



Probieren geht über studieren Zürichs Velolabor

Radgipfel 2026
Eisenstadt, 11.09.2026
Dave Durner

Die Idee des Velolabors

Durch schnelle, kontrollierte Interventionen neue Massnahmen zur Veloförderung testen

Der Fokus liegt dabei insbesondere auf der Verkehrssicherheit

Die Erkenntnisse fliessen in die Praxis sowie den Normierungs- und Gesetzgebungsprozess ein

1 Velofreundliche Tramschienen

Fragestellung

Kann eine Gummieinlage Tramgleise für Velofahrende sicher machen?

Resultate

- Tatsächlich ist die Schiene mit dem Velo selbst bei Nässe spitzwinklig gefahrlos zu befahren
- Im Normalbetrieb wird die Gummieinlage von den Tramrädern innert Tagen zerstört



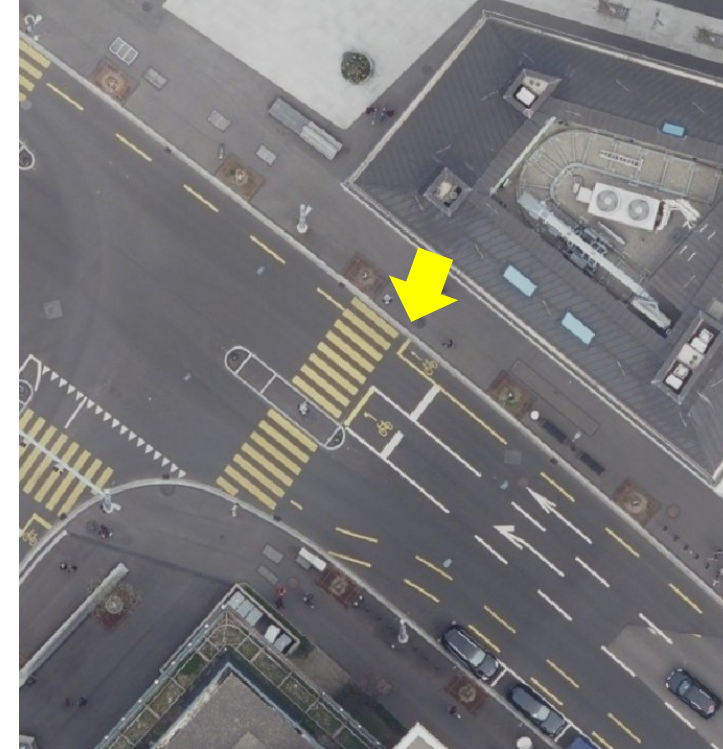
2 Gelbblinkende Veloampel

Fragestellung

Kann eine bedingte Freigabe an T-Kreuzungen den Veloverkehr verflüssigen, ohne dass es zu mehr Konflikten kommt?

Umsetzung

Die Grünkammer der Ampel wurde an zwei Standorten durch eine dauerblinkende Gelbkammer ersetzt



2 Gelbblinkende Veloampel

Resultate

- Keine Zunahme von Konflikten
- Problematik Grünstart von querendem Fussverkehr
- Reduktion der Fahrten auf Gehsteig an einem Standort
- Seit > 2 Jahren in Betrieb, keine Meldungen

