtlose Velofahren bei Nacht. Die Gründe liegen vielleicht beim Abbau der Verkehrserziehung, aber die Polizei könnte bei solchen Übertretungen auch durchaus etwas entschiedener durchgreifen, verbunden mit der Kommunikation von Verbesserungen im Netz. Unterschiedliche Standards, unklare Veloführung und unfertige Velostreifen führen oft ebenfalls zu den oben geschilderten Problemen.

Und welche Schlüsse ziehen Sie daraus?

Es gibt mehr Velofahrende, aber auch mehr Autoverkehr und noch mehr Hektik – schlussendlich sind unter dem Strich nur wenige positive Impulse geblieben. In der Altersklasse ab 50 ist nur noch eine kleine Minderheit auf dem Velo anzutreffen, das Fahrrad ist ein Gefährt für StudentInnen und Jugendliche geblieben. Diese verhalten sich oft spontan und ichbezogen. Das Verkehrsklima ist schlechter geworden. Eine Velokultur – basierend auf mehr Platz für Fussgänger und Velofahrende, Zurückentwicklung des mIV – konnte sich bis heute nicht bilden. Stattdessen ist der Fahrradverkehr eine Stufe tiefer gerutscht und wird von der Verwaltung wie auch von den Velofahrenden selbst nicht ernst genommen. Eine «Klausur zur Förderung des Veloverkehrs» wäre überfällig. ■



1999

2000

2002



Im Juni 1999 nehmen die Stimmdenden die Vorlage für das autofreie Limmatquai an, die Freude des ZEM-Teams gilt jedoch «nur» seinem Sieg am Velotag. Eröffnung der Motionsrouten im Frühling 2002 (v.l.n.r.).

4. Neue Mobilitätsstrategie Das Velo wird in die Gesamtmobilität integriert

Nachhaltige Entwicklung, Teilstrategien mit Handlungsschwerpunkten und konkrete Umsetzungsregeln — so gestaltet sich die neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich seit 2001. Eine Bilanz.

Teilstrategie Velo mit drei Elementen

Die neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich besteht aus drei aufeinander abgestimmten Elementen: nachhaltige Entwicklung als grundsätzlicher Rahmen, Teilstrategien mit Handlungsschwerpunkten sowie konkrete Umsetzungsregeln. Sie besteht aus 18 Teilstrategien zu spezifischen Themenkreisen. Die Teilstrategie Veloverkehr (2004) konkretisiert die in der Mobilitätsstrategie definierten Ziele und Handlungsschwerpunkte für den Veloverkehr und bietet eine umfassende Übersicht aller Aspekte der Veloförderung.

Verkehrsanteile und Potenziale des Veloverkehrs

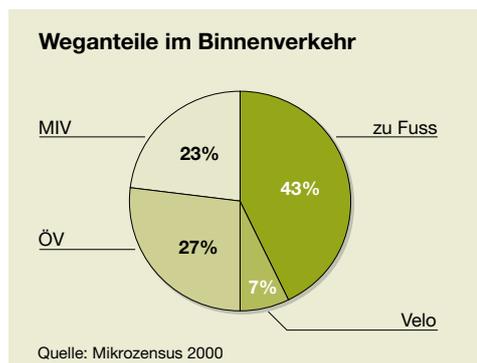
Von 1994 bis 2000 haben die Weganteile des Veloverkehrs im Binnenverkehr von 3,8% auf 7,3% zugenommen. Auch die zum Teil seit über 20 Jahren durchgeführten Veloverkehrszählungen zeigen, dass die Bedeutung des Velos als Alltagsverkehrsmittel stark zugenommen hat. Seit 1981 hat sich der Veloverkehr fast verdreifacht. Die grösste Zunahme verzeichnen Querschnitte, in deren Umgebung die Infrastruktur für den Veloverkehr substantziell verbessert wurde (siehe Grafik).

Mehr Velos als Autos

In der Stadt Zürich gibt es heute ca. 160 000 Velos (Autos: 140 000). Rund 10% der mobilen Bevölkerung benützen das Velo täglich, die Verfügbarkeit der Velos ist mit 60% (Personen) noch wesentlich höher. 53% aller Autofahrten innerhalb des Stadtgebietes sind kürzer als 3 km und 79% kürzer als 5 km, was idealen Velodistanzen entspricht.

Diese Zahlen zeigen, dass das Potenzial für eine markante Erhöhung des Veloverkehrsanteils vorhanden ist. Bei rund einem Fünftel aller Autofahrten im Binnenverkehr wäre als Alternative eine Velonutzung möglich. Daraus ergibt sich für die Verkehrsplanung eine realistische Zielsetzung: eine Steigerung des städ-

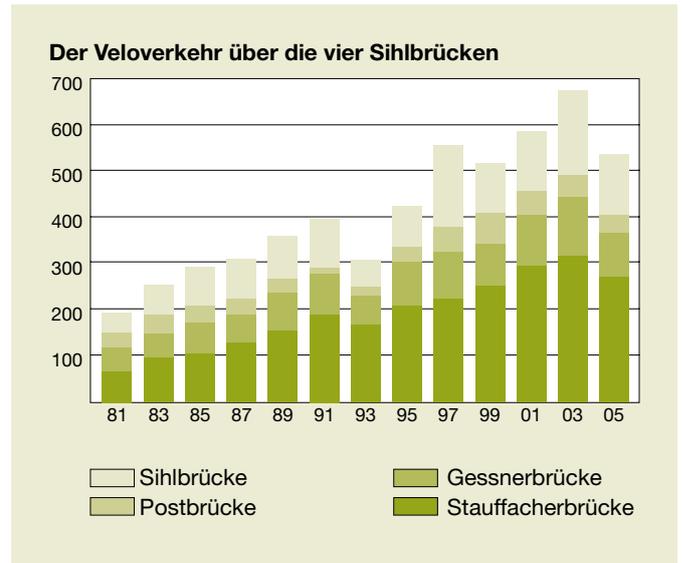
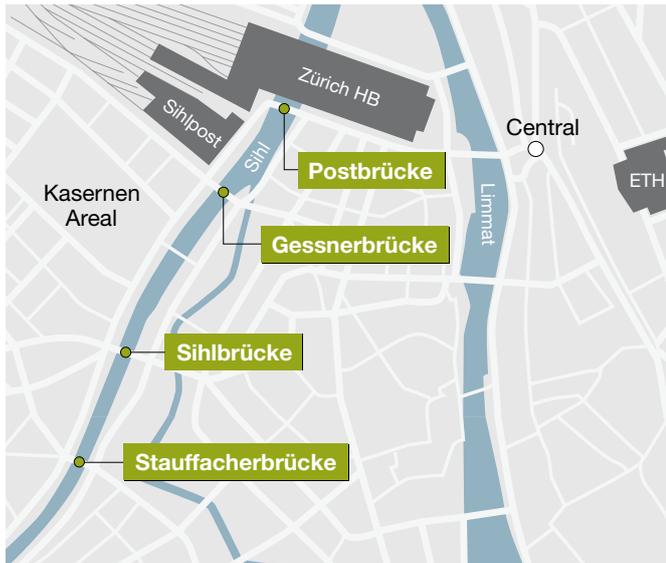
In der Stadt Zürich gibt es mehr Velos als Autos – im Verkehr sind sie aber meist eine Minderheit.



