

Literargymnasium Rämibühl

Maturaarbeit 2022

Emanuele Calanca

Klasse 6d

Die Zürcher Veloförderungspolitik im Vergleich zum Spitzenreiter Kopenhagen



Betreuungsperson: Kerstin Peter

Bestätigung

Ich bestätige, dass ich diese Arbeit selbst geleistet habe, dass sie kein Plagiat und auch keine Fälschung ist, dass alle übernommenen Teile korrekt erwähnt, zitiert und bibliografiert sind und ich nur die erwähnten Hilfsmittel verwendet habe. Ich bin von den Konsequenzen, die eine Nichteinhaltung dieser Punkte nach sich zieht, in Kenntnis gesetzt worden.

Ich nehme zudem zur Kenntnis, dass meine Arbeit zur Überprüfung der korrekten und vollständigen Angabe der Quellen mit Hilfe einer Software (Plagiatserkennungstool) geprüft wird. Zu meinem eigenen Schutz wird die Software auch dazu verwendet, später eingereichte Arbeiten mit meiner Arbeit elektronisch zu vergleichen und damit Abschriften und eine Verletzung meines Urheberrechts zu verhindern. Falls Verdacht besteht, dass mein Urheberrecht verletzt wurde, erkläre ich mich damit einverstanden, dass die Schulleitung meine Arbeit zu Prüfzwecken herausgibt.

Ort, Datum: Zürich, 07.12.2021

Unterschrift: _____

Emanuele Calanca

Dank

Ohne die grosszügige Unterstützung folgender Personen wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen:

Spezieller Dank gilt Mikael Colville-Andersen, Andrea Freiermuth und David Durner, die mir trotz ihrer gedrängten Agenden Zeit für ein Interview gewidmet haben.

Inspiriert für dieses Thema und mit viel informativem Lesestoff ausgerüstet hat mich Marcel Hänggi. Sehr hilfreich waren die zahlreichen Artikel und Internetseiten, die mir Felix Schindler empfohlen hat. Ihnen beiden gilt ein besonderes Dankeschön.

Des Weiteren möchte ich mich herzlich bei Frau Kerstin Peter bedanken, die ohne Zögern für die Betreuung meiner Maturaarbeit zugesagt hat und mir wichtige Inputs gegeben hat.

Inhalt

Einleitung.....	1
Vor- und Nachteile des Velos im städtischen Verkehr	2
Situationsanalyse in Zürich.....	2
Situationsanalyse in Kopenhagen	5
Sicherheit für den Veloverkehr	7
Velo und Gewerbe.....	9
Veloförderung und Politik	11
Nichtregierungsorganisationen und Critical Mass	11
Ausblick: Verbesserungsmöglichkeiten in Zürich	13
Schlusswort	17
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	18

Einleitung

Beim Thema Veloverkehr geht es in Zürich trotz vieler Volksabstimmungen, wie zum Beispiel der «Velorouten Initiative» vom September 2020 oder des «Richtplan Verkehr» vom November 2021, die die Förderung des Veloverkehrs und der dazugehörigen Infrastruktur befürworten, langsam voran. Kopenhagen macht vor, wie man den Veloverkehr erfolgreich fördert.¹ Doch Zürich und Kopenhagen sind selbstverständlich nicht identisch, weder was die Topografie noch was die politische Lage betrifft. Deshalb ist es auch nicht immer möglich, dieselben Methoden für die Veloförderung in Zürich wie in Kopenhagen anzuwenden. Zürich kann sicher einiges von Kopenhagen lernen, aber vielleicht braucht es auch eigene Ansätze für die Verbesserung des Veloverkehrs.

Ich fahre sehr gerne Velo in meiner Freizeit. Allerdings brauche ich das Velo im Alltag kaum als Verkehrsmittel in der Stadt. Ich finde es in Zürich oftmals sehr ungemütlich und gefährlich als Velofahrer im hektischen Alltagsverkehr. Doch in anderen Städten wie zum Beispiel in Kopenhagen ist das Velo schon fast ein Muss. Wer dort kein Velo hat, ist im Verkehr meist sehr ineffizient. Dort müssen sich die Velofahrerinnen und Velofahrer meistens auch keine Strassen oder Spuren mit den Autos teilen. Ich habe mich schon lange gefragt, wieso Zürich in Sachen Veloförderung so hinterherhinkt. Deshalb entschloss ich mich, die Gelegenheit der Maturaarbeit zu nutzen, um der Sache auf den Grund zu gehen.

Die Arbeit soll zeigen, wie viele Personen sich in Zürich mit dem Velo fortbewegen im Vergleich zu Kopenhagen und wie sich das in den letzten Jahrzehnten verändert hat. Sie soll analysieren, mit welchen Mitteln die Veloförderung in Kopenhagen vorangetrieben wurde und welche Unterschiede diesbezüglich zu Zürich bestehen. Diese Analyse soll helfen, Optionen für eine verstärkte Veloförderung in Zürich aufzuzeigen. Auf die einzelnen Positionen der politischen Parteien konnte in dieser Maturaarbeit nicht eingegangen werden, da dies ein separates Themenfeld darstellt.

Es erfolgten zuerst Situationsanalysen des Veloverkehrs in beiden Städten. Anschliessend widmete ich mich den Themenfeldern Sicherheit, mögliche Interessenskonflikte mit dem Gewerbe, politische Ausgangslage und Velolobbyismus. Zum Schluss resümierte ich die Verbesserungsmöglichkeiten für die Veloförderung in Zürich.

Für meine Maturaarbeit habe ich hauptsächlich Quellen aus dem Internet und Printmedien verwendet und Interviews mit Fachleuten geführt. Meine wichtigsten Quellen sind bereits hier in einer Fussnote aufgeführt.² Aus Büchern habe ich wenige Angaben verwendet, da ich grösstenteils aktuelle Daten und Zahlen benötigte. Für die beiden Situationsanalysen habe ich beide Städte mit dem Velo erkundet, wobei ich Zürich als meine Heimatstadt schon gut kannte und teilweise schon wusste, wo es gefährliche Stellen für Velofahrende hat. Für die Situationsanalyse in Kopenhagen bin ich im August 2021 dorthin gereist, um ein Gefühl zu bekommen, weshalb das Velofahren in dieser Stadt so angenehm und ungefährlich ist. Die Interviews habe ich jeweils vor Ort, also in Kopenhagen und Zürich durchgeführt.

¹ WORLD ECONOMIC FORUM 2018

² Colville-Andersen 2020 «Copenhagenize»; Colville-Andersen 2021; Durner 2021; Freiermuth 2021; Pander 2019; Stadt Zürich, Präsidialdepartement 2021.

Vor- und Nachteile des Velos im städtischen Verkehr

Das Velo hat gegenüber dem Auto und dem ÖV einige unübertreffliche Vorteile. Im Vergleich zum Tram und zum Bus ist man mit dem Velo markant schneller am Zielort. Zudem ist man nicht auf Fahrpläne und feste Haltestellen angewiesen und kann so auch spontan und direkt zu jedem beliebigen Ort in der Stadt fahren. Das Velo ist zudem ein kostengünstiges Verkehrsmittel mit höchster Flexibilität.

Im Gegensatz zum Auto braucht das Velo sehr wenig Platz. Bei kleineren Staus muss man sich mit dem Velo nicht hinten anstellen. Auch das führt dazu, dass das Velo vielerorts schneller ist als das Auto. Die Parkplatzsuche, die sich mit dem Auto oftmals als schwierig herausstellt, ist mit dem Velo meistens gar nicht nötig. Auch wenn es gerade in Zürich vielfach keinen offiziellen Veloabstellplatz gibt, findet man in der Regel einen mehr oder weniger geeigneten Platz fürs Velo. Zudem fallen auch keine Parkplatzgebühren an.

Verglichen mit dem Auto und mit dem öffentlichen Verkehr hat das Velo noch einen weiteren entscheidenden Vorteil. Beim Velofahren macht man gleichzeitig zu den Besorgungen oder dem Arbeitsweg noch Sport. Für die Gesundheit kann das sehr hilfreich sein, denn vielen Menschen fehlt die Alltagsbewegung, was Herz-Kreislaufkrankheiten fördert.

Allerdings hat das Velo auch Nachteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr und dem Auto. Velofahrende sind dem Wetter, d.h. Wind, Regen und Schnee ausgesetzt, was gerade Unerfahrene abschreckt. Insbesondere bei Schnee kann es zu gefährlichen Situationen kommen, da im Gegensatz zu Kopenhagen die Velowege nach den Autofahrbahnen vom Schnee befreit werden und oft von der Autofahrbahn weggeräumte Schneehaufen den Velostreifen bedecken. In einer Stadt wie Zürich mit einigen Hügeln hat zumindest das nicht motorisierte Velo den Nachteil, dass es beim Hinauffahren deutlich langsamer ist im Vergleich zum ÖV oder dem Auto.

