

Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Teilstrategie Veloverkehr



Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. Oktober 2004

Impressum

Begleitgruppe Teilstrategie Veloverkehr:

Urs Walter, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (Projektleitung)
Eugenio Scheuchzer, Stadtpolizei, Verkehrsunfallprävention
Ruedi Schildknecht, Dienstabteilung Verkehr
Frans de Baan, Tiefbauamt, Verkehrsplanung, Velobeauftragter
Tobias Klapproth, Tiefbauamt, Verkehrsbauten
Anton Setz, Entsorgung und Recycling, Veloordnung
Ernst Berger, Verkehrsbetriebe Zürich, Markt
Daniel Leupi, IG Velo Zürich
Wolfgang Zesch, IG Velo Zürich

Arbeitsgruppe Mobilitätsstrategie:

Ruedi Ott, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung (Vorsitz)
Karin Schulte, Fachstelle für Stadtentwicklung
Hansruedi Wymann, Dienstabteilung Verkehr
Karl Tschanz, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Umweltschutzfachstelle
Andy Fellmann, Tiefbauamt, Verkehrsplanung
Nica Pola, Amt für Städtebau
Ernst Berger, Verkehrsbetriebe Zürich, Markt
Pascal Regli, MOVE RAUM, Fachsekretariat Mobilitätsstrategie

1 Einleitung

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich definiert die Zielsetzung der neuen, zukunftsweisenden Verkehrspolitik, wie sie mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan vorgezeichnet ist. Den aktuellen Entwicklungen wird durch eine umfassende, ganzheitliche Betrachtungsweise der Verkehrsträger, unter ausgewogener Berücksichtigung der Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, Rechnung getragen. Die zukunftsfähige Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismus-Stadt Zürich soll ermöglicht und gleichzeitig die Stadt- und Wohnqualität erhalten und wo nötig verbessert werden. Die neue Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich besteht aus drei aufeinander abgestimmten Elementen: Nachhaltige Entwicklung als grundsätzlicher Rahmen, Teilstrategien mit Handlungsschwerpunkten sowie konkreten Umsetzungsregeln. Das Konzept der Nachhaltigkeit umfasst die drei Dimensionen Ökonomie (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, effizienter Ressourceneinsatz), Gesellschaft (Wohlbefinden, soziale Gerechtigkeit, gerechte Ressourcenverteilung) und Ökologie (minimale Umweltbelastung, minimaler Ressourcenverbrauch). Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich besteht aus 18 Teilstrategien zu spezifischen Themenkreisen.

Die vorliegende Teilstrategie konkretisiert die in der Mobilitätsstrategie definierten Ziele und Handlungsschwerpunkte für den Veloverkehr und bietet eine umfassende Übersicht über alle Aspekte der Veloförderung.

2 Bedeutung des Veloverkehrs

2.1 Geschichte der Veloförderung in Zürich

Die Veloförderung in Zürich begann 1975 mit einer signalisierten Route vom Katzensee über Affoltern, Oerlikon nach Stettbach. 1977 wurde die zweite Veloroute der Sihl entlang nach Adliswil eröffnet. Im gleichen Jahr wurde eine Radwegrichtplanung abgeschlossen.

Unterstützung erhielt die städtische Veloförderung durch eine von der IG Velo eingereichte Volksinitiative. Darin wurde die Realisierung des geplanten Netzes innerhalb von 10 Jahren (bis 1992) und ein Kredit von 25 Mio Franken gefordert. Diese Initiative wurde vom Zürcher Stimmvolk 1984 mit einer dreiviertel Mehrheit klar angenommen.

Die problemlosen Teilstrecken wurden auch zügig realisiert. Bald zeichnete sich aber ab, dass es für die Realisierung von zusammenhängenden Routen und Verbesserungen bei gefährlichen Kreuzungen besonderer Anstrengungen bedarf. Speziell entlang von Hauptstrassen waren Massnahmen nur schwer umzusetzen. Dies veranlasste den Stadtrat im Januar 1990 zur Grundsatzanweisung, dass bei Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Verkehrsanlagen neben den öffentlichen Verkehrsmitteln in nächster Priorität die Velofahrer und Fussgänger zu bevorzugen sind.