Das Limmatquai noch vor dem Umbau – Verkehrssituationen in der Innenstadt.



4. Neue Mobilitätsstrategie



tischen Veloverkehrsanteils von 7,3% (Jahr 2000) auf etwa 12% bis ins Jahr 2010 durch nachdrückliche Förderung. Zwar gibt es Städte mit wesentlich höheren Veloanteilen, diese haben aber einen entsprechend tieferen Anteil beim öffentlichen Verkehr.

Nutzen des Veloverkehrs

Neben den bekannten Vorteilen sprechen weitere Aspekte für eine gezielte Veloförderung:

- Velomassnahmen weisen mit dem Fussverkehr die beste Kosteneffizienz auf. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von infrastrukturellen und betrieblichen Verbesserungen für den Veloverkehr ist deutlich besser als der Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr.
- Auf kurzen bis mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr und trägt zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.
- Velofahren ist neben zufussgehen die umweltfreundlichste Fortbewegungsart (bezüglich Lärm, Abgase, Energieverbrauch, Raumbedarf).
- Velofahren fördert die Gesundheit und entlastet damit die Volkswirtschaft von Gesundheitskosten, die aufgrund von Bewegungsmangel anfallen.
- Für Kinder und Jugendliche ist das Velo meist das erste Verkehrsmittel, mit dem sie individuell ihre Umgebung erfahren können.
- Velofahrende beleben den öffentlichen Raum und erhöhen dessen Attraktivität.
- Attraktive Veloroutennetze geben Impulse für Freizeit und Tourismus. ➤ S. 35

2003



Velo-Stilleben vor Limmatquai und Grossmünster.

Veloabstellplätze

Zentrales Element der Veloförderung

«Jede Velofahrt beginnt und endet auf einem Veloabstellplatz. Attraktive Abstellplätze können für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel entscheidend sein, sie sind ein zentrales Element der Veloförderung. Fehlende Abstellplätze haben oft zur Folge, dass Velos wild parkiert werden müssen, was sowohl für die betroffenen Velofahrenden als auch für Fussgängerinnen und Fussgänger störend ist» (aus: Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Veloverkehr).

Attraktive und sichere Abstellplätze

Die Forderung nach «Erstellung attraktiver und sicherer Abstellplätze» war bereits im Initiativtext der «Veloinitiative» enthalten. Mit der Ablehnung des Velobahnhofs mit den geplanten gedeckten und gesicherten 2000 Abstellplätzen wird diese Priorität heruntergestuft. Das Angebot an Bahnhöfen ist noch lange ungenügend: Oft säumen deshalb wild parkierte Fahrräder das Trottoir. 1991 weist die Studie «Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Stationen in der Stadt Zürich» des Büros Atlantis 2335 projektierte Abstellplätze aus (ohne Hauptbahnhof). Allerdings existieren 1992 noch kaum Abstellplätze mit Sicherungsmöglichkeiten (z.B. durch Stahlseile). Das fehlende Angebot sicherer Abstellmöglichkeiten erleichtert auch den grassierenden Velodiebstahl. Kurze Zeit investiert das Tiefbauamt in einen eigens entwickelten, witterungsgeschützten Veloständer «Typ Zürich». Das Projekt wird jedoch aus Kostengründen nicht mehr weiterverfolgt. Die Folgestudie «Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Stationen der Stadt Zürich» des Planungsbüros Jean-Louis Frossard kommt 2002 zum Schluss, dass sich «die Situation der Velo-Parkierung an den Zürcher Bahnhöfen und Stationen seit 1990 drastisch verbessert» hat. Hingegen ist die «Thematik Velo-Entsorgung bisher möglicherweise unterschätzt worden». Ende 2005 gibt es an Bahnhöfen, Haltestellen und im übrigen öffentlichen Raum rund 10500 Veloabstellplätze.

Angebot an öffentlichen Abstellplätzen erweitern

Velofahrenden ist die Zielnähe von Veloabstellplätzen am wichtigsten. An zweiter Stelle folgen Sicherungsmöglichkeiten, und erst an dritter Stelle folgt der Witterungsschutz. Die Stadt Zürich legt das Schwergewicht auf die Diebstahlprävention und achtet deshalb beim Bau darauf, dass auf allen öffentlichen Abstellplätzen das Velo mit dem privaten Schloss angekettet werden kann. Für höhere Sicherheitsbedürfnisse werden bei den wichtigsten Bahnhöfen abschliessbare Sammelkäfige angeboten. Das Angebot an sicheren öffentlichen Veloabstellplätzen wird sukzessive und bedarfsgerecht erweitert. Im Rahmen des Gestaltungsplanes «Stadtraum HB» bietet sich heute die Chance, im Hinblick auf den neuen Durchgangsbahnhof endlich eine unterirdische Velostation mit mindestens 1000 Veloabstellplätzen zu realisieren.

An länger dauernden Veranstaltungen (z.B. Theater-Spektakel) werden jeweils mobile Veloabstellplätze aufgestellt. Für temporär aufgehobene Abstellplätze – etwa im Rahmen von Bauarbeiten –, sind adäquate Ersatzstandorte anzubieten.



Tempo-30-Zonen erlauben es Kindern, ihre ersten selbständigen Mobilitäts Erfahrungen zu sammeln.



Ob an Grossanlässen
oder bei Bahnhöfen:
Attraktive Veloabstellplätze
sind wichtig.



