nextZÜRICH

VELOCITY
IDEEN FÜR ZÜRICHS VELONETZ

Prozess und Entwürfe

Zürich, September 2015

DER NEXTZÜRICH – PROZESS

WAS IST NEXTZÜRICH

Nextzürich ist eine Plattform, auf der die Ideen und Wünsche der Bewohner*innen und Nutzer*innen der Stadt Zürich zum Ausgangspunkt für eine neue Form der Stadtentwicklung werden.

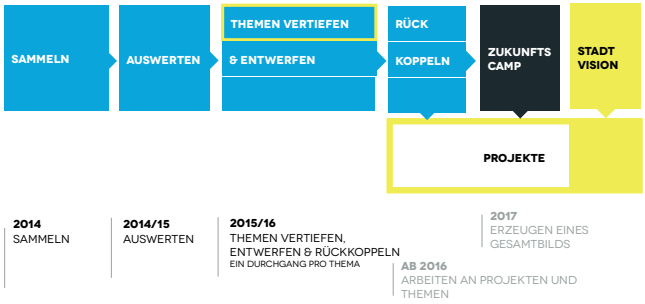
Im Fokus unserer Arbeit steht der Dialog zwischen Stadt und Gesellschaft. Wir sorgen dafür, dass Ideen aus der Bevölkerung gehört, gebündelt und zu ausgereiften Vorschlägen weiterentwickelt werden. Wir übersetzen zwischen unterschiedlichen Bedürfnissen auf beiden Seiten und sind durch unsere inhaltliche Unabhängigkeit auch in der Lage, zwischen unterschiedlichen Interessen zu vermitteln.

Mit unserer dialogoroientierten Herangehensweise beschreiten wir damit neue Wege der Partizipation und besetzen eine bislang vernachlässigte Schnittstelle zwischen Stadt und Gesellschaft.

WO STEHEN WIR ?

Nachdem wir von Ende 2013 bis Mitte 2014 Ideen für Zürich gesammelt haben, ging es in die Phase des Auswertens und Vertiefens. Zu diesem Zweck haben wir begonnen, verschiedene Themen zu in sogenannten „Salon-Loops“ zu vertiefen, zu diskutieren und Lösungen für konkrete Fragen zu entwerfen.

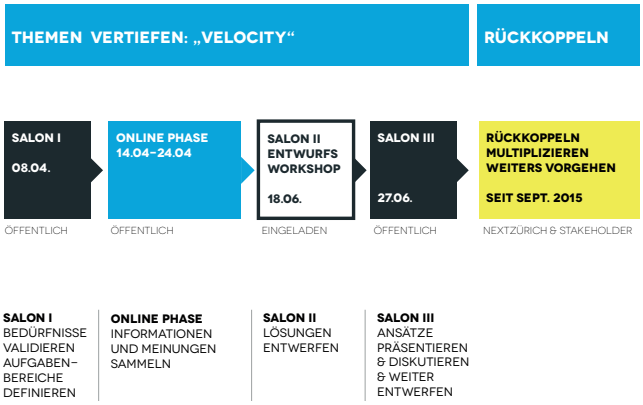
Das Thema „Velocity“ war das erste Thema in dieser Reihe und damit auch der Pionier für dieses Vorgehen. Die FHNW begleitete und unterstützte uns dabei im Rahmen des BREF-Projekts „Neue Methoden der demokratischen Stadtentwicklung“.



WIE LÄUFT SO EIN „SALON-LOOP“ AB?

Der „Salon Loop“ zum Thema „Velocity“ bestand aus vier verschiedenen Veranstaltungen und dauerte von April-Juni 2015:

- Der erste Salon, an dem wir gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgen Aufgabenbereiche diskutiert haben
- Die anschliessende Online-Phase - organisiert und unterstützt von der FHNW - in der wichtige Themen vertieft wurden (wie beispielsweise gefährliche Orte)
- Im zweiten Salon haben wir gemeinsam mit Expertinnen und Experten erste Lösungen für konkrete Aufgaben entwickelt.
- Und der dritte Salon, an dem wir Bürgerinnen und Bürgern die aufbereiteten Vorschläge zur Diskussion stellten



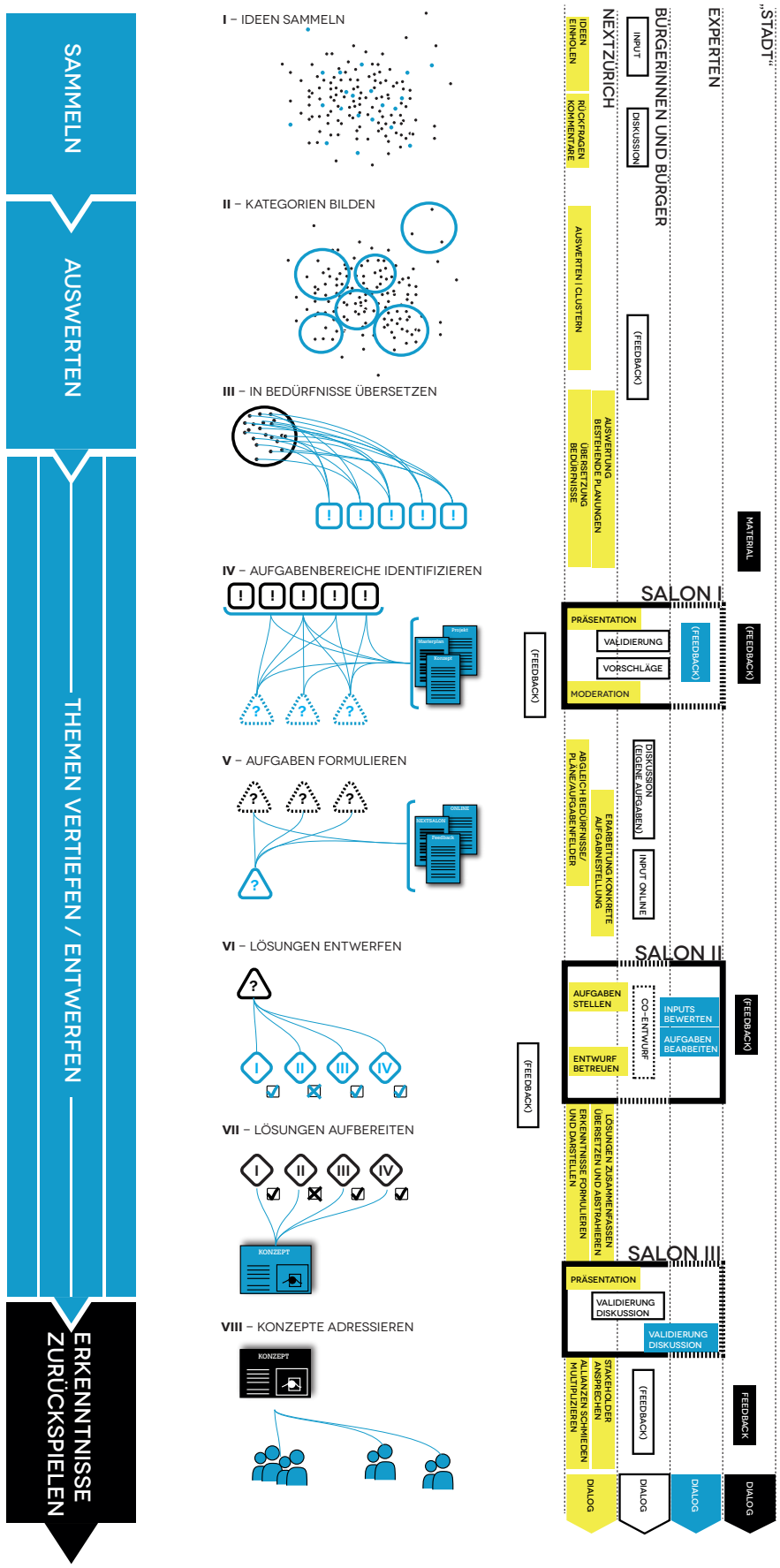
METHODIK UND ÜBERSICHT

DIE METHODIK HINTER NEXTZÜRICH IN THEORIE...

PHASEN
NEXT-ANSATZ

ARBEITSSCHRITTE
METHODE
„NEXTZÜRICH“

AUFGABEN NEXTZÜRICH
& BETEILIGTE



...UND PRAXIS

(AM BEISPIEL „VELOCITY“)

