Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: [11]: Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum

Artikel: Von gelben Linien geleitet : per Velo durch die Stadt: Vorfahrt dank Sondersignalen

Autor: Amrein, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123891

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VON GELBEN LINIEN GELEITET

Velos gehören zum Langsamverkehr. Doch in der Stadt sind sie dank Velowegen und Sondersignalen oft als Erste am Ziel.

Text: Philippe Amrein, Fotos: Niklaus Spoerri

Wohin geht der moderne Mensch, wenn er nicht mehr weiterweiss? Auf die Startseite von Google. Und wohin geht der moderne Zürcher? Natürlich direkt zu Google. Der Suchmaschinen-Gigant hat seine Europazentrale vor ein paar Jahren in die Limmatstadt verlegt, auf das Areal der ehemaligen Brauerei Hürlimann. Hier arbeiten die Techniker und Tüftler, und damit sie den Weg zur Arbeit möglichst gesund und umweltschonend zurücklegen, stellt ihnen die Firma eine eigene Flotte von Dienstvelos zur Verfügung. Einige dieser weissen Modelle mit dem bunten Schriftzug sind auf dem Hürlimann-Areal parkiert, wo wir Hansruedi Wymann treffen, Bereichsleiter «Planung + Lenkung» in der Dienstabteilung Verkehr und selber ein passionierter Velofahrer.

Um das Hürlimann-Areal besser an die Quartiere anzubinden, wurde mit der Umnutzung und den Neubauten auch eine Überführung über die Gleise der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn (SZU) gebaut. Die Velofahrerinnen und Velofahrer wurden dabei nicht vergessen: Auf beiden Seiten der Überführung wurden spezielle Velolifte gebaut, «die wohl einzigen ihrer Art in der ganzen Stadt», wie Hansruedi Wymann betont. Beim Einsteigen mit dem Velo zeigen sich die Vorteile: Der Platz ist zwar relativ schmal, aber so tief, dass sich das Velo bequem längs hineinschieben lässt – Dimensionen, die auch die kinderwagenstossenden Mütter den Konstrukteuren danken.

NEUES QUARTIER – NEUE INFRASTRUKTUR Die Überquerung der Gleise samt Velo kann aber auch sportlicher angegangen werden. Am Treppenrand finden sich schmale Rampen, deren Vertiefungen die Pneus sauber leiten und das Hochstossen oder Runterrollen zur sicheren Sache machen – und erst noch auf beiden Seiten der Treppe, für Links- wie Rechtshänder. Unsere Fahrt beginnt in der Vertikalen – im Velolift. Natürlich darf eine Veloroute nicht zu Fuss getestet werden. Also springt der Reporter über den langen Schatten seiner Vergangenheit. Nachdem er vor rund zwölf Jahren das Velofahren komplett aufgegeben hat, setzt er sich wagemutig auf den Sattel des, vom Fotografen geborgten, Zweirades. Dabei handelt es sich – diese Klarstellung muss der Bilder wegen sein – nicht etwa um ein Damenvelo, sondern um einen «Tiefdurchsteiger» aus «züri rollt»-Beständen. Die Liftpassage absolviert er souverän, beim ersten Aufsteigen aber macht sich die mangelnde Fahrpraxis bemerkbar. Zum Glück starten wir im verkehrsfreien Park. Doch Radfahren verlernt man bekanntlich nicht.

Zur neuen Quartiererschliessung des Hürlimann-Areals gehört nicht nur die Überführung, sondern auch die jüngste aller Brücken über die Sihl, der Hertersteg, benannt nach dem einstigen Zürcher Stadtbaumeister Hermann Herter. Hier an der Sihlpromenade lockt der Ausflug in die Ferne. Die Wegweiser bei der Brücke sagen uns nicht nur, wie wir zum HB fahren sollen, sondern verweisen uns auch auf die Velolandrouten. Sie führen an Ziele von A wie Adliswil bis Z wie Zug, aber auch auf den Zürcher Hausberg, den Üetliberg. «Fahren Sie mal den neu ausgeschilderten Weg den Fluss entlang weiter nach Gattikon», rät Velofan Hansruedi Wymann und lobt dabei die in den letzten Jahren deutlich verbesserte Zusammenarbeit mit dem Kanton. «Sie werden staunen, wie schön das Sihltal sein kann.»