Veloordnung – von der Entsorgung zur Bewirtschaftung der öffentlichen Velo- abstellplätze

Beobachtungen auf den Abstellplätzen beim Hauptbahnhof und beim Bahnhof Stadelhofen ergaben, dass nur bei rund einem Drittel aller Abstellplätze im Laufe eines Tages Bewegungen stattfinden. Störend ist, dass viele der bestgelegenen Abstellplätze von Velos belegt werden, die jeweils eine Woche oder länger abgestellt werden, wodurch regelmässige Nutzerinnen und Nutzer ihr Velo «wild» abstellen müssen. 1994 gelangt deshalb IG-Velo-Mitglied Thomas Bärlocher mit der Projektidee «Velo Parking» zur Entfernung und Entsorgung von Veloleichen an die Bauamtsvorsteherin Kathrin Martelli. Mit der «Aktion Veloordnung» wird die Idee 1997 als Teil eines Arbeitslosenprojektes umgesetzt und ist seither ein fester Teil im Bereich Entsorgung im Tiefbaudepartement. In Zukunft ist geplant, auf neuralgischen Abstellplätzen die Abstelldauer zu beschränken, damit die bestgelegenen Veloabstellplätze in erster Linie den regelmässigen Nutzern zur Verfügung stehen. Das Team Veloordnung soll für die Durchsetzung dieser Vorschriften zuständig sein und zudem weiterhin herrenlose Velos einsammeln.

Richtlinien für private Veloabstellplätze durch- setzen

Die besten öffentlichen Abstellplätze nützen wenig, wenn nicht auch im Wohnquartier und am Arbeitsort sichere und einfach zugängliche Abstellplätze zur Benützung des Velos animieren.

Die Richtlinien für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder werden konsequent durchgesetzt. Im Rahmen von Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften will die Stadt zudem hohe qualitative Anforderungen an Veloabstellanlagen stellen. ■



«multimobil»: Die Rückeroberung der Strassen macht auch vor der Hardbrücke und der Uraniastrasse nicht Halt – wenn auch nur für einen Tag.



4. Neue Mobilitätsstrategie

Die Schwerpunkte der Umsetzung

Im Interesse eines effizienten Gesamtverkehrssystems und zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation wird der Veloverkehr mit Nachdruck gefördert. Die Stadt schafft die Voraussetzungen, damit in der Stadt vermehrt Wege per Velo zurückgelegt werden. Dazu werden Massnahmen in drei Handlungsfeldern definiert:

Ein durchgehendes, signalisiertes Routennetz und für Velos durchlässige Quartiere sind die Voraussetzungen, damit die Benützung des Velos im Alltag und in der Freizeit attraktiv ist. Geschützte Räume im Wohnumfeld bieten Kindern und Ungeübten Möglichkeiten, das Velofahren gefahrlos zu erlernen.

Attraktive Veloabstellplätze können für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel entscheidend sein. Eine Bewirtschaftung der öffentlichen Abstellplätze erhält deren Attraktivität für regelmässige NutzerInnen.

Um zusätzliche Velofahrerinnen und Velofahrer zu gewinnen und die Erfolge der Veloförderung längerfristig zu sichern, bedarf es einer gezielten Motivation und Imageförderung.

Die Teilstrategie Veloverkehr fasst diese Bereiche wie folgt zusammen:



Zürichs Velo-Übergänge und Naherholungsrouten.

4. Neue Mobilitätsstrategie

Velosophie – Das Velo gehört auf die Fahrbahn

Häufig herrscht die Meinung vor, dass von der Fahrbahn abgetrennte Radwege die sicherste und beste Form der Veloführung seien. Tatsächlich belegen aber verschiedene Untersuchungen, dass innerorts das Unfallrisiko auf Radwegen oft höher ist als bei der gemeinsamen Führung mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn. Velofahrende werden im Blickfeld von abbiegenden Fahrzeuglenkenden übersehen. Bei abgetrennten Radwegen kommen häufige Konflikte mit ein- und ausmündendem Verkehr, mit falsch parkierten Fahrzeugen und (wegen Ausweichmanöver) mit FussgängerInnen dazu.

Veloprobleme müssen dort gelöst werden, wo sie entstehen. Auf und nicht neben der Strasse. Das Velo muss eine Selbstverständlichkeit im Stadtverkehr sein, nur so ist eine Verbesserung des Verkehrsklimas zugunsten des Veloverkehrs möglich. In der Stadt Zürich wird der Veloverkehr deshalb in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Velofahrende kommen so zügiger voran, geniessen einen grösseren Bewegungsspielraum, profitieren vom intensiveren Strassenunterhalt (Scherben, Schnee), und es gibt weniger Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgängern.

Von der Fahrbahn getrennte Velowege können durchaus auch ihre Berechtigung haben: zum Beispiel wenn sich Sicherheitsbedürfnisse (z.B. von Kindern) auf der Fahrbahn nicht befriedigend lösen lassen; entlang überbreiter Hauptverkehrsachsen; wenn sich dadurch zusätzliche, attraktivere Verbindungen realisieren lassen, oder über grössere Wegstrecken, wie das in ländlichen Gebieten der Fall ist.

- 1| Piktogramme visualisieren die Hauptveloroute.
- 2| In T30-Zonen gilt Vortritt von rechts, hier markiert und baulich unterstützt.
- 3| Geradeausfahrt des Velos geklärt und baulich gesichert.

Wenn der Veloverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, sind Massnahmen zu treffen, die ein «Miteinander» von Velos und Autos erleichtern, indem sie ein korrektes und sicheres Verhalten beider fördern und unterstützen. Insbesondere in Knoten sind sichere Veloführungen von grosser Bedeutung, weil hier die Unsicherheit von Velofahrenden am grössten ist. ■

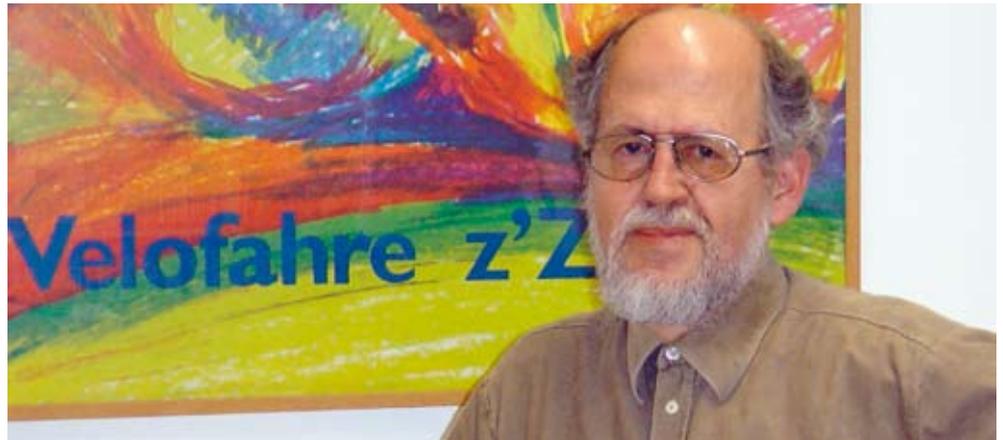


Viele Freizeit- und Erholungs-
routen führen von und nach
Zürich.



