

# Velo-Lunch: «Das Velo als Thema bei Wahlen»

4. Februar 2021

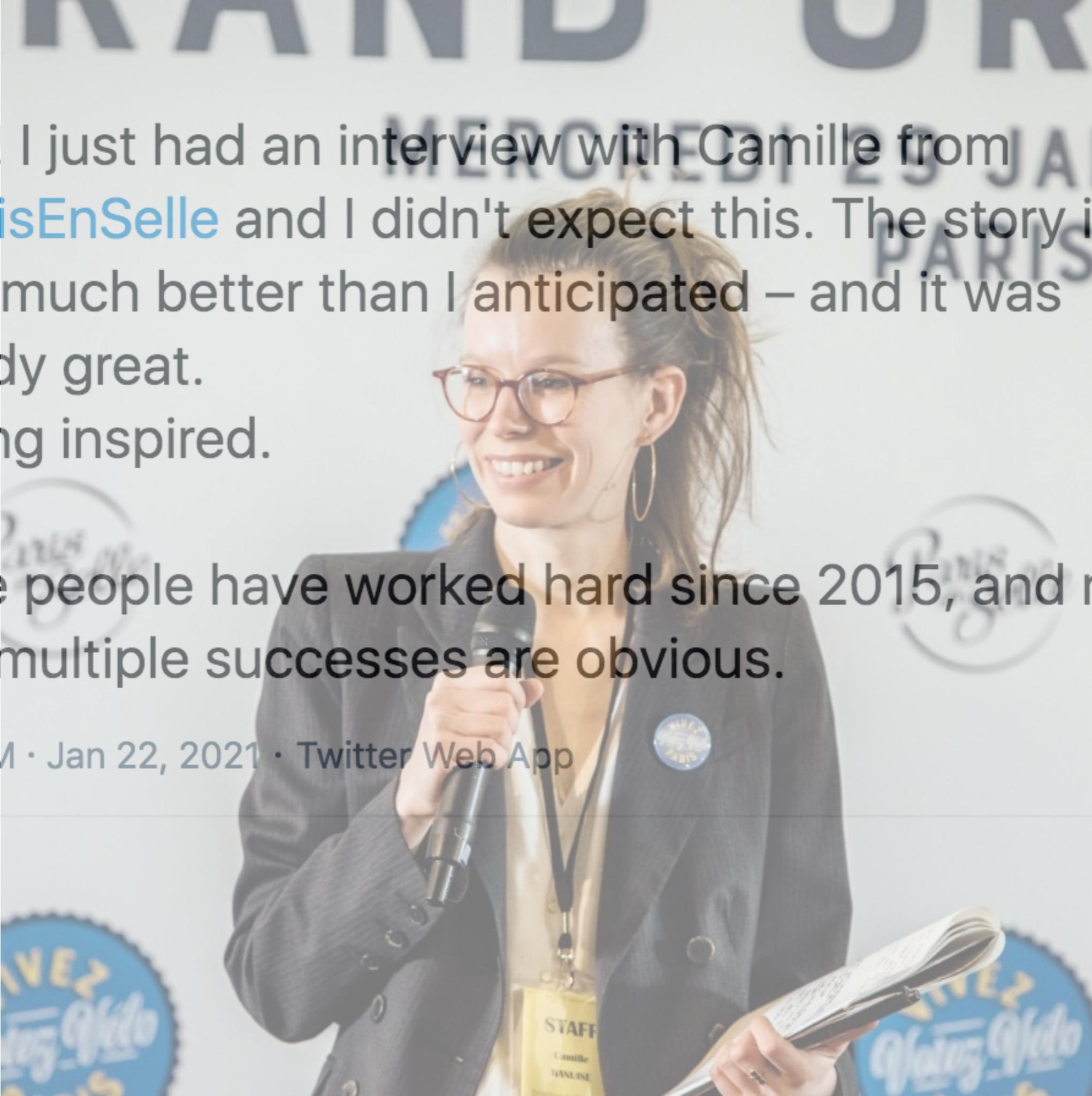
Roger Fischer, Thomas Hug  
Genossenschaft Posmo Schweiz

- Paris (10 min)
- Break-Out: Forderungen für Zürich (10 min)
- Vorstellung: 3 od. mehr Forderungen (10 min)
- Sichere Velorouten  
Konkreter Vorschlag für Jetzt (10 min)
- Diskussion (Open End)

Wow! I just had an interview with Camille from  
[@ParisEnSelle](#) and I didn't expect this. The story is  
even much better than I anticipated – and it was  
already great.  
Feeling inspired.

Some people have worked hard since 2015, and now  
their multiple successes are obvious.

12:01 PM · Jan 22, 2021 · Twitter Web App



## Wie alles begann:

Ab 2014, mit der Wahl von [@Anne\\_Hidalgo](#), gibt es in Paris ein Budget Participatif [budgetparticipatif.paris.fr](http://budgetparticipatif.paris.fr) [budgetparticipatif.paris.fr/bp/plugins/dow...](http://budgetparticipatif.paris.fr/bp/plugins/dow...)

**25%!**

2015 wird der Verein [@ParisEnSelle](#) gegründet, führt im Rahmen des B.P. eine Kampagne für "En Piste, 8 Mio. fürs Velo" und gewinnt.

[Translate Tweet](#)

## HISTOIRE

Début 2015, un projet "Paris en Selle" est déposé lors du premier **budget participatif ouvert aux projets des citoyens parisiens**.

En Avril 2015, l'association Paris en Selle est créée. Paris en Selle soutient le projet « En piste, 8M€ pour plus d'aménagements cyclables » dans le cadre du budget participatif et mène campagne... avec succès ! À la suite du succès du Budget participatif 2015, PeS compte plus de 100 adhérents et il devient évident que l'association a vocation à perdurer et à évoluer.

L'assemblée générale de 2016 a lieu le 27 juin. Les statuts sont modifiés et Paris en Selle devient une association pour le développement du vélo à Paris.

À l'assemblée générale du 11 juillet 2017, les statuts de Paris en Selle ont une nouvelle fois évolué et le CA a été renouvelé aux deux tiers.

Paris en Selle est membre fondateur du [Collectif Vélo Île-de-France](#), qui rassemble 35 associations vélo franciliennes réunies autour du projet de [RER Vélo](#).

Die Stadt Paris arbeitet einen "Plan Vélo" aus, dieser gerät aber rasch ins Stocken. Im Februar 2017 reagiert [@ParisEnSelle](#) darauf und veröffentlicht das "Observatoire du Plan Vélo"  [planvelo.paris](https://planvelo.paris)

<https://planvelo.paris/>

Im Juli 2017 macht man Druck auf [@Anne\\_Hidalgo](#)  
[parisenselle.fr/2017/07/25/cp-...](http://parisenselle.fr/2017/07/25/cp-...)

[Translate Tweet](#)

 Observatoire du Plan Vélo

À propos Actualités Engagements

Avancement de la réalisation des infrastructures cyclables  
4%

Avancement du déploiement des zones de circulation apaisée

Temps de mandature écoulé  
48%

Carte de Paris et ses environs montrant les réalisations du Plan Vélo. Les segments sont colorés : bleu pour le Plan Vélo (Projet), vert pour Réalisé – Satisfaisant, orange pour Réalisé – Non satisfaisant, rouge pour Abandonné, et gris pour les Zones apaisées.

À propos Actualités Engagements

: il faut sauver le Plan Vélo !

Actualité : [Mme Hidalgo : il faut sauver le Plan Vélo !](#) Mise à jour récente !

L'association qui met du vélo dans Paris

L'association Budget Participatif Blog-EnSelle Agenda Contact Nous soutenir

Actualité : [Mme Hidalgo : il faut sauver le Plan Vélo !](#) Mise à jour récente !

Actualité : [Demande à la maire de Paris de sauver le Plan](#)

Le « Plan Vélo » décevante pour l'amélioration des conditions de circulation à vélo, Anne Hidalgo a promis « faire de Paris une capitale du vélo ». Paris en Selle salue l'arrivée des premières réalisations concrètes du Plan Vélo mais alerte Mme Hidalgo. Faute de mesures fortes pour rattraper ce retard, la promesse de faire de Paris une capitale du vélo risque de ne pas être tenue.

Elques citations :  
« Je suis déçue par le résultat du premier mi-mandat, seulement 5% du linéaire de pistes cyclables promis a été réalisé, et je vous demande de faire de Paris une capitale du vélo », a déclaré Anne Hidalgo, mardi 25 juillet 2017, lors de la présentation de l'[Observatoire du Plan Vélo](#) de Paris en Selle »

