



Stadt Zürich

Velostandards Stadt Zürich



Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum

Projektbeteiligte

Polizeidepartement

Dienstabteilung Verkehr

Departement der Industriellen Betriebe

Verkehrsbetriebe Zürich

Zürich, 17. November 2015,

Detailkorrekturen 7. September 2016

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Der Masterplan Velo	4
1.2	Die Velostandards	4
1.3	Bedeutung	4
2	Grundprinzipien der Veloführung in der Stadt Zürich	5
3	Routennetz und Qualitätsstufen.....	5
4	Wichtigste Querschnittsmasse.....	7
	Radstreifen	7
	Radwege (baulich abgetrennt)	8
	Rad-/Fusswege	9
	Veloführung in Quartierstrassen (Tempo-30-Zonen).....	10

1 Einleitung

1.1 Der Masterplan Velo

Der Masterplan Velo strebt drei Hauptziele an:

1. Im Interesse eines stadtverträglichen und effizienten Gesamtverkehrssystems, als Beitrag zu einem attraktiven Stadtleben und dem Wunsch der Bevölkerung entsprechend, wird der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr markant gesteigert. 2025 hat sich die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
2. Velofahrerinnen und -fahrer fühlen sich sicher, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind. Das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere nehmen ab.
3. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu, unabhängig von deren Routine, Alter, Geschlecht, Lebenssituation und Herkunft. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

Zur Erreichung der Ziele wurden verschiedene Handlungsfelder definiert. Die Velostandards Stadt Zürich sind eine Massnahme des Handlungsfelds «Attraktive und sichere Infrastruktur».

1.2 Die Velostandards

Die «Velostandards Stadt Zürich» richten sich hauptsächlich an Planende auf dem Stadtgebiet von Zürich: Projektleitende seitens Verwaltung, aber auch Auftragnehmende wie Ingenieur- und Planungsbüros.

Zweck:

- *Grundlagendokument* zu den Prinzipien der Führung des Veloverkehrs in Zürich
- *Förderung der Einheitlichkeit, Lesbarkeit und Benutzbarkeit der Veloinfrastruktur.*
- *Vereinfachung der Umsetzung* von Velo-Infrastrukturmassnahmen.
- *Die Arbeit der Stadt Zürich nach aussen transparenter gestalten und messbar machen.*

Hinweis: Die Standards ersetzen keine Normen und bilden kein umfassendes Nachschlagewerk zu sämtlichen Themen der Veloinfrastruktur.

1.3 Bedeutung

Die Zürcher Velostandards (inkl. Anpassungen und Ergänzungen) werden vom Steuerungsausschuss Stadtverkehr 2025 beschlossen. Sie gelten grundsätzlich für alle Planerinnen und Planer in der Stadt Zürich als Richtlinien für sämtliche kommunalen und überkommunalen Strassen. Dieses Dokument fasst die wichtigsten Grundsätze und Querschnittsmasse zusammen.

2 Grundprinzipien der Veloführung in der Stadt Zürich

Lückenlose Führung als Grundanforderung

Oberstes Ziel muss es sein, zukünftige Velorouten mit komplett durchgängigen Veloführungen auszurüsten, notfalls auch mit den Mindestmassen.

Das Velo soll in erster Linie auf der Strasse geführt werden

Für eine Vielzahl von Situationen ist dies die vorteilhafteste Führung für den Veloverkehr. Gut umgesetzte Velomassnahmen auf der Strasse sind objektiv und subjektiv sicher.

Baulich abgetrennte Radwege am richtigen Ort erstellen

In bestimmten Fällen macht eine getrennte Führung auf Radwegen Sinn und führt zu besseren Lösungen. Radwege können beispielsweise entlang sehr stark befahrener Strassen oder im Bereich von Parkanlagen sinnvoll sein.

