

# Sicheres Velofahren im Quartier Riesbach

Konzept der AG Velo Kreis 8



*Impressum:*

*Version 1.1 -Erste Ausgabe*

**AG Velo Kreis 8:**

Isabelle Sterchi Pelizzari

Daniel Arsenault

Christian Just

Martin Schmid

Kontakt: [info@8008.ch](mailto:info@8008.ch)

Stand: 19. Oktober 2019

<b>1 Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1 Mandat	5
1.2 Generelle Bemerkungen	5
<b>2 Vorgehen</b>	<b>6</b>
2.1 Vorgehen und Zielsetzung für das Konzept	6
2.2 Analyse bestehender und möglicher Velorouten	6
2.3 Analyse der verfügbaren Statistiken	7
Unfälle	7
Verkehrszählungen	7
Einbindung von Interessengruppen	7
2.4 Ergebnis	7
<b>3. Allgemeine Forderungen</b>	<b>9</b>
3.1 Ausgestaltung der Velorouten	9
3.2 Temporegime	9
Bellerivestrasse	10
3.3 Weitere Forderungen	10
Provisorien	10
Zählstellen	10
Standorte	10
Technologie	11
<b>4 Spezifische Forderungen</b>	<b>12</b>
4.1 Problemzone Kreuzplatz	12
Ausgangslage	12
Forderungen	14
4.2 Problemzone Mühlebachstrasse	15
Ausgangslage	15
Forderungen	16
4.3 Problemzone Bahnhof Stadelhofen	16
Ausgangslage	16
Forderungen	18
4.4 Problemzone Bellerivestrasse	19
Ausgangslage	19
Forderungen	19
4.5 Problemzone Dufourstrasse	19
Ausgangslage	19
Forderungen	20
4.6 Problemzone Seefeldstrasse	21
Ausgangslage	21
Forderungen	22
4.7 Problemzone Hegibachplatz	23
Ausgangslage	23
Forderungen	24
4.8 Problemzone Zollikerstrasse / Hammerstrasse	24

Ausgangslage	24
Forderungen	24
4.9 Problemzonen Südstrasse, Lenggstrasse, Arosastrasse	25
Ausgangslage	25
Forderungen	27
4.10 Problemzone Bahnhof Tiefenbrunnen	27
Ausgangslage	27
Forderungen	28
4.11 Problemzone Seepromenade	29
Ausgangslage	29
Forderungen	30
4.12 Problemzone Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	30
Ausgangslage	30
Forderungen	33
<b>5 Ausblick</b>	<b>34</b>
5.1 Weiteres Vorgehen	34
5.2 Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern und Ausführungsorganen	34
Quartierverein Riesbach	34
Ziel	34
Vorgehen	34
Tiefbauamt Stadt Zürich (TAZ)	34
Ziel	34
Vorgehen	34
Presse	35
Ziel	35
Vorgehen	35
ProVelo Zürich	36
Ziel	36
Vorgehen	36
Politische Parteien	36
Ziel	36
Vorgehen	36
Social Media	36
Ziel	36
Vorgehen	36
<b>Anhang I - Gefahrenkatalog</b>	<b>38</b>
<b>Anhang II - Begriffe und Glossar</b>	<b>39</b>
II.1 Begriffe (Legende)	39
Grundsatz Separationsbedürfnis	39
Velostreifen	39
Veloweg	39
Veloweg – rückwärtig	40
Veloweg - getrennt	40

Velo- und Fussweg kombiniert	40
Velostrasse	41
Halteplätze	42
Kreisverkehr	43
Quartierstrasse mit Verkehrsberuhigung (T30 oder T20)	43
Einbahn mit Velogegenverkehr	44
Umweltspur	44
II.2 Abkürzungen	45
<b>Anhang III - Statistiken</b>	<b>46</b>
III.1 Unfallzahlen	46
III.2 Unfallschwerpunkte im Quartier	47
III.3 Verkehrszählungen	48
<b>Anhang IV - Bestehende regionale und kommunale Planungen der Stadt Zürich</b>	<b>52</b>
<b>Anhang V - Zusätzliche Quellen</b>	<b>55</b>
V.1 Master- und Richtpläne	55
Masterplan Velo Stadt Zürich (7. November 2012)	55
Kanton Zürich Regionaler Richtplan Stadt Zürich Richtplantext (30. Juni 2017)	55
Kommunaler Richtplan Verkehr - Plan Veloverkehr - Stand 08.08.2018 (Entwurf)	55
Kommunaler Richtplan Verkehr - Plan Veloverkehr - Stand 08.08.2018 (Entwurf) - Auszug für das Quartier Riesbach	55
V.2 Standards	55
Velostandards Stadt Zürich - Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung (7. September 2016)	55
Stadt Zürich - Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen (30. Mai 2012)	56
Kreis 8 T30 bestehend und neu (Stand März 2019):	56
Kanton Zürich Koordinationsstelle Veloverkehr Kommunale Velonetzplanung Merkblatt Version 1.0	56
Das Velowegnetz der Stadt Zürich <a href="https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/veloweg">https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/veloweg</a>	56
V.3 Verkehrszählungen	56
Standorte Verkehrszählungen in der Stadt Zürich	56
Verkehrszählungen in der Stadt Zürich: Daten der automatischen Zählungen «Fuss- und Veloverkehr» - Viertelstundenwerte	56
V.4 Ausserkantonale Standards	57
Bern	57
Paris	57

# 1 Einleitung

## 1.1 Mandat

Die AG Velo Kreis 8 wurde vom Quartierverein Riesbach aufgrund eines Beschlusses der Mitgliederversammlung 2018<sup>1</sup> initiiert und setzt sich aus einer Gruppe von interessierten Quartierbewohnern zusammen. Die AG Velo Kreis 8 setzt sich zum Ziel, die Bedingungen für ein zukünftiges, sicheres und angstfreies Velofahren innerhalb oder durch unser Quartier von A nach B aufzuzeigen. Dabei soll weder der Velofahrende selbst noch die schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Fussgänger und Kinder gefährdet werden. Auch geht die AG Velo Kreis 8 davon aus, dass unser Quartier allen übrigen Verkehrsteilnehmenden wie dem privaten Verkehr und dem gewerblichen Verkehr angemessenen Platz bieten soll, Ebenso gilt es, den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen. Fahrzeugähnliche Verkehrsmittel (z.B. E- Trotinetes, Scateboardes etc.) sind nicht Gegenstand dieses Konzepts und werden allefalls zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt. Das Konzept basiert unter anderem auf dem “Masterplan Velo” der Stadt Zürich in dem sie sich auch zu einem klaren Ausbau der Veloinfrastruktur bekannt hat.

## 1.2 Generelle Bemerkungen

Bestandteil dieses Konzeptes ist der **Gefahrenkatalog**, worauf sich die in Abschnitt 4 zusammengefassten Problemzonen beziehen. Im Gefahrenkatalog sind die Problemzonen detailliert aufgeführt, die Gefährdungen beschrieben und Massnahmen für Lösungen vorgeschlagen.

Als Vorlage und “Best Practice” für dieses Konzeptes diene der “Masterplan Veloinfrastruktur” der Stadt Bern (siehe auch Anhang I - Begriffe und Glossar).

Im vorliegenden Dokument wird die männliche und weibliche Form abwechselnd im Sinne eines Allgemeinbegriffs verwendet.

---

<sup>1</sup> An dieser Mitgliederversammlung wurden die beiden folgenden Anträge gutgeheissen: “Der QVR regt gegenüber der Stadt an „Die Dufourstrasse wird als Veloroute ausgestaltet.““ bzw. „Die Mitgliederversammlung des QVR vom 9. April 2018 beauftragt den Vorstand des QVR mit der Bildung einer Arbeitsgruppe „Sicher Velofahren in Riesbach“. Diese AG erarbeitet bis zur nächsten MV ein Konzept für ein sicheres Veloweg-Netz im ganzen Quartier inklusive Rehalp und Spitalgebiet.“

## 2 Vorgehen

### 2.1 Vorgehen und Zielsetzung für das Konzept

Ausdehnungsmässig wurde das ganze Riesbach miteinbezogen, einschliesslich des Gebietes bis zum Balgrist sowie das Bellevue und der Stadelhofen-Platz (siehe Abbildung).

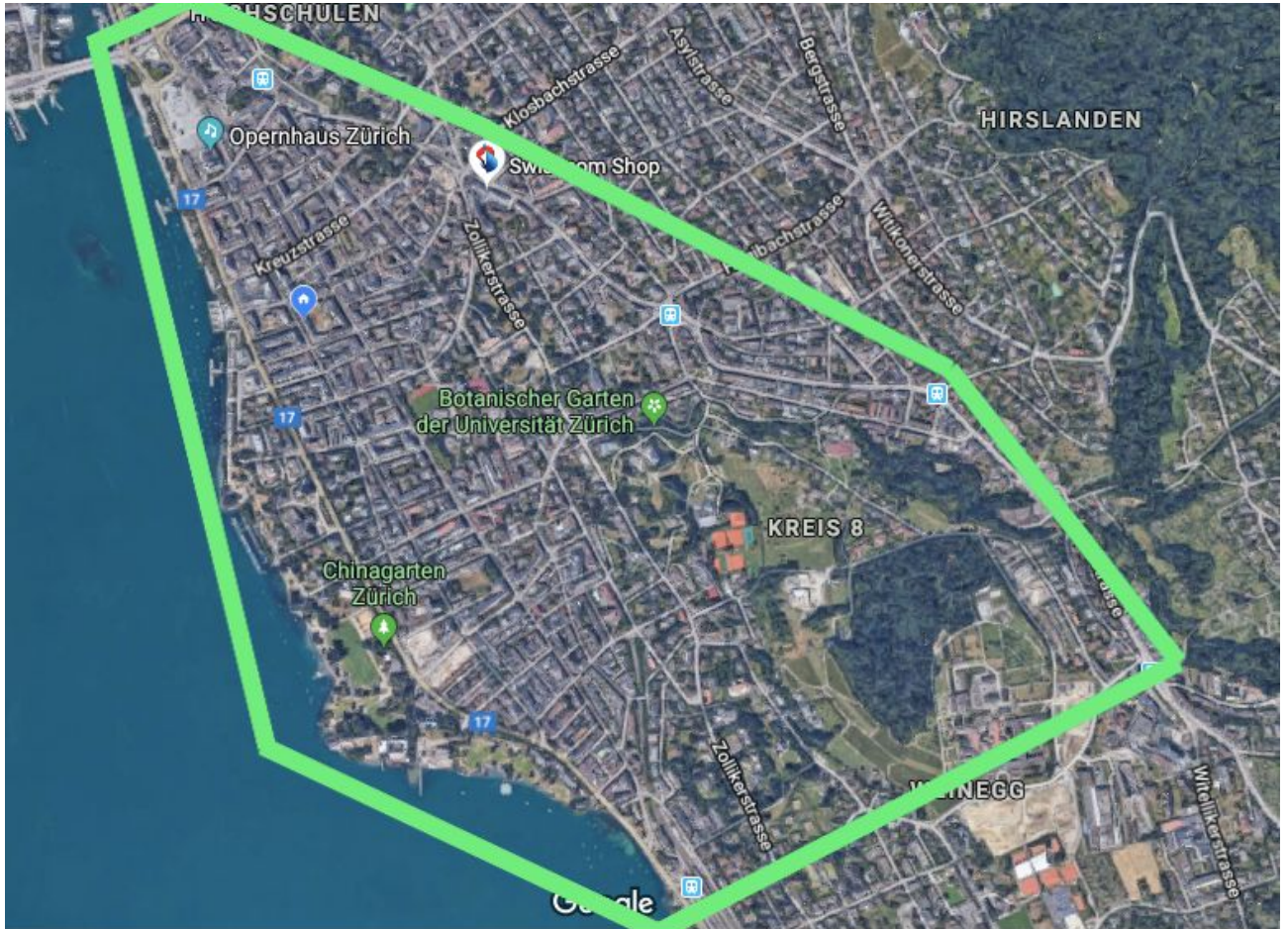


Abbildung: Übersicht

Das Konzept wurde mit dem Ziel erstellt, einen nachhaltigen Beitrag zur anstehenden Analyse für eine zu überarbeitende kommunale Velonetzplanung unserer Stadt aus der Perspektive des Quartiers Riesbach zu leisten. Das Konzept umfasst drei Bereiche:

- Analyse bestehender Velorouten und erarbeiten von Verbesserungsvorschlägen
- Einbindung von Interessengruppen und
- Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgerinnen.

### 2.2 Analyse bestehender und möglicher Velorouten

Ausgehend von der heutigen Situation versuchten wir darzulegen, wie eine wünschbare Situation für den Veloverkehr in unserem Quartier je nach gewählter Route aussehen könnte, wo allfällige relevante Problemzonen vorliegen könnten und wie letzteren zu begegnen sei. Für Details siehe Anhang I.

## 2.3 Analyse der verfügbaren Statistiken

### Unfälle

Die Auswertung der Unfallzahlen für den Veloverkehr zeigen Folgendes:

1. die Unfälle mit Leichtverletzten haben über die letzten 8 Jahre markant zugenommen.
2. die Unfälle mit Schwerverletzten sind dagegen konstant geblieben.
3. Im 2018 ereignete sich im Quartier ein Todesfall.
4. Die Orte mit den grössten Unfallhäufigkeiten decken sich mit den von uns identifizierten Problemzonen.

### Verkehrszählungen

Die Auswertung der einzigen Velozählstelle an der Mühlebachstrasse ergab Folgendes:

1. Die Spitzen werden jeweils am Morgen und am Abend erreicht.
2. Am Morgen überwiegt der Veloverkehr ins Stadtzentrum. Am Abend entsprechend in die andere Richtung.
3. An Werktagen ist der Veloverkehr markant höher als an den Wochenenden.

Daraus ist klar ersichtlich, dass die Mehrheit der Velofahrer mit dem Velo zur Arbeit fahren.

### Einbindung von Interessengruppen

Dieses Konzept soll keine Momentaufnahme sein. Es stellt vielmehr sicher, dass massgebliche Interessengruppen miteinbezogen werden. Dadurch wird es möglich, die sich rasch ändernden verkehrstechnischen Anforderungen, welche sich im Riesbach in den kommenden Jahren ergeben werden, zu antizipieren. Folgende Interessengruppen erachten wir als massgeblich, wenn es darum geht, in der Riesbacher Bevölkerung eine möglichst breite Akzeptanz zu erreichen:

1. Quartierverein Riesbach
2. Pro Velo Zürich
3. Gewerbeverein Seefeld
4. IG Bellerivestrasse
5. Politische Parteien und Vertretungen im Gemeinderat
6. Quartier- sowie städtische Presse

Die vom QVR gegründete AG Velo Kreis 8 betrachtet sich in diesem Zusammenhang als Übergangslösung, deren Fokus und personelle Ausstattung sich in durchaus den zukünftigen Anforderung anpassen soll.

## 2.4 Ergebnis

Das vorliegende Konzept beschreibt, wie aus der Sicht der AG Velo Kreis 8 ein in Zukunft ein sicheres, angstfreies Velofahren innerhalb oder durch unser Quartier von A nach B ermöglicht werden kann. Dabei sind nicht nur effektive Führungen von Velorouten nötig, sondern auch klare Signalisationen und Regeln, die auf einer respektvollen Verkehrskultur aufzubauen haben. Es ist



unsere Überzeugung, dass ein sicheres Velofahren im Riesbach nur durch Konzessionen beim motorisierten Individualverkehr zustandekommen kann.

