

PRÄSENTATION

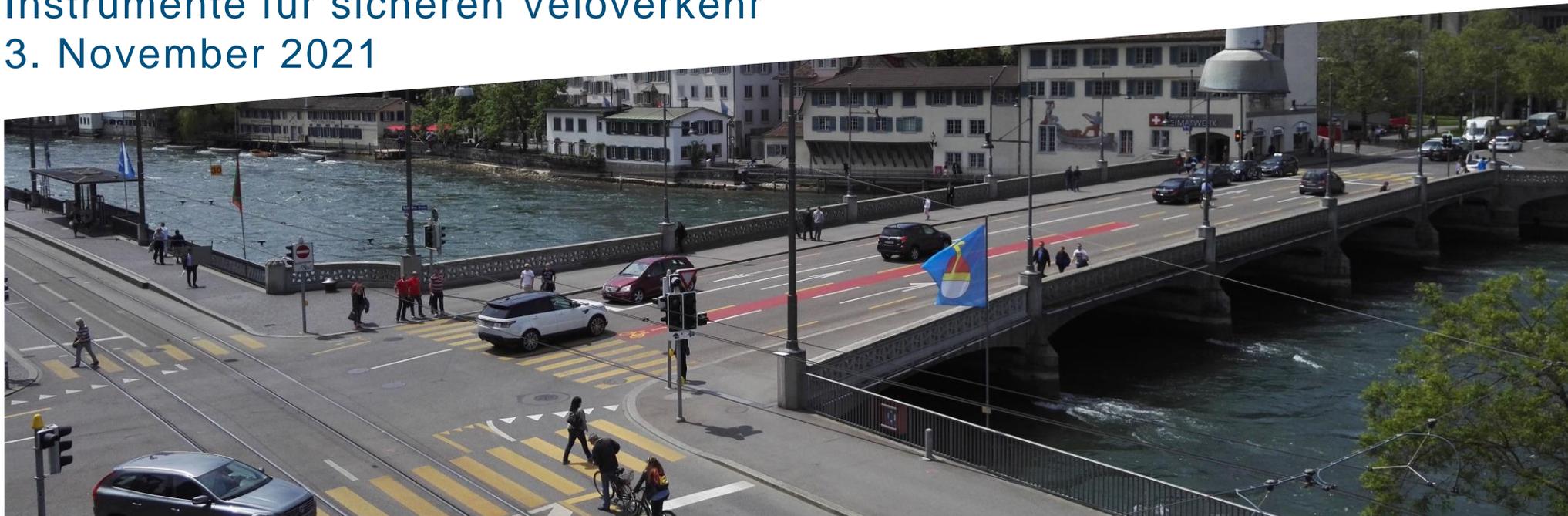
DAV – Stadt Zürich / November 2021

Inspektion (RSI) des Veloroutennetzes



Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr

Digitaler Tag der Verkehrssicherheit 2021 –
Instrumente für sicheren Veloverkehr
3. November 2021



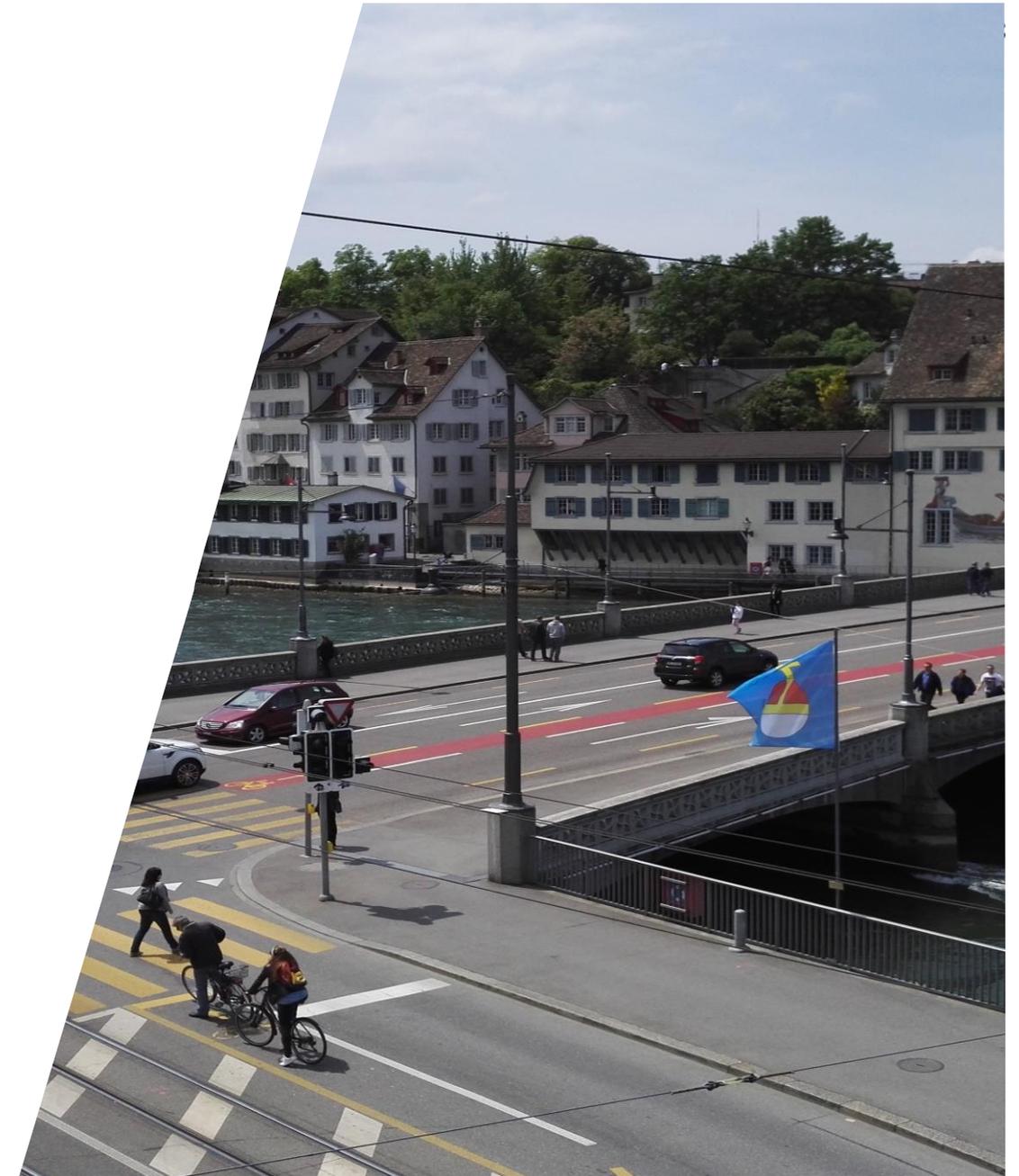
Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage

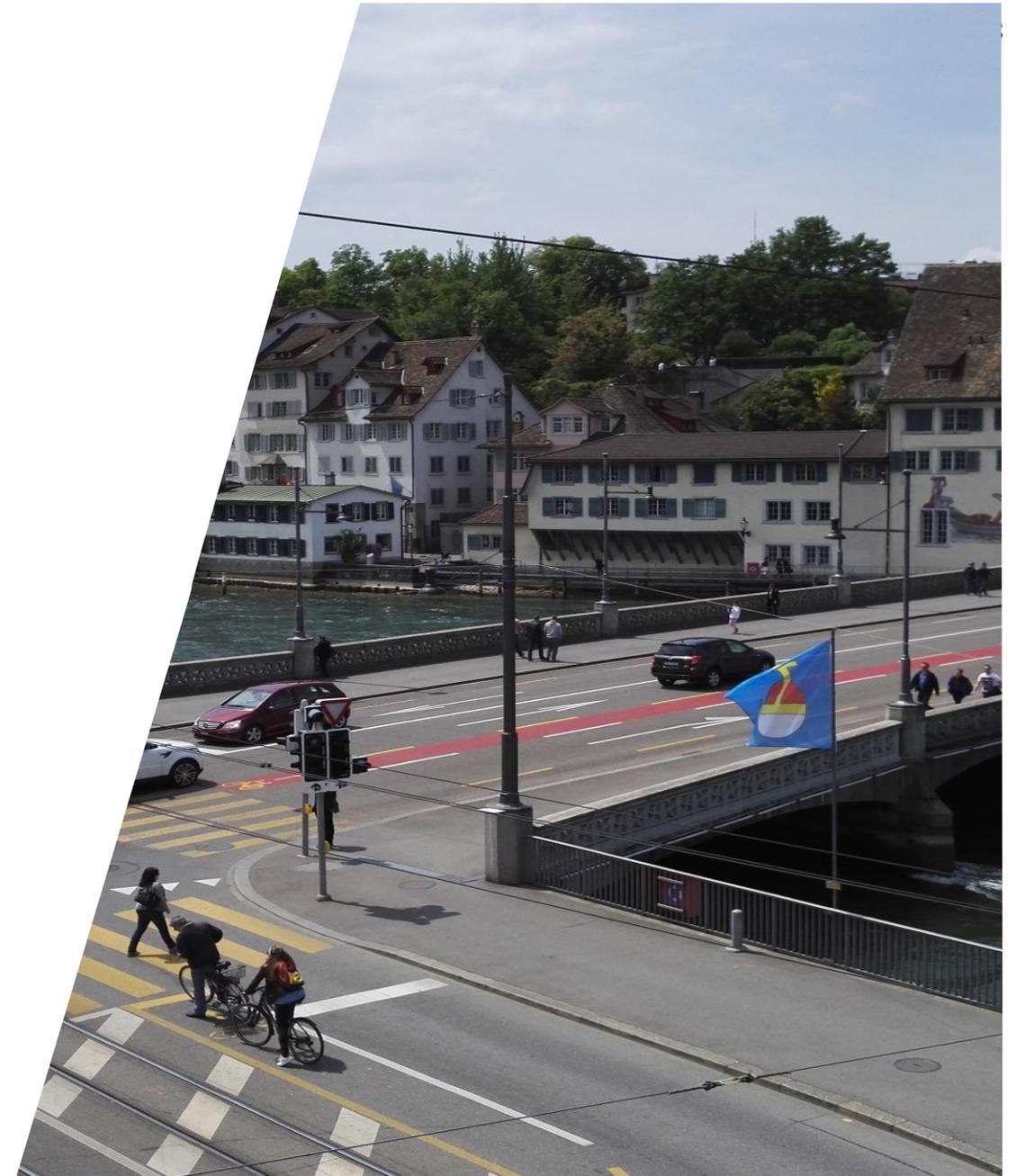
Velosicherheit

Velo RSI

Schlusswort



Ausgangslage

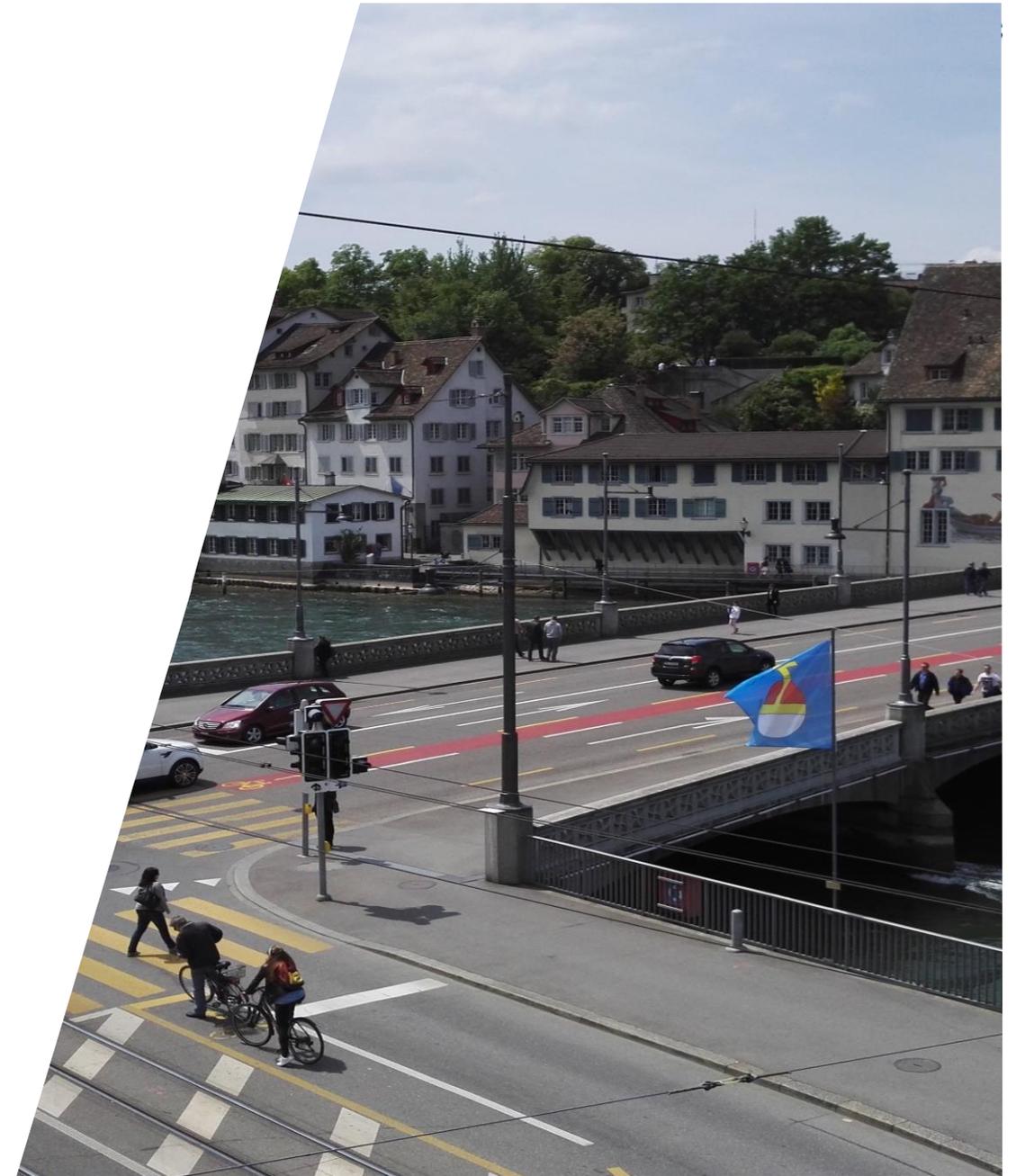


Wieso ein Velo-RSI?