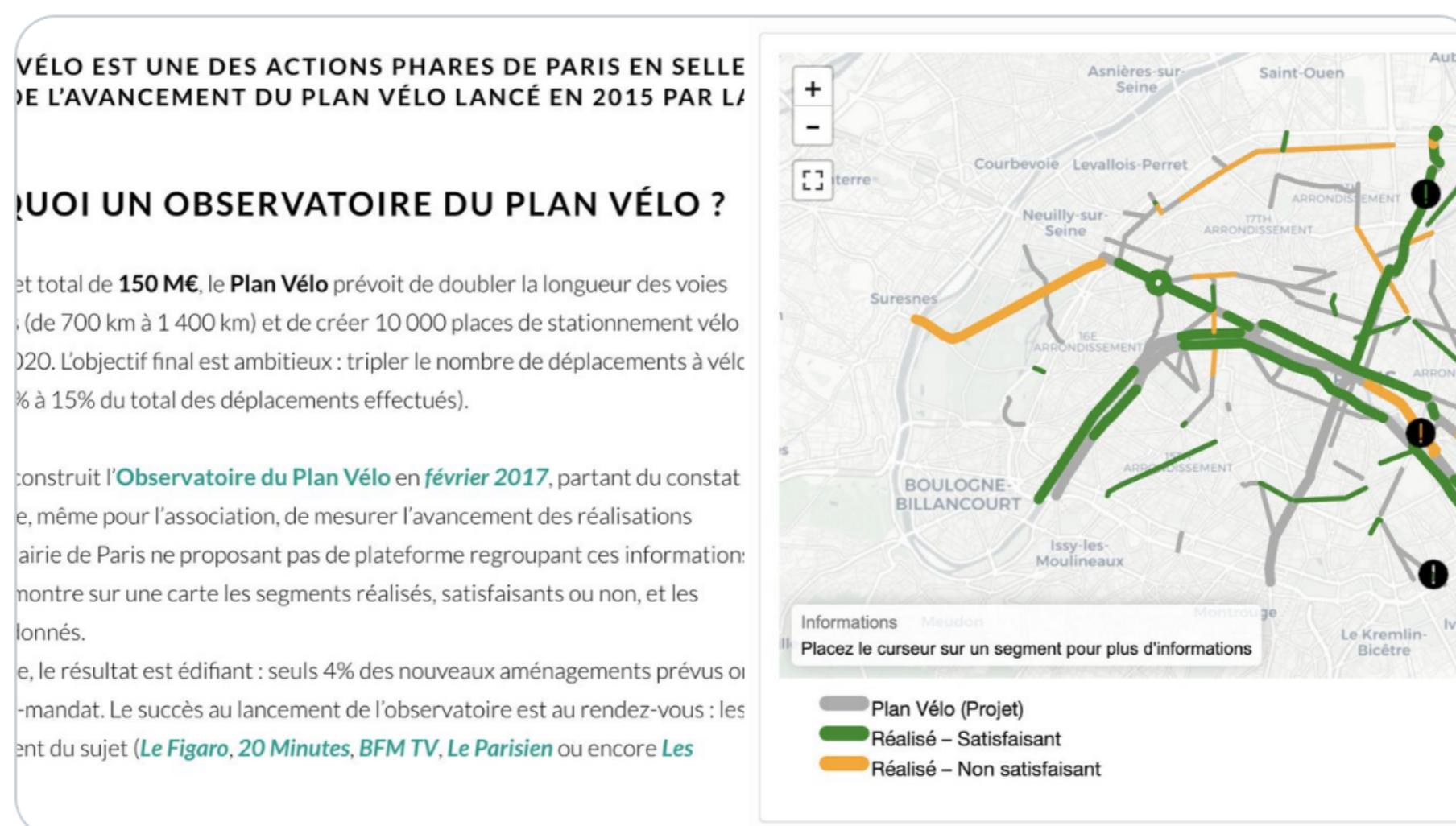
Mme Hidalgo : il faut sauver le Plan Vélo !

auver-le-plan-velo/

Mit dem "Observatoire du Plan Vélo" wird für alle sichtbar, wie die Stadtverwaltung vorankommt. Das hat einen enormen Effekt in den Medien & Politik. Den 2 Jahre später sieht die Situation im Vergleich zu 2017 so aus: [planvelo.paris](http://planvelo.paris)

Siehe auch:  
[parisenselle.fr/observatoire-d...](http://parisenselle.fr/observatoire-d...)

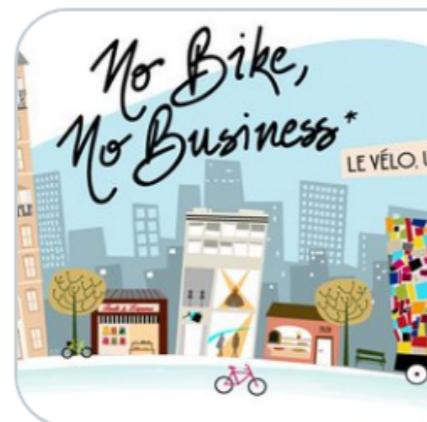
[Translate Tweet](#)



2017 startet [@ParisEnSelle](#) eine Diskussion zum Thema Gewerbe & Velo; Motto: "No Bike No Business".  
[parisenselle.fr/2017/03/05/no-...](http://parisenselle.fr/2017/03/05/no-...)

Wie mir Camille erzählte, änderte sich die Einstellung des Gewerbes schlagartig, als bei velosichereren Straßen die Kundenfrequenz in die Höhe schoss.

[Translate Tweet](#)



[Table ronde] No Bike No Business : le vélo, un atout pour l'...  
No Bike No Business - 23 mars (Paris) : une table-ronde organisée par l'association Paris en Selle. Quel lien entre ...  
[parisenselle.fr](http://parisenselle.fr)

11:13 AM · Jan 23, 2021 · Twitter Web App

Ein Jahr vor den neuen Wahlen zur Bürgermeisterin von Paris (2020) folgt die Kampagne: "Vivez Paris, Votez Vélo".

Das zentrale Anliegen ist der Véropolitain, ein Radnetz, dass aussieht wie eine Métronetz. Dieser "Transfer" ist genial: der Status des Velo ist dem ÖV ebenbürtig.

[Translate Tweet](#)

## PROPOSITIONS CITOYENNES POUR UN PARIS CYCLABLE

# NOS PROPOSITIONS

**Le Véropolitain**  
des lignes cyclables qui permettent de se déplacer  
et en sécurité d'un bout à l'autre de la capitale.  
[Voir la carte du Véropolitain en 2026](#)

**Mon quartier n'est pas un raccourci**  
Améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers résidentielles en réduisant le trafic. Moins de cyclabilité !  
[Comment apaiser mon quartier ?](#)

**Le vélo, circulation capitale**  
Des pistes cyclables disponibles 24h/24, 7j/7  
Rétablir Vélib et apprendre aux enfants à faire du vélo.  
[Nos propositions pour une capitale à vélo](#)

## RÉSEAU VÉLOPOLITAIN



Inauguration réussie ce matin de la V1 du [#Velopolitain](#) rue de Rivoli à Paris. Marquage, totem relooké et applaudissements... Pour la suite du réseau de pistes cyclables, rendez-vous après les [#Municipales2020](#) [#votezvélo](#) !

[Translate Tweet](#)



2018-2019 setzt @Anne\_Hidalgo den REVe um. Die ersten durchgehenden, sicheren Nord-Süd und Ost-West-Verbindungen werden dem Pariser Volk übergeben.

- 61 Kilometer REVe
- 170km Vélopolitain bis 2026

[Translate](#) [Tweet](#)

## Le REVe, qu'est-ce que c'est

Le REVe - Réseau express vélo - sera constitué d'aménagement continu et homogènes. Leur largeur garantira le confort, l'ensemble des cyclistes. Il sera mis en place sur les axes N

Un deuxième réseau, complémentaire, s'organisera autour des axes :

- les boulevards des Maréchaux
- la rocade des Fermiers-Généraux, dont [la Promenade](#)
- les Grands Boulevards et le boulevard Saint-Germain.

Complétant ce réseau structurant, le réseau secondaire va assurer une couverture fine du réseau cyclable. Une attention sera portée aux coupures que peuvent être les ponts, les places et les portes de Paris, pour faciliter les déplacements entre communes.

En tout, le REVe comprendra 61 kilomètres d'aménager



Dazu kommt 2019 noch der Streik des gesamten ÖV (RATP und SNCF). Und 2020 folgt die Pandemie. Immer mehr Pariser und Pariserinnen fahren Velo.

[Translate Tweet](#)

**Datamap** @datamapio · Jan 12  
Questions pour:  
@Lelievre\_Adrien @LCyclable @C\_Najdovski @ParisEnSelle  
@Anne\_Hidalgo

Quel était le "truc" qui a changé la donne pour le vélo à Paris? Le "Vélopolitain"? Et quand on a vu que les choses commencent à bouger?  
Quel est votre conseil pour les autres villes?

3 1 1 1 1

**Adrien Lelièvre**  
@Lelievre\_Adrien

Replying to [@datamapio @LCyclable and 3 others](#)

Le plan vélo du premier mandat d'Anne Hidalgo a mis du temps à se mettre en place. Les choses ont vraiment accéléré en 2018, avec les premières infrastructures du réseau express vélo (REVe). La grève de 2019-2020 a ensuite été un catalyseur, suivi par la crise sanitaire.

[Translate Tweet](#)

4:02 PM · Jan 12, 2021 · Twitter Web App

Und der im März 2019 gegründete Zusammenschluss von 35 Velo-Vereinen [@VeloldF](#) geht noch weiter. Nach REVe, Vélopolitain, folgt...

[Translate Tweet](#)