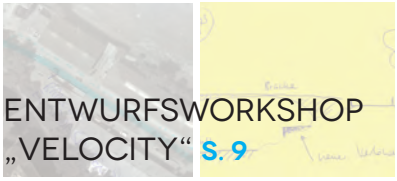
ALLE IDEEN AUF NEXTZUERICH.CH

KATEGORIE „VELOCITY“ S. 4

BEDÜRFNISSE DER VELOFAHRERINNEN UND -FAHRER. S. 4

AUFGABENBEREICHE IN ZÜRICH S. 5 & 6

KONKRETE AUFGABEN S. 7 & 8



ENTWURFSWORKSHOP „VELOCITY“ S. 9

DOKUMENTATION UND SCHLUSSFOLGERUNGEN „VELOCITY“ S.10–23

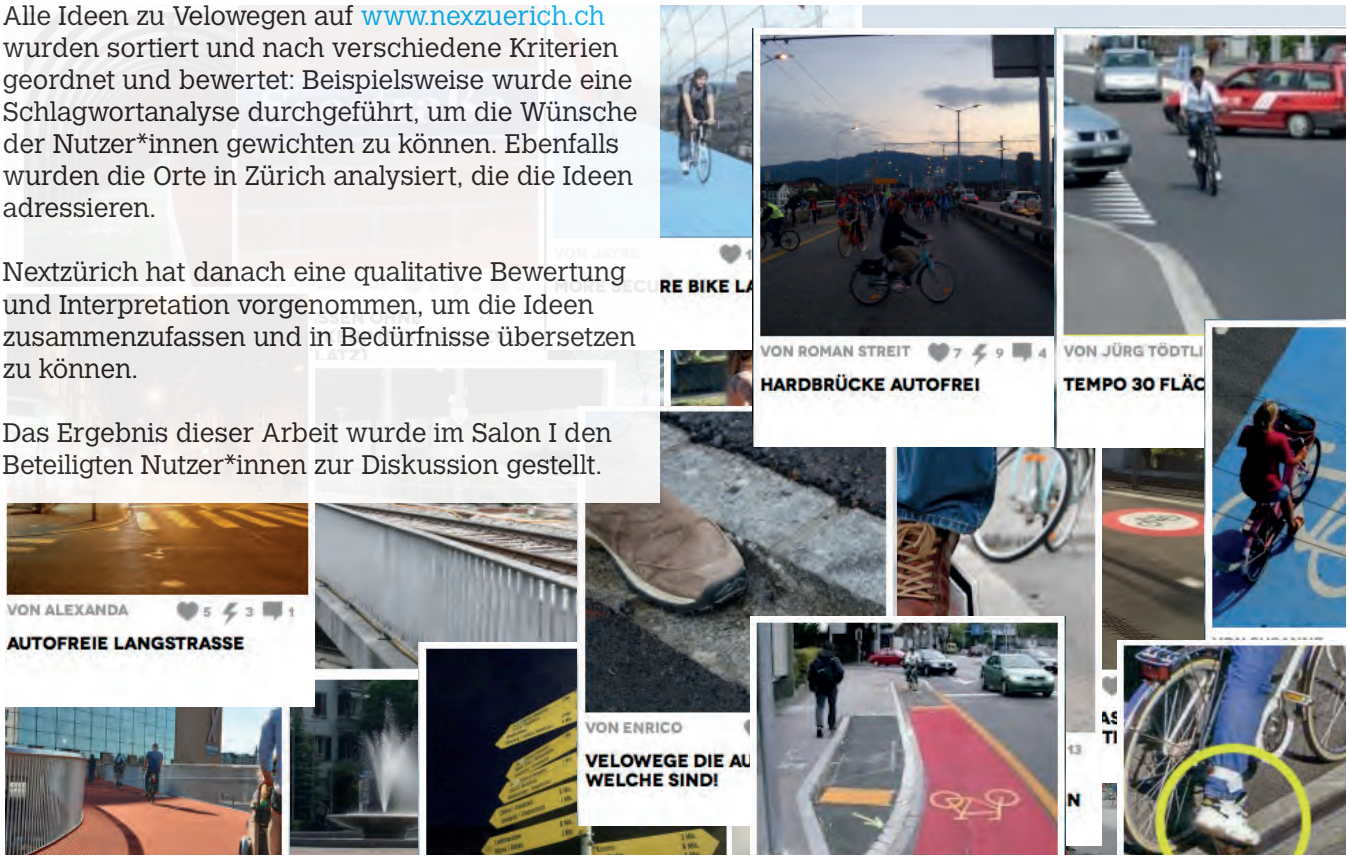
SCHRITT III: IDEEN IN BEDÜRFNISSE ÜBERSETZEN

WAS HAT NEXTZÜRICH GEMACHT?

Alle Ideen zu Velowegen auf www.nexzuerich.ch wurden sortiert und nach verschiedene Kriterien geordnet und bewertet: Beispielsweise wurde eine Schlagwortanalyse durchgeführt, um die Wünsche der Nutzer*innen gewichten zu können. Ebenfalls wurden die Orte in Zürich analysiert, die die Ideen adressieren.

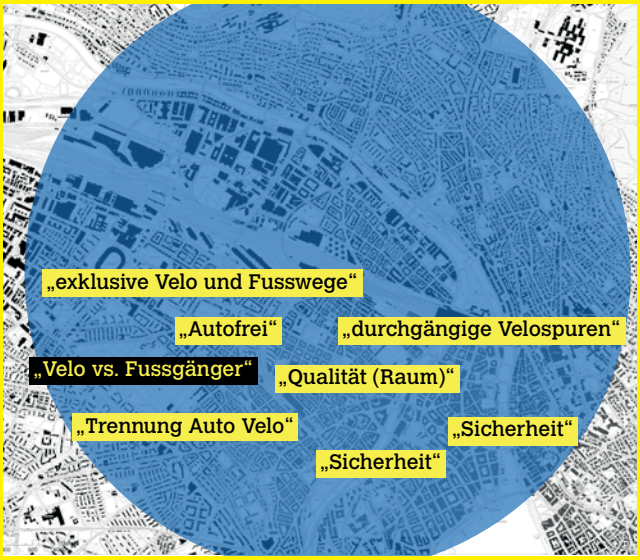
Nextzürich hat danach eine qualitative Bewertung und Interpretation vorgenommen, um die Ideen zusammenzufassen und in Bedürfnisse übersetzen zu können.

Das Ergebnis dieser Arbeit wurde im Salon I den Beteiligten Nutzer*innen zur Diskussion gestellt.

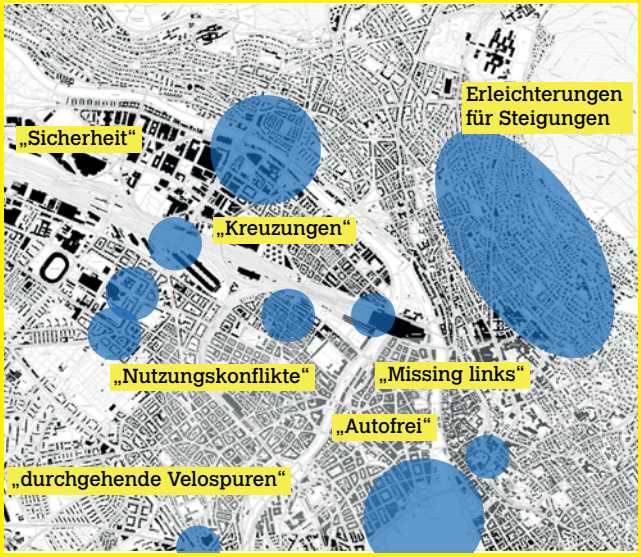


BEDÜRFNISSE DER NEXTZÜRCHER

ganze Stadt



konkrete Orte



SCHRITT IV: AUFGABENBEREICHE IDENTIFIZIEREN

WAS MACHT DIE STADT?

Der Masterplan Velo der Stadt Zürich hat ehrgeizige Ziele und viele Pläne, wie sie erreicht werden können.
Die Abstimmungen von 2011 «Zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» und 2015 legitimierten demokratisch die Bemühungen, Zürich zu einer velofreundlicheren Stadt zu machen.

Jedoch sind die bisherigen Massnahmen aus Sicht von Nextzürich und der Teilnehmenden am Workshop noch nicht konkret genug. Es fehlt an Vorschlägen, um die Diskussion weiterzubringen. Und genau an dem Punkt steigt der Salon-Loop ein.

Dass Zürich noch Nachholbedarf bei der Förderung des Veloverkehrs hat, zeigt der Vergleich der Anteile von Velofahrenden am Gesamtverkehr mit anderen europäischen Städten.

DREI HAUPTZIELE – „MEHR", „SICHERER" UND „FÜR ALLE":

1. Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr steigern. Verdoppelung bis 2025 im Vergleich zu 2011.
2. Velofahrer fühlen sich sicher.
3. Alle Personengruppen, insbesondere Kinder/Jugendliche, benutzen das Fahrrad im Alltag und Freizeit

ZÜRICH: **6–7%** VELOANTEIL AM GESAMTVERKEHR

- KOPENHAGEN: **26%** (2012) BEI 559'000EW.,
- BERLIN: **13%** (2013) BEI 3.5 MIO. EW,
- AMSTERDAM: **22%** (2008) BEI 747'093 EW. ,
- MALMÖ: **22%** (2013) BEI 313'000 EW.
- ANTWERPEN: **23%** (2013) BEI 506'000 EW.
- GRAZ: **14%** (2013) BEI 257'328 EW.
- INNSBRUCK: **14%** (2003) BEI 120'000 EW.
- VORARLBERG: **15%** (2013) BEI 375'282 EW.
- BASEL: **20%** (2010) BEI 169'464 EW.
- BERN:**11%** (2002) BEI 124'381 EW.
- LAUSANNE: **2%** (2001) BEI 125'885 EW.

WELCHE AUFGABENBEREICHE SCHLÄGT NEXTZÜRICH VOR?

WAS WURDE BEREITS GETAN?

1. RANDSTEINLABOR ZÜRICH WEST
2. VERSUCH MIT VELOFREUNDLICHEN TRAMGLEISEN
3. VELOFÜHRUNG BEI BAUSTELLEN

Nextzürich schlug auf der Basis des Masterplan Velo drei Themenbereiche vor, in denen die anstehenden Aufgaben und Fragestellungen mit den Teilnehmer*innen diskutiert werden sollten.

VELO-AUTOBAHNEN – WO UND WIE SOLL DAS VELO VORRANG BEKOMMEN?

- ANNAHME: ZÜRICH WIRD AUF ABSEHBARE ZEIT NICHT AUTOFREI!
- WIE SEHEN VELO-HAUPTROUTEN AUS?
- VON WO NACH WO BRAUCHT ZÜRICH SCHNELLE, EIGENSTÄNDIGE VELO-VERBINDUNGEN
- WO SIND DIE „MISSING LINKS"
- WO ANFANGEN? WAS SIND DIE WICHTIGSTEN 3,4,5....

WO ZÜRCHER VELOFAHRER|INNEN „ZU HAUSE" SIND

- QUARTIERSTRASSEN SIND DIE VELOROUTEN IN ZÜRICH
- WIE WERDEN SIE WAHRGENOMMEN?
- WAS KANN UND MUSS NOCH BESSER WERDEN?
- WIE GEHEN WIR MIT DEN ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMERN UM?

DA WO'S ENG WIRD, IST MASSSCHNEIDEREI GEFRAGT!