- Mit der Konzentration auf einzelne Unfallschwerpunkte und –herde wird nur der Teil der Velounfälle erfasst, die sich örtlich häufen.
Der Grossteil der Unfälle ereignet sich jedoch verteilt über das gesamte Strassennetz.
- Im Rahmen eines Pilotprojekts soll deshalb anhand einer ausgewählten Veloroute untersucht werden, wo die Strasseninfrastruktur Sicherheitsdefizite aufweist. Dazu ist ein thematisches, auf den Veloverkehr fokussiertes RSI durchzuführen.



Velosicherheit



Definition Velosicherheit



Verkehrssicherheit
velosicher
Anforderungen D, F, I, G



Attraktivität
velofreundlich
Anforderungen A



Komfort
komfortabel

für alle Velofahrenden sichere Verkehrsinfrastruktur

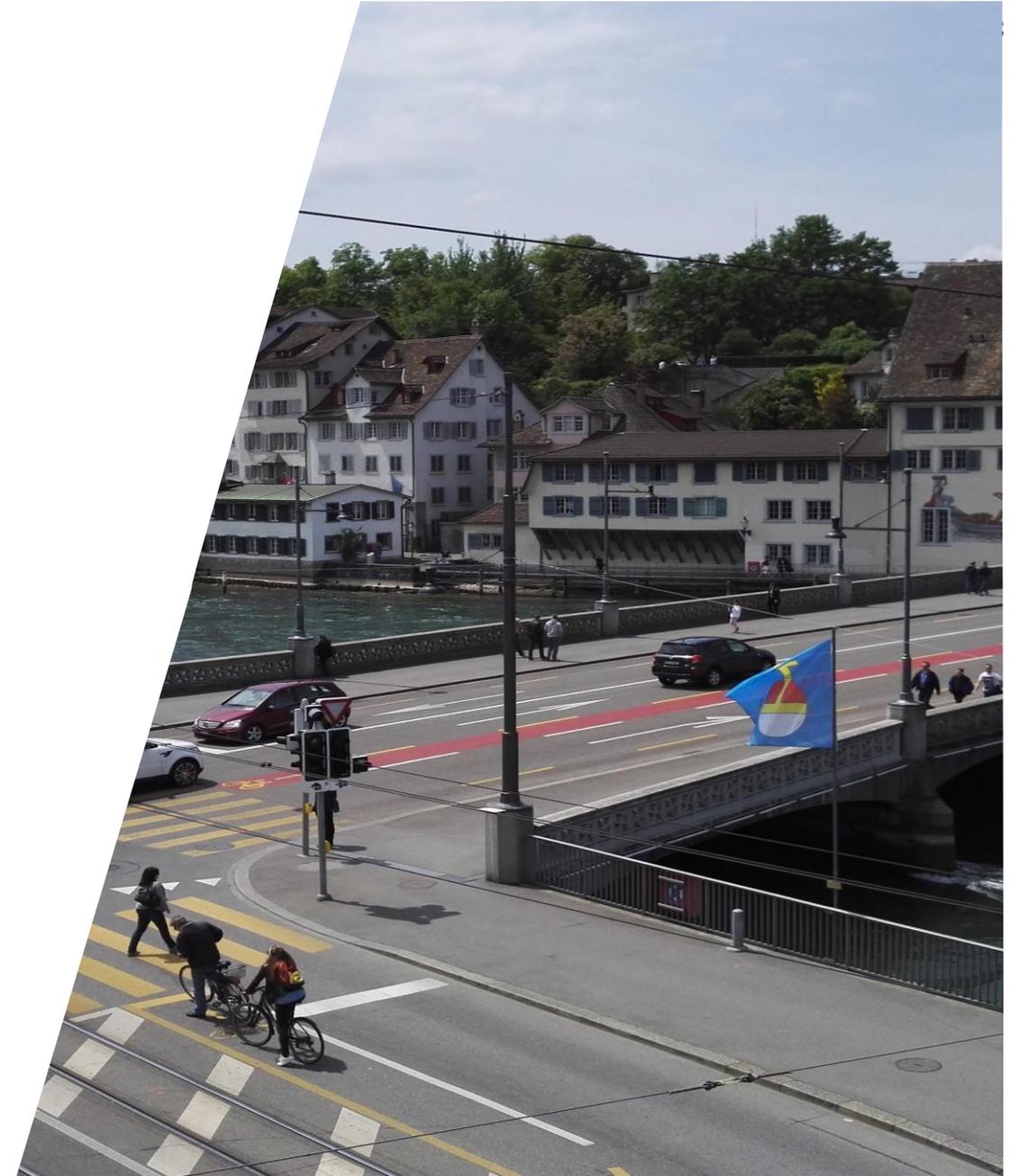
Sichere Veloinfrastrukturen sind durchgängig, auf das Fahrverhalten des Veloverkehrs angepasst, intuitiv verständlich, fehlerverzeihend und direkt.

Sie werden von allen benutzt, unabhängig von ihrem Alter oder ihrer Erfahrung als Velofahrende.