Interview Frans De Baan

Frans de Baan ist seit
1991 Velobeauftragter.



Wo lagen die velopolitischen Schwerpunkte in den Achtzigerjahren?

Schweizweit war es die Entwicklung und Einführung des integrierten Veloverkehrs. In Zürich war es der Anfang der stadtweiten Flächenplanung, der in Velostadtplänen dokumentiert und in einem Veloplan visualisiert wurde. Die Veloweginitiative gab deren Umsetzung einen demokratischen Auftrag. Gremien wie das Velo-Picknick, die Velowegkommission und der Stab Velo innerhalb der Verwaltung dienten der Meinungsbildung und Koordination. Das 1987 erschienene Blaubuch fasste anschliessend die Prioritätensetzung des Stadtrates zusammen.

Wie erlebten Sie die Planung in den Neunzigerjahren?

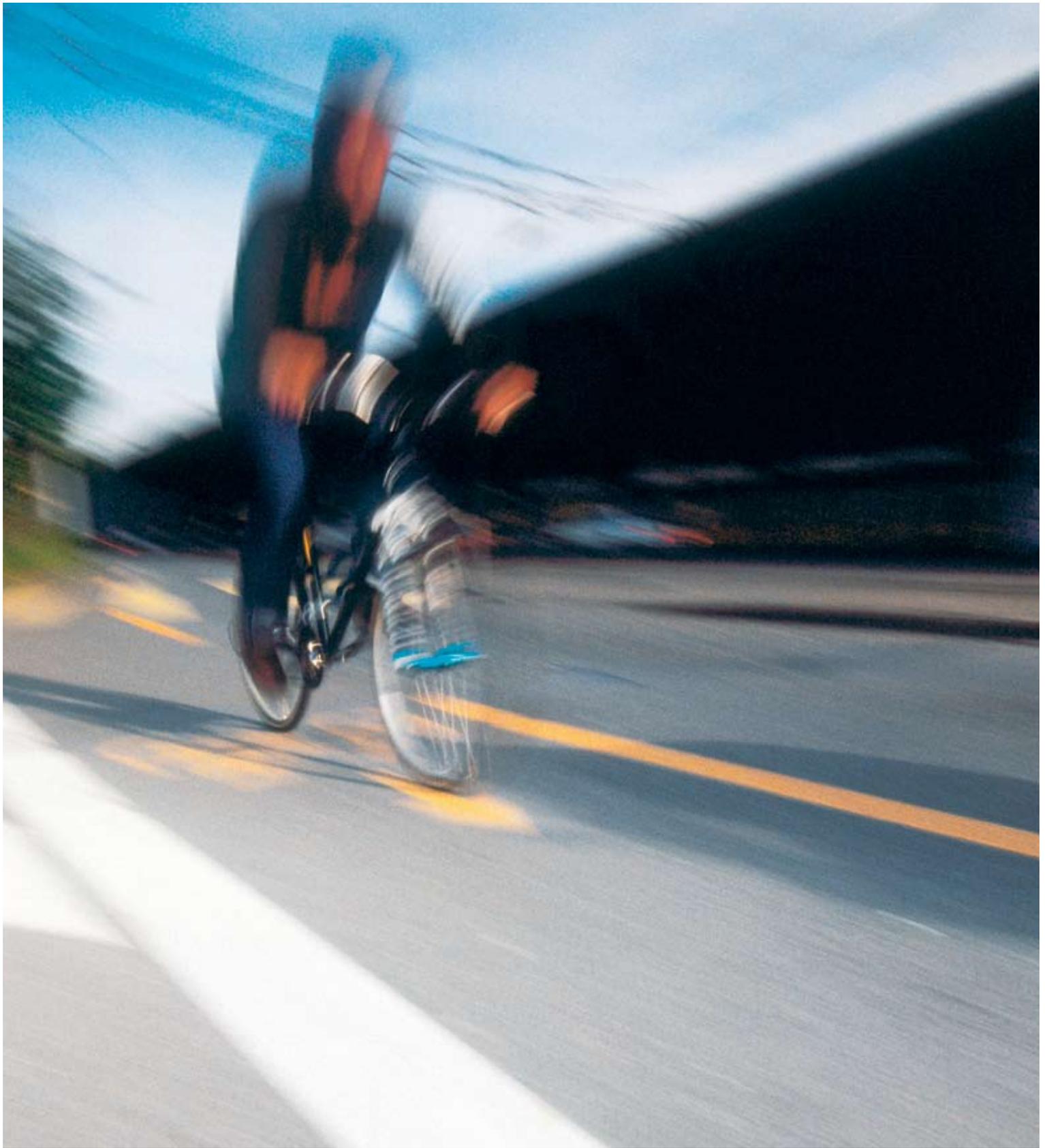
Die Nichtgenehmigung des kommunalen Velorichtplans 1990 durch den Regierungsrat war eine Zäsur. In der Praxis wurde der Entwurf zum regionalen Richtplan Radverkehr dennoch ab Mitte der Neunzigerjahre zur Planung benutzt. So setzte sich auch allmählich ein Meinungswechsel zum Thema Veloverkehr bei den Verwaltungsfachleuten von «utopisch» zu «realisierbar» durch. Wichtige Meilensteine waren die Neuorganisation des Bucheggplatzes 1997, des Bürkliplatzes 1999 und des Schaffhauserplatzes 2002. Ein Höhepunkt war die Realisierung der vier durchgehenden «Motions»-Velorouten mit möglichst einfachen Massnahmen. Das konsequente Einplanen des Veloverkehrs in den Entwicklungsgebieten (Zürich West und Zürich Nord) ist ein weiterer Fortschritt. Als «Mitnahmeeffekt» konnten bei der Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten sehr viele Einbahnstrassen für den Velogegenverkehr geöffnet werden.

