

**Zweck**  
Rasche Verbesserungen

Das Ziel ist, ein Projekt anzustossen, um das ganze Velonetz der Stadt auf Schwachstellen zu prüfen und Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Anhand von ausgewählten Streckenabschnitten wird beispielhaft aufgezeigt, wie ein solches Projekt aus Sicht umverkehrR strukturiert werden könnte und welche Massnahmen an bestimmten Orten rasch und mit geringem Aufwand deutliche Verbesserungen bringen würden.

**Ausgangslage**  
Ein Velonetz mit Lücken

Der Veloverkehr geniesst grossen Rückhalt in der Bevölkerung und Erhebungen zeigen, dass der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr in den letzten Jahren stetig zugenommen hat. Das Velonetz der Stadt Zürich weist aber zahlreiche Lücken und Hindernisse, so genannte Schwachstellen, auf. Oftmals bedingt durch die begrenzten Platzverhältnisse und den wachsenden Nutzungsdruck auf den knappen öffentlichen Grund können Veloinfrastrukturen nicht oder nur mit einer aufwendigen Neugestaltung des Strasse umgesetzt werden.

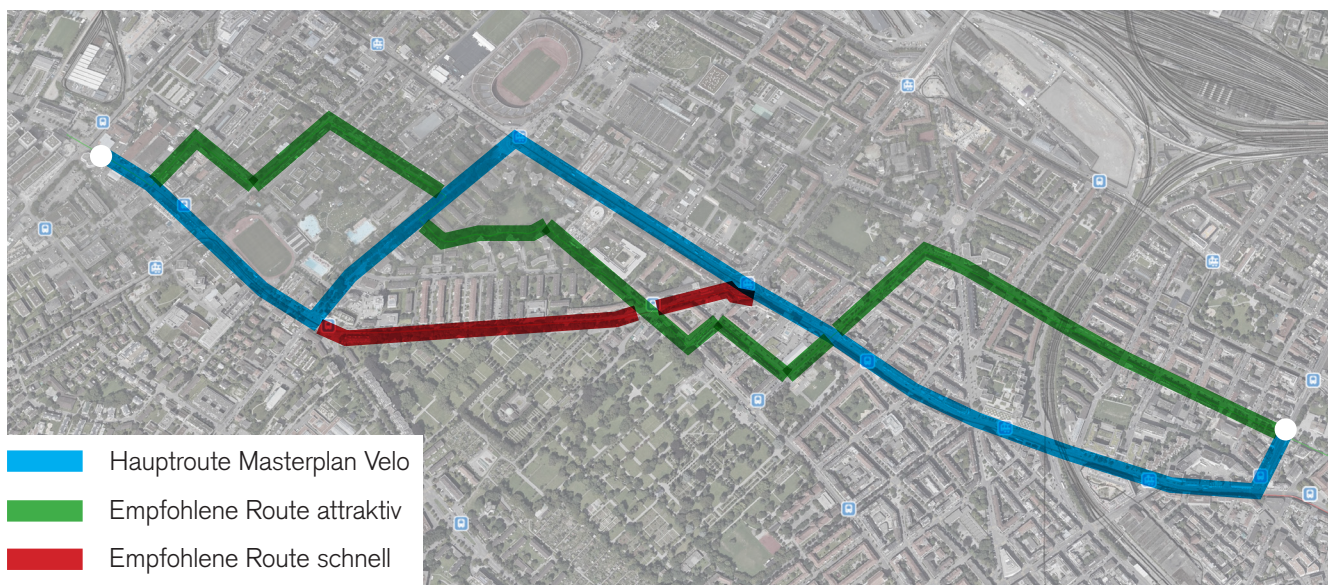
Einige Schwachstellen können aber aus Sicht umverkehrR nicht auf mangelnde Platzverhältnisse oder schwierigen verkehrlichen Gegebenheiten zurückgeführt werden. Die Vermutung liegt dabei nahe, dass vielerorts solche Schwachstellen im Netz (weiterhin) existieren, weil diese entweder nicht bekannt sind oder für deren Behebung bereits Projekte anstehen, die aber aus unterschiedlichen Gründen nicht zeitig umgesetzt werden können. Die Leidtragenden sind die zunehmend zahlreicher werdenden Velofahrenden, die auf jede einzelne Verbesserung im lückenhaften Veloroutennetz dringend angewiesen sind.