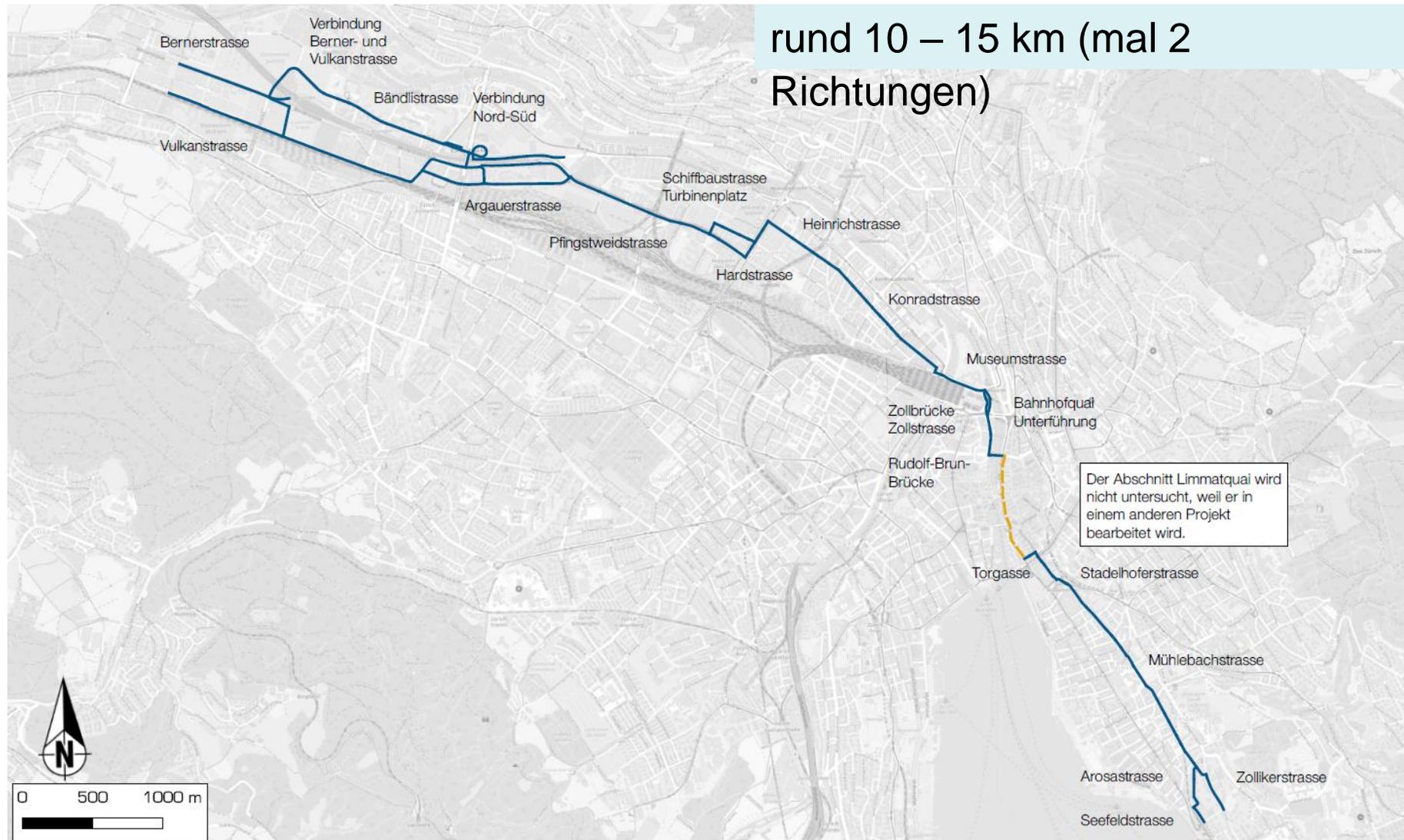
Anforderungen an die Infrastruktur

- D** Durchgängigkeit und Direktheit
- G** Velokonforme Gestaltung und Betrieb der Infrastruktur
- I** Intuitiv lesbare Infrastruktur
- F** Tolerante und fehlerverzeihende Infrastruktur
- A** Attraktive Infrastruktur / hohe Qualität

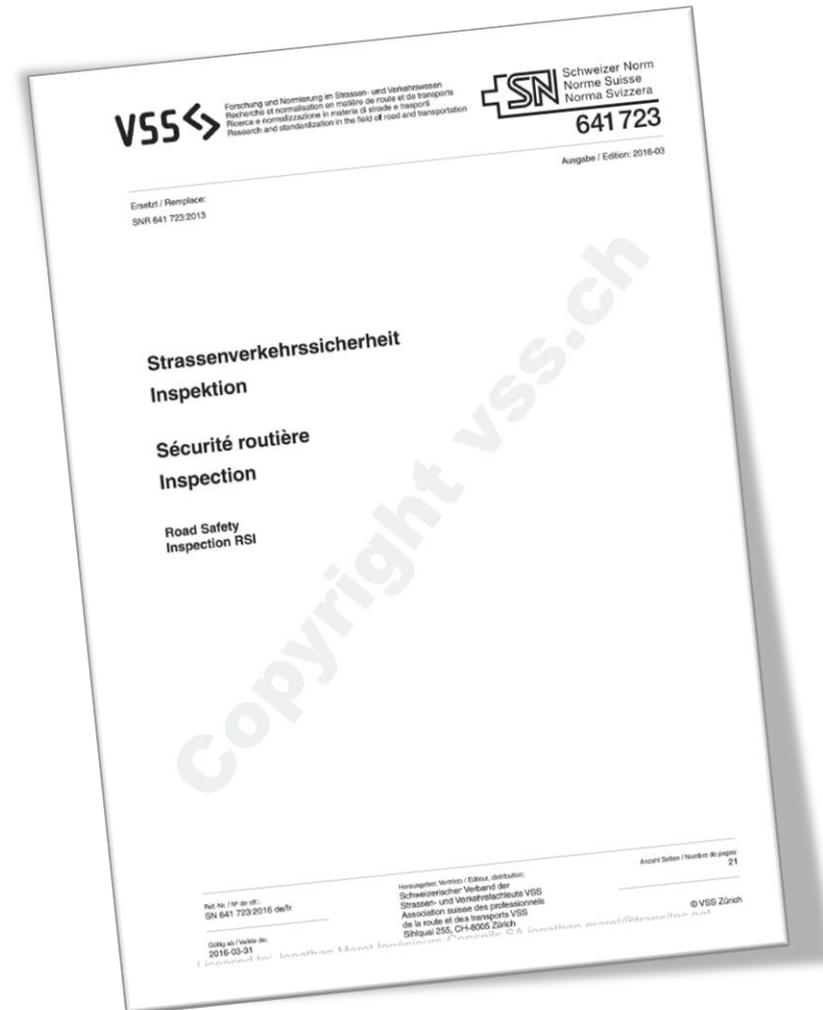
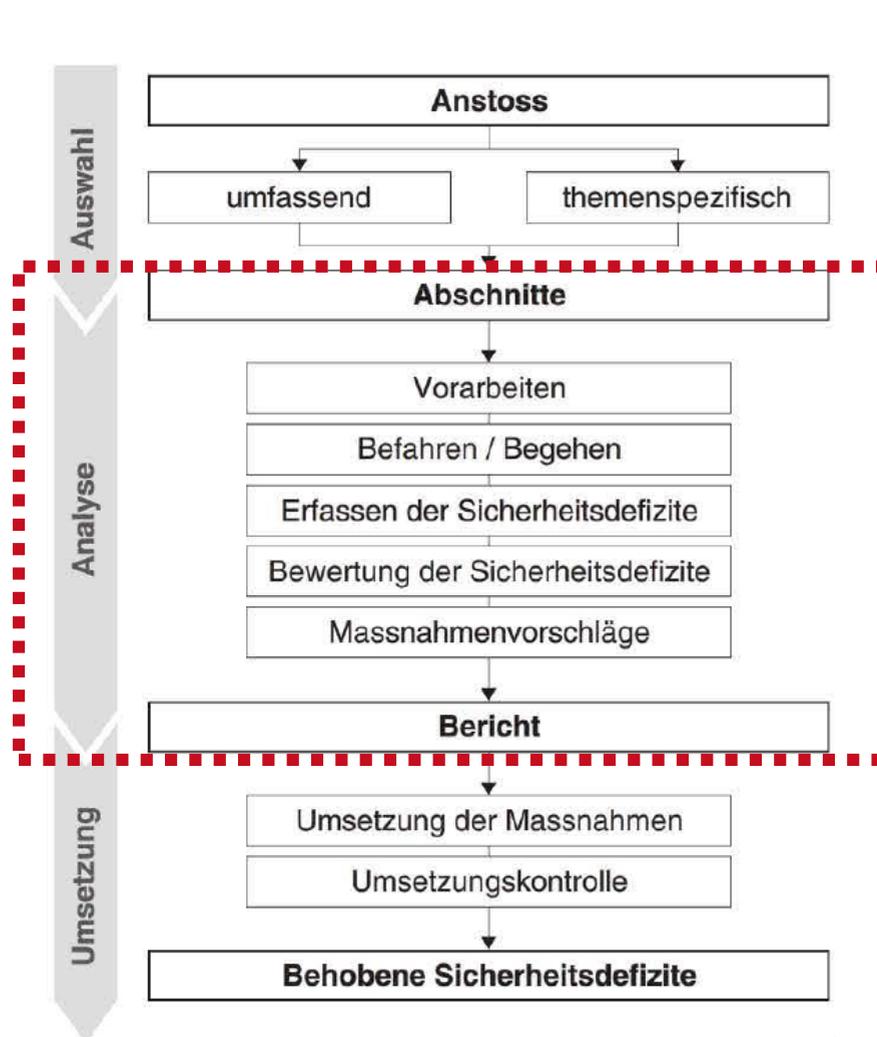
Velo RSI