Welche Etappen sind in den letzten Jahren realisiert worden?

2002 erhielten wir den Auftrag zur Ergänzung des städtischen Veloroutennetzes. Dazu verfügen wir über ein neues Arbeitsinstrument, den «Massnahmenkoffer Velo 2006». Die stadtweite Wegweisung ist eingeleitet und zur Hälfte realisiert. Die mit zweistelligen Nummern versehenen regionalen «Veloland Schweiz»-Routen durchqueren Zürich in allen Himmelsrichtungen und «holen» so auf attraktive Weise die Velofahrenden von zuhause ab.

Welches Fazit ziehen Sie?

Wir sind bald am Ende mit weiterem Ausreizen von saturierten Verkehrssituationen. Eine sinnvolle Umlagerung zum Veloverkehr wird nur über eine bessere Verträglichkeit mit dem (vernünftiger eingesetzten) motorisierten Verkehr führen. Der eingesparte Platzbedarf, weniger Lärm, weniger Aggressivität, dafür bessere Luft – dies wären alles positive Aspekte für die aktive und passive Sicherheit und für das Wohlbefinden beim Velofahren. ■



2003



Die Kampagne «Mobilität ist Kultur» unterwandert den öffentlichen Raum subtil und will damit die Sinne schärfen.



5. Ausblick Koexistenz, Motivation und Imageförderung

In den kommenden Jahren wird die Umsetzung der Teilstrategie Veloverkehr im Zentrum stehen. Für eine Förderung des Veloverkehrs genügen Infrastrukturmassnahmen alleine nicht. Um zusätzliche Personen für das regelmässige Velofahren zu gewinnen und die Erfolge der Veloförderung längerfristig zu sichern, bedarf es weiterhin einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit und Imagepflege.

Velo 2006

2002 startete die Stadt Zürich das Projekt «Velo 2006». Motiviert durch die vier durchgehenden Velorouten der Motion Baur/Walther werden mit möglichst einfachen Massnahmen alle Stadtquartiere und wichtige Orte untereinander vernetzt. Im Sommer 2006 wird die erste Tranche dieser Massnahmen umgesetzt werden. Augenfälligstes Merkmal dieses Routennetzes ist die kohärente und durchgängige Wegweisung. Ende 2006 werden rund 150 km Velorouten durchgängig signalisiert sein. Mit der Integration der regionalen Velorouten von Veloland Schweiz wird auch die Anbindung an die kantonalen Routen sichergestellt. Zusätzlich stehen bis 2009 zahlreiche grössere Infrastrukturbauten an, unter anderem die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung, in deren Rahmen zusätzliche Velomassnahmen realisiert werden.

Koexistenz

Es zeichnet sich ab, dass in der Stadt die Möglichkeiten für klassische Velomassnahmen ausgereizt sind: Ohne eine Kapazitätsreduktion des Strassennetzes lassen sich nur schwer zusätzliche Flächen für den Veloverkehr gewinnen. Dafür sind aber kaum politische Mehrheiten zu finden, zudem könnte auch die Effizienz des öffentlichen Verkehrs darunter leiden. Vor allem in den Quartierzentren sind die Platzverhältnisse meist so eng, dass nur über eine Kultur der Koexistenz die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden können. Es sind also Massnahmen zu treffen, die die Verträglichkeit zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr verbessern. Damit das Velo seine Stärken als Alltagsverkehrsmittel ausspielen kann, wird in den nächsten Jahren die Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Quartierzentren und der Innenstadt verbessert werden.

Ausbildung der Kinder

Für eine nachhaltige Veloförderung ist die frühzeitige Verkehrsausbildung der Kinder ausschlaggebend. Dazu gehört zum einen die Schulung des richtigen Verhaltens im Verkehr, zum andern müssen sich die Kinder über Spiel und Sport auch die körperlichen Fähigkeiten zum Velofahren aneignen können. Deshalb wird die Schulinstruktion in der Stadt Zürich in ihrer bewährten Form weitergeführt. Wichtig ist zudem, dass Kinder die Möglichkeit haben, im Wohnumfeld erste Mobilitätserfahrungen zu sammeln. Die Einführung von Begegnungszonen schafft dafür geeignete Flächen.



Gegensätze: breite Nobelkarrossen contra Autofrei-AktivistInnen.

2004



5. Motivation und Imageförderung

Mit den Dienstvelos können die städtischen Angestellten das dichte Netz an guten Veloverbindungen nutzen.



Anreize schaffen und Information vermitteln

Viele Personen begründen die Nichtbenützung des Velos mit der mangelnden Akzeptanz des Velofahrens in Zürich, mit der vermeintlichen Langsamkeit des Velos oder mit fehlender Infrastruktur. Hier besteht Handlungsbedarf im Bereich Information und Motivation. Zusätzlich sind Informationen und Anreize nötig, damit weitere Velofahrerinnen und Velofahrer gewonnen werden können und eine Mobilitätskultur geschaffen werden kann, die das Velo als selbstverständliches Verkehrsmittel akzeptiert und respektiert.

Zürich weist zwar ein dichtes Netz an guten Veloverbindungen auf, diese sind aber der Bevölkerung oft zu wenig bekannt. Deshalb wird die Veloinfrastruktur in geeigneter Form bekannt gemacht. Im Zentrum steht dabei die regelmässige Publikation eines Velostadtplans als Teil des Mobilitäts-Stadtplans «MAP Zürich».

Kontaktstelle für Anliegen des Veloverkehrs

Seit 1985 nahm das Velophon etliche Verbesserungsvorschläge zum Veloverkehr entgegen. Viele davon konnten umgesetzt werden. Seit 2005 können nun im Internet Anliegen und Vorschläge zum Veloverkehr einfach und unbürokratisch eingebracht werden: www.mobil-in-zuerich.ch. Dieses Infoportal steht auch den Verkehrsanliegen von FussgängerInnen sowie Behinderten offen.