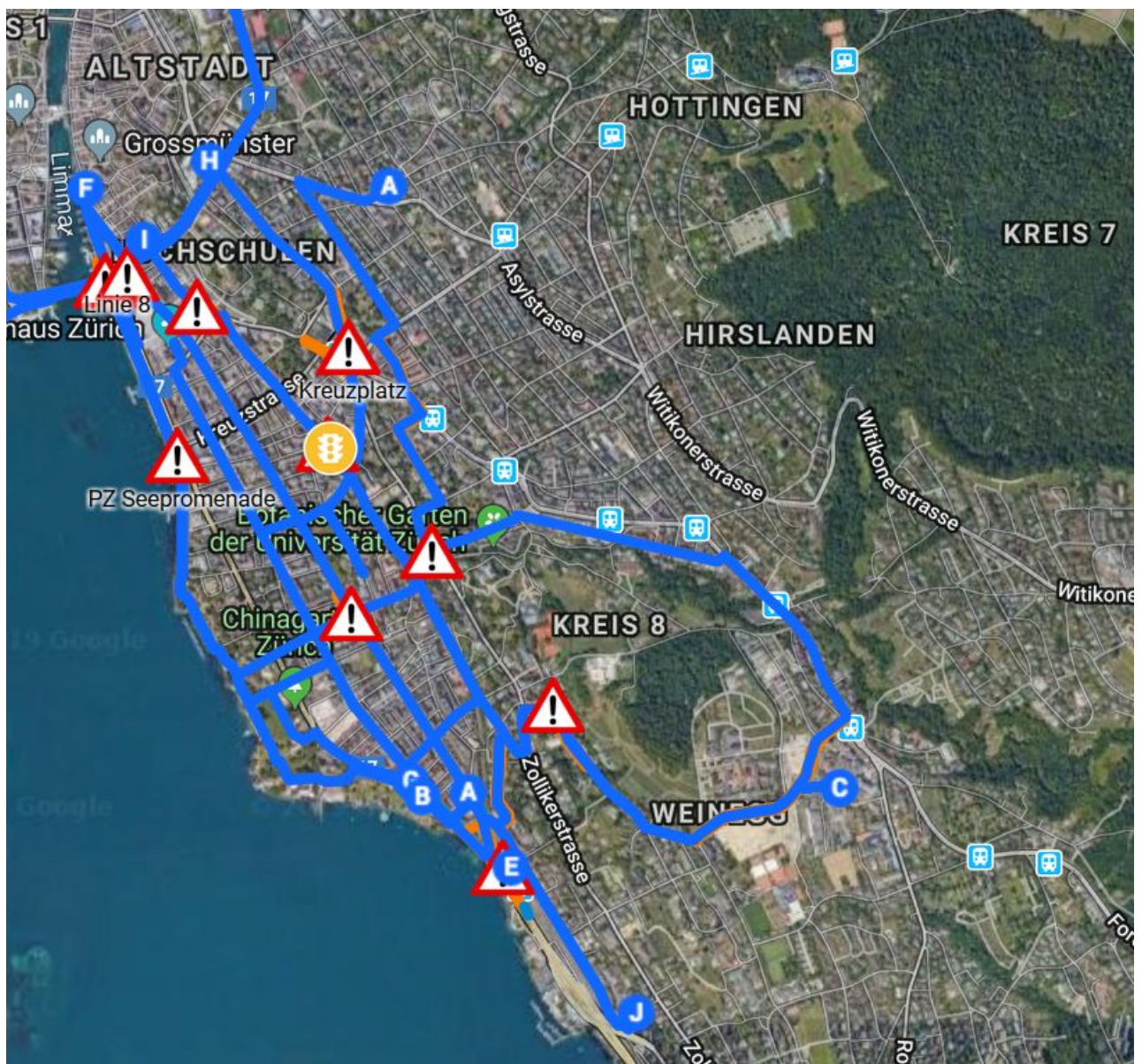


Abbildung: Untersuchte Velorouten und deren Problemzonen

Es wurden **42 übergeordnete Velorouten** untersucht, auf welchen insgesamt **18 Problemzonen** identifiziert wurden. Für eine Problemzone konnten zum Teil mehrere Gefährdungen erkannt werden. Insgesamt wurden **57 Gefährdungen** identifiziert und **56 Massnahmen** formuliert. Unsere daraus abgeleiteten, allgemeinen Forderungen sowie jene für die entsprechenden Problemzonen finden sich in den beiden folgenden Kapiteln.

## 3. Allgemeine Forderungen

### 3.1 Ausgestaltung der Velorouten

1. Effektive Velorouten sollen nach Möglichkeit als dezidierte, d.h. bauliche abgetrennte Velowege realisiert, also nicht mit Fussgängern, Autos bzw. dem Öffentlichen Verkehr geteilt werden. Falls eine derartige Trennung nicht möglich ist, soll für optische Trennung gesorgt werden.
2. Effektive Velorouten sollen nach Möglichkeit breit genug sein, damit in beiden Richtungen gefahren und überholt werden kann.
3. Velorouten müssen durchgehend konzipiert werden, damit sie nicht plötzlich aufhören und dadurch gefährliche Zonen entstehen.
4. Velorouten sollen möglichst ohne Lichtsignale, Stoppstrassen oder aufgehobenen Vortritt, an denen die Velofahrerin anhalten muss, auskommen.
5. Müssen Velofahrerinnen eine schmale Strasse bergaufwärts fahren, so sollen sie mit einer durchgängigen Velostreifen-Markierung geschützt werden.
6. Müssen Velofahrer eine schmale Einbahnstrasse mit Autogegenverkehr befahren, so sollen sie mit einer durchgängigen Velostreifen-Markierung geschützt werden.
7. Die 40 cm breiten hellgelben Bemalungen für Velos, wie z.B. an der Seefeldstrasse vor der Falkenstrasse stadtauswärts, sollen aufgelöst werden und wann immer möglich durch mindestens 1.5m breite Velostreifen ersetzt werden, da sie für die Velofahrerin keinen genügenden Schutz darstellen.
8. Stellen mit periodisch wiederkehrender Gefährdung, wie sie zum Beispiel vor Schulhäusern vorkommen, sollen während Pausen und bei Unterrichtsende geeignet geschützt werden, z.B. mit Lichtsignalen oder Bodenleuchten wie an der Hardbrücke.
9. Randsteine, welche von Velofahrern überfahren werden müssen, sollen für sie optimiert werden.
10. Es muss darauf hingearbeitet werden, dass das Strassenverkehrsgesetz nicht mehr lediglich für den MIV, sondern auch für die Velofahrenden ausgelegt ist.

### 3.2 Temporegime

1. Das Temporegime soll alle Verkehrsteilnehmer regulieren. Tempolimiten haben daher auch für Velofahrerinnen zu gelten.
2. Nicht nur die Verbesserung des Lärmschutzes sondern auch die Verbesserung der Sicherheit soll in Zukunft ein Kriterium für die Einführung von Tempo 30 sein. Die leicht längeren Fahrten mit dem ÖV sollten dabei in Kauf genommen werden.
3. Begegnungszonen, d.h. Tempo 20 sollen dort eingeführt werden, wo sich viele und verschiedene Verkehrsteilnehmer treffen. Ein positives Beispiel ist die Josefstrasse (zwischen Viadukt und Langstrasse) in Kreis 5.
4. Wie in der EU sollten Elektrowelos vom Typ 2 (bis 45 km/h) nicht auf Velowegen fahren dürfen oder es soll ein Tempolimit von 20 oder 25 km/h gelten.

## **Bellerivestrasse**

Grundsätzlich finden wir es gut, dass hier eigene Velowege realisiert werden sollen, wie dies von der "IG Bellerivestrasse" vorgeschlagen wird. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich seinerseits beurteilt die Situation an der Bellerivestrasse neu und ist offen für Vorschläge des Quartiervereins, des Gewerbevereins und weiterer Interessengruppen<sup>2</sup>. Unabhängig davon sind wir der Meinung, dass es empfehlenswerter wäre, eine möglichst verkehrsberuhigte Dufourstrasse anzustreben, auf der die Velofahrer sicher und in ihrem Tempo fahren und sich auch gefahrlos kreuzen können.

## **3.3 Weitere Forderungen**

### **Provisorien**

Baustellen müssen provisorische Velowege vorsehen.

### **Zählstellen**

#### **Standorte**

Im Riesbach existiert im Moment lediglich eine Zählstelle für den stetig ansteigenden Fussgänger- und Veloverkehr und zwar an der Mühlebachstrasse<sup>3</sup>. Damit mehr statistische Daten über den Veloverkehr vorhanden sind, soll das bestehende Netz von Zählern erweitert werden.

Insbesondere an den Ein- und Ausfahrten zum Quartier sollen solche Zähler errichtet werden. Dies betrifft die folgenden Punkte:

#### **Stadtauswärts**

1. Anfang Dufourstrasse
2. Anfang Kreuzbühlstrasse
3. Bellerivestrasse (falls die Komfortroute kommt)
4. Anfang Zollikerstrasse
5. Hegibachplatz Forchstrasse
6. Südstrasse Zollikerstrasse
7. Anfang Seefeldstrasse

#### **Stadteinwärts**

1. Ende Dufourstrasse
2. Stadtgrenze Bellerivestrasse
3. Stadtgrenze Zollikerstrasse
4. Stadtgrenze Seefeldstrasse
5. Stadtgrenze Lengg
6. Hegibachplatz Forchstrasse
7. Südstrasse Zollikerstrasse

---

<sup>2</sup> Protokoll "AG Verkehrsfragen Seefeld/Riesbach" 01/2019: ... Mitwirkung von QV/GV und IG wird erwünscht. Die Form ist noch unklar. TAZ wird auf die Gruppierungen zukommen. Es wird das Variantenspektrum geöffnet und Bestlösung soll erarbeitet werden.

<sup>3</sup> [Veloverkehrsdaten](#)

## **Technologie**

Uns sind nur die möglicherweise kostspieligen Messschlaufen im Asphalt bekannt. Es soll abgeklärt werden, ob es auch billigere Messverfahren gibt wie z.B. Videokameras mit Velo- bzw. Fussgängererkennung unter Berücksichtigung des Datenschutzes.

## 4 Spezifische Forderungen

### 4.1 Problemzone Kreuzplatz

#### Ausgangslage

Der Kreuzplatz ist der zentrale Verbindungspunkt zwischen Zollikon, Riesbach, Hottingen, Römerhof und dem Stadtzentrum. Er wird intensiv durch den ÖV befahren (Forchbahn, 2 Tram- und eine Buslinie). Trotzdem ist der Platz heute in erster Linie für den ebenfalls sehr regen Autoverkehr optimiert. Die Hauptachsen sind doppelt oder an einer Stelle sogar dreispurig für die Autos. Markierungen für den Veloverkehr (Velostreifen, Velowege, Haltezonen) gibt es ganz wenige oder fehlen.

Mit den Spitalbauten im Balgrist erwarten wir in der nächsten Zeit eine weitere Zunahme des Verkehrs in der Forchstrasse. Die Kreuzbühlstrasse wird in nächster Zeit ausgebaut. Für dieses Projekt haben wir im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe unsere Verbesserungsvorschläge in Form einer Einwendung bereits eingebracht. Zur Zeit ist ein Projekt bei der Stadt in Arbeit, welches den öffentlichen Verkehr, insbesondere die Buslinie im Zeltweg verbessern soll.



Abbildung: Kreuzplatz - vor Migros



Abbildung: Kreuzplatz - Merkurstrasse / Kreuzbühlstrasse



Abbildung: Kreuzplatz Zeitweg / Merkurstrasse



Abbildung: Kreuzplatz/Klosbachstrasse - Forchstrasse

## Forderungen

1. **Generell:** Bei jedem Ausbau des Kreuzplatzes sollen die Bedürfnisse des Veloverkehrs berücksichtigt werden.
2. **Zeltweg:** Beim Ausbau der Busspur auf Kosten einer Autospur soll sichergestellt werden, dass die Velofahrerinnen auch auf der Busspur verkehren dürfen.
3. **Merkurstrasse:** Es muss ermöglicht werden, dass die Velofahrer vom Zeltweg sicher in die Merkurstrasse abzweigen können (in beiden Richtungen).  
Auf der Merkurstrasse Richtung Kreuzbühlstrasse sollen Velostreifen erstellt werden, so dass die Velofahrerinnen die häufig stehenden Kolonnen sicher rechts überholen können.  
Von der Kreuzbühlstrasse her soll ein Veloweg in östlicher Richtung (also entgegen der heutigen Fahrtrichtung) eingerichtet werden.
4. **Kreuzbühl bis Kreuzstrasse:** Hier soll die Strasse auf eine (Auto-)Fahrspur reduziert werden, so dass genügend Platz für einen Velostreifen vorhanden ist.
5. **Kreuzstrasse bis Forch- / Zollikerstrasse:** Hier soll die Strasse auf zwei Spuren reduziert werden (eine zur Abzweigung Richtung Klosbachstrasse und eine zur Forch- und Zollikerstrasse) und die Fussgängerinsel aufgehoben werden, so dass die Fussgänger nur noch eine Querung machen müssen. Der so geschaffene Raum soll für Velostreifen auf diesen beiden Spuren verwendet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Spur geradeaus in die Forchstrasse gut markiert ist, so dass die Velofahrer nicht durch Autos, welche in die Zollikerstrasse abbiegen, gefährdet sind.
6. **Kreuzstrasse:** Das kurze Stück zwischen Zeltweg und Kreuzbühlstrasse soll für den Veloverkehr geöffnet werden, so dass der Umweg Klosbachstrasse Richtung See kürzer wird. Die Kreuzstrasse vom See her Richtung Kreuzplatz soll nur einspurig befahren werden, dafür sollen sowohl bergaufwärts als auch abwärts Velostreifen erstellt werden.
7. **Forchstrasse:** Auf der Forchstrasse sollen Velostreifen in beiden Richtungen erstellt werden



Abbildung: Situation Kreuzplatz mit neuen Velowegen (orange) und bestehenden Velowegen (blau)

## 4.2 Problemzone Mühlebachstrasse

### Ausgangslage

Die Mühlebachstrasse ist als Route 66 eine stark frequentierte regionale Veloroute. Für manche Velofahrer wird sie sogar zur Raserstrecke, insbesondere am Morgen und Abend. Bei Schulbeginn im Morgenverkehr sind die Schulkinder besonders beim Überqueren der Mühlebachstrasse gefährdet trotz Fussgängerstreifen. Die Kinder stehen oft lange wartend vor dem Fussgängerstreifen, ohne dass die Velofahrerinnen anhalten. Die bestehenden Schwellen vor dem Schulhaus verleiten eilige Velofahrer zu Ausweichmanövern auf das Trottoir, was die Gefahr erheblich erhöht. Zudem gibt es mehrere unübersichtliche Strassenquerungen. Stadteinwärts führt sie direkt in die Problemzone Stadelhofen.





Abb.: Mühlebachstrasse/Schulhaus Mühlebach (Blick stadtauswärts)

## Forderungen

1. **Einbiegung stadteinwärts zum Bahnhof Stadelhofen:** Gesicherte, getrennter Velostreifen einführen (siehe auch die Einwendungen der AG Velo Kreis 8). Dazu die Autospur aufheben und beidseitig gesicherte Velostreifen führen.
2. **Schulhaus Mühlebach:** Lichtsignal auf Knopfdruck; allenfalls in den Boden eingelassen wie auf der Hardbrücke.
3. **Querung Höschgasse:** Tempo 30 auf Höschgasse und Abzweigungen verbessern.
4. **Querung Münchhaldenstrasse:** Bodenmarkierung für Velos (rot?).
5. **Querung Kreuzstrasse:** Tempo 30 auf Kreuzstrasse einführen und kein Vortritt (Sägezähne) statt Stopp für Velos.

## 4.3 Problemzone Bahnhof Stadelhofen

### Ausgangslage

Der hochfrequentierte Stadelhoferplatz gehört zu den schwierigsten Knotenpunkten für Velofahrer in der Stadt Zürich. Die Kombination von sehr dichtem Fussgängerverkehr und mehreren Tram- und Buslinien verlangt sehr hohe Konzentration und birgt ein grosses Unfallrisiko. Ein zentrales Thema sind die sich kreuzenden Verkehrsströme.