Pilotroute



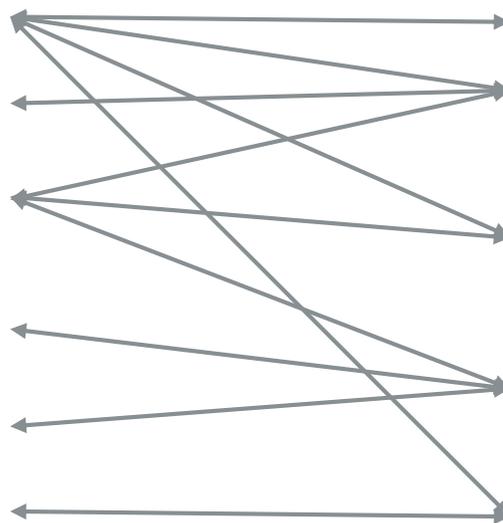
RSI (SN 641 723)



Arbeit mit Checklisten

Themen gemäss Norm RSI SN 641 723

- Verkehrsführung
- Sicht
- Ausrüstung
- Zustand
- Verkehrsfläche
- Strassenrand
- Verkehrsablauf
- Baustelle



Anforderungen gemäss Faktenblatt

- D** Durchgängigkeit und Direktheit
- G** Velokonforme Gestaltung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur
- I** Intuitiv lesbare Verkehrs- infrastrukturen und Veloführung
- F** Tolerante und fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur
- A** Attraktive Verkehrsinfrastruktur / hohe Qualität

Themen sind stark auf MIV ausgerichtet

Für den Veloverkehr müssen die Themen anders priorisiert werden

Einzelne Themen der Velosicherheit lassen sich nicht einordnen

Defiziterhebung

Befahrungen (in beiden Richtungen!)

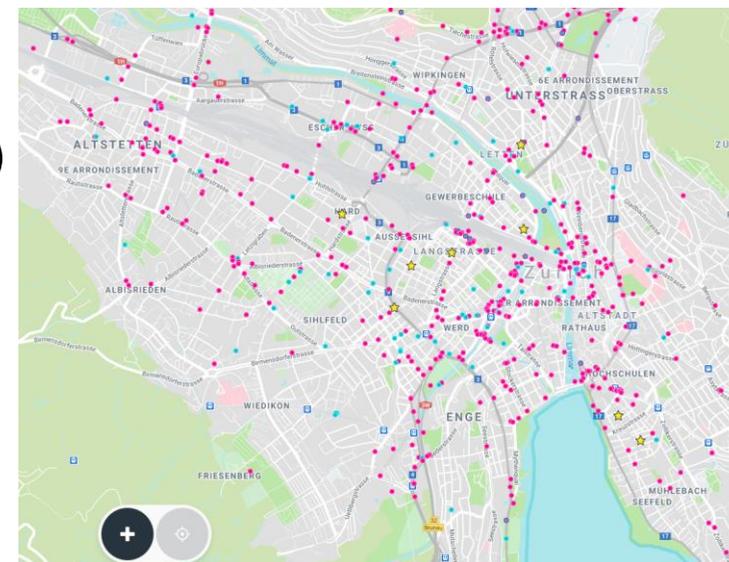
- Verkehrssituation
- Wetter, Lichtverhältnisse, Tag/Nacht
- Ortskenntnisse der Nutzenden

Ergänzung / Partizipation

- Anwohner
- Vereine
- Quartierzuständige (Behörden, Verwaltung)
- Polizei
- Plattformen zb. bikeable.ch