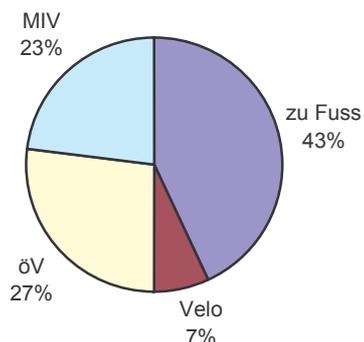
Überhaupt wurde 1990 zu einem Schlüsseljahr für die Veloförderung. Angeregt durch ein Postulat wurde im Rahmen der erfolgreichen Velokampagne «Züri faart Velo» über das ganze Jahr mit verschiedenen Aktionen für das Velo als Alltagsverkehrsmittel geworben.

Das Verständnis von Velorouten hat sich seit den Anfängen wesentlich verändert. Während die ersten signalisierten Wege noch freizeitorientiert waren, erkannte man zunehmend die wichtige Rolle des Velos im Alltagsverkehr. 1990 legte der Gemeinderat ein auf den All-

tagsverkehr ausgerichtetes Routennetz fest. Dieses wurde allerdings vom Regierungsrat aus formalen Gründen nicht genehmigt. Mit dem regionalen Richtplan 2000 und dem neuen kommunalen Verkehrsplan 2004 konnte das angestrebte Netz aber schliesslich behördenverbindlich festgesetzt werden.

2002 wurden, von einer Motion gefordert, die ersten vier durchgehend signalisierten, stadtquerenden Routen eröffnet. Dran anknüpfend soll mit dem Projekt «Velo 2006» ein flächiges Netz von signalisierten Velorouten realisiert werden.

2.2 Verkehrsanteile und Potenziale des Veloverkehrs



Weganteile der Verkehrsmittel im Binnenverkehr.²

Der Binnenverkehr beinhaltet alle Wege auf dem Gebiet der Stadt Zürich ohne grenzüberschreitende Wege.

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 substantiell verbessert wurde.¹

In der Stadt Zürich gibt es etwa 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.²

Diese Zahlen zeigen, dass das Potenzial für eine markante Erhöhung des Veloverkehrsanteils vorhanden ist. Bei rund einem Fünftel aller Autofahrten im Binnenverkehr wäre eine alternative Velonutzung möglich.³ Daraus ergibt sich als realistische Zielsetzung für die städtische Veloförderung eine Steigerung des Veloverkehrsanteils von 7.3% (Jahr 2000) auf etwa 12% bis ins Jahr 2010. Es gibt zwar Städte mit wesentlich höheren Veloanteilen, dies geht aber einher mit entsprechend tieferen Anteilen für den öffentlichen Verkehr.

¹ Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung; Veloverkehrszählungen; Zürich 2000

² Mikrozensus 2000

³ Mobilität in Zürich; Socialdata GmbH München; Hrsg. Bauamt I der Stadt Zürich; Zürich 1993

2.3 Nutzen des Veloverkehrs

Für das Velofahren sprechen zahlreiche Argumente:

- Neben Massnahmen für den Fussverkehr weisen Velomassnahmen 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 motorisierten Individual- und den öffentlichen Verkehr.⁴
- Auf kurzen bis mittleren Strecken und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr und trägt so zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.
- Velofahren ist neben zu Fuss gehen die umweltfreundlichste Fortbewegungsart (Lärm, Abgase, Energieverbrauch, Raumbedarf).
- Velofahren fördert die Gesundheit und entlastet damit die Volkswirtschaft von Gesundheitskosten, die aufgrund von mangelnder Aktivität der Bevölkerung anfallen.
- Velos sind kostengünstig und für fast jedermann erschwinglich. Für Jugendliche ist das Velo meist das erste Verkehrsmittel, mit dem sie individuell ihre Umgebung erfahren können.
- Velofahrende beleben den öffentlichen Raum und erhöhen so dessen Attraktivität.
- Attraktive Veloroutennetze geben Impulse für Freizeit und Tourismus.