Dienstvelos als Teil des Mobilitätsmanagements

Die Stadtverwaltung will mit einem umweltgerechten Mobilitätsmanagement eine Vorbildfunktion übernehmen. Im Stadtverkehr ist das Velo auf kürzere Distanzen das effizienteste und schnellste Verkehrsmittel. Die städtischen Mitarbeitenden sollen die Möglichkeit haben und motiviert werden, für ihre Dienstfahrten > S.42



Mit Stadtrat Martin Waser steht wieder ein aktiver Velofahrer dem Tiefbauamt vor.

Von der Velokarte zum MAP Vom Quartier- zum Mobilitätsplan



Seit 1981 machen Bauamt und Stadtpolizei im «Tagblatt der Stadt Zürich» für das Velo und die getätigten Förderungsmassnahmen Werbung. Unter dem Titel «Ganz Züri im Sattel» reimen sie: «Lasst uns das Veloreisen wieder preisen, es ist besser, billiger und erst noch gesund!» 1982 folgt die erste Ausgabe der «Velokarte der Stadt Zürich» (Herausgeber IG Velo), 1985 und 1990 wird sie nachgeführt und neu herausgegeben. Im Rahmen der grossen Werbeaktion «Züri faart Velo» werden rund 50 000 Velokarten an Interessierte verteilt. Kleine Quartier-Veloplänchen liegen 1991 u.a. in Quartierbüros in Schwamendingen und Oerlikon auf, 1992 folgen Ausgaben für die Quartiere Unter- und Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Seefeld, Wiedikon, Aussersihl, Industriequartier und Altstetten-Albisrieden. Damit wollen die Verkehrsplaner direkt die Quartierbevölkerung ansprechen und sie auf die Veloverbindungen hinweisen. Die Ausgabe des Velostadtplans 1994 orientiert sich erstmals an einem marktüblichen Stadtplan (u.a. mit Strassenverzeichnis) und wird verkauft.

Quantensprung 1998

Im August 1998 erscheint der Stadtplan «Mobil in Zürich», der an allen Poststellen der Stadt Zürich, im Buchhandel und bei den VBZ-Verkaufsstellen für 12 Franken erhältlich ist. Er enthält neu auf der einen Seite der Karte einen Stadtplan für Fussgänger und ÖV-Benutzer und auf der anderen Seite den Velostadtplan. Im Serviceteil sind Zusatzinformationen sowie ein Strassenverzeichnis enthalten. Wiederum ist er unter Mithilfe der IG Velo entstanden, welche sämtliche Strassen systematisch auf ihre Velotauglichkeit untersucht hat. Der Velostadtplan enthält neu farblich hervorgehobene, empfohlene Routen und schnelle, ergänzende Verbindungen für Routinierere. Strassen und Kreuzungen sind nach Belag und Gefährlichkeitsgrad durch verschiedene Signaturen gekennzeichnet. Die Veloabstellplätze sind nach Komfortgrad («Stahlseile zum Anbinden» und «Velokarusell») gekennzeichnet. Ausleihstationen («Züri rollt»), sämtliche Bahnhöfe sowie Freizeiteinrichtungen wie Gemeinschaftszentren, Frei- und Hallenbäder sind speziell gekennzeichnet.

Nutzwert geht vor

2004 wird mit MAP Zürich der vollständig aktualisierte Velostadtplan mit den neusten Routenempfehlungen veröffentlicht. Bei der Gestaltung wurde noch mehr auf die Benutzerfreundlichkeit geachtet. Der komplett überarbeitete Fussverkehrstadtplan enthält Detailpläne der Innenstadt, attraktive Wegempfehlungen sowie Pläne des gesamten Zürcher Tram-, Bus- und Bahnnetzes inklusive aller Car-sharing-Standorte, Parkhäuser und Park&Rail-Anlagen. Die integrierte Servicebrochüre enthält die bewährten Informationen zu allen Verkehrsmitteln inklusive Strassen- und Haltestellenverzeichnis. Last, but not least: Viele Strassen und Plätze, die 1990 noch mit dem obersten Gefährlichkeitsgrad bezeichnet wurden, sind heute «empfohlene Routen». ■

2005

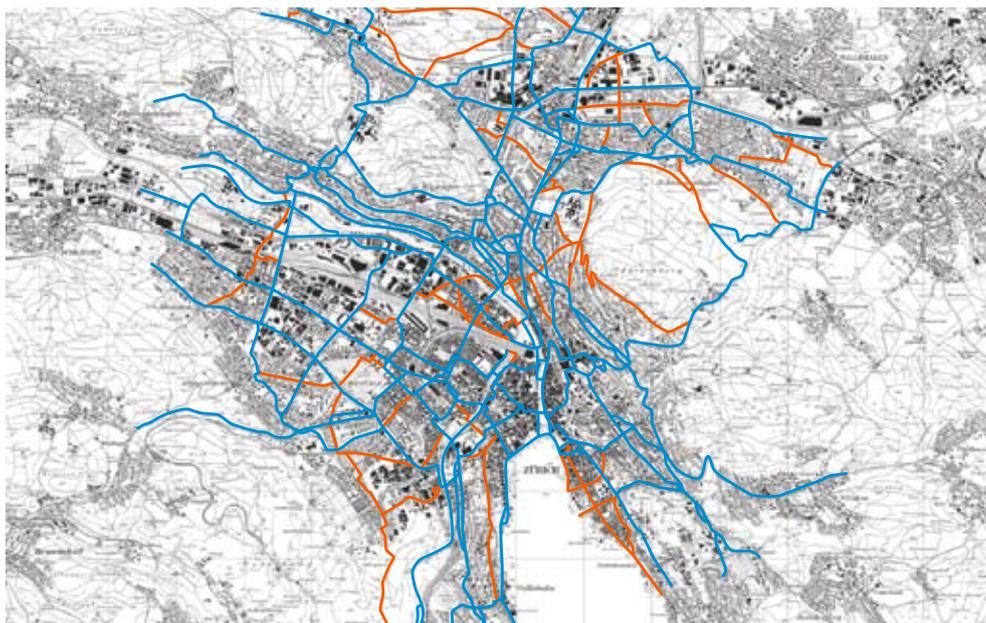


Das Velo wird sichtbar: Mit Kampagnen, Piktogrammen, oder mit komfortablen und einladenden Radstreifen.