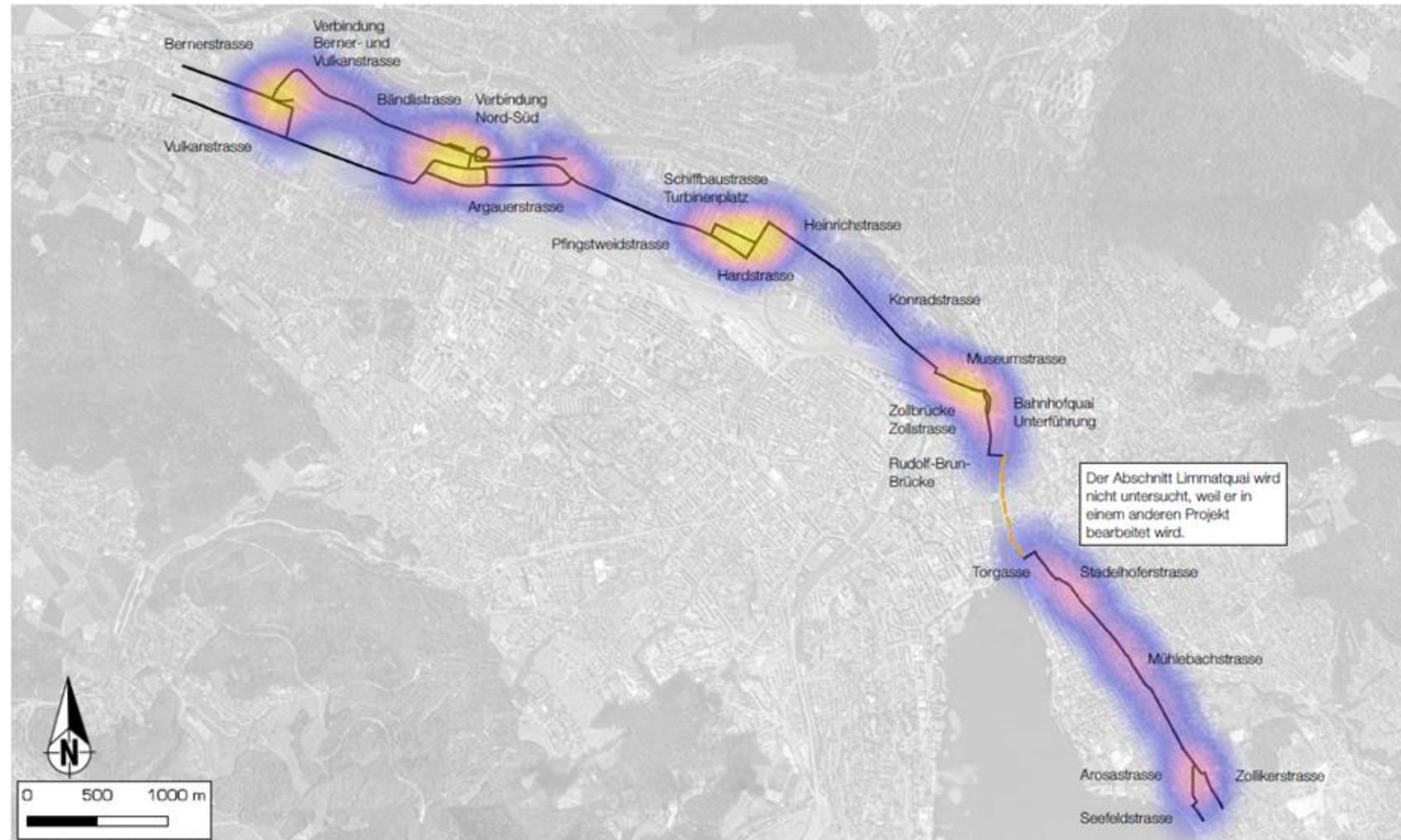
Plausibilisierung

- Unfalldaten

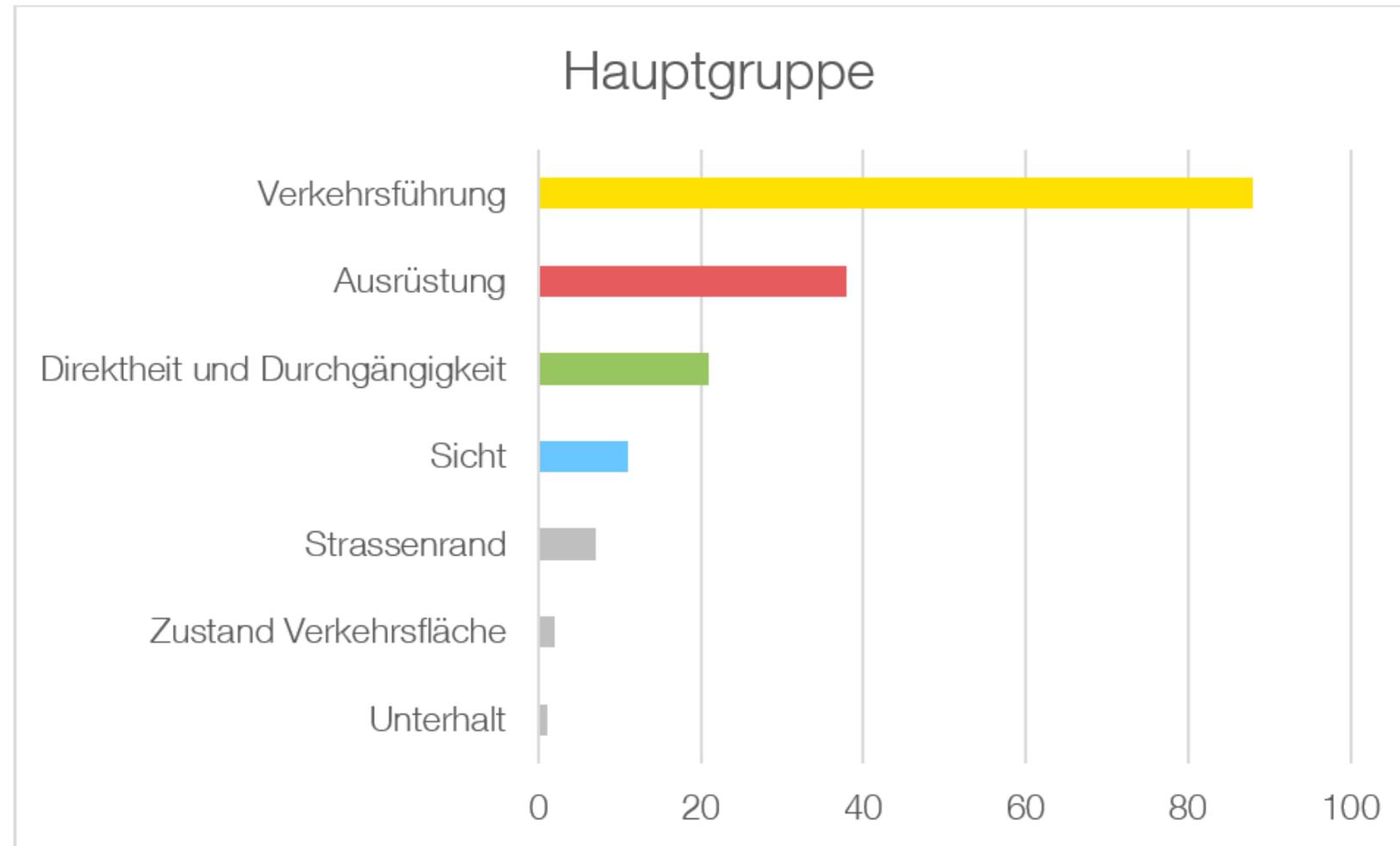


Sicherheitsdefizite

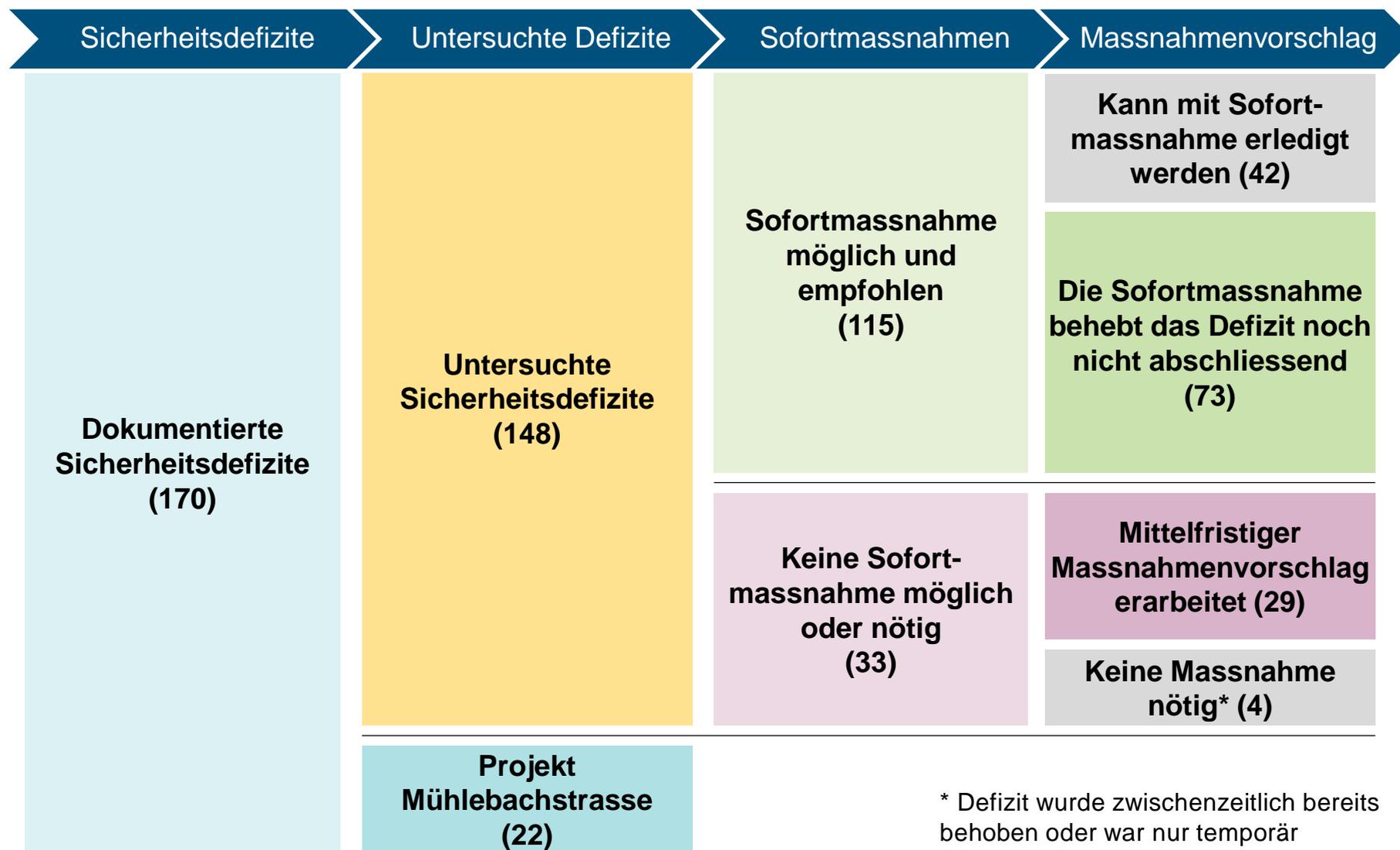