Situationsanalyse in Zürich

In Zürich hat sich die Bevölkerung schon bei vielen Abstimmungen für die Veloförderung ausgesprochen. Zürich hat seit Jahrzehnten eine linke Stadtregierung, die sich die Veloförderung seit langem vornimmt, und doch hat man das Gefühl, es geht kaum vorwärts. Gemäss Mikael Colville-Andersen, einem dänischen «Urban Designer» und Veloverkehrsexperten, der Zürich schon besucht und beraten hat, hätte Zürich ideale Voraussetzungen für ein rasches Wachstum im Veloverkehr.³ 2005 und 2010 betrug der Anteil der Velofahrenden am Verkehr in der Stadt Zürich erst 6.2%, während er 2015 schon 12.1% betrug.⁴

Ein grosses Problem für Velofahrerinnen und Velofahrer in Zürich ist die nicht zusammenhängende Gestaltung des Velowegnetzes. Es kommt in Zürich häufig vor, dass ein Velostreifen plötzlich endet, meist an einem Ort, wo die Spur sich verengt oder bei einer Kreuzung, was die Situation für Velofahrende besonders gefährlich macht. In Zürich ist kein flächendeckendes Velowegnetz vorhanden, was dazu führt, dass sich Velofahrende häufig die Spur mit dem motorisierten Individualverkehr teilen müssen. Dies kann gerade in Zürich mit der hügeligen Topografie zum Problem werden. Wenn es beim Bergauffahren keinen separaten Velostreifen gibt, kann es zu bedrohlichen Situationen kommen. Als Beispiel kann hier die Strasse vom Toblerplatz zum Zoo genannt werden. Dort gibt es zwar grundsätzlich bergwärts einen Velostreifen auf dem Trottoir. Aber bei den zwei dazwischen liegenden Tramhaltestellen müssen die Velofahrenden auf die Strasse und sich die Spur mit Autos und Trams teilen. Dies ist für die Velofahrenden heikel, da einerseits manchmal ungeduldige Autofahrer versuchen, an dieser engen Stelle zu überholen und andererseits eine gefährliche Engstelle

³ Colville-Andersen 2021.

⁴ Stadt Zürich, Präsidialdepartement 2021.

besteht zwischen dem hohen Randstein und der Tramschiene. Ein kleiner Schwenker, wie dies beim langsamen Bergauffahren ab und zu geschieht, kann hier schnell zu einem Sturz führen.

Es gibt in der Stadt Zürich einige signalisierte Velorouten. Bei der Führung dieser Routen wurde vielfach darauf geachtet, die Routen durch Quartierstrassen zu führen, damit die Velofahrenden weniger Risiken, weniger Verkehrslärm und Abgasen ausgesetzt sind, was grundsätzlich sehr begrüßenswert ist und gerade von unerfahrenen Velofahrenden oder Kindern geschätzt wird. Die Freude daran wird aber beeinträchtigt dadurch, dass bei Kreuzungen mit Hauptstrassen oder grösseren Nebenstrassen meistens die Velofahrenden im Nachteil sind und dem motorisierten Verkehr den Vortritt lassen müssen (Abb. 1). Viele dieser ausgeschilderten Routen sind auch nicht sehr direkt und im Vergleich zu den Hauptstrassen daher auch nicht sehr effizient, was einen der wichtigsten Vorteile für die Wahl des Velos als Hauptverkehrsmittel zunichtemacht.



Abbildung 1: In Zürich führen Velowege oft quer über eine Hauptstrasse (eigene Aufnahme 2021).

In den Quartierstrassen und kleineren Wegen kommt noch eine weitere Schwierigkeit dazu. Parkplätze für Autos sorgen vielerorts für enge Platzverhältnisse und nehmen auch den Platz für einen potenziellen Velostreifen weg (Abb. 2). Auch wenn bei vielen Einbahnstrassen durch die Quartiere die Velos von der Einbahnregelung ausgenommen sind, hat man als Velofahrer oder Velofahrerin kaum die Übersicht, da die Parkplätze meist versetzt angeordnet sind und in die Gegenrichtung, also die Richtung gegen die Einbahn, kein separater Velostreifen existiert. Wenn in einem solchen Fall ein Velostreifen vorhanden ist, so verläuft dieser oft, wie zum Beispiel auf Teilen der Freiestrasse, auf dem Trottoir und für schnelle Velofahrende und E-Biker besteht ein erhöhtes Risiko für Zusammenstöße mit Fussgängern.



Abbildung 2: Beim Zürcher Universitätsspital führt der Veloweg sogar mitten durch den Besucherparkplatz (eigene Aufnahme 2021).

Ein weiteres grosses Thema bezüglich Velofreundlichkeit einer Stadt sind die Veloabstellplätze. In den Quartieren mangelt es in Zürich an Veloabstellplätzen, so dass oft unklar ist, wo das Velo bei Einkäufen in Ladennähe abgestellt werden kann. In den letzten Jahren hat sich dafür die Situation der Veloabstellplätze an den Bahnhöfen grundsätzlich verbessert. Es gibt an den meisten Bahnhöfen mittlerweile ausreichend öffentliche Veloabstellplätze. Am Hauptbahnhof und am Bahnhof Oerlikon wurden überdachte Velostationen realisiert, bei denen das Velo gegen Gebühren in einem überwachten Raum abgestellt werden kann, ein Platz garantiert ist und bei Bedarf auch kleinere Serviceleistungen wie Pumpen und Ketteölen am Velo vorgenommen werden können.⁵ Für Pendlerinnen und Pendler ist das ein sehr attraktives Angebot, da sie keine Zeit mehr verlieren, um einen geeigneten Platz für ihr Velo zu suchen und das Velo vor Vandalismus und Wetterschäden geschützt ist.

Etwas verbessert hat sich die Lage auch an vielen Kreuzungen mit Ampeln. Hier dürfen die Velofahrenden seit Anfang 2021 auch bei Rot rechtsabbiegen, sofern das mit einem kleinen Schild an der Ampel markiert ist. Im Jahr 2020 hatte die Stadt Zürich an 10 Kreuzungen getestet, wie es sich mit dem Rechtsabbiegen bei Rot verhält, um die Sicherheit zu gewährleisten und Kollisionen zu verhindern. Zurzeit ist bei 81 Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot möglich.⁶

In Zürich und der gesamten Schweiz nimmt der Anteil der E-Bikes stetig zu, was zur allgemeinen Steigerung des Veloverkehrs beiträgt. Der Anteil der nicht motorisierten Velos ist dafür bis 2020 eher gesunken. Die Covid-19-Pandemie hat das aber radikal geändert. Im Jahr 2020 sind Rekordzahlen beim Verkauf von herkömmlichen Velos und von E-Bikes geschrieben worden.⁷ Die E-Bikes bergen aber auch Gefahren. Die Unfälle mit E-Bikes nahmen laufend zu, während sie bei den nicht motorisierten Velos tendenziell leicht zurückgingen.⁸

Die Mitnahme von Velos ist in den Zürcher S-Bahnen kostenpflichtig und in den Stosszeiten untersagt.⁹ Diese Massnahmen schränken den kombinierten Verkehr von Velo und Zug erheblich ein, vor allem auf Strecken, die nur durch die S-Bahn bedient sind, insgesamt also auf einem grossen Teil des Streckennetzes des Kantons Zürich. Für Leute mit einem langen Arbeitsweg – das kann auch in und um die Stadt Zürich der Fall sein – wird das Velo dadurch sehr unattraktiv gemacht.

⁵ Forum Velostationen Schweiz 2021.

⁶ Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement 2021.

⁷ Baumann 2021.

⁸ Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement 2020.

⁹ Schweizerische Bundesbahnen 2021.

Situationsanalyse in Kopenhagen

Kopenhagen fördert schon seit Jahrzehnten den Veloverkehr und das Velo als Verkehrsmittel für den täglichen Arbeitsweg. 2015 waren zum ersten Mal mehr Velofahrerinnen und Velofahrer in der Stadt unterwegs als Autofahrerinnen und Autofahrer.¹⁰ Das heisst aber nicht, dass es keinen Autoverkehr mehr gibt. Auf den grossen Verkehrsachsen fahren auch in Kopenhagen reichlich Autos. Im Gegensatz zu Zürich hat Kopenhagen heute keine Trams mehr. Im öffentlichen Personennahverkehr werden S-Bahnen, Metro und Busse eingesetzt. In der Innenstadt gibt es fast ausschliesslich Busse, was den öffentlichen Verkehr nicht sonderlich attraktiv macht, da die Busse häufig im Stau stehen.

