

# Strassenraumbreite mit Veloverkehr

## Analyse der Strassenraumbreite der Stadt Zürich mit Fokus auf dem Veloverkehr.

Student



Stefan Brunner

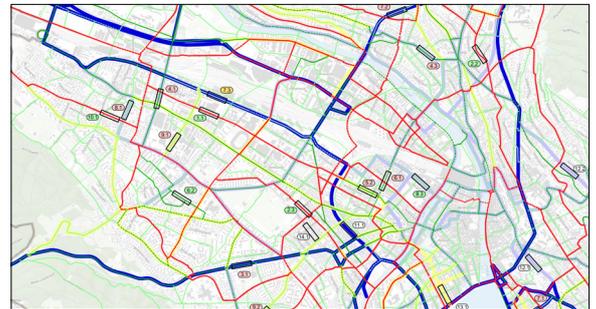
**Ausgangslage:** Die Veloinfrastruktur ist unter anderem abhängig von der Strassenraumbreite. In der Aufteilung des Strassenraumes stehen sich verschiedene Interessen gegenüber. Wenn der Strassenraum schmal ist, können nicht alle Anforderungen erfüllt werden. In Strassenprojekten müssen die Anforderungen und die Interessen priorisiert sowie die Aufteilung des Strassenraums definiert werden.

**Vorgehen:** Die Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr (MV) und dem Veloverkehr werden in dieser Arbeit anhand von Strassenräumen in der Stadt Zürich untersucht. In der Analyse wurden 31 Strassenräume mit verschiedenen Funktionen bestimmt und die Erfüllung der Anforderungen des MVs und Veloverkehrs bewertet. In einem zweiten Schritt wurden aus Sicht des Veloverkehrs gute Beispiele für die Aufteilung des Strassenraumes aus den velofreundlichen Städten Kopenhagen und Amsterdam ausgewählt und mit den Strassenräumen aus Zürich verglichen.

**Fazit:** Die Untersuchung der Strassenräume der Stadt Zürich zeigt, dass in den Interessensabwägungen der Veloverkehr oft das Nachsehen hat. Damit sich dies ändert, muss bei der Gewichtung der Interessen der Veloverkehr gleich wie die anderen Verkehrsarten behandelt werden. Diese Gleichbehandlung ist über den politischen Willen zu erreichen. Die guten Beispiele aus Kopenhagen und Amsterdam zeigen, dass diese beiden Städte auf die komfortableren Radwege setzen, währenddessen in Zürich oft Radstreifen markiert werden. Anders als in Zürich, wird in Konfliktsituationen dem Veloverkehr auf Kosten des Fussverkehrs, der Gestaltung und des MVs Flächen zugesprochen. Dies zeigt den hohen

Stellenwert des Veloverkehrs in diesen Städten. Zudem setzt Kopenhagen seit langer Zeit auf das Velo und fördert die Veloinfrastruktur seit den 90er Jahren intensiv. Diese Bemühungen sind nun sichtbar und zahlen sich aus. Geduld und politischer Wille benötigt auch Zürich, damit sich die Veloinfrastruktur weiter verbessert.

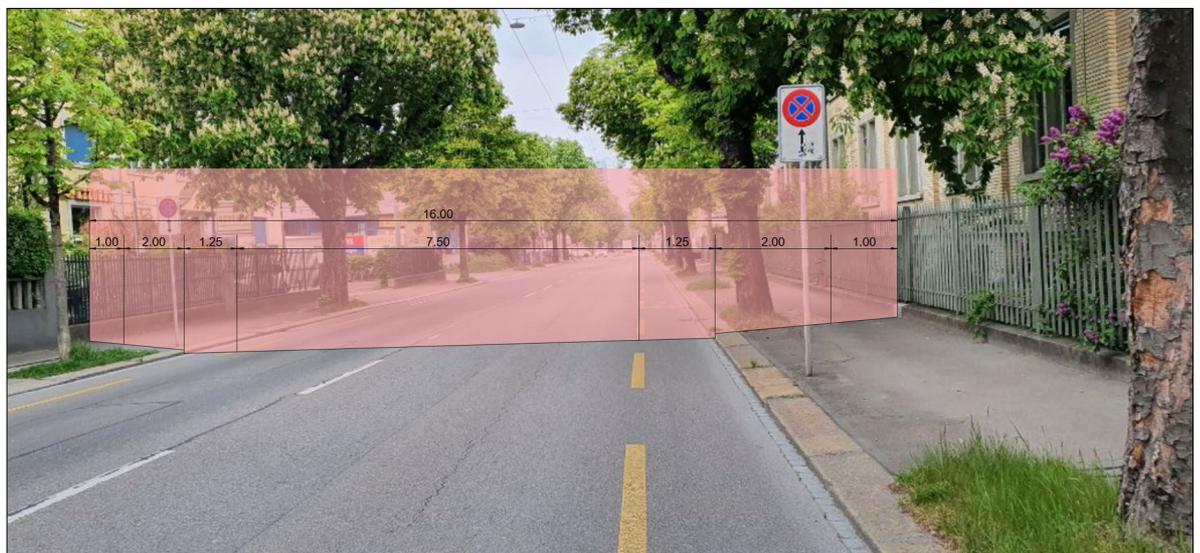
**Auswahl der Strassenräume mit unterschiedlichen Funktionen.**  
Stadt Zürich, kommunaler Verkehrsplan, 2021, modifiziert.



**Velointeressen berücksichtigt im Strassenraum in Aarhus Grønnegade.**  
Eigene Darstellung



**Untersuchung Strassenraum: Hohlstrasse, Zürich.**  
Eigene Darstellung



Referent

Prof. Carsten Hagedorn

Themengebiet

Raumentwicklung und  
Landschaftsarchitektur