Insgesamt rund 170 Defizite



Defizittypen

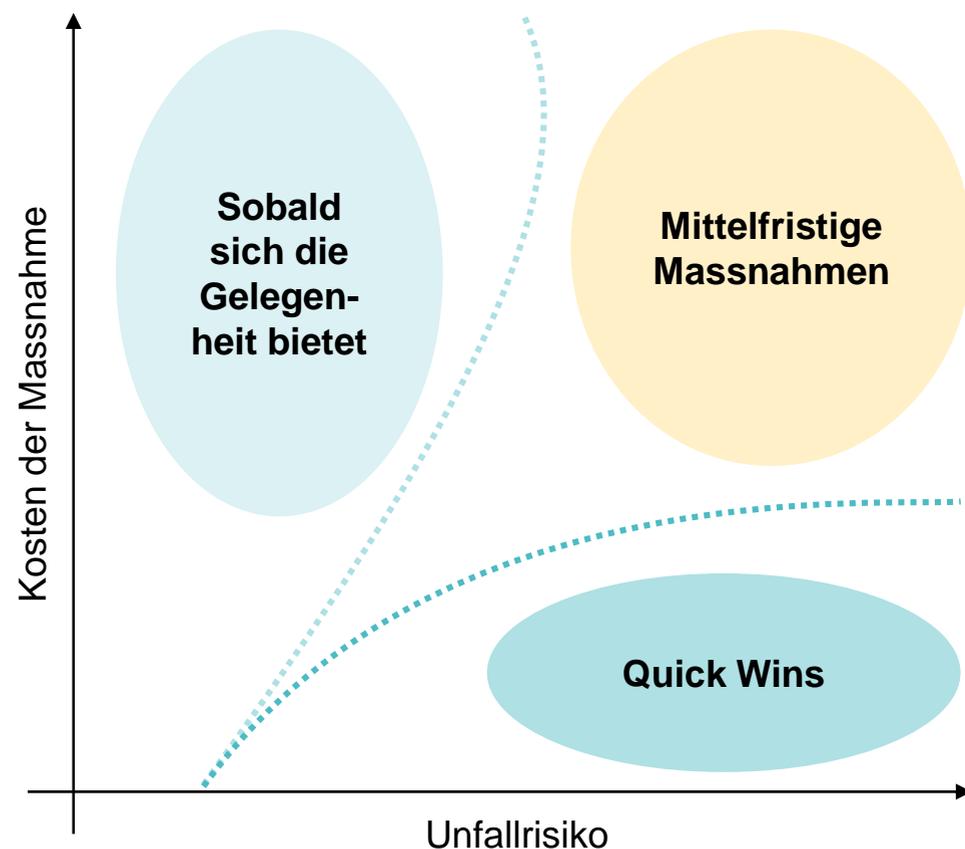


Massnahmenvorschläge



* Defizit wurde zwischenzeitlich bereits behoben oder war nur temporär (Baustelle).