Geplante neue Versuchsanlage:
Grün / Gelbblinken



3 Protected Bikelanes

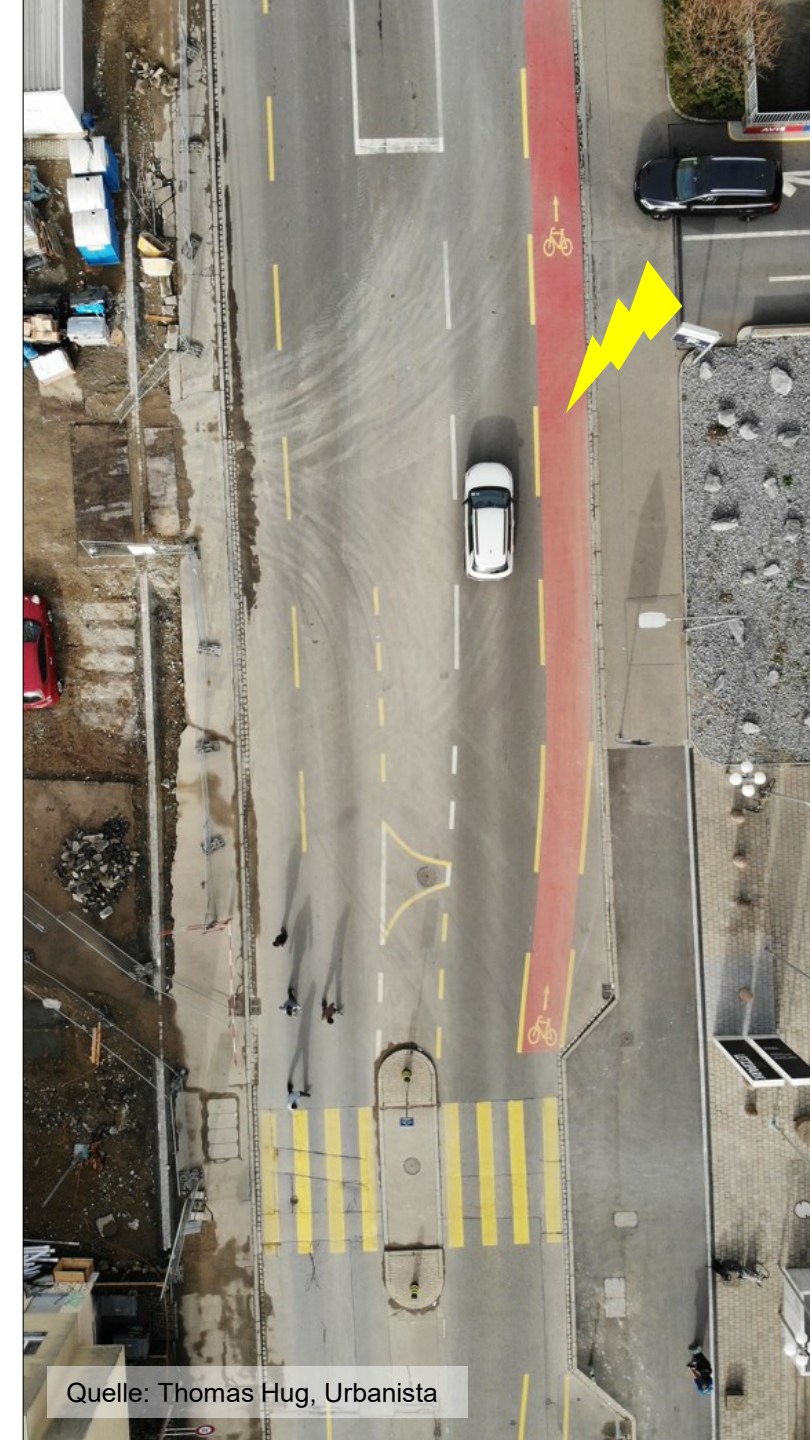
Fragestellung

- Wie wird sichergestellt, dass Autolenkende bewusst abbiegen und den Radstreifen nicht blockieren?
- Welche Elemente bevorzugen Velofahrende?