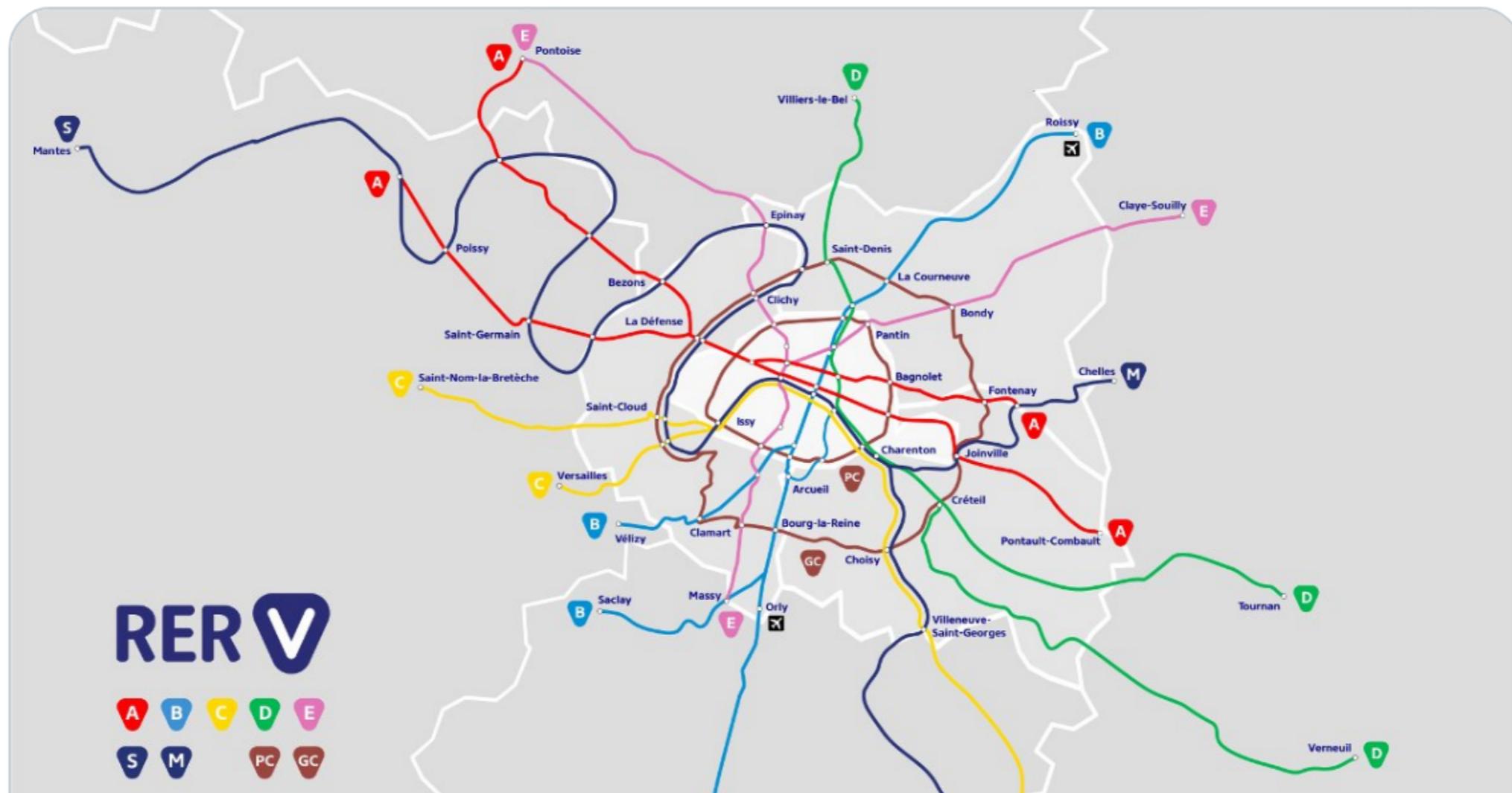
Collectif Vélo Île-de-France

Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 35 associations pour plus de 4 000 adhérents. Son objectif : faire de l'Île-de-France une région cyclable.

[velo-iledefrance.fr](http://velo-iledefrance.fr)

der RERV, wieder in Analogie zum ÖV bzw. dem RER, der die ganze Île-de-France bedient.

[Translate Tweet](#)



RERV - le réseau vélo d'Île-de-France

Les 38 associations du Collectif Vélo Île-de-France appellent tous les élus de notre région à construire un Réseau Express Régional Vélo, le RERV.

[rerv.fr](http://rerv.fr)



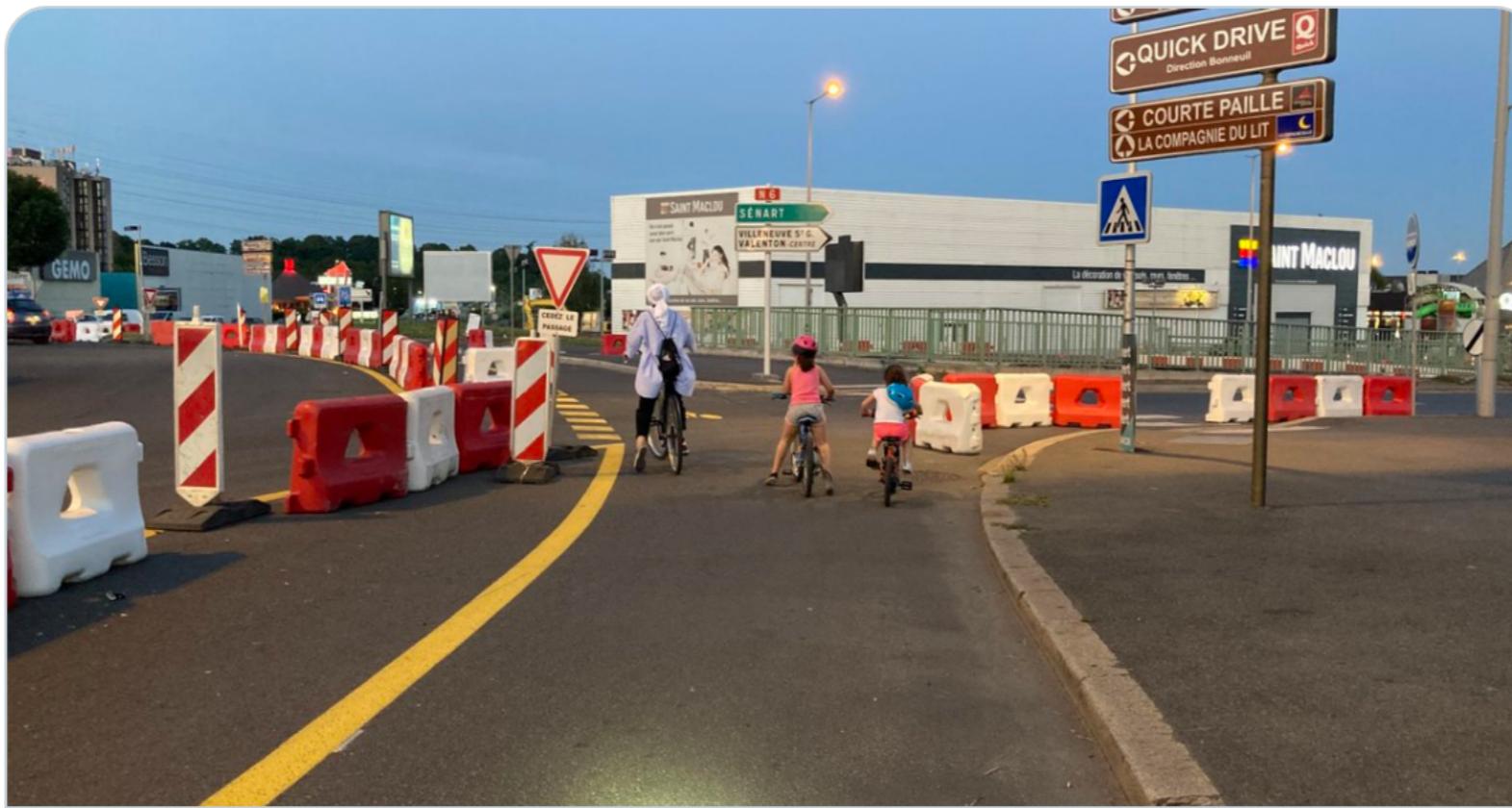
Stein van Oosteren  
@LCyclable

...

Replying to @Lelievre\_Adrien @datamapio and 3 others

La révolution du 🚲 en IdF a aujourd'hui lieu en banlieue en 1e couronne. Paris a passé le cap depuis son REVe et 40ans de réduction de 🚗, mais la banlieue vient tout juste d'être équipée d'un coronaRESEAU. La 2e révolution: les carrefours néerlandais!

[Translate Tweet](#)



La révolution des carrefours cyclables protégés – Collectif Vélo Île-de-France  
Le développement des « coronapistes » s'est accompagné de carrefours protégés cyclables. Découvrez ceux de Noisy-le-Sec, Pompadour, ou place d...  
[velo-iledefrance.fr](http://velo-iledefrance.fr)

Auf die Wahlen hin, werden alle Kandidaten zur Bürgermeisterin von Paris zum "Grand Oral Vélo" eingeladen. Hier legen sie dar, was sie in Zukunft zu tun gedenken. Die "Propositions" definieren dabei klare Ziele.

Auch ausserhalb von Paris finden solche Veranstaltungen statt.

[Translate Tweet](#)



 **Collectif Vélo Île-de-France** @VeloldF · Feb 27, 2020

Le sujet du vélo monte en @seinesaintdenis! L'envie d'infrastructures de qualité est partout.  
Bravo aux associations @PeS\_Montreuil, @Aulnay\_a\_Velo et @EnPlaine qui réunissent pour un grand oral vélo les candidats aux #Municipales2020 leparisien.fr/seine-saint-de...

[Show this thread](#)

So bekennt sich [@Anne\\_Hidalgo](#) z.B. zum [#Vélopolitain](#), der von [@ParisEnSelle](#) und [@MDBIDF](#) erstellt wurde.

[Translate Tweet](#)



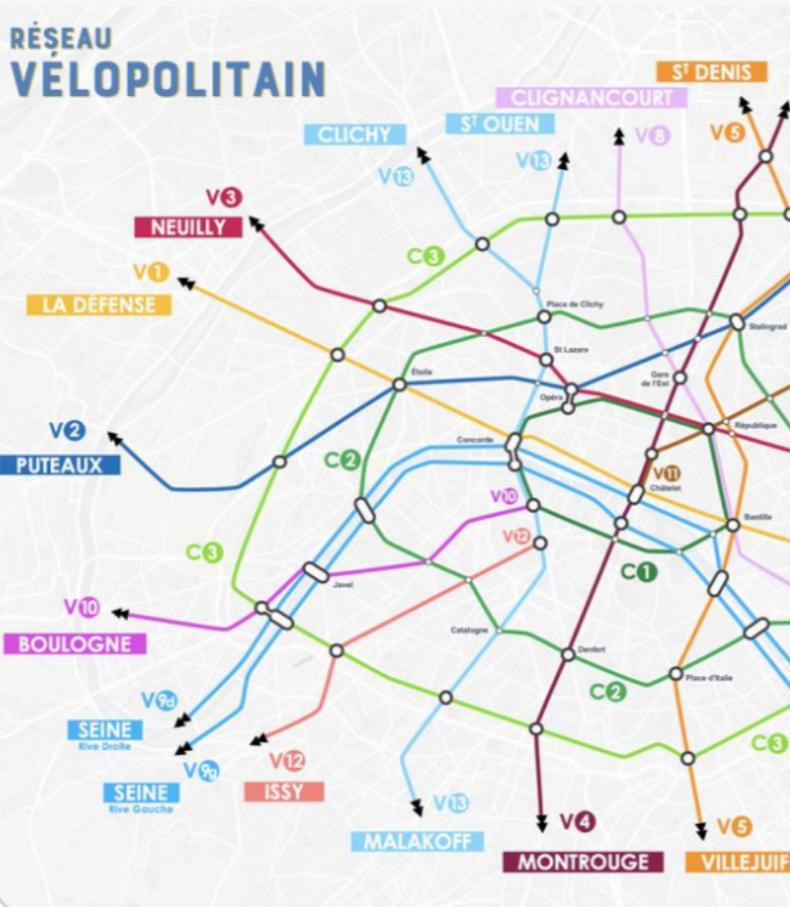
**Datamap** [@datamapio](#) · Jan 12

Hier noch der Vergleich mit Paris:  
[votez-velo.paris/les-programmes...](#)

- Konkrete Forderung "Vélopolitain" (170km bis 2026)\*
- Fragen zu Parkplätzen, Verkehrsberuhigung, Sicherheit etc.
- Velobudget

\* Die Einwohner\*innen der [@stadtzuerich](#) haben bereits JA zu "sicherer" Velorouten gesagt.