- WELCHE GEFAHREN LAUERN AN DEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN UND KREUZUNGEN?
- WO SIND GUTE UND SCHLECHTE BEISPIELE?
- WAS WIRD ALS „SICHER" EMPFUNDEN?
- WELCHE MÖGLICHKEITEN BESTEHEN, UM DIESE ORTE GEMEINSAM MIT DEN ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMERN ZU VERBESSERN

BILDQUELLEN: STADT ZÜRICH, MASTERPLAN VELO

DER SALON I AM 08.04.2015

Am Salon I wurden die übersetzten Bedürfnisse präsentiert und mit den Teilnehmer*innen diskutiert. Eine wichtige Erkenntnis war, dass bis jetzt nicht alle „Typen“ von Velofahrer*innen in der Diskussion vertreten sind. Hier müssen noch weitere Schleifen gedreht werden.
Unter den anwesenden „Alltagsfahrenden“ und „Gewohnheitsfahrenden“ wurden in drei Workshops Aufgabenbereiche zu den Themen „Velobahnen“, „Quartierstrassen“ und „Hauptverkehrsstrassen und Kreuzungen“ erarbeitet.

Typen	Häufigkeit	Art der Velonutzung	Anteil der Bevölkerung (Prozent)
Alltagsfahrende	täglich	• ganzjährig • für alle Zwecke • bei jedem Wetter • in jeder Verkehrssituation	15
Gewohnheits-fahrende	zwei bis fünf Mal pro Woche	• Alltagswege im Quartier / in der Agglomeration • für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke • vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter	20
Gelegenheits-fahrende	ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche	• Velotouren am Wochenende mit den Kindern oder im Sommer an den See	20
Nichtfahrende	in der Stadt gewöhnlich nie	• Velotouren im Grünen	45

QUELLE: STADT ZÜRICH, MASTERPLAN VELO

WIR BRAUCHEN EUER WISSEN!

- BEDÜRFNISSE
- ORTSKENNTNIS
- ALLTAGSERFAHRUNGEN
- VERSCHIEDENE „BRILLEN“

„VELO AUTOBAHNEN“

„Trennung Auto Velo“
„durchgehende Velospuren“
„Sicherheit“
„Autofrei“
„exklusive Velo und Fusswege“
„Missing links“

„KREUZUNGEN & GROSSE STRASSEN‘

„Nutzungskonflikte“
„durchgängige Velospuren“
„Kreuzungen“
„Sicherheit“
„Qualität (Raum)“

„QUARTIERSTRASSEN“

„Sicherheit“
„Velo vs. Fussgänger“
„Qualität (Raum)“
„Autofrei“?
„Nutzungskonflikte“

WAS WAREN DIE ERGEBNISSE?

Die Aufgabenbereiche überschneiden sich vielerorts. Die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und Velofahrer sind an vielen Stellen die gleichen, egal, ob es sich nun um eine Velobahn oder eine Quartiertsrasse handelt.
Dennoch wurden diese Aufgabenbereiche in den Workshops bestätigt, da sie eine Konzentration auf spezifische Merkmale des Velofahrens in Zürich zulassen.

Eine der vielen interessanten Erkenntnisse war, dass die Teilnehmerinnen nicht eine bestimmte Art des Velowegs bevorzugen, sondern ihr Wunsch darin besteht, eine gewisse Kontiunität der gleichen Lösung zu haben - gerade da, wo viel Verkehr ist!

SCHRITT V: AUFGABEN FORMULIEREN

Die Ergebnisse und Erkenntnisse des Salons I wurden in der Folge ausgewertet und in Richtung konkreter Aufgaben übersetzt.
Dabei half auch die von der FHNW moderierte, zusätzliche Online-Phase, in der die Teilnehmer*innen aufgefordert wurden, weitere Fragen zu beantworten und Beispiele für gelungene und schwierige Situation rund um das Velonetz von Zürich zu liefern.

Als eine der ersten Entscheidungen dieses Arbeitsschritts wurde das Aufgabenfeld der „Quartierstrassen“ zur Seite gelegt, da sich die Probleme hier als nicht so gravierend herausstellten. Der Fokus lag daher auf den Velobahnen und den engen Situationen im Velonetz.

I– TRANSIT, QUELL– UND ZIELVERKEHR

NACH ZÜRICH UND DURCH ZÜRICH – WELCHE HERAUSFORDERUNGEN? WELCHE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN?

- OPTIMALE VELOBAHNEN ZUM SCHNELLFAHREN, SICHER VORWÄRTSKOMMEN OHNE GROSSE QUERUNGEN
- ANNAHME: FÜR WEITMASCHIGE KOMFORTABLE NETZE WERDEN UMWEGE IN KAUF GENOMMEN
- WO SIND DIE „MISSING LINKS“?
- WELCHE QUALITÄTSKRITERIEN SOLLEN GELTEN?

28

„QUARTIERSTRASSEN“

ERGEBNISSE WORSKHOP UND ONLINE–PHASE

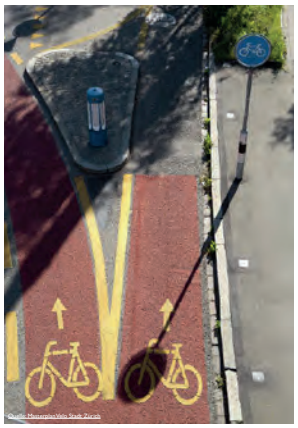
- MÖGLICHST VIEL RAUM AM (Z.B. SIHLFELDSTRASSE)
- EIGENE (ABGETRENNTE) SPUR NICHT UNBEDINGT WICHTIG – RAUM SOLLTE GUT LESBAR SEIN
- ORIENTIERUNG AUF QUARTIERSTRASSEN SCHWIERIG. MAN KENNT SIE ODER NICHT.
- BESSERE SIGNALETIK?

FÜR DEN MOMENT „ZUR SEITE GELEGT“

25

BILDQUELLEN: STADT ZÜRICH, MASTERPLAN VELO

II – BINNENVERKEHR – HINDERNISSE



NACH ZÜRICH UND DURCH ZÜRICH – WELCHE HERAUSFORDERUNGEN? WELCHE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN?

- ANNAHME: KEINE /WENIG TOLERANZ ZU ALTERNATIVROUTEN.
- DIE STRASSEN BIETEN WENIG PLATZ: ES KOMMT HÄUFIG ZU KONFLIKT–SITUATIONEN, MEIST MIT AUTOS, TEILS AUCH MIT FUSSVERKEHR.
- **ERGEBNIS WORKSHOP:** EINHEITLICHKEIT ENTLANG DER STRECKE (KONTINUITÄT)
- **AUSLEGEORDNUNG DER MÖGLICHKEITEN GEFRAGT**

29

DAS METHODISCHE GROBKONZEPT FÜR DEN SALON II (ENTWURFSWORKSHOP)

VORGEHEN:

I – VORSTELLUNG DER EINZELNEN AUFGABEN

II– ZEICHNERISCHES BRAINSTORMING ZUM MÖGLICHEN LÖSUNGEN
(5 Min, auf Vordruck + Post-its)

III – SAMMELN UND ORDNEN

WICHTIG: KÜHNE IDEEN ENTWERFEN – DANACH REFLEKTIEREN
(wie könnte es funktionieren? Was bedeutet das für andere Verkehrsteilnehmer…)

32

SCHRITT V: AUFGABEN FORMULIEREN

DIE AUFGABEN

Für den Entwufsworkshop (Salon II) wurden in der Folge konkrete Aufgaben entwickelt, die innert nützlicher Zeit bearbeitet werden können. Daher wurden Beispiele gesucht, die möglichst typische Situationen in Zürich abdecken.
Beispielsweise finden sich am Veloweg entlang der Sihl bis zum Hauptbahnhof viele Situationen, die wertvolle Erkenntnisse für andere Orte in Zürich (Flussufer, Kreuzungen) liefern könnten. Die weiteren Aufgabenräume bezogen sich auf die Querung der Innenstadt und des Gleisfelds sowie die Rämistrasse.
Für die Aufgaben I-III wurden wenige, konkrete Lösungsideen erwartet. Für die Aufgabe IV war es das Ziel, möglichst viele Lösungsideen zu generieren.

nextZÜRICH

4 AUFGABEN:

I. PERIPHERIE – INNENSTADT: DER VELOWEG AN DER SIHL
Qualitäten, Querungen, Zugang

II. DIE DURCHQUERUNG DER CITY
wie kommt man von der Kaserne zur Universität/zur Oper?

III. DIE GLEISÜBERQUERUNG
Alternativen zu Hardbrücke und Langstrasse? Der Weg über die Gleise

IV. WAS TUN, WENN'S ENG WIRD?
Auslegeordnung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit

I–PERIPHERIE–INNENSTADT

nextZÜRICH

DER CASE „VELOWEG AN DER SIHL"

- HAUPTBAHNHOF – GESSNERALLEE – SIHLHÖLZLI –WEITER INS SIHLTAL
- NUR DREI ÜBERGÄNGE FÜR VELOFAHRER BIS ZUR GESSNERALLEE
- 1. ÜBERGANG SIHLSTRASSE – ÜBER UMWEGE ZUM ZIEL
- 2. ZUGANG ZUM VELOWEG – BEISPIEL GIESSHÜBEL
- 3. QUALITÄTEN DER VELOBAHN (BREITE, SICHERHEIT, UMGANG MIT FUSSGÄNGERN)

II – DIE DURCHQUERUNG DER CITY

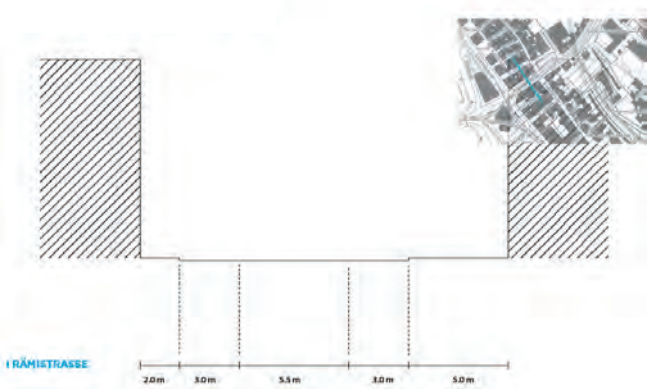
nextZÜRICH

III – DIE QUERUNG DES GLEISFELDES

nextZÜRICH

IV – WAS TUN, WENN'S ENG WIRD?

nextZÜRICH



SCHRITT VI: LÖSUNGEN ENTWERFEN

DER ENTWURFSWORKSHOP (SALON II) VOM 18.06

Am 18.06. lud Nextzürich 13 junge Expert*innen aus den Bereichen der Architektur und der Raum- und Verkehrsplanung zum Entwufsworkshop (Salon II) ein. Während eines Abends wurden in 3 Durchgängen Lösungen zu den gestellten Aufgaben entwickelt.