5. Motivation und Imageförderung

Routennetz «Velo 2006». Blau markiert sind die stadtquerenden Hauptachsen – orange die Verbindungsrouen.



das Velo zu benützen. Deshalb rollen seit 2005 42 Dienstvelos über Zürichs Asphalt. Mit weiteren 40 ab Frühling 2006 werden die blauweissen Fahrzeuge endgültig zum Stadtbild gehören.

Bypad

Ein modernes Instrument für die Veloförderung heisst Bypad (Bicycle Policy Audit) und ist ein europaweit etabliertes Verfahren zur Überprüfung der Veloverkehrspolitik. Über 60 Städte in 16 europäischen Ländern setzten Bypad bereits erfolgreich ein, darunter auch Basel und Genf.

Zürich wird die Bypad-Messmethode ab 2006 einsetzen. An der Analyse der bisherigen Veloverkehrspolitik beteiligen sich PolitikerInnen, Fachleute aus der Verwaltung und Nutzer. Stärken und Schwächen der städtischen Velopolitik werden evaluiert und kontroverse Standpunkte diskutiert. Gemeinsam wird ein Qualitätsplan erarbeitet, der die Ziele der Veloverkehrspolitik für die nächsten Jahre präzisiert.

Nach dreissig Jahren Veloförderung ...

Der Verkehr wird in der Stadt Zürich weiter zunehmen. Aufgrund der Platzverhältnisse und im Interesse eines effizienten Gesamtverkehrs ist es unabdingbar, dass der Veloverkehr zusätzliche Verkehrsanteile übernimmt. Velo- und Fussverkehr sind die stadtverträglichsten Verkehrsmittel überhaupt und ergänzen den öffentlichen Verkehr optimal. Deren Förderung innerhalb der beschriebenen Rahmenbedingungen ist daher Gebot und Herausforderung zugleich. Die Stadt Zürich wird deshalb auch in Zukunft den Veloverkehr mit Nachdruck fördern. ■

2005



Immer mehr Veloparkplätze in der Innenstadt werden von Töffs in Beschlag genommen. Die Stadtverwaltung macht mit der Kampagne «Motorradhüpfen» auf die Problematik aufmerksam.



Interview Hansruedi Wymann

Hansruedi Wymann war von 1986 bis März 2003 Kommissariatsleiter in der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich; seit 2003 Bereichsleiter Planung und Lenkung in der Dienst-abteilung Verkehr des Polizeidepartements.



Sie kamen Mitte der Achtzigerjahre als Veloplaner von Bern nach Zürich – was erwartete Sie hier?

Bei meinem Amtsantritt in der Stadtverwaltung Zürich 1986 traf ich auf einen Riesenstapel von Veloanliegen, hauptsächlich aus dem «Velophon», das einige Jahre zuvor vom damaligen Stadtplanungsamt Zürich eingerichtet worden war. In der Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei gab es bis zu diesem Zeitpunkt nur eine Person, die sich mit Veloanliegen zu befassen hatte. Ich gründete die «Interne Velokommission» – mit Fachleuten aus allen Bereichen der Abteilung für Verkehr und der Verkehrsinstruktion. Diese koordiniert bis heute die Umsetzung von Veloprojekten mit Signalisationen, Markierungen etc. Seit zwei Jahren sind auch der städtische Velobeauftragte und sein Stellvertreter in dieser Kommission dabei. Die Projektierung von Velomassnahmen verlagerte sich in dieser Zeit immer mehr von Nebenstrassen auf Hauptstrassen, im Gegensatz zur früheren Politik «Velo – weg von Hauptstrassen». Die Velophon-Anliegen sollten optimal im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes realisiert werden. Der Velophon-Beauftragte Jean-Louis Frossard fasste die Anliegen aus der Bevölkerung jeweils katalogartig mit detailiertem Beschrieb, Skizzen und Fotos so gut zusammen, dass sich zeitaufwändige Begehungen erübrigten. Viele pragmatische Lösungen wurden in diesen Jahren realisiert.

Was hat sich seither verändert?

Es folgten die Jahre der Kompromisse – Stichwort «historischer Kompromiss» bei der Parkplatzfrage in der Zürcher Innenstadt. Es gab gemeinsame Kampagnen mit Verkehrsverbänden zur Verbesserung der Verkehrskultur. Mit der zunehmenden Verlagerung von Velonebenrouten auf Hauptachsen kamen nun auch Lösungen für «Knackpunkte» dazu. Beispiele dafür sind die Veloführung auf der Rudolf-Brun-Brücke oder im Museumsknoten, wo lange Zeit nach Lösungen gesucht wurde. Der Museumsknoten ist ein gutes Beispiel dafür, wie ein jahrelang bestehender «gordischer Knoten» für Velofahrende befriedigend und vor allem verkehrssicher gelöst werden konnte. Nicht zuletzt standen uns inzwischen auch planerische und verkehrstechnische Instrumente wie aufgeweitete Radstreifen oder vorgezogene Radstreifen zur Verfügung, was vor zwanzig Jahren noch undenkbar gewesen wäre. Hingegen mussten wir bei Veloanliegen an lichtsignalgeregelten Kreuzungen – etwa «Vorgrün» für Radfahrende – aus gesetzlichen Gründen heikle Abwägungen treffen. Lieber markierten wir an diesen Örtlichkeiten separate Spuren für Radfahrende. Oft wird auch übersehen, dass die Verknüpfung der Verkehrsregelung an benachbarten Kreuzungen in der Stadt Zürich untereinander und unter Berücksichtigung der Priorität des öffentlichen Verkehrs nur wenig Spielraum für «spezi-

elle Velolösungen» offen lässt. Separate Velosignalisationen sind an Einzelanlagen einfacher einzurichten.

Im «atmosphärischen» Bereich werden meiner Meinung nach politische, allenfalls kritische Äusserungen von AmtsvorsteherInnen vor allem seitens der IG Velo Zürich viel zu stark gewichtet. Es wird von diesen Interessenvertretern übersehen, dass die Veloförderungsmaßnahmen kontinuierlich weitergehen. Sie sind ja auch in der Teilstrategie Velo der städtischen Mobilitätsstrategie festgehalten. Auch die Erfüllung der Motion Baur/Walther, die vier durchgehende Haupt-Velorouten durch die Stadt Zürich forderte, ist ein gutes Beispiel dafür, wie der Veloförderung nachgelebt wird. Es bräuchte aber mehr von diesen verwaltungsübergreifenden Aktionen.

