

Medienmitteilung, 27. Juli, Sperrfrist 10 Uhr

## VelObserver veröffentlicht Betaversion des Veloinfrastruktur-Monitorings

Erst rund 5% der Velorouten erfüllen die Bedingungen an sichere Infrastruktur – Stadt steht vor grosser Aufgabe

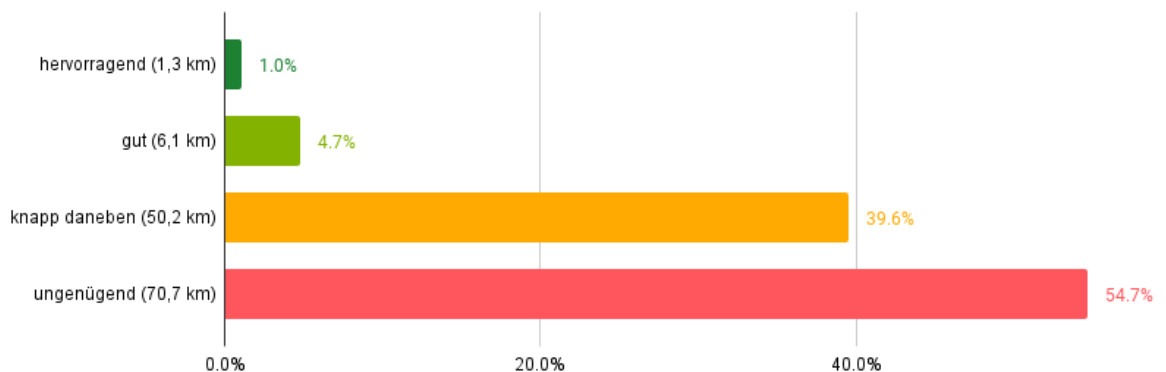
Ab sofort gibt es keine Ausreden mehr. Wenn die Stadt Zürich trotz Auftrag einer deutlichen Mehrheit der Bürger keine Fortschritte bei der Bereitstellung sicherer Veloinfrastruktur erzielt, wird das für Jede und Jeden sichtbar. VelObserver veröffentlicht die erste Bewertungen des gesamten, von der Stadt geplanten Vorzugsrouten-Netzes – bewertet nach den Kriterien Konfliktfreiheit, Sicherheit, Attraktivität. Die Kriterien erläutern wir in diesem Video <https://vimeo.com/578752420>.

### Grossteil der Velorouten sind gefährlich

1,3 Kilometer der Velorouten erfüllen den höchsten Qualitätsstandard «hervorragend», 6,2 Kilometer sind immerhin «gut». Allerdings: Diese Abschnitte befinden sich mit Ausnahme eines 170 Meter langen Abschnitts im Seefeld alle ausserhalb des stark frequentierten Zentrums. 121,7 Kilometer (94,1 %) erreichen die Bewertungen «knapp daneben» und «ungenügend». Die Bewertungen, die mit dem VelObserver-Schema ermittelt werden, entsprechen dem subjektiven Empfinden der Velofahrenden, das ergab ein Survey mit über 500 Teilnehmenden.