Die ersten zwei Runden wurden individuell bestritten, in der dritten war die Aufgabe der Entwerfer*innen, sich in Teams einer der vier gestellten Aufgaben zu widmen und die bis dahin erarbeiteten Lösungen weiterzuentwickeln.

Die Ergebnisse können sich trotz der knappen Zeit sehen lassen!

Insgesamt 13 Entwerferinnen und Entwerfer haben die Herausforderung für ein besseres Velo-Zürich angenommen.

Markus Nollert von Nextzürich und ein Teil unserer freiwilligen Entwerfenden in freudiger Erwartung

Pläne, Pläne, Pläne. Endlich die Stadt Zürich neu denken!

Zusammenarbeiten am Veloweg Sihlufer

Wohl eine ideale Lösung gerade entworfen?

SCHRITT VII: LÖSUNGEN AUFBEREITEN

DIE AUSSTELLUNG (SALON III) VOM 27.06.2015

Die Ergebnisse des Entwurfsworkshops wurden von Nextzürich zusammengefasst und in Ansätze für das Zürcher Velonetz übersetzt.
In der folgenden Aussstellung (Salon III) am 27.06.2015 war die Öffentlichkeit eingeladen, die formulierten Ansätze zu diskutieren und zu kommentieren.

Die ausgestellten Ansätze sowie die Schlussfolgerungen, die Nextzürich aus dem gesamten „Salon-Loop Velocity“ gezogen hat, sind auf den folgenden Seiten zu finden.

ANSÄTZE VELOCITY

Zusammenfassung der Ergebnisse

ANSATZ I – WIR GEWINNEN PLATZ!

DAS PROBLEM

Um komfortable Velorouten mit einer Mindestbreite von 2 Metern zu erhalten, muss zusätzlicher Verkehrsraum erschlossen werden. Dafür ist nicht immer Platz (siehe auch Ansatz IV).

Welche Optionen gibt es also für die Velorouten nach Zürich und durch Zürich hindurch, um dort schnell und sicher vorwärtszukommen?

DIE MÖGLICHKEITEN

Der Platz kann auf viele verschiedene Arten gewonnen werden:

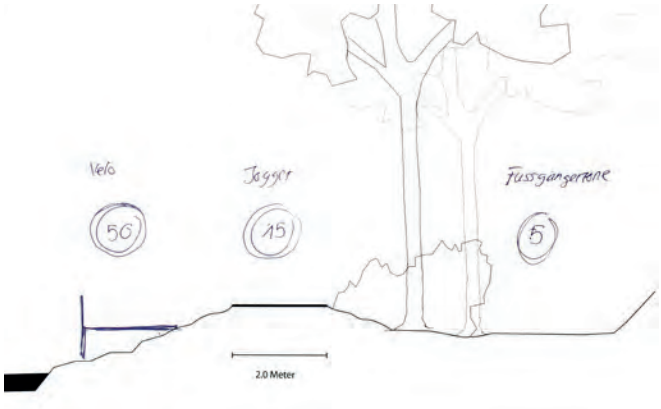
- Durch zusätzliche Stege und Wege entlang der Flüsse beispielsweise, die nicht unbedingt immer trocken sein müssen
- Durch den Rückbau von zweispurigen Strassen (pro Richtung), da wo es sie nicht braucht
- Durch mehr Einbahnstrassen in Zürich (sowohl für Autos als auch für Velos.

DIE VORSCHLÄGE DER ENTWURFSWERKSTATT

ZUSÄTZLICHER VERKEHRSRAUM AM WASSER

Entlang der Stadtzürcher Flüsse und auch sie querend sind neue Velowege besonders gut möglich: Mit zusätzlichen Stegen in Richtung Wasser gewinnen wir Platz, der z.B. für die funktionale Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer eingesetzt wird. **1**

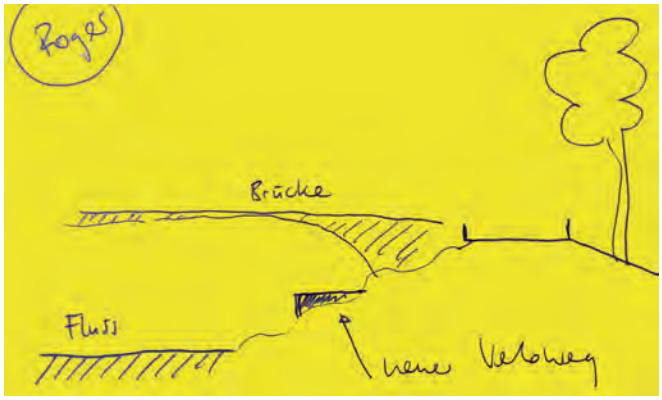
Aktuelles Beispiel: Quaibrücke-Provisorium limmatseitig: Mit einem zusätzlichen Fussgängersteg wurde eine monofunktionale Velospur ermöglicht.



SPEZIALFALL KREUZUNGEN: Um auf Flussuferwegen schnell vorwärtszukommen, sollen Kreuzungen mit stark befahrenen Strassen vermieden werden. Mit der Unterquerung der bestehenden Brücken mit zusätzlichen Stegen entflechtet sich der Verkehr, was für alle Verkehrsteilnehmer von Vorteil ist.

Ideale Standorte für Unterquerungen: Quaibrücke bellevueseitig, Bahnhof- und Walchebrücke bei der Limmat. Gessner-, Sihl- und Stauffacherbrücke bei der Sihl. Weiterführung des Schanzengraben-Velowegs von Bleicherweg bis zum See. **2**

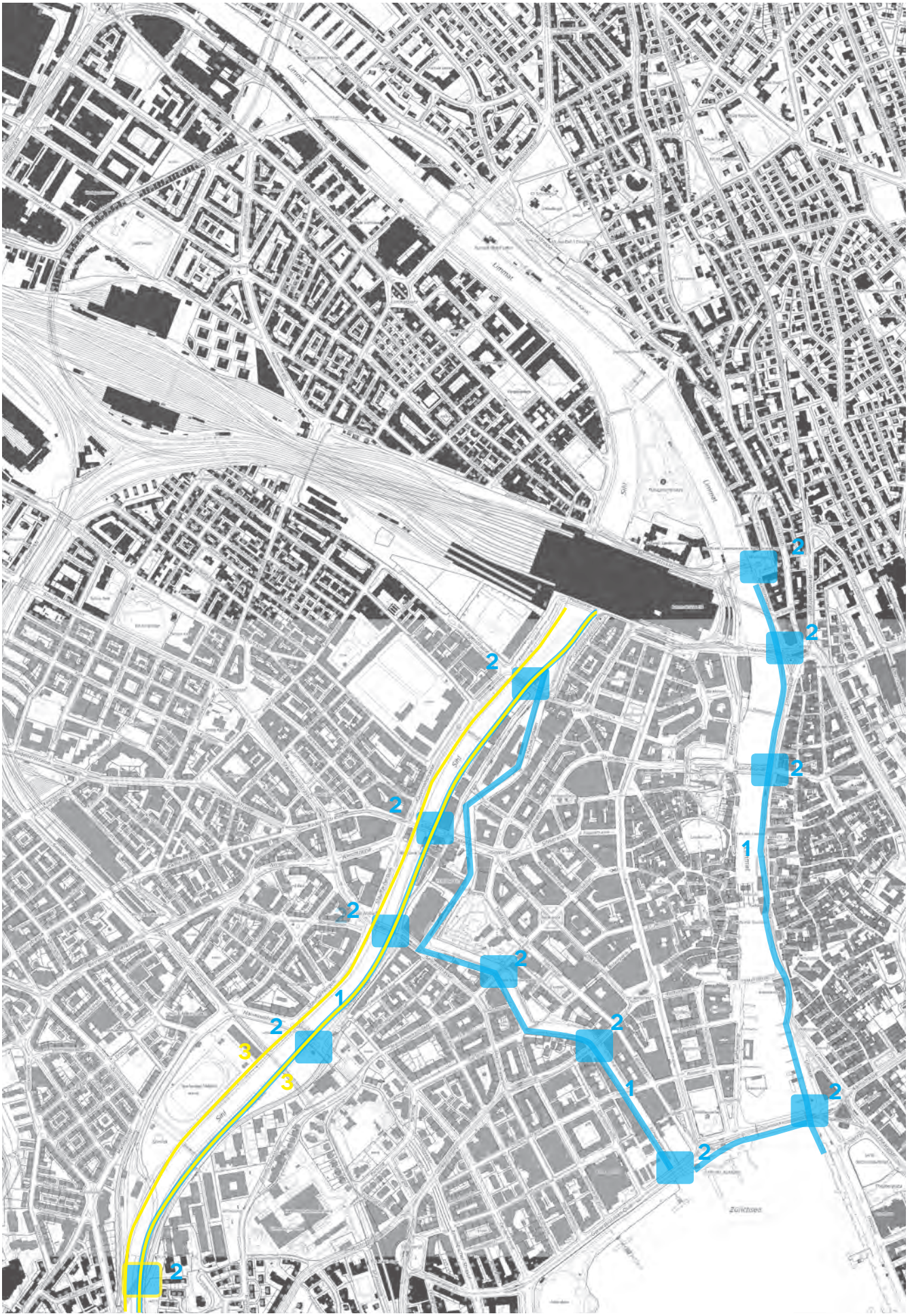
Bestehende Beispiele: Unterquerungen verschiedener Eisenbahn- und Autobahnbrücken am Limmattal-Fluss-Veloweg.