[Show this thread](#)



**PROPOSITIONS CITOYENNES POUR UN PARIS CYCLABLE**

ACCUEIL ACTUALITÉS NOS PROPOSITIONS COMPARATIF

VIVEZ Vélo PARIS

COMPARATIF

David BELLIARD Agnès BUZYN Rachida DATI Anne HIDALGO Danielle SIMONNET Cédric VILLANI Marcel CAMPION Serge FEDERBUSCH

"Vous avez aimé la saison 1, vous

Anne Hidalgo s'engage-t-elle sur le Vélopolitain ?

Anne Hidalgo s'engage à réaliser le Vélo

Son programme détaille "des aménagements les places et les ponts [qui] formeront un déplacements au quotidien et se prolonge

Et aussi...

- Des pistes cyclables sécurisées sur tous les ponts
- Des voies végétalisées réservées aux piétons et aux vélos (le Fil
- Les boucles cyclables olympiques pour relier les sites des JO de

Par quels moyens ?

Supprimer 60 000 places de stationnement pour libérer de la place Renforcer les équipes dédiées à la création de pistes cyclables et afin que la culture vélo infuse tous les services de la Ville.

Und sie wird wiedergewählt. Paris wird definitiv zur Velostadt.

[Translate Tweet](#)



**Paris en Selle** @ParisEnSelle · Sep 15, 2020

Paris, lundi 14 septembre 2020, 18h30.

Profitez de ces 30 secondes de vélos.



# Übrigens, dieser Guide ist brilliant!

## [parisenselle.fr/guide-amenagem...](http://parisenselle.fr/guide-amenagem...)

Translate Tweet



The cover features a black and white photograph of two people on bicycles. The title 'GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES' is overlaid in large white letters.

**Table of Contents:**

- Preface
- SYNTHESE
- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ
- RUES APASÉES SANS PISTES CYCLABLES
- TRÈS PEU DE VOITURES
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES
- SECTION COURANTE
- INTERSECTIONS
- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ
- LES MESURES ADDITIONNELLES POUR CALMER LE TRAFIC MOTORISÉ
- PISTE UNI-DIRECTIONNELLE
- PISTE BI-DIRECTIONNELLE
- GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES | SECTION COURANTE
- SECTION COURANTE
- INTERSECTIONS
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES
- SECTION COURANTE

**Content Summary:**

- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ**
- RUES APASÉES SANS PISTES CYCLABLES**
- TRÈS PEU DE VOITURES**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES**
- SECTION COURANTE**
- INTERSECTIONS**
- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ**
- LES MESURES ADDITIONNELLES POUR CALMER LE TRAFIC MOTORISÉ**
- PISTE UNI-DIRECTIONNELLE**
- PISTE BI-DIRECTIONNELLE**
- GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES | SECTION COURANTE**
- SECTION COURANTE**
- INTERSECTIONS**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES**
- SECTION COURANTE**

**Key Sections:**

- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ**
- RUES APASÉES SANS PISTES CYCLABLES**
- TRÈS PEU DE VOITURES**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES**
- SECTION COURANTE**
- INTERSECTIONS**
- DEUX PRINCIPES CLÉS : SÉPARATION ET EFFICACITÉ**
- LES MESURES ADDITIONNELLES POUR CALMER LE TRAFIC MOTORISÉ**
- PISTE UNI-DIRECTIONNELLE**
- PISTE BI-DIRECTIONNELLE**
- GUIDE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES | SECTION COURANTE**
- SECTION COURANTE**
- INTERSECTIONS**
- AXES AVEC PISTES CYCLABLES**
- SECTION COURANTE**

# Zürich

# Das Manifest

Wir bauen gemeinsam eine Stadt, in der man sich mit dem Velo bequem und sicher bewegen kann. In der Kinder mit dem Velo alleine in die Badi fahren. Eine florierende Stadt mit Platz für Handwerk, Handel, Zulieferung und Dienstleistung. Eine Stadt, in der ungeübte Velofahrende sicher zum Ziel kommen. Und schnelle oder professionelle zügig und direkt. Eine Stadt, in der man sich zu Fuss auf eigenen Wegen sicher fühlt, und deren Strassen auch Raum für Begegnungen bieten. Wir wollen eine Stadt, in der man am Morgen nicht durch Verkehrslärm geweckt wird. In der es nicht nach Abgas riecht, oder Feinstaub unsere Gesundheit gefährdet. Einen Ort, an dem Kinder frei und gefahrlos gross werden können.

Das Auto in der Stadt beeinträchtigt unsere Gesundheit, unsere Bewegungsfreiheit, unser Ruhebedürfnis und unser Eigentum. Und es steht sich seit Jahrzehnten selbst im Weg. Es ist an der Zeit, den Platz neu aufzuteilen und für das Wesentliche zu nutzen: zum Leben und Arbeiten. Es ist Zeit für effiziente Verkehrsmittel. Die Zeit ist reif für die Velostadt.

Zürich, 22.09.2017

PS2:



[velostadt.org](http://velostadt.org)

Gibt es eine Liste mit den Gemeinderät\*innen, die unterschrieben haben? Was ist mit den Stadträt\*innen?

[@provelozuerich](#) [@umverkehR](#) [@fussverkehr](#)

[@Markus\\_Knauss](#) [#vcszuerich](#)

[Translate](#) [Tweet](#)

## Zürich hat gewählt

Ein grosser Teil des neuen Gemeinderates unterstützt unser Manifest. Sie haben sich damit dafür ausgesprochen, sich für bequemes und sicheres Velofahren in unserer Stadt einzusetzen. Der Stadtrat ist nun auch gefordert, das Velo zum sicheren und angenehmen Verkehrsmittel zu machen.

Das Manifest [selber unterzeichnen](#) nicht vergessen!

# Kreis 7+8 Manifest selber unterzeichnen

## Liste 01: SP

Helene Glaser	7+8	Liste 01: SP
Ivo Braunschweiger	7+8	Liste 01: SP
Michele Andermatt	7+8	Liste 01: SP
Jean-Daniel Strub	7+8	Liste 01: SP
Sofia Karakostas Eichenberger	7+8	Liste 01: SP

## Liste 04: Grüne

Christina Hug	7+8	Liste 04: Grüne
Daniela Caminada	7+8	Liste 04: Grüne
Franziska Schneider	7+8	Liste 04: Grüne
Florian Vogel	7+8	Liste 04: Grüne
Grossmann Heike	7+8	Liste 04: Grüne
Hedy Betschart	7+8	Liste 04: Grüne
Jessamyn Graves	7+8	Liste 04: Grüne
Karin Rykart	7+8	Liste 04: Grüne

## Liste 05: glp

Ann-Catherine Nabholz	7+8	Liste 05: glp
Julia Guran	7+8	Liste 05: glp

## Liste 06: AL

Eduard Böni	7+8	Liste 06: AL
Lisa Letnansky	7+8	Liste 06: AL
Michail Schiwow	7+8	Liste 06: AL

## Liste 09: EDU

# Breakout

## **Forderungen / Propositions**

Die Idee ist – wie in Paris – verschiedene Vorschläge zu machen.

Stadtratskandidat\*innen können JA oder NEIN dazu sagen.

Vielleicht kann man auch einen “Velo-Score” machen.

## **Gruppen**

Gruppen à 4-5 Personen

## **Zeit**

10 Minuten

**Die Forderungen findet man hier.**

[https://github.com/posmocoop/spatial\\_future/blob/master/forderungen.md](https://github.com/posmocoop/spatial_future/blob/master/forderungen.md)

Ihr könnt die Forderungen gerne auch ergänzen. Bitte schickt uns ein E-Mail,  
[verwaltung@posmo.coop](mailto:verwaltung@posmo.coop)), dann können wir sie noch nachtragen.

Wählt mind. 3 Forderungen aus und erklärt, wieso sie für Euch wichtig sind.