**Untersuchte Strecken**  
Fokus Masterplan

Die untersuchten Strecken liegen auf den Wunschlinien zwischen dem Fachhandel Velo Zürich und dem Kulturzentrum Kanzlei. Alle Strecken sind für den Veloverkehr wichtig, der Fokus der vorliegenden Arbeit gilt aber den Velorouten des Masterplans auch wenn andere Streckenabschnitten aufgrund der hohen Attraktivität deutlich häufiger genutzt werden als die Masterplanrouten.

**Vorgehen**  
In drei Schritten

1. Definition der zu untersuchenden Strecken ► Übersicht Strecken
2. Erhebung der Schwachstellen, Netzlücken vor Ort ► Erhebung
3. Prüfung und Definition Sofortmassnahmen ► Massnahmenblätter



**Velorouten**  
Richtplan, Masterplan und  
Routenplaner Zürich MAP

Die von Zürich MAP empfohlene «attraktive» Route verläuft mehrheitlich abseits von den im Masterplan und teilweise auch Richtplan festgehaltenen Routen, da bei attraktiven Verbindungen die Sicherheit der Strecke der ausschlaggebende Faktor ist und somit Routen vorwiegend abseits vom Verkehr oder auf verkehrsarmen Strassen empfohlen werden. Die Empfehlung von Zürich MAP für die «schnellen» Routen entsprechen den direktsten, kürzesten Verbindungen zwischen zwei Orten. Somit bevorzugt auch diese Empfehlung nicht zwingend Routen, die im Richt- oder Masterplan eingetragen sind.

Der Routenplaner von Zürich MAP bietet wertvolle Dienstleistungen. Angaben zu Einträgen im Richtplan oder zu Masterplanrouten macht er aber keine. Für Velofahrende könnten Informationen dazu aber hilfreich sein, da sie Hinweise zur Qualität der Infrastruktur geben können, die aufgrund der Klassierung erwartet werden könnte.

**Schwachstellen**  
Einfache Erhebungen geben rasch  
Anhaltspunkte

Die Analyse der Schwachstellen ist einfach gehalten und erhebt nicht den Anspruch, fehlerlos und vollständig zu sein. Sie soll Anhaltspunkte geben. Bei der Identifizierung der Schwachstelle wurde die Art des Hindernisses bestimmt und mit Stichworten ergänzt. Eine Schwachstelle kann gleichzeitig mehrere der folgenden Problemart aufweisen.

#### **Verkehrlich**

Ein verkehrliche Schwachstelle liegt vor, wenn die Anlage bei korrektem Gebrauch und angemessener Geschwindigkeit trotzdem nicht sicher befahren werden kann (z. B. zu enge Einbahnstrasse mit Velo im Gegenverkehr).

#### **Physisch**

Wenn ein Angebot für den Veloverkehr fehlt oder die Anlage, den Veloverkehr erschwert, verdrängt oder verhindert (z. B. Netzlücke, hohe Kante).

#### **Systemisch**

Wenn Velofahrende ein Angebot nicht erkennen und/oder verstehen und deshalb nicht korrekt benutzen, ist das Problem systemischer Natur.

#### **Subjektiv**

Ein Angebot liegt vor, aber die Mehrheit der Velofahrenden fühlen sich sehr unsicher und benutzen das vorhandene Angebot nicht oder nicht korrekt.

**Massnahmen**  
Lösungsansätze für Sofortmass-  
nahmen

Als Sofortmassnahmen gelten Massnahmen, die Schwachstellen mit geringem Aufwand rasch beheben können. Mit einer neuen Verkehrsanordnung, kleinen baulichen Änderungen, ergänzenden Markierungen, Piktogrammen und zusätzlichen Wegweisern kann die Situation oft für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestaltet werden. Oft sind es auch unkonventionelle Massnahmen, bei denen die Wirkung mit begleiteten Versuchen zuerst ermittelt werden sollte, die eine Situation verbessern können.

Nicht alle Schwachstellen können mit Massnahmen mit geringem Aufwand behoben werden. In vielen Fällen kann die Situation insbesondere für Velofahrende nur mit einer aufwendigen Umgestaltung des Strassen- oder Platzraumes, die in einem Projekt zuerst definiert werden muss, verbessert werden.