WICHTIG: Es muss nicht gewährleistet sein, dass die Wege 365 Tage im Jahr zugänglich sind, sondern wenn der Pegelstand höher ist, ist wohl häufig auch schlechtes Velowetter. Ausweichen auf bisherige Routen ist dann nötig.

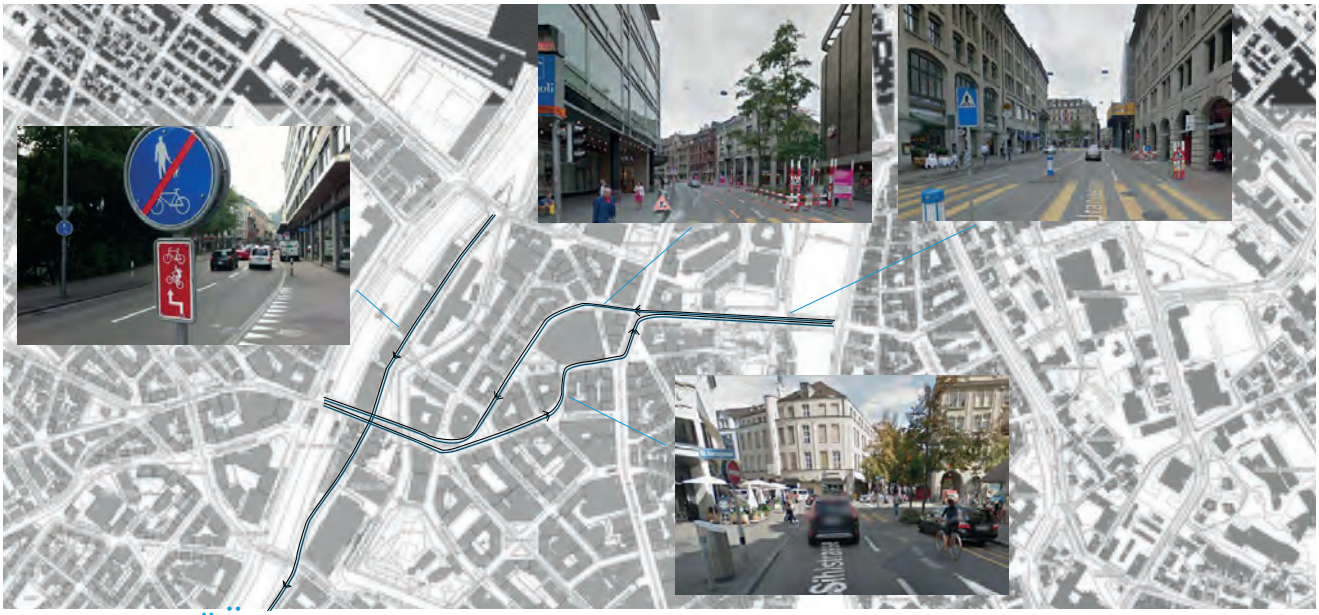
BESTEHENDE WEGE FÜR VELONUTZUNG ERSCHLIESSEN

An der beliebten Sihlroute (Sihlhölzli-Lessingstrasse) kommt es häufig zu Nutzungskonflikten zwischen Fussgängern und Velofahrenden. Mit der Aufklassierung des linksseitigen Sihluferweges könnte die Kapazität verdoppelt werden. Eine funktionale Trennung zwischen Fussverkehr und Velos würde dadurch ermöglicht. **3**
Mit der Unterquerung der bestehenden Brücken mit zusätzlichen Stegen entflechtet sich der Verkehr, was für alle Verkehrsteilnehmer von Vorteil ist.


Limmat
Sihl
Zürichsee
1
2
3

VON DER DOPPEL- ZUR EINSPUR

Bei vielen innerstädtischen Strassen für den motorisierten Verkehr fragten sich unsere Workshop-Teilnehmenden, ob diese in jedem Fall zwei Spuren brauchen. Mit der Aufhebung einer Spur für den Autoverkehr kriegt man zwei Spuren für Velos. Insbesondere dort, wo Velowege fehlen, z.B. bei der schlecht gelösten City-Durchquerung für die Velos über die Sihlstrasse und Uraniastrasse, könnte ein Spurabbau einen Mehrwert bringen.



SPURABBAU FÜR VELOWEGE?

AUF EINBAHNEN UNTERWEGS

Im grossen Massstab durchdachtes, konsequentes Einbahnstrassennetz für Autos und Velos ergäbe wieder die Möglichkeit eine ganze Spurbreite neu zu nutzen. Für Auswärtige zwar mühsam, für Einheimische würde es mit der Zeit gehen. Es wird neben dem Raumgewinn mehr fliessenden Verkehr und weniger Konfliktsituationen bringen, also mehr Sicherheit geben.

WO KÖNNTEN NEUE EINBAHNSTRASSEN ENTSTEHEN? ÜBERLEGT MAL!

ANSATZ II – WIE WIR DIE GLEISE BESSER QUEREN

DAS PROBLEM

Das Gleisfeld ist nach wie vor eine der grössten Barrieren für Zürcher Velofahrerinnen und Velofahrer.
Zwar gibt es Querungen, aber nicht viele und sowohl die Hardbrücke, als auch die Unterführung Langstrasse haben ihre Tücken. Auch beim HB ist (noch) nicht gut velofahren.

Was also tun?

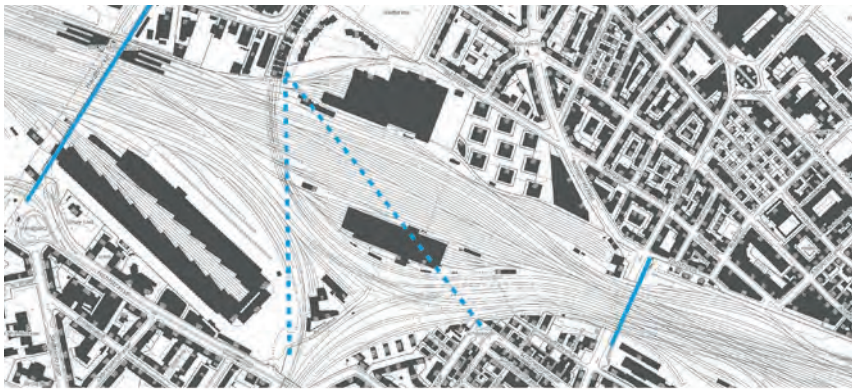
DIE MÖGLICHKEITEN

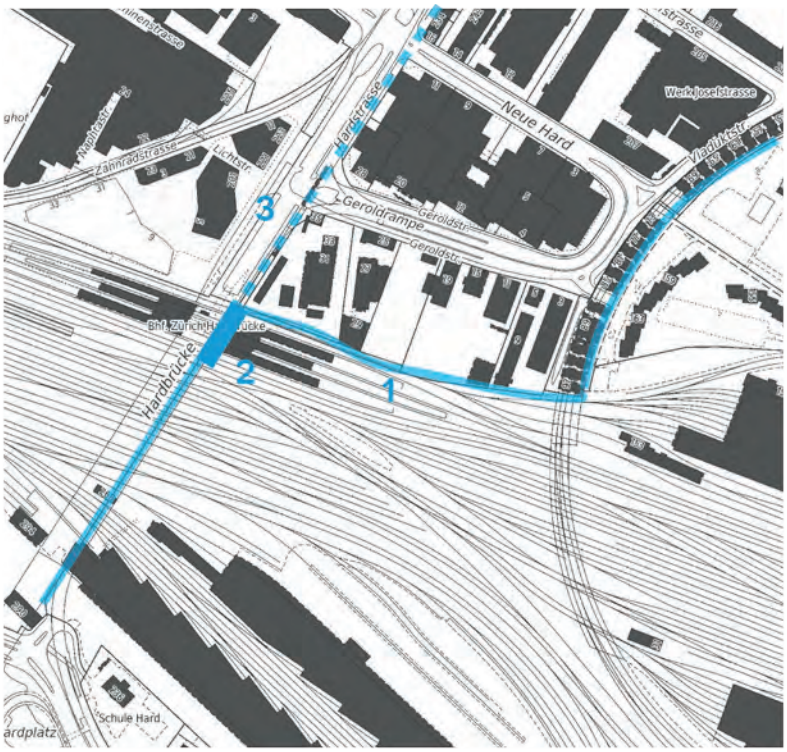
Es gibt einige Optionen, wie das Gleisfeld besser zu queren ist. Das betrifft sowohl die bestehenden Verbindungen über die Hardbrücke, wie auch neue Möglichkeiten die Gleise zu überwinden.

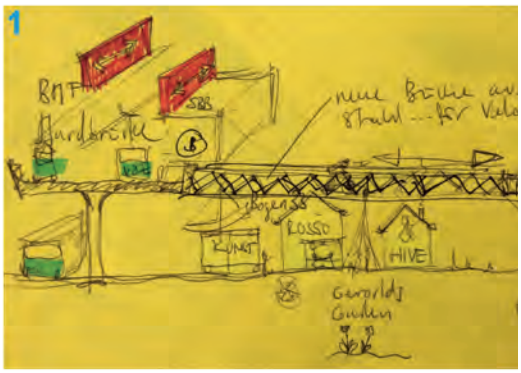
DIE VORSCHLÄGE DER ENTWURFSWERKSTATT

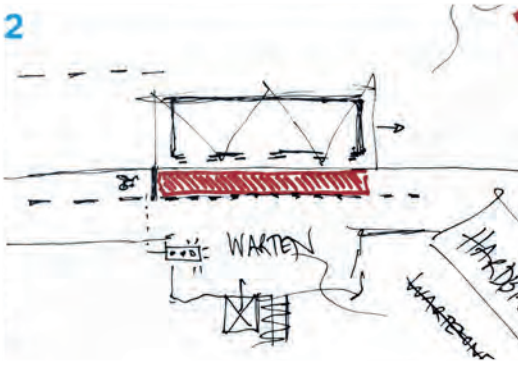
STÄRKEN DER VELOVERBINDUNG HARDBRÜCKE

Die Hardbrücke ist auch dank der Erneuerung der Velo-wege eine leistungsfähige Veloverbindung über die Gleise. Um diese Achse noch besser zu nutzen, braucht es einige Optimierungen: Die Verbindung von der Station Hardbrücke über einen Steg entlang der Geleise direkt zum Lettenviadukt ermöglicht eine direkte Weiterfahrt auf gleichem Niveau (1).
Damit sich die sich querenden Busgäste und Velofahrer besser arrangieren können, bieten sich besonders bei der Bushaltestelle beim Bahnhof Hardbrücke konkrete Markierungen und/oder automatische Ampelanlagen an (2).
Mit einem an die Hardbrücke angehängten Steg könnte man auch den Weg zum Escher-Wyss-Platz fortsetzen (3).