Während wir hier stehen und reden, fährt mindestens ein Dutzend Velofahrerinnen und Velofahrer an uns vorbei. Die Route ist beliebt und viel befahren. Kaum zu glauben, dass der Anteil der Velos am sogenannten Modalsplit, dem Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel, in Zürich leicht abgenommen hat – im Gegensatz übrigens zu anderen Schweizer Städten.

Wir aber durchqueren den Park neben der denkmalgeschützten Sportanlage Sihlhölzli und fahren direkt auf die Rampen der Sihlhochstrasse und auf die Manessestrasse zu. Hier treffen wir auf ein erstes fahrradtechnisches Highlight. Eine kombinierte Fussgänger- und Veloampel sorgt für sicheres Einfädeln in den Stadtverkehr. Seit der Eröffnung der Westumfahrung sind die Rampen der Sihlhochstrasse zu einem schönen Teil vom Transitverkehr entlastet. Wer als Fussgängerin oder Velofahrer den Knopf am Signalmasten drückt, merkts: Nach wenigen Sekunden wird der von der Rampe herunterrollende Autoverkehr angehalten, und wir passieren sicher die ersten zwei Spuren. Danach lenken uns gelbe Streifen nach rechts bis zu den «Haifischzähnen» am Boden. Hier heissts aufgepasst! Zuerst ein Kontrollblick nach links, dann einer zur nächsten Veloampel vor uns, und schon sind wir in die Zurlindenstrasse eingefahren.

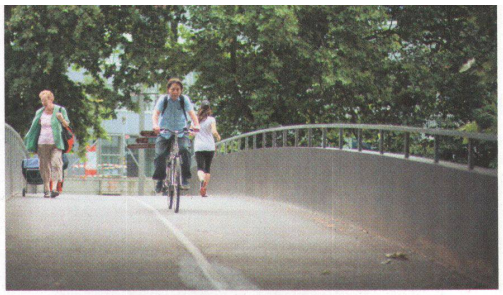
UNKONVENTIONELL, ABER UNFALLFREI Ob bei hohem Verkehrsaufkommen dieser komplizierte Übergang nicht gefährlich sei? «Nein», weiss Hansruedi Wymann und erklärt: «Die Velofahrer werden mit Absicht an diese Stelle so gelenkt, damit sie einen besseren Überblick übers Verkehrsgeschehen haben und von den Autos besser gesehen werden. Jedenfalls hat sich hier noch kein einziger Unfall ereignet.»

Nach wenigen Metern in der Zurlindenstrasse biegen wir nach links ab, in die Gotthelfstrasse. Der Velowegweiser hat uns dazu aufgefordert, wir dürfen die Einbahnstrasse in der Gegenrichtung befahren. Eine ideal ruhige Quartierstrasse. Und schon stehen wir an der nächsten komplizierten Kreuzung, Kehlhofstrasse/Steinstrasse. Ein paar Meter geradeaus vor uns die Abzweigung nach links in die Schlossgasse, Richtung Brühlhügel und Kantonsschule Wiedikon. Die gelben Linien führen uns jetzt auf den Mittelstreifen. Eingeklemmt zwischen dem links entgegenkommenden und dem rechts überholenden Verkehr fühlt man sich hier etwas alleingelassen. «Die Signalisation mag unkonventionell sein, im Alltag hat sie sich aber bewährt», stellt der Experte auch an diesem Ort fest.