2.4 Zielgruppen und Abgrenzungen

Diese Teilstrategie behandelt die Aspekte des *Alltagsverkehrs* (Beruf, Schule, Einkauf) und des *Freizeitverkehrs* (ohne die speziellen Anforderungen des Tourismus und des Sports). Die beiden Zielgruppen unterscheiden sich in ihren Bedürfnissen und Ansprüchen an die Routeninfrastruktur: Alltagsvelofahrende sind in der Regel geübt und legen Wert auf direkte, komfortable Verbindungen und flüssige Fahrt. Erholungs-Radrouten müssen auch für Weniggeübte geeignet sein und zeichnen sich durch einen hohen Erlebniswert aus.

Ebenfalls nicht berücksichtigt wird der Verkehr von fahrzeugähnlichen Geräte, von Mofas und Elektrovelos. Fahrzeugähnliche Geräte (Rollschuhe, Trottinetts, Rollbretter, etc.) sind rechtlich dem Fussverkehr zugeordnet und benützen sonst die Freizeit-Veloinfrastruktur. Mofas sind im Stadtverkehr mengenmässig nicht mehr relevant. Erfreulich ist der wachsende Bestand an *Elektrovelos*. Sie benutzen grundsätzlich den normalen Velomassnahmen. Lediglich bei der Abstellplatzinfrastruktur müssen sie speziell berücksichtigt werden (Stromanschluss, hohes Gewicht).

3 Grundlagen

3.1 Mobilitätsstrategie

Indem sich die Mobilitätsstrategie dem Nachhaltigkeitsprinzip verpflichtet, gewinnt der Veloverkehr als nachhaltigste Verkehrsart nach dem Fussverkehr zusätzlich an Bedeutung.

⁴ Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr; ASTRA, Bern 2003

Mit der Erkenntnis, dass angesichts des knappen städtischen Verkehrsraumes der öffentliche Verkehr und auch der Fuss- und Veloverkehr mehr Mobilitätsanteile übernehmen müssen, stellt sich die Mobilitätsstrategie denn auch klar hinter eine Förderung des Veloverkehrs.

Konkret soll «das städtische Veloroutennetz einem breiten Spektrum von Velofahrenden *sichere, durchgehende Routen* bieten. Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse des Freizeit- und Berufsverkehrs zu berücksichtigen. Im öffentlichen Raum ist an den nötigen Standorten ein genügendes Angebot an *Veloabstellplätzen mit Sicherungsmöglichkeiten* zu schaffen. Dies gilt insbesondere für Randbereiche von Fussgängerzonen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, aber auch innerhalb von Bereichen mit Mischverkehr von Zu-Fuss-Gehenden und Velofahrenden.»

3.2 Richtplanung

Der regionale Richtplan legt Radrouten für den allgemeinen und für den Erholungs-Veloverkehr und Veloabstellplätze bei S-Bahn-Stationen und geeigneten Tramendstationen fest.

Auf kommunaler Ebene soll ein Netz von quaterverbindenen Routen dazu beitragen, den Anteil des Velos am Gesamtverkehr markant zu erhöhen. Der Veloverkehr soll in der Regel mit dem Autoverkehr geführt werden. Ein besonderes Augenmerk wird deshalb auf das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden gelegt.

3.3 Leitbild Langsamverkehr des Bundes

Mit dem Leitbild Langsamverkehr⁵ möchte der Bund den wachsenden Verkehrsproblemen insbesondere in Agglomerationen und Städten entgegenwirken, indem der Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr um 7 Prozentpunkte auf 54% erhöht wird. Dazu stellt er den Langsamverkehr als gleichberechtigte dritte Säule des Personenverkehrs neben den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Leitbild Langsamverkehr stellte sich der Stadtrat hinter dessen Grundidee und -strategie. Auch den Leitsätzen stimmte er grundsätzlich zu, regte aber eine konkretere und weniger defensive Formulierung an:

- Mit Blick auf eine Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation in den Städten und Agglomerationen ist es angebracht, im dicht bebauten Siedlungsraum dem Langsamverkehr bei ausgewiesenen Defiziten oder grossem Potenzial auch Prioritäten einräumen zu können.
- Der Fuss- und Veloverkehr soll mit Nachdruck gefördert und unterstützt werden, damit das Potenzial für eine massgebliche Verbesserung des Modal-Split zugunsten des Langsamverkehrs ausgeschöpft werden kann.

⁵ Entwurf Leitbild Langsamverkehr, UVEK, Bern 2002. Die wichtigsten Leitsätze sind in der Teilstrategie Fussverkehr aufgelistet.