**Was sind “sichere”  
Velorouten?**

## Die Qualitätsstufen des Zürcher Hauptroutennetzes im Vergleich

**A+**

Übertrifft die Standardanforderungen

Anteil am Hauptroutennetz

2012 3,4%

2018 3,9%



Beispiel: Lagerstrasse

**A**

Erfüllt die Standardanforderungen

Anteil am Hauptroutennetz

2012 34,3%

2018 38%



Beispiel: Birmensdorferstrasse

**B**

erfüllt die Minimalanforderungen

Anteil am Hauptroutennetz

2012 36,1%

2018 38%



Beispiel: Schaffhauserstrasse

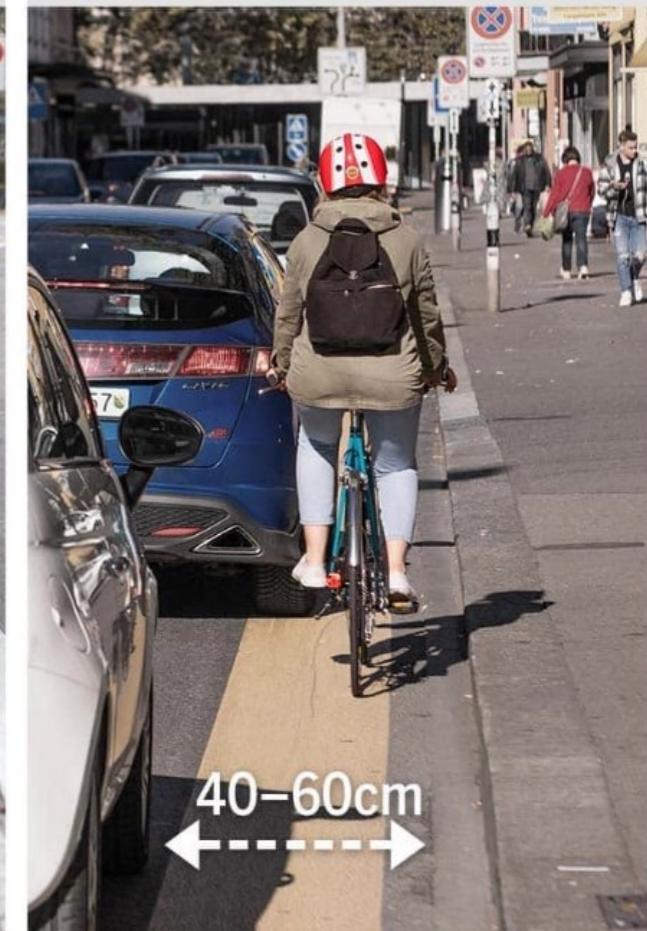
**C**

keine spezifische Velo-massnahme vorhanden

Anteil am Hauptroutennetz

2012 26,2%

2018 20,1%

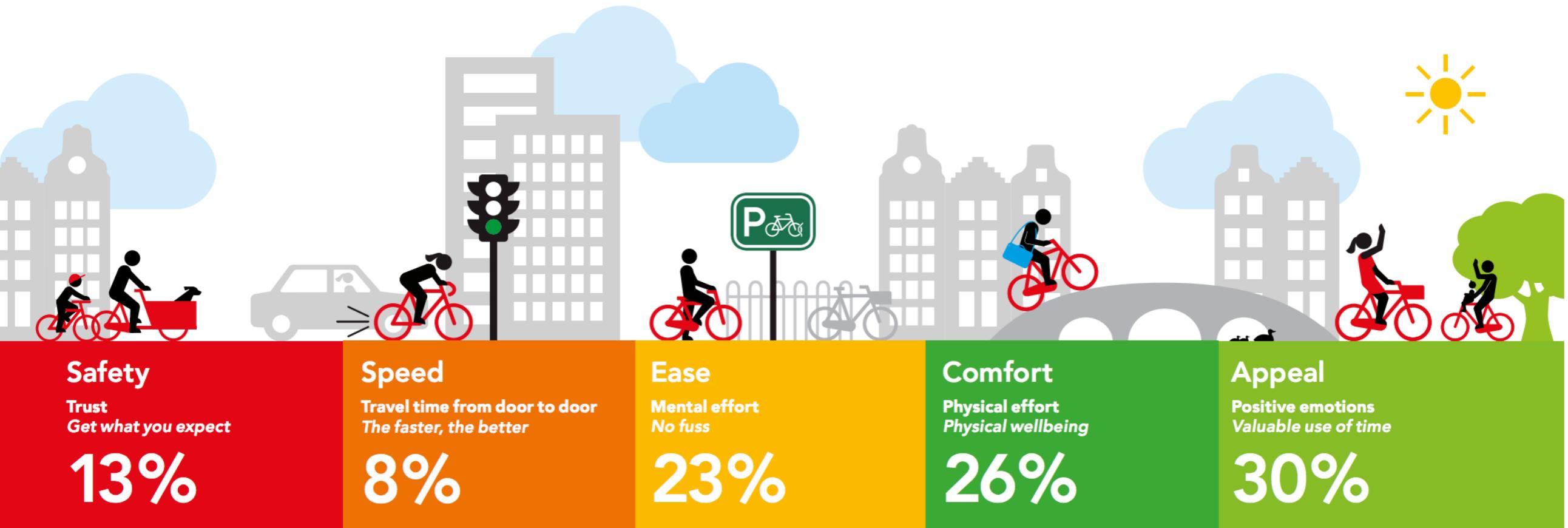


Beispiel: Langstrasse

Daten: [Stadt Zürich](#), Fotos: Urs Jaudas, Grafik: Mathias Lutz

<https://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2019/bilanz-masterplan-velo/>



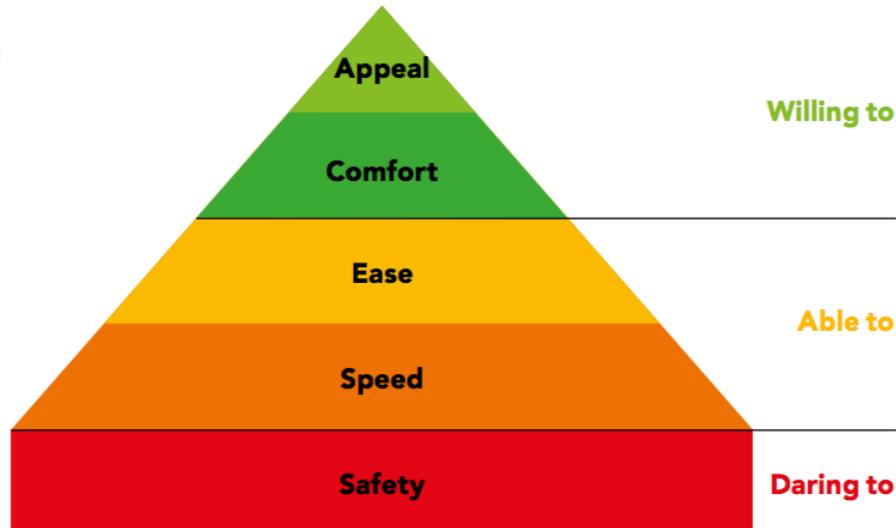


## Cycling Satisfaction Monitor

30% of the score given by cyclists for their bicycle ride is determined by:

- the **air** they breathe
- how much **green** they see
- the **diversity** of the scenery they experience
- the **sounds** they hear

Investments in the top of the pyramid will lead to a more positive cycling experience when the core facilities are in order.



**The appeal of the route accounts for 30% of the cyclist's satisfaction with the ride**

Visual: Goudappel Coffeng

# DIMENSIONNEMENT DE LA PISTE

Une piste doit être suffisamment large pour faire cohabiter tous les publics et toutes les pratiques. Elle doit permettre plus particulièrement :

- le dépassement confortable des usagers plus lents, surtout dans un contexte de croissance du vélo à assistance électrique et des trottinettes ;
- les déplacements côte à côte pour favoriser l'accompagnement (parent qui roule à côté de son enfant et non devant ou derrière) et la convivialité (pédaler avec un ami) : le vélo est une activité sociale, et l'infrastructure ne doit pas imposer de se déplacer seul, de même qu'il ne vient à personne l'idée d'imposer aux piétons de marcher en file indienne ;
- l'accueil d'engins plus encombrants qu'un vélo classique, qui peuvent être utilisés pour le transport de biens ou de passagers (vélocargos, tricycles, remorques, engins pour personnes à mobilité réduite...);
- l'absorption de la hausse de fréquentation, notamment aux heures de pointe, générée par le développement d'un réseau cyclable attractif.

*Une piste cyclable fonctionnelle prend de la place. Elle ne peut pas être réduite à un simple couloir permettant le passage d'un seul vélo à la fois. On a trop longtemps présenté le vélo comme économie en espace : c'est vrai par rapport aux autres modes de déplacement et au regard au débit voyageur de l'infrastructure (environ 5 200 vélos par heure pour une piste de 2 m), mais cela a été compris comme permettant de caser le vélo facilement après avoir alloué les grandes parts aux modes motorisés.*

Sous-dimensionner une piste réduit considérablement son utilité et son utilisation. Bien sûr, une piste étroite pourra rendre service, mais elle limitera surtout le potentiel cyclable d'un axe pour une durée importante. Une piste coûte trop cher pour être dysfonctionnelle dès sa construction.

	<b>Unidirectionnelle</b>	<b>Bidirectionnelle</b>
Largeur idéale	≥ 2,50 m	≥ 4,00 m
Largeur standard	≥ 2,20 m	≥ 3,50 m
Largeur minimale	2,00 m	3,00 m

## PISTE UNIDIRECTIONNELLE

La largeur doit permettre de doubler ou de rouler à deux de front confortablement. Le minimum absolu pour cela est de 2,00 m, 2,20 m étant nettement plus confortables avec des vélocargos et des enfants. La largeur idéale est supérieure à 2,50 m. Une telle largeur peut s'avérer indispensable pour éviter la thrombose aux heures de pointe sur des axes majeurs lorsque la part modale du vélo dépasse les 20 %.



▲ Paris 20<sup>e</sup>, boulevard de Belleville : la piste de 1,60 m de large (même sans caniveau) force à rouler à la queue leu leu sans pouvoir doubler ou circuler à deux de front. (Paris en Selle)



▲ Copenhague (Danemark), Nørrebrogade/Dronning Louises Bro : l'axe le plus circulé à vélo de la ville a fait l'objet d'un élargissement de ses deux pistes unidirectionnelles à 4,00 m afin de faire face à des pics de fréquentation de plus de 35 000 vélos par jour. (Google Street View)



▲ Rotterdam (Pays-Bas), Weena : la piste de 2,50 m de large permet de doubler un autre vélo ou de rouler à deux de front confortablement, malgré une bordure de trottoir non chanfreinée et un caniveau pavé. (Paris en Selle)

## PISTE BI-DIRECTIONNELLE

Une piste inférieure à 2,00 m ne permet ni de doubler ni de rouler à deux de front.

Une largeur comprise entre 3,50 et 4,00 m selon l'importance de l'axe est privilégiée pour avoir une piste capacitaire et confortable. Un minimum absolu de 3,00 m est indispensable pour permettre à un vélo de croiser deux vélos circulant de front. Un marquage central est apposé

Une piste coûte trop cher pour être dysfonctionnelle dès sa construction.

The photograph is used for illustration purposes only. The actual treatment may be applied to different street cross sections, including undivided two-way streets, one-way streets, divided streets and streets with trams. The range of dimensions provided below covers those multiple potential applications.

