

Sperrfrist bis Freitag, 19. März, 10:30 Uhr.

Zürcher Velorouten: **Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser**

Grassroots-Bewegung «VelObserver» lanciert Monitoring für Velostrategie 2030

Der Stadtrat hat heute ein ambitioniertes Netz an Vorzugsrouten für den Veloverkehr präsentiert – ein erster Schritt im Sinne der mit 70,5 Prozent Ja-Stimmen angenommenen Initiative «Sichere Velorouten». Gute Pläne alleine reichen allerdings nicht, sie müssen auch umgesetzt werden. Deshalb baut VelObserver, eine zivilgesellschaftliche, politisch unabhängige Bewegung aus Zürich, eine Plattform für das Monitoring der städtischen Velostrategie 2030 auf.

Nur die wenigsten Strassenprojekte, die in letzter Zeit öffentlich aufgelegt wurden, entsprechen den international anerkannten Standards für Velorouten. Da eine sichere und zukunftsfähige Veloinfrastruktur für nachhaltige Mobilität wichtig ist, hat VelObserver drei grundlegende Bewertungskriterien für deren Entwicklung erarbeitet:

- **Konfliktfreiheit:** Die Veloinfrastruktur ist frei von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen (kein Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen, keine Konflikte durch Parkierung, keine Mischflächen mit Zufussgehenden).
- **Sicherheit:** Die Veloinfrastruktur ist grundsätzlich von anderen Verkehrsflächen physisch abgetrennt (beispielsweise durch Randsteine oder Pfosten) und kann von allen Velofahrenden von 8 bis 80 Jahren sicher befahren werden.
- **Attraktivität:** Gute Veloinfrastruktur lässt das Überholen und Fahren zweier Velos nebeneinander zu – sie ist sozial und fördert die Interaktion.

Weiterführende Informationen über das VelObserver-Rating entnehmen Sie dem Anhang.

Die Plattform, die im Frühsommer live geschaltet wird, orientiert sich an ähnlichen Plattformen aus anderen Grossstädten wie «[Paris en selle](#)» oder «[Fix my Berlin](#)». Sie wird das gesamte Strassennetz kontinuierlich beobachten und so Qualität und Entwicklung der Zürcher Velorouten für die Bevölkerung sichtbar machen.

Die Plattform finanziert sich durch Spenden von verschiedenen Organisationen, Unternehmen und Privatpersonen und wird von der POSMO Genossenschaft betrieben. Die Bewertung der Infrastruktur erfolgt durch einen kontinuierlichen Crowd-Sourcing-Ansatz. Die POSMO Genossenschaft beschäftigt sich mit der demokratischen Verwaltung und Erfassung von Mobilitätsdaten. Sie übernimmt die Administration des Grassroots-Projekts VelObserver.

Bitte beachten Sie die Sperrfrist bis Freitag, 19. März, 10:30 Uhr.

Kontaktpersonen bei Fragen:

Thomas Hug, 076 477 40 61

Yvonne Ehrensberger, 079 328 27 44

VelObserver-Ratings

		Kriterium	Beschreibung	Beispiele in Zürich
VelObserver-Ratings	hervorragend	Konfliktfreiheit	Auf Quartierstrassen: kein MIV- und ÖV-Durchgangsverkehr, Vortrittsberechtigung Velo, Tempo 30; Anlieferung in definierten Zonen erlaubt; keine Parkierung	Planung für Teile des Mythenquais
		Sicherheit	Bauliche Abtrennung von anderen Verkehrsflächen (Trennender Randstein; Erhöhung zur Auto- und Fussgängerseite mit Randabschluss)	
		Attraktivität	Zweirichtungsradweg: 4.50m Einrichtungsraddweg: Fahrt zu Zweit, Cargo-bikes können sich überholen: 3m	
	gut	Konfliktfreiheit	Auf Quartierstrassen: kein MIV-Durchgangsverkehr, ÖV nur bei kleiner Frequenz und Überholmöglichkeit; Vortrittsberechtigung Velo, Tempo 30; Anlieferung erlaubt; keine Parkierung	Birchstrasse in Neuoerlikon
		Sicherheit	Physische Abtrennung von anderen Verkehrsflächen (Pfosten, punktuelle Trenn- und Schutzelemente)	
		Attraktivität	Zweirichtungsradweg: 3.50m Einrichtungsraddweg: Velos können sich überholen, 2.20m	
	knapp vorbei	Konfliktfreiheit	Auf Quartierstrassen: geringer MIV- oder ÖV-Durchgangsverkehr vorhanden; bei einseitiger Parkierung genügend Platz um mit mind. 1m Abstand vorbei zu fahren (kein Doorring)	Teile der Zweierstrasse
		Sicherheit	Bei effektiven Fahrgeschwindigkeiten über 30km/h zwingend physisch abgetrennt.	
		Attraktivität	Zweirichtungsradweg: ≥3m Einrichtungsraddweg: >1.50m	
	ungenügend	Konfliktfreiheit	Konflikte zwischen Velos, ÖV und MIV oder zwischen Velos und Zufussgehenden sind unvermeidbar.	Lagerstrasse
		Sicherheit	Keine oder nur farbliche Abtrennung vorhanden	
		Attraktivität	Velostreifen zu schmal für sichere Veloinfrastruktur (≤1.50m)	