Abb.: Stadelhofen, Goethestrasse



Abb.: Stadelhofen, Goethestrasse



Abb.: Stadelhoferplatz



Abb.: Stadelhofen, Gottfried-Keller-Strasse

## Forderungen

1. **Verkehrsströme:** Um die sich kreuzenden Verkehrsströme möglichst ungefährlich zu gestalten, sollen Fussgänger - und Velo-Verkehr an gezielte Kreuzungsflächen geführt werden. Denkbar wäre eine Verkehrstrennung analog Quaibrücke. Ziel ist eine Trennung des Veloverkehrs vom Fussgängerverkehr. Diese Trennung sollte jedoch nicht dazu führen, dass der Veloverkehr zum schnellen Fahren animiert wird.
2. **Begegnungszone:** Die Begegnungszone an der Stadelhoferstrasse (Tempo-Regime 20) soll um Gottfried-Keller und Goethe-Strasse ausgeweitet und signalisiert werden.
3. **Veloweg:** optional könnte ein neuer Veloweg durch oder entlang dem Stadelhoferplatz entstellt werden.

## 4.4 Problemzone Bellerivestrasse

### Ausgangslage

Grundsätzlich finden wir es gut, dass der Veloverkehr eigene Velospuren bekommen sollte. Die AG Velo Kreis 8 geht aufgrund des laufenden Sanierungsprojektes der Stadt Zürich nicht abschliessend auf diese Problemzone ein. Allerdings haben wir folgende Bedenken:

- Die Lichtsignalanlagen werden voraussichtlich auf den Autoverkehr getaktet, was die Velofahrerinnen immer wieder zum Anhalten zwingt.
- Für Velofahrer ist es grundsätzlich viel sicherer und angenehmer, auf Strassen mit wenig Verkehr zu fahren, wie z.B. auf der Dufourstrasse.
- Es müsste auch sichergestellt werden, dass die Velospur baulich, z.B. durch Erhöhung, abgetrennt und für Velos dediziert ist.
- Es müsste sichergestellt werden, dass die beiden Richtungen (wenn möglich baulich) getrennt werden, damit es nicht zu Gegenverkehr kommt, was insbesondere bei Überholmanövern gefährlich ist.

## Forderungen

Es stellt sich für uns daher die Frage, ob es nicht empfehlenswerter wäre, eine möglichst verkehrsberuhigte Dufourstrasse anzustreben, auf der die Velofahrerinnen sicher in ihrem Tempo fahren und sich auch gefahrlos kreuzen können.

## 4.5 Problemzone Dufourstrasse

### Ausgangslage

Die Dufourstrasse ist durch die flache Topografie, Tempo 30 und das schon heute meist relativ kleine Verkehrsaufkommen sehr gut fürs Velofahren in der Nord- Südrichtung geeignet. Allerdings hat es während den Stosszeiten (morgens, mittags und abends, sowie an schönen Wochenenden sehr dichten Verkehr.

Die Dufourstrasse wird schon heute häufig von Velofahrern benutzt. Allerdings ist sie heute zweispurig mit Gegenverkehr und Parkplätzen alternierend auf beiden Seiten, was ein Kreuzen von Autos und insbesondere LKW's erschwert. Das führt regelmässig (insbesondere in den

Stosszeiten, wo die Dufourstrasse zur Umfahrung des Staus an der Bellerivestrasse genutzt wird) zu Stockungen und blockiert so eine fließende Fahrt für Velofahrerinnen.



*Bild: Enge Verhältnisse an der Dufourstrasse bei Gegenverkehr*

Der Übergang von der Dufourstrasse über die Falkenstrasse ist in beiden Richtungen schlecht gelöst.



*Abb.: Einbiegen von Sechseläutenplatz in Dufourstrasse*

## Forderungen

1. Dufourstrasse als Einbahnstrasse (ausser für Velos)  
Damit es Platz für Velos in beide Richtungen hat, soll die Dufourstrasse als Einbahn definiert werden. Dabei soll verhindert werden, dass sie als Schleichweg zur Umgehung

von Staus verwendet wird, indem die Fahrtrichtung wechselt: Höschgasse bis Tiefenbrunnen stadtauswärts und Höschgasse bis Falkenstrasse stadteinwärts.

2. Wie bei verschiedenen Strassen in anderen Quartieren (z.B. Heinrichstrasse), soll jeweils in der Gegenrichtung der Einbahn ein Velostreifen markiert und signalisiert werden.
3. Parkplätze  
Die Parkplätze sollen nur auf einer Seite der Strasse (in Fahrtrichtung), so dass ein flüssiger Verkehr für Velofahrerinnen gewährleistet ist  
Die schrägen Parkplätze zwischen Flora- und Färberstrasse sollen durch parallele ersetzt werden.
4. Tempo 30 weiterhin beibehalten
5. Übergang Falkenstrasse verbessern  
Durch geeignete Massnahmen (Markierungen) allenfalls Lichtsignal soll eine sichere Überquerung der Falkenstrasse gewährleistet werden, so dass eine direkte Verbindung Dufourstrasse zum Sechseläutenplatz in beiden Richtungen für Velofahrer entsteht, ohne dass Fussgängerinnen gefährdet werden

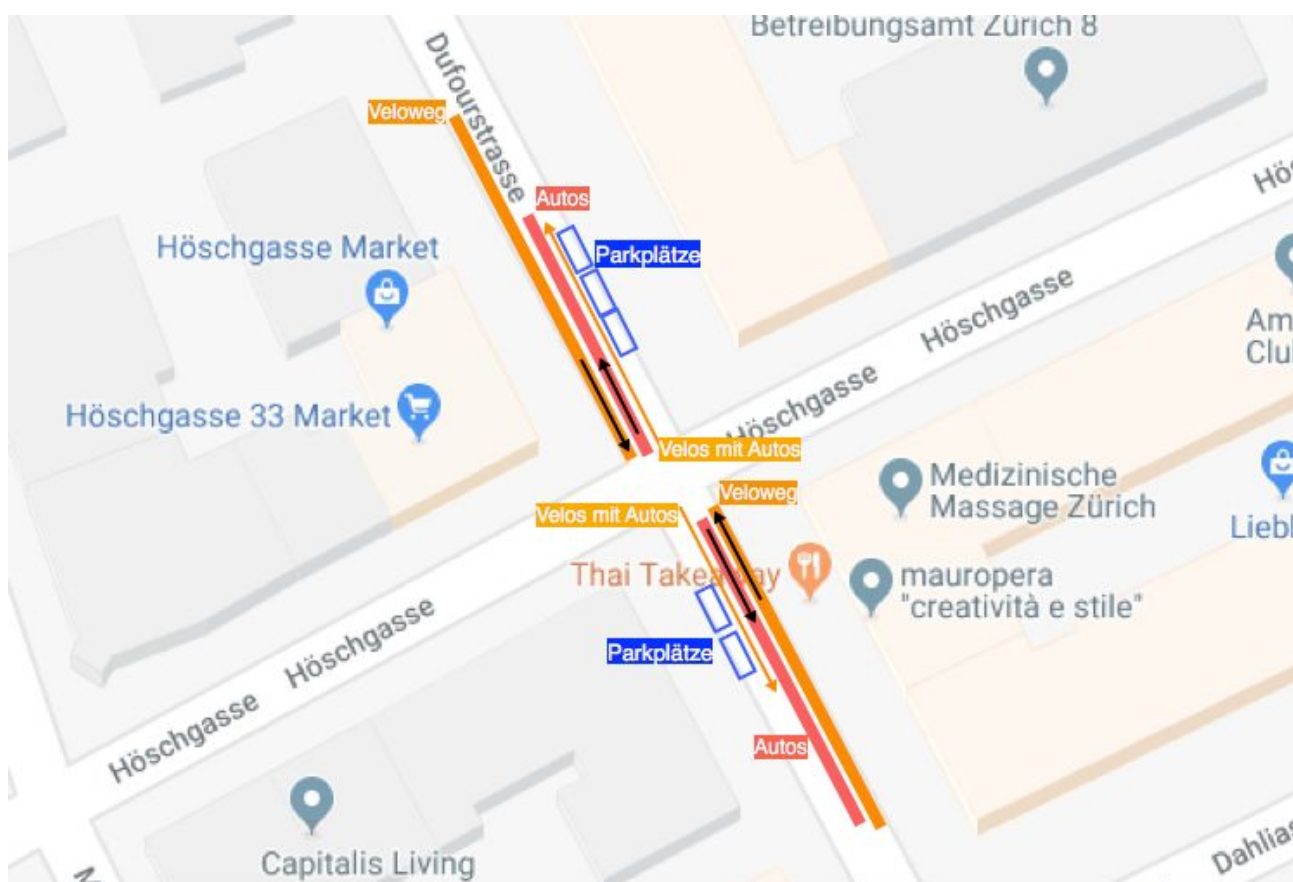


Abbildung: Situation Dufourstrasse / Höschgasse mit Einbahnstrasse in zwei Richtungen

## 4.6 Problemzone Seefeldstrasse

### Ausgangslage

Der Trambetrieb durch das Quartier Riesbach führt beidseits über die Seefeldstrasse. Streckenweise ist der Autoverkehr zugelassen. Aufgrund des Trambetriebes, der vielen, teils stark

frequentierten Strassenkreuzungen, des Temporegimes 50 und der Unfallstatistik wird die Seefeldstrasse nicht als Veloroute empfohlen.

Trotzdem wird die Seefeldstrasse insbesondere von schnelleren Velofahrerinnen, die mit dem Tempo mithalten können, häufig befahren.

Im Abschnitt Kreuzstrasse bis Falkenstrasse stellen die Parkplätze beidseits rechts eine Gefahr dar. Vor den Kreuzungen Seefeld-/Falkenstrasse und Seefeld-/Höschgasse fahren die Autos zu stark rechts heran und versperren den Velos den Weg zum Aufschliessen zu den Ampeln. Das führt dazu, dass die Velofahrer auf die Trottoirs ausweichen.



Abb.: Seefeldstrasse - Falkenstrasse (Quelle Ruedi Meyer)

## Forderungen

Schnelle Velofahrerinnen benutzen diese Strecke. Bei den Ampeln an den Kreuzungen Seefeld-/Falkenstrasse und Seefeld-/Höschgasse werden Wartezone für Velos mit genügend breiten und langen Markierungen zur Trennung von Autos und Velos bei Stau gefordert für ein sicheres Aufschliessen.

## 4.7 Problemzone Hegibachplatz

### Ausgangslage

Als grosser Kreisverkehr mit einer Tramhaltestelle in der Mitte konzipiert ist der Platz stark frequentiert. Zwei Buslinien, zwei Tramlinien und die Forchbahn überqueren den Platz und bei starkem Verkehrsaufkommen am Morgen und Abend erfordert es von allen Verkehrsteilnehmenden erhöhte Aufmerksamkeit. Für die Velos gibt es keine gesicherten Wege. Zwischen Riesbach und Hirslanden wird die Hegibachstrasse von Velofahrern benutzt. Die Hegibachstrasse ist im Abschnitt zwischen Hegibachplatz und Klusplatz eng.



Abbildung: Hegibachplatz



Abbildung: Hegibachplatz



## Forderungen

Für eine Trennung des Veloverkehrs vom Mischverkehr wird eine Markierung rund um den Hegibachplatz vorgeschlagen.

Die Hegibachstrasse ist eine Buslinie und im Abschnitt zwischen Hegibachplatz und Klusplatz soll beidseitig ein Velostreifen vorgesehen werden.



Abb.: Kreisverkehr - Niederländische Lösung. Der Veloverkehr wird analog zur Strecke als Radweg oder markierter Radstreifen am Kreisfahrbahnrand geführt. (Bild: Martin Rhyner - Quelle Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern).

## 4.8 Problemzone Zollikerstrasse / Hammerstrasse

### Ausgangslage

Die Route von Riesbach nach Hirslanden wird nebst dem Mischverkehr von den Velofahrerinnen via Höschgasse, Hammerstrasse bis Hegibachplatz stark frequentiert. Dabei sind bei der Kreuzung Zollikerstrasse/Hammerstrasse keinerlei Massnahmen für Velos vorhanden.

### Forderungen

An den Ampeln an der Kreuzung Zolliker-/Hammerstrasse sollen für Velos gesicherte Wartezonen vorgesehen werden. Die Hammerstrasse ist stark frequentiert und wegen des starken Gefälles für Velos gefährlich. Es sollen beidseits Velostreifen vorgesehen werden.

## 4.9 Problemzonen Südstrasse, Lenggstrasse, Arosastrasse

### Ausgangslage

In all diesen drei Strassen gibt es längere Abschnitte, die wegen ihrer Schmalheit und ihrer Steigung für Velofahrer gefährlich sind.



Abbildung: Beginn Anstieg Südstrasse



Abbildung: Beginn Anstieg Lenggstrasse



Abbildung: Beginn Anstieg Arosastrasse





Abbildung: Beginn Anstieg Arosastrasse

## Forderungen

- Bei Süd- und Lengstrasse Velostreifen bergaufwärts einrichten.
- Bei Arosastrasse bergaufwärts wiederholende Markierung des Velosymbols einrichten..

## 4.10 Problemzone Bahnhof Tiefenbrunnen

### Ausgangslage

Der praktisch direkt am See gebaute Bahnhof Tiefenbrunnen ist ein stark frequentierter Knotenpunkt und bietet wenig Raum für die vielen Verkehrsteilnehmenden die hier verkehren. Es passieren heute Autos auf fünf Spuren. Zusätzlich hat es Parkplätze, diverse S-Bahnen, zwei Tramlinien, mehrere Busse und Fussgänger auf den Trottoirs. Die einzigen Verkehrsteilnehmer ohne durchgehende Wege sind die Velofahrerinnen.



Abbildung: Bellerivestrasse stadtauswärts beim Bahnhof Tiefenbrunn

## Forderungen

1. **Strassenverbreiterung:** Bei der Erneuerung der Bellerivestrasse muss eine Verbreiterung des Strassentrasses in den See hinaus vorgesehen werden, damit alle Verkehrsteilnehmer dedizierte Wege erhalten.
2. **Durchgängig Velowege:** Die Velowege entlang der Bellerivestrasse müssen in beide Richtungen durchgängig gemacht werden. Dabei sollen sie entweder als abgesetzte Velowege oder als strassenbegleitende Velowege mit baulicher Abgrenzung ausgestaltet werden.
3. **Anbindungen:** Die Verbindungen von der Bellerivestrasse in die Veloroute 66 (Seefeldstrasse / Mühlebachstrasse) und die Seepromenade sind heute nicht existent oder schlecht gelöst und müssen realisiert werden.



Abbildung: Übersicht geforderte Velowege Bahnhof Tiefenbrunn

## 4.11 Problemzone Seepromenade

### Ausgangslage

Die Seepromenade ist ein sehr beliebter Erholungsort. Bei schönem Wetter sind es bis 50'000 Besucher pro Tag. Vor allem morgens an Werktagen wird diese Strecke stark von Velofahrerinnen benutzt. Tagsüber und Abends ist der Fussgängerverkehr so dicht, dass man mit dem Velo nur schlecht durchkommt. Es fehlen Querverbindungen zu den anderen Velorouten. In der Unfallstatistik erscheinen insbesondere die Übergänge über die Bellerivestrasse als Problemzonen (siehe Anhang III).



Abb.: Situation Seepromenade Höhe Sechseläuten-Platz (Quelle SRF)

## Forderungen

1. **Veloroute Dufourstrasse:** Um diese Situation zu entlasten, soll die Strecke Dufourstrasse zu einer Veloroute gemacht werden.(siehe oben)
2. **Veloroute Bellerivestrasse:** Die Bellerivestrasse soll so umgebaut werden, dass eine Spur für Veloverkehr in beiden Richtungen vorhanden ist.
3. **Verkehrstrennung:** Auf der Seepromenade soll die Trennung des Fussgänger- und Veloverkehrs realisiert werden.
4. **Priorität Velowege:** Bei den Sitzplätzen für die Restaurationsbetriebe müssen die Velowege prioritär gewichtet werden.
5. **Temporeduktion:** Temporeduktion (Begegnungszone) durch Werbekampagne und Beschilderung.

## 4.12 Problemzone Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus

### Ausgangslage

Das Bellevue mit dem angrenzenden Sechseläutenplatz ist der meistfrequentierteste Platz in Zürich. Obwohl insbesondere der Sechseläutenplatz bei Fussgängerinnen sehr beliebt und die Quaibrücke für alle Verkehrsteilnehmer eine wichtige Verbindung zur anderen Limmatseite ist, wurde die Verkehrssteuerung in erster Linie für den öffentlichen Verkehr und für den Autoverkehr optimiert.