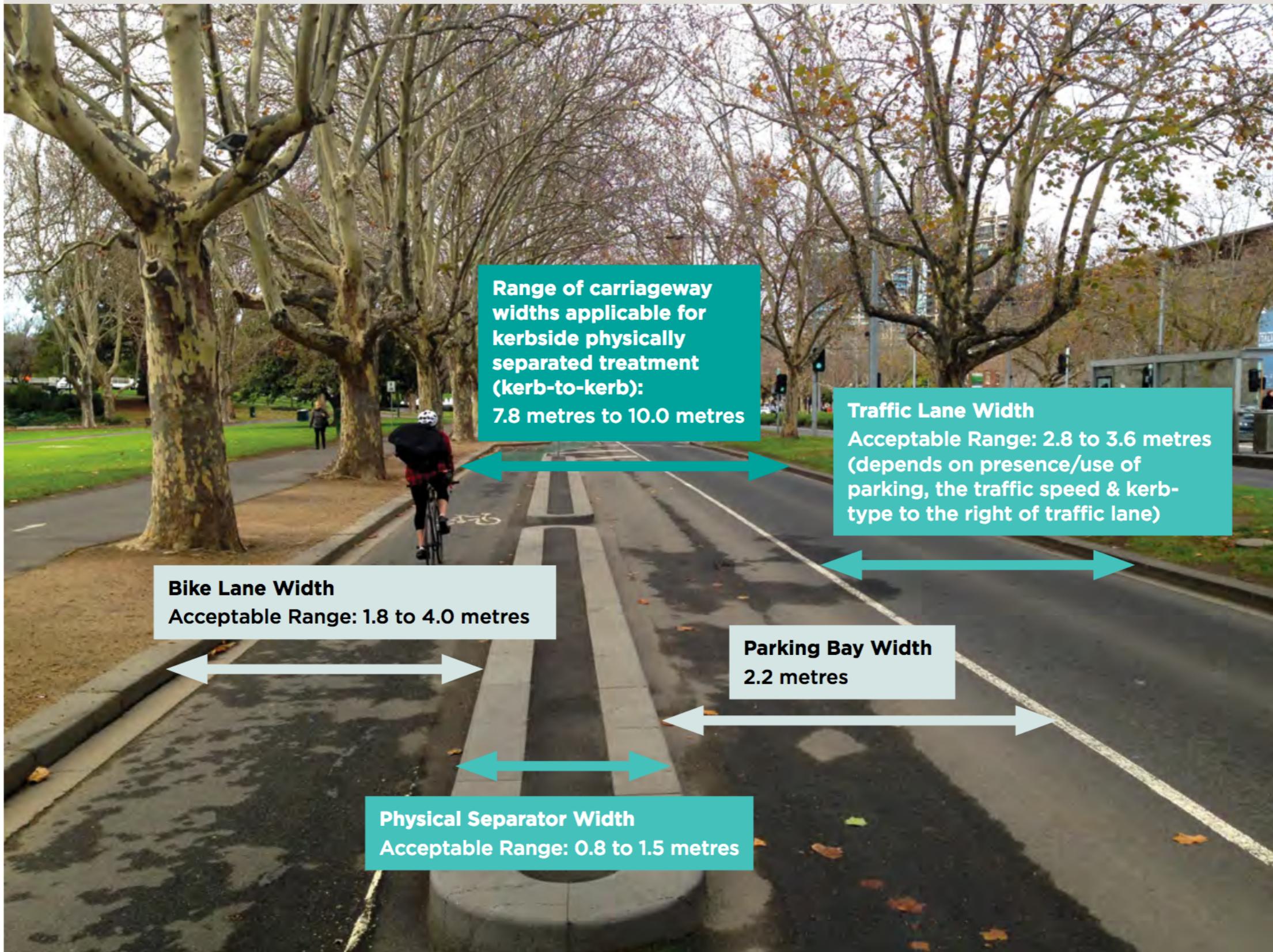


Figure 2: Kerbside Physically Separated Bike Lane Treatment in St Kilda Road, Melbourne – Range of Dimensions for Possible Adoption

### Kerb separated cycle lane/track

Cycle lane or track separated by a continuous or near-continuous physical upstand along links (usually verges or kerbed segregating islands)



### Stepped cycle lane/track

Vertically separated cycle tracks at an intermediate level between the footway and main carriageway, with or without a buffer



### Light separated cycle lane/track

A facility separated and protected by intermittently placed objects. These generally include formal, mandatory lane markings.

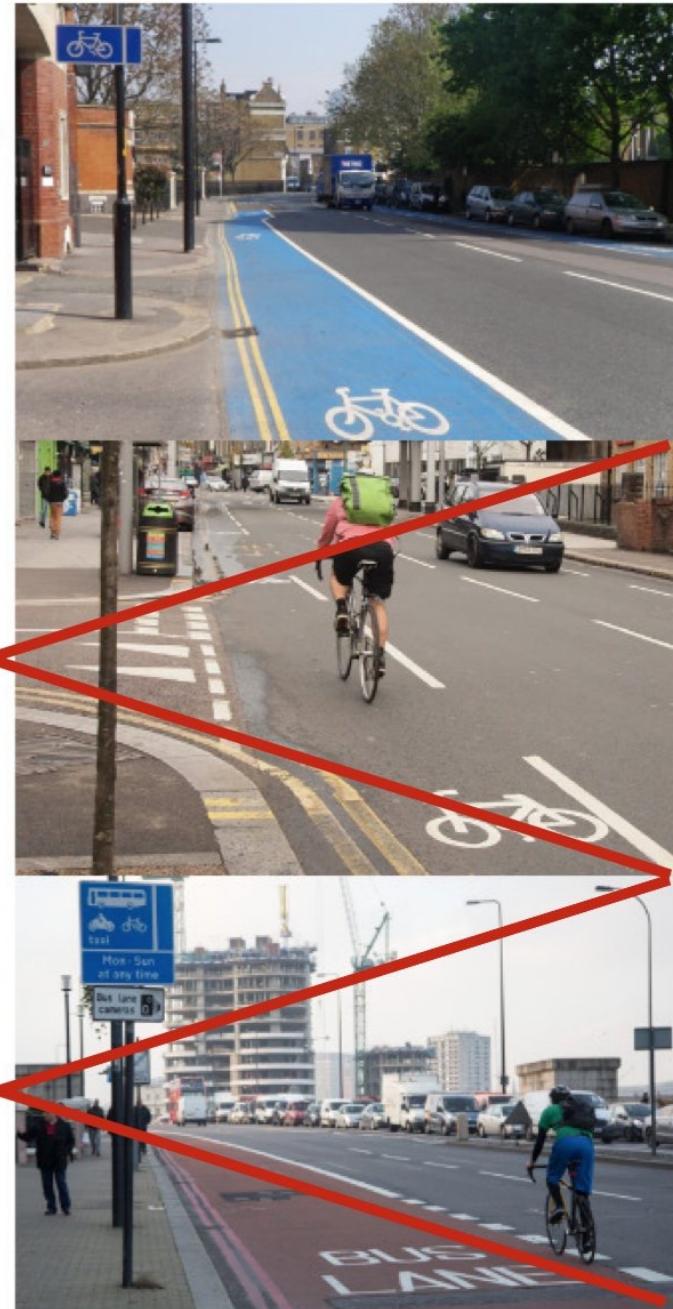


### Mandatory cycle lane

A marked lane for exclusive use of cyclists during the advertised hours of operation. It is an offence for other vehicles to enter, unless they are exempted. Separate parking restrictions are needed in order for them to be fully effective.

### ~~Advisory cycle lane~~

An area intended for, but not legally restricted to, cyclists' use. Other vehicles are permitted to enter or cross it.



### ~~Shared bus lane~~

Cyclists may use the full width of the bus lane during and beyond its hours of operation. Applies to nearside, with-flow bus lanes, and should extend to contraflow and offside types.

## **Vorschlag Neuklassifizierung Velorouten Zürich**

A+, A, B gelten als sichere, separate Velobahnen

- A+ / Ideal: Eine Richtung  $\geq 2.50$  m; in beide Richtungen  $\geq 4$  m  
Randstein (Kerb) oder Erhöht (Stepped) oder Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts
- A / Standard: Eine Richtung  $\geq 2.20$  m; in beide Richtungen  $\geq 3.50$  m  
Randstein (Kerb) oder Erhöht (Stepped) oder Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts
- B / Minimal: Eine Richtung  $\geq 1.80$  m, in beide Richtungen  $\geq 3$  m  
Randstein, Erhöht, Separiert (Light Separated), Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts

.....

C = A+, Zürich 2015, 1.80 m

- D = A, Zürich 2015, 1.50 m
- E = B, Zürich 2015, 1.25 m
- F = C, Zürich 2015, 40-60 cm. Vielleicht sollte man F auch ganz aufheben.

C, D, E, F Varianten: SC = Mit Autos (Paint, Sharing with Cars), SP = Mit Fußgänger\*innen, A = Abgetrennt (Alone)