Umsetzung

Dreistufiges Prozedere:

- Durchgezogene Radstreifenmarkierung
- Schildkröten
- Leitbaken



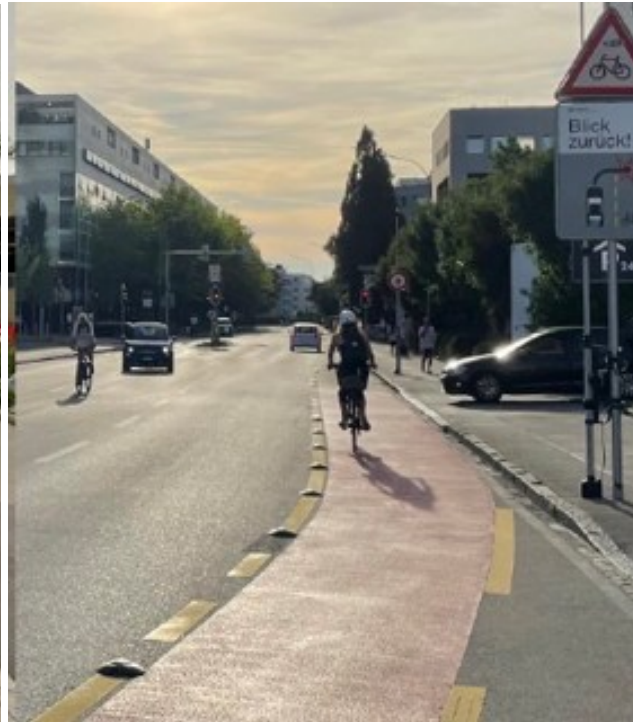
3 Protected Bikelanes

Umsetzung

Stufe 1 Schutzstreifen



Stufe 2 "Schildkröten"



Stufe 3 Leitbaken

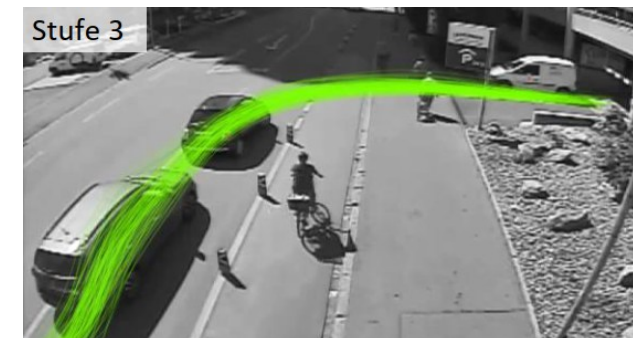
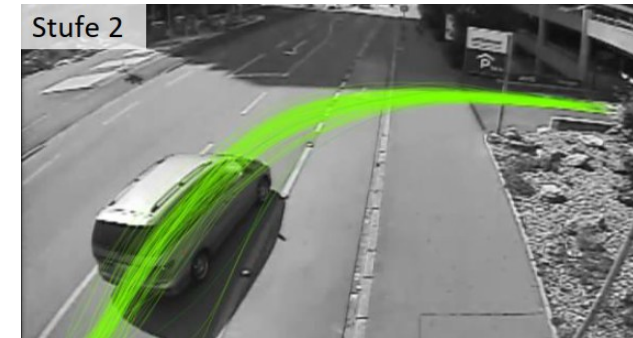


3 Protected Bikelanes

Resultate

- Stufe 1: - Minimale Veränderung Fahrlinien MIV
- leichte Reduktion der Konflikte
- Stufe 2: - Minimale Veränderung Fahrlinien MIV
- leichte Reduktion der Konflikte
- Stufe 3: - Deutliche Anpassung der Fahrlinien MIV
- deutliche Reduktion der Konflikte
- Kein Anhalten auf Radstreifen

Aber: Velofahrende fühlten sich unwohl mit den Leitbaken
Möglicher Grund ist der relativ schmale Radstreifen (1,8m)



Quelle: verkehrsteiner AG

4 Veloführung in Engstellen I

Fragestellung

Welche Führungsform in Engstellen reduziert kritische Überholmanöver?