Die Velofahrerinnen müssen an vielen Stellen im Fussgängerbereich fahren, was immer wieder zu Konflikten führt. Rund um den Bellevueplatz sind Velowege praktisch inexistent.



Abb.: Sechseläutenplatz vor Opernhaus



Abb.: Sechseläutenplatz



Abb.: Situation Sechseläutenplatz



Das Lichtsignal vor dem Coop wird oft falsch verstanden: Velofahrer, die geradeaus Richtung Limmatquai fahren warten bis es grün wird, obwohl das Signal eigentlich für Linksabbieger gedacht ist. Das führt immer wieder zu kritischen Situationen, weil die Autos (die meistens rechts in die Rämistrasse biegen) zur gleichen Zeit grün haben.



Abb.: Kreuzung Theaterstrasse St. Urbangasse

Bei der Ecke Quaibrücke / Utoquai kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, weil Veloverkehr und Fussgänger sich den engem Raum teilen müssen. Die zwei Lichtsignale sind zur Verbesserung des Verkehrsflusses für Trams und Autos lange rot für Fussgängerinnen, was zu Staus auf dem Trottoir führt und die Situation weiter verschärft.



Abb.: Ecke Quaibrücke Utoquai

## Forderungen

1. **Zwei Velostreifen Theaterstrasse (Coop-Kreuzung):** Heute besteht zwar schon eine Velostreifen geradeaus Richtung Limmatquai, aber in Richtung Rämistrasse fehlt diese, was oft zu kritischen Situationen zwischen Velos und Autos führt.
2. **Bessere Kennzeichnung des Lichtsignals:** Das Lichtsignal Ecke Theaterstrasse / St. Urbangasse ist eigentlich nur für Linksabbieger gedacht. Das wird von vielen Velofahrern falsch verstanden und sie halten bei rot auch an, wenn sie geradeaus fahren wollen. Das führt zu Konflikten mit den Autos, welche gleichzeitig grün haben, Man sollte eine gelb blinkende Lampe für die geradeausfahrenden Velofahrerinnen einführen.
3. **Bodenmarkierungen:** Die Verlängerung der Dufourstrasse Richtung Theaterstrasse beziehungsweise Richtung Bellerivestrasse sollte als Begegnungszone signalisiert sein (mit Tempo 20) so dass Velofahrer und Fussgänger sicherer aneinander vorbeikommen.
4. **Ecke Bellerivestrasse / Utoquai:**
  - a. Zur Schaffung von zusätzlichem Platz soll der Kiosk aufgehoben werden.
  - b. Die verschiedenen Wege von Velos und Fussgänger sollen innerhalb der Begegnungszone getrennt und markiert werden (Tempo 20 für Velos)
  - c. Die Ecke soll (allenfalls provisorisch) verbreitert werden, so dass genügend Platz für Velofahrerinnen und Fussgänger vorhanden ist, auch wenn viele Leute auf grünes Licht zur Überquerung der Quaibrücke warten.

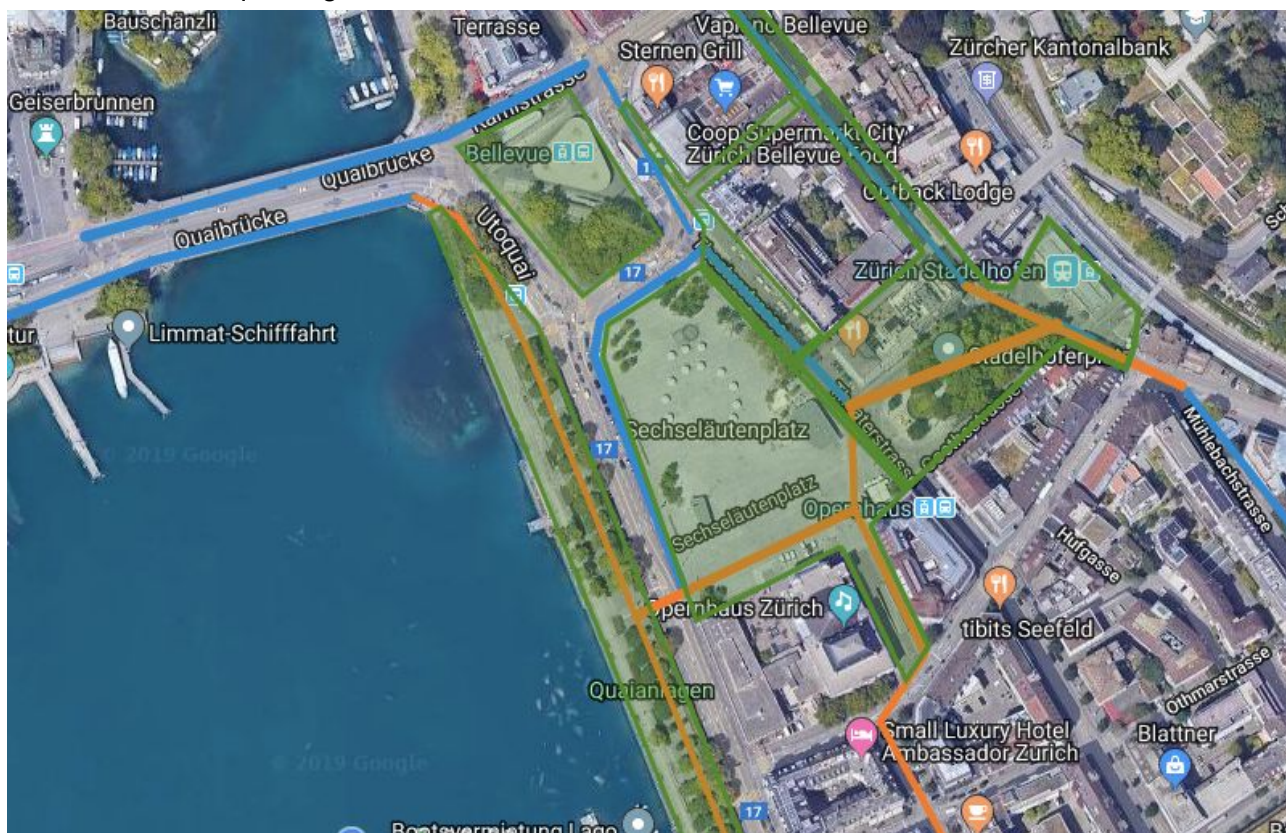


Abb.: Bellevue - Begegnungszonen (grün), bestehende (blau) und fehlende (orange) Velostreifen

## 5 Ausblick

### 5.1 Weiteres Vorgehen

Dieses Konzept soll nicht zum Papiertiger verkommen. Vielmehr handelt es sich um einen Prozess, der weiter vorangetrieben werden soll. Es ist wichtig, dass möglichst viele Ideen davon in die städtische Planung eingehen. Daher schlagen wir Folgendes vor:

1. Das Konzept wird dem Vorstand des Quartiervereins Riesbach zur Genehmigung vorgelegt.
2. Das Konzept soll den wichtigsten Interessengruppen zugänglich gemacht werden.
3. Die AG Velo Kreis 8 organisiert einen Anlass, an dem das Konzept der Quartierbevölkerung und der Presse vorgestellt wird.
4. Die AG Velo Kreis 8 soll ihre Arbeit fortsetzen. Der Fokus soll dabei vom Veloverkehr auf den Quartierverkehr erweitert werden.
5. Die AG Velo Kreis 8 verfolgt weiterhin die Planaufgaben der Stadt Zürich und verfasst wo nötig Einwendungen.

### 5.2 Kommunikation gegenüber Entscheidungsträgern und Ausführungsorganen

#### Quartierverein Riesbach

##### **Ziel**

Unter der Voraussetzung, dass die oben beschriebene möglichst breite Akzeptanz bei der Riesbacher Bevölkerung gegeben ist, soll erreicht werden, dass der Informationsaustausch mit Entscheidungsträgern als auch mit den Ausführungsorganen effektiv und effizient gelingen kann.

##### **Vorgehen**

Auf Stufe QVR wird sichergestellt, dass eine Vertreterin der AG Velo Kreis 8 bzw. deren Nachfolgeorganisation im Vorstand vertreten ist. Weitere Sachverständige sollen nach Bedarf zu den Vorstandssitzungen beigezogen werden.

#### Tiefbauamt Stadt Zürich (TAZ)

##### **Ziel**

Damit das Konzept oder Teile davon je umgesetzt werden, müssen unsere Anliegen bei allen zukünftigen Planungen von Verkehrsbauten in Riesbach einfließen. Deshalb ist eine gute Kommunikation mit dem Tiefbauamt die wichtigste Voraussetzung für die Verbesserung der Veloinfrastruktur in unserem Quartier.

##### **Vorgehen**

Um unsere Ziele zu erreichen, schlagen wir die folgenden Massnahmen vor:

1. **Regelmässige Sitzungen mit TAZ und Quartiervertretern**  
Schon seit einiger Zeit finden halbjährliche Sitzungen mit dem TAZ und Vertretern des Quartiers (Quartierverein, Gewerbeverein, Polizei) statt. Die AG Velo Kreis 8 entsendet

weiterhin jeweils mindestens einen Vertreter an diese Sitzungen um unsere Anliegen zu vertreten.

## 2. **Frühzeitige Einflussnahmen auf die Planung**

Basierend auf den Informationen, welche wir aus den oben genannten Sitzungen erhalten, sollten wir versuchen möglichst frühzeitig auf die Planung Einfluss zu nehmen, indem wir z.B. mit der zuständigen Projektverantwortlichen Kontakt aufnehmen und unsere Anliegen vorbringen.

## 3. **Studium Planaufgaben und Einwendungen**

Es ist wichtig, dass sämtliche Planaufgaben zu Vorgehen in unserem Quartier auf ihre Velofreundlichkeit überprüft werden. Dabei werden natürlich auch die Interessen der anderen Quartierbewohner - insbesondere Fussgängerinnen - berücksichtigt. Falls nötig werden Einwände (nach Paragraph 13 Strassengesetz) formuliert und eingereicht.

Wenn immer möglich werden weitere Institutionen (ProVelo, andere Interessengruppen, andere Quartiervereine) dazu animiert unsere Anliegen zu unterstützen, indem wir ihnen unsere Vorschläge weiterleiten.

## 4. **Einsprachen**

Falls unsere Einwendungen im finalen Projekt nicht berücksichtigt werden, sollte geprüft werden, ob allenfalls Einsprachen gemacht werden sollen. Da dies aufwändig und auch kostspielig ist, sollte von diesem Recht allerdings nur in wirklich dringenden Fällen Gebrauch gemacht werden. Dazu kommt, dass nur ein kleiner Kreis überhaupt berechtigt ist, solche Einsprachen zu machen und wir entsprechend zuerst eine solche Person finden müssen. Auf jeden Fall sollte eine solche Einsprache nur nach Absprache mit dem QVR gemacht werden. Wenn immer möglich sollte dabei auch Unterstützungen von anderen Interessengruppen gesucht werden.

## Presse

### **Ziel**

Die Presse kann uns helfen, unsere Anliegen breiter zu streuen und allenfalls auch Druck für mögliche Umsetzungen aufzubauen.

### **Vorgehen**

In einem ersten Schritt sollten wir versuchen unser Konzept mit Hilfe der Presse einem breiten Publikum in und ausserhalb des Quartiers bekannt zu machen. Es ist wichtig, dass sowohl die Bevölkerung als auch die Behörden und Institutionen wissen, dass dieses Konzept und die AG Velo Kreis 8 existieren und bei der Planung von Bauprojekten darauf eingehen.

Bei konkreten Projekten, welche unserem Konzept widersprechen, sollten wir zusätzlich zu den rechtlichen Mitteln (Einwendungen / Einsprachen) prüfen, ob wir unsere Argumente über die Presse weiter streuen. Damit dieses Vorgehen gelingen kann, sollten wir versuchen uns ein Netzwerk von velofreundlichen Journalisten aufzubauen.

## ProVelo Zürich

### **Ziel**

ProVelo Zürich ist ein Verein im Kanton Zürich, der sich für den Veloverkehr einsetzt. Der Verein existiert schon seit einiger Zeit und hat sich ein sehr gutes Wissen zum Thema Velo im Allgemeinen und zu den administrativen Vorgängen im Strassenbau angeeignet. Dazu kommt, dass der Verein sehr gute Kontakte zu der Presse unterhält. Wir sollten von diesem Wissen und den Kontakten profitieren, indem wir uns mit ProVelo Zürich verbünden.

### **Vorgehen**

Wir sollten regelmässige Kontakte mit ProVelo Zürich pflegen, z.B. halbjährliche Treffen (am besten koordiniert entweder vor oder nach den Sitzungen mit dem TAZ).

Bei Einwendungen auf Planaufgaben sollten wir uns mit ProVelo Zürich absprechen oder mindestens unsere Einwendungen ihnen zustellen, damit sie diese ebenfalls unterstützen.

Bevor wir Einsprachen gegen ein Bauvorhaben einreichen sollten wir uns ebenfalls mit ProVelo Zürich absprechen und wenn immer möglich ein gemeinsames Vorgehen anstreben.

## Politische Parteien

### **Ziel**

Verschiedene politische Parteien unterstützen die Anliegen der Velofahrerinnen und sind entsprechend eine starke Unterstützung für unser Konzept. Sie können unsere Vorschläge im Stadtrat bzw. Kantonsrat einbringen und uns bei Widerständen ein grösseres Gewicht verschaffen. Entsprechend sollten wir unbedingt diesen Hebel nutzen.

### **Vorgehen**

Wir sollten unser Konzept den interessierten Parteien vorstellen, insbesondere den Vertretern aus unserem Quartier. Dabei sollten wir herausfinden, welche Politikerinnen unser Anliegen am stärksten unterstützen, damit wir sie um Hilfe anfragen können, wenn unsere Vorschläge auf Widerstände treffen.

## Social Media

### **Ziel**

Insbesondere die junge Generation nutzt social media rege für Informationsaustausch und -beschaffung. Darum ist es wichtig, dass wir diese Kanäle nicht vollständig weglassen.

### **Vorgehen**

Die social media Kanäle leben von vielen, oft nur kurzfristig verfügbaren Informationen. Das hat zur Folge, dass es sehr aufwändig ist diese Kanäle aktiv zu bewirtschaften. Da wir diese Kapazität nicht haben, schlagen wir ein passives Vorgehen vor: Der Quartierverein betreibt eine Webseite auf der auch das Kapitel 'Verkehr' behandelt wird. Der Eintrag dort ist allerdings schon etwas älter. Wir sollten diese Webseite nutzen um unser Konzept zu kommunizieren und danach regelmässig (mindestens halbjährlich) aktualisieren.

# Anhang I - Gefahrenkatalog

Dieses Dokument ist integrierender Bestandteil diese Konzeptes und ist separat beigefügt.