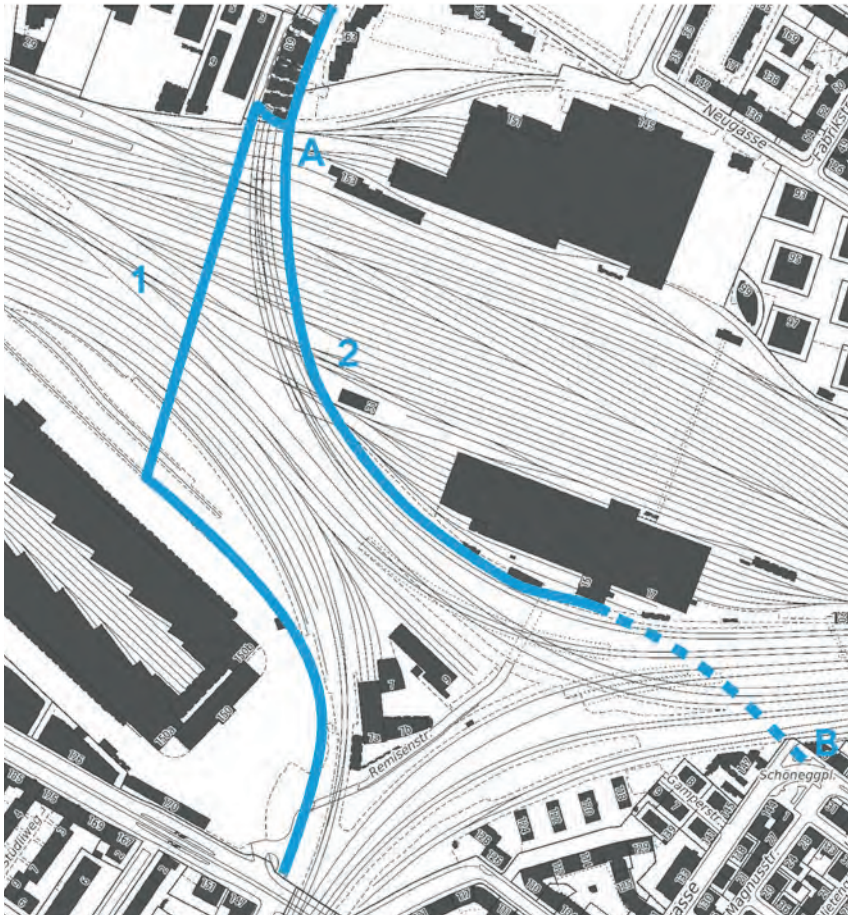


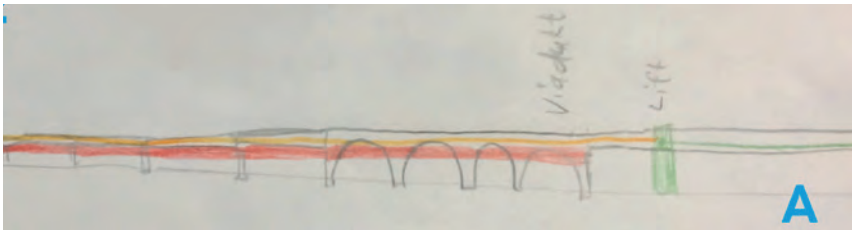


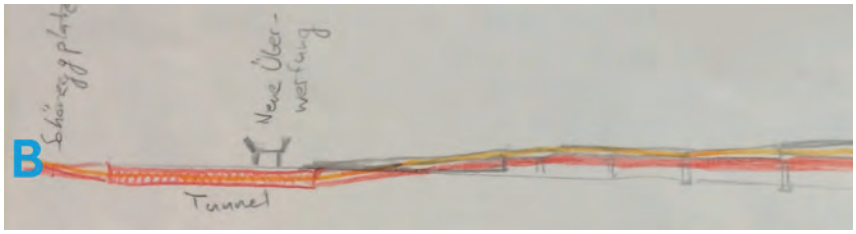


EINE ZENTRALE VELOBRÜCKE – WAS ZU BEDENKEN IST

Natürlich hätten wir gerne auch eine Weiterführung des Lettenviadukts über die Geleise. Dafür haben uns die Entwerfenden auf zwei mögliche Linienführungen gebracht.
Der eine Weg unterquert auf Höhe Yonex-Halle bereits den noch genutzten Wipkingerviadukt und überquert flach das übrige Gleisfeld bis zur Hohlstrasse (1).
Eine zweite Variante nimmt stattdessen den Wipkingerviadukt als Führung mit. Entlang eines daran angehängten Steges führt der Veloweg auf die„Insel“ Lok-Depot, von wo die restlichen Gleise nun unterquert werden, bis man den Kreis 4 erreicht (2).







ANSATZ III – HUCKEPACK

DAS PROBLEM

Es gibt einige Orte in Zürich, die Hindernisse für den Veloverkehr darstellen. Zum Beispiel das Gleisfeld oder auch die Steigungen am Züriberg.

Infrastrukturen bauen ist teuer oder schwer möglich (wie zum Bsp. ein Veloweg mit machbaren Steigungen vom Central zur ETH/Universität)

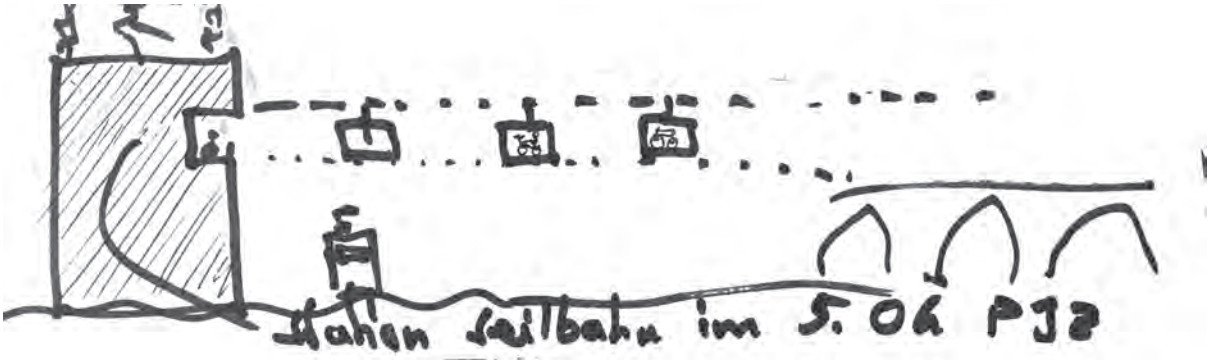
DIE MÖGLICHKEITEN

Um Steigungen oder Hindernisse zu überwinden, könnte auch auf nicht Strassenniveau-gebundene Verkehrsmittel gesetzt werden:

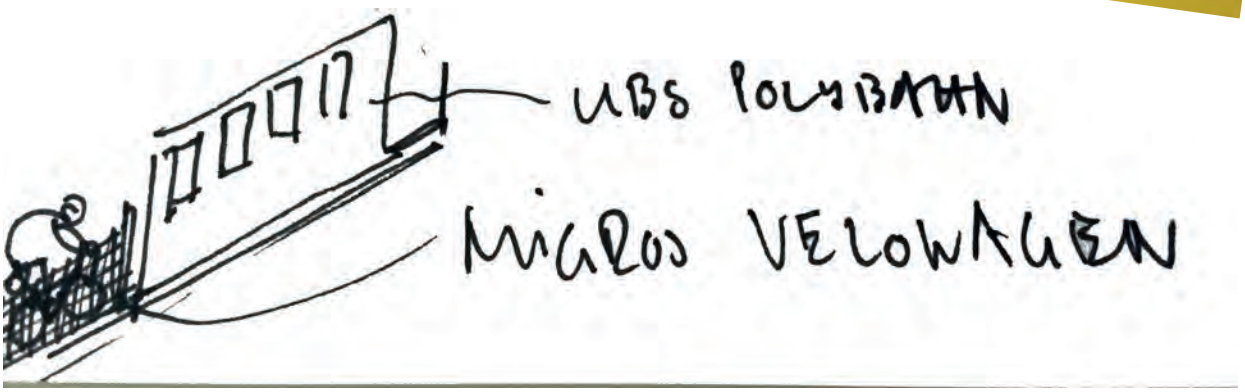
- Mit einem Anhänger-Wagen an die Polybahn wäre eine Mitnahme einiger Velos auf die Höhe der ETH möglich.
- Bei der Gleisüberquerung auf der Höhe Lettenviadukt könnte man anstatt eine Brücke auch eine Gondelbahn direkt zum PJZ bauen, auf der man Velos mitnehmen kann.