Wo liegen die momentanen Schwerpunkte?

An Hauptverkehrsstrassen wie der Achse Uraniastrasse/Talstrasse sind Verbesserungsmaßnahmen für Velos kaum in Sicht, da diese als Umfahrung für das Limmatquai dienen. Seit der Teilspernung dieser Verbindung längs der Limmat seit September 2004 müssen immerhin 10 000 Fahrzeuge auf diese und andere Hauptachsen umgeleitet werden. Auch die Bellerivestrasse wird eine Hauptachse bleiben, auf welcher der Verkehr möglichst zügig aus der Stadt geführt werden soll. Andererseits wird aber gerade das Limmatquai nach erfolgter Umgestaltung zu einer attraktiven, direkten Veloverbindung, und an grossen Kreuzungen sollen velofreundliche Massnahmen realisiert werden. Diesbezüglich zeigt das Beispiel Bucheggplatz, wie ein stark belasteter Verkehrsknotenpunkt velofreundlicher gestaltet werden kann.

Aus polizeilicher Sicht stellen wir leider fest, dass trotz all der vorhandenen Velomassnahmen vermehrt rücksichtslos auf dem Trottoir und in Fussgängeranlagen gefahren wird. Dies führt zu einer «Anti-Velo-Stimmung» in der Bevölkerung, insbesondere bei Zufussgehenden und Autofahrenden, was der weiteren Veloförderung seitens der Verwaltung abträglich ist.

Welche Rolle sehen Sie für das Velo in der Zukunft?

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird sich meines Erachtens in Zukunft nur leicht erhöhen, maximal auf 12%. Umsteigepotenzial aufs Velo sehe ich vor allem im Bereich der kurzen Distanzen, im gesundheitlichen Aspekt oder im Falle eines weiteren Anstiegs der Treibstoffpreise. ■

Dokumente zur Veloförderung Zürich

Veloroutennetz der Stadt Zürich, Datei des Velonetzes, Christoph Hächler, Stadtplanungsamt Zürich, Oktober 1988

Velomassnahmen in Holland, Auswertung der Studienreise der stadträtlichen Velowegkommission nach Holland, Beat Schweingruber, Bauamt I der Stadt Zürich, November 1988

Velomassnahmen in Dänemark und Schweden, Bildbericht der Studienreise der Zürcher Velowegkommission nach Kopenhagen, Odense und Malmö, Jean-Louis Frossard und Beat Schweingruber (Fotos), Bauamt I der Stadt Zürich, August 1990

Schlussbericht Velo-Kampagne 1990 «Züri faart Velo»
Stadtplanungsamt der Stadt Zürich, Februar 1991

1. Zürcher Veloseminar, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Sektion Zürich / IG Velo Zürich, Patronat, Stadtplanungsamt Zürich, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Unterstützt durch Fonds für Verkehrssicherheit, Organisation PIN, Projekte und Information, April 1991

Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Stationen in der Stadt Zürich, Planungsbericht Büro Atlantis, Juni 1991

Mobilität in Zürich, Socialdata GmbH München; Band 1–3: Verhalten, Einschätzungen, Potentiale, Hrsg. Bauamt I der Stadt Zürich; Zürich 1993–1994

Rundfahrt vom 1. September 1994 in Zürich, Bericht, Urs Walter und Pete Mijnsen (Fotos), Veloweg-Kommission der Stadt Zürich, Bauamt I der Stadt Zürich, Dezember 1994

Klausur zur Förderung des Veloverkehrs in Zürich, Büro für Projekte und Information PIN, Pete Mijnsen, Stadtplanungsamt Zürich, Velofachstelle, Februar 1995

«**Velo in Züri-City**», ein Diskussionsbeitrag der Interessengemeinschaft Velo Zürich zur Planung der künftigen «autoarmen Innenstadt», Februar 1995

Veloförderung in Zürich, Rückblick und Konzept zur Erfolgskontrolle, Diplomarbeit von Colin Bonnet und Dominique Büchi, Abt. für Kulturtechnik und Vermessung, ETH Zürich, Januar 1998

Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Zürich, Semesterarbeit von Florian Boller, Wintersemester 1998/99 an der Kantonsschule Zürich-Oerlikon

Veloabstellplätze an Bahnhöfen und Stationen in der Stadt Zürich, Planungsbüro Jean-Louis Frossard, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung, März 2002

Velo 2006, Massnahmenkoffer für die Führung des Veloverkehrs in engen städtischen Verhältnissen, beschlossen vom Stab Verkehr am 17. März 2003

Dokumentation Veloordnung, Tiefbau- und Entsorgungsamt der Stadt Zürich, 17. März 2004.

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Teilstrategie Veloverkehr, beschlossen vom Stab Verkehr am 18. Oktober 2004

**Protokolle Stadtrat /
Gemeinderat**

503. Schriftliche Anfrage von E. Büchi, und 3 Mitunterzeichnern über städtische Velos, die der Bevölkerung gratis zur Verfügung gestellt werden könnten, 21. Februar 1979

2594. Motion von Dr. A. Tschudi und 5 Mitunterzeichnern betreffend Realisierung eines zusammenhängenden Radweg- und Veloroutennetzes, 17. September 1980

2750. Velofonds – Halbzeit, Zwischenbericht, Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich, 14. September 1988

Bericht des Stadtrates von Zürich zur Fertigstellung des Veloroutennetzes bzw. zum Fristablauf der «Volksinitiative zur Förderung des Veloverkehrs» vom 20. Mai 1992

Grundlagen Bund

Entwurf Leitbild Langsamverkehr, UVEK, Bern 2002

Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr, ASTRA, Bern 2003

Impressum

Herausgeber: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8023 Zürich

Erscheinungsdatum: 4/2006

Verfasser: Pete Mijnsen-Hemmi

Mitarbeit: Florian Boller

Korrektorat, Produktion: Susanne Brugger, Ivo Mijnsen, Philippe Amrein
PIN, Büro für Projekte und Information / Verlag velojournal
Cramerstrasse 17, 8004 Zürich

Gestaltung: Andreas Bosshard, Bossharddesign

Layout: tnt-graphics

Druck: Benteli Hallwag Druck AG

Fotos: Philipp Hitz (Umschlag), Gian Vaitl, Pete Mijnsen,
Peter Knup, Daniel Liechti, IG Velo, Archiv TAZ/velojournal