Nr.	Problemzone	Abschnitts-Anfang	Abschnitts-Ende	Übergeordnete Routenführung	Gefährdung	Massnahmen	Bemerkungen	Prio.
1.1	Kreuzplatz	Bhf. Stadelhofen	Kreuzbühlstrasse. Kreuzplatz	Bellevue bzw. Altstadt - Realp	Fehlender Velostreifen. Ausweichen auf Tramtrasse	Velostreifen markieren.  Strassenbauprojekt: Kreuzbühlstrasse, Falken- bis Kreuzstrasse:  Kreuzbühlstrasse bergwärts Fuss- und Radweg geplant, Realisierung 2021  Anmerkung: es wurden Einwendungen vorgebracht u.a. vom Quartierverein Riesbach, von der Pro Velo Zürich sowie von der SP Kreis 7/8.		A
1.2	Kreuzplatz	Kreuzplatz	Zollikerstrasse	Bellevue bzw. Altstadt - Realp bzw. Zollikon	Enge Platzverhältnisse, Konflikt mit Autoverkehr.	Velostreifen markieren.		A
1.3	Kreuzplatz	Kreuzplatz	Feldeggstrasse	Hottingen - Utoquai	Gefährlicher Kreuzungspunkt: Enge Platzverhältnisse, Konflikt mit Autoverkehr, Gegenverkehr, Fussgänger.	Velostreifen markieren.	Beliebte Route als Zufahrt zum Quartierzentrum, Veloroute als Schulweg zu Schulhäuser Seefeld und Münchhalde für Kinder oberhalb Forchstrasse	A
1.4	Kreuzplatz	Pfauen, Zeltweg	Merkurstrasse, Kreuzbühlstrasse	Pfauen - Kreuzplatz	Konflikt mit Autoverkehr und Bus; Linksabbiegen erschwert.	Velostreifen markieren.		A
1.5	Kreuzplatz	Pfauen, Hottingerplatz	Höschgasse - Seefeld	Hottingen - Höschgasse	Keine	Folgende Alternativroute prüfen  Via Minervastrasse, Apolloweg, Übergang Forchstrasse, Signastrasse, Neumünsterallee, Zollikerstrasse, Höschgasse.	Umgehung Problemzone Kreuzplatz	C
1.6	Kreuzplatz	Kreuzplatz	Zeltweg	Realp - Stadelhofen	Konflikt mit Autoverkehr und Bus; Linksabbiegen erschwert.	Linksabbiegen Velofahrer in die Kreuzstrasse und Linksabbiegen in Merkurstrasse gewährleisten.  Im Zusammenhang mit der Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 der VBZ Stadt Zürich: Dedizierte Busspur kombiniert mit Velostreifen geplant, Realisierung 2020/2021 Merkurstrasse: Veloroute beide Richtungen geplant, Realisierung 2020.		A
1.7	Kreuzplatz	Kreuzplatz	Zeltweg	Realp - Hottingen	Konflikt mit Autoverkehr und Bus; Rechtsabbiegen erschwert.	Rechtsabbiegen Velofahrer in Merkurstrasse gewährleisten.  Im Zusammenhang mit der Attraktivitätssteigerung Buslinie 31 der VBZ der Stadt Zürich: Dedizierte Busspur kombiniert mit Velostreifen geplant, Realisierung 2020/2021 Merkurstrasse: Veloroute beide Richtungen geplant, Realisierung 2020		A
1.8	Kreuzplatz	Utoquai, Kreuzstrasse	Zeltweg	Utoquai - Hottingen	Konflikt mit Autoverkehr (Tempo 50), Kantonsstrasse? Überquerung Kreuzbühlstrasse?	Velostreifen markieren: Öffnen des gesperrten Abschnittes der Kreuzstrasse zwischen Kreuzbühlstrasse und Zeltweg Kreuzstrasse: 1 Autospur, dafür Veloweg in beide Richtungen mit Tempo 30. Überquerung Tramgleise gewährleisten.		A
1.9	Kreuzplatz	Forchstrasse	Zeltweg (Kreuzplatz Überquerung)	Realp - Pfauen bzw. Bellevue bzw. Altstadt	Konflikt mit Autoverkehr und Bus.	Velostreifen markieren: sicherer und signalisierter Velostreifen gewährleisten.	Im Projekt Sanierung Kreuzplatz im Zusammenhang mit geplanten Service Gleis Tram 11	A
1.10	Kreuzplatz	Klosbachstrasse	Kreuzplatz	Hottingen - Utoquai	Überqueren Kreuzplatz seewärts unmöglich ohne abzusteigen und via Fussgängerstreifen.	Velorouten prüfen.		A
1.11	Kreuzplatz	Mühlebachstrasse, Ottenweg	Kreuzplatz	Quaianlagen Riesbach - Hottingen	Keine	Keine	Velostreifen einseitig bestehend	C

Nr.	Problemzone	Abschnitts-Anfang	Abschnitts-Ende	Übergeordnete Routenführung	Gefährdung	Massnahmen	Bemerkungen	Prio.
1.12	Kreuzplatz	Kreuzplatz	Realp	Altstadt - Realp bzw. Zollikon	Forchstrasse hat starkes Gefälle, viel Verkehr durch Autos, und Trams. Die Velofahrer sind dadurch auf verschiedenste Arten gefährdet.	Velostreifen markieren.		A
2.1	Mühlebachstrasse	Kreuzstrasse	Bahnhof Stadelhofen	Zollikon - Stadelhoferplatz	Stark frequentierte Veloroute, Raserstrecke; Velostreifen fehlt. Veloroute endet bei der Einmündung in die Kreuzbühlstrasse zum Bahnhof Stadelhofen - siehe Problemzone Bhf Stadelhofen, Opernhaus.	Velostreifen markieren. Markierung bei der Einmündung in die Kreuzbühlstrasse vorsehen.		A
2.2	Mühlebachstrasse	Schulhaus Mühlebach	Schulhaus Mühlebach	Zollikon - Stadelhoferplatz	Gefahr vor dem Schulhaus Mühlebach. Konfliktsituation SchülerInnen und "Route 66". Gesicherte Übergänge zum Schulhaus fehlen, trotz Fussgängerstreifen. Kinder auf dem Schulweg sind beim Übergang der Strasse gefährdet, weil sich der Veloverkehr sicher fühlt, zu schnell fährt und vor den zwei Fussgängerstreifen nicht anhält, wenn Kinder davor warten zum überqueren! Wegen der Mauer und dem Gebüsch werden die Kinder erst spät gesehen. Der Autoverkehr ist eine zusätzliche Gefahr: Beim Aufgang auf die Rampe stadtauswärts gibt der Autofahrende wieder Gas, ist dadurch vor dem zweiten Fussgängerstreifen vor dem Schulhaus viel zu schnell.	Trennung Velostreifen vom Trottoir, vor dem Schulhaus Velostreifen rot einfärben, einem rohen Belag versehen, damit der Veloverkehr beim fahren daran erinnert wird, abzubremesen. Vorschläge prüfen: Lichtsignal oder Warnlampe links und rechts beim Schulhaus insbesondere Morgens zwischen 07.45 und 08.45 Uhr; In den Boden eingelassene Lichtsignale analog Hardbrücke.	stadtauswärts weniger schlimm, weil Pausenplatz auf der anderen Seite und die Kinder besser gesehen werden.	A
2.3	Mühlebachstrasse	Höschgasse	Höschgasse	Zollikon - Stadelhoferplatz	Unübersichtliche Kreuzung, insbesondere der Verkehr von der Seefeldstrasse ist kaum einsehbar und wegen viel Verkehr und der Buslinie gefährlich.	Tempo 30 auf Höschgasse.	Velostreifen bestehend;	A
2.4	Mühlebachstrasse	Münchhaldenstrasse	Münchhaldenstrasse	Stadelhoferplatz - Zollikon bzw. Küsnacht	Unübersichtliche Kreuzung Die Velofahrer wollen Schwung nehmen für den Aufstieg Richtung Arosastrasse bzw. Zollikerstrasse, können aber wegen Hecken nicht sehen, ob ein Auto auf der Münchhaldenstrasse kommt (beide Richtungen)	Velostreifen markieren und evtl. rot einfärben.		A
2.5	Mühlebachstrasse	Kreuzstrasse	Kreuzstrasse	Stadelhofen - Tiefenbrunnen	Tempo 50 auf der Kreuzstrasse macht diesen Übergang trotz Stoppsignal auf der Mühlebachstrasse sowohl für den Velo- als auch für den Fussgängerverkehr gefährlich.	Tempo 30 auf Kreuzstrasse einführen.		A
2.6	Mühlebachstrasse	Höschgasse	Wildbachstrasse	Stadelhofen - Tiefenbrunnen	Ecke "Blinde Kuh": Diese Kurve ist unübersichtlich und durch Busse, Autos und Velos stark befahren. Immer wieder gibt es Velofahrer die von der Zollikerstrasse her kommend links in die Wildbachstrasse einbiegen. In der Gegenrichtung sind Velofahrer von der Seefeldstrasse her kommend durch entgegenkommende Busse gefährdet.	Velostreifen markieren. Evtl. durchgehender Velostreifen prüfen.		A
3.1	Bahnhof Stadelhofen	Stadelhoferstrasse - Rämistrasse	Mühlebachstrasse, Kreuzbühlstrasse	Altstadt - Realp bzw. Zollikon bzw. Küsnacht	Veloverkehr trifft auf Fussgängerverkehr rund um den Stadelhofen, grosse Kollisionsgefahr. Es erfordert ein hohes Mass an Rücksichtnahme seitens aller.	Markierte Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h. Bodenmarkierungen.		A
3.2	Bahnhof Stadelhofen	Gottfried Keller-Strasse - Theaterstrasse	Stadelhoferplatz	Realp bzw. Zollikon - Bellevue	Hohe Randsteine, Tramschienen, viele Trams, Forchbahn und Fussgänger-Verkehr	Markierte Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h. Bodenmarkierungen. Alternativroute durch oder entlang den Stadelhoferplatz bauen.		A
3.3	Bahnhof Stadelhofen	Goethestrasse - Theaterstrasse	Stadelhoferplatz	Bellevue - Realp bzw. Zollikon	Hohe Randsteine, Tramschienen, Viele Trams, Forchbahn und Fussgänger-Verkehr	Markierte Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h. Bodenmarkierungen. Alternativroute durch oder entlang den Stadelhoferplatz bauen.		A



Nr.	Problemzone	Abschnitts-Anfang	Abschnitts-Ende	Übergeordnete Routenführung	Gefährdung	Massnahmen	Bemerkungen	Prio.
3.4	Bahnhof Stadelhofen	Kreuzbühlstrasse	Stadelhoferstrasse	Realp bzw. Zollikon bzw. Küsnacht - Bellevue	Starke Durchmischung Fussgänger und Veloverkehr	Markierte Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h.		A
3.5	Bahnhof Stadelhofen	Theaterstrasse	Kreuzbühlstrasse	Bellevue - Realp bzw. Zollikon	Starke Durchmischung Fussgänger und Veloverkehr + insgesamt 4 Gleise für Tram und Forchbahn	Sichere Veloverbindung schaffen	soll eher den Fussgängern helfen, dass sie nicht von Velofahrern überrascht werden	A
4.1	Bellerivestrasse	Bellevue	Tiefenbrunnen	Bellevue - Küsnacht	Grundsätzlich finden wir es gut, dass der Veloverkehr eigene Velospuren bekommen sollte. Allerdings haben wir bei der Bellerivestrasse folgende Bedenken:  - Veloverkehr in Kombination mit MIV mit Tempo 50 ist sowohl im Gegenverkehr als auch in derselben Fahrtrichtung gefährlich (Überholmanöver). - Die Lichtsignalanlagen werden voraussichtlich auf den Autoverkehr getaktet, was die Velofahrer immer wieder zum Anhalten zwingt.	- Aufheben einer Autospur stadtauswärts; dafür 2 gegenläufige, vom MIV abgetrennte Veloswege einrichten und sicheres Überholen bzw. Kreuzen von Velos ermöglichen.  - Lichtsignalanlagen veloverkehrskompatibel takten.  Anmerkung: Für Velofahrer ist es grundsätzlich viel sicherer und angenehmer, auf Strassen mit wenig Verkehr zu fahren, wie z.B. auf der Dufourstrasse. Es stellt sich für uns daher die Frage, ob es nicht empfehlenswerter wäre, eine möglichst verkehrsberuhigte Dufourstrasse anzustreben, auf der die Velofahrer sicher und in ihrem Tempo fahren und sich auch gefahrlos kreuzen können.	Verkehrsstau gibt es am Bellevue stadtauswärts bis zur Abzweigung Rg. Winterthur am Sechseläutenplatz; stadtauswärts ist der Verkehr flüssig.	B
5.1	Dufourstrasse	Höschgasse	Falkenstrasse, Opernhaus	Küsnacht - Bellevue	Schleichverkehr; Strasse schmal und Kreuzen von Auto- und Velofahrer ist gefährlich.	Einbahnverkehr Velostreifen durchgezogen in Gegenrichtung des Autoverkehrs		A
5.2	Dufourstrasse	Höschgasse	Tiefenbrunnen	Bellevue - Küsnacht	Schleichverkehr; Strasse schmal und Kreuzen von Auto- und Velofahrer ist gefährlich.	Einbahnverkehr Velostreifen durchgezogen in Gegenrichtung des Autoverkehrs		A
5.3	Dufourstrasse	Falkenstrasse	Falkenstrasse	Küsnacht - Bellevue	Abruptes Ende des Velostreifenes mit unklarer Fortsetzung: - in der Falkenstrasse gegen den See kommt man in eine Mischzone - Geradeaus Richtung Sechseläutenplatz muss man eine zweispurige Strasse überqueren.	Verlängerung des Velostreifenes Richtung Bellevue mit klarer Markierung zum Überqueren der Falkenstrasse vorsehen.	Ist eigentlich der Weg zum See mit Überquerung Utoquai in Zukunft noch vorgesehen?	B
5.4	Dufourstrasse	Falkenstrasse	Tiefenbrunnen	Küsnacht - Bellevue	Parkplätze abwechselnd auf beiden Seiten der Strasse, was zwar zur Verkehrsberuhigung beiträgt, aber auch Slalomfahrten verursacht und insbesondere beim Parkieren und Ein- und Aussteigen die Velofahrer gefährdet	Parkplätze nur auf der Seite in welcher der Verkehr fliesst		B
6.1	Hegibachplatz	Hegibachstrasse	Klusplatz	Riesbach - Hirslanden	Schmal mit Gegenverkehr.	Bodenmarkierungen für Velos durchgehend vorsehen.	Alternative (?): Trennen von berg- und Talverkehr der Autos, indem Hegibachstrasse bergwärts und Hofackerstrasse talwärts für Autos als Einbahn signalisiert würde und jeweils in der Gegenrichtung ein Velostreifen	A
6.2	Hegibachplatz	Hegibachplatz	Hegibachplatz	Kreisel Hegibachplatz	Starkes Verkehrsaufkommen mit Autos, Bus und Tram; gesicherte Velostrecke fehlt.	Velostreifen rot eingefärbt rund um den Kreisel markieren zur Trennung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr. Zacken wo Vortritt gilt (Tram, Bus)		A
7.1	Zollikerstrasse / Hammerstrasse	Zollikerstrasse	Hammerstrasse	Pfauen - Zollikon	Schmal mit Gegenverkehr.	Haltezone für Velos beim Signal markieren.		A
7.2	Zollikerstrasse / Hammerstrasse	Hammerstrasse	Hammerstrasse	Riesbach - Hirslanden	Schmal mit Gegenverkehr.	Bodenmarkierungen für Velos durchgehend vorsehen.		A
8.1	Südstrasse	Südstrasse	Südstrasse	Riesbach - Balgrist bzw. Zollikon	Gefährlich für Velofahrer, da schmal und bergaufwärts.	Bergaufwärts Bodenmarkierungen für Velos durchgehend vorsehen.		A
9.1	Lenggstrasse	Lenggstrasse	PUK	Riesbach - Balgrist	Gefährlich für Velofahrer, da schmal und bergaufwärts.	Bergaufwärts Bodenmarkierungen für Velos durchgehend vorsehen.		A