Avancement de la réalisation des infrastructures cyclables

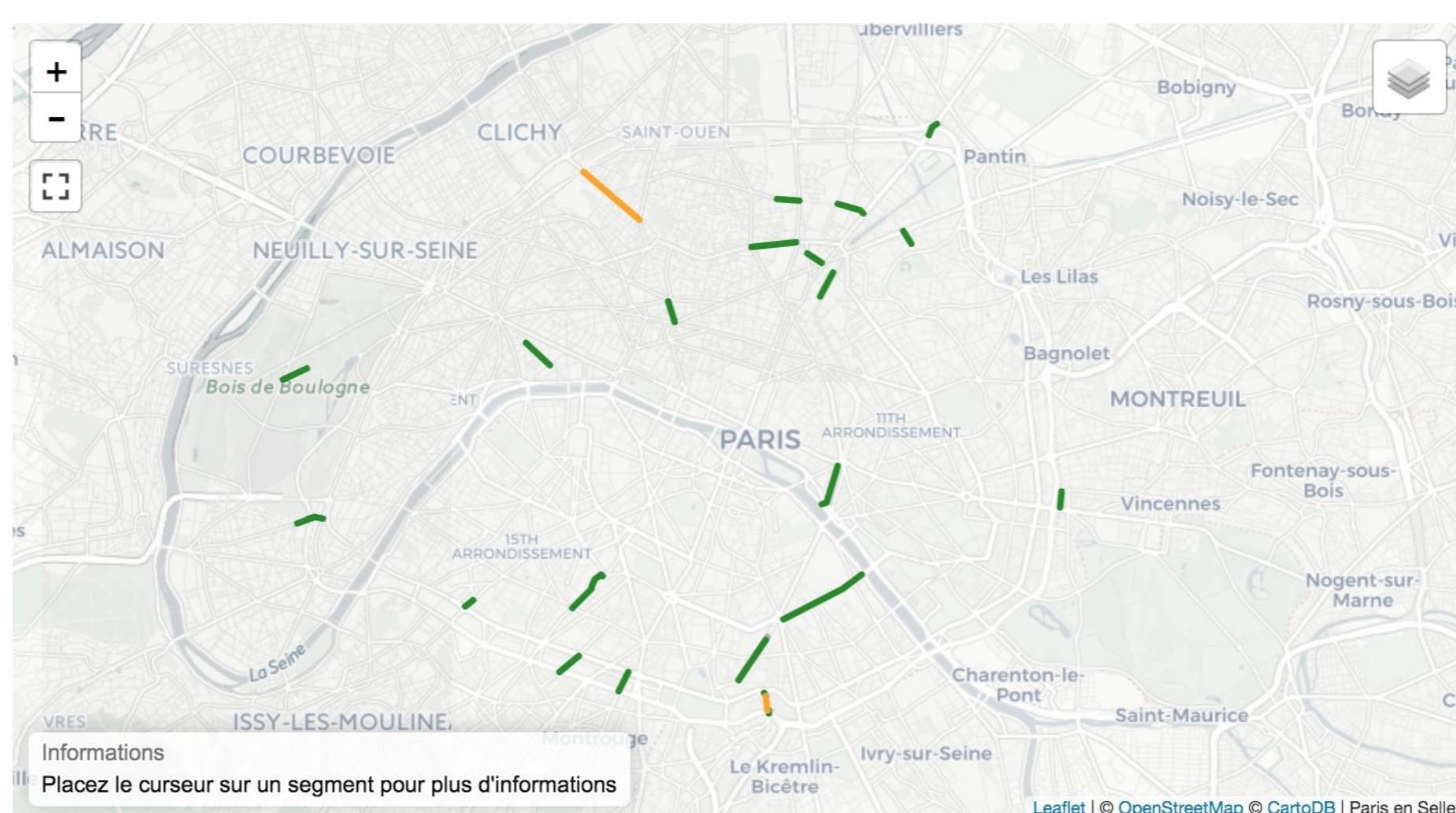
4%

Avancement du déploiement des zones de circulation apaisée

0%

Temps de mandature écoulé

48%



- Plan Vélo (Projet)
- Réalisé – Satisfaisant
- Réalisé – Non satisfaisant
- Abandonné
- Zones apaisées

# Vorschlag 1

# Vorschlag 1

Velo-Observatorium Stadt Zürich  
mit Neuklassifizierung Velorouten (A+ bis F)  
**Unter [posmo.coop/vobs](http://posmo.coop/vobs) (Vobs = Velo Observatorium)**

## **ASK:**

CHF 2000.- zum Starten  
= 8 neue Mitglieder bei *Genossenschaft Posmo Schweiz* à CHF 250.-  
= 20 neue Mitglieder bei *Genossenschaft Posmo Schweiz* à CHF 100.-

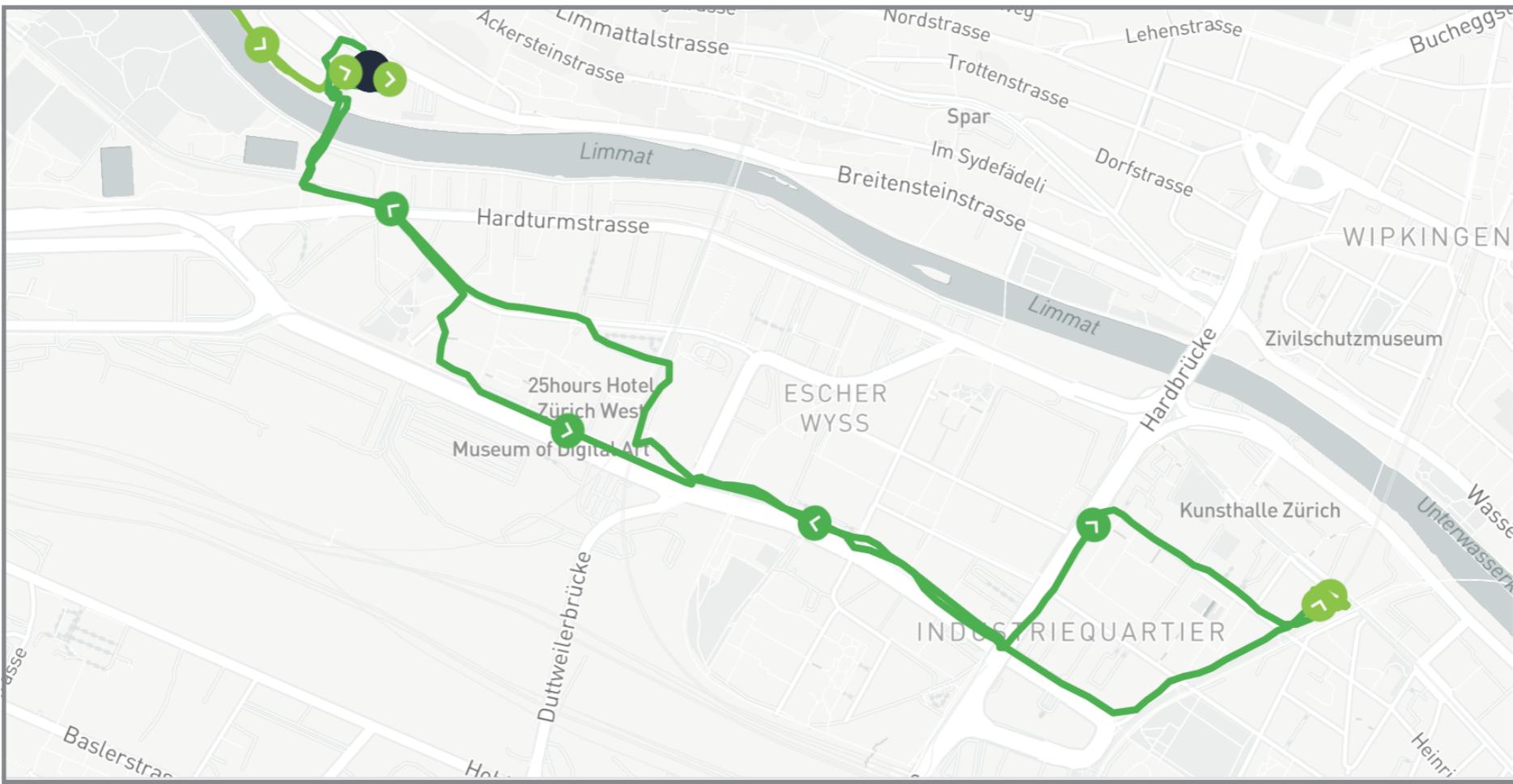
## **Spenden + Logo:**

Pro Velo? Umverkehr? VCS?

## **Wann?**

Sofort (Umsetzung ca. 2 Monate). Online Mitte April 2021

# Velo Observatorium (VOBS)



## Klassifizierung Velobahnen und -routen Zürich

**A+ / Ideal:** Eine Richtung  $\geq 2.50$  m; in beide Richtungen  $\geq 4$  m  
Randstein (Kerb) oder Erhöht (Stepped) oder Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts

**Kerb separated cycle lane/track**  
Cycle lane or track separated by a continuous or near-continuous physical upstand along links (usually verges or kerbed segregating islands)



**A / Standard:** Eine Richtung  $\geq 2.20$  m; in beide Richtungen  $\geq 3.50$  m  
Randstein (Kerb) oder Erhöht (Stepped) oder Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts

**Stepped cycle lane/track**  
Vertically separated cycle tracks at an intermediate level between the footway and main carriageway, with or without a buffer



**B / Minimal:** Eine Richtung  $\geq 1.80$  m, in beide Richtungen  $\geq 3$  m  
Randstein, Erhöht, Separiert (Light Separated), Ganz autofrei  
Keine Parkplätze rechts

**Light separated cycle lane/track**  
A facility separated and protected by intermittently placed objects. These generally include formal, mandatory lane markings.



# Vorschlag 2

## **Sichere Velorouten**

V2: Schlieren – Küsnacht

V?: Triemli – Opfikon

- Zusammen erarbeiten.
- Auf VOBS anzeigen.
- Ausschildern.

## **Wann?**

Mitte Juni 2021

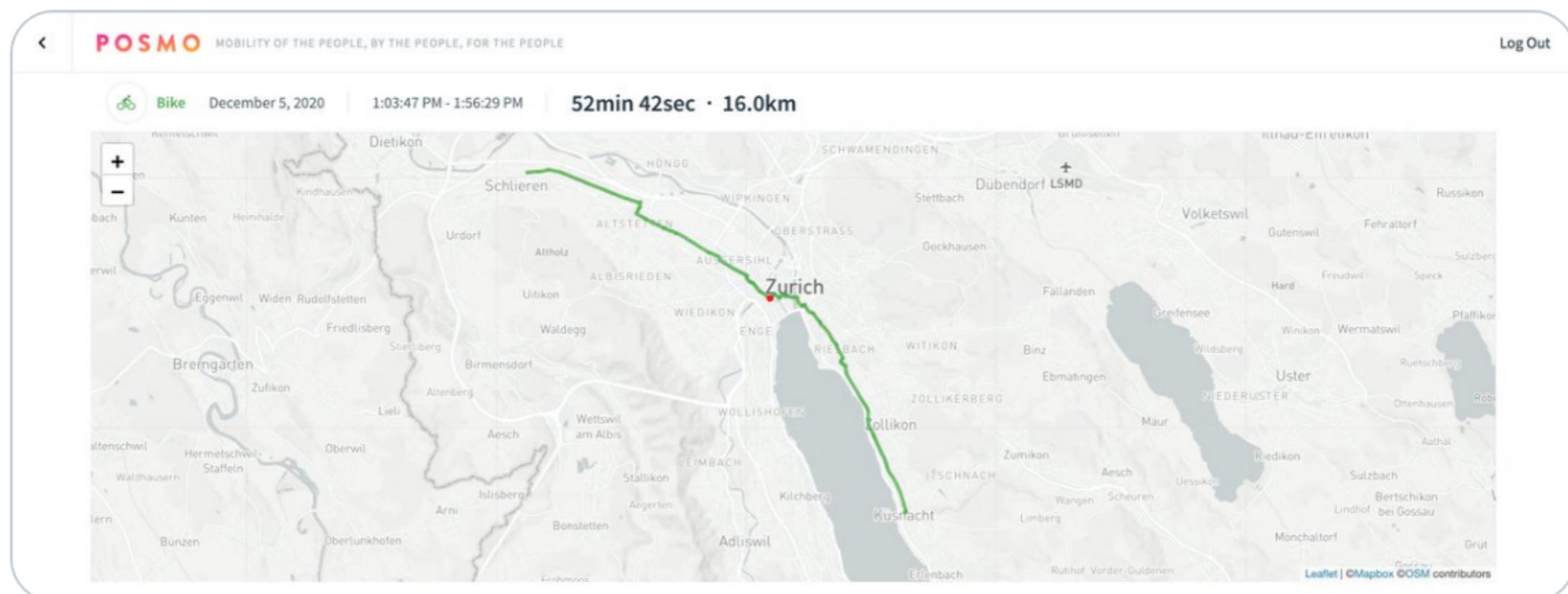
Bei [@posmo\\_coop](#) gesehen: heute hat man ca. 50 min für Schlieren – Küsnnacht.