Umsetzung

Um reproduzierbare Resultate zu erhalten, wurde die Frage im Fahrzeugsimulator der ZHAW* untersucht

*Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften



2 Design der Untersuchung

Versuchsanlage

Bestand: Unterbruch Radstreifen



Mod 1: Durchmarkierter Radstreifen



Mod 2: Unterbruch Fahrbahn MIV



Quelle: ZHAW

4 Veloführung in Engstellen I

Resultate

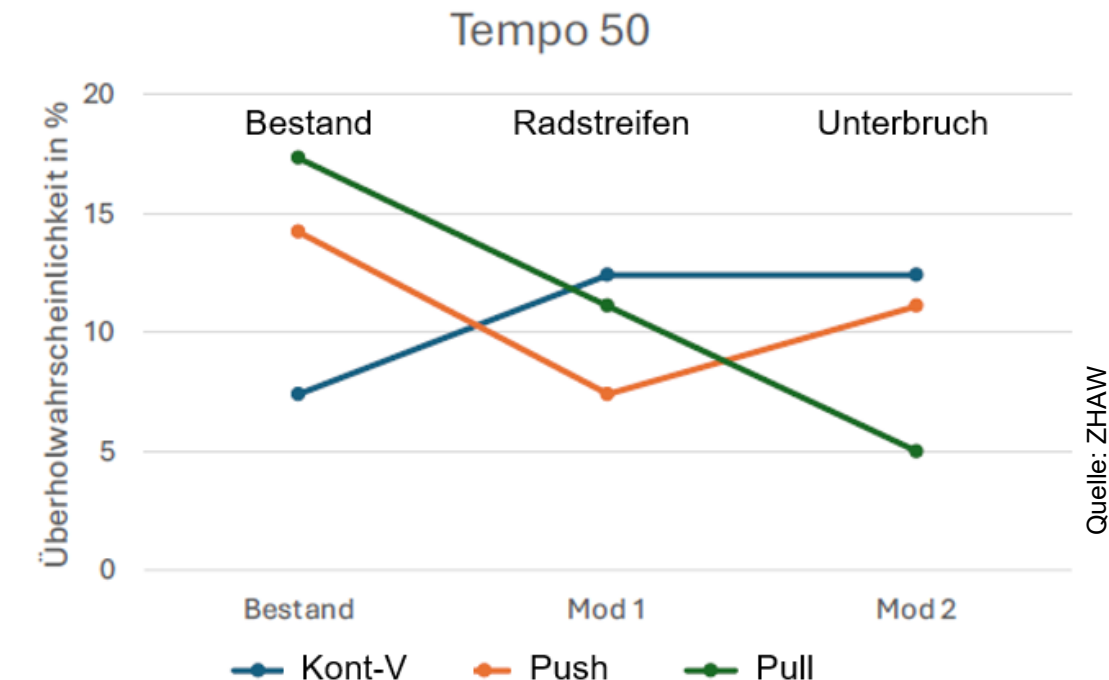
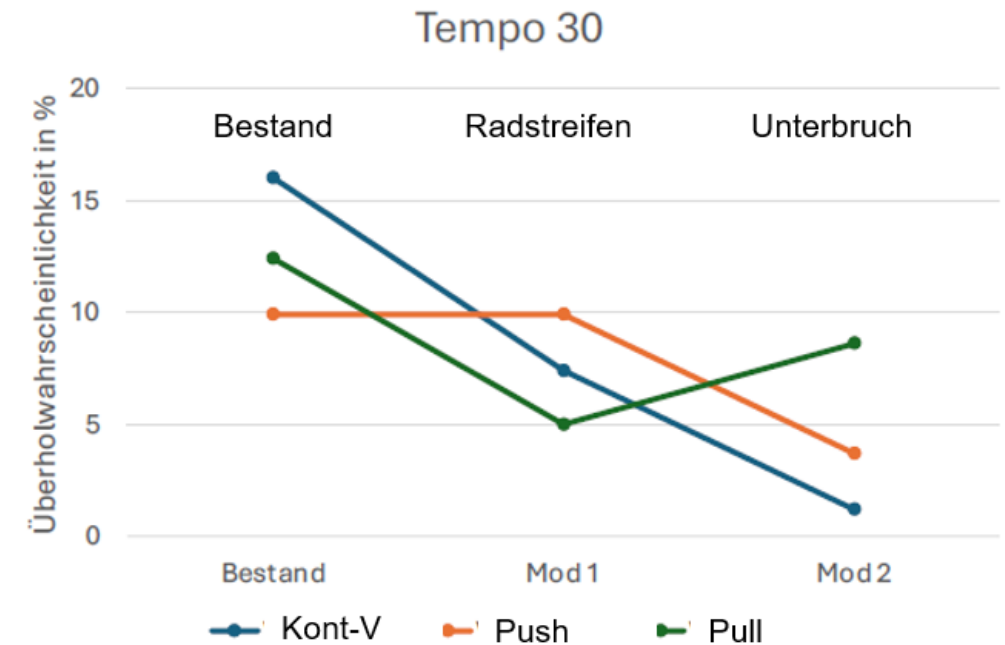
1423 Messzeitpunkte