Die Planung solcher Strecken wird von der Velofachstelle des Tiefbauamtes ausgeheckt. Die vor über einem Vierteljahrhundert von Wymann eingerichtete Velokommission tagt etwa sechsmal pro Jahr und bespricht sowohl längerfristige Projekte wie auch kurzfristig mögliche Verbesserungen. «Wir von der Dienstabteilung Verkehr versuchen dann, die Planerideen möglichst gut in den Alltagsverkehr umzusetzen», erklärt er die Aufgabenteilung. Die Massnahmen reichen von der einfachen Neusignalisation bis zur aufwendigen Veloampel mit vorgelagertem Sensor im Veloweg. Das Ziel solcher Massnahmen ist es, in der Stadt Zürich dem Langsamverkehr ein zusammenhängendes Velonetz anbieten zu können.

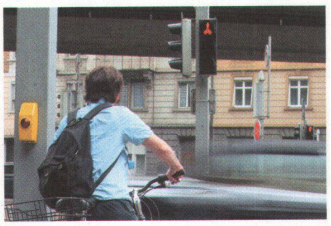
Wir fahren derweil im Wiegetritt, in einem grossen Gang und mit Tempo ein paar Meter bergwärts. Auf der kurzen Steigung wird getestet, was Puste und Beinmuskulatur hergeben. Doch schon sind wir am höchsten Punkt unserer Bergetappe und biegen nach rechts in die Zweierstrasse ein. Nach einer kleinen Schussfahrt abwärts und nach einer schnellen Linkskurve rollen wir in der Schrennengasse an der Kantonsschule Wiedikon vorbei bis zum Goldbrunnenplatz. «Ab hier wirds nun etwas schwieriger», runzelt der Experte die Stirn, verweist uns aber auf den städtischen Mobilitätsplan «MAP Zürich», der für die gesamte Stadt zahlreiche Umfahrungsmöglichkeiten über ruhige Quartierstrassen zeigt – eine Karte, die Velofahrer Hansruedi Wymann fast auswendig kennt.

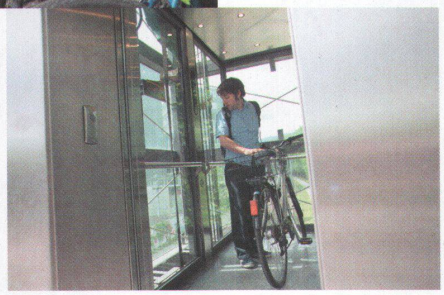
⌄Dienstvelos
im Hürlimann-Areal.



^Neues Quartier – neue Brücke: der Hertersteg über die Sihl.

⌄Sicheres Einfädeln in den Stadtverkehr.



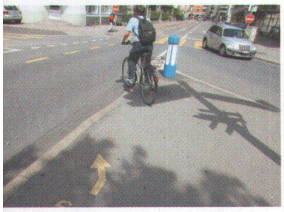


^Einzigartig in der Stadt: Velolifte zur Überführung über die Sihltalbahn.

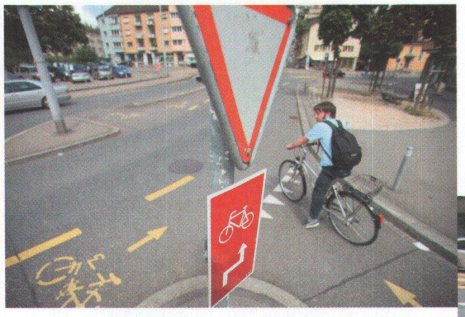
^Es führen viele Velowege durch die Stadt.

<An der Sihlpromenade verlocken die Wegweiser zum Ausflug nach A wie Adliswil bis Z wie Zug.