Für die gefühlte und auch für die objektive Sicherheit sorgen baulich abgetrennte Velowege. Man kann sich diese wie ein Trottoir für Velos vorstellen (Abb. 3). Diese sind von den Fussgängertrottoirs getrennt und in der Regel etwa doppelt so breit wie ein Velostreifen in Zürich. Mischzonen für Fussgänger und Velos gibt es, abgesehen von der Altstadt, kaum. Die Velotrottoirs sind grundsätzlich auf beiden Strassenseiten anzutreffen. Separate Ampeln für Velos bei grösseren Kreuzungen sind die Normalität. Sie helfen zu verhindern, dass es zu Kollisionen zwischen Autos und Velos kommt, da sie ein nicht gleichzeitiges Befahren der Kreuzung sicherstellen. Zudem sind sie so eingestellt, dass sie den Velofahrerinnen und Velofahrern eine «grüne Welle» ermöglichen. Das bedeutet, dass sie an die Durchschnittsgeschwindigkeit von Velos, ungefähr 20 km/h, angepasst sind, und ein zügiges Vorankommen, ohne abzusteigen, ermöglichen.¹¹



Abbildung 3: In Kopenhagen führen baulich abgetrennte Velowege hinter Bushaltestellen durch (eigene Aufnahme 2021).

Das Netz der Velowege ist sehr dicht und durchgehend. Man muss sich als Velofahrerin oder Velofahrer die Spur, zumindest auf den verkehrsreichen Strassen, nicht mit dem motorisierten Verkehr teilen. Auf den wenig befahrenen Strassen sind zwar nicht immer Velostreifen bzw. Velotrottoirs vorhanden, aber es gibt viele autofreie Zonen in der Innenstadt. Grundsätzlich ist eine grosse Rücksichtnahme durch den motorisierten Verkehr zu beobachten.

¹⁰ Colville-Andersen 2020, S. 83.

¹¹Ebd. S. 246.

Das Linksabbiegen für Velos ist in Kopenhagen ganz anders geregelt als in Zürich. In Kopenhagen erhöht das indirekte Linksabbiegen die Sicherheit im Veloverkehr. An einer Kreuzung fährt man zuerst über die querende Strasse, stellt sich anschliessend hinter den schon vor der Kreuzung wartenden Velofahrenden an und fährt schliesslich über die Strasse, auf der man zuvor gefahren ist. Diese Art von Linksabbiegen erhöht die Sicherheit der Velofahrenden massiv, da man so nicht über die Spuren des motorisierten Verkehrs fahren muss. Auch in Zürich ist an einigen Kreuzungen ein entsprechendes Linksabbiegen geplant bzw. schon umgesetzt worden, wie David Durner, der Projektleiter für Velosicherheit der Stadt Zürich, bekannt gab.¹²

Veloabstellplätze sind in Kopenhagen zur Genüge vorhanden. Man findet fast überall einen geeigneten Veloabstellplatz, auch wenn diese vielfach schon sehr voll sind. Sie sind grossflächig verteilt. Das bedeutet, dass es auch in den Quartieren nicht an Veloabstellplätzen mangelt. Bei Einkaufszentren und auch vor öffentlichen Gebäuden, wie Museen, Kirchen, Schulen und Bahnhöfen, steht manchmal sogar ein «Veloparkhaus» zur Verfügung (Abb. 4).

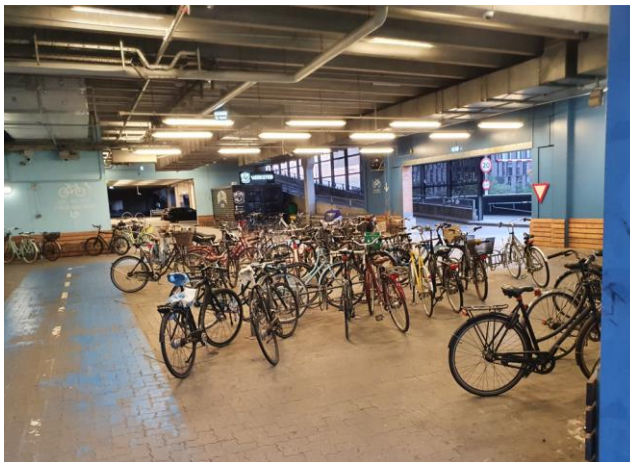


Abbildung 4: Veloparkhaus in einem Einkaufszentrum in Kopenhagen (eigene Aufnahme 2021).

In Kopenhagen sieht man vergleichsweise wenige E-Bikes, während in Zürich deren Anteil stetig steigt. Die Vermutung liegt nahe, dass dies mit der geringen Steigung in Kopenhagen zu tun haben könnte. Mikael Colville-Andersen entgegnet, dass E-Bikes in Kopenhagen eher unbeliebt sind, denn sie stören den Verkehrsfluss der Velos bei ca. 16 – 18 km/h. Zudem hat sich die Anzahl Unfälle seit der Einführung des E-Bikes erhöht.¹³

Auf Kopenhagens Strassen trifft man häufig auf Transportvelos. Die meisten davon haben zwischen der Lenkstange und dem Vorderrad eine Ladefläche. Manchmal wird diese Ladefläche, die auf den Seiten geschlossen ist, auch für den Transport von Kindern gebraucht. Die Transportvelos sind meistens E-Bikes, da der Transport von schwerer Ware sonst kaum möglich wäre. Viele nicht motorisierte Velos haben ein Körbchen oder ähnliches, das für kleine Einkäufe ausreichend Platz bietet.

Die Mitnahme des Velos in den S-Bahnen ist in Kopenhagen seit 2010 gratis und jederzeit möglich.¹⁴ Die Züge wurden für diese Massnahme umgerüstet und verfügen nun über grosse Veloabteile in der Zugsmittle. Dazu wurde eine Art «Einbahnsystem» eingeführt: Man steigt mit dem Velo bei einer Tür ein und am Ende der Fahrt bei einer anderen Tür aus.¹⁵ Dass das Kombinationsmodell von Velo und

¹² Durner 2021.

¹³ Colville-Andersen 2021.

¹⁴ Marsh 2015.

¹⁵ Colville-Andersen 2016.

S-Bahn sehr attraktiv ist, zeigen die, nach der oben erwähnten Änderung 2010, rasch ansteigenden Fahrgastzahlen. Die Passagierzahl der mit Velo reisenden Fahrgäste stieg in den folgenden fünf Jahren von 2.1 Millionen jährlich auf 9 Millionen. Dies ist gut ein Drittel des gesamten Wachstums der Fahrgastzahlen, welche von 93 Millionen auf 110 Millionen jährlich stiegen.¹⁶

Kopenhagen ist bekannt als Stadt des Designs. Dies hat auch vor dem Velo nicht Halt gemacht. So gibt es zum Beispiel vor vielen grossen Kreuzungen Haltestangen, an denen man sich festhalten und einen Fuss daraufstellen kann, die das Warten aufs grüne Licht so angenehm wie möglich gestalten sollen. Auch zu sehen sind vor allem auf den Veloschnellrouten vorkommende Abfalleimer, die in Fahrtrichtung zeigen und das Entsorgen ohne abzusteigen ermöglichen, was sich zeitsparend auswirkt. Wahrscheinlich sind es nicht solche Details, die jeden Tag die grosse Menschenmasse aufs Velo locken, aber sie sind durchaus praktisch.

Ein nennenswerter Punkt zu Kopenhagen ist noch, dass im Winter zuerst die Velofahrbahnen vom Schnee freigeräumt werden, vor den Autospuren, damit möglichst viele Arbeitnehmende pünktlich zur Arbeit kommen. Dadurch beträgt der Anteil Velofahrender im Winter stolze 80 % derjenigen vom Sommer.¹⁷

Sicherheit für den Veloverkehr

Für Velofahrerinnen und Velofahrer ist die Sicherheit im Strassenverkehr von aller grösster Relevanz. Damit das Velo bei der breiten Bevölkerung beliebter wird, muss es subjektiv und objektiv sicher sein. Gerade für Familien mit kleinen Kindern oder ältere Menschen ist es gefährlich, wenn sie gleichzeitig auf den motorisierten Verkehr achten und sich um die Orientierung kümmern müssen. Dabei helfen «normale» Velostreifen oft sehr wenig, da viele Autofahrer trotz der gelben Linien teilweise den Velostreifen touchieren. Oftmals sind Velostreifen auch durch parkierende Lieferwagen und Autos oder Baustellen blockiert. Bei Velostreifen auf dem Trottoir kann es hingegen zu brenzligen Situationen zwischen Velofahrenden und Fussverkehr kommen. Auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist ein solches «gemischtes» Trottoir nicht erfreulich.

Eine Lösung für die oben genannten Probleme findet sich in Kopenhagen. Dort hat eine Strasse nicht nur ein Trottoir, sondern auch eine zwischen dem Fussgängertrottoir und dem Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr liegende Fahrspur für den Veloverkehr, welche baulich auf beiden Seiten, sowohl zu den Fussgängern als auch zu den Autos hin, mit einem Bordstein abgetrennt ist. Diese Massnahme führt einerseits dazu, dass die Autofahrenden genügend Abstand zum Velostreifen einhalten, um diesen nicht zu touchieren, und andererseits, dass Fussgänger nicht unbeabsichtigt vors Velo treten und sich und die Velofahrenden gefährden.