140 mit, 1283 ohne Überholmanöver

= Es wird relativ selten überholt

Der härteste Eingriff (Unterbruch Fahrstreifen) zeitigte die deutlichsten Resultate

Die Resultate sind signifikant (noch nicht publiziert)

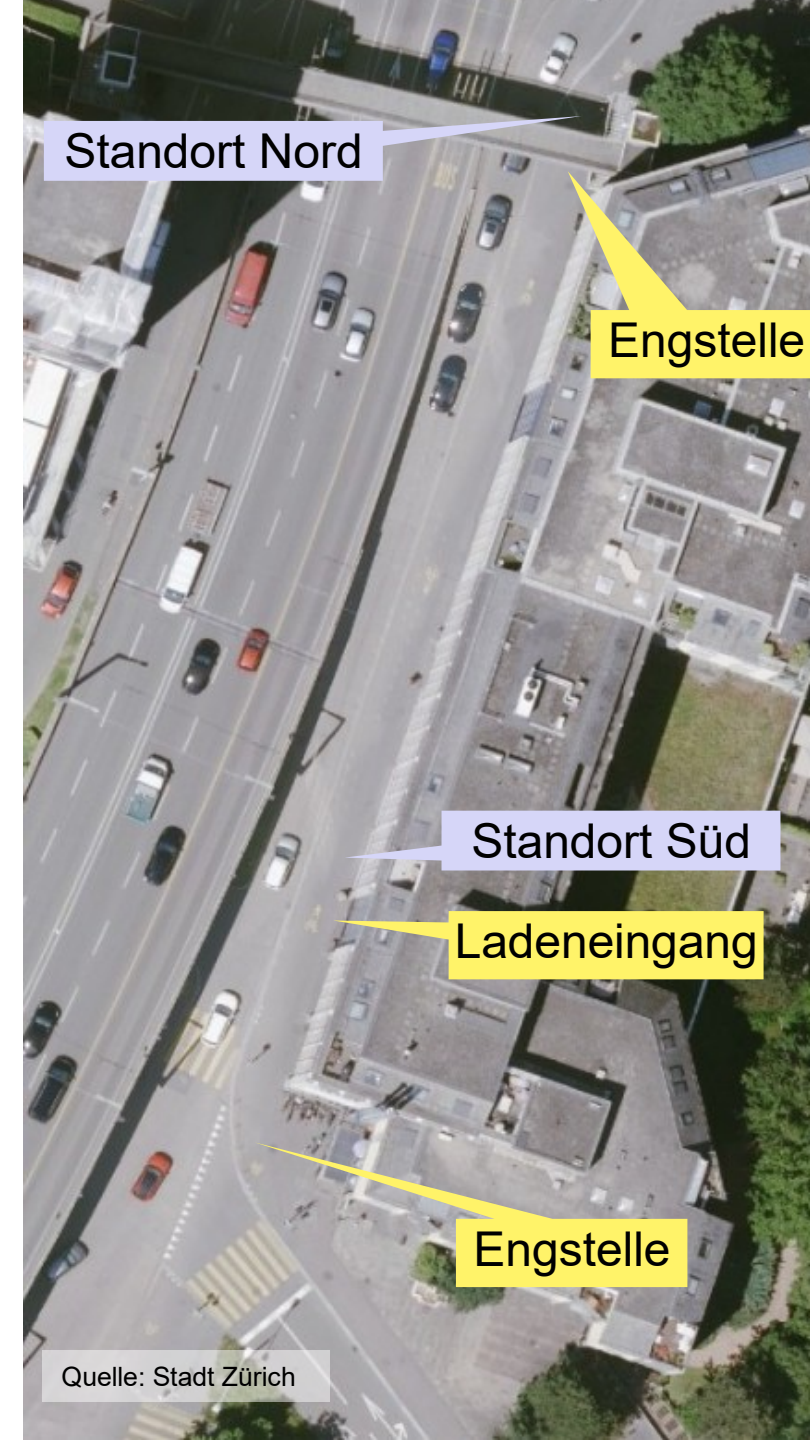


5 Mit Nudging zu verträglich(er)en Geschwindigkeiten

Fragestellung

Wie können Velofahrende dazu gebracht werden, ihre Geschwindigkeit zu reduzieren?

Hochfrequentierter Rad-/Gehweg mit Ladenzugängen im Gefälle