Fuss- und Veloverkehr weitgehend trennen

Gemeinsame Flächen mit dem Fussverkehr sind nur in wenigen Situationen für beide Seiten tauglich. In den meisten Fällen können sie nur als Notlösungen bezeichnet werden. Im Begriff «Langsamverkehr» werden zwei Bewegungsformen zusammengefasst, welche erhebliche Unterschiede aufweisen. In Ausnahmefällen können gemeinsame Flächen angebracht sein, die entsprechenden Voraussetzungen sind in den Standards angegeben (z. B. Topographie, Frequenzen usw.).

3 Routennetz und Qualitätsstufen

Das städtische Veloroutennetz unterscheidet zwischen den regional klassierten Haupt- und Komforttrouten und den kommunal klassierten Routen. Diese werden im Folgenden als «Nebenrouten» bezeichnet.

- Haupttrouten: Rückgrat des städtischen Routennetzes, für die Alltags- und Gewohnheitsfahrer, schnell befahrbar, durchgängig und hindernisarm.
- Komforttrouten: zusätzliches Angebot für Velofahrerinnen und Velofahrer mit hohem Anspruch an das subjektive Sicherheitsempfinden (z. B. auch Gelegenheitsfahrer).
- Nebenrouten: ergänzendes Netz

Auf allen Velorouten ist eine durchgängige Führung anzustreben. Um die Routenqualität zu erfassen, wird das gesamte Netz in die vier Qualitätsstufen A+, A, B und C eingeteilt. Dabei liegen die Ansprüche bezüglich Sicherheitsempfinden für Komforttrouten höher als bei Haupttrouten. Auf dem gesamten klassierten Routennetz wird die Qualitätsstufe A angestrebt. Die Qualitätsstufe B kann nur als «Rückfallebene» dienen, falls A zum Zeitpunkt des Projekts nicht mit vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

Qualitätsstufe A+: «Standardanforderungen übertroffen»

Die Infrastruktur bietet einen deutlich über den Normangebot liegenden Standard bezüglich Massen oder Komfort. Es sind Highlights im Routennetz. Im entsprechenden Abschnitt besteht kein weiterer Handlungsbedarf, bei Baumassnahmen ist der Ist-Zustand wiederherzustellen.

Typische Beispiele:

Hauptroute Lagerstrasse: Durchgehende Radstreifen, Breite 1.80 m

Komfortroute Mythenquai: geplanter Radweg, Breite 4.20 m

Qualitätsstufe A: «Standardanforderungen erfüllt»

Die Infrastruktur bietet den Standard nach geltenden Normen (Regelmasse). Es besteht kein Handlungsbedarf, bei Baumassnahmen ist die Qualität mindestens zu halten.

Typische Beispiele:

Hauptroute Birmensdorferstrasse: Durchgehende Radstreifen, Breite 1.50 m

Komfortroute Tödi-Strasse: Quartierstrasse, Fahrbahnbreite 4.80 m

Qualitätsstufe B: «Minimalanforderungen erfüllt»

Es ist eine durchgehende Infrastruktur mit Minimalmassen gemäss Normen vorhanden, *marginale* - nicht sicherheitsrelevante! - Lücken können vorhanden sein, *die Routenführung muss jedoch jederzeit sichtbar sein*. Es ist kein akuter Handlungsbedarf vorhanden, bei Baumassnahmen ist die Qualität weiter zu steigern.

Typische Beispiele:

Hauptroute Schaffhauserstrasse: Durchgehende Radstreifen, Breite 1.25 m

Komfortroute Fischerweg: Fuss- und Radweg, Breite 3.50 m

Qualitätsstufe C: «keine spezifische Velomassnahme vorhanden»

Verbindungen sind nicht oder nur teilweise vorhanden, es fehlt die nötige Veloinfrastruktur oder die vorhandenen Massnahmen wirken nur punktuell. Es besteht Handlungsbedarf, bei Baumassnahmen ist die Veloführung teilweise komplett neu zu planen.