Separate Ampeln für Velofahrende sind ein weiteres wichtiges Element, um die Sicherheit zu erhöhen. Neben dem Vorteil, dass sie für Velofahrende eine «grüne Welle» ermöglichen, sorgen sie auch dafür, dass sich in der Regel Velos und Autos nicht gleichzeitig auf einer Kreuzung befinden oder Velos sich mit rechtsabbiegenden Autos nicht in die Quere kommen. Zudem können sie so platziert werden, dass Velofahrerinnen und Velofahrer geradeaus schauen können und den Hals nicht verdrehen müssen, wodurch sich die Velofahrenden besser auf den Verkehr konzentrieren können.

In Kopenhagen findet man ein weiteres besonderes Sicherheitsmerkmal, welches zwar nicht baulich ist, sondern in Form einer Regel erscheint. Es ist das bereits erwähnte indirekte Linksabbiegen. Hiermit ist ausgeschlossen, dass Velos und Autos sich gegenseitig den Weg abschneiden. Gemäss David Durner, dem Projektleiter für Velosicherheit der Stadt Zürich, werden in Zürich an besonders gefährlichen

¹⁶ Marsh 2015.

¹⁷ Colville-Andersen 2011 und Cycling Embassy of Denmark 2019

Kreuzungen auch die Voraussetzungen für das indirekte Linksabbiegen geschaffen oder sind bereits umgesetzt worden, wie zum Beispiel bei der Kreuzung zwischen der Binzmühlestrasse und der Thurgauerstrasse in der Nähe des Bahnhofs Oerlikon (Abb. 5).¹⁸



Abbildung 5: Strassenschild fürs indirekte Linksabbiegen in Zürich (eigene Aufnahme 2021).

Bei den Baustellen werden in Zürich die Velos oftmals einfach vergessen und der Velostreifen, falls ein solcher überhaupt vorhanden ist, ersatzlos aufgehoben. Bei den Baustellen in Kopenhagen wird hingegen, wenn zu wenig Platz da ist, sogar eine Autospur für die Velos geopfert. Die Velowege werden immer durch provisorische Leitplanken, Betonelemente oder Zäune vom motorisierten Verkehr und der Baustelle abgetrennt (Abb. 6). Somit müssen sich die Velofahrerinnen und Velofahrer nicht in den Autoverkehr drängeln und dabei Zusammenstösse mit unvorbereiteten Autofahrern riskieren. Bei Baustellen wie Häuser-Renovationen werden über die Velowege manchmal sogar Tunnels gebaut, die verhindern, dass den Velofahrenden etwas auf dem Kopf fällt.

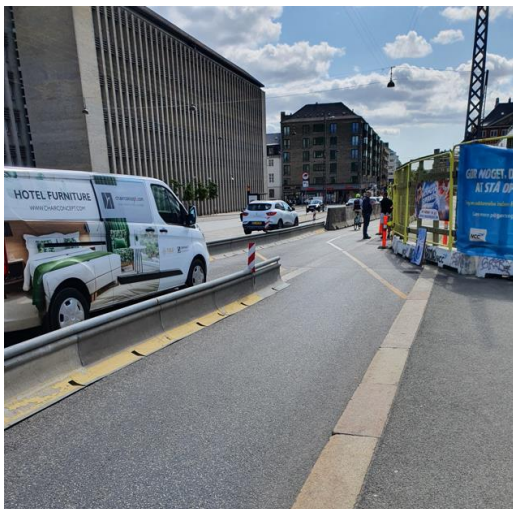


Abbildung 6: Bei Baustellen werden in Kopenhagen die Velowege vom motorisierten Verkehr mit provisorischen Leitplanken abgetrennt (eigene Aufnahme 2021).

Bei der Sicherheit für den Langsamverkehr spielt die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs eine zentrale Rolle. Wenn die Autos schnell fahren, z.B. innerorts 60 km/h, kann das für die Velofahrenden gefährlich sein, da die Autofahrenden vermehrt dazu tendieren, die Kurven zu schneiden. Bei zunehmender Geschwindigkeit wird das Sichtfeld des Fahrers oder der Fahrerin erheblich eingeschränkt. Man nimmt dann links und rechts fast nichts mehr wahr und auch wenn man nach vorne schaut, nimmt man die nahen Gegenstände und Aktionen viel weniger deutlich wahr.¹⁹ Dies

¹⁸ Durner 2021.

¹⁹ Colville-Andersen 2020, S. 39.

kann dazu führen, dass bei Kreuzungen oder Überquerungen des Veloweges auf gleichem Niveau die Velos und die Fussgänger übersehen werden.

Der Bremsweg nimmt bei zunehmender Geschwindigkeit rasch zu. Sekunden können dabei entscheidend sein. Wenn man einen langen Bremsweg hat und dazu noch weniger wahrnimmt, kann das bei einem Unfall fatal sein. Eine Temporeduktion von 10 km/h kann die Sicherheit schon wesentlich erhöhen. Während bei Unfällen zwischen Autos und dem Langsamverkehr in Gebieten mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit ca. 90% der Zusammenstösse tödlich enden, sind es in den Zonen mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit weniger als 50%.²⁰ In 30er-Zonen enden sogar weniger als 10% der Unfälle tödlich und bei ca. 30% der Unfälle gibt es keine Verletzte.²¹

In 30er-Zonen ist es somit nicht zwingend nötig die Velowege vom Rest der Strasse abzutrennen, da Autofahrende bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h immer noch viel von der Umgebung wahrnehmen und schneller auf brenzlige Situationen reagieren können.²²

Allerdings geht gerade in den Quartierstrassen für Velofahrende eine beträchtliche Gefahr von parkierten Autos aus. Wenn Autoinsassen sich beim Aussteigen nicht umsehen und die Tür abrupt öffnen, können nahende Velofahrerinnen oder Velofahrer kaum reagieren. In Zürich verlaufen viele Velostreifen in 30er-Zonen und auf Einbahnstrassen zwischen der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr und den Parkplätzen. Dieser Umstand macht das Velofahren auf ebendiesen Velowegen gefährlich und erschwert auch das Parkieren für die Autofahrerinnen und Autofahrer, da diese sich nebst dem Einparkieren in enge Parkfelder auch noch auf Velos konzentrieren müssen. Es wäre daher deutlich sinnvoller, den Veloweg auf Einbahnstrassen nahe ans Trottoir zu legen und die Parkplätze direkt an der Fahrbahn für Autos zu platzieren. Auf Quartierstrassen in 30er-Zonen ohne Einbahnregelung sind Velostreifen ohnehin nicht sinnvoll, da der gesamte Verkehr mehr oder weniger das gleiche Tempo hat und die Velofahrenden bei Parkplätzen dann besser ausweichen können, ohne die anderen Verkehrsteilnehmer zu irritieren.

Velo und Gewerbe

Viele Gewerbebetreibende haben, wenn es ums Thema Veloförderung geht, Angst um ihre Existenz oder vor Gewinneinbussen. Viele sind es sich gewöhnt, dass die Kunden im Auto kommen und dann häufig auch gleich einen Wocheneinkauf machen. Bei der Veloförderung führen die zahlreichen Parkplätze in den Quartierstrassen oft zu Diskussionen. Viele Velobefürworter möchten gerne einen beträchtlichen Teil dieser Parkplätze aufheben, was wiederum beim Gewerbe zu Widerstand führt. Die Gewerbebetreibende befürchten, dass beim Wegfall dieser Parkplätze Kundinnen und Kunden auf grosse Einkaufszentren ausweichen könnten, wo grosse Parkhäuser vorhanden sind.

Mittlerweile sind aber viele Kundinnen und Kunden mit dem Velo unterwegs. Die Schwierigkeit, mit schweren Lasten grosse Steigungen überwinden zu müssen, wird durch leistungsfähige Elektrowelos kompensiert. Als Grund gegen das Velo wird häufig der grössere Raum zum Verstauen der Einkäufe im Auto aufgeführt. Dies ist zwar teilweise wahr, aber es gibt, wie man in Kopenhagen eindrücklich sieht, auch fürs Velo zusätzlich zu den vielfach bereits montierten Ablagekörbchen viele weitere Möglichkeiten zum Verstauen. Nebst Veloanhängern für den Gepäck- oder Kindertransport gibt es neuerdings auch Cargowelos unterschiedlichsten Designs mit Ladefläche vor dem Vorderrad und Seitenschutz (Abb. 7).

²⁰ Colville-Andersen 2020, S. 67.

²¹ Ebd. S. 67.

²² Ebd. S. 39 / S. 201.



Abbildung 7: Cargovelo in Kopenhagen (eigene Aufnahme 2021).

