

# VELOFREUNDLICHE ZÜRCHER INNENSTADT - JETZT!

## FORDERUNGEN DER IG VELO ZÜRICH

Die Situation für den Veloverkehr in der Zürcher Innenstadt ist gelinde gesagt unbefriedigend: von einem durchgehenden, sicheren Routennetz keine Spur. Das Sicherheitsmanko auf der Strasse ist der Hauptgrund für das verbreitete illegale Ausweichen aufs Trottoir, wo (zu) viele Velofahrende zudem Rücksichtslosigkeit gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern an den Tag legen. Die Stadtpolizei reagiert repressiv, ohne den Hebel auch bei den Ursachen anzusetzen. Vor diesem Hintergrund fordert die IG Velo Zürich vom Stadtrat

- endlich ein sicheres und durchgehendes Routennetz für den Veloverkehr in der Innenstadt zu realisieren,
- die strukturellen Ursachen für das Trottoirfahren zu beheben und
- faires Verkehrsverhalten auch gegenüber dem Veloverkehr zu fördern und durchzusetzen.



Mit dem Velo durch Zürichs Innenstadt zu fahren braucht entweder gute Ortskenntnisse oder viel Zeit. Auf jeden Fall aber auch Durchsetzungsvermögen.

### **Versäumnisse des Stadtrates**

Obwohl die Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehr in der Innenstadt zum Dauerthema geworden sind, hat der Zürcher Stadtrat seine Hausaufgaben in dieser Beziehung bisher sträflich vernachlässigt: Statt Lösungsstrategien zu definieren, die diesen Namen verdienten, betreibt er reine Symptombekämpfung mit Bussenaktionen und unbeholfenen Verkehrskampagnen wie der «Fairbiker»-Kampagne im Sommer 2003, während Fehlverhalten gegenüber Velofahrenden weder thematisiert noch geahndet wird.

Sei es mit der prioritären Realisierung des Fussgängerbereichs in der Innenstadt, sei es mit dem Umfahrungskonzept für das Limmatquai: Den Ansprüchen der anderen Fortbewegungsmittel wird grosszügig Rechnung getragen. Nichts dergleichen beim Veloverkehr:

Die offiziell vorgesehenen Routen sind schwer zu finden, lückenhaft, gespickt mit Umwegen und

«Vortrittsentzügen», stellenweise gar mit einem Fahrverbot belegt. Zudem wechselt das Verkehrsregime derart häufig und unvermittelt, dass bei vielen Benutzenden der Eindruck der Beliebigkeit entsteht. Die Wahrnehmbarkeit der offiziellen Routen ist so schlecht, dass sie an neuralgischen Stellen oft von Autos zugeparkt sind. Auf den Hauptachsen und auf den meisten der grossen Plätze existiert kaum Veloinfrastruktur – mit dem Resultat, dass VelofahrerInnen grossem Druck und Rücksichtslosigkeiten seitens des motorisierten Verkehrs ausgesetzt sind.

Zur Verdeutlichung: Die bestehende Infrastruktur ...

- ist lückenhaft (wie fährt man per Velo legal vom Münsterhof zur Sihlpost?);
- ist äusserst uneinheitlich ausgestaltet; die ständigen Wechsel von Verkehrsregime und Führungsprinzip (vom Helvetiaplatz zur Zentralbibliothek sind es 13 Wechsel) vermitteln ein Gefühl von Beliebigkeit;
- reiht einen Umweg an den andern (z.B. im Bereich



zwischen Bahnhofstrasse und Schanzengraben);

- entzieht dem Veloverkehr andauernd den Vortritt (z.B. Route Sihlpost–Central via Schweizergasse);
- weist auf den meisten Hauptachsen keinerlei Veloinfrastruktur auf
- sucht die Lösung zu oft in einer Separierung vom motorisierten Verkehr – auf dem Trottoir –, statt für ein sicheres Miteinander auf der Fahrbahn zu sorgen.

Dass viele Velofahrende aufs Trottoir ausweichen oder sich auf andere nicht regelkonforme Weise durch die Innenstadt schlagen, ist wahrhaft kein Wunder.

Die Stadtregierung hat die Veloförderung im Rahmen der stadträtlichen Mobilitätsstrategie zum offiziellen Ziel erhoben. In den letzten Jahren sind tatsächlich auch zahlreiche Routenverbesserungen erfolgt. Doch



Sympotomatisch für das Veloroutennetz in Zürichs Innenstadt.



Hier wird der Veloverkehr nicht ernst genommen .

beim eigentlichen Brennpunkt, der Erschliessung der Innenstadt, herrscht Funkstille.