5 Mit Nudging zu verträglich(er)en Geschwindigkeiten

Umsetzung

Optische Bremsen mit Schriftzug "BITTE LANGSAM" vor den Konfliktstellen

Standort Nord



Standort Süd



Quelle: Stadt Zürich

5 Mit Nudging zu verträglich(er)en Geschwindigkeiten

Resultate

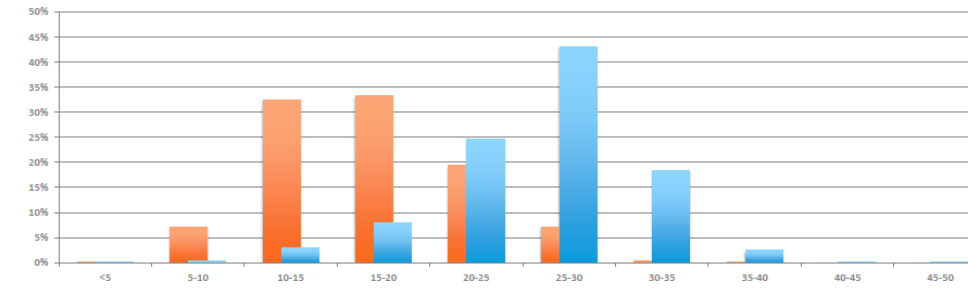
Keine Veränderung bergwärts

Bergab: Deutliche Reduktion der Geschwindigkeiten am Standort Nord

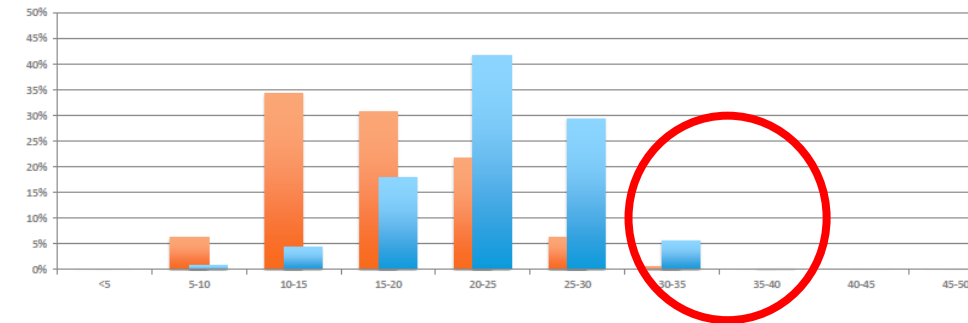
Insbesondere Reduktion der Geschwindigkeiten > 30 km/h