Priorisierung und Umsetzung



Auswahl, Priorisierung und Umsetzung

- Quick Wins
- Unfallrisiko
- Hotspots (Gruppierung)
- Sichtdefizite
- Koordination mit Strassenbauprojekten
- Betroffene
- Interessenskonflikte
- Verantwortlichkeit Umsetzung

Separate Projekte (grosse Hebelwirkung)

- Wegweisung und Markierung
- Routenführung

Massnahmenblätter

Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr

Stadt Zürich - DAV - Velo-RSI / November 2020

Sicherheitsdefizit Nr. 39, Stadelhoferstrasse (Defizitgruppe: Verkehrsführung)

Unfallrisiko

- hoch
- mittel
- tief
- kein Risiko
- keine Beurtl.
- Pilotstrecke

Kartenausschnitt (OSM)

Luftbild (Google Satellite)

Photo (Transitec / Google Street View)

Sicherheitsdefizit
Extrem hohe Fussgängerfrequenz kreuzt die Velohauptverbindung. Fussgänger sind vortrittsberechtigt. Anschliessend Beginn einer Begegnungszone. (7 Velounfälle sind auf diesem Abbieger dokumentiert.)

Beurteilung des Unfallrisikos: mittel
(Pot. Unfallschwere: leicht, Eintrittswahrsch.: hoch)

Sofortmassnahme:
Befriedigende Lösung muss diskutiert werden. Abschleifen Randstein auf der gesamten Breite der Stadelhoferstrasse. Velopiktogramm weiter nach westlich verschieben. Anstelle der Velowegweisung Velorichtungstafeln bei dreiteiligem Fahrverbot anbringen

Massnahmenvorschlag:
Durch die zukünftige Velostation im Haus zum Falken könnte der Veloverkehr in Zukunft weiter zunehmen.

Aufwandkategorie Massnahmenvorschlag: 0
(0 Aufwand/Kosten tief - 3 Aufwand/Kosten hoch)

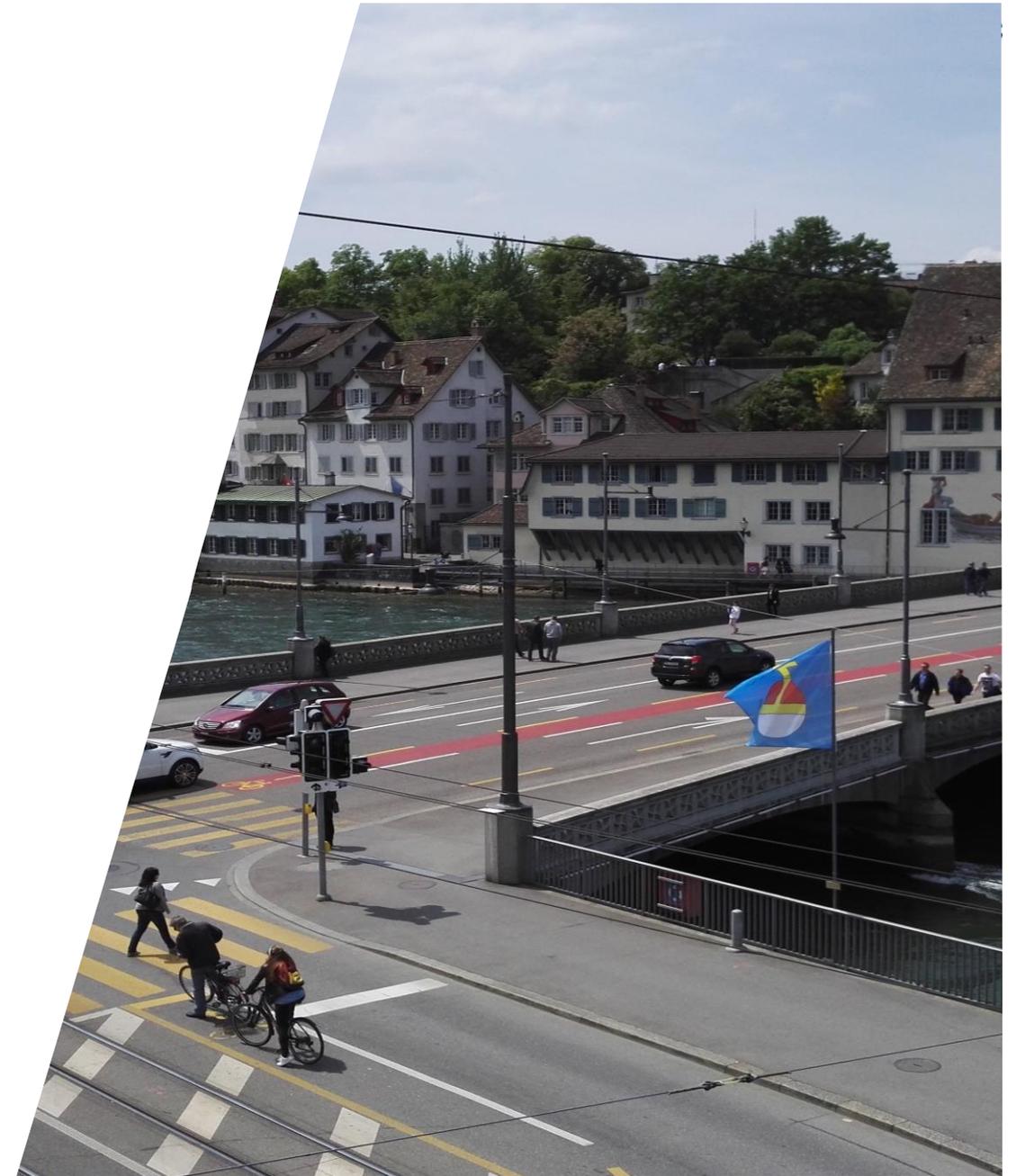
Koordinaten:
Verkehrssachsensystem Stadt Zürich: 3171
Bezugssystem: EPSG:3857
N 47.36648527948274, E 8.547887286698584

TRANSITEC

- Position und Photo
- Beschreibung und Unfallrisiko
- Sofortmassnahme
- Grösserer Massnahmenvorschlag

Abbildung 39 / 170
1108_200gle - 18.11.2020/rwe

Schlusswort



Ergebnis und Ausblick

73 Sofortmassnahmen (ohne Verzögerungen umsetzbar)

- Markierungen, Piktos, Rote Einfärbung des Velostreifens, Demarkierungen, Vorziehen von Velostreifen, Abschleifen von Absätzen/Randstein, Entfernung von Pfosten / Signalständern, Umplatzieren von Wegweisungen (neue Verbindungen)

Sicherung der Ergebnisse

- Zuweisung der Verantwortlichkeit für alle Defizite, Alle Ergebnisse als GIS Layer und verknüpft mit Verkehrsachsensystem

Anstoss für umfassende Projekte

- Massnahmenvertiefung/Variantenfächer auf 4 Abschnitten

Forschungsbedarf

- Velo-Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente VISSI (ASTRA SBT, VPT_20_05B_01)

Aline Renard

aline.renard@transitec.net

Roman Weber

roman.weber@transitec.net

TRANSITEC Beratende Ingenieure

Aarberggasse 30 · CH-3011 BERN

T +41 (0) 31 381 69 12

bern@transitec.net · www.transitec.net