Mit "sicherer" Infrastruktur würde man wohl diese Strecke in 35-45min fahren können. Das wäre konkurrenzlos schnell.

[twitter.com/posmo\\_coop/sta...](https://twitter.com/posmo_coop/status/133381110300000000)

#V2 #velo2 #velozh #velobahn

[Translate Tweet](#)



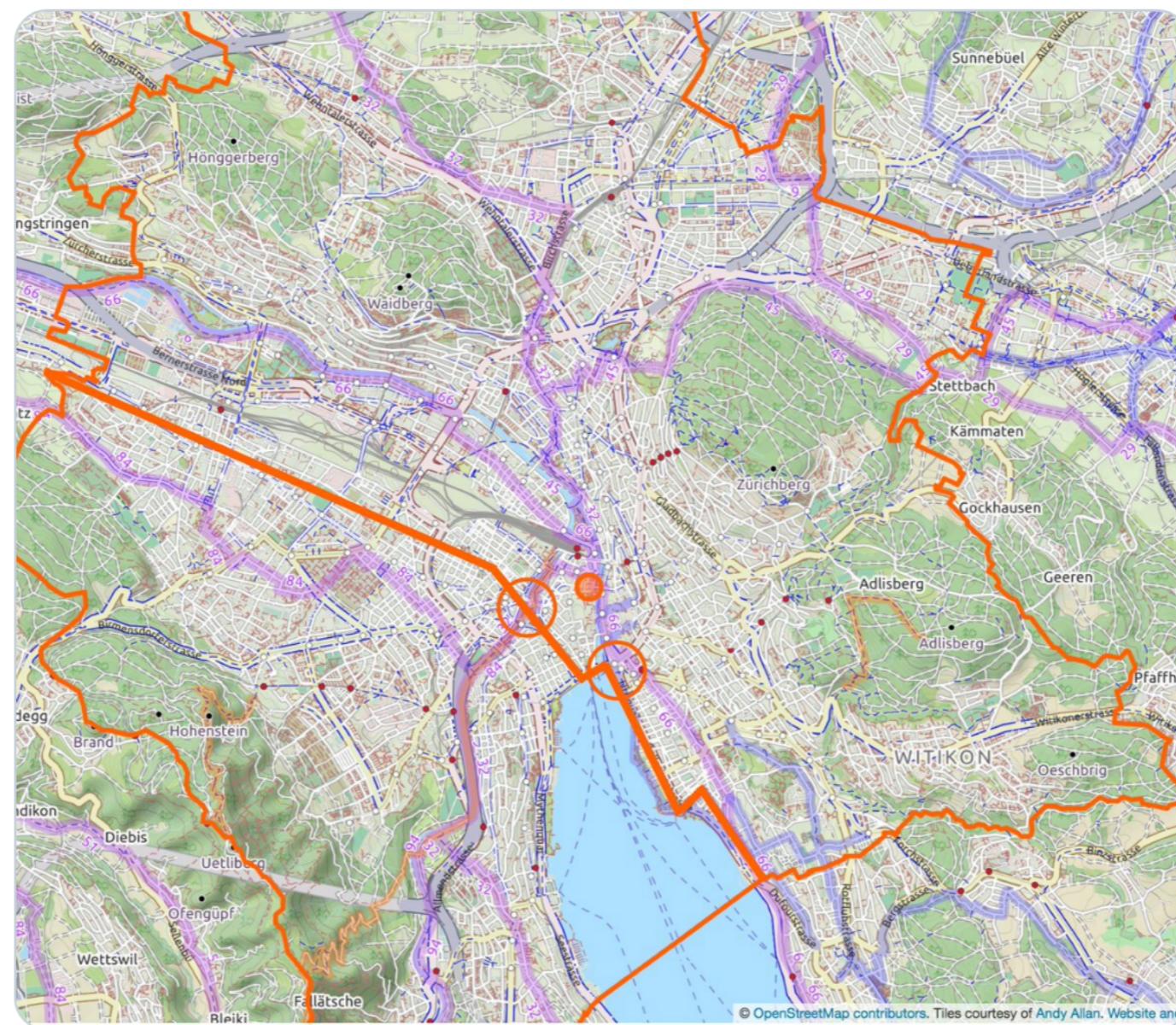
Die [@stadtzuerich](#) sagt auf [stadt-zuerich.ch/carisover](http://stadt-zuerich.ch/carisover), dass 4 Teilstücke für 2021 geplant sind:

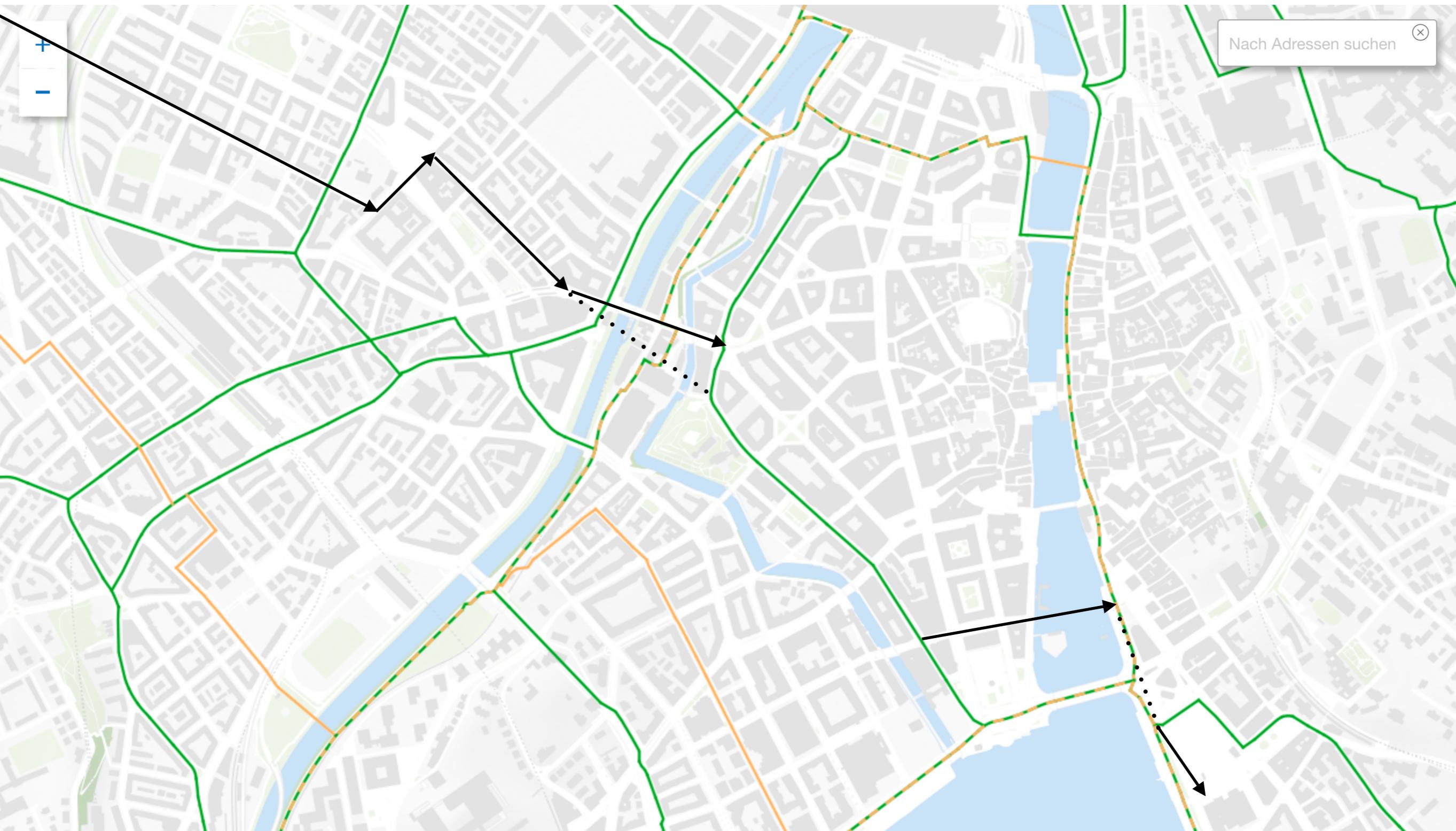
1. Altstetten – Kreis 4
2. Zollikon – Kreis 8
3. Kreis 7 – Oerlikon
4. Affoltern – Oerlikon

Da hätten wir noch eine Anmerkung: V2 (mit 1+2) bis Ende 2021 komplett ausbauen.

#velozh

[Translate Tweet](#)





# Vorschlag 3

**Forderungskatalog für Stadträte/Stadträtinnen**

Wahlen im Februar 2022

=> Ergebnisse Breakout

**Wann?**

Ab August 2021

# Diskussion