Nr.	Problemzone	Abschnitts-Anfang	Abschnitts-Ende	Übergeordnete Routenführung	Gefährdung	Massnahmen	Bemerkungen	Prio.
10.1	Arosastrasse	Arosastrasse	Mühlebachstrasse	Küsnacht - Pfauen bzw. Stadelhofen	Gefährlich für Velofahrer, da schmal und bergaufwärts.	Bergaufwärts Bodenmarkierungen für Velos durchgehend vorsehen; nicht nur beim Eintritt in Mühlebachstrasse.		A
11.1	Tiefenbrunnen	Bellerivestrasse Eingang Bahnhof Tiefenbrunnen	Ida-Bindschedler- Strasse - Seefeldstrasse	Zollikon - Bellevue	Velostreifen hört beim Bahnhof-Einfahrt einfach auf, Veloverkehr wird in einer Sackgasse vor dem Bahnhof Tiefenbrunnen geführt.	Velostreifen und Bodenmarkierungen für Velos markieren. Bei der Erneuerung der Bellerivestrasse muss eine Verbindung zum See vorgesehen werden, damit alle Verkehrsteilnehmenden getrennte Wege benutzen können.		A
11.2	Tiefenbrunnen	Arosastrasse	Bellerivestrasse	Balgrist - Badi Tiefenbrunnen	Kein Velostreifen.	Variante 1: markierter Velostreifen auf Ida-Bindschedler-Strasse stadtauswärts bis zum Lichtsignal Bellerivestrasse. Dann Überquerung Bellerivestrasse kombiniert mit Fussgänger und linksseitig Bellerivestrasse weiter stadteinwärts zum bestehenden Velostreifen vor Badi Tiefenbrunnen.  Variante2: Velostreifen-Markierungen über die Badstrasse vorsehen. Dann rechtsseitig Bellerivestrasse weiter stadteinwärts auf bestehendem Velostreifen. Sicherstellen, dass die Fussgänger auf dem Trottoir Utoquai nicht gefährdet sind, z.B mit einer 'kein Vortritt' Signalisation.		A
11.3	Tiefenbrunnen	Badi Tiefenbrunnen	Bushaltestelle Tiefenbrunnen Seeseite	Seepromenade - Küsnacht	Velostreifen ist schmal und mit Fussgänger geteilt.	Trottoir verbreitern und dedizierten Velostreifen markieren.	Übergang Bellerivestrasse optimieren für Bergaufwärts Velofahrende	A
12.1	Seepromenade	Kiesweg Seepromenade ab Pumpstation	Parallel Seefeld-Quai zum Bad Utoquai	Seepromenade - Küsnacht	Nach frisch gekiestem Terrain ist dieser Velostreifen gefährlich.	Variante 1: Asphaltierter Velostreifen vorsehen, dient auch zur Entflechtung, birgt aber die Gefahr von Velorasern.  Variante 2: Veloverkehr über Seefeldquai lenken. Es hat eigentlich schon einen schmalen Velostreifen stadteinwärts, aber dieser kann insbesondere am Wochenenden kaum befahren werden, weil es immer Autos hat, welche auf Parkplätze warten. Darum würde ich hier vorschlagen, die Parkplätze parallel zur Strasse zu legen (heute sind sie schräg), dafür eine richtige Velospur stadteinwärts, am besten rot markiert.		A
12.2	Seepromenade	Feldeggstrasse	Zur Seepromenade parallel Seefeld-Quai	Hottingen - Seepromenade	Die Auffahrt via Randsteinrampe ist gefährlich.	Sichere Gestaltung der Randsteinrampe vorsehen.		A
12.3	Seepromenade	Seefeld-Quai	Zur Seepromenade stadteinwärts vor Restaurant Frascati	Seepromenade - Bellevue	Die Auffahrt via Randsteinrampe ist gefährlich.	Sichere Gestaltung der Randsteinrampe vorsehen.		A
12.4	Seepromenade	Seepromenade	Traversierung Bellevuebrücke Richtung Limmatquai stadteinwärts	Seepromenade - Central	Gefährlicher Mischverkehr Velo/Fussgänger.	Die heute für Fussgänger bestehende Unterführung der Bellevuebrücke soll als Velostreifen markiert werden. Damit wird die oberirdische Querung der Bellevuebrücke durch Velofahrer entlastet.		A
12.5	Seepromenade	Restaurant Pumpstation	Restaurant Pumpstation	Seepromenade - Central bzw. Gegenrichtung	Der Veloverkehr führt mitten durch das Gartenrestaurant mit wartenden Kunden und Kellnern, die traversieren müssen.	Restriktiver Handhabung Aussensitzplätze zugunsten Fussgänger und Velostreifene -Aufhebung der Restaurant-Tische seeseitig???		A
12.6	Seepromenade	Bellevue	Hafen Riesbach	Bellevue - Küsnacht	Zu schnell fahrende Velos und E-Bikes können mit Verkehrsteilnehmer kollidieren.	Tempo 20 Regime einführen und mit Werbekampagne und Beschilderung geltend machen.		A
13.1	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Sechseläutenplatz	Sechseläutenplatz	Stadtzentrum - Küsnacht bzw. Zollikon bzw. Hottingen bzw. Hirslanden	Starke Durchmischung Fussgänger und Veloverkehr:  a) Verlängerung vom Stadelhofen bis zum Lichtsignal am See vor dem Opernhaus b) Verlängerung Dufourstrasse bis zu a) c) Fussgängerstreifen vom See (bei der Busstation) zur Theaterstrasse	Trennung durch klare Makrierung wo Velos verkehren sollen, allenfalls mit Hinweis auf Vortritt Fussgänger.	Parallel zur Bellerivestrasse ist ein Velostreifen markiert. Allerdings habe ich noch nie ein Velo dort gesehen	A
13.2	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Utoquai	Lichtsignal Theaterstrasse	Küsnacht bzw. Zollikon bzw. Hottingen bzw. Hirslanden - Stadtzentrum	Gleichzeitiges grün für Velofahrer geradeaus und Autofahrer von links, wobei die Autofahrer meist in die rechte, die Velofahrer aber in die linke Spur wollen	Bessere Steuerung, so dass die Velofahrer zuerst losfahren können und erst danach die Autofahrer	Hat allenfalls eine längere Rotphase für Fussgänger zur Folge	A

Nr.	Problemzone	Abschnitts-Anfang	Abschnitts-Ende	Übergeordnete Routenführung	Gefährdung	Massnahmen	Bemerkungen	Prio.
13.3	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Theaterstrasse (Coop)	Rämistrasse	Küsnacht bzw. Zollikon bzw. Hottingen bzw. Hirslanden - Stadtzentrum	Gemischter Verkehr mit Autofahrer.	Veloweg markieren		A
13.4	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Rämistrasse	Quaibrücke	Hochschulquartier - Mythenquai	Gemischter Verkehr mit Autofahrer.	Veloweg markieren		A
13.5	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Ecke Quaibrücke	Utoquai	Mythenquai - Stadtzentrum bzw. Küsnacht bzw. Zollikon bzw. Hottingen bzw. Hirslanden	Starke Durchmischung Fussgänger und Veloverkehr auf engem Raum, zusätzlich erschwert durch Lichtsignal mit langen Rotphasen	Bistro Grill am See verschieben  Durch die engen Platzverhältnisse wird das eine Problemzone bleiben; Zu prüfen: rot eingefärbter Velostreifen mit rauhem Belag vorsehen für langsames fahren. Öffnung der Unterführung für Velo löst nur einen kleinen Teil des Problems		A
13.6	Bellevue, Sechseläutenplatz, Opernhaus	Limmatquai, Bellevue	Dufourstrasse, via Sechseläutenplatz oder Theaterstrasse	Bellevue - Tiefenbrunnen	Situation ungelöst, Veloroute fehlt.	Markierte Begegnungszone mit Temporegime 20 km/h.		A
14.1	Seefeldstrasse	Höschgasse	Höschgasse	Tiefenbrunnen - Bellevue	Kreuzung: Stadteinwärts gefährliches Links- und Rechtsabbiegen sowie Geradeausfahren für Veloverkehr.	Haltezone für Velos beim Signal vorsehen.		A
14.2	Seefeldstrasse	Seefeldstrasse	Falkenstrasse	Tiefenbrunnen - Bellevue	Kreuzung: Vor der Ampel entsteht Stau und die Autos fahren zu stark rechts heran, so dass dem Veloverkehr den Weg versperrt wird zum Aufschliessen. Das führt zu Ausweichmanövern der Velos aufs Trottoir oder auf die Tramspur.	Haltezone für Velos beim Signal vorsehen mit genügend langer Markierung zur Trennung der Autos von den Velos bei Stau, damit ein Aufschliessen der Velos zur Ampel möglich ist.		A
14.3	Seefeldstrasse	Seefeldstrasse	Höschgasse	Tiefenbrunnen - Bellevue	Kreuzung: Vor der Ampel entsteht Stau und die Autos fahren zu stark rechts heran, so dass den Velos der Weg versperrt wird zum Aufschliessen. Das führt zu Ausweichmanövern der Velos aufs Trottoir.	Haltezone für Velos beim Signal vorsehen mit genügend langer Markierung zur Trennung der Autos von den Velos bei Stau, damit ein Aufschliessen der Velos zur Ampel möglich ist.		A
15.1	Weinegg	Felsenstrasse	Kartausstrasse	Bellevue bzw. Hottingen - Balgrist	Die Wineggstrasse ist schmal, unübersichtlich und hat mehrheitlich starkes Gefälle. Fussgänger, sind durch Velos bzw. Autos gefährdet. Velofahrer durch Autos.	Begegnungszone einrichten???		C
15.2	Weinegg	Buchenweg	Zollikerstrasse	Tiefenbrunnen - Balgrist	Die Kartausstrasse ist schmal bzw sehr schmal, unübersichtlich und hat mehrheitlich starkes Gefälle. Im schmalen Bereich sind Fussgänger, durch Velos bzw. Autos gefährdet sowie Velofahrer durch Autos. Im sehr schmalen Bereich sind Fussgänger, durch Velos gefährdet	Begegnungszone einrichten???		C
16.1	Lengg	Bleulerstrasse	Witellikerstrasse	Tiefenbrunnen - Balgrist	Die Enzenbühlstrasse ist schmal, unübersichtlich und hat mehrheitlich Gefälle. Velos sind durch Autos gefährdet .	Velostreifen markieren.		C
17.1	Zollikerstrasse / Hammerstrasse	Kreuzplatz	Zollikon	Stadelhofen bzw. Hottingen - Zollikon	Die Zollikerstrasse ist trotz Tempo 30 schmal. Auf gewissen Abschnitten sind die Autos wechselseitig parkiert. Velofahrer sind durch ungeduldige Autofahrer gefährdet.	Velostreifen markieren.		A

# Anhang II - Begriffe und Glossar

## II.1 Begriffe (Legende)

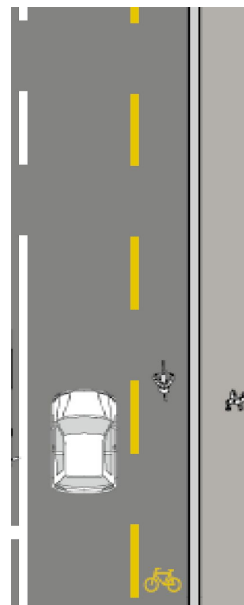
Für die Bezeichnungen und die nachfolgenden Bilder wurden die "Standards Masterplan Veloinfrastruktur" der Stadt Bern als Vorlage verwendet. "Radstreifen" oder "Radweg" werden als Velostreifen und Veloweg bezeichnet.

### Grundsatz Separationsbedürfnis

- Auf verkehrsarmen Strassen und bei tiefen Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo im Mischverkehr geführt werden.
- Bei mittleren Belastungen und Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo mit Radstreifen auf der Strasse geführt werden.
- Entlang stark belasteten Strassen oder bei hohen Geschwindigkeiten des MIV ist eine bauliche Separation anzustreben.

### Velostreifen

Durchgängiger Radstreifen garantiert einen ausreichenden Abstand zum motorisierten Verkehr entlang von Hauptverkehrsachsen, auf Abschnitten, wo aufgrund der Verkehrsbelastung und/oder der Geschwindigkeit eine Separierung des Veloverkehrs notwendig ist.



## Veloweg

Der strassenbegleitende Veloweg ist eine Weiterentwicklung des Velostreifens, abgetrennt von Hauptverkehrsstrassen mit hohem Separationsbedürfnis.

### Veloweg – rückwärtig



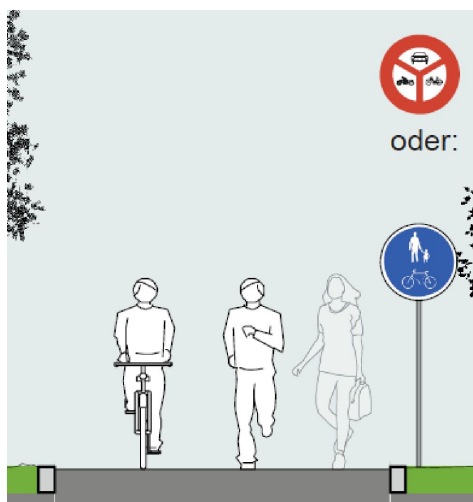
Winkelriedstrasse Bern

### Veloweg - getrennt



Quaibrücke Zürich

### Velo- und Fussweg kombiniert



## Velostrasse

Die Velostrasse wird abseits von Hauptverkehrsstrassen geführt und zurzeit im Pilotbetrieb schweizweit getestet. Sie ermöglicht, Quartierstrassen mit hoher Velonachfrage vortrittsberechtigt zu führen. Damit wird dem Veloverkehr eine attraktive Verbindung abseits der Hauptverkehrsstrassen angeboten. Grundsätzlich gilt auch hier Tempo 30.

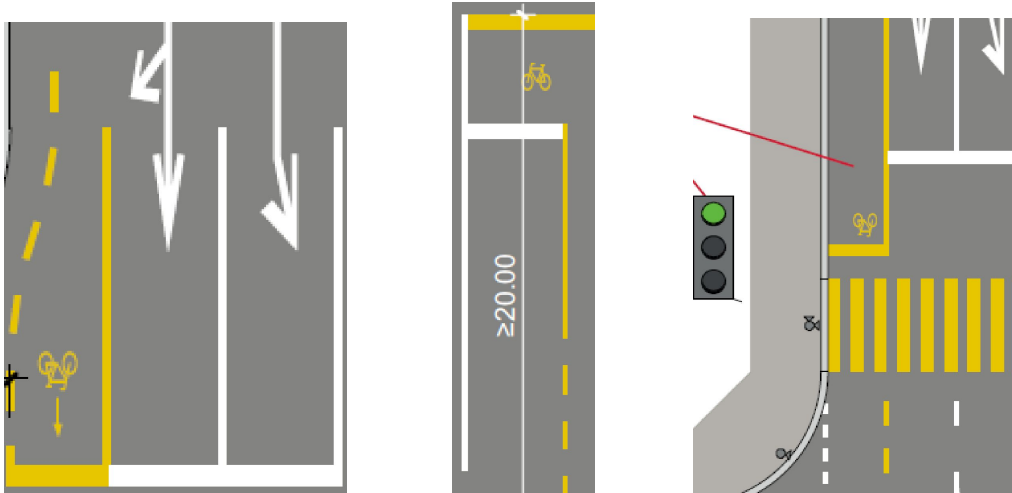


Beundenfeldstrasse Bern



## Halteräume

Vor Ampeln oder vor stark frequentierten Kreuzungen wird mit Hilfe von Halteräumen (oder auch Knoten genannt) eine gesicherte Haltezone für Velos gewährleistet. Roteinfärbungen können bei stark frequentierten Kreuzungen vorgesehen werden.



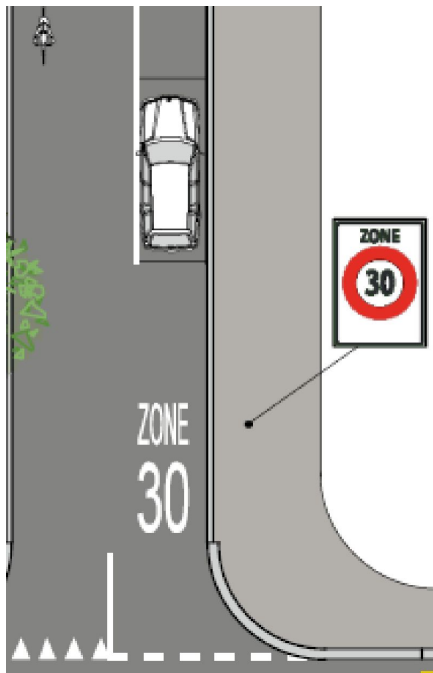
## Kreisverkehr

Kreisverkehre bedingen für den Veloverkehr stets ein Einfädeln in den Verkehr, was bei hohen Verkehrsmengen und für Velofahrende mit erhöhtem Sicherheits- und Schutzbedürfnis eine Hürde darstellt. Kreisverkehre stellen damit stets einen Unterbruch der separaten Veloführung dar. Die Unfallzahlen bei Kreiseln entwickeln sich für den Veloverkehr verhältnismässig schlechter als für andere Verkehrsarten.