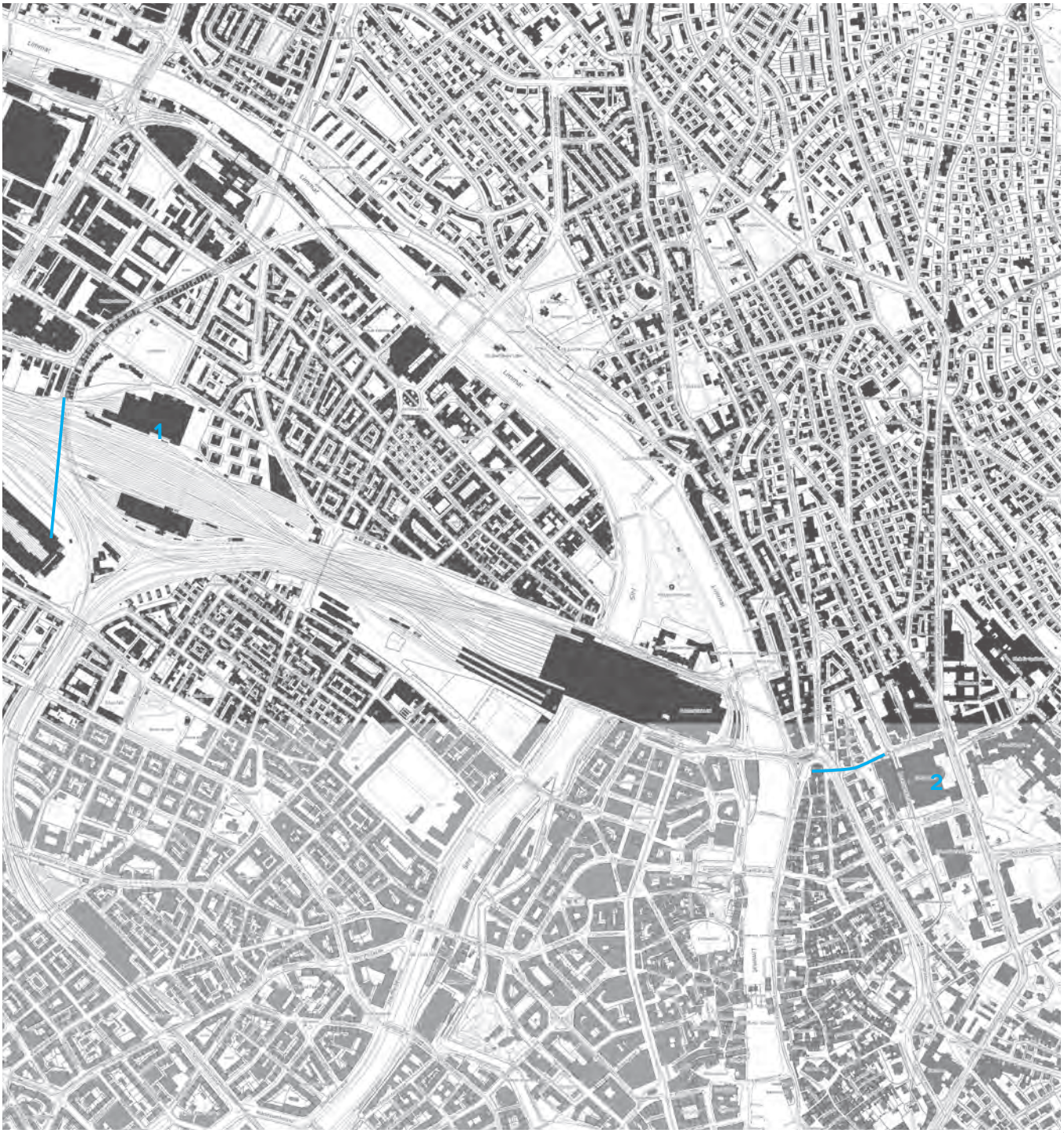
DIE VORSCHLÄGE DER ENTWURFSWERKSTATT

1



2




1
2

ANSATZ IV – WAS TUN, WENN'S ENG WIRD?

DAS PROBLEM

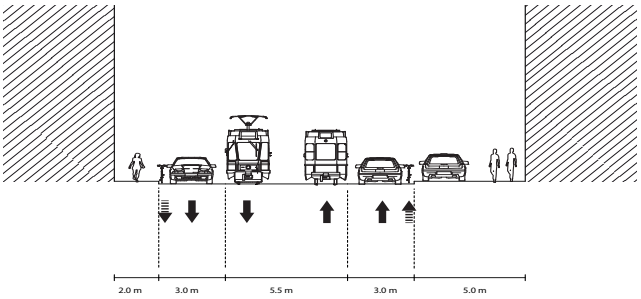
An vielen Stellen in Zürich fehlt der Platz, um allen Verkehrsmitteln den Raum zu geben, den sie benötigen.

Das geht heute noch häufig auf Kosten der Velofahrer.

Das Platzproblem auf Zürichs Hauptverkehrsstrassen führt dazu, dass es keine Lösung gibt, die alle zufrieden stellt.
Daher muss die Diskussion auf der Basis verschiedener (aller möglichen) Lösungsoptionen geführt werden. Wir haben damit begonnen, Am Beispiel der unteren Rämistrasse die verschiedenen Möglichkeiten aufzuzeigen

RÄMISTRASSE

BLICKRICHTUNG

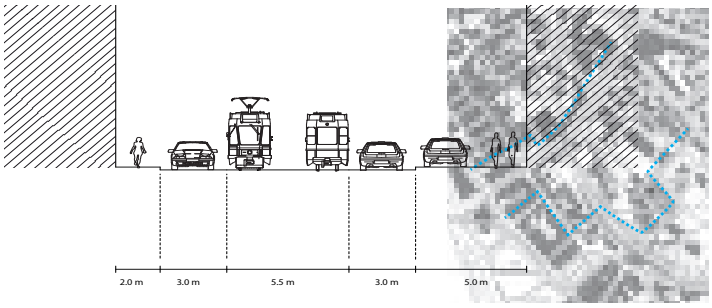


QUERSCHNITT HEUTE

DIE VORSCHLÄGE DER ENTWURFSWERKSTATT

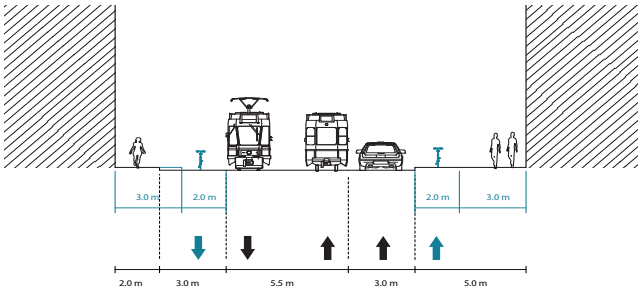
1 KEINE VELOS AUF DEN HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

Statt Velospuren unbedingt auf den Hauptstrassen zu führen, sollen Velos die parallelen Seitenstrassen benützen.
Bestehendes Beispiel: Dufourstrasse. Dabei Verbesserungspotential: Einbahnstrasse einrichten und die Strasse zur richtigen Velostrasse hochklassieren.



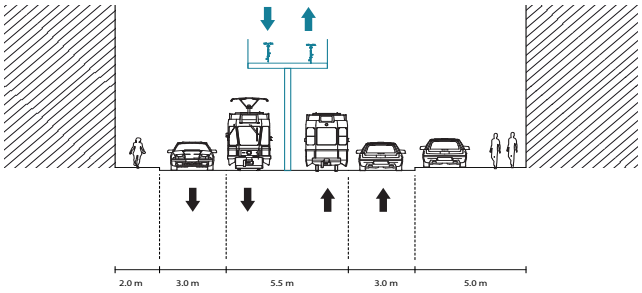
2 EINBAHNSTRASSEN IM INNEREN STADTNETZ

Im grossen Massstab durchdachtes, konsequentes Einbahnstrassennetz für Autos und Velos ergäbe wieder die Möglichkeit eine ganze Spurbreite neu zu nutzen. Für Auswärtige zwar mühsam, für Einheimische würde es mit der Zeit gehen. Es wird neben dem Raumgewinn mehr fliessenden Verkehr und weniger Konfliktsituationen bringen, also mehr Sicherheit geben.



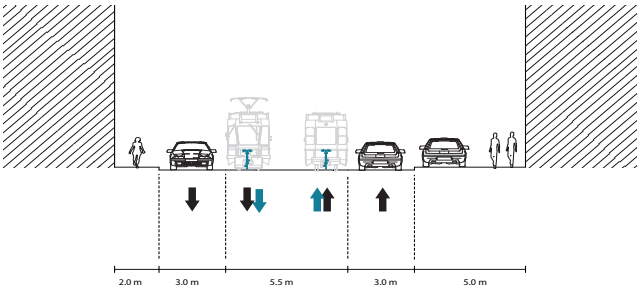
3 DIE VELO-BRÜCKE

Velos in der Höhe direkt oberhalb der Tramspuren auf einer Plattform führen. Nur wenige Zufahrten müssten mitgedacht werden, der Weg dient vor allem als Transitroute. Vorteile: Eine filigrane Bauweise würde genügen. Die Entflechtung des Langsamverkehrs bringt eine grössere Qualität sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer.



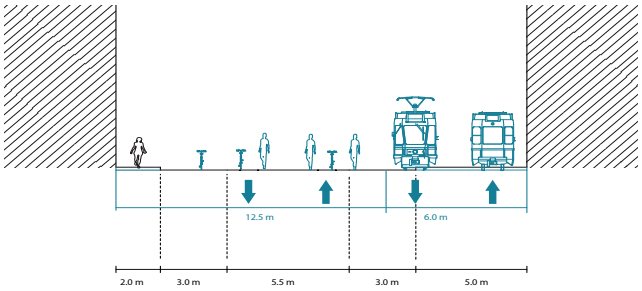
4 VELOS AUF DEN TRAMSCHIENEN

Eine Möglichkeit des Mischens wäre es, die Velospur auf die Tramgleise zu legen. So besteht zumindest nicht die Gefahr, dass die Trams im Autostau feststecken (wenn man die Trams und die Autos mischt). Voraussetzung für eine solche Lösung wäre es, die Tramschienen so zu gestalten, dass man mit dem Velopneu nicht hineinkommt...