Standort Nord

Geschwindigkeitsverteilung nach v-Klassen (Fz im Erhebungszeitraum)

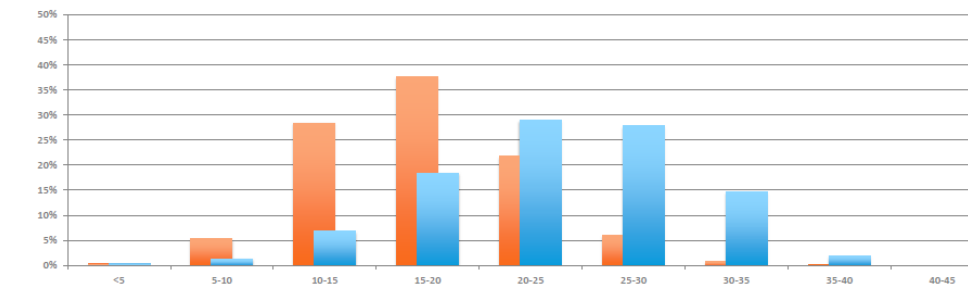


Geschwindigkeitsverteilung nach v-Klassen (Fz im Erhebungszeitraum)

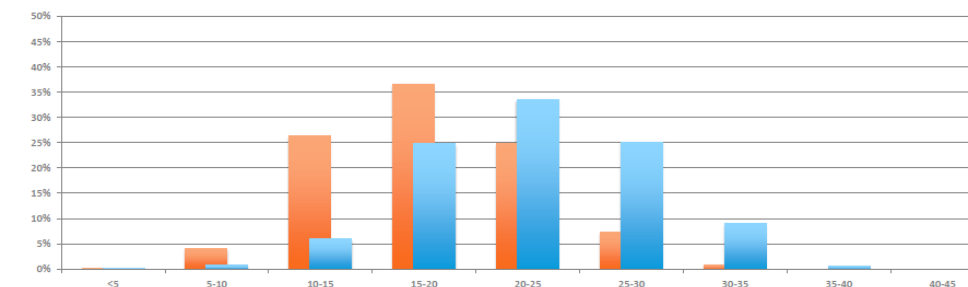


Standort Süd

Geschwindigkeitsverteilung nach v-Klassen (Fz im Erhebungszeitraum)



Geschwindigkeitsverteilung nach v-Klassen (Fz im Erhebungszeitraum)