Wenn man keinen Anhänger und kein Transportvelo hat, ist dies nicht zwangsläufig ein Nachteil, auch nicht fürs Gewerbe, und es bedeutet auch nicht, dass man mit dem Auto kommen muss. Wer mit einem normalen Velo ohne viel Ablagefläche kommt, tätigt zwar automatisch einen kleineren Einkauf, kommt dafür häufiger einkaufen. Somit geht dem Gewerbe nichts verloren, denn die Leute brauchen die Einkäufe so oder so für ihren Lebensbedarf. Der dänische Velobefürworter und «Urban Designer» Mikael Colville-Andersen meint sogar, dass Leute, die mit dem Velo einkaufen gehen, auf den Monat gesehen mehr kaufen als diejenigen mit dem Auto, da sie, wenn sie häufiger kommen, mehr auf Produkte und Aktionen aufmerksam werden.²³ Kundinnen und Kunden, die mit dem Velo einkaufen gehen, tun sich zudem häufig selbst einen Gefallen, in dem sie dadurch ihre Fitness stärken.

Das Velo bietet gegenüber dem Auto einen weiteren Vorteil, der fürs Gewerbe interessant sein könnte. Velos brauchen im Gegensatz zum Auto deutlich weniger Parkfläche. Theoretisch hätten in einem Auto meist fünf Personen Platz. Doch wenn es um Einkäufe geht, kommen die Leute meistens allein und die Autos sind somit nur mit einer Person besetzt. Auf einen Parkplatz für ein Auto passen je nach Grösse des Parkfeldes circa sieben bis zehn Velos. Fürs Gewerbe heisst das, dass mehr Kunden kommen können.²⁴

In anderen Städten, wo sogenannte «Shared-Space-Zonen», die von allen Verkehrsteilnehmern untereinander geteilt werden, oder ganz autofreie Zonen geschaffen wurden, wie zum Beispiel in Wien oder München, hatten viele Gewerbebetreibende im Vorfeld der Umsetzung dieser Massnahmen grosse Bedenken, was die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte und deren Umsatz betrifft. Doch diese Bedenken wurden schnell zu Nichte gemacht, da der Umsatz anstieg im Vergleich zu den Zeiten, in denen die meisten Kunden mit dem Auto kamen. Nach den Übergangszeiten erfreuten sich diese Konzepte in der Bevölkerung grosser Beliebtheit.²⁵ Wie die «Shared-Space-Zonen» zeigen, heisst Velo- und Fussgängerförderung nicht Autoverbannung. So kann jede und jeder selbst entscheiden, wie er oder sie einkaufen oder sich fortbewegen möchte.

²³ Colville-Andersen 2021.

²⁴ Ebd.

²⁵ Pander 2019.

Veloförderung und Politik

In den meisten Städten weltweit, so auch in Kopenhagen, wird eine Regierung für eine bestimmte Zeit gewählt. Diese kann dann in der Regel während ihrer Regierungszeit ihre Pläne mit Zustimmung des Parlaments umsetzen. Dies ermöglicht die Erprobung von neuen Verkehrskonzepten, auch wenn diese sich zuerst nicht grosser Beliebtheit in der Bevölkerung erfreuen. Diese Konzepte können dann, wenn sie sich bewähren, einfach fortgesetzt und falls nötig ausgeweitet werden.²⁶

Zürich und die gesamte Schweiz sind diesbezüglich eine Art Sonderfall. Bei jeder geplanten Veränderung, sei diese dauerhaft oder temporär, kann hierzulande das Referendum ergriffen werden. Bei Vorstössen und Gesetzesvorschlägen, bei denen es um die Förderung des Veloverkehrs ging, wurde auch schon das Referendum ergriffen, so zum Beispiel beim städtischen «Richtplan Verkehr», der im November 2021 zur Abstimmung kam und angenommen wurde.²⁷ Dieser Prozess führt dazu, dass die Erneuerungen mit teilweise starker Verzögerung kommen oder schlimmstenfalls ganz abgelehnt werden. Solche im vorherigen Kapitel erwähnten «Shared-Space-Zonen» sind in Zürich somit sehr schwer umsetzbar, da sie anfänglich häufig unbeliebt sind und deshalb auf Widerstand von den betroffenen Kreisen stossen. Dies kann auch zu einer weniger mutigen Politik führen, da fortschrittliche Projekte, die ein Referendum auslösen könnten, gar nicht ausprobiert werden.

In Zürich hat zudem noch der Kanton sehr viele Kompetenzen. Viele Strassen in der Stadt Zürich, meist Hauptstrassen, befinden sich im Besitz des Kantons. Während in der Stadt meistens die Velobefürworter die Mehrheit haben, ist es im Kanton häufig gerade umgekehrt. Das heisst schlussendlich, dass nicht die Stadtbewohner allein über ihre Strassen entscheiden können, sondern sie müssen die Entscheidungskompetenz mit der Landbevölkerung teilen, welche grundsätzlich mehrheitlich daran interessiert ist, möglichst schnell und effizient mit dem Auto in die Stadt zu kommen. Deshalb ist es gerade auf den Hauptverkehrsachsen durch die Stadt Zürich schwierig, trotz des grossen Willens der Stadtbewölkerung, eine vernünftige Veloinfrastruktur zu bauen, da dadurch die Fahrbahnen für die Autos teilweise schmaler würden oder ganz abgebaut werden müssten. Dies wurde jedoch gesetzlich untersagt mittels des Gegenvorschlags zur «Anti-Stau-Initiative», den das kantonale Zürcher Stimmvolk im September 2017 angenommen hat. Seitdem steht in der Kantonsverfassung, dass die Gesamtkapazität für den motorisierten Verkehr insgesamt nicht verringert werden darf.²⁸ Das bedeutet, dass für jede Spur, die abgebaut wird, irgendwo im Kanton wieder eine neue gebaut werden muss. Da es aber keinen Sinn macht an einem Ort, wo keiner fährt, eine Spur zu bauen und dies von der dortigen lokalen Bevölkerung auch akzeptiert werden muss, bleiben breite Strassen für den motorisierten Verkehr in der Stadt Zürich erhalten.

Nichtregierungsorganisationen und Critical Mass

Die Critical Mass ist eine weltweite Bewegung, die in den letzten Jahren auch in Zürich deutlich an Popularität und Bekanntheit zugelegt hat.²⁹ Bei der Critical Mass treffen sich jeweils am letzten Freitagabend des Monats Menschen zum gemeinsamen Velofahren. Es gibt keine festgelegte Route und es ist auch keine Demonstration. Die Critical Mass ist offiziell einfach Verkehr. Obwohl viele Leute dort einfach aus Spass am gemeinsamen Erlebnis mitmachen, ist die Critical Mass eigentlich dazu da, um das Velo als Verkehrsmittel sichtbar zu machen. Die Critical Mass soll den Verkehr nicht behindern, sondern Teil davon sein. Das bedeutet, dass im Gegensatz zu einer «Velodemonstration» keine

²⁶ Colville-Andersen 2021.

²⁷ Stadt Zürich, Politik & Recht 2021.

²⁸ Schweizerische Depeschagentur 2017 und Zürcher Handelskammer 2017.

²⁹ Wikipedia (19.10.2021), Critical Mass (Aktionsform).

Genehmigung gebraucht wird, nicht auf der Gegenfahrbahn gefahren wird und grundsätzlich, zumindest laut der zugehörigen Webseite, nicht provoziert werden darf (Abb. 8).³⁰



Abbildung 8: Bei der Critical Mass darf die Gegenfahrbahn nicht befahren werden (eigene Aufnahme 2021).

Verbunden mit der Form, in der die Veranstaltung stattfindet, ist auch die grundsätzliche Forderung der Critical Mass, dass das Velo als Verkehrsteilnehmer von der Gesellschaft ernst genommen werden soll. Von vielen Leuten, vor allem Autofahrenden, wird diese Veranstaltung als Demonstration wahrgenommen, obwohl es offiziell keine ist. Für andere Verkehrsteilnehmende ist diese grosse Ansammlung von Velofahrenden gewöhnungsbedürftig, da die Critical Mass in ihrer aktuellen Grösse zu Stau für die Autofahrenden führt. Manchmal nehmen mehrere Tausend Personen teil. Die Critical Mass trägt dazu bei, ein Thema, das lange ein Versprechen der Politik war und dennoch nur sehr schleppend bis teilweise gar nicht umgesetzt wurde, wieder ins politische und gesellschaftliche Zentrum zu rücken. Gemäss Andrea Freiermuth von Pro Velo Zürich haben die Nichtregierungsorganisationen und viele Befürworterinnen und Befürworter einer starken Förderung des Veloverkehrs mit dem öffentlichen Druck auf die Politik nachgelassen, als die mehrheitlich linke Stadtregierung gewählt wurde und Ruth Genner 2008 das Tiefbauamt übernahm. Dies war womöglich ein Fehler, denn obwohl die Mehrheit der Stadtregierung den Veloverkehr fördern wollte, wurden die für dieses Anliegen wichtigen Ämter häufig mit einer eher autofreundlichen Person besetzt, was wiederum die Veloförderung sehr verlangsamte.³¹ Mit der Critical Mass und anderen, auch offiziellen Velodemonstrationen, wird der öffentliche Druck auf die Regierung aufrechterhalten.