5 UND WENN KEIN AUTO AUF DER RÄMISTRASSE FÄHRT...

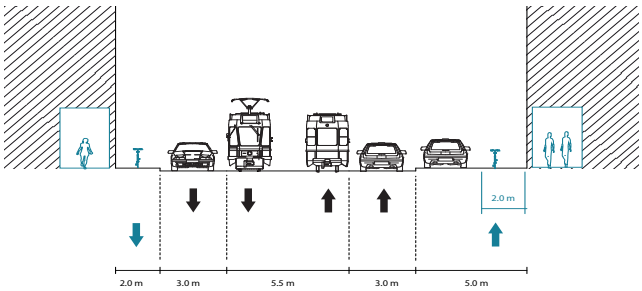
Die Entwerfenden legen die beiden Tramspuren rechts an die Mauer (Parkhaus Hohe Promenade). Dann folgt links davon eine Velospur. Weiter links ergibt sich dadurch ein 13 Meter breiter, neuer öffentlicher Raum, der die schönen Gebäude der linken unteren Rämistrasse besser in den neu geschaffenen Flanierraum miteinbezieht.



INTERSSANTE IDEEN AUS DER DISKUSSION – VISUALISIERT

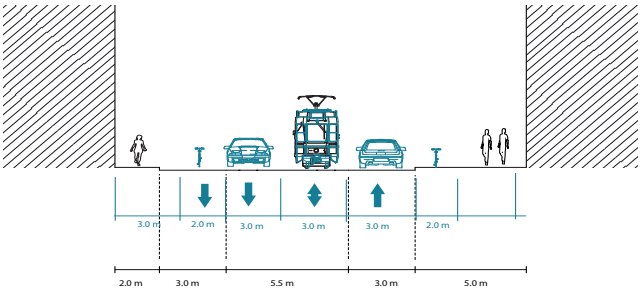
6 ARKADEN

Langfristig könnte man mit Arkaden an Neubauten Platz für Fussgänger gewinnen. Dann können die Velofahrer das Trottoir benützen und haben eine sichere Fahrbahn.



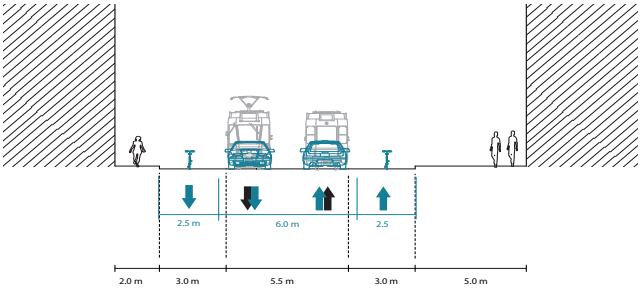
7 EINSPURABSCHNITT TRAM

Wenn es kurze, besonders enge Abschnitte gibt, könnte man das Tram einspurig im Gegenverkehr führen. Auf 50-200m wäre die Kapazität noch ausreichend um lange Wartezeiten zu verhindern und man gewinnt 2-3m Platz.



8 MISCHVERKEHR AUTO – TRAM

Eine schon viel diskutierte Lösung ist der Mischverkehr zwischen Tram und Auto. Beide befahren den selben Raum. Damit wird viel Platz frei. Allerdings steht das Tram dann im Stau, wenn es beim Autoverkehr nicht weitergeht.



ERKENNTNISSE & WEITERE SCHRITTE

IST DAS THEMA „VELOCITY“ JETZT BEENDET?

Wir haben unseren „Salon-Loop Velocity“ zwar abgeschlossen. Das heisst aber noch lange nicht, dass wir aufhören, über die „Velocity“ (in) Zürich nachzudenken.
Wie man in den Ansätzen sehen kann, sind neue Fragen aufgetaucht, die beantwortet werden müssen. Deswegen: Wer dazu Ideen hat, schnell auf www.nextzuerich.ch posten.

Unsere Aufgabe ist es nun, mit diesen Ansätzen zu den Akteuren zu gehen, die sich mit dem Velonetz in Zürich auseinandersetzen:
Die Verwaltung, die Politik, aber auch Interessenverbänden. Ein vertiefendes Gespräch mit dem Tiefbauamt Zürich hatten bereits stattgefunden, weitere sollen folgen.

Für die weiteren Schritte haben wir uns nochmal Gedanken gemacht und einige Erkenntnisse aus den Ansätzen zu Velocity formuliert. Wir laden alle ein, diese mit uns zu diskutieren.

WELCHE ERKENNTNISSE ZIEHEN WIR VON NEXTZÜRICH AUS DEM „SALON-LOOP VELOCITY“?

„VELOBAHNEN“ – STANDARDS UND KONZENTRATION

Wenn es zukünftig mehr „Velobahnen“ in Zürich geben sollte (was wir uns wünschen würden), sollte man vorher gemeinsam klären, welchen Standards dieses „Premium Produkt“ für Velofahrerinnen und -fahrer genügen sollte. Dies gilt vor allem für die Breite, die Gestaltung von Kreuzungen und den Umgang mit Autos.

Ebenso stellen wir uns weiterhin die Frage, wo die wirklich wichtigen Verbindungen in Zürich liegen. Denn angesichts der vielen Vorhaben im Masterplan Velo finden wir, es wäre besser, sich zuerst mal auf zwei, drei Routen zu konzentrieren.

Also, lieber wenige, wichtige Routen realisieren als grosse Pläne schmieden.

WER HAT DIE ÜBERSICHT? UND WER TEILT SIE?

Generell würden wir von Nextzürich gerne einen Übersichtsplan sehen, auf dem sowohl die fehlenden Verbindungen in Zürichs Velonetz, als auch die heutige Qualität der Velowege eingezeichnet ist. Vielleicht gibt es diesen Plan ja schon. Auf jeden Fall glauben wir, dass sich anhand eines solchen Plans viel besser diskutieren lässt, was man wo, wann, wie und warum tun sollte - und was eben auch nicht.
Und... gerade bei den Missing Links würden wir gerne mehrere Versionen haben: Eine von der Verwaltung und mindestens eine von den Stadtbewohner*innen.

Auf der Basis von räumlichen Übersichten argumentieren!

NOT MACHT ERFINDERISCH – MACHT SIE AUCH KOMPROMISSBEREIT?

Die Ideen unserer Entwerfer haben gezeigt, dass auch in engen Verhältnissen Lösungen für neue und breitere Velowege möglich sind. Beispielsweise könnte man die Flussufer nutzen, um Velowege anzulegen. Dass diese bei Hochwasser überschwemmt werden, ist vielleicht gar nicht so relevant, denn in diesen Situationen ist fahren vielleicht gar nicht so viele Menschen Velo. Ebenso liessen sich so Kreuzungen ohne Konflikte „unterfahren“, wie das am Giesshübel schon der Fall ist. Ob solche Lösungen möglich sind, hängt nicht nur vom Tiefbauamt ab, sondern auch von anderen Stellen, wie beispielsweise dem Gewässerschutz.

Neue Lösungen nicht vorschnell ablehnen, sondern weiter prüfen und gemeinsam diskutieren!

DA WO'S ENG WIRD: NICHT ALLES ÜBERALL?

Gerade auf den Zürcher Hauptverkehrsachsen reicht der Platz nicht für alle Verkehrsteilnehmer. Die Erkenntnis aus den Workshops des Salon I, das Kontinuität der Führung der Velowege wichtiger ist als eine bestimmte Lösung, zeigt, dass hier neue Wege in der Diskussion um die richtige Aufteilung des Strassenraums beschritten werden müssen.

Wie das Beispiel Rämistrasse zeigt, könnten sich bessere Lösungen ergeben, wenn ein Verkehrsteilnehmer zurück steckt, anstatt die Bedürfnisse aller in den bestehenden Platz zu „quetschen". Auch das Velo könnte dieser Verkehrsteilnehmer sein (wenn in der Nähe Ausweichstrecken existieren).

Ob solche Lösungen mehrheitsfähig sind, kann man nur herausfinden, wenn man sie in einer Gesamtschau der Möglichkeiten diskutiert. Und dann diejenige wählt, welche für alle Beteilgten die geeignetste ist.

Bei schwierigen Situationen alle Möglichkeiten offen diskutieren! Vertretbare Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer prüfen!

UND... VIEL MEHR TESTEN UND KOMMUNIZIEREN!

Der kürzlich umgestaltete Albisriederplatz hat gezeigt, dass nicht jede theoretische Lösung in der Praxis sofort funktioniert und die Akzeptanz einer solchen Lösung vor allem von der Kommunikation abhängt.
Das wird auch für viele zukünftige Lösungen im Velonetz von Zürich gelten. Daher fragen wir uns: Warum wird nicht viel mehr getestet und ausprobiert? Kann man nicht testweise eine Fahrspur für den Autoverkehr sperren und schauen, ob die Kapazität reicht? Kann man nicht kleine Test-Abschnitte einer zukünftigen „Velobahn" bauen und die Bevölkerung abstimmen lassen, welche am besten funktioniert? Kann man nicht mal einen Monat eine „Begegnungszone" testen?

Die Vorteile liegen auf der Hand: die Fachleute können wichtige Erkenntnisse gewinnen, die Öffentlichkeit kann sich die getestete Lösung vorstellen. Und wenn es funktioniert, stehen die Chancen gut, dass diese Lösung besser akzeptiert wird. Ach ja, wenn es nicht funktioniert, ist eine neue Testphase viel, viel billiger, als der Umbau einer schon fertigen Lösung!

Provisorien, Testphasen, Absperrungen als Erkenntnis- und Akzeptanzgewinn einsetzen!

IMPRESSUM

Verein Nextzürich
Erismannstrasse 31
8004 Zürich
www.nextzuerich.ch
mail@nextzuerich

TEXT, REDAKTION UND LAYOUT:
Markus Nollert
Erich Schwarz

Soweit nicht anders gekennzeichnet liegen die Bildrechte bei den Verfassern.