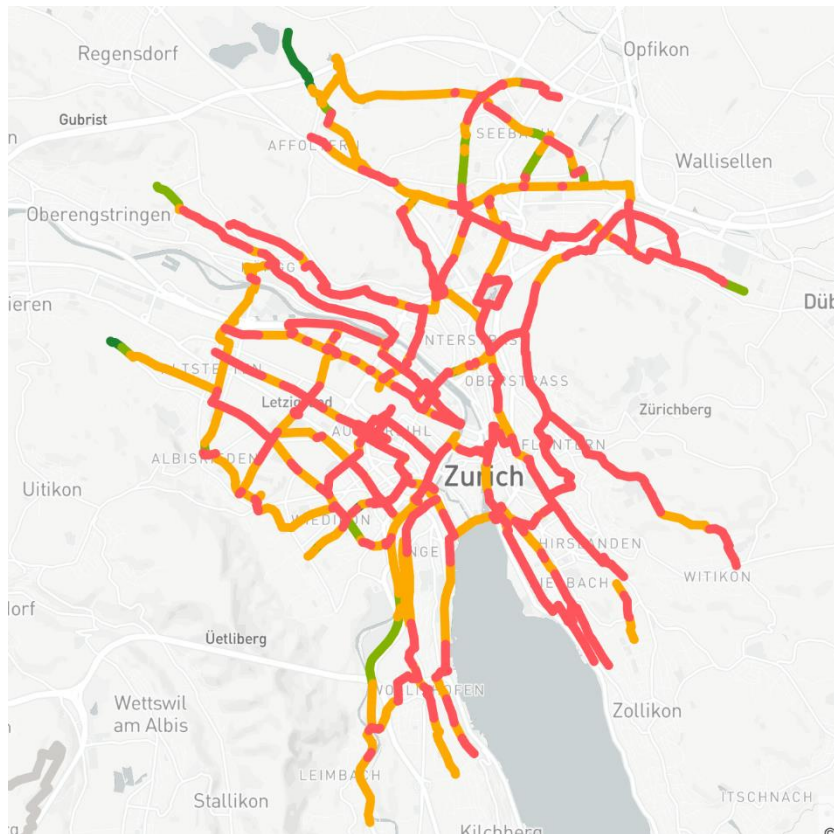
### Qualität des Veloroutennetzes der Stadt Zürich

gemäss Beurteilungsschema VelObserver



### Herkulesaufgabe in den nächsten 10 Jahren

Nach fast 50 Jahren Veloförderung in der Stadt Zürich ein ernüchterndes Ergebnis. Bis 2030 muss die Stadt mindestens 50 Kilometer Strasse für den Veloverkehr freigeben – in der Regel vortrittsberechtigt und ohne motorisierten Individualverkehr. Das entschied die Zürcher Bevölkerung im vergangenen September mit 70,5 Prozent Ja-Stimmen (Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich»). Die Stadt selbst plant derzeit ein Vorzugsrouten-Netz von ca. 130 Kilometern Länge. Laut dem Entwurf des kommunalen Richtplans werden diese Routen auf die Anforderungen von allen Velofahrenden im Alter von 8 – 80 Jahren ausgerichtet und höchste Normen hinsichtlich subjektiver und objektiver Sicherheit erfüllen.



Der aktuelle Stand und der Fortschritt der Umsetzung ist auf [www.VelObserver.ch](http://www.VelObserver.ch) überprüfbar. Wenn sich die Stadt an diese Vorgaben hält, wird der VelObserver mindestens 50 Kilometer dieser Routen bis 2030 als gut oder hervorragend bewerten können. Wenn nicht, wird das auf VelObserver.ch transparent.

#### **Bewertung in Zukunft durch die Bevölkerung statt Fachteam möglich**

Bei der heute veröffentlichten Version handelt es sich um eine Betaversion. Die Bewertung wird derzeit durch ein Fachteam von VelObserver vorgenommen und beschränkt sich auf das geplante Vorzugsrouten-Netz. Derzeit arbeiten wir daran, die Bewertung für alle Interessierten zugänglich zu machen und auf das gesamte Strassennetz auszuweiten. Ausserdem soll die Plattform künftig auch für weitere Städte nutzbar werden.

Diesen nächsten Entwicklungsschritt realisieren wir mit Unterstützung des Prototype Funds. Die Initiative von Opendata.ch und der Stiftung Mercator Schweiz fördert innovative Open-Source-Projekte, welche die demokratische Partizipation stärken. Das sechsmonatige Prototype-Fund-Programm leistet einen entscheidenden Teil der Finanzierung des Prototyps und unterstützt VelObserver mit Knowhow und seinem Netzwerk.

#### **VelObserver als politisch unabhängiges Gefäss**

VelObserver ist eine zivilgesellschaftliche, politisch unabhängige Bewegung aus Zürich und entwickelt eine Plattform für das Monitoring städtischer Veloinfrastruktur. Die Plattform finanziert sich durch Spenden von verschiedenen Organisationen, Unternehmen und Privatpersonen und wird von der POSMO Genossenschaft betrieben.

Kontakt für Rückfragen  
Thomas Hug, 076 477 40 61

Weitere Fotos:  
<https://adobe.ly/3BtJr6w>