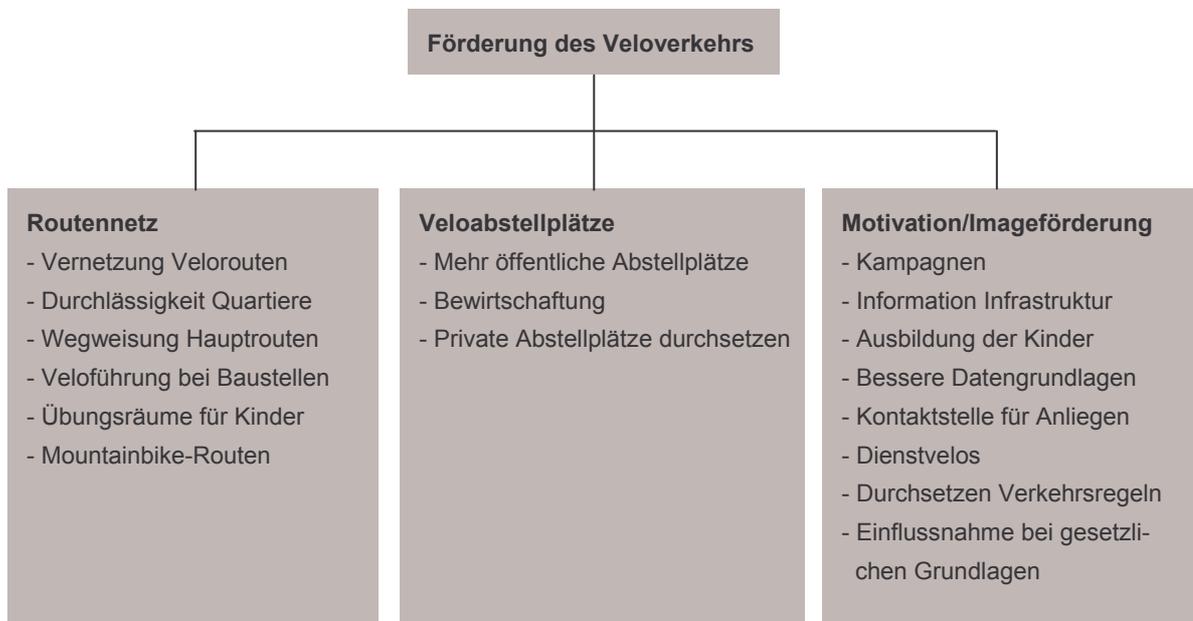
4 Ziele und Massnahmen

Hauptziel: Steigerung des Veloverkehrsanteils am städtischen Verkehr

Im Interesse eines effizienten Gesamtverkehrssystems und zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrssituation wird der Veloverkehr mit Nachdruck gefördert. Die Stadt schafft die Voraussetzungen, damit innerhalb der Stadt und auch grenzüberschreitend vermehrt Wege per Velo zurückgelegt werden.

Bis ca. 2010 (Erhebungsjahr Mikrozensus) wird eine Steigerung des Weganteils des Veloverkehrs im Binnenverkehr von 7.3% (Jahr 2000) auf 12% angestrebt.

Für eine Förderung des Veloverkehrs genügen Infrastruktur-Massnahmen alleine nicht. 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.



4.1 Routennetz

Integrierter Veloverkehr - Das Velo gehört auf die Fahrbahn

Häufig herrscht die Meinung, dass von der Fahrbahn abgetrennte Radwege die sicherste und beste Form der Veloführung ist. 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 geradeaus werden im Blickfeld von abbiegenden Fahrzeuglenkenden nicht übersehen. Bei abgetrennten Radwegen kommen häufige Konflikte mit ein- und ausmündendem Verkehr, mit falsch parkierten Fahrzeugen und (wegen Ausweichmanöver) mit zu Fuss Gehenden 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 zu Gunsten 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 Sicherheitbedürfnisse (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.

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.

4.1.1 Vernetzung der Velorouten

In den vergangenen 25 Jahren wurden grosse Anstrengungen für den Veloverkehr unternommen. Nach wie vor verhindern aber Lücken an neuralgischen Stellen, dass die zum Teil aufwändigen Velomassnahmen zu einem durchgehenden Netz zusammenwachsen können. Diese Lücken sind gezielt zu schliessen, damit die Investitionen der Vergangenheit Früchte tragen.