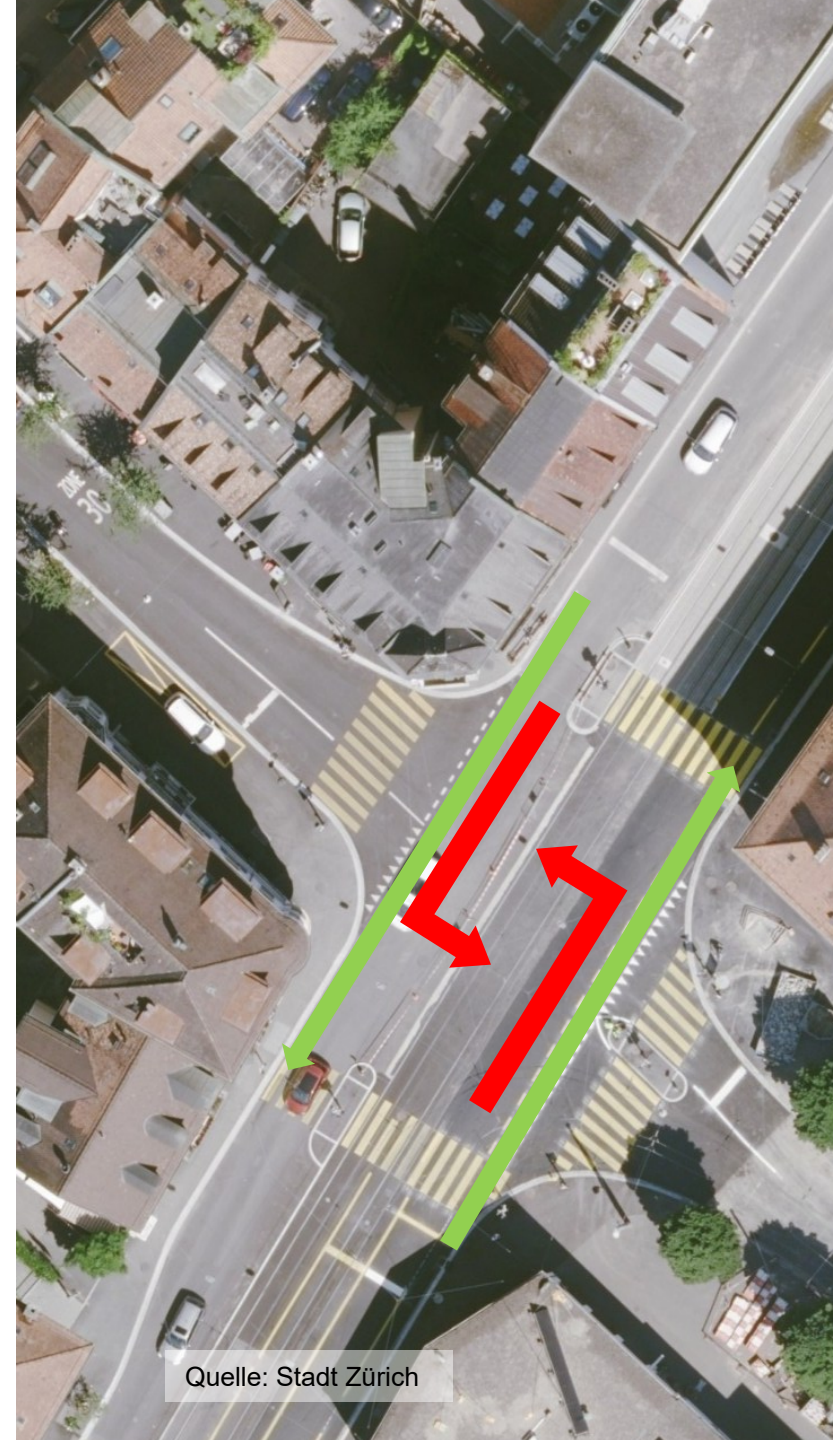


6 Priorisierung Veloverkehr durch neue Raumaufteilung

Geradeausfahrender Verkehr wird aufgehalten, wenn parallel ein Tram fährt

Fragestellung

Wie lässt sich der geradeaus fahrende Veloverkehr in dieser Situation priorisieren, ohne das Linksabbiegen zu verunmöglichen?



6 Priorisierung Veloverkehr durch neue Raumaufteilung

Umsetzung

Aufteilung des Aufstellbereichs für Radfahrer

Separate Beampelung des Velo-Linksabbiegers

Resultate

Noch keine, Versuch noch in Betrieb



7 Veloführung in Engstellen II

Radstreifen wird in der Engstelle durch grosse Fahrzeuge überschleppt

Fragestellung

Wie lässt sich das Überholen von Velos durch LKW verhindern?



7 Veloführung in Engstellen II

Umsetzung

Stufe 1:

Verbreiterung Radstreifen von 1,25 auf 1,8 m

Stufe 2:

Markieren von Sharrows



7 Veloführung in Engstellen II

Resultate

Noch keine, Versuch noch in Betrieb



Vielen Dank.

Kontakt: david.durner@zuerich.ch

LinkedIn: Dave Durner

Radgipfel 2026
Zürich, 11.09.2020
Dave Durner