Es sind neue Lösungsansätze zu prüfen, wie zum Beispiel die niederländischen Lösungen mit markierten Velostreifen oder separaten Velowegen im Kreisverkehr.

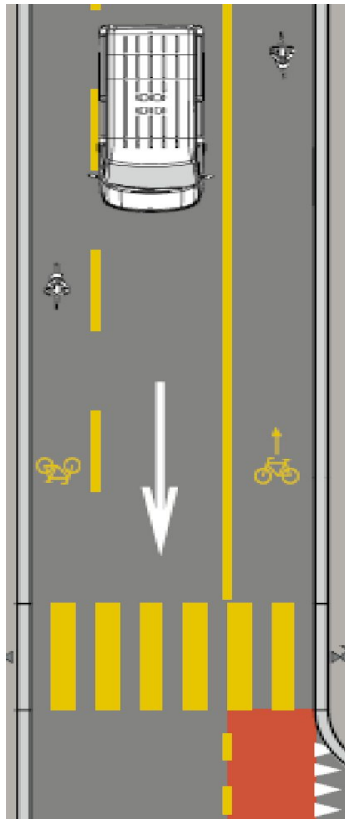
## Quartierstrasse mit Verkehrsberuhigung (T30 oder T20)



Quartierstrassen mit einer meist tiefen Belastung des motorisierten Verkehrs können "verkehrsberuhigt" werden. Dabei ist darauf zu achten, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen gut erkennbar und velofreundlich ausgestaltet werden. So ermöglichen z.B. "Kissen" oder längs angeordnete Verkehrsinseln eine hindernisfreie Durchfahrt für den Veloverkehr. Damit werden insbesondere Velofahrende mit erhöhtem Sicherheits- und Schutzbedürfnis angesprochen. Bei Parkplatzreihen ist es wichtig, dass Velofahrende genügend Platz neben parkierten Autos haben, um der Gefahr von öffnenden Autotüren entgegenzuwirken.



## Einbahn mit Velogegeverkehr



Einbahnstrassen werden für den Veloverkehr geöffnet und als Velostreifen markiert. In der Gegenrichtung wird der Velostreifen möglichst ununterbrochen markiert.

Trottoirs sind mit baulichen Massnahmen zu trennen.

Bei Parkplätzen ist aufgrund der räumlichen Ausgangslage sowie bezüglich Frequenz des Velo- und Parkierungsverkehrs zu entscheiden, ob der Velostreifen in Gegenrichtung vor oder hinter den Parkplätzen geführt wird. Bei Einmündungen (bei der Gegenrichtung) sind aus Sicherheitsgründen vermehrt Roteinfärbungen des Velostreifens zu prüfen.

## Umweltspur



Die kombinierte Bus-/Veloführung, Umweltspur, nutzt räumliche Synergien entlang von Hauptverkehrsstrassen mit Priorisierungsbedürfnis des ÖV. Bei hohen Taktfolgen des ÖV, hohen Frequenzen des Veloverkehrs sowie bei Steigungen ist auf eine ausreichende Breite zu achten, welche das gefahrlose Überholen ÖV-Velo ermöglicht. Eine Markierung des Velostreifens ist zu prüfen.

## II.2 Abkürzungen

<b>Abkürzung</b>	<b>Erklärung</b>
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
QV	Quartiersverein
QVR	Quartiersverein Riesbach
TAZ	Tiefbauamt der Stadt Zürich

# Anhang III - Statistiken

## III.1 Unfallzahlen

Für Riesbach und die daran angrenzenden Bereiche ergab sich aufgrund einer Analyse der Unfallstatistik des Bundes<sup>4</sup>, dass die Unfallzahlen zwischen 2012 und 2018 an denen Velofahrer beteiligt waren, stetig zunahmen. Die Anzahl Unfälle mit Schwerverletzten blieb relativ konstant. Die Anzahl Unfälle mit Leichtverletzten nahm in dieser Zeit aber markant zu (Abb.).



Abb.: Unfälle mit Velofahrern im Riesbach und daran angrenzenden Bereichen zwischen 2011 und 2018

Schlüsselt man diese Unfallzahlen des Bundes für denselben Zeitbereich nach den von uns definierten Problemzonen auf, so zeigt sich erstens, dass sich in den Problemzonen Seefeldstrasse, Forchstrasse, Bellevue, Bellerivestrasse, Seepromenade, Kreuzplatz, Mühlebachstrasse, Bahnhof Stadelhofen markant mehr Unfälle mit Schwerverletzten ereigneten. Betrachtet man die Unfälle mit Leichtverletzten, so sind zusätzlich die Problemzonen Dufourstrasse und Sechseläutenplatz/Opernhaus zu nennen.

<sup>4</sup> [Unfallstatistik des Bundes](#)

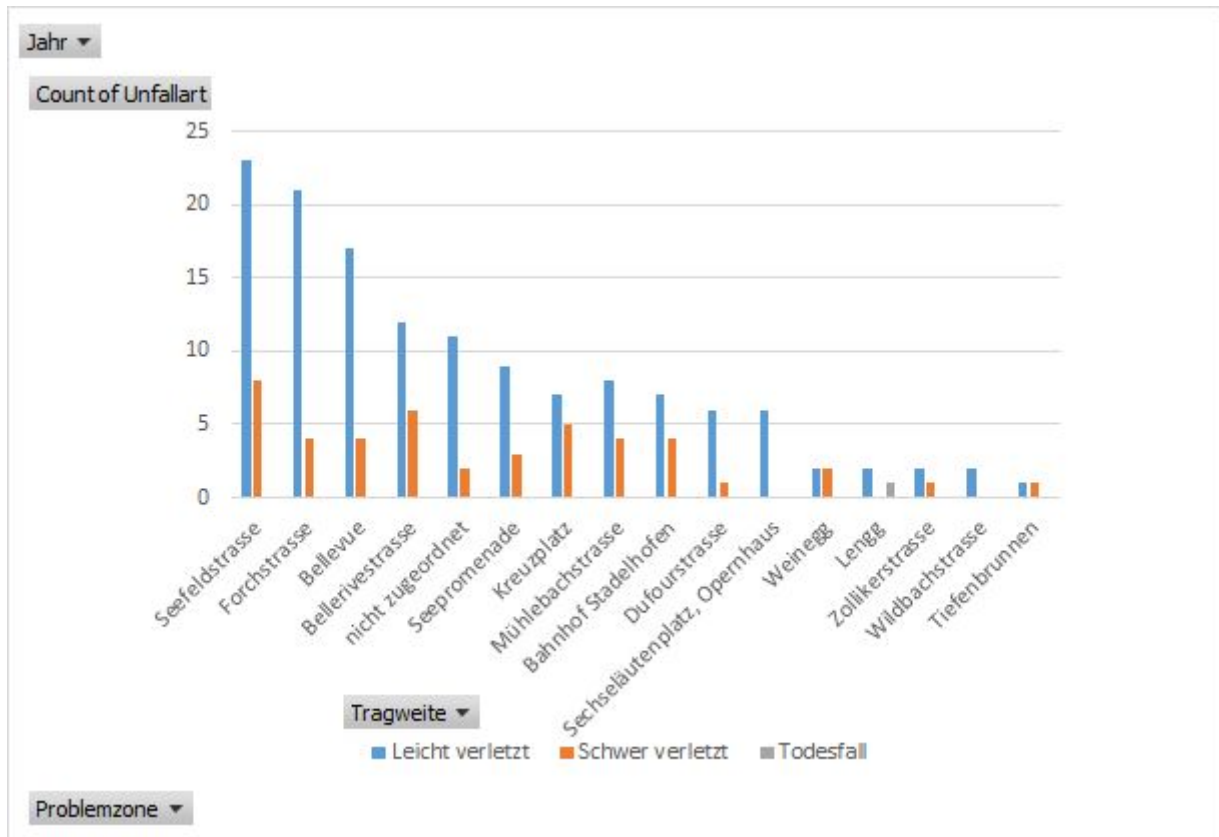


Abb.: Unfälle mit Velofahrern im Riesbach und daran angrenzenden Bereichen zwischen 2011 und 2018 aufgeschlüsselt nach den von uns definierten Problemzonen <- diese Abb. bezieht sich auf die von uns im Katalog definierten Problemzonen

## III.2 Unfallschwerpunkte im Quartier

Eine Analyse der Unfallstatistik des Bundes zeigt die folgenden Schwerpunkte von Unfällen mit Beteiligung von Velofahrerinnen:

- Seepromenade insbesondere bei den grossen Fussgängerstreifen der Bellerivestrasse
- Kreuzbühlstrasse, insbesondere beim Übergang zum Bahnhof Stadelhofen
- Kreuzplatz
- Seefeldstrasse, insbesondere zwischen Falken- und Mainaustrasse sowie zwischen Hornbach- und Wildbachstrasse.

Diese Stellen decken sich weitgehend mit den von uns identifizierten Gefahrenzonen.

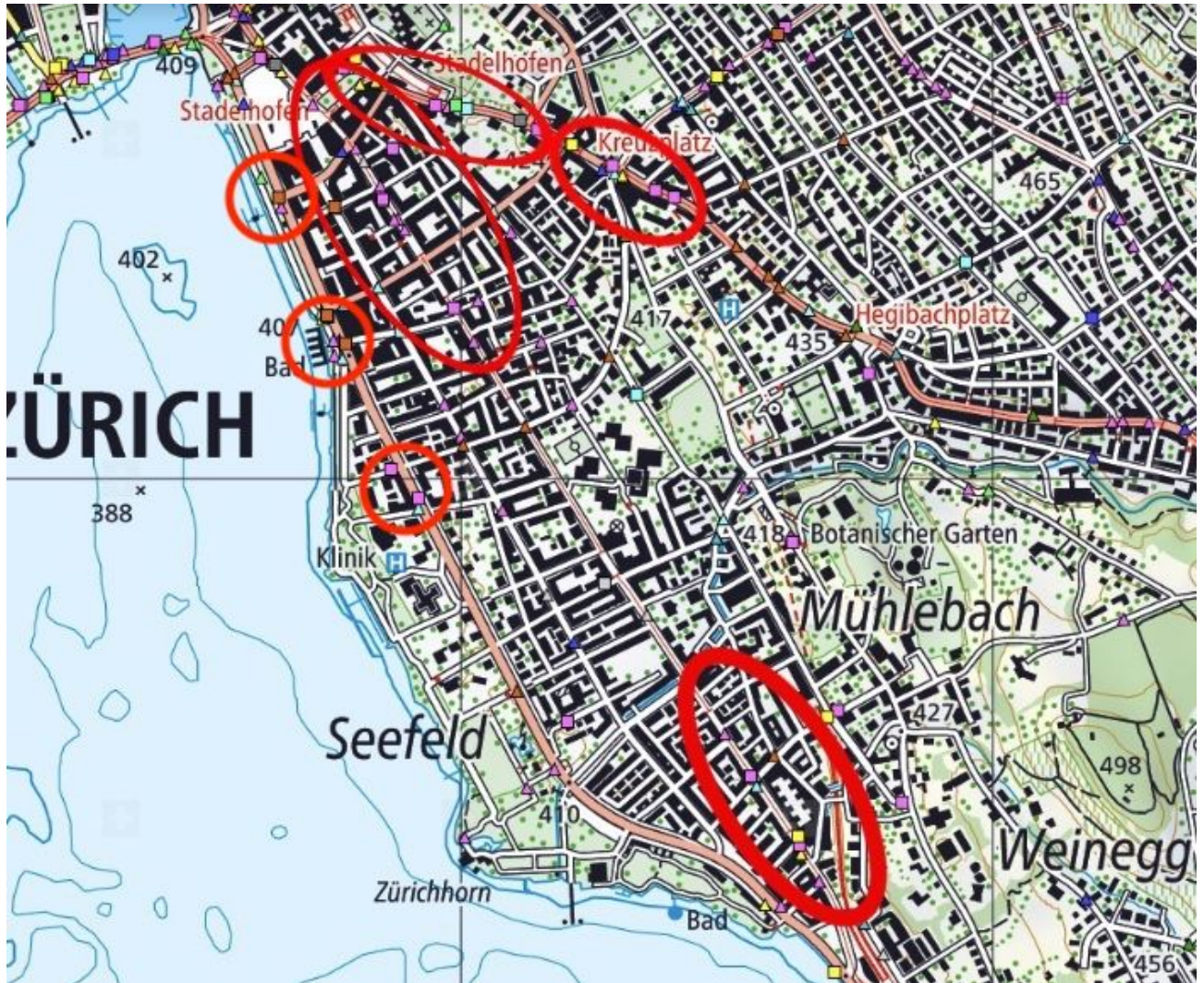


Abb.: Schwerpunkte von Unfällen mit Velofahrerinnen in Riesbach zwischen 2011 und 2018

### III.3 Verkehrszählungen

Verkehrszählungen belegen es: Von 2012 bis 2018 haben der Velo- und Fussgängerverkehr sowie der Öffentliche Verkehr um 50% zugenommen, während der MIV stagnierte. Gleichzeitig nahmen die Velounfälle dabei überproportional zu.<sup>5</sup> Auf der anderen Seite ist es nach wie vor so, dass die Stadt Zürich Tempo 30 auf Hauptachsen in der Regel nur dann einführt, wenn Lärmschutz nötig ist - und auch dann nur, wenn der ÖV nicht beeinträchtigt wird.<sup>6</sup> Das bedeutet aber auch, dass bis heute Tempo 30 aufgrund eines Sicherheitsinteresses tabu ist.

Die Stadt Zürich verfügt im Moment über ein Netz von 24 Zählstellen. Im Riesbach wird lediglich an einer Stelle gemessen und zwar an der Mühlebachstrasse. Die Rohdaten dieser Messstellen sind öffentlich zugänglich<sup>7</sup>.

Über alle Wochentage kumuliert, beginnt der Veloverkehr an der Mühlebachstrasse etwas vor 6 Uhr morgens. Dabei ist der Strom von Velofahrenden Richtung Bellevue grössere als derjenige Richtung Riesbach. Über die Mittagszeit wird ebenfalls erhöhter Veloverkehr registriert, allerdings auf tieferem Niveau. Am Abend sind die Velofahrten zurück Richtung Riesbach etwas breiter verteilt: sie ziehen sich bis gegen den frühen Morgen des Folgetages hin (Abb.).

<sup>5</sup> [Artikel Tagblatt](#)

<sup>6</sup> [Artikel Tagesanzeiger Tempo 30](#)

<sup>7</sup> [Statistik Verkehrszählung](#)

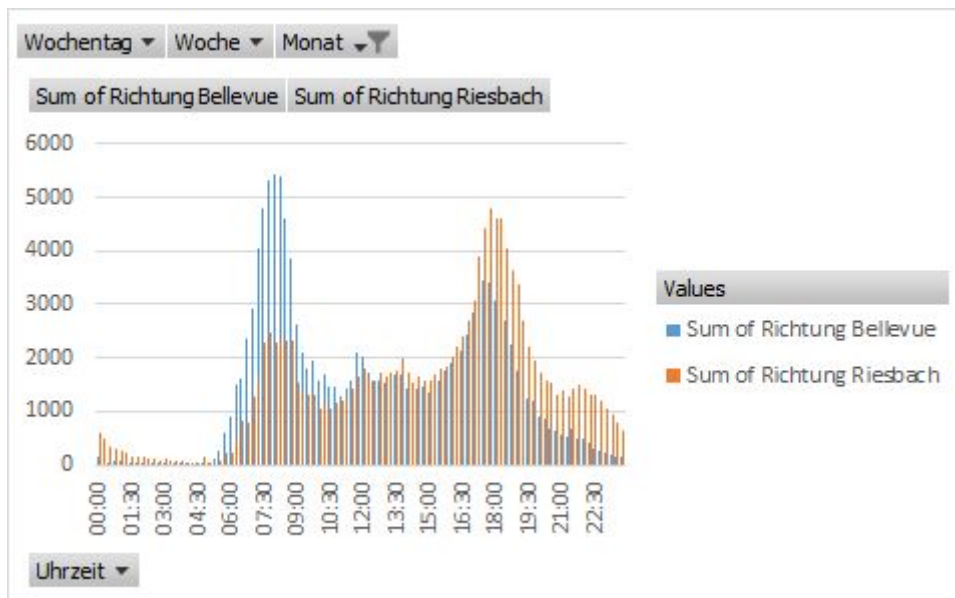


Abb.: Automatische Zähldaten an der Mühlebachstrasse vom 01.02. - 31.07.2019: Kumulierte Anzahl Velofahrten Richtung Bellevue bzw. Riesbach (Zählintervall 15 Minuten)

An einem typischem Werktag beginnt der Veloverkehr an der Mühlebachstrasse etwas vor 6 Uhr morgens. Für den Strom von Velofahrenden Richtung Bellevue werden Viertelstundenwerte von über 80 Velofahrer erreicht. Am Abend sind die Velofahrten zurück Richtung Riesbach etwas breiter verteilt: es werden aber immer noch viertelstündige Spitzenwerte von 50 Velofahrern erreicht (Abb.).