Ein nicht sehr erfreulicher Nebeneffekt der Critical Mass ist die Behinderung des öffentlichen Verkehrs. Dieser Umstand ist nicht förderlich, wenn es darum geht, dass das Velo als Verkehrsteilnehmer besser respektiert wird und die Critical Mass als Verkehr gelten soll. Denn das Velo und der öffentliche Verkehr sollten sich nicht konkurrenzieren, sondern sich ergänzen. Es ist zwar schwierig diesen Konflikt zu vermeiden, aber auch nicht ganz unmöglich. Teilnehmende der Critical Mass könnten zum Beispiel darauf achten, die Tram- und Busspuren nicht zu befahren, was, zumindest bei den Trampuren, offiziell auch nicht gemacht werden soll. Damit hätte man schon viel erreicht für die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs oder wenigstens eines Teils davon wären diesen freitäglichen Fahrten.

Pro Velo, eine Nichtregierungsorganisation, die sich für die Interessen der Velofahrenden einsetzt, drängt auf eine gute Umsetzung der Velorouteninitiative (offiziell «Initiative für sichere Velorouten»),

³⁰ Critical Mass 2021.

³¹ Freiermuth 2021.

die am 27.09.2020 vom Stadt-Zürcher Stimmvolk mit 70.5 % angenommen wurde.³² Dafür wurde eine innovative Internetplattform entwickelt, der sogenannte «Velobserver», mit dem auf einer Landkarte der Stadt Zürich Bewertungen zu verschiedenen Punkten abgegeben werden können. Damit soll aufgezeigt werden, wo Verbesserungen für die Sicherheit der Velofahrenden nötig sind.³³ Auf den «Velobserver» haben vorerst nur Leute von Pro Velo und Partnerorganisationen Zugriff, später soll sich auch die Öffentlichkeit beteiligen können.

Ausblick: Verbesserungsmöglichkeiten in Zürich

Trotz einiger punktueller Verbesserungen für den Veloverkehr gab es insgesamt in den letzten Jahren in Zürich wenig positive Entwicklungen der Gesamtsituation. Für eine echte Verbesserung in der ganzen Stadt bräuchte es ein durchgehendes Velowegnetz mit direkter Streckenführung. Die Velowege müssten für die Sicherheit der Velofahrenden nicht über Umwege durch viele Quartierstrassen geführt werden, sondern es sollten direkte, breite und sichere Veloverkehrsachsen, bei Bedarf auch entlang grosser Strassen, gebaut werden. Ideal wären zwei Velowegnetze, eines für Pendlerinnen und Pendler und eines für Freizeitfahrerinnen und -fahrer, welches auf ruhigeren Strassen geführt werden sollte, analog zu den «Green Paths» in Kopenhagen.³⁴

Es ist unbestritten, dass für die Umsetzung solcher Massnahmen teilweise auch «Opfer» gebracht werden müssen. Konkret müssten an einigen Stellen Spuren des motorisierten Verkehrs und vielerorts Parkplätze für genügend breite Velostreifen abgebaut werden. Dass dies reichlich Diskussions- und Streitpotential birgt, liegt auf der Hand. Deshalb ist es wichtig mit den betroffenen Kreisen den Dialog zu suchen. Es gilt dabei aufzuzeigen, welche neuen Chancen sich durch die Veloförderung und die dazugehörigen Massnahmen ergeben. Anderenfalls kann man auch Kompromisse suchen, zum Beispiel einige Parkplätze für Autos gebündelt an einzelnen Orten lassen und dafür einen Velostreifen und Veloabstellplätze an anderen Orten einrichten.

Ein weiterer zentraler Punkt, um die Beliebtheit des Velos zu erhöhen, ist die Kombinierbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. In diesem Zusammenhang gibt es in und um Zürich einiges zu verbessern. In den S-Bahnen wären zwei Änderungen sinnvoll: Zum einen mehr Veloabstellplätze im Zug und zum anderen eine durchgehende Erlaubnis, das Velo mitzunehmen, also nicht nur zu den Nebenverkehrszeiten. Weiter wären auch vermehrt geschützte Stellplätze für Velos an den S-Bahn-Haltestellen und Bahnhöfen förderlich.

Wenn es um die Planung neuer Verkehrswege und Beschaffung von neuem Rollmaterial für den öffentlichen Verkehr geht, ist es von enormer Bedeutung, viele verschiedene, insbesondere ökologisch wertvolle und gesundheitsfördernde Fortbewegungsarten zu berücksichtigen und die Menschen und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen. Wenn neue S-Bahn-Züge beschafft werden, sollten diese am besten mit mehr Veloabstellplätzen in der Nähe der Türen ausgestattet sein.

Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung kann man an vielen Beispielen sehen. Eines davon, und zwar ein sehr bekanntes, ist der Gegensatz zwischen der Stadt- und der Landbevölkerung in der Priorisierung der Verkehrsmittel. Es ist hierbei wichtig zu beachten, dass nicht alle Landbewohner und alle Stadtbewohner gleich denken. Gemäss Andrea Freiermuth von Pro Velo gibt es am meisten Widerstand gegen neue Infrastruktur für das Velo bei der ländlichen Bevölkerung, denn sie befürchtet oftmals, dass die Stadt mit dem Auto schlechter erreichbar ist.³⁵ Es könnte aber auch sein, dass durch mehr Veloverkehr in der Stadt, weniger Autos die Strassen benutzen und so der Stau abnimmt. Ein

³² Stadt Zürich, Politik & Recht 2020

³³ Freiermuth 2021 und Stadt Zürich, Politik & Recht 2020.

³⁴ Kopenhagen Grøn 2021.

³⁵ Freiermuth 2021.

weiteres Problem der Stadt Zürich betreffend Veloförderung ist, dass Anwohnerinnen und Anwohner das Gefühl haben, dass sie sich einschränken müssen, wenn Parkplätze verschwinden. Ein Ansatz, um dieses Problem zu lösen wäre, die Bevölkerung stärker in die Planung einzubeziehen. Somit könnten die Betroffenen ihre Vorschläge einbringen und ihre Bedenken äussern. Man käme so möglicherweise auf gute Kompromisslösungen.

Auch wenn es auf den ersten Blick so scheint, als hätten viele Strassen in Zürich nicht genug Platz für einen sicheren Veloweg, trifft dies in vielen Fällen nicht zu. Hauptstrassen sind in der Schweiz in der Regel zwischen 6.0 und 7.5 Meter breit.³⁶ Bei Lastwagen wird mit einer Breite von 2.5 Metern gerechnet.³⁷ Wenn man für die meistens geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h noch den Bewegungsspielraum und den Sicherheitszuschlag hinzunimmt, sind 6.0 Meter inklusive Gegenfahrbahn ausreichend. Viele Hauptstrassen sind 7.5 Meter breit und bieten durchaus Spielraum für einen oder auch zwei sichere Velostreifen. Bei Hauptstrassen sind die Fussgängertrottoirs 2.0 Meter breit oder breiter.³⁸ Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird mit einer Breite von 60, mit Gepäck 80 Zentimetern gerechnet.³⁹ Wenn man nun den Bewegungsspielraum und den Sicherheitszuschlag von jeweils 10 Zentimetern hinzunimmt, ergibt das eine Breite von 2.0 Metern, um ein sicheres Kreuzen der Fussgängerinnen und Fussgänger zu ermöglichen.⁴⁰ Längst nicht jeder Fussgänger und jede Fussgängerin hat Gepäck dabei und viele Trottoirs sind breiter als 2.0 Meter. Wenn man nun die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr auf 6.0 Meter beschränkt und bei den Fussgängertrottoirs jeweils 15 Zentimeter für einen Velostreifen opfert, kann man bei sehr vielen Hauptverkehrsstrassen beidseitig einen baulich abgetrennten Velostreifen von 1.65 Meter Breite errichten. Somit hätte man für die Sicherheit der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger viel erreicht, ohne dass der motorisierte Verkehr eingeschränkt wird.