Mit dem Projekt Velo 2006 sollen alle Stadtquartiere und wichtigen Orte (Bahnhöfe, Schulen, etc.) untereinander durchgängig vernetzt und wichtige Verbindungen zu Nachbargemeinden hergestellt werden. Dabei kommen möglichst einfache und falls nötig auch neue Massnahmen zum Zug. Zusätzlich werden im Rahmen grösserer Bauprojekte neue Velomassnahmen realisiert, so dass bis etwa 2008 ein flächiges Veloroutennetz angeboten werden kann.

4.1.2 Durchlässigkeit der Quartiere und der Innenstadt

Das Velo spielt eine wichtige Rolle bei kürzeren Fahrten innerhalb der Quartiere und der Innenstadt, zum Beispiel für Einkäufe oder Besuche. Damit die Stärken des Velos als Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel voll zum Tragen kommen können, ist es wichtig, dass keine unnötigen Umwege gefahren werden müssen. Wo diese Voraussetzungen durch das Strassen- und Wegenetz nicht gegeben sind, weichen Velofahrende zum Teil auf verbotene Flächen (z. B. Trottoirs) aus oder fahren in verbotener Richtung durch Einbahnstrassen.

Quartiere und insbesondere deren Zentren sowie die Innenstadt sind für den Veloverkehr möglichst durchlässig zu machen, indem zum Beispiel Einbahnstrassen für Velos im Gegenverkehr geöffnet und Fahrverbote für den Veloverkehr gelockert werden.

4.1.3 Wegweisung auf Haupttrouten

Velorouten führen in der Regel über alle Kategorien von Strassen und Wegen. Velofahrenden fehlt das Orientierungshilfsmittel des einheitlichen Ausbaustandards, sie können nicht einfach «der Strasse folgen». Die Wegweisung bildet den roten Faden, der die einzelnen Velomassnahmen zusammenhält und zu einer Route macht. Eine gute Wegweisung dient

nicht nur der Orientierung sondern auch der Imagewerbung für das Velo. Sie macht auf das Verkehrsmittel Velo aufmerksam und motiviert Ungeübte, in die Pedalen zu steigen.⁶

Das Haupttroutennetz der Stadt Zürich wird mittels einer kohärenten und durchgängigen Wegweisung signalisiert. Dabei wird der Integration in das nationale und regionale Routennetz Rechnung getragen.

4.1.4 Veloführung bei Baustellen

Baustellen sind für den Veloverkehr zu entschärfen, gefährliche Situationen zu vermeiden.

Bei der Planung von Baustellen ist die Führung und Signalisation des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Wenn im Richtplan⁷ klassierte Velorouten aus Sicherheitsgründen unterbrochen werden müssen, sind geeignete Alternativen zu signalisieren.

4.1.5 Übungsräume für Kinder und Ungeübte

Kinder und Ungeübte sind auf geschützte Räume im Wohnumfeld angewiesen, wo sie gefahrlos Velo fahren lernen können. So können sie sich die nötige Sicherheit aneignen, um später auch längere Fahrten im Stadtverkehr unternehmen zu können. Neben verkehrsarmer Quartierstrassen sind insbesondere auch Schulareale und die Freiräume in Wohnquartieren geeignete Übungsräume.

Die Stadt fördert deshalb die Verkehrsberuhigung in Quartierstrassen (z. B. Begegnungszonen)⁸ und wirkt darauf hin, dass auch andere Übungsräume im Wohnumfeld geschaffen oder geöffnet werden.

4.1.6 Mountain-Bike

Mountain-Bikes haben in den letzten Jahren an Popularität gewonnen. In den intensiv genutzten Erholungsgebieten in und um die Stadt ergeben sich deshalb zuweilen Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgängern und dem Wildschutz.

Illegale Downhill-Fahrten am Uetliberg sollen unterbunden werden. Für sportliche Bikerinnen und Biker soll eine Strecke zwischen Fernsehstation (Antenne) und Triemli eingerichtet werden, welche Konflikte mit Wandernden und eine negative Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt auf ein Minimum beschränkt. Darüber hinaus soll ein Wegnetz für Velofahrende auf dem Uetliberg ausgeschieden werden.