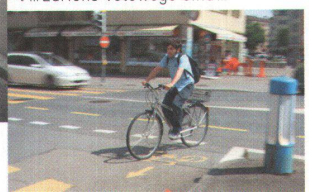
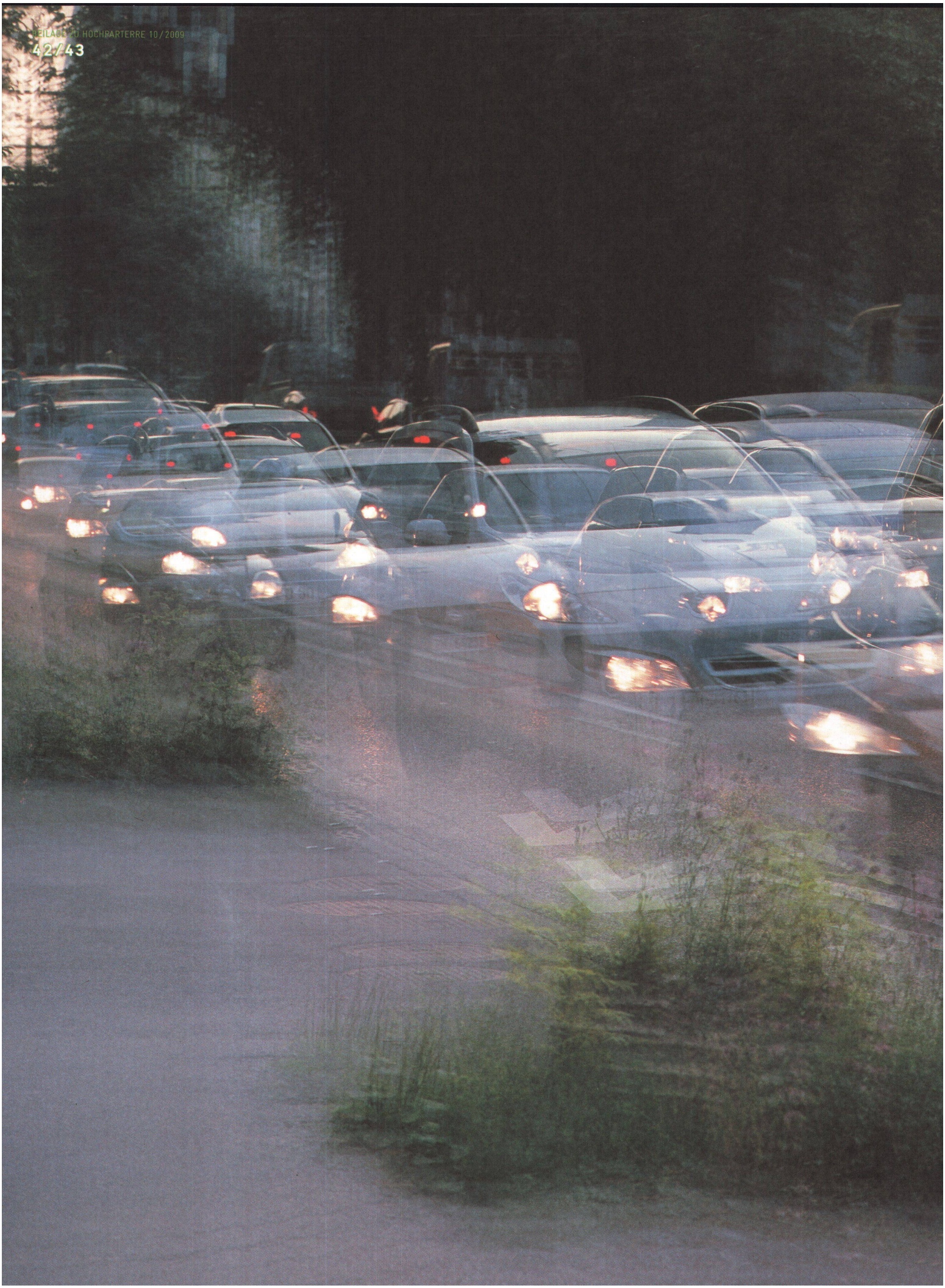
⌄Auf dem sicheren
Mittelstreifen.



⌄Gelbe Striche am Boden, rote Tafeln an Masten...



⌄... Zürichs Velowege sind...



^... fast überall perfekt markiert.