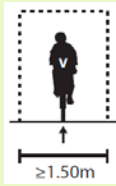
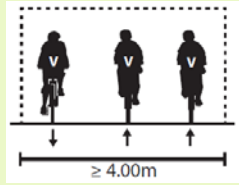
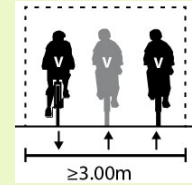
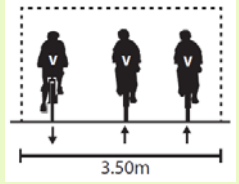
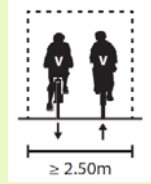
Typische Beispiele:

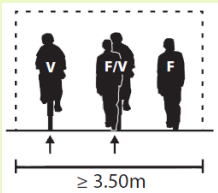
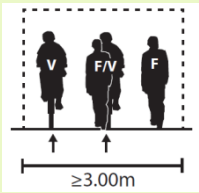
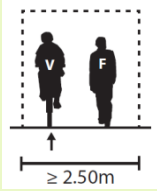
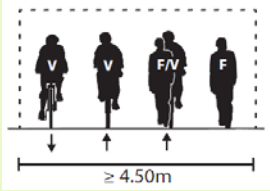
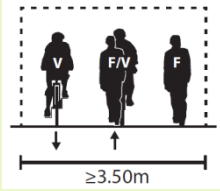
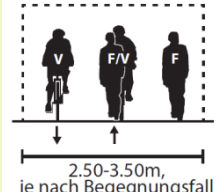
Randefärbungen, einzelne Piktogramme anstelle durchgehender Radstreifen, vorgezogene Halte-
linie ohne zuführenden Radstreifen

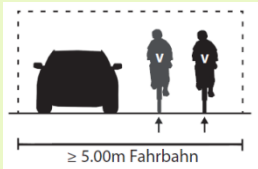
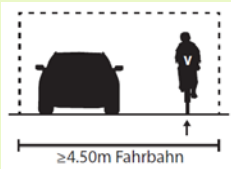
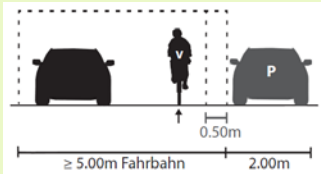
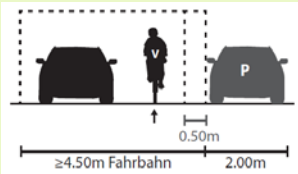
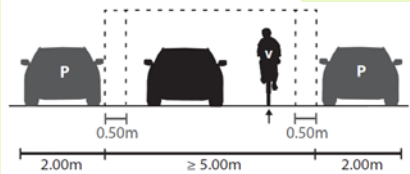
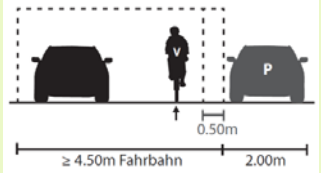
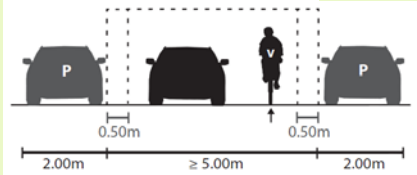
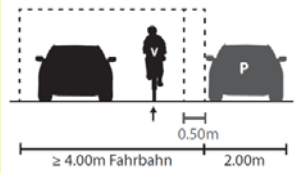
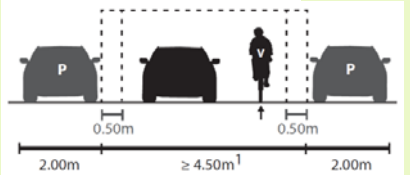
4 Wichtigste Querschnittsmasse

In den Standards wird detailliert aufgezeigt, welche Vorgaben für die Erreichung der Qualitätsstufen A oder B zu erfüllen sind. Die Qualitätsstufen A+ und C werden nicht abgehandelt.