Bei stadtweiten Projekten, die den bisherigen Zustand und die bisherige Verteilung des Platzes im Verkehr verändern, lohnt es sich womöglich, die Lösungsansätze zuerst auf einem etwas längeren Strassenteilstück auszuprobieren. Während der Probephase kann man Daten sammeln, untersuchen, wie die Bevölkerung darauf reagiert und damit zurechtkommt, und die Vorteile und Nachteile aufzeigen. Wenn die neue Einrichtung der Strasse deutlich mehr Vorteile als Nachteile hat, die Bevölkerung damit zufrieden ist und es weniger oder zumindest gleich viele Unfälle wie vorher gibt, kann man das Projekt grossflächig umsetzen. In der österreichischen Hauptstadt Wien wurden so erfolgreich die bereits erwähnten, sogenannten «Shared-Space-Zonen» eingeführt.⁴¹ Auch wenn anfangs bei sehr vielen Projekten zur Verkehrsberuhigung die Skepsis gross ist, kann eine Probephase der Bevölkerung die Vorteile eines neuen Konzepts näherbringen und bestenfalls beweisen, dass das neue Konzept mehr Vorteile bietet als die zuvor herrschende Situation. Dabei verschwindet fast immer die zuvor verbreitete Skepsis.⁴²

Tempo-30-Zonen sind für die Sicherheit der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger von grosser Bedeutung. Gerade auf den mit vielen Parkplätzen ausgestatteten Quartierstrassen Zürichs, wo diese Massnahmen schon grossflächig umgesetzt wurden, sind sie aufgrund der geringeren Übersichtlichkeit wichtig. Auf den Hauptverkehrsstrassen sind stadtweite Tempo-30-Zonen nicht so sinnvoll wie auf den Quartierstrassen, denn dort verkehren vielfach auch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. Der öffentliche Verkehr würde durch generelles Tempo 30 grundsätzlich teurer, wenn man

³⁶ Niesar et al. 2017, S. 12.

³⁷ Niesar et al. 2017 S. 4.

³⁸ Ebd. S. 12.

³⁹ Ebd. S. 4.

⁴⁰ Ebd. S. 4 und S. 5.

⁴¹ Pander 2019.

⁴² Ebd.

den 7.5 Minuten Takt aufrechterhalten will, da es durch die Verlangsamung zu längeren Fahrzeiten kommt und daher mehr Fahrzeuge und Personal benötigt werden.⁴³

Aber auch auf Hauptverkehrsstrassen machen Verlangsamungsmassnahmen punktuell bei Gefahrenstellen Sinn, beispielsweise bei der «Schlyfi», der engen Kurve auf der Witikonstrasse zwischen den Quartieren Hirslanden und Witikon, die ein Nadelöhr im Verkehr zwischen Witikon und der Innenstadt darstellt. Dort gab es gemäss David Durner im Jahr 2020 drei Tote und eine schwer verletzte Person bei Unfällen, als sie mit dem Velo bei zu hoher Geschwindigkeit in der Kurve von der Fahrbahn abkamen und in einen, und zwar immer denselben Laternen- und Trolleybus-oberleitungspfahl prallten.⁴⁴ Bei dieser Kurve sind bisher nur Velofahrende tödlich verunglückt, manchmal aufgrund von Unaufmerksamkeit, Fehleinschätzen des Kurvenradius oder weil Autofahrer sie von hinten durch Hupen oder Auffahren gestresst haben.⁴⁵ Deswegen wurde bei der «Schlyfi» in der Kurve eine Tempo-30-Strecke eingerichtet und an den Laternen- und Oberleitungspfählen orangefarbene Schutzmatte, die man von Skipisten kennt, mit aufgeklebten Kurvenpfeilfolien montiert.⁴⁶

Doch wie bereits teilweise erwähnt, ist es bei diesen Massnahmen, die vor allem der Sicherheit und dem Komfort der Velofahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger dienen, wichtig, dass der öffentliche Verkehr, sprich Trams und Busse, so wenig wie möglich dadurch behindert werden. Es gibt nämlich auch Menschen, die aufgrund von körperlichen Beeinträchtigungen oder anderen Gründen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind und nicht aufs Velo ausweichen können. Es gibt bereits wegen Tempo-30-Massnahmen, verstärkt durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, Probleme bei der Finanzierung von schwächer frequentierten Quartierbuslinien, wie z.B. der Buslinie 38 in Höngg.⁴⁷ Dabei sind die eben genannten Tempo-30-Massnahmen oft gar nicht auf den schwächer frequentierten Linien zu finden, sondern auf stark frequentierten Linien, welche dann teurer werden und somit das Geld verbrauchen, das für die Quartierbusse benötigt würde.⁴⁸ Bei der Planung neuer Verlangsamungsmassnahmen ist es von enormer Bedeutung, die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu beachten und, wenn nötig, anzupassen.

Viele Leute hierzulande sehen das Velo als Sportgerät für die Freizeit und nicht als Fortbewegungsmittel für den Alltag. Vielfach ist eine solche Anschauung Gewohnheitssache, denn wenn das Velo mehr Aufmerksamkeit bekäme, gäbe es sicherlich einige Leute die das Velo für sich als Alltagsverkehrsmittel entdecken würden. Fürs Auto wird sehr viel Werbung gemacht, sei es im Internet, an Bahnhöfen oder in Zeitschriften. Sehr häufig wird einem Werbung für irgendein brandneues Auto mit neuster Technologie gezeigt und dies mit Freiheits- und Unabhängigkeitsgefühlen in Verbindung gebracht. Dabei wird suggeriert, dass das Auto das komfortabelste Verkehrsmittel ist, und es wird zum Statussymbol erhoben. Um das Velo als Alltagsverkehrsmittel beliebter und bekannter zu machen, könnten Werbung und gezielte Kampagnen zentrale Elemente sein. Bei der Werbung für die Autos ist die Finanzierung durch die Autoherstellerkonzerne sichergestellt. Die Finanzierung der Werbung fürs Velo könnte auf unterschiedliche Arten gewährleistet werden, teilweise abhängig vom Inhalt der Werbung. Die Kosten für Werbung, die auf den Verkauf spezifischer Velomodelle abzielt, müssen logischerweise von den Veloproduzenten selbst getragen werden. Wenn es aber um Werbung geht, die das Velofahren generell und somit auch das Velo im Alltagsgebrauch propagiert, könnten die Kosten einerseits von

⁴³ Siegrist 2021.

⁴⁴ Durner 2021.

⁴⁵ Ebd.

⁴⁶ Ebd.

⁴⁷ Siegrist 2021.

⁴⁸ Ebd.

den Veloproduzenten, andererseits auch vom Bund, von Gemeinden und Lobbyorganisationen getragen werden. Des Weiteren könnten sich auch Versicherungen und Krankenkassen daran beteiligen. Diese warnen bisher fast nur vor der Unfallgefahr des Velos. Doch sportliche und generell gesunde Bürgerinnen und Bürger sollten eigentlich auch in ihrem Interesse sein. Das Velo im Alltagsgebrauch kann einen grossen Beitrag zur Gesundheit der Menschen leisten, wie dies in Dänemark längst von der Politik erkannt wurde.⁴⁹ Mit einer zu 30 % reduzierten Morbidität bei Velofahrenden lässt sich durchaus Werbung machen.⁵⁰

⁴⁹ Cycling Embassy of Denmark (o.D.)

⁵⁰ Ebd.

Schlusswort

Das Velo wird in Zukunft eine immer wichtigere Rolle im städtischen Verkehr spielen. Seine Vorteile liegen auf der Hand. Es produziert keine Abgase und nur wenig Feinstaub und trägt somit auch nicht zur Luftverschmutzung in der Stadt bei. Die Lärmemissionen des Velos sind minimal, weshalb es für die Anwohner keine Ruhestörung darstellt. Gleichzeitig fördert es die Gesundheit der Velofahrenden. Damit das Velofahren diese Trumpfe ausspielen kann, braucht es die nötigen Grundvoraussetzungen. Künftig könnten in Zürich breite und baulich abgetrennte Velowege an allen grösseren Strassen zu finden sein. Dadurch würden sich auch alle von jung bis alt auf dem Velo sicher fühlen. Durch das Ermöglichen von Velofahren nebeneinander wird die Stadt gleich viel lebendiger und gemütlicher. Auf solchen breiten Velowegen gäbe es auch genug Platz für Transportvelos und ähnliche Gefährte, was die Velolandschaft gleich viel spannender machen würde. Für eine solche Zukunft gibt es dank der angenommenen Velorouteninitiative vom September 2020 und dem im November 2021 angenommenen «Richtplan Verkehr» der Stadt Zürich durchaus Hoffnung. Zusätzlich führt der E-Bike-Boom zur Sensibilisierung der Gesellschaft. Ich bin zuversichtlich, dass ich schon in fünf bis zehn Jahren komfortabel, sicher und schnell durch ein freundliches Zürich mit begrünten Plätzen und gemütlichen Begegnungszonen in den Quartieren radeln kann. Besonders freuen würde es mich auch, Menschen jeden Alters zufrieden und entspannt auf dem Velo zu sehen, im Sommer wie im Winter.