⁶ Wegweisung städtischer Velorouten, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Zürich 1996

⁷ Regionaler Verkehrsplan Stadt Zürich, 2000; Kommunalen Verkehrsplan Stadt Zürich, 2004

⁸ vgl. Teilstrategie Quartierstrassen

4.2 Veloabstellplätze

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.

4.2.1 Angebot an öffentlichen Abstellplätze erweitern

Eine Umfrage unter Velofahrenden ergab, dass die Zielnähe von Veloabstellplätzen am wichtigsten ist. An zweiter Stelle folgten Sicherungsmöglichkeiten und erst an dritter Stelle der Witterungsschutz. Das Schwergewicht liegt in der Stadt bei der Diebstahlprävention. Auf allen öffentlichen Abstellplätzen kann das Velo mit dem privaten Schloss angekettet werden. Für höhere Sicherheitsbedürfnisse werden bei den wichtigsten Bahnhöfen abschliessbare Sammelkäfige angeboten.

Das Angebot an sicheren öffentlichen Veloabstellplätzen wird bedarfsgerecht erweitert. Insbesondere im Raum Hauptbahnhof sind im Hinblick auf den neuen Durchgangsbahnhof rund 1000 zusätzliche Abstellplätze zu erstellen.

Für grössere und längerdauernde Veranstaltungen (z. B. Theater-Spektakel) werden jeweils mobile Veloabstellplätze aufgestellt.

Wenn grössere Abstellplätze temporär aufgehoben werden müssen (z. B. im Rahmen von Bauarbeiten) sind adäquate Ersatzstandorte anzubieten.

4.2.2 Bewirtschaftung der öffentlichen Veloabstellplätze

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 und damit regelmässige Nutzerinnen und Nutzer ihr Velo «wild» abstellen müssen.

Auf neuralgischen Abstellplätzen wird die Abstelldauer beschränkt, damit die bestgelegenen Veloabstellplätze in erster Linie den regelmässigen Nutzern zur Verfügung stehen. Das Team Veloordnung sorgt für die Durchsetzung dieser Vorschriften und sammelt zudem weiterhin herrenlose Velos ein.

4.2.3 Richtlinien für private Veloabstellplätze durchsetzen

Die besten öffentlichen Abstellplätze nützen wenig, wenn nicht zu Hause und am Arbeitsort sichere und einfach zugängliche Abstellplätze zur Benützung des Velos animieren. Die Stadt soll diesbezüglich mit ihren Liegenschaften eine Vorbildfunktion übernehmen.

Die Richtlinien für die Erstellung von Abstellplätzen für leichte Zweiräder werden konsequent durchgesetzt. Im Rahmen von Gestaltungsplänen und Sonderbauvorschriften sind zudem hohe qualitative Anforderungen an Veloabstellanlagen zu stellen. Im Falle einer Überarbeitung der Parkplatzverordnung sollen die Richtlinien für Veloabstellplätze aktualisiert und integriert werden, um deren Beachtung und Anwendung zu verbessern.

4.3 Motivation und Imageförderung

Es wird häufig geäussert, dass Zürich keine Velostadt sei. Viele Personen begründen die Nichtbenützung des Velos mit der mangelnden Akzeptanz des Velofahrens in Zürich, mit der vermeintliche Langsamkeit des Velos oder mit fehlenden Infrastrukturen. Hier besteht ein Handlungsbedarf im Bereich Information und Motivation. Um zusätzliche Personen für das regelmässige Velofahren zu gewinnen und die Erfolge der Veloförderung längerfristig zu sichern, bedarf es einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit und Imagepflege.

4.3.1 Information über Infrastruktur

Zürich weist zwar ein dichtes Netz an guten Veloverbindungen auf, diese sind aber der Bevölkerung oft zu wenig bekannt.

Die Veloinfrastruktur wird in geeigneter Form bekannt gemacht. Im Zentrum steht dabei die regelmässige Publikation eines Velostadtplans als Teil des Mobilitäts-Stadtplans «MAP Zürich».