Radstreifen		
Routentypen	Qualitätsstufe A	Qualitätsstufe B
Komfortrouten		
Hauptrouten, Nebenrouten		
Hinweise für die Anwendung <ul style="list-style-type: none"> • Bei Komfortrouten sind Radstreifen zwischen zwei Fahrbahnen (Einspurstrecke) ausgeschlossen • Bei Komfortrouten sind bei mehr als DTV 5000 Radstreifen im Einzelfall zu prüfen (z. B. durchgezogene Radstreifen, abgesenkte Randsteine, alternative Routen usw.) • Bei Haupt- und Nebenrouten sind bei mehr als DTV 20 000 Radstreifen im Einzelfall zu prüfen 		

Radwege (baulich abgetrennt)		
Routentypen	Qualitätsstufe A	Qualitätsstufe B
Einrichtungsrادweg		
Komfort-, Haupt- und Nebenrouten		
Zweirichtungsrادweg		
Komfortrouten		
Hauptrouten, Nebenrouten		
Hinweise für die Anwendung		
<ul style="list-style-type: none"> • Für Haupt- und Komfortrouten sind prioritär reine Radwege anzustreben und nicht gemeinsame Rad-/Fusswege • Bei Radwegen gilt die Benutzungspflicht gemäss Art. 46 SVG • Installationen und Mobiliar sind ausserhalb der Radwege anzuordnen 		

Rad-/Fusswege		
Routentypen	Qualitätsstufe A	Qualitätsstufe B
Einrichtung (gilt auch für «Fussweg, Velo gestattet»)		
Komfortrouten		
Hauptrouten, Nebenrouten	nicht anwendbar	im Ausnahmefall möglich 
Zweirichtung (gilt auch für «Fussweg, Velo gestattet»)		
Komfortrouten		
Hauptrouten, Nebenrouten	nicht anwendbar	im Ausnahmefall möglich 
Hinweise für die Anwendung		
<ul style="list-style-type: none"> • Für alle Routen sind prioritär Radwege anzustreben. Auf Haupt- und Nebenrouten können gemeinsame Rad-/Fusswege höchstens Qualitätsstufe B erreichen • Die Eignung von kombinierten Rad-/Fusswegen ist detailliert nachzuweisen (Frequenzen Fuss- und Veloverkehr, Topografie, Breiten, Übersichtlichkeit, besondere Nutzungen) • Bei Rad-/Fusswegen gilt die Benutzungspflicht, bei «Fussweg, Velo gestattet» hingegen nicht • Installationen sind ausserhalb der Rad-/Fusswege anzuordnen 		

Veloführung in Quartierstrassen (Tempo-30-Zonen)		
Routentypen	Qualitätsstufe A	Qualitätsstufe B
Fahrbahn (Gegenverkehr)		
Komfortrouten	DTV maximal 1500 Fz/d 	DTV maximal 3000 Fz/d 
Hauptrouten	DTV maximal 3000 Fz/d Fahrbahnbreite min. 4.50 m	DTV maximal 5000 Fz/d Fahrbahnbreite min. 4 m
Nebenrouten und übrige kommunale Strassen	Fahrbahnbreite min. 4 m	Fahrbahnbreite < 4 m im Einzelfall prüfen
Fahrbahn mit Längsparkierung (Gegenverkehr)		
Komfortrouten	DTV maximal 1500 Fz/d 	DTV maximal 3000 Fz/d  
Hauptrouten	DTV maximal 3000 Fz/d  	DTV maximal 5000 Fz/d  
Nebenrouten und übrige kommunale Strassen	Fahrbahnbreite min. 4 m	Fahrbahnbreite < 4 m im Einzelfall prüfen

Hinweise für die Anwendung

- Bei verkehrsarmen Strassen (DTV < 500 Fz) kann von den Standards abgewichen werden
- Falls der DTV die Schwellenwerte überschreitet, sind zur Erreichung der QS B andere Massnahmen erforderlich, beispielsweise breitere Fahrbahn, abgesetzte Veloführung (Radweg), Velostreifen (Ausnahme)
- Bei Einbahnstrassen mit Velos im Gegenverkehr sind bei genügender Breite (normalerweise 4.50 m) einseitig Radstreifen zu markieren. Bei geringerer Breite sind Velopiktogramme vorzusehen

¹ 4 m ist als Ausnahme möglich, wenn der DTV < 3000 Fahrzeuge liegt.