

((Titel))

In Zürich ist der Raum für ein sicheres Velonetz knapp

((Lead))

Die Stadt Zürich möchte mehr Verkehrsteilnehmende auf das Velo bringen. Dazu muss das Velonetz ausgebaut und das Sicherheitsempfinden auf den Velorouten erhöht werden. Der tödliche Velounfall vom 23. September heizt die Diskussion erneut an. Doch der öffentliche Raum ist knapp.

Von Kuno B. Meyer

Durchschnittlich dreimal pro Woche ist Gabi Vigne mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs. Gemäss Masterplan Velo der Stadt Zürich gehört sie zur Kategorie der Gewohnheitsfahrenden. Vigne bewegt sich routiniert und zügig, fühlt sich im Strassenverkehr aber trotzdem nicht sicher. Sie fahre defensiv und verzichte lieber auf einen Vortritt, als von einem unachtsamen Autofahrer abgeschossen zu werden, wie sie sich ausdrückt.

Vigne ist überzeugt, dass das mangelnde Sicherheitsgefühl auch mit den knappen Raumverhältnissen in der Stadt zusammenhängt. Korrigierend fügt sie hinzu, dass Platz an sich wohl ausreichend vorhanden wäre, würde der Autoverkehr nicht soviel davon beanspruchen. Damit teilt sie die Meinung von Pro Velo und der Umweltorganisation UmverkehR.

Auf urbanem Gebiet sei Platz ein kostbares und begrenztes Gut. Die städtische Raumaufteilung sei bislang noch zu einseitig auf den Autoverkehr ausgerichtet, erklärt Matthias Probst, Gemeinderat und Vorstandsmitglied von Pro Velo Kanton Zürich. Um Platz für ein sicheres Velonetz zu schaffen, müssten Fahrspuren oder Parkplätze aufgehoben werden. Er fordert deshalb eine Umverteilung des Raumes auf städtischem Gebiet: "Platz ist ausreichend vorhanden. Es ist aber eine politische Frage, ob dieser den Velofahrenden auch zur Verfügung gestellt wird."

Ähnlich äussert sich Philippe Koch, Geschäftsleiter von UmverkehR: "Der Platz ist eng in Zürich. Deshalb muss dem Veloverkehr eine höhere Priorität zugewiesen werden. Und das geht nur auf Kosten des Autoverkehrs mit seinem enormen Platzverbrauch."

Auf diese Forderungen reagiert das Tiefbauamt Zürich zurückhaltend. Der Auto- und Zulieferverkehr werde zwar an der Stadtgrenze gedrosselt und portioniert, müsse aber dennoch flüssig bleiben, um Staus in der Innenstadt möglichst zu vermeiden. Eine Aufhebung von Fahrspuren sei deshalb nur begrenzt möglich, erklärt Stefan Hackh, Leiter Kommunikation.

Möglichkeiten sieht er beispielsweise darin, breite Trottoirs und Fahrspuren innerhalb der Normen zu verschmälern. Oberirdische Parkplätze könnten aufgehoben werden, sofern sie, dem sogenannten Historischen Parkplatzkompromiss folgend, mit unterirdischen kompensiert würden. Auch über eine Mischnutzung von Fahrspuren könne nachgedacht werden, wie dies beispielsweise am Central für Bus und Velofahrende bereits vorgesehen ist.

Hiervon sind die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ wenig begeistert. Sie bevorzugen, gemäss Mediensprecherin Daniela Tobler, definierte Velospuren, getrennt vom öffentlichen Verkehr.

Auch für den ACS stehe die Verkehrssicherheit an oberster Stelle, wie Lorenz Knecht, Direktor Sektion Zürich, versichert. Die im Masterplan Velo vorgesehenen sogenannten Komfortrouuten für Velofahrende findet Knecht aber übertrieben. Zürich sei von der Topografie her keine Velostadt und könne deshalb nicht mit holländischen Verhältnissen verglichen werden.

Gabi Vigne ist mittlerweile an ihrem Ziel angekommen. Bis zum Stauffacher habe sich über die Zeit, wie sie augenzwinkernd erklärt, ein "organisch gewachsener Schleichweg" herausgebildet. Dabei folge sie einer Route, die enge, heikle Streckenabschnitte, Baustellen und dichten Verkehr möglichst meidet. Beim Thema über ein sicheres Velonetz gerät Vigne ins Träumen: "Stell dir vor, die Kalkbreitestrasse würde für den Autoverkehr um eine Spur reduziert. Es hätte genug Platz für richtig fette Velowege!"

((Titel 54 Zeichen, Lead 278 Zeichen, Lauftext 3372 Zeichen))

((Kasten))

Der Masterplan Velo

- strebt drei **Hauptziele** an:
Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird markant gesteigert. Bis 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
- Velofahrende fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko nimmt ab.
- Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

unterscheidet vier **Typen von Velofahrenden**:

- **Alltagsfahrende** fahren täglich, ganzjährig, bei jedem Wetter, jeder Verkehrssituation und für alle Zwecke.
- **Gewohnheitsfahrende** fahren zwei bis fünf Mal pro Woche, vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter, für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke und auf Alltagswegen im Quartier oder in der Agglomeration.
- **Gelegenheitsfahrende** fahren ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche, auf Velotouren am Wochenende oder im Sommer an den See.
- **Nichtfahrende** fahren in der Stadt gewöhnlich nie, machen höchstens Velotouren im Grünen.

[Link zum Masterplan Velo](#)

((Kasten 1085 Zeichen))