4.3.2 Ausbildung der Kinder

Wer als Kind nie die Möglichkeit hatte, das «Handwerk» des Velofahrens zu erlernen, wird im späteren Leben kaum je auf das Velo als Mobilitätsfaktor setzen wollen⁹. Für eine nachhaltige Veloförderung ist die frühzeitige Verkehrsausbildung der Kinder ausschlaggebend. Dazu gehört zum einen die Schulung für das richtige Verhalten im Verkehr, zum andern müssen sich die Kinder über Spiel und Sport auch die körperlichen Fähigkeiten zum Velofahren aneignen können.

Die Schulinstruktion wird in der Stadt Zürich in ihrer bewährten Form weitergeführt. Zusätzlich zum Velounterricht auf der Verkehrsschulungsanlage in der 4./5. Klasse soll eine zweite, praktische Veloschulung im Schul- beziehungsweise Wohnumfeld der Kinder angeboten werden.

4.3.3 Bessere Datengrundlagen

Zahlen und andere Informationen zum Veloverkehr sind wichtig zur Dokumentation von dessen Bedeutung und für die Erfolgskontrolle der Veloförderung im speziellen und der städtischen Mobilitätsstrategie im generellen.

Es wird deshalb ein Konzept für die gezielte Erfassung von Informationen zum Velo- und Fussverkehr erarbeitet und umgesetzt. Neben Zählungen sind auch subjektive Faktoren wie Zufriedenheit und Sicherheitsempfinden der Velofahrenden zu erfassen.

⁹ Attraktives sicheres Velofahren; Oskar Balsiger; Strasse und Verkehr 11/2003

4.3.4 Kontaktstelle für Anliegen des Veloverkehrs

Seit 1990 konnten über das Velofon Anliegen zum Veloverkehr eingebracht werden. Über einige Jahre wurden so viele Verbesserungsvorschläge entgegengenommen und umgesetzt. In den letzten Jahren ging die Zahl der Anrufe stark zurück. Ausserdem verschob sich der Fokus der Fragen zu allgemeinen Velothemen.

Das Velofon wird durch eine Internetplattform mit allgemeinen Informationen zum städtischen Veloverkehr ersetzt, wo zudem auch Anliegen und Vorschläge zum Veloverkehr einfach und unbürokratisch eingebracht werden können. Dieses Infoportal wird auch den Verkehrsanliegen von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Behinderten offen stehen.

4.3.5 Dienstvelos als Teil des städtischen 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 das Velo zu benützen.

Zu diesem Zweck werden für die Verwaltung Dienstvelos angeschafft und generell die nötigen Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt (vgl. Kapitel 4.2.3).

4.3.6 Adäquates Durchsetzen von Verkehrsregeln

Bei Velofahrenden (und auch zu Fuss Gehenden) ist wegen ihrer Flexibilität und Anonymität die Hemmschwelle für Verkehrsregel-Übertretungen kleiner als bei Autofahrenden. Dafür sind beim Autoverkehr die potentiellen Folgen gravierender. Die Gründe für die Regelverletzungen sind verschieden: Fehlende Infrastruktur für Velos (z. B. Benützung der Busspur in der Langstrasse), Angst, Unsicherheit oder Unkenntnis der Velorouten (z. B. Trottoirfahren), «individuelle Interpretation» der Verkehrssituation (z. B. Velokurieri), Bequemlichkeit, Gleichgültigkeit, Uneinsichtigkeit.

Wenn der Veloverkehr auf der Infrastrukturebene ernst genommen wird, indem geeignete Routen angeboten werden, müssen die Verkehrsregeln dementsprechend durchgesetzt werden. Dies soll auf drei Ebenen geschehen: Über das Angebot informieren, Akzeptanz fördern und Sanktionen ergreifen.

4.3.7 Einflussnahme bei gesetzlichen Grundlagen

Gesetz- und Normengebung sind nach wie vor eher auf den Autoverkehr ausgerichtet. Zwar gab es in den letzten Jahren Verbesserungen oder Neuerungen zugunsten des Veloverkehrs. Immer noch erschweren aber einzelne rechtliche Rahmenbedingungen sinnvolle Lösungen wie zum Beispiel indirekte Linksabbieger oder geregelte Velofurten.

Die Stadt nützt ihre Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Gesetz- und Normengebung aus: Auf politischer Ebene, durch Unterstützung sinnvoller Lobbyarbeit und durch Mitarbeit in Fachgremien und Kommissionen.