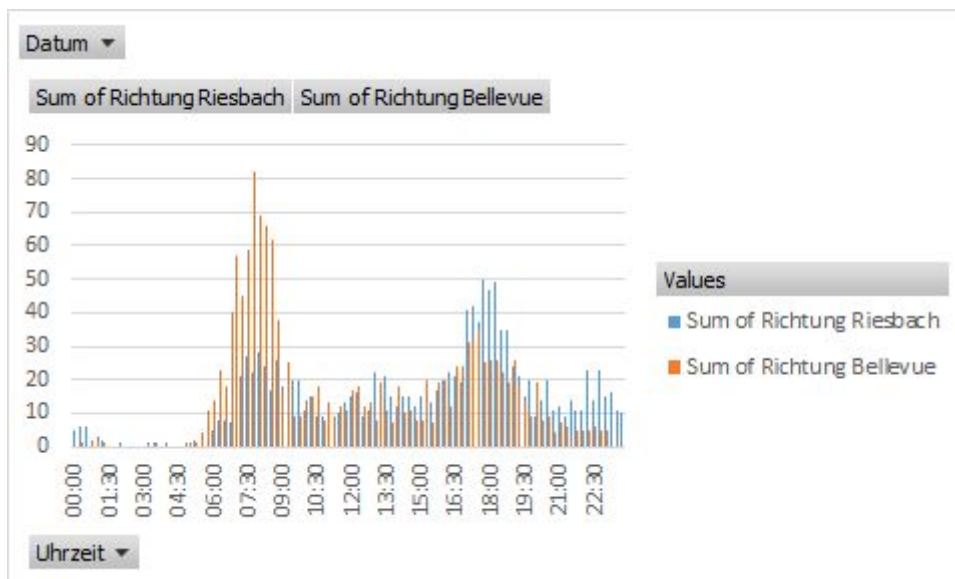


Abb.: Automatische Zähldaten an der Mühlebachstrasse vom Donnerstag 27.07.2019: Anzahl Velofahrten Richtung Bellevue bzw. Riesbach (Zählintervall 15 Minuten)

An einem typischen Samstag beginnt der Veloverkehr an der Mühlebachstrasse nach 6 Uhr morgens. In beiden Richtungen werden Viertelstundenwerte von knapp 20 Velofahrer erreicht. Dabei ist der Verkehr über den ganzen Tag verteilt und auch während der ganzen Nacht gibt es einzelne Fahrten (vor allem Richtung Riesbach).

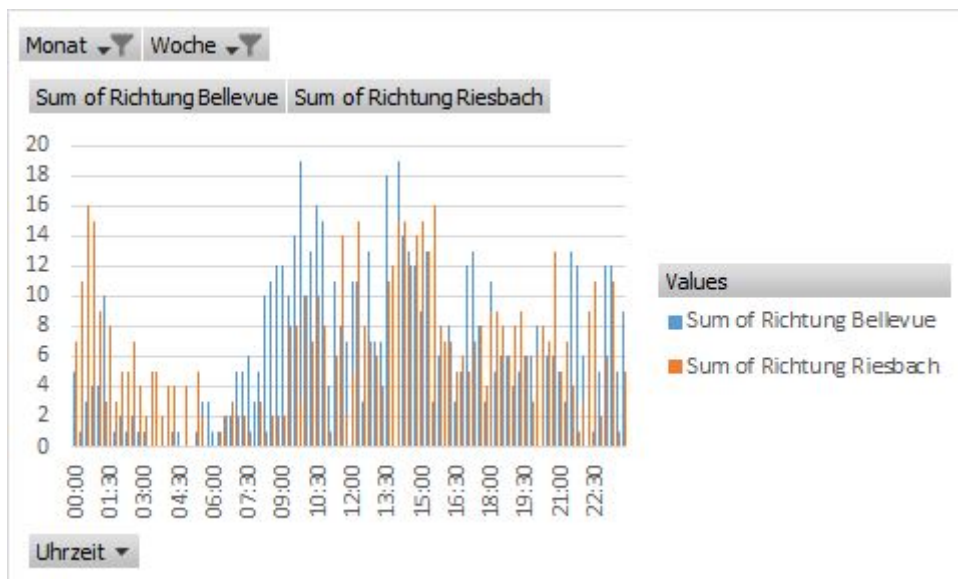


Abb.: Automatische Zähldaten an der Mühlebachstrasse vom Samstag 06.07.2019: Anzahl Velofahrten Richtung Bellevue bzw. Riesbach (Zählintervall 15 Minuten)

An einem typischem Sonntag beginnt der Veloverkehr an der Mühlebachstrasse um ca. 10 Uhr morgens. Sowohl Richtung Bellevue als auch Richtung Riesbach werden bis ca. 20 Uhr Viertelstundenwerte von 10 bis 20 Velofahrern erreicht. Am späteren Abend bis in die frühen Morgenstunden des Folgetages ebbt der Strom der Velofahrer ab, allerdings werden immer noch viertelstündige Spitzenwerte von 5 Velofahrern erreicht. Im Vergleich zum Samstag zeigt sich eine leicht später einsetzender Strom von Velofahrenden sowie eine leicht geringere Intensität (Abb.).

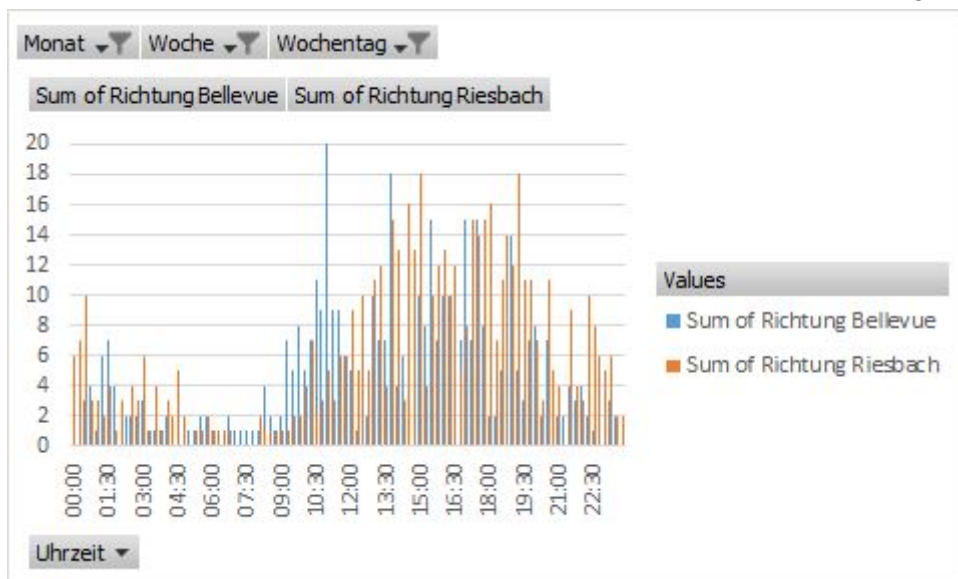


Abb.: Automatische Zähldaten an der Mühlebachstrasse vom Sonntag 07.07.2019: Anzahl Velofahrten Richtung Bellevue bzw. Riesbach (Zählintervall 15 Minuten)

Tab. zeigt die Tagesdurchschnitte für verschiedene Wochentage bzw. Tagesarten über einen Zeitraum von 6 Monaten. Daraus geht hervor, dass an Dienstagen, Mittwochen und Donnerstagen die stärksten Veloaufkommen erfolgen. Die Wochenenden, besonders die Sonntage zeigen eine Velofrequenz die halb so gross oder kleiner ist.

<b>Zeitraum</b>	<b>01.02.2019 - 31.07.2019</b>		
<b>Messart</b>	<b>Richtung Bellevue</b>	<b>Richtung Riesbach</b>	<b>Beide Richtungen</b>
Tagesdurchschnitt über alle Wochentage	756	764	1520
Tagesdurchschnitt über alle Montage	841	843	1684
Tagesdurchschnitt über alle Dienstag	998	971	1969
Tagesdurchschnitt über alle Mittwoch	937	978	1915
Tagesdurchschnitt über alle Donnerstag	905	897	1802
Tagesdurchschnitt über alle Freitag	821	788	1609
Tagesdurchschnitt über alle Werktag	901	895	1796
Tagesdurchschnitt über alle Samstag	455	472	927
Tagesdurchschnitt über alle Sonntag	334	401	735

*Tab.: Tagesdurchschnitte der Velofahrten in der Mühlebachstrasse für verschiedene Wochentage bzw. Tagesarten über einen Zeitraum von 6 Monaten.*



## Anhang IV - Bestehende regionale und kommunale Planungen der Stadt Zürich

Geplante regionale Infrastrukturen für den Veloverkehr, welche Riesbach und daran angrenzende Quartiere betreffen<sup>8</sup>



Geplante kommunale Infrastrukturen für den Veloverkehr, welche das Quartier Riesbach und daran angrenzende Quartiere betreffen<sup>9</sup>

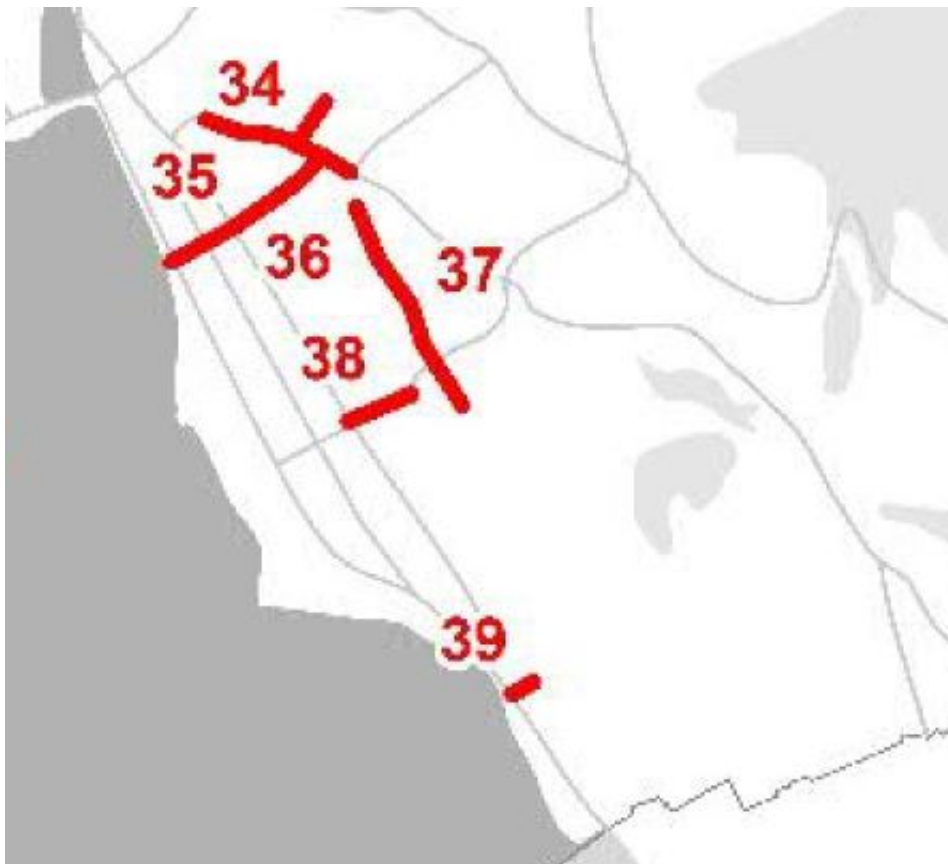
Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Seebecken	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
27	Schoeckstrasse – Theaterstrasse – Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse – Seefeldstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
48	Bahnhof Stadelhofen	Abstellanlage	Ausbau	kurz-/mittelfristig
73	Bergstrasse –	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner	mittelfristig

<sup>8</sup> Kanton Zürich Regionaler Richtplan Stadt Zürich Richtplantext (30. Juni 2017): Tab. 4.4.16: Geplante Infrastrukturen Veloverkehr (Auszug)

<sup>9</sup> Stadt Zürich Kommunalen Richtplan Verkehr - Richtplantext (8. August 2018): Tab. 9.2: Geplante Velorouten (Auszug)

	Sempacherstrasse – Forchstrasse		Abschnitte zur Vervollständigung	
74	Falkenstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
75	Feldeggstrasse – Klosbachstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
76	Wildbachstrasse – Höschgasse – Hammerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
98	Witellikerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig

Basierend auf dem kommunalen Richtplan sind die folgenden Bauvorhaben mit Verbesserungen für den Veloverkehr geplant:



*geplante Bauvorhaben mit Velorouten basierend auf dem kommunalen Richtplan*

Abschnittsnummer	Abschnitt	Realisierungshorizont
34	Merkurstrasse	mittelfristig
35	Kreuzbühlstrasse	kurzfristig

36	Kreuzstrasse	mittelfristig
37	Zollikerstrasse	mittelfristig
38	Höschgasse	mittelfristig
39	Unterführung Bahnhof Tiefenbrunnen	langfristig

## Anhang V - Zusätzliche Quellen

Folgende Dokumente sind im Zusammenhang mit dem vorliegenden Konzept relevant:

### V.1 Master- und Richtpläne

Masterplan Velo Stadt Zürich (7. November 2012)

[Masterplan Velo Stadt Zürich](#)

Diese Plan ist gegenwärtig in Überarbeitung.

Kanton Zürich Regionaler Richtplan Stadt Zürich Richtplantext (30. Juni 2017)

[Regionaler Richtplan](#)

Kommunaler Richtplan Verkehr - Plan Veloverkehr - Stand 08.08.2018 (Entwurf)

[Kommunaler Richtplan](#)

Kommunaler Richtplan Verkehr - Plan Veloverkehr - Stand 08.08.2018 (Entwurf) - Auszug für das Quartier Riesbach



### V.2 Standards

Velostandards Stadt Zürich - Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung (7. September 2016)

[Velostandards](#)

## Stadt Zürich - Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen (30. Mai 2012)

[Broschüre Strassenlärmsanierung](#)

Kreis 8 T30 bestehend und neu (Stand März 2019):



Kanton Zürich Koordinationsstelle Veloverkehr Kommunale Velonetzung  
Merkblatt Version 1.0

[Kommunale Velonetzung](#)

Das Velowegnetz der Stadt Zürich

<https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/veloweg>

### V.3 Verkehrszählungen

Standorte Verkehrszählungen in der Stadt Zürich

[Standorte Verkehrszählungen](#)

Verkehrszählungen in der Stadt Zürich: Daten der automatischen Zählungen  
«Fuss- und Veloverkehr» - Viertelstundenwerte

[Werte Verkehrszählung](#)

## V.4 Ausserkantonale Standards

### Bern

- Masterplan Veloinfrastruktur
- Bericht Masterplan Veloinfrastruktur und
- Standards Masterplan Veloinfrastruktur

Link: <https://www.bern.ch/velohauptstadt/infrastruktur/masterplan-veloinfrastruktur>

### Paris

<https://de.parisinfo.com/was-ansehen-in-paris/info/fuhrer/paris-en-velo-itinerares>