In Sachen Veloverkehr sind Zürich und Kopenhagen zwei sehr unterschiedliche Städte. In Kopenhagen hat das Velo deutlich mehr Bedeutung im Alltag als in Zürich. Doch auch in Zürich ist die Regierung seit Jahren bemüht die Umstände fürs Velofahren zu verbessern und mehr Leute aufs Velo zu locken. Um dies umzusetzen ist die Sicherheit für Velofahrende einer der wichtigsten Punkte. Damit sich nicht nur junge Erwachsene und geübte Velofahrende, sondern alle Menschen von Kindern bis Senioren auf dem Velo wohl fühlen, braucht es eine sichere und grosszügige Infrastruktur fürs Velo, die von derjenigen für den motorisierten Verkehr klar abgetrennt ist. Gerade für Familien mit kleinen Kindern ist es wichtig, dass nebeneinander gefahren werden kann und nicht noch zusätzlich auf den schnellen, motorisierten Verkehr aufgepasst werden muss. Um in Zürich mehr Leute aufs Velo zu bringen, braucht es folglich vor allem eine deutlich verbesserte und angepasste Infrastruktur. Solche velofreundliche Infrastruktur muss sicherstellen, dass die Führung durch klare Signalisation möglichst einfach ist, dass die Routen einen möglichst direkten Verlauf haben, die Velowege möglichst breit und unidirektional sind und ein Fahren nebeneinander sowie ein sicheres Überholen durch schnellere Velofahrende zulassen. Solche Velowege sollten baulich von den Spuren des motorisierten Verkehrs abgetrennt sein.

Mit meiner Literaturrecherche und gezielten Interviews, konnte ich aufzeigen, dass die Hauptprobleme in Zürich erkannt sind und bedeutend mehr politischer Druck vorhanden ist als in den vergangenen zehn bis zwanzig Jahren, rasch Lösungen für die bestehenden Probleme zu finden. Die Interviews haben mir aber auch gezeigt, dass es mutige und pragmatische Akteure an den zentralen Positionen in der Politik und der Verwaltung braucht. Diese erkennen, wo es dringende Massnahmen braucht, und müssen nicht immer langwierige Gutachten in Auftrag geben, um Gefahrenstellen zu überprüfen. Heute schwingt wohl manchmal noch die Angst vor Referenden oder Gerichtsverfahren mit, die Politikerinnen und Politiker von mutigen Entscheidungen abhält. Das muss nicht so sein, denn das Wissen, wie eine Stadt möglichst velofreundlich gestaltet werden kann, ist dank vieler Zeitungsartikel, Internetbeiträgen und Webinars mit multiplen Erfahrungsberichten aus Städten im In- und Ausland schon vorhanden. Dieses Wissen muss nur noch der breiten Bevölkerung vermittelt werden.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Baumann, Fabian (2021): E-Boom hält an. In: VELOJOURNAL (09.03.2021).

<https://www.velojournal.ch/aktuell/nachrichten/detail/e-boom-haelt-an/> (04.12.2021).

Colville-Andersen, Mikael (2011): Cycling in Winter in Copenhagen. In: Copenhagenize.com

(05.01.2011). <http://www.copenhagenize.com/2011/01/cycling-in-winter-in-copenhagen.html>

(05.12.2021)

Colville-Andersen, Mikael (2016): Massive Passenger Increase After Bikes Allowed Free on Trains. In:

Copenhagenize.com (14.11.2016). [http://www.copenhagenize.com/2016/11/massive-passenger-](http://www.copenhagenize.com/2016/11/massive-passenger-increase-after-bikes.html)

[increase-after-bikes.html](http://www.copenhagenize.com/2016/11/massive-passenger-increase-after-bikes.html) (04.12.2021)

Colville-Andersen, Mikael (2020): Copenhagenize. Röthenbach an der Pegnitz.

Colville-Andersen, Mikael (2021): Interview, durchgeführt in Kopenhagen am 04.08.2021. Dieses

Interview wurde nicht transkribiert. Es ist eine Tonaufnahme vorhanden.

Critical Mass (2021): So funktioniert die CM. <https://criticalmass-zh.ch/index.html> (04.12.2021).

Critical Mass (Aktionsform). In: Wikipedia. Bearbeitungsstand: 19.10.2021.

[https://de.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass_\(Aktionsform\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass_(Aktionsform)) (04.12.2021).

Cycling Embassy of Denmark (2019): Winter maintenance and cleaning of roads and cycle tracks.

<https://cyclingsolutions.info/winter-maintenance-and-cleaning-of-roads-and-cycle-tracks/>

(05.12.2021)

Cycling Embassy of Denmark (o.D.): Danish cycling statistics.

<https://cyclingsolutions.info/embassy/danish-cycling-statistics/> (05.12.2021)

Durner, David (2021): Interview, durchgeführt in Zürich am 25.08.2021. Dieses Interview wurde nicht

transkribiert. Es ist eine Tonaufnahme vorhanden.

Forum Velostationen Schweiz (2021): Velostationen. <https://www.velostation.ch/de/> (04.12.2021).

Freiermuth, Andrea (2021): Interview, durchgeführt in Zürich am 18.08.2021. Dieses Interview wurde

nicht transkribiert. Es ist eine Tonaufnahme vorhanden.

København Grøn (Copenhagen Green) (2021): The Green Path.

<https://www.kobenhavnergron.dk/place/den-gronne-stinorrebroruten/?lang=en> (04.12.2021).

Marsh, Pia (2015): Every 12th S-train passenger travels with a bicycle. In: CPH Post Online

(06.07.2015). <https://cphpost.dk/?p=22482> (04.12.2021).

Niesar, Franziska/Treichler, Kilian/Regli, Pascal (2017): Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten.

Faktenblatt 02/2017, Fussverkehr Schweiz. Zürich. [https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/07/FB_Begegnungsf%C3%A4lle_20170223.pdf)

[content/uploads/2018/07/FB_Begegnungsf%C3%A4lle_20170223.pdf](https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2018/07/FB_Begegnungsf%C3%A4lle_20170223.pdf) (04.12.2021).

Pander, Jürgen (2019): Erst sind alle dagegen – und dann dafür. In: SPIEGEL Mobilität (31.08.2019).

[https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autofrei-wie-staedte-versuchen-strassen-mit-leben-zu-fuellen-](https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autofrei-wie-staedte-versuchen-strassen-mit-leben-zu-fuellen-a-1284291.html)
[a-1284291.html](https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autofrei-wie-staedte-versuchen-strassen-mit-leben-zu-fuellen-a-1284291.html) (04.12.2021).

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) (2021): Velotransport im Zug.
<https://www.sbb.ch/de/fahrplan/reisehinweise/velos/so-reist-ihr-velo-mit-ihnen.html> (04.12.2021).

Schweizerische Depeschagentur (SDA) (2017): Zürcher sagen Ja zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative. In: Der Landbote (24.09.2017). <https://www.landbote.ch/ueberregional/zuercher-sagen-ja-zum-gegenvorschlag-zur-antistauinitiative/story/31082251> (04.12.2021).

Siegrist, Patrice (2021): Dieser Buslinie in der Stadt droht das Aus. In: Tagesanzeiger (24.02.2021).
<https://www.tagesanzeiger.ch/dieser-buslinie-in-der-stadt-droht-das-aus-745684117987>
(04.12.2021).

Stadt Zürich, Politik & Recht (2020): Gemeindeabstimmung 27. September 2020. https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/abstimmungen_u_wahlen/archiv_abstimmungen/vergangene_termine/200927/resultate.html?path=sg_resultate_vorlage1001&context=standalone
(04.12.2021).

Stadt Zürich, Politik & Recht (2021): Vorlage 2: Kommunalen Richtplan Verkehr. https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/abstimmungen_u_wahlen/aktuell/211128/211128-2.html (04.12.2021).

Stadt Zürich, Präsidialdepartement (2021): Veloverkehr. <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/themen/umwelt-verkehr/verkehr/veloverkehr.html> (04.12.2021).

Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement (2020): Verkehrsunfallstatistik 2019: Mehr Verunfallte mit E-Bikes und E-Trottinettes. https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/das_departement/medien/medienmitteilung/2020/maerz/200311a.html
(04.12.2021).

Stadt Zürich, Sicherheitsdepartement (2021): Wo Rechtsabbiegen bei Rot für Velos in Zürich erlaubt ist. https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/medien/archiv/mm_2021/rechtsabbiegen-bei-rot.html (04.12.2021).

WORLD ECONOMIC FORUM (2018): What makes Copenhagen the world's most bike-friendly city?
<https://www.weforum.org/agenda/2018/10/what-makes-copenhagen-the-worlds-most-bike-friendly-city/> (05.12.2021).

Zürcher Handelskammer (ZHK) (2017): JA zum Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative.
<https://www.zhk.ch/de/wirtschaft-und-politik/abstimmungen/ja-zum-gegenvorschlag-zur-anti-stau-initiative.html> (04.12.2021).