Die IG Velo Zürich erwartet vom Stadtrat eine aktive, umfassende und lösungsorientierte Politik mit dem Ziel, die Situation für den Veloverkehr – und damit auch für den Fussverkehr – zu verbessern. Die Leitlinien:

- Analyse der Wunschlinien des Veloverkehrs von den Aussenquartieren in und durch die Innenstadt. Festlegung des Routennetzes (ein Vorschlag der IG velo Zürich liegt seit 1995 vor). Soweit nötig Revision des kommunalen Richtplans.
- Die Routen müssen – entsprechend den Bestimmungen im kommunalen Richtplan – wo immer mög-

lich auf der Fahrbahn verlaufen. Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr soll es nur dort geben, wo absolut keine Alternative besteht oder wo alle Verkehrsmittel gemischt geführt sind (z.B. Stadelhoferstrasse). In der Innenstadt ist der Verkehrsdruck nirgendwo so hoch, dass eine Trennung von Velo- und Autoverkehr auch aus Velo-Sicht besser wäre.

- Die Hauptstrassen müssen – unabhängig davon, ob darauf gemäss Richtplan eine Veloroute verläuft oder nicht – durchgehend(e) Velostreifen aufweisen.
- Die Konfliktstellen zwischen Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt sind zu analysieren (die IG Velo Zürich hat dazu eine erste Erhebung gemacht).

Mit dem Aufstellen von einigen Velowegweisern ist es nicht getan. Zur Förderung des Veloverkehrs gehört auch Kommunikation und Sensibilisierung.

Soweit es sich um illegales Befahren des Trottoirs durch Velofahrende handelt, kann davon ausgegangen werden, dass die Ursachen meist in mangelhaften Routen und/oder im Gefahrenpotenzial der Strassen in der unmittelbaren Umgebung zu suchen sind. Diese Ursachen sind zu beheben.

■ Bei Baustellen ist der Führung des Veloverkehrs mehr Beachtung zu schenken. Umleitungen sind konsequent auch für den Veloverkehr zu signalisieren.

#### **Kommunikation und Sensibilisierung**

Die Infrastruktur ist aber nicht alles. Wo über Jahrzehnte der Eindruck entstanden ist, Verkehrsteilnehmende zweiter Klasse oder gar Freiwild zu sein, wird das Trottoirfahren nicht von einem Tag auf den andern verschwinden. Damit Vertrauen und Sicherheitsgefühl zurückkehren, sind auch die Autofahrenden anzusprechen. Ein (zu) grosser Teil von ihnen empfindet Velofahrende auf der Fahrbahn offensichtlich als Störfaktor.

Die IG Velo fordert:

■ Sensibilisierungs-Kampagne für faires Verhalten gegenüber Velofahrenden (eng Überholen, Halten auf Velostreifen, Abbiegen ohne blinken, Türen öffnen, keinen Platz am rechten Rand lassen (VRV 8.4!) etc.)

- Verstärkung des Velounterrichts in den Schulen
- Vermehrte kommunikative Unterstützung für die Velofahrkurse der IG Velo Zürich
- Durchführung von Belohnungsaktionen für korrektes Verhalten
- Einführung von Velopatrouillen der Stadtpolizei.

#### **Einhaltung von Verkehrsregeln**

Die Verkehrsregeln sind einzuhalten. Bei deren Durchsetzung durch die Polizei hat Gleichbehandlung zu gelten: Auch fehlbare Velofahrende sind wo nötig zu büssen. Ein grosser Teil der verkehrspolizeilichen Tätigkeit (Durchsetzung von Tempolimiten, Parkierverbote etc.) kommt auch den Velofahrenden zugute. In Zukunft vermehrt zu ahnden – und in Form von Kampagnen präventiv zu bekämpfen – ist Fehlverhalten von Autofahrenden, das Velofahrende aufs Trottoir treibt. Offensichtlich fehlt in diesem Bereich bei einem Teil der Polizei die nötige Sensibilität.

Die Kommunikation des Polizeidepartements ist zu versachlichen: Verzicht auf den polemischen Begriff «Verwilderung», solange dieser durch keinerlei Daten gestützt ist bzw. im Widerspruch zur PD-eigenen Studie von 1993 über das Konfliktverhalten steht. Die Studie ist zu aktualisieren. ■



**Interessengemeinschaft Velo Zürich**

**Zollstrasse 54 | 8005 Zürich**

**Telefon 044 440 23 32**

**info@igvelozuerich.ch**

**www.igvelozuerich.ch**