



Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Teilstrategie Veloverkehr¹

Neben dem Fussverkehr ist Velofahren die umweltfreundlichste Fortbewegungsart (Lärm, Abgase, Energieverbrauch, Raumbedarf). 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 zu Optimierung des gesamten Verkehrssystems bei.

Ziele:

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.

Bis 2010 wird ein Weganteil des Veloverkehrs im Binnenverkehr von 12% angestrebt.

Zur Förderung des Veloverkehrs genügen Infrastruktur-Massnahmen alleine nicht. Zusätzlich sind Informationen und Anreize nötig, damit weitere Velofahrende gewonnen werden können und eine Mobilitätskultur geschaffen wird, die das Velo als selbstverständliches Verkehrsmittel respektiert.

In der Stadt Zürich wird der Veloverkehr in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Velofahrende kommen so zügiger voran, geniessen einen grösseren Bewegungsspielraum, und es gibt weniger Konflikte mit Zufussgehenden.

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 die 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**.

Schwerpunkte der Umsetzung:

- Mit dem Projekt Velo 2006 werden alle Stadtquartiere und wichtigen Orte untereinander durchgängig vernetzt. Dabei müssen insbesondere auch Knotenprobleme gelöst werden. Zusätzlich werden im Rahmen grösserer Bauprojekte neue Velomassnahmen realisiert, so dass bis etwa 2008 ein flächiges Veloroutennetz entsteht.
- Das Hauptroustennetz der Stadt Zürich wird mittels einer kohärenten und durchgängigen Wegweisung signalisiert. Dabei wird der Integration in das regionale Routennetz Rechnung getragen.
- Das Angebot an 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.
- 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 herrenlose Velos ein.
- 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.
- Es wird ein Konzept für die Erfassung von Daten zum Veloverkehr erarbeitet und umgesetzt.
- Um die Veloverkehrsregeln durchzusetzen, wird auf den Ebenen Motivation, Akzeptanz und Sanktion gehandelt.

Beschlossen vom Stab Verkehr am 18. Oktober 2004 / WAU

¹ Der ausführliche Bericht ist erhältlich beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung