



# Verkehrskonzept Rad-WM 2024

vom Samstag, 21. September bis Sonntag,  
29. September 2024

Lastenheft

**Verfasser**  
Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr

Zürich, 22. November 2022

**Doku-Typ: Konzept**

Zürich, 22. November 2022

## **Impressum**

**Dienstabteilung Verkehr (DAV)  
Entsorgung + Recycling (ERZ)  
Grün Stadt Zürich (GSZ)  
Kantonspolizei Zürich (Kapo)  
Projektstab Stadtrat  
Tiefbaamt Kanton Zürich (TBA)  
Tiefbaamt Stadt Zürich (TAZ)  
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)  
Schutz & Rettung Zürich (SRZ)  
Sportamt Kanton Zürich  
Sportamt Stadt Zürich  
Stadtpolizei Zürich (Stapo)  
Verein Rad-WM 2024  
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)  
Zürcher Verkehrsbetriebe (ZVV)**

**Herausgeberin**

Stadt Zürich  
Dienstabteilung Verkehr  
Mühlegasse 18/22, 8021 Zürich  
[stadt-zuerich.ch/dav](http://stadt-zuerich.ch/dav)

T +41 44 411 88 01

22. November 2022

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Management Summary</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>Einleitung</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>12</b>
3.1	Organigramm Rad-WM 2024	12
3.2	Organisation Teilprojekt Verkehr	13
3.3	Rennanlass	13
3.4	Eingeschlossenes Gebiet Zürich Ost	15
3.5	Verkehrliche Eckpunkte	16
3.6	Crowd-Management und Sicherheit	18
3.7	Kommunikation	18
<b>4</b>	<b>Verkehrskonzept für die Rad-WM 2024</b>	<b>19</b>
4.1	Fussverkehr	19
4.2	Veloverkehr	20
4.2.1	Plan Velokonzept	21
4.2.2	Velofahrbeziehungen	23
4.2.3	Veloabstellplätze	23
4.2.4	Sharingfahrzeugverleih (Velo, Scooter, etc.)	24
4.2.5	Kommunikation Velokonzept	24
4.3	Öffentlicher Verkehr	25
4.3.1	Ausgangslage/Grundlegendes	25
4.3.2	Ziele ÖV (VBZ und Forchbahn)	28
4.3.3	Konzept ÖV (VBZ-Linien, Marktgebiet VBZ, Forchbahn)	28
4.3.4	ZVV und S-Bahn	28
4.3.5	Schiffsverkehr	29
4.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	30
4.4.1	Analyse Verkehrssystem (Modellbetrachtung)	30
4.4.2	Steuerungskonzept	41
4.4.3	Querungsstellen Rennstrecke auf Stadtgebiet	44
4.4.4	Zeitfahren Oerlikon	49
4.4.5	Ausgewählte Situationen City	54
4.4.6	Infodisplay	56
4.4.7	Anlieferungsverkehr (Post, DHL, Güterverkehr)	57
4.4.8	Blaulichtorganisationen	59
4.4.9	Entsorgung und Recycling	62
4.4.10	Taxiverkehr	65

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Organigramm Rad-WM 2024 .....	12
Abbildung 2: Identifizierte Stakeholder .....	13
Abbildung 3: Parkhäuser im Raum Bellevue .....	16
Abbildung 4: Strassen Ausnahmetransportroute .....	17
Abbildung 5: Führung Fussverkehr (rot) und Veloverkehr (grün) im Zielbereich .....	20
Abbildung 6: Konzept Veloumleitung mit Querungsstellen (Kreise) .....	22
Abbildung 7: Querschnittsaufteilung Seilergraben, Blickrichtung Central .....	23
Abbildung 8: Verteilung gesamte Bevölkerung .....	30
Abbildung 9: Beschäftigte im 3. Wirtschaftssektor (63'704) .....	31
Abbildung 10: Beschäftigte im 2. Wirtschaftssektor (2'759) .....	31
Abbildung 11: Beschäftigte im Detailhandel .....	32
Abbildung 12: Beschäftigte im Grosshandel .....	32
Abbildung 13: Beschäftigte in der Gastronomie (2'487) .....	33
Abbildung 14: Beschäftigte in medizinischen Berufen (11'358) .....	33
Abbildung 15: Arbeitsstätten gesamt (10'851) .....	35
Abbildung 16: Arbeitsstätten im 3. Wirtschaftssektor (10'442) .....	35
Abbildung 17: Verkehrssteuerung .....	42
Abbildung 18: Kreisverkehr im Binnengebiet .....	43
Abbildung 19: Umleitungen Sa-Di .....	44
Abbildung 20: Bewirtschaftung Querungsstellen .....	45
Abbildung 21: Querungsstellen .....	46
Abbildung 22: Detail Querungsstellen Stadtgebiet .....	46
Abbildung 23: Verkehrslösung Tiefenbrunnen .....	47
Abbildung 24: Verkehrslösung Tiefenbrunnen (Mi – So) .....	48
Abbildung 25: Regionale Umleitungsachsen (orange) .....	49
Abbildung 26: Lokale Verkehrssperrung mit Umleitung in Oerlikon (Sa/So) .....	50
Abbildung 27: Möglich Variante "worst case" bei hoher Zuschauerzahl .....	51
Abbildung 28: Grossräumige Verkehrslenkung (Fahrtrichtung Nord) .....	51
Abbildung 29: Grossräumige Verkehrslenkung (Fahrtrichtung Süd) .....	52
Abbildung 30: Mögliche Wegweisung für den MIV .....	52
Abbildung 31: Regionale Leistungsanpassung (Dosierung) des MIVs .....	53
Abbildung 32: Vogelperspektive auf Haltestelle Schwamendingerplatz .....	54
Abbildung 33: Querschnitt der Saatlenstrasse beim Schwamendingerplatz .....	54
Abbildung 34: Vogelperspektive auf Kreuzplatz .....	55
Abbildung 35: Rennstreckenführung (dunkelblau) am Bellevue mit Gleisschleife (türkis) .....	55
Abbildung 36: Standorte Verkehrsinformationsdisplays .....	56
Abbildung 37: Wechseltextanzeige (WTA) .....	57

Abbildung 38: Verkehrsinformationen .....	57
Abbildung 39: Post Zustellgebiet Zürich .....	58
Abbildung 40: Feuerwehr .....	60
Abbildung 41: Aufhebung Parkplätze für Hauptausrückachsen .....	60
Abbildung 42: Taxiabstellplätze .....	66

# **1 Management Summary**

## **Verkehrskonzept mit definierten Zielen für die Rad-WM 2024**

Die Austragung der über 40 Rennen macht einschneidende verkehrliche Massnahmen auf dem Gebiet der Stadt Zürich nötig.

Ziel des vorliegenden Konzepts ist es, die Einschränkungen so gering wie möglich und gleichzeitig die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrs bestmöglich aufrecht zu halten.

Die Grundidee liegt darin, den Rennbetrieb für die Rad-WM mit der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung zu ermöglichen. Das Verkehrskonzept ist so zu definieren, dass der Verkehr beim Aufbau, während des Rennbetriebs und beim Abbau berechenbar funktioniert.

Folgende, zum Teil konkurrierende, Ziele werden angestrebt:

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat Priorität.
- Der Verkehr für Lieferantinnen und Lieferanten in die Stadt sowie aus und innerhalb der Stadt bleibt funktionsfähig.
- Der Verkehrsfluss ist berechenbar.
- Das Verkehrssystem ist störungsresistent.
- Absehbare Verkehrsspitzen für den Fuss- und Veloverkehr, den ÖV sowie den MIV müssen bewältigbar bleiben.
- Rund um den Festperimeter wird der Fuss- und Veloverkehr bevorzugt.
- Das reduzierte Angebot des ÖV kann zuverlässig aufrechterhalten werden.
- Sicherstellen und Aufrechterhaltung von Rettungsachsen für Sanität, Feuerwehr, Polizei und Notfahrten (z. B. Bluttransport).
- Die Entsorgung und Reinigung des öffentlichen Grunds wird gewährleistet.

### **Basis für das vorliegende Dokument**

Vom 21. bis 29. September 2024 finden die UCI-Rad- und Para-Cycling-Strassen-Weltmeisterschaften Zürich 2024 (Rad- und Para-Cycling-WM 2024) in der Region Zürich statt. Die Stadt Zürich bildet dabei das Zentrum des internationalen Sportgros-sanlasses.

Die Rad- und Para-Cycling-WM 2024 ist einer der weltweit grössten Einzelsportanlässe. Mit verschiedenen Begleitmassnahmen vor, während und nach dem Anlass sowie einem attraktiven Rahmenprogramm und Volksfest soll ein Beitrag auch zur Verloföderung in der Stadt Zürich sowie zur Sport- und Standortföderung als Wirtschafts-Hub und Tourismus-Destination geleistet werden.



Die erstmalige Integration der Para-Cycling-Strassen-WM ist für Zürich eine ausgezeichnete Gelegenheit, die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung in einem hochkarätigen Sportanlass für alle sichtbar zu machen und damit die Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren. Im Rahmen des Velo-Volksfestes sollen zudem öffentlich zugängliche Fanzonen mit Gastronomieangeboten, Public Viewings und weitere Attraktionen eingerichtet werden, die einer Bewilligung bedürfen.

Die Zeitspanne von neun Tagen wird einerseits benötigt, um über 40 Rennen austragen zu können und beschränkt sich andererseits auf möglichst wenig betroffene Werk-tage. Das Ziel ist, die negativen verkehrlichen Auswirkungen auf das Gewerbe und die Bevölkerung möglichst gering zu halten. An den Wochenenden ist normalerweise das Verkehrsaufkommen deutlich tiefer als an Werktagen.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Rad- und Para-Cycling-WM 2024 werden einschneidend sein. Der Stadtrat hatte bereits in seiner Weisung zu Kandidatur und Objekt-kredit (GR Nr. 2018/418) darauf hingewiesen, dass die übliche Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) während der Veranstaltung im städtischen Ver-kehrssystem nicht abgewickelt werden kann und sie durch Verkehrsmanagement-Ein-griffe, die Bestandteil eines Verkehrskonzepts sein werden, reduziert werden muss. Tagsüber wird in einzelnen Gebieten der Stadt Zürich der MIV über teilweise mehrere Tage durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) eingeschränkt.

Mit Beschluss vom 31. August 2022 hat der Stadtrat das Verkehrskonzept zur Rad-WM-2024 verabschiedet (STRB 804/2022). Die notwendigen temporären Verkehrs-anordnungen werden nach erfolgter Zustimmung der Kantonspolizei im städtischen Amts-blatt publiziert. Das vorliegende Lastenheft beschreibt die konkreten verkehrlichen Massnahmen. Diese können punktuellen Änderungen unterliegen.

## **Verkehrliche Massnahmen vor, während und nach dem Rennbetrieb**

### **Ausgangslage:**

Die Stadt Zürich weist ein hoch verdichtetes, in den massgebenden Spitzenstunden an kritischen Stellen bereits gesättigtes Verkehrssystem auf. Auf Hauptachsen ist es in massgeblichen Verkehrsspitzenzeiten untersagt, Eingriffe ohne vorgängige Abstimmung mit der Dienstabteilung Verkehr (DAV) der Stadt Zürich vorzunehmen.

### **Grossräumige Umfahrung für den MIV:**

- Während des Rennbetriebs ist eine grossräumige Umleitung vorgesehen und ent-sprechend signalisiert.
- Die Zuflussstrecken werden bewirtschaftet (Kaskadendosierung durch Umleitungen, Streckenposten, Lichtsignalanlagen, Textanzeigen usw.).
- Die Zufahrt in die Stadt Zürich (City, Zürich Süd, Ost und West) ist während des Rennbetriebs beschränkt möglich.

- Die Zu- und Wegfahrt von Osten in Richtung City ist ab dem 5. bis und mit 9. Renntag für den MIV tagsüber nur mit starken Einschränkungen möglich (Strassenrennen mit Rundkursen).
- Entlang der Rennstrecke sind diverse Quartierstrassen mittels MIV nicht erschlossen da diverse Hauptachsen während dem Rennbetrieb gesperrt sind (Bellerivestrasse, Bergstrasse, Witikonerstrasse, etc.)

**Öffentlicher Verkehr:**

- weite Teile der betroffenen Gebiete sind stark eingeschränkt. Es besteht ein stark reduziertes ÖV-Angebot, so zum Beispiel auch für Witikon.
- Der ÖV wird unter Einschränkungen aufrechterhalten.
- Die Angebotsänderungen bzw. Umsteigebeziehungen sind für die Passagiere verständlich.

**Fussverkehr:**

- Geringe Einschränkungen/Lenkung der Ströme
- Es sind flächendeckende punktuelle Querungsstellen der Rennstrecke vorhanden.

**Veloverkehr:**

- Alternative Streckenführungen nach Witikon während des Rennbetriebs sind vorhanden.
- Alternative Velobeziehungen im Rennperimeter werden angeboten und beschildert.
- Die Querungsstellen für die Velofahrenden rund um die Rennstrecke sind vorhanden.

## **2 Einleitung**

### **Ziele für die Rad-WM 2024**

Die Grundidee liegt darin, den Rennbetrieb mit der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung zu ermöglichen. Ziel ist es, das Verkehrskonzept so zu definieren, dass der Verkehr beim Aufbau, während des Rennbetriebs und Abbaus berechenbar funktioniert.

Folgende, zum Teil konkurrierende, Ziele werden angestrebt:

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat Priorität.
- Der Verkehr für Lieferantinnen und Lieferanten in die Stadt sowie aus und innerhalb der Stadt bleibt funktionsfähig.
- Der Verkehrsfluss ist berechenbar.
- Das Verkehrssystem ist störungsresistent.
- Absehbare Verkehrsspitzen für den Fuss- und Veloverkehr, den ÖV sowie den MIV müssen bewältigbar bleiben.
- Rund um den Festperimeter wird der Fuss- und Veloverkehr bevorzugt.
- Das reduzierte Angebot des ÖV kann zuverlässig aufrechterhalten werden.
- Sicherstellen und Aufrechterhaltung von Rettungssachsen für Sanität, Feuerwehr, Polizei und Notfahrten (z. B. Bluttransport).
- Die Entsorgung und Reinigung des öffentlichen Grunds wird gewährleistet.

### **Adressaten/Verbindlichkeit**

Der vorliegende Bericht beschreibt die verkehrlichen Massnahmen vor, während und unmittelbar nach der Rad-WM 2024 und dient den beteiligten Behörden als verbindliche Handlungsleitlinie, bzw. für die Ausarbeitung der Massnahmen. Das Konzept wurde in der Arbeitsgruppe Teilprojekt Verkehr erarbeitet.

### 3 Rahmenbedingungen

In diesem Kapitel wird auf die organisatorischen, verkehrlichen und sonstigen relevanten Rahmenbedingungen eingegangen.

#### 3.1 Organigramm Rad-WM 2024

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Organigramm zur Rad-WM 2024.

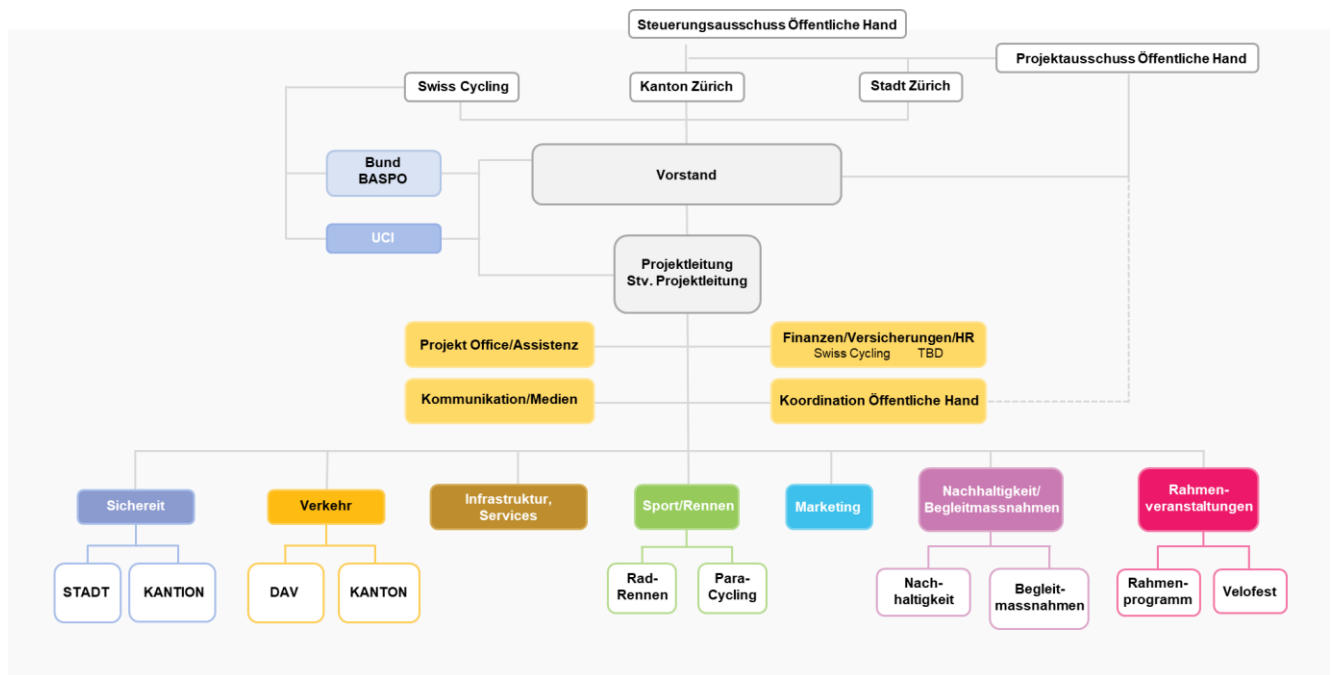


Abbildung 1: Organigramm Rad-WM 2024

### 3.2 Organisation Teilprojekt Verkehr

Die am Projekt beteiligten Akteure sind im Impressum, auf Seite 3, aufgelistet.

Die nachfolgende Grafik stellt die identifizierten Stakeholder dar, welche bei der weiteren Massnahmenentwicklung und bei der Umsetzung zu berücksichtigen sind. Ein wesentlicher Bestandteil, bzw. ein Erfolgsfaktor bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes wird sein, dass eine chronologische, gezielte und verständliche Information an die verschiedenen Interessengruppen erfolgen muss.

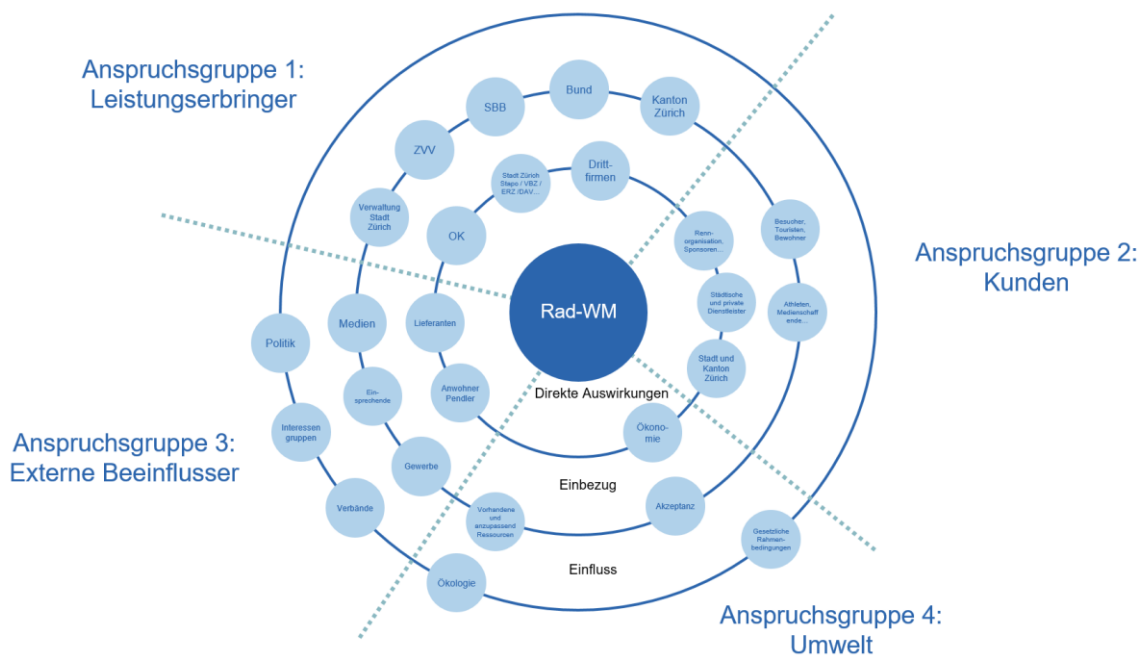


Abbildung 2: Identifizierte Stakeholder

### 3.3 Rennanlass

- Erwartete Besucheranzahl (Erfahrungswert):
  - Stadt (5-10% von 400'000 Personen): 30'000 Personen
  - Ballungsraum (5-10% von 1'400'000 Personen): 90'000 Personen

- Anreise
  - Mehrheitlich mit ÖV
  
- Logistik / Infrastruktur für Athlet\*innen

Ein Massnahmenplan für die Logistik und Infrastruktur der Athlet\*innen wird in zeitlicher Nähe zum Event erstellt.

Das ideale Zeitfenster wird anhand der Rennzeiten definiert. Es kann damit gerechnet werden, dass die Zeiten von 19.00 bis 5.00 Uhr für den MIV uneingeschränkt genutzt werden können.

Der Güterumschlag für den Aufbau und den Betrieb des Rennens erfolgt nicht auf den Hauptachsen, sondern über die Falkenstrasse.

PKW- und LKW-Parkierungen für den Rennbetrieb werden in der Dufourstrasse angeboten. Die detaillierten angebotenen Parkplätze werden mit den verkehrlichen Ausschreibungen planerisch festgehalten.
  
- Verteilung Besucher\*innen

Entlang der Rennstrecke, Limmatquai, Utoquai und Zürichbergstrasse wird aufgrund der engen Platzverhältnisse ein besonderes Bewirtschaftungskonzept benötigt. Die verdichteten Abschnitte müssen mit Sicherheitspersonal bewirtschaftet werden.
  
- Zufahrt: VIP, Transport, Veloparkplatz
  - Während des Rennbetriebs ist eine Zufahrt in das Seefeld nur über den Tiefenbrunnen möglich.
  - Für die Parkierungsmöglichkeiten sind vorhandene Parkhäuser zu benutzen.
  - Die vorhandene Parkierung in der Dufourstrasse wird in eine bewirtschaftete Parkierungs- und Güterumschlagsfläche eingerichtet.
  - Im Seefeld werden zusätzliche Veloparkierungen eingerichtet.
  
- Medienscaffende

Ein Massnahmenplan für die Zufahrt, Standorte und Infrastruktur der Medienscaffenden wird in zeitlicher Nähe zum Event erstellt.
  
- Meeting Points

Meeting Points, die als gut erreichbare Treff- und Sammelpunkte für Zuschauer\*innen diesen, werden noch definiert.

### **3.4 Eingeschlossenes Gebiet Zürich Ost**

- 60'000 Einwohner\*innen
- 66'000 Beschäftigte, wovon 50'000 Vollzeitbeschäftigte (Arbeitsplätze)
- Dichtbesiedelter Teil liegt im Kreis 1, 7 und 8
- Grösster Teil der Beschäftigten (63'700) arbeiten im 3. Wirtschaftssektor (Büro, Dienstleistungen und Handel)
- Logistik in diesem Gebiet wird benötigt für:
  - Grosshandel (rund 1'000 Beschäftigte)
  - Detailhandel (rund 2'500 Beschäftigte)
  - Gastronomie und Beherbergungen (rund 3'000 Beschäftigte)
  - Gesundheitswesen, insb. Spitäler (rund 12'000 Beschäftigte)
- Parkhäuser
- Firmen (Industrie, Gewerbe und Handel)
- Invalidenparkplätze
- Öffentliche Gebäude (Gericht, Verwaltung, Hochschulen, Kunsthaus, Museen, etc.)
- Die Erreichbarkeit der Parkhäuser (Abb. 3), vor allem im Gebiet Zürich Ost, wird noch detailliert geklärt. Eine Umnutzung für den Rennbetrieb muss im Parkleitsystem bzw. im Internet nachgeführt werden.

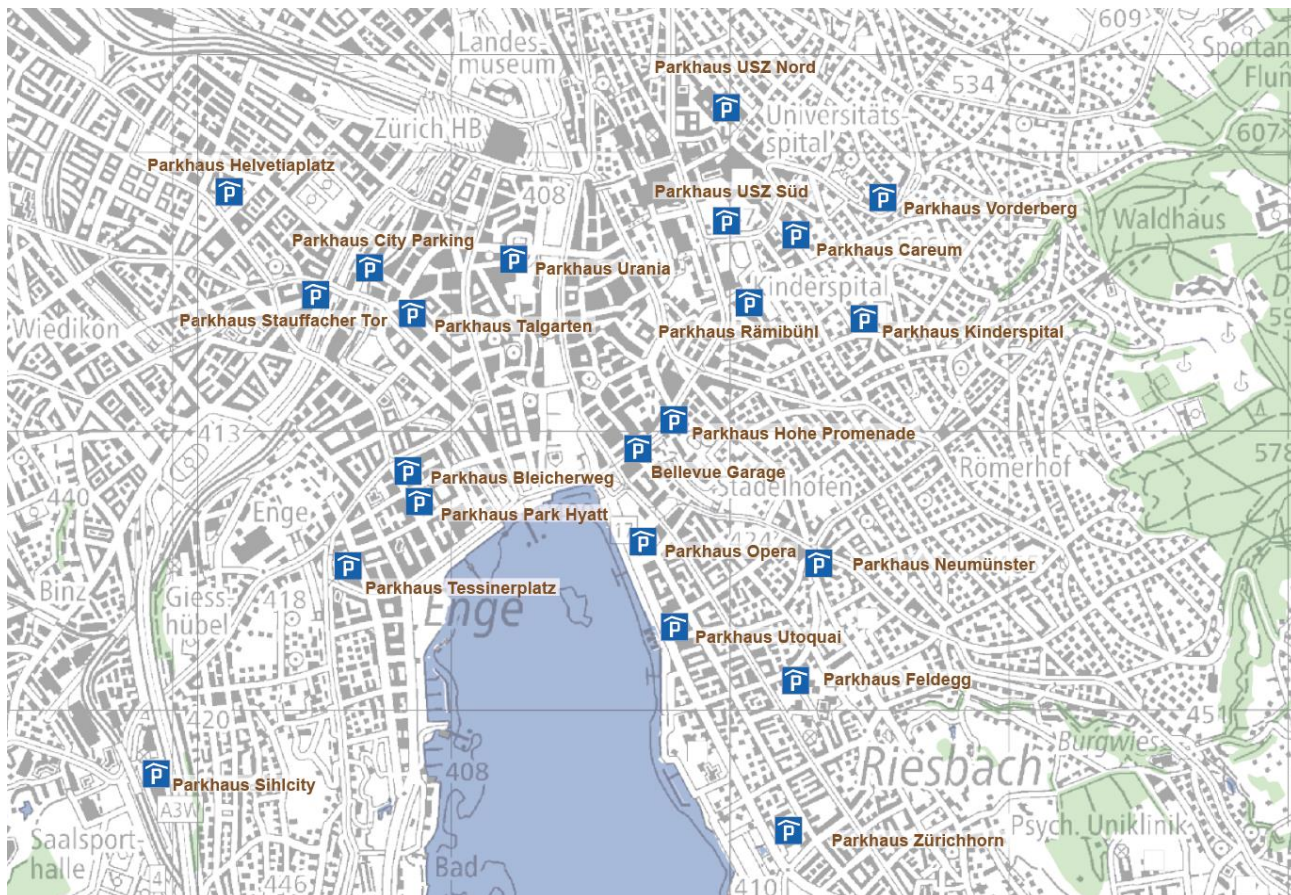


Abbildung 3: Parkhäuser im Raum Bellevue

### **3.5 Verkehrliche Eckpunkte**

- Die Fahrzeugbelastung der Bellerivestrasse ist sehr hoch. Die Strasse wird während des Rennbetriebs komplett geschlossen.
- Die Rennstrecke trennt den östlichen Teil der Stadt Zürich ab. Es entsteht ein eingeschlossenes Gebiet, welches tagsüber für den motorisierten privaten Verkehr nur über die Forchautobahn erschlossen ist. Die Umwegfahrten nach und von Zürich City sind beträchtlich.
- Durch die Aufhebung diverser Hauptachsen gibt es eine verkehrliche Rückkopplung im restlichen Gebiet der Stadt Zürich sowie auch im Ballungs- bzw. Wirtschaftsraum von Zürich.
- Die Stadt Dübendorf wird von den verkehrlichen Verlagerungen betroffen sein. Die Kantonspolizei wird entsprechende flankierende Massnahmen ergreifen.



- Die Steuerung für den Ziel-, Quell- und Transitverkehr (tageszeitabhängig) muss für die ganze Stadt Zürich angepasst werden.
- Die Schwerverkehrsrouten Zürich Ost kann nicht verwendet werden. Es empfiehlt sich, während der neun Renntage generell keine Ausnahmetransporte im Ballungsraum Zürich zu bewilligen, da die Verkehrsdichte in den Randzeiten zunehmen wird.

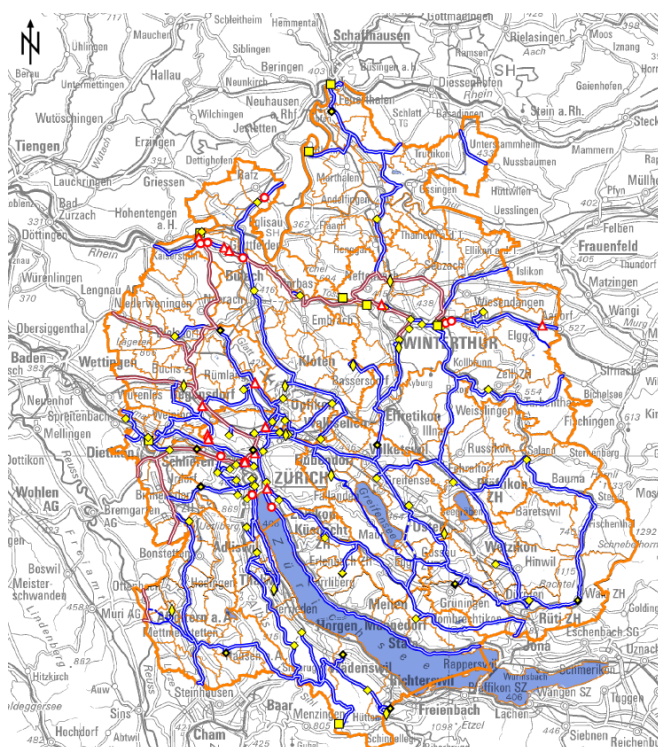


Abbildung 4: Strassen Ausnahmetransportroute

- Die Taxiplätze, welche tagsüber und abendlich angefahren werden können, müssen im Massnahmenkonzept ausgewiesen werden. Zudem sind die Zufahrtswege und die veränderten Standplätze in der Taxikommission vorgängig aufzuzeigen.
- Während der Rad- und Para-Cycling-WM 2024 ist mit teilweise verlängerten Hilfsfristen und Ausrückzeiten zu rechnen. Sanität und Feuerwehr von SRZ richten temporäre Stützpunkte innerhalb des Schlussrundkurses ein, um eine rasche Erstversorgung im Binnengebiet zu gewährleisten. Vordefinierte und professionell bewachte Querungsmöglichkeiten an einsatztaktisch günstigen Orten stellen sicher, dass Blaulichtfahrzeuge gegenüber anderen Fahrzeugen prioritär queren und dass Kranke und Verletzte möglichst direkt zu Gesundheitseinrichtungen transportiert werden können. Dringliche Einsätze können bei fehlenden Querungsmöglichkeiten und Alternativrouten ein begleitetes Fahren auf Abschnitten der Rennstrecke nötig machen, um zu einzelnen eingeschlossenen Gebieten zu gelangen. Unter Umständen kann dies

eine kurzzeitige Neutralisation des Rennens mit sich bringen (analog zur «Safety-Car-Phase» in der Formel 1; das Rennen kann nach dem Einsatz fortgesetzt werden). Im Fall eines Grosseinsatzes wie beispielsweise einem Grossbrand ist nicht auszuschliessen, dass ein Rennabbruch nötig wird.

- Die Transportkapazität für den öffentlichen Verkehr im und in das Gebiet Zürich Ost ist während des Rennbetriebs reduziert.

### **3.6 Crowd-Management und Sicherheit**

- Die Stadtpolizei (Stapo) weist auf die Sicherheit während des Events hin. Es ist eine Gruppe «Sicherheit», sowie ein Sicherheitschef als Ansprechperson festzulegen.
- Mit dem Sicherheitschef wird das Konzept Crowd-Management mit der Stapo erarbeitet.
- Es wird festgelegt, dass das Crowd-Management die Festplätze separat bearbeitet und somit nicht im Verkehrskonzept aufgeführt wird.
- Die Schnittstellen zwischen Crowd-Management/Verkehrskonzept bleiben jedoch bestehen und werden im engen Austausch erarbeitet.

### **3.7 Kommunikation**

Zentral für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrskonzeptes ist eine umfassende Kommunikation. Hierfür wird ein separates Kommunikationskonzept ausgearbeitet.

## **4 Verkehrskonzept für die Rad-WM 2024**

Das vorliegende Kapitel beschreibt das generelle Verkehrskonzept und definiert Massnahmen für die einzelnen Verkehrsarten.

Das bestehende Verkehrssystem wird nach einheitlichen Grundsätzen auf die Situationen der Rad-WM angepasst. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden sollen vermieden werden. Die Hauptfahrleistung für die Besuchenden der Sportveranstaltung wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) gewährleistet. Allerdings ist gemäss ÖV-Konzept damit zu rechnen, dass gewisse Gebiete nicht ideal mit dem ÖV erschlossen werden können und grundsätzlich Qualitäts- bzw. Angebotseinschränkungen in Kauf genommen werden müssen.

In den folgenden Kapiteln werden Überlegungen erläutert für:

- den Fussverkehr
- den Veloverkehr
- den Öffentlichen Verkehr (ÖV)
- den Motorisierten Individualverkehr (MIV)

### **4.1 Fussverkehr**

Im Bereich des Eventgeländes gilt während des Sportanlasses grundsätzlich ein Fahrverbot (Ausnahme: einige Velorouten), das Eventgelände ist den Fussgänger\*innen vorbehalten. Dadurch verteilt sich der Fussverkehr flächig auf dem Eventgelände.

Auf der Quaibrücke wird der Fussverkehr auf beiden Seiten geführt und verfügt in der Mitte der Quaibrücke über eine Querungsstelle. Dadurch kann die Anbindung in Richtung Bürkliplatz, ins Utoquai sowie ins Eventgelände sichergestellt werden. Ins Utoquai gelangt man zudem via Unterführung nördlich der Quaibrücke (Seite Limmatquai). Der Querschnitt kann jedoch nur eine begrenzte Anzahl an Fussgänger\*innen verarbeiten.

Für den Fussverkehr steht neben der Querung auf der Quaibrücke auch eine Querungsmöglichkeit beim Stadthausquai/Bürkliplatz sowie auf Höhe Kreuzstrasse zur Ver-

führung. Auf einem Abschnitt von 400m vor der Zieleinfahrt ist aufgrund des Rennbetriebs keine Querung möglich. Eine Ausnahme ist die temporäre Passerelle auf der Höhe Färberstrasse.



Abbildung 5: Führung Fussverkehr (rot) und Veloverkehr (grün) im Zielbereich

## 4.2 Veloverkehr

Bei schönem Wetter werden besonders viele Besucher\*innen erwartet. Da die ÖV bereits ausgelastet sein werden, bietet das Velo eine gute und effiziente Alternative zur

An- und Abreise der Stadtbevölkerung und der Wohnbevölkerung der nahen Agglomerationen. Ferner soll das Velofahren innerhalb der Stadt auch für Nichtfestbesuchende mit möglichst wenigen Einschränkungen möglich bleiben.

Beide Ziele sollen mit den folgenden Konzeptbausteinen erreicht werden:

- Velo-Umleitungskonzept für die durch die Rad-WM 2024 unterbrochenen, signalisierten Velorouten mit gut sichtbarer und verständlicher Signalisation
- Lockerung allgemeines Fahrverbot für Velos bis zum Eventperimeter; Velo an ausgewählten Routen innerhalb Eventgelände zulassen, wo möglich (keine übermässige Behinderung) und für den Veloverkehr nützlich (Zufahrt Bahnhof Stadelhofen, HB, Zufahrt zu Abstellplätzen)
- Bereitstellen von Abstellplätzen an allen Seiten des Eventgeländes in Koordination mit den Veloumleitungsrouten, Erreichbarkeit der Abstellplätze von den signalisierten Umleitungs-Routen aus und/oder entsprechende Wegweisung zu den Abstellplätzen; Räumung aller störenden Abstellplätze resp. Velos im Eventgelände
- Zusammenarbeit mit Sharingfahrzeugverleiher (LimeBike, Mobility, etc.) und Förderung von speziellen Aktionen zur Nutzung von Sharingfahrzeugen (ausgenommen PKW)
- Kommunikation Velokonzept Rad-WM 2024

#### **4.2.1 Plan Velokonzept**

Die Veloroute Zürich – Zollikon führt vom Bahnhof Stadelhofen via Mühlebach-, Arosa- und Seefeldstrasse (östlich des Bahnhofs Tiefenbrunnen) und unter der Zolliker Rampe vorbei bis nach Zollikon. Die Route ist heute als Velovorzugsroute und übergeordnete Radroute ausgewiesen.

Vom Bahnhof Stadelhofen wird die Route über die Stadelhofer- und Rämistrasse in Richtung Zürich Stadt geführt. In Richtung Bürkliplatz ist die Querungsstelle auf Höhe Stadthausquai und in der Mitte der Quaibrücke (analog Fussverkehr, vgl. Abb. 6) sichergestellt. In Richtung Central wird der Veloverkehr von der Rämistrasse via Hirschengraben und Obmannamtsgasse (kurzzeitig in einer Fussgänger\*innen-Zone) in den Seilergraben geführt, wo die Rennstrecke gequert werden kann. Entlang des Seilergrabens kommt man zum Central, wo die Route entsprechend weitergeführt wird. Die notwendigen Massnahmen beim Central werden noch ausgearbeitet.

Die Route ermöglicht eine attraktive und direkte Veloführung entlang der östlichen Seeseite. Die Route steht grösstenteils dem Veloverkehr zur Verfügung. Eine gut erkennbare Führung/Wegweisung (mittels orangefarbenen Velopiktogrammen) wird sichergestellt. Zudem werden speziell bewirtschaftete Velo-Übertritte bei der Ausführungsplanung flächendeckend vorgesehen. Die Stellen werden in einem separaten Ausführungs-Plan deklariert.



Abbildung 6: Konzept Velouroute mit Querungsstellen (Kreise)

Beim Seilergraben/Heimplatz befindet sich zugleich eine Querungsstelle für dringende Fahrten. Die Querschnittsaufteilung sieht vor, dass der Zugang für dringende Fahrten über das heutige ÖV-Trasse in beide Richtungen gewährleistet wird. Der Verkehr, welcher keinen Zugang erhält, wird dort abgewiesen und auf die heutige MIV-Spur wieder zurückgewiesen. Die Rennstrecke ist auf der westlichen MIV-Spur vorgesehen. Die Veloroute wird parallel zum Rennen auf den beiden östlichen MIV-Spuren richtungsgrennt geführt.

Die folgende Spuraufteilung ist vorgesehen:

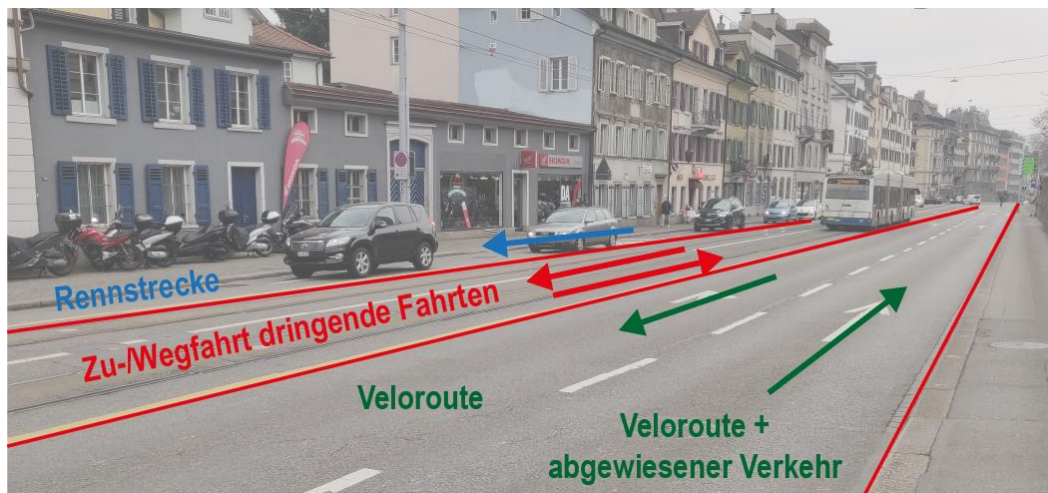


Abbildung 7: Querschnittsaufteilung Seilergraben, Blickrichtung Central

#### **4.2.2 Velofahrbeziehungen**

Für die Velofahrer\*innen ist trotz Einschränkungen des MIVs flächiges und gefahrenloses Bewegen anzustreben.

#### **4.2.3 Veloabstellplätze**

Rund um die Festplätze werden Veloparkierungen ausgeschrieben. In einem weiteren Schritt werden die Örtlichkeiten in einem Massnahmenplan definiert. Die Örtlichkeiten weisen 50 Veloparkplätze auf und die Möglichkeit für das Anketten der Velos muss eingerichtet werden.

Am Rande der Veranstaltung, bei Umsteigebeziehungen ÖV und bei Orten von Interesse werden weitere Abstellplätze für Velos vorgesehen.

Zusätzliche Abstellplätze für Velos müssen in Abstimmung mit dem Veranstaltungsdienst geplant werden.

Insgesamt müssen innerhalb des Eventperimeters diverse Veloabstellplätze aufgehoben werden. Diese werden am Rand des Perimeters kompensiert und sind in den neu zu schaffenden Parkplätzen enthalten.

Die Stadt Zürich organisiert vor dem Anlass die Wegschaffung aller Zweiräder in den Parkieranlagen mit Halteverbote. Während des Fests übernimmt die Stapo die Wegschaffung zusammen mit dem ERZ, insbesondere dort, wo eine Gefährdungssituation zu befürchten ist (Rettungsachsen, Fluchtwege, etc.).

#### **4.2.4 Sharingfahrzeugverleih (Velo, Scooter, etc.)**

Die Sharingangebote für Zweiräder bieten während der Rad-WM wichtige Ergänzungen und Begleitmassnahmen zum Verkehrskonzept. Aufgrund der Einschränkungen für den MIV und das eingeschränkte ÖV Angebot ist im Kontakt mit den Sharinganbietern darauf hinzuwirken, dass Spezialangebote offeriert werden. Sie würden das Umsteigen von anderen Verkehrsmitteln auf Zweiräder ermöglichen und können somit zur Reduktion der MIV-Fahrten oder auch von ÖV-Fahrten beitragen.

Das Tiefbauamt Zürich (TAZ) hat die Anbieter über die kommende Rad-WM 2024 informiert.

Per 01.04.2019 ist eine neue Regelung für den Zweiradverleih in Kraft getreten (Änderung der Benutzerverordnung durch den Stadtrat). Neu liegt die Zuständigkeit für den stationslosen Verleih von Zweirädern beim Sicherheitsdepartement (Stadtpolizei, Verwaltungsabteilung) und nicht mehr beim TAZ. Das Betreiben von Zweiradsharing ist neu gebühren- und bewilligungspflichtig. Die Bewilligungen enthalten entsprechende Auflagen/Bedingungen betreffend Grossanlässe.

Bewilligungsinhaber\*innen werden angehalten sicherzustellen, dass in der Zeit der publizierten und signalisierten Festsperrung (allgemeines Fahrverbot durchgehend) keine Mietfahrzeuge abgestellt sind, wo sich grosse Menschenmengen ansammeln.

Nicht entfernte Fahrzeuge werden von Amtes wegen durch die Stadt Zürich kostenpflichtig entfernt. Die amtliche Räumung auf dem Gebiet des Anlasses erfolgt jeweils mit Beginn der Eventsperre.

Mietfahrzeuge, die in den Eventpausen allenfalls erneut dort abgestellt werden, sind vor dem nachfolgenden Eventbeginn wieder zu entfernen.

#### **4.2.5 Kommunikation Velokonzept**

Für die Kommunikation des Velokonzepts als Bestandteil der Kommunikation des Verkehrskonzepts Rad-WM 2024 sind vier wichtige Informationen zu berücksichtigen:

1. Klar signalisierte, durchgängige Umleitungsrouten um das Eventgelände vorhanden.
2. Kein Abstellen des Velos im Eventgelände und kein Befahren des Eventgeländes mit dem Velo (aus Platzgründen ist das Eventgelände nur zu Fuss zu passieren), jedoch Lockerung des Fahrverbotes für Velos bis ans Eventgelände.
3. Ca. 5 Abstellplätze (50 bis 100 Velos) an der Perimetergrenze des Eventgeländes werden bereitgestellt, zusätzlich gibt es die grosse Velostation am HB.



## 4.3 Öffentlicher Verkehr

Der ÖV soll so nahe wie möglich an die jeweiligen Veranstaltungsorte herangeführt werden. Im Stadtgebiet Zürich ist teilweise ein Inselbetrieb ohne Verbindung zum übrigen VBZ-Netz erforderlich (z.B. bei Rundkursrennen).

Die ÖV sind Hauptträger der Verkehrsleistungen für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie Besuchenden des Anlasses. Aufgrund der gleichzeitigen erheblichen Reduktion des (motorisierten) Individualverkehrs hat der ÖV eine sehr starke Bedeutung, was in der Planung und Umsetzung entsprechend zu berücksichtigen ist.

### 4.3.1 Ausgangslage/Grundlegendes

Sämtliche nachstehenden Ausführungen stehen unter dem Vorbehalt, dass sich die Streckenführung und das Rennprogramm nicht oder nicht wesentlich verändern. Weitere Grundannahmen/Voraussetzungen sind:

- Sämtliche Gleisanlagen sind an jedem Veranstaltungstag bis mindestens 5.00 Uhr morgens und ab spätestens 21.00 Uhr abends uneingeschränkt benutzbar (Ausnahme Limmatquai).
- Analog sind sämtliche wichtige Strassenachsen für den Busverkehr in Stadt und Region mindestens zu den oben genannten Zeiten uneingeschränkt benutzbar.
- Etwaige Ausweichrouten für Umleitungen sind nicht durch Baustellen beeinträchtigt.
- Allfällige zur Durchführung der Rennen notwendigen Bauarbeiten werden im Vorfeld rechtzeitig mit den VBZ koordiniert. Lösen derartige Baumassnahmen zusätzliche Fahrzeuge aus, müssen diese mindestens **eineinhalb Jahre im Voraus** angekündigt werden.
- Einsatzfahrzeuge der VBZ können die Rennstrecken im Bedarfsfall queren (gegebenenfalls an definierten Orten).
- Die Forchbahn kann jederzeit uneingeschränkt auf der gesamten Strecke verkehren.
- Die Strecken Klusplatz – Kunsthaus – Bellevue (Haltestelle Linie 4/15 bzw. Gleisschleife) sowie Klusplatz – Bhf. Stadelhofen und Rehalp – Bhf. Stadelhofen sind auch während des Rennbetriebs befahrbar.
- Zusätzlich ist die Strecke Bellevue – Bhf. Tiefenbrunnen zu allen Zeiten ohne Rennen auf der Strecke Circuit Short befahrbar.
- Seitens Crowd-Management werden keine weiteren Auflagen gemacht (insbesondere im Bereich Theaterstrasse und Stadelhoferplatz).

- Übrige Gleisanlagen im "eingesperrten" Bereich während des Circuit Normal, die nicht regelmässig befahren werden, sind jederzeit zugänglich als Abstellort für eventuell wartende/defekte Trams, falls diese nicht aus dem "eingesperrten" Bereich entfernt werden können.
- Die Schlusszeremonie hat keine Sperrungen für den ÖV zur Folge (auch nicht infolge Crowd-Management).
- Die Zu- und Wegfahrt zu den Garagenstandorten des Transportbeauftragten AZZK in Zollikon sind gewährleistet oder durch geeignete Ersatzflächen (bewacht) sichergestellt (*Umsetzung muss überprüft werden*).
- Das Nachtnetz ist nicht von der Veranstaltung tangiert (d.h. alle im Nachtnetz befahrenen Strecken sind zumindest zwischen 23.30 und 5.00 Uhr befahrbar, u.a. auch das Limmatquai).

Die Durchführung der Rad-WM 2024 führt während insgesamt 9 Tagen zu teilweise erheblichen Einschränkungen im ÖV. Aufgrund der hohen Individualität der Rennen müssen die Sperrungen für jeden einzelnen Tag angepasst werden (i.d.R. mehrere unterschiedliche Zustände je Tag). Grundelemente, insbesondere die geplanten Umleitungen, werden dabei – soweit möglich – gleichartig an allen oder an einem Teil der Veranstaltungstage gestaltet (die beiden Grundzustände sind im Stadtratsbeschluss Nr. 804/2022 abgebildet). Verschiedene Stadtquartiere können über mehrere Stunden an einzelnen oder mehreren Tagen nur mit einem stark reduzierten ÖV erschlossen werden. Teilweise werden durch das Radrennen auch die Ausweichstrecken des ÖV blockiert. Die Auswirkungen der weitreichenden Sperrungen für den MIV auf das verbleibende Strassennetz und somit auf das Netz der VBZ können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden (Reduktion der Betriebsstabilität wahrscheinlich).

Nebst den innerstädtischen Rennstrecken sind die VBZ auch durch die Zulaufstrecken von Rennen mit Start ausserhalb der Stadt Zürich tangiert. Deshalb erfolgen an dieser Stelle auch Aussagen zu den Gemeinden Zollikon, Zumikon, Küsnacht, Maur und Fällanden (Marktverantwortung VBZ) bzw. zu den von den VBZ betriebenen Linien in Dübendorf (Marktverantwortung VBG).

Während der Rundkursrennen ist die Busgarage des im Auftrag der VBZ verkehrenden Transportbeauftragten AZZK weitestgehend eingeschlossen (wirkt sich insbesondere auf das Busangebot im Seefeld, Zollikon, Zumikon und Küsnacht aus). Es sind Massnahmen zu treffen, dass Ein-/Ausfahrende Busse an definierten Stellen in definierten Zeitfenstern die Rennstrecke queren können oder geeignete Ersatzabstellflächen vorhanden sind (bewacht).

2024 wird bereits ein nennenswerter Teil der VBZ-Busflotte elektrisch betrieben. Möglicherweise müssen temporäre Ladeinfrastrukturen im vom Schlussrundkurs eingesperrten Bereich installiert werden, da die Reichweiten für einen durchgehenden Betrieb der Elektrobusse nicht ausreichen und keine Tauschfahrten möglich sind.

Auf den Umleitungsplänen wird in dauerhafte und stundenweise Sperrungen unterschieden. Dauerhafte Sperrungen sind aus heutiger Sicht durchgehend tagsüber, stundenweise Sperrungen sollten in der Regel weniger als 3 Stunden andauern. Beginn und Ende der Sperrungen variieren von Tag zu Tag und sind abhängig vom definitiven Rennprogramm.

Zum Zeitpunkt der Veranstaltung sind im ÖV-Angebot folgende Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2022 bereits aktiv:

- Linie 77: neue Linienführung ab Im Walder via Klinik Hirslanden nach Balgrist
- Linie 99: neue Linie ab Bhf. Zollikon via Zollikon, Blumenrain – Epi-Klinik – Kinderspital nach Balgrist

Zum Zeitpunkt der Veranstaltung sind im ÖV-Angebot folgende Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2021 in Planung (Umsetzungsentscheid im Rahmen des Fahrplanverfahren (FPV) 2024/25, Entscheid im Sommer 2023):

- Linie 61: neue Führung ab Saatlenstrasse nach Wallisellen, Glatt
- Linie 94: Einstellung
- Neue Linie 702: Neue Linie von Forch, Bahnhof über Aesch-Binz-Fällanden nach Schwerzenbach, Bhf. Betrieb Mo-Fr von 6.00-20.00 Uhr im 30'-Takt (Ersatz für Linie 744)
- Linie 704: Verlängerung nach Volketswil, Hofwiesen zur Hauptverkehrszeit
- Linie 744: Linie wird eingestellt und zwischen Fällanden und Scheuren durch Linie 702 ersetzt
- Linie 918: Verlängerung bis Erlenbach, Bahnhof
- Linie 919: Linienkürzung bis Zumikon, Waltikon (statt Zumikon, Dorf)

Die nachfolgenden Beschreibungen beziehen sich ausschliesslich auf Linien der VBZ oder im Marktgebiet der VBZ verkehrende Linien von anderen Verkehrsunternehmen (Bus).

Änderungen aufgrund Anpassungen Streckenführungen oder Rennprogramm sind ausdrücklich vorbehalten.

#### **4.3.2 Ziele ÖV (VBZ und Forchbahn)**

Für den ÖV ergeben sich insbesondere die nachfolgend abgeleiteten relevanten Ziele:

- Aufrechterhaltung der
  - Verkehrssicherheit
  - Fahrplanstabilität
  - Planbarkeit der Reisekette
  - Erschliessung aller Stadtteile und Gemeinden im Marktgebiet durch den ÖV
  
- Klare und leicht verständliche Zielführungen und Wegweisungen
- Fokus auf eine klare Kommunikation, wo mit dem ÖV nicht oder auf Alternativwegen gereist werden kann
- Wo möglich einheitliche Ersatzkonzepte bezogen auf Umleitungen von Linien
- Ausser-/Wiederinbetriebnahme des ÖV-Netzes mit kleinstmöglichem zeitlichem Abstand zum Rennen
- Einleitung von geplanten verkehrlichen Szenarien bei entsprechenden Zuständen (Störungsmanagement)

#### **4.3.3 Konzept ÖV (VBZ-Linien, Marktgebiet VBZ, Forchbahn)**

Das Konzept für den öffentlichen Nahverkehr ist im Stadtratsbeschluss Nr. 804/2022 unter dem Punkt 4.5 aufgeführt.

#### **4.3.4 ZVV und S-Bahn**

Die Konkretisierung findet bei der Massnahmenprojektierung statt.

#### **4.3.5 Schiffsverkehr**

Der Fährbetrieb Meilen – Horgen ist für Autos in den ersten vier Tagen eingestellt.

Linienbetrieb mit Anlegestellen muss geklärt werden. In der restlichen Zeit muss der Fährbetrieb aufgestockt werden, bzw. informiert werden, dass mit einer erhöhten Nachfrage gerechnet werden muss.

##### ***Ergänzung HII vom 23.02.2023:***

Der Fährbetrieb Meilen – Horgen wird aufgrund einer Anpassung der Rennstreckenführung nicht beeinträchtigt.

Der Fährbetrieb muss aufgestockt werden bzw. die Verantwortlichen des Fährbetriebs müssen darüber informiert werden, dass mit einer erhöhten Nachfrage gerechnet werden muss.

## **4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

### **4.4.1 Analyse Verkehrssystem (Modellbetrachtung)**

#### **Grundsätzliche statistische Analyse, prioritär Circuit Normal**

Insgesamt befinden sich innerhalb des Circuit Normals rund 60'000 Einwohner und rund 66'000 Beschäftigte, wovon 50'000 Vollzeitbeschäftigte (Arbeitsplätze) sind. Folgende Grafik zeigt die Verteilung der gesamten Bevölkerung (64'004) innerhalb des Circuit Normal.

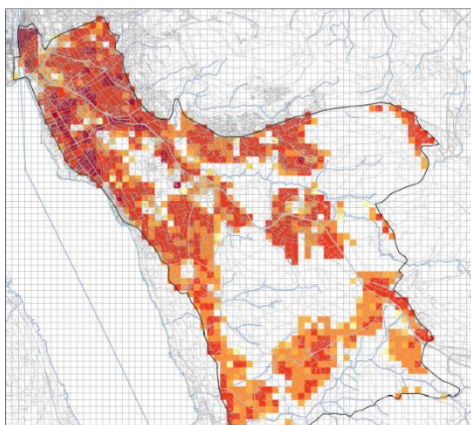


Abbildung 8: Verteilung gesamte Bevölkerung

Der am dichtesten besiedelte Teil des Circuit Normals liegt in den Kreisen 1, 7 und 8 der Stadt Zürich. Ebenso liegen in diesen Gebieten die meisten Arbeitsplätze (Beschäftigte: 66'106, Vollzeitbeschäftigte: 48'951). Ein Arbeitsplatz kann mehrere Beschäftigte haben, welche sich eine Anstellung teilen. Die Umrechnung in Vollzeitbeschäftigte entspricht der Anzahl Arbeitsplätze. Die dichtesten Gebiete liegen im Kreis 7.

Innerhalb des Circuit Normals liegt der grösste Teil der Beschäftigten (63'704 von 66'106 total) im 3. Wirtschaftssektor (Büroarbeitsplätze, Dienstleistungen und Handel); Praktisch kaum Beschäftigte (43) im 1. Wirtschaftssektor und verhältnismässig wenig Beschäftigte (2'759) im 2. Wirtschaftssektor (Gewerbe und verarbeitende Industrie).

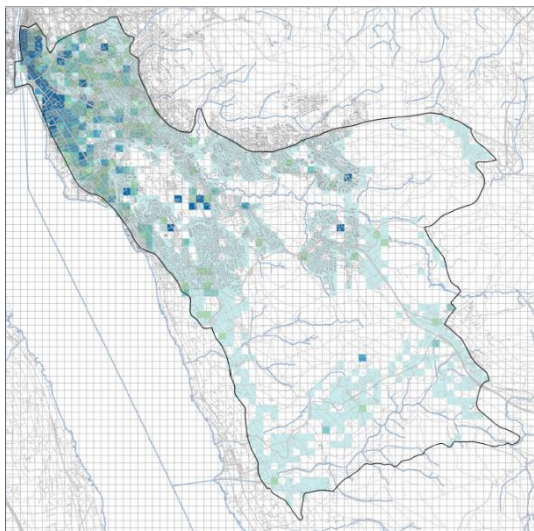


Abbildung 9: Beschäftigte im 3. Wirtschaftssektor (63'704)

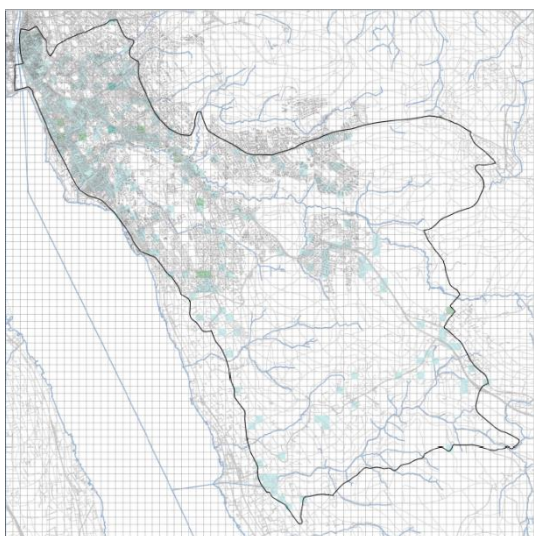


Abbildung 10: Beschäftigte im 2. Wirtschaftssektor (2'759)

Das Gebiet innerhalb des Circuit Normals verfügt über keine grossen Industrieanlagen, welche eine starke Logistik benötigen würden. Die meisten Arbeitsplätze sind Büroarbeitsplätze oder Arbeitsplätze in medizinischen Berufen.

Logistik wird in diesem Gebiet hauptsächlich benötigt für:

- Grosshandel (rund 1'000 Beschäftigte)
- Detailhandel (rund 2'500 Beschäftigte)
- Gastronomie und Beherbergungen (rund 3'000 Beschäftigte)
- Gesundheitswesen, insb. Spitäler (rund 12'000 Beschäftigte)

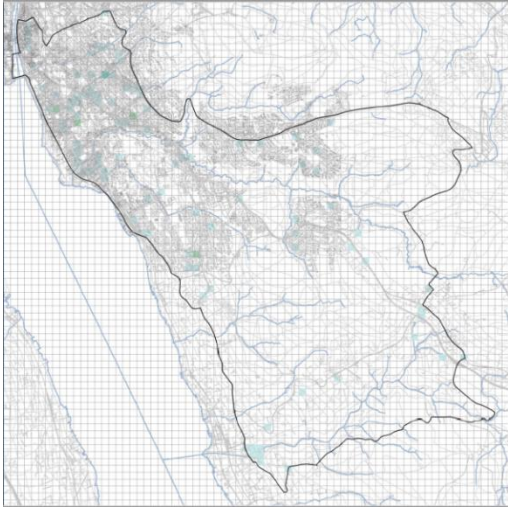


Abbildung 11: Beschäftigte im Detailhandel

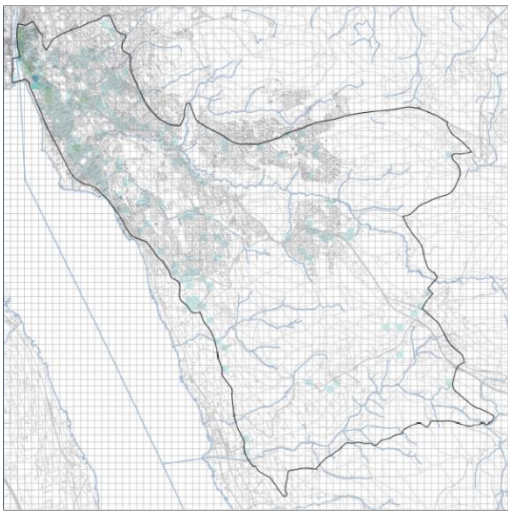


Abbildung 12: Beschäftigte im Grosshandel



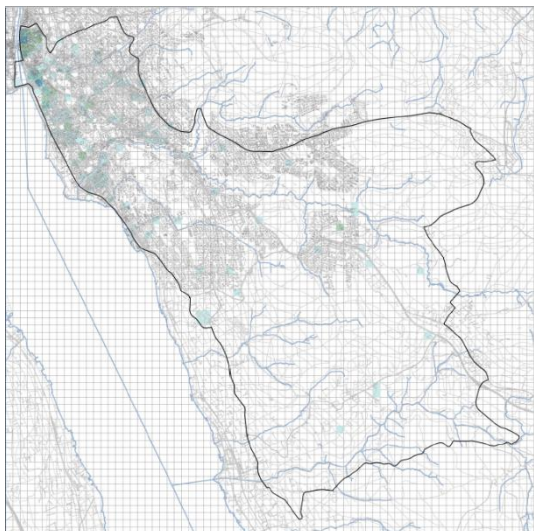


Abbildung 13: Beschäftigte in der Gastronomie (2'487)

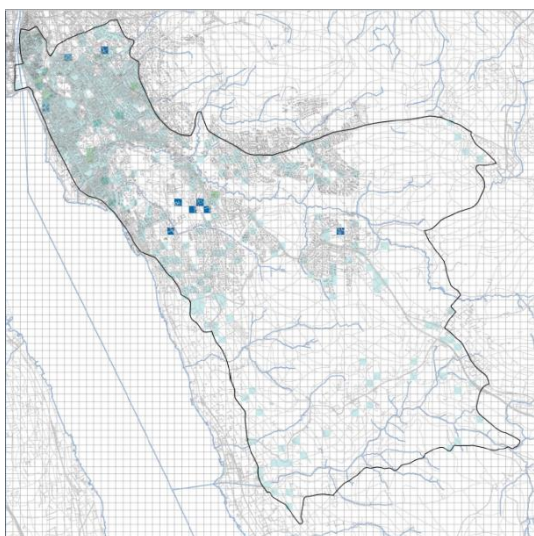


Abbildung 14: Beschäftigte in medizinischen Berufen (11'358)

Insbesondere liegen innerhalb des Circuit Normals Spitäler wie Hirslanden, Kinderspital, Balgrist, Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Spital Zollikerberg und weitere Privatkliniken und Praxen.

Aus diesen Statistiken wird ersichtlich, wer und wie über die Rad-WM und benötigte Verkehrslenkungen sowie weitere alternative Möglichkeiten informiert werden muss. Das betrifft:

- Berufsverbände und grössere Betriebe, kleinere Betriebe werden/können über ihre Berufsverbände informiert werden

- Gewerbeverband der Stadt Zürich und weitere Gewerbeverbände
- Gastronomieverband
- Ärzteverband
- Apothekerverband
- Handelsverband
- Handelskammer Zürich
- Migros, Coop, Aldi, Lidl, etc. (Grossverteiler)
- Spitäler; Hirslanden, Kinderspital, Balgrist, Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Spital Zollikerberg, weitere Privatkliniken, welche nicht über ihren Berufsverband informiert werden.
- Logistikbetriebe wie Post, UPS, DHL, Planzer, Schöni, etc. (Logistikunternehmen könnten ebenfalls über ihre Berufsverbände informiert werden z.B. Schweizlogistik)
- Logistikbetriebe der Spitäler müssen dringend informiert werden, da ein täglicher Bedarf an medizinischer Versorgung herrscht
- Logistikbetriebe der Grossverteiler (dringend, weil täglicher Bedarf)
- Grössere Gewerbebetriebe, wie z.B. Schlagenhauf, Bauunternehmen, damit Aufträge in diesem Gebiet während der Rad-WM reduziert werden können. Bauplanungen können z.B. auch über den SIA informiert werden
- Botanischer Garten, Friedhofanlagen, Kunsthaus Zürich, Opernhaus Zürich, etc.

Eine frühzeitige Information der Berufsverbände und Betriebe ist notwendig, damit genügend Zeit für Änderungen ihrer Logistik gewährleistet ist.

Für Beschäftigte der Spitäler (insgesamt rund 12'000 Personen) von ausserhalb des Circuit wird eine An- und Abreisemöglichkeit gewährleistet, weil im Zwei- bis Dreischichtenbetrieb gearbeitet wird und der Arbeitsplatz pünktlich erreicht werden muss. Die meisten Beschäftigten innerhalb des Circuit Normals haben einen Büroarbeitsplatz, so dass ein Ausweichen auf Homeoffice, ÖV, Velo oder zu Fuss möglich sein dürfte. Eine weitere Möglichkeit zur Information der Öffentlichkeit sind digitale Systeme wie beispielsweise Google Maps oder Openstreetmap. In Google Maps werden z. B. aktuelle Grossbaustellen eingetragen. Auf diese Weise könnte auch die Rad-WM ihre Strassensperrungen eintragen.

Für die Verkehrslenkung sind die Arbeitsstätten relevant, welche täglich den Pendlerverkehr und den Arbeitsverkehr verursachen. Innerhalb des Circuit Normals liegen die Gebiete mit der höchsten Dichte der Arbeitsstätten in den Kreisen 1, 7 und 8 der Stadt Zürich. Angrenzende Gemeinden innerhalb des Circuit Normals weisen weit weniger Arbeitsstätten aus.

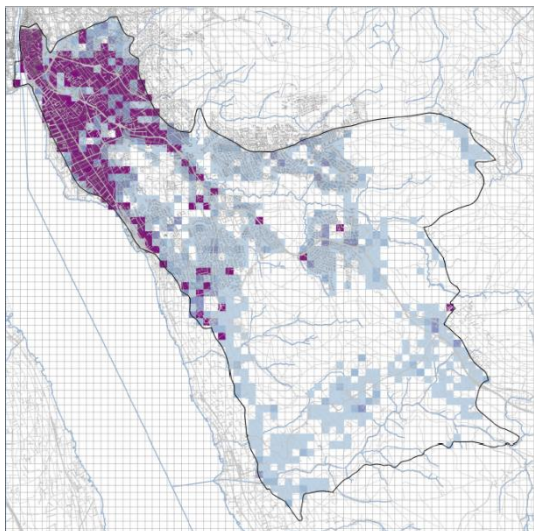


Abbildung 15: Arbeitsstätten gesamt (10'851)

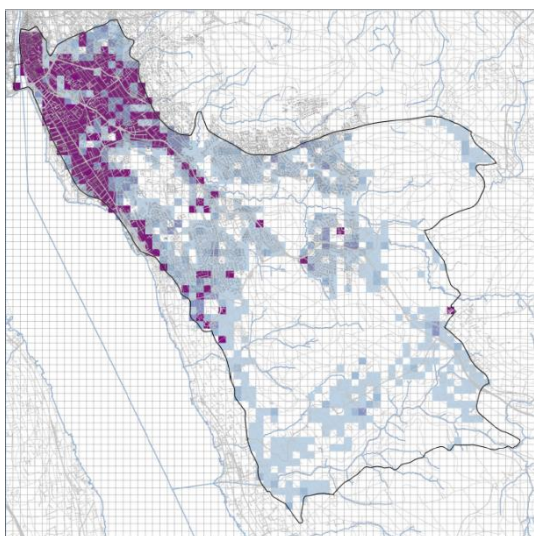


Abbildung 16: Arbeitsstätten im 3. Wirtschaftssektor (10'442)

Das Gebiet innerhalb des Circuits Normal weist keine Arbeitsstätten für Industrie oder z.B. Maschinenbau aus. Es gibt auch keine Logistikzentren oder Lagerhallen innerhalb dieses Gebiets.

Fast ein Viertel aller Arbeitsplätze 2'399 gehören dem Gesundheitswesen an, Grosshandel 592, Detailhandel 1'031, Gastronomie 533, Handel mit Motorfahrzeugen und Reparaturen 148. Die meisten Arbeitsstätten sind jedoch Büroarbeitsplätze.

Die erwähnten Statistiken sind den neuesten Erhebungen des Bundesamtes für Statistik entnommen. Bis zum Event werden sich die Zahlen in gewissem Umfang ändern.

Sie geben jedoch eine Einschätzung, mit welchem Volumen der verkehrsverursachenden Nutzungen innerhalb des Gebiets des Circuit Normals zu rechnen ist.

### **Analyse Verkehrssystem (Sa, So) Mo, Di Seebecken rechts geschlossen**

Durch die Schliessung der Bellerivestrasse und der Seestrasse für die Velo-Rennstrecke entlang des rechten Seeufers verlagert sich der Verkehr weitgehend auf die Parallelachsen zur Bellerive- und Seestrasse. Für die Stadt Zürich betrifft das vor allem die Zollikerstrasse, ab Zollikon bis Kreuzplatz (Stadt Zürich); die Wittelikerstrasse (Rotfluhstrasse in Zollikon), welche in die Forchstrasse mündet.

Für die Stadt Zürich und ihre Verkehrsbelastung spielt es keine Rolle, wie lange die See-Rennstrecke sein wird (vom Bellevue bis Küsnacht, Meilen oder Stäfa). Die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Stadt Zürich werden sehr ähnlich, oder gleich.

Auswirkungen der Verkehrsverlagerung durch die Sperrung der See-Rennstrecke:

- Verkehrsverlagerung von Bellerivestrasse und Seestrasse auf parallel verlaufende Strassenachsen.
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen in Zollikerstrasse, ab Zollikon bis Kreuzplatz, in beide Richtungen. Auf der Zollikerstrasse erhöht sich der Verkehrsfluss um 20 bis 80 Fz pro Viertelstunde.
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen Wittelikerstrasse (Rotfluhstrasse in Zollikon), in beide Richtungen. Erhöhung des Verkehrsflusses auf der Wittelikerstrasse um 20 bis 60 Fz pro Viertelstunde.
- Durch diese Verlagerung des Verkehrs ergibt sich auf der Forchstrasse, Zeltweg, Hirschengraben, Seilergraben, Mühlegasse, Uraniastrasse um die Altstadt und um den Hauptbahnhof ein höheres Verkehrsaufkommen.
- Auf der Forchstrasse wird durch die erhöhte Belastung der Verkehrsfluss zeitweise geringer (-20 bis -60 Fz pro Viertelstunde) und zeitweise höher (bis 60 Fz pro Viertelstunde). Der Verkehr wird sich peristaltisch fortbewegen, bis zeitweise Staubbildung.
- Im Zeltweg verringert sich durch die Belastung der Verkehrsfluss (bis -80 Fz pro Viertelstunde und geringer). Staubbildung, Fortbewegung im Schritttempo.
- Vergleich, Seilbahn Rigiblick hat jeden Abend Staubbildung, auf ca. 200m bewegen sich die Fahrzeuge im Schritttempo. Während des Rennbetriebs werden sich die Fahrzeuge von Kreuzplatz bis Heimplatz im Schritttempo bewegen plus Wartezeit vor der Ampel.
- Im Seilergraben, der Mühlegasse, Uraniastrasse, Sihlstrasse, dem Stauffacherquai und der Sihlhölzlistrasse wird sich durch eine stärkere Belastung die Erniedrigung

des Verkehrsflusses in beiden Richtungen fortsetzen. Dies als direkte Auswirkung der Sperrung des Bellevues und der Seestrasse.

- Fahrzeuge vom linken Seeufer Richtung rechtes Seeufer werden auf der Autobahn A3 zur Manessestrasse und dann den Weg über Stauffacherquai, Sihlstrasse, Uraniastrasse, Mühlestrasse, Seilergraben, Zeltweg, dann Zollikerstrasse oder Forchstrasse nehmen.
- Fahrzeuge vom linken Seeufer zum rechten Seeufer auf der Seestrasse (linkes Seeufer) werden den Weg über Alfred-Escher-Strasse, Stauffacherquai, Sihlstrasse, Uraniastrasse, Mühlegasse, Seilergraben, Zeltweg, weiter über Heimplatz suchen. Genauso in umgekehrter Richtung. Ein weiterer Weg führt über den General-Guisan-Quai, Talstrasse, Uraniastrasse bis Heimplatz.
- Fahrzeuge vom Westen der Stadt Richtung rechtes Seeufer, die normalerweise über Birmensdorfer-, Schimmel-, Alfred-Escher-, General-Guisan-, Seestrasse (rechtes Seeufer) fahren, werden sich den Weg über Kalkbreite-, Badener- und dann wieder Sihl-, Uraniastrasse, Mühlegasse, Seilergraben, Zeltweg, Heimplatz nehmen.
- Fahrzeuge vom Nordosten nach Südwesten, welche normalerweise über Rämistrasse, Bellevue, General-Guisan-Quai fahren, werden den Weg über die Leonhardstrasse, Central, Richtung Gessnerallee suchen. In umgekehrter Richtung suchen sie den Weg über die Uraniastrasse, Bahnhofquai, Stampfenbachstrasse.
- Fahrzeuge von und zur AL1, welche die Einfahrt Milchbuck oder die Ausfahrt Schwamendingen nehmen, werden sich vermehrt den Weg durch den Milchbucktunnel suchen.

**Fazit:**

- Die Strecke Heimplatz, Zeltweg, Seilergraben, Mühlegasse, Urania-, Sihl-, Sihlhölzlistrasse und Stauffacherquai werden eindeutig durch die Sperrung der Seerennstrecke am stärksten belastet. Es wird der Flaschenhals, an dem fast kein Weg vorbeiführt.
- Die Pendlerzeit insgesamt wird sich bis in die Nachtstunden verlängern. Dasselbe gilt auch für die Pendlerzeit am Morgen, wenn die Rennstrecke um 5.00 Uhr für den MIV geschlossen wird.

**Konzeptionelle Lösungsmöglichkeiten:**

- Regulation des Zuflusses bereits an den Stadtzufahrten. Verkehrsregime Stadt Zürich steuert den Zufluss mit ausreichendem Vorlauf (Grünzeitangebot wird einwärts reduziert).

- Priorisierung der am stärksten belasteten Strecken (d.h. bei denen die Verkehrsnachfrage am höchsten wird). Auf diesen Strecken wäre das Grünangebot zu erhöhen. Die Ampeln müssten miteinander koordiniert werden, so dass auf der gesamten Strecke die Grünphasen gleichzeitig eingeleitet werden.

### **Analyse Verkehrssystem Mi, Do, Fr (Sa, So) (Circuit Normal)**

Die Sperrung des Circuit Normal (CN) für den MIV wird die Verkehrsflüsse in der Stadt Zürich grundlegend verändern. In gewissen Gebieten wird der Verkehr des MIV vollständig ausgesetzt. An anderen Stellen wird der Verkehrsfluss geringer, weil die Verkehrsdichte zunimmt. An weiteren Stellen nimmt der Verkehrsfluss zu, wobei die Verkehrsdichte immer noch eine genügend fahrbare Geschwindigkeit für einen flüssigen Verkehr zulässt.

#### **Gebiet innerhalb des Circuit Normal**

- Innerhalb des CN kommt der MIV-Verkehr weitgehend zum Erliegen.
- Der Verkehr zu Destinationen, welche an den gesperrten Strassen des CN liegen, oder Verkehr zu Destinationen, welche durch diese Strassen erreicht werden, kommt vollständig zum Erliegen. Das gilt für den Verkehr innerhalb des CN, als auch für den Verkehr ausserhalb des CN.
- Der gesamte Durchgangsverkehr, welcher aus dem Gebiet des CN nach Norden, Nordwesten oder die linke Seeseite führt, kommt zum Erliegen.
- Wie in den Statistiken gezeigt, weist dieses Gebiet keine Arbeitsstätten (Industrie, Lagerungen, Logistikbetriebe, etc.) auf, welche eine starke Logistik benötigen.
- Der Verkehr innerhalb des CN bewegt sich während des Rennbetriebs weitgehend nur noch über die Forchstrasse und ihre Seitenstrassen analog dem alltäglichen Verkehr.
- Die Forchstrasse wird weitgehend ein Verkehrsaufkommen haben analog ohne CN.
- Im Bereich Hottingerstrasse, Heimplatz, Zeltweg ist das Verkehrsaufkommen weit unter dem normal alltäglichen Verkehr.
- Ungeachtet von dieser Analyse muss innerhalb des Gebietes mit Irrfahrten gerechnet werden, welche den Rad-Rennbetrieb missachten und eingeschlossen werden.

**Sackgassproblematik innerhalb des Circuit Normal:** Tangentialfahrt (Forch Hegibachplatz rechts 1.UL, Kreuzplatz UL rechts Klosbach, Hottingerstrasse, Heimplatz, Zeltweg, Kreuzplatz, Hegibachplatz)

- Das Gebiet Klosbachstrasse, Hottingerstrasse, Heimplatz, Zeltweg, Kreuzplatz, ist das Ende der Verkehrsachse (Forchstrasse), welche während des Rennbetriebs befahrbar ist. In diesem Bereich halten sich nur noch Fahrzeuge auf, welche eine erreichbare Destination in diesem Bereich haben. In diesem Bereich wird der Verkehr somit recht gering ausfallen (unter der Annahme weniger Irrfahrten).
- Der gesamte Durchgangsverkehr am Heimplatz, Richtung Central, Bellevue, ETH-Zentrum entfällt.
- Die Analyse zeigt, dass eine geordnete Umkehr am Heimplatz, der Hottingerstrasse und Zeltweg trotz überschaubarem Verkehr notwendig wird, da es ansonsten am Heimplatz zu Verkehrsstauungen kommen kann.

### **Forchautobahn, Zugang des Circuit Normal**

- Die Forchautobahn ist keine Durchfahrtsstrecke wie die A1, A3 etc. Sie verbindet weitgehend die anliegenden Gemeinden des Zürcher Oberlandes.
- Zu dieser Achsenverbindung gehören auch die Kreise 7 und 8 der Stadt Zürich sowie Zollikerberg und Zumikon.
- An dieser Achsenverbindung der Forchautobahn liegen keine grossen Industrieanlagen oder Gebiete mit konzentrierten Arbeitsstätten analog dem Gebiet innerhalb des Circuit.
- Das Gebiet des CN wird normalerweise von verschiedenen Seiten und Strassenachsen befahren: Witikonstrasse, Alte Landstrasse, Seestrasse, General-Guisan-Quai, Hirschengraben, Rämistrasse etc.
- Diese Strassenachsen und viele ihrer abhängigen Destinationen sind während des Rennbetriebs nicht mehr zugänglich. Der Verkehr für und von diesen Destinationen entfällt.
- Eine starke Logistik oder ein starker Durchgangsverkehr ist von der Verbindungsachse der Forchautobahn während des Rennbetriebs des CN nicht zu erwarten.
- Über die Forchautobahn werden nur Destinationen innerhalb des CN angefahren, welche während des Rennbetriebs durch die Forchstrasse erreichbar sind.
- Auf der Forchautobahn wird eine frühzeitige Information notwendig, damit Fahrzeuge, die nicht in das Gebiet des CN müssen, die Ausfahrt Forch nicht verpassen. Die nächste Ausfahrt (Zumikon) ist für den Rad-Rennbetrieb gesperrt und danach folgt das Ende der Forchautobahn innerhalb des Circuits.
- Es ist möglich, dass Fahrzeuge trotz Information die Ausfahrten verpassen und innerhalb des Circuit landen. Hierfür sollte am Ende der Forchautobahn in Zumikon eine Kehrschleife organisiert werden, damit die Fahrzeuge nicht auf der Strasse wenden müssen.

### **Gebiet ausserhalb des Circuit Normal**

- Verkehr, welcher während des Rennbetriebs des CN von den Gemeinden des rechten Zürichseeufers in die Stadt Zürich muss, sucht den Weg über die Autobahnausfahrt Forch, nach Binz, Fällanden, Dübendorf
  - Von Dübendorf,
  - entweder weiter über Toblerstrasse, Dreiwiesenstrasse, Krähbühlstrasse, Gladbachstrasse, Seilbahn Rigiblick; oder Krähbühlstrasse ETH-Zentrum, Leonhardstrasse, Central
  - oder von Dübendorf, Überlandstrasse, dann AL1 oder weiter nach Oerlikon
  - oder von Dübendorf auf die A1 oder AL1
- Der Verkehr vom linken Seeufer, welcher normalerweise über das Bellevue, Rämistrasse in Richtung Nordosten der Stadt Zürich will, sucht sich verschiedene Wege
  - Seestrasse (linkes Seeufer), Alfred-Escher-Strasse, Stauffacherquai, Löwenstrasse, Central, Weinbergstrasse, Leonhardstrasse
  - Seestrasse (linkes Seeufer), weiter Richtung Langstrasse, Kornhausbrücke oder zum Albisriederplatz oder Seebahnstrasse, Richtung Hardstrasse, Hardbrücke
  - Ein anderer Weg führt über die A3, A3W, Schimmelstrasse oder Alfred-Escher-Strasse zu weiteren Destinationen
- Der Verkehr vom linken Seeufer nach Norden oder Westen der Stadt Zürich wird die gewohnten Wege nehmen.
- Die zusätzliche Verkehrsbelastung vom linken Seeufer, welcher durch die Sperrung des CN verlagert wird, müsste durch die Strassen relativ gut aufgefangen werden, zumal der Verkehr vom rechten Seeufer entfällt.
- Der Verkehr vom rechten Seeufer und der Durchgangsverkehr über Bellevue und Heimplatz nach Norden, Westen oder linkes Seeufer etc., entfällt. Ein Teil dieses Verkehrs kommt über den Tag und zur Abendpendlerzeit zeitverschoben über die Umwege durch Dübendorf über den Norden in die Stadt Zürich.
- Der Verkehr aus dem Nordosten der Stadt, welcher über die Rämistrasse, Heimplatz, Bellevue will, sucht sich die Wege:
  - um den Bahnhof
  - oder Schaffhauserstrasse Kornhausbrücke
- Ein Flaschenhals, der sich als Folge des CN bildet, ist die Krähbühlstrasse, Toblerstrasse, Gladbachstrasse, Universitätsstrasse und der Rigiplatz. Auch wenn die Autofahrer gut informiert werden, wird es in diesen Strassen zu erhöhten Verkehrsbelastungen kommen. Wie genau sich diese verteilen, wird auch massgeblich von den durch die Navigationsführung vorgeschlagenen Routen abhängen. Wenn sie den kürzesten Weg suchen, wird die Toblerstrasse am Spital Bethanien vorbei stark



belastet. Wenn auf längeren Strecken die Fahrzeuge auf Primary-, Secondary- und Tertiary-Strassen halten, wird die Gladbachstrasse ab Kirche-Fluntern Richtung Rigiplatz stark belastet.

- Im Allgemeinen sollte der umgelenkte Verkehr, welcher durch die Sperrung des CN erfolgt, von den Strassen in Zürich relativ gut aufgenommen werden.

### **Eingeschlossene Gebiete durch den Circuit Normal und See-Rennstrecke**

Durch den CN werden Gebiete eingeschlossen, die mit Motorfahrzeugen nicht mehr zugänglich sind. Während des Rennbetriebs des CN ist die gesamte Rennstrecke für Motorfahrzeuge nicht mehr zugänglich. Zudem wurden auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zürich Strassen abgeschnitten, welche nur durch die Strassen des CN erreicht werden. Diese Gebiete sind durch die Sperrung des CN abgeschnitten.

### **Konzeptionelle Verkehrsmassnahmen:**

Aus den Analysen geht hervor, dass der Verkehr in der Stadt Zürich während der beiden Rennbetriebe (Rennstrecke am See und CN) aufrecht gehalten werden kann. Dies bedingt, dass die Bevölkerung und Betriebe der Stadt Zürich und anliegenden Gemeinden rechtzeitig und transparent über die Rad-WM 2024 informiert werden.

Für den Rennbetrieb der See-Rennstrecke spielt es für den Verkehr in der Stadt Zürich keine Rolle, wie lange diese Rennstrecke wird. Die Auswirkungen auf den Verkehr in der Stadt Zürich sind als ähnlich oder identisch zu bewerten.

Durch den Rennbetrieb CN wird ca. 1/6 der Stadt Zürich eingeschlossen. Während des Rennbetriebs wird durch diesen eingeschlossenen Teil auch kaum oder wenig Verkehr generiert. Dies entlastet wiederum die anderen Stadtteile in kleinerem Umfang. Jedoch werden nach dem Rennen der Wirtschafts- und Pendlerverkehr des wieder freigegebenen Gebiets in Betrieb genommen. Der Verkehr staffelt sich bis in die Nachtstunden.

### **4.4.2 Steuerungskonzept**

Das Steuerungskonzept wird aufgrund des angepassten Verkehrsregime ausgearbeitet. Es werden die Grünzeitänderungen bei den LSA ausgewiesen. Entsprechend wird ein Notprogramm vorbereitet, damit die Stadt nicht in Überlast gerät. Die nachfolgende Grafik zeigt die Eingriffspunkte mit den entsprechenden Änderungen.

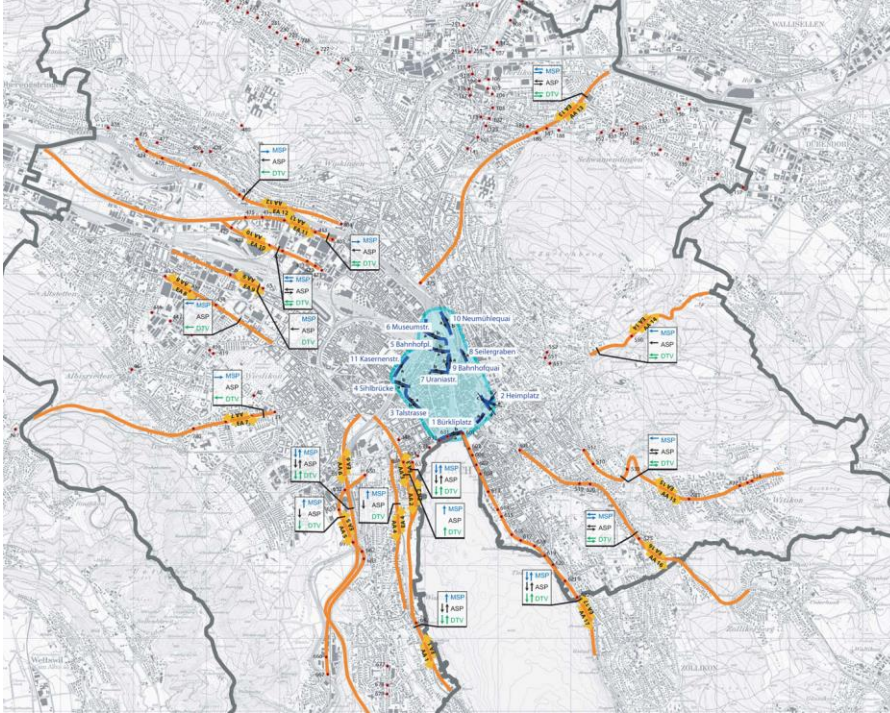


Abbildung 17: Verkehrssteuerung

Im Binnengebiet wird der Verkehr in einem Kreisverkehr geführt. Dabei wird der Verkehr in einem Einbahnregime von der Forch- in die Klosbach- resp. Hegibachstrasse und weiter in die Hottingerstrasse geführt. Über den Zeltweg gelangt der Verkehr wieder zum Kreuzplatz und zur Forchstrasse. Eine Fahrspur im Zeltweg steht währenddessen für den Notfall zur Verfügung.

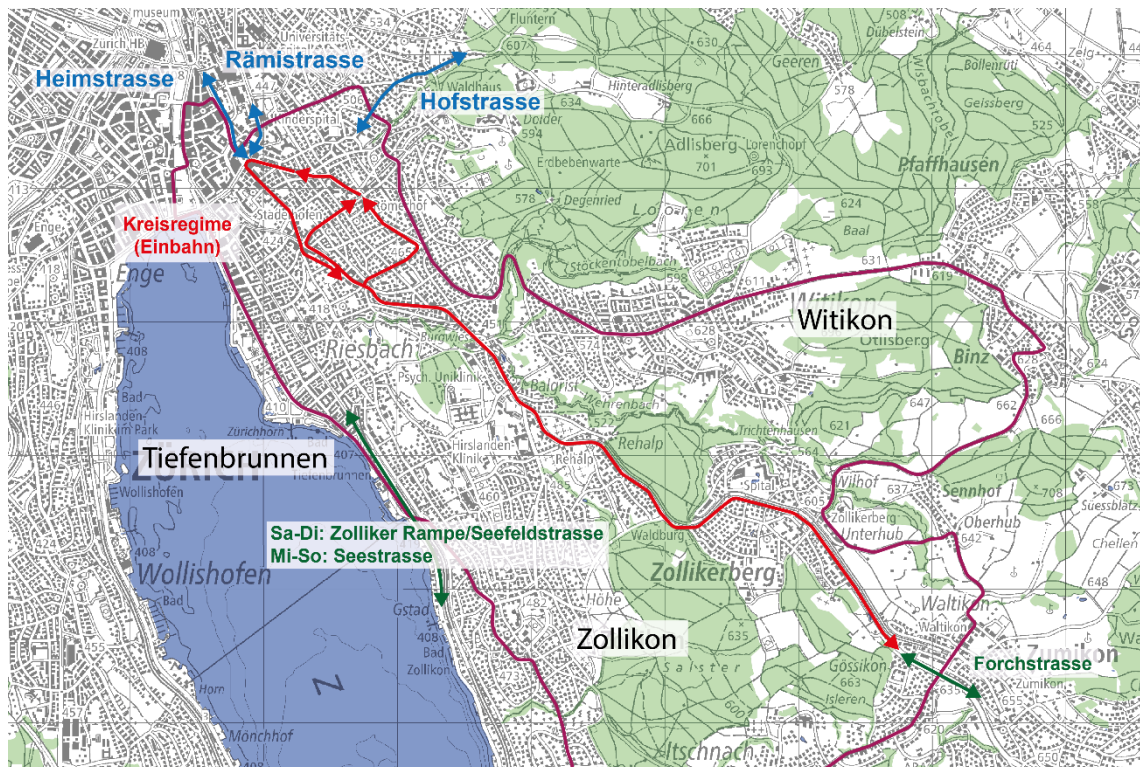


Abbildung 18: Kreisverkehr im Binnengebiet

### **Umleitungen Sa-Di:**

Festschaltung analog Streetparade und Züri Fäscht.

Umleitungsverkehr regional/lokal

- HLS-Netz West- und Nordumfahrung
- Ex-Westangente (Seebahnstrasse – Hardbrücke – Pfingstweid – Rosengartenstrasse – Schöneichtunnel)
- Zollikerrampe – Forchstrasse – Kreuzplatz Central Mühlegasse Sihlporte Ulmbergtunnel Sihllochstrasse
- Hegibachplatz – Vorderberg – Rigiplatz

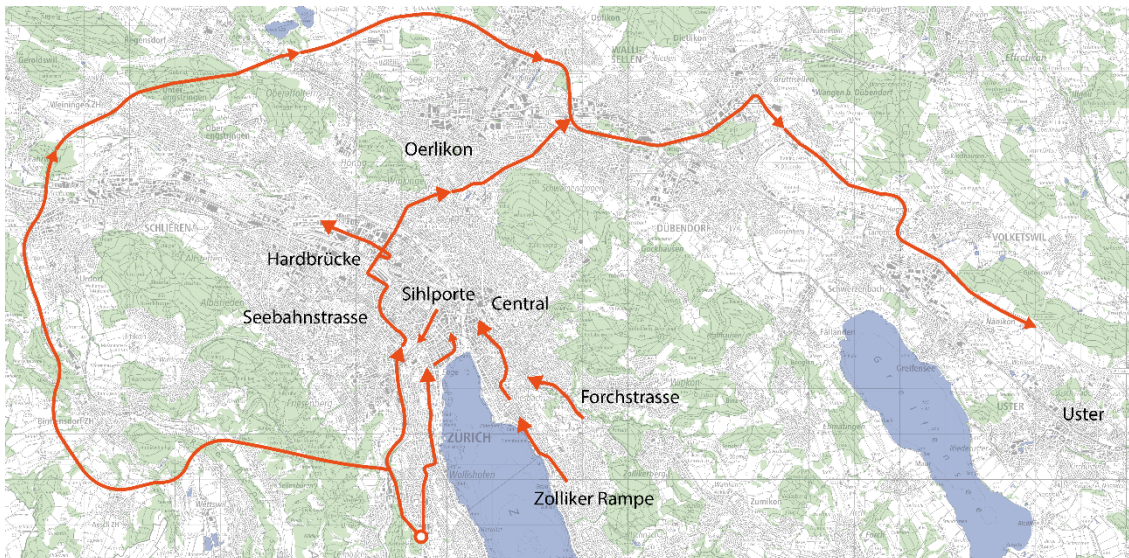


Abbildung 19: Umleitungen Sa-Di

### **Umleitungen Mi-So:**

CN keine lokale Umleitung

- Hauptzugang Forchstrasse für jeglichen Verkehr (bewirtschaftet vom Kanton Verkehrsstrom 1200 Fz pro Stunde)
- Seestrasse (Logistikzugang) für Zubringerdienst und Anwohner
- 3 Notzugänge verifizierte Fahrten/Notfallfahrzeug

#### **4.4.3 Querungsstellen Rennstrecke auf Stadtgebiet**

Folgende Querungsstellen sind für den motorisierten Verkehr in das Gebiet, welches die Rundstrecke CN einschliesst am Mittwoch, 28.9.2024 bis Sonntag, 29.9.2024 vorhanden:

1. Seilergraben / Heimplatz
2. Rämistrasse
3. Hofstrasse
4. Seefeldstrasse / Tiefenbrunnen
5. Forchstrasse

Die Querungsstellen 1, 2 und 3 sind für dringende Fahrten, d.h. SRZ, Polizei, Troubleshooter, Bluttransport usw. vorgesehen. Sie werden beidseitig durch Verkehrsdienstmitarbeitende (VD) geregelt und werden in zwei "Kaskaden" bewirtschaftet.

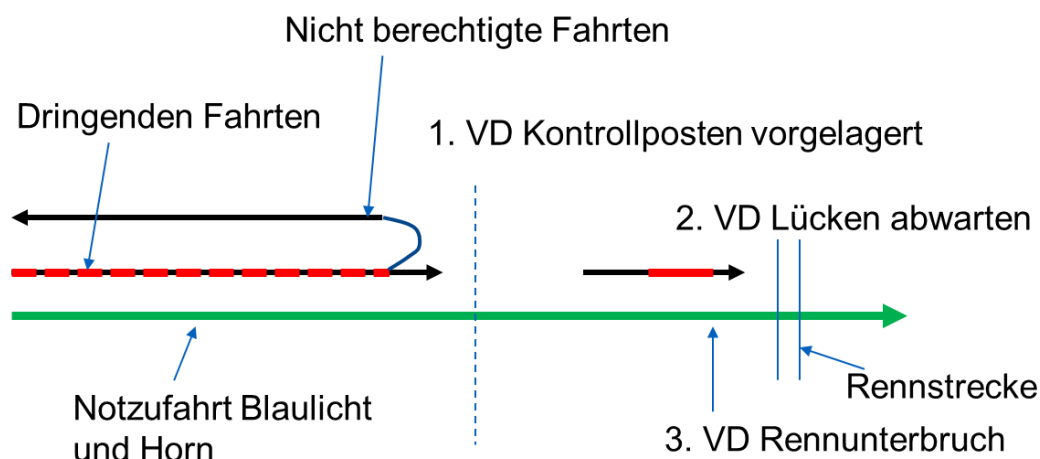


Abbildung 20: Bewirtschaftung Querungsstellen

- Querungsstellen Forchstrasse für wichtige (auch private) Fahrten, aber mit eingeschränktem Zugang.
- Querungsstelle Seefeldstrasse (unter Zolliker Rampe) für Zubringerdienst und Anwohner mit unterschiedlicher Verkehrsführung während Rennbetrieb Sa-Di und Mi-So.

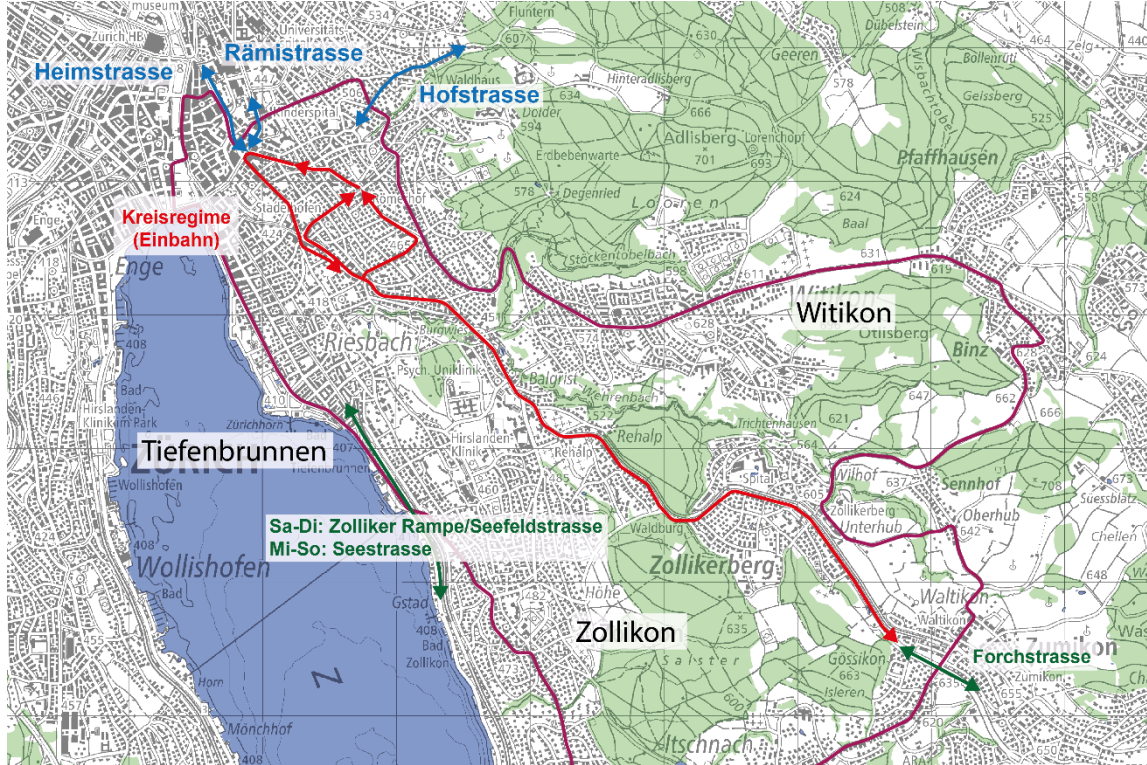


Abbildung 21: Querungsstellen

### Querungsstellen Detail Stadtgebiet

- Seilergraben gesperrt
- Erschliessung via Hirschengraben gewährleistet
- Vorderberg für MIV/Tram erreichbar

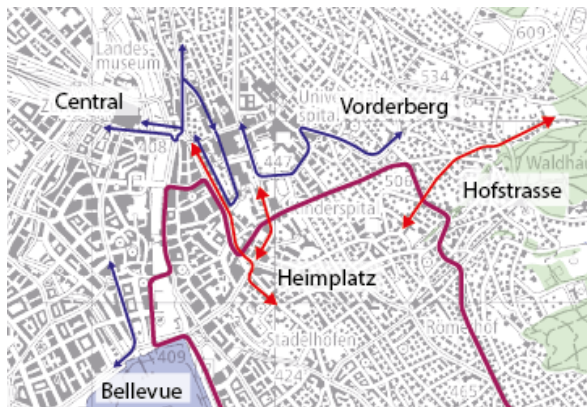


Abbildung 22: Detail Querungsstellen Stadtgebiet

### **Situation Bahnhof Tiefenbrunnen: Sa – Di**

Die Rennstrecken Oerlikon – ZH, Gossau – ZH und Männedorf – ZH verlaufen alle entlang der Seestrasse am Bahnhof Tiefenbrunnen vorbei. Die Rennstrecken werden in diesem Abschnitt auf den seeseitigen Fahrspuren (Fahrspuren stadtauswärts) geführt. Über die Zolliker Rampe und die bergseitigen Fahrspuren (Fahrspuren stadteinwärts) wird die Zufahrt für den Verkehr ins Stadtgebiet ermöglicht. Stadtauswärts wird der Verkehr über die Seefeldstrasse geleitet, welche schlussendlich wieder in die Dufourstrasse führt.



Abbildung 23: Verkehrslösung Tiefenbrunnen

### **Situation Bahnhof Tiefenbrunnen: Mi – So**

Die Rennstrecken CN, Circuit short, ZH-Unterland – ZH, Uster-ZH und Winterthur – ZH (ausgenommen Special Circuit) verlaufen alle über die seeseitige Zolliker Rampe in die Seefeldstrasse und weiter in Richtung Sechseläutenplatz. Der Verkehr wird währenddessen stadtein- und stadtauswärts je einspurig entlang der Seestrasse auf den bergseitigen Fahrspuren geführt. Eine Umleitung via Seefeldstrasse (vgl. Rennbetrieb Sa-Di) ist aufgrund der Rennstrecke via Dufourstrasse und der engen Platzverhältnisse über die Dammstrasse nicht möglich.



Abbildung 24: Verkehrslösung Tiefenbrunnen (Mi – So)



### Grossräumige Umleitung

Aufgrund zahlreicher für den MIV geschlossenen Hauptachsen (Rennbetrieb mit Fahrverbot) ist die Durchfahrt der Stadt Zürich von und in Richtung Osten während des Rennanlasses begrenzt und teilweise nicht mehr möglich. Aus diesem Grund ist eine weiträumige Umfahrung ausgeschildert. Die Signaletik und die Massnahmen erarbeitet die Kantonspolizei Zürich.



Abbildung 25: Regionale Umleitungssachsen (orange)

#### **4.4.4 Zeitfahren Oerlikon**

Die Verkehrslösung für den Anlass in Oerlikon wird für Samstag und Sonntag (21. und 22.9.2024) gemäss nachfolgenden Plänen eingerichtet. Es wird eine lokale Umleitung ausgeschildert und eine weiträumige Verkehrslenkung angebracht

Die konzeptionelle Verkehrsführung in Oerlikon beim Zeitfahren Oerlikon – Sechseläutenplatz sieht wie folgt aus:

**Rad WM Startort Oerlikon (offene Rennbahn)**

**Samstag, 21.9.2024**

- 10.00h Sperrung Thurgauerstrasse (zwischen Wallisellenstrasse und Dörflistrasse)
- Sperrung Dörflistrasse (Fahrrichtung Nord ab Tramstrasse)
- Sperrung Tramstrasse (zwischen Dörflistrasse und Kirchenackerweg)
- 11.30h Sperrung restliche Tramstrasse
- Sperrung Wallisellenstrasse für MIV (zwischen Riedgrabenweg und Dörflistrasse)
- Ab ca. 16h Öffnung Thurgauerstrasse, Dörflistrasse, Wallisellenstrasse und Tramstrasse

**Sonntag, 22.9.2024**

- 09.00h Sperrung Thurgauerstrasse (zwischen Wallisellenstrasse und Dörflistrasse)
- Sperrung Dörflistrasse (Fahrrichtung Nord ab Tramstrasse)
- Sperrung Tramstrasse (zwischen Dörflistrasse und Kirchenackerweg)
- 13.00h Sperrung restliche Tramstrasse
- Sperrung Wallisellenstrasse für MIV (zwischen Riedgrabenweg und Dörflistrasse)
- Ab ca. 18h Öffnung Wallisellenstrasse, Dörflistrasse und Tramstrasse sowie Parkplätze
- Ab ca. 19h Öffnung Thurgauerstrasse

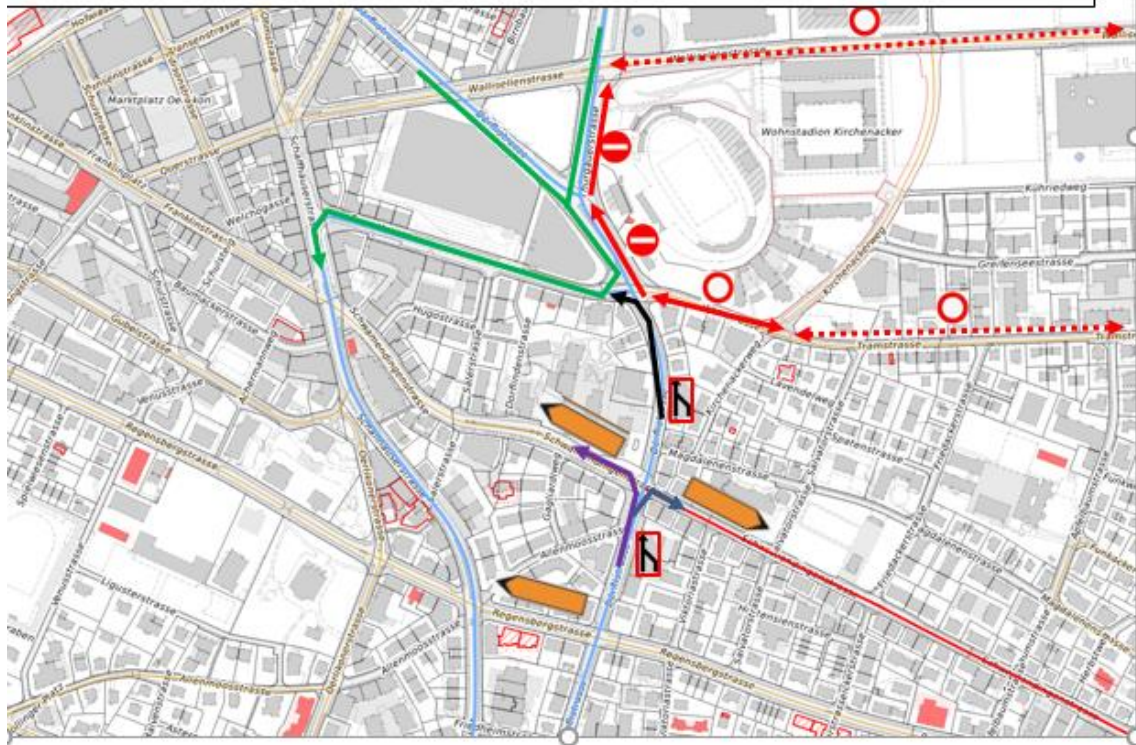


Abbildung 26: Lokale Verkehrssperrung mit Umleitung in Oerlikon (Sa/So)

Bei hoher Zuschauerzahl ist die Verkehrsführung via Schaffhauserstrasse und Sternen Oerlikon (schwarz, gestrichelt) als Alternativroute möglich:

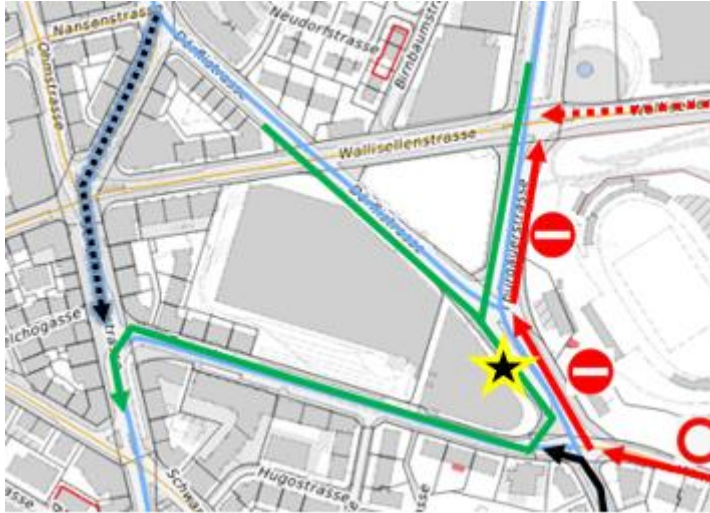


Abbildung 27: Möglich Variante "worst case" bei hoher Zuschauerzahl

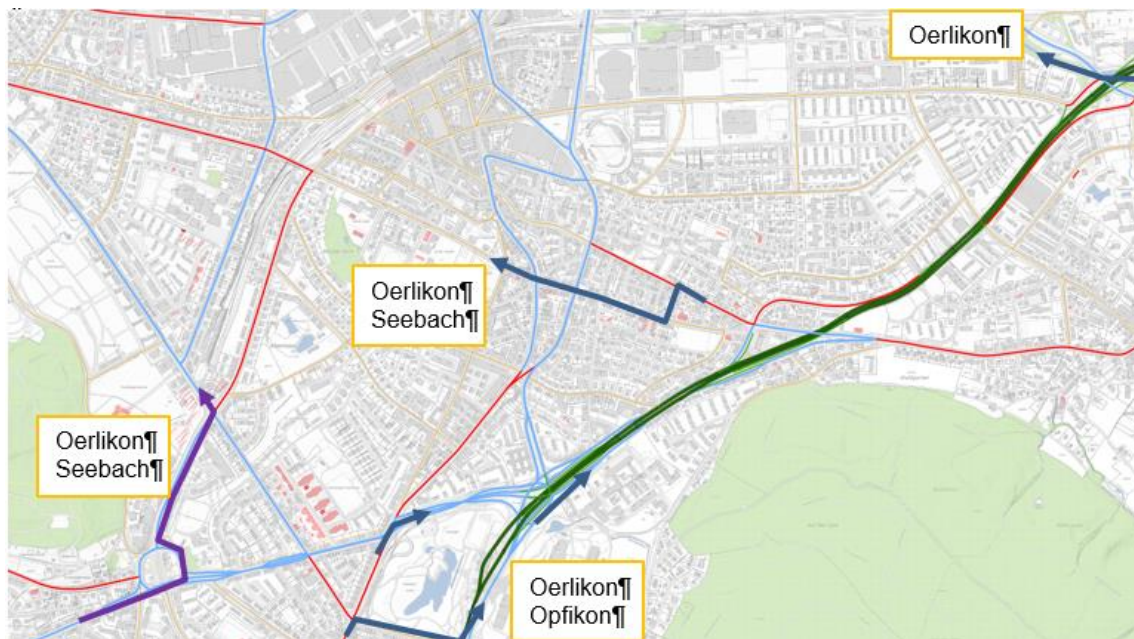


Abbildung 28: Grossräumige Verkehrslenkung (Fahrrichtung Nord)



Abbildung 29: Grossräumige Verkehrslenkung (Fahrtrichtung Süd)

### Beispiel Umleitung

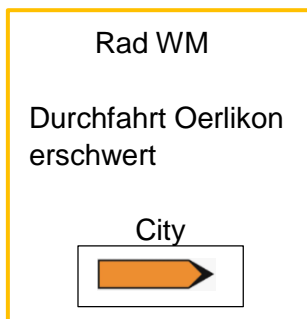


Abbildung 30: Mögliche Wegweisung für den MIV

### Strategische Verkehrslenkung:

LSA Steuerungen werden nicht gezielt (einzeln), sondern flächendeckend angepasst bzw. bewirtschaftet. Es bietet sich an, die Bewirtschaftung (Reduktion um 5%) frühzeitig zu aktivieren (ein Monat im Voraus oder zu Beginn der Sommerferien) um einen gewissen Gewöhnungseffekt beim MIV zu erzielen.



Abbildung 31: Regionale Leistungsanpassung (Dosierung) des MIVs

### **Zeitfahren Oerlikon, Detailbetrachtung Situation Schwamendingerplatz**

Im Bereich der Tramhaltestelle Schwamendingerplatz herrschen enge Platzverhältnisse (siehe Abbildung 32 und Abbildung 33), mit einer Gesamtbreite der Fahrbahn von ca. 7.00 m. Hierbei wird die Rennstrecke mit einer Breite von ca. 4.50 m in der Mitte umrandet von zwei Publikumsstreifen. Der Bahnhof ist ein wichtiger ÖV-Knoten. Der MIV kann bis an die Saatenstrasse fahren. Die Strasse selbst ist in dem Bereich aber für den MIV gesperrt.



Abbildung 32: Vogelperspektive auf Haltestelle Schwamendingerplatz

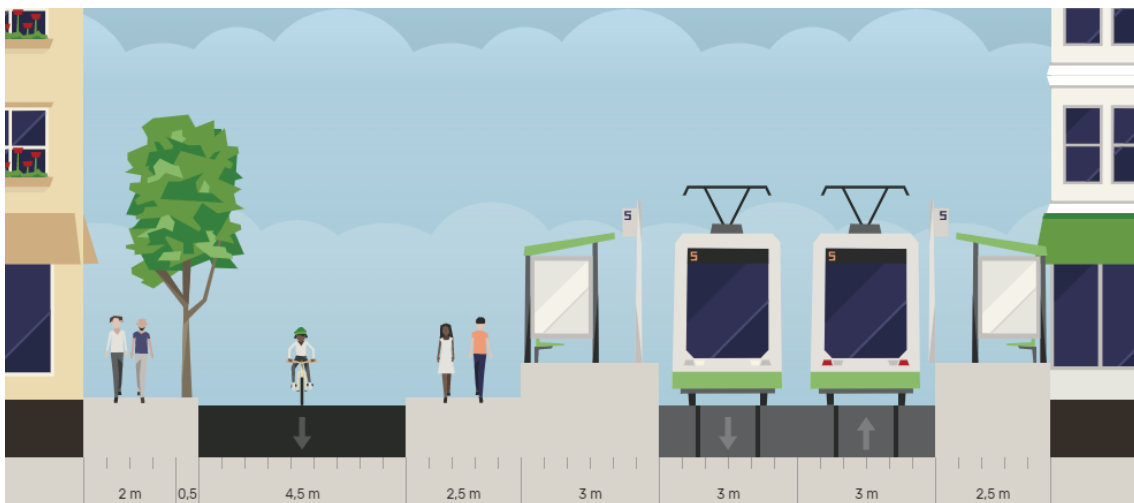


Abbildung 33: Querschnitt der Saatenstrasse beim Schwamendingerplatz

#### **4.4.5 Ausgewählte Situationen City**

##### **Circuit Normal, Detailbetrachtung Situation Kreuzplatz**

Der Streckenabschnitt Kreuzstrasse in die Zollikerstrasse via Kreuzplatz weist einen aufweitenden Bereich auf der Seite der Tramhaltestelle auf. Der Zugang für den Fussverkehr erfolgt richtungsgetrennt (siehe Abbildung 34 in grün dargestellt). Der MIV kann damit nicht über den Kreuzplatz passieren.

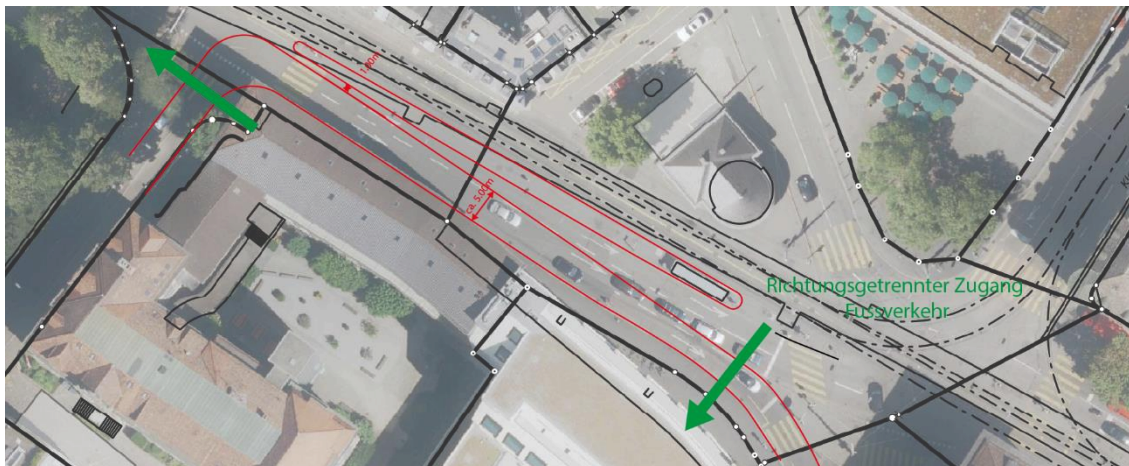


Abbildung 34: Vogelperspektive auf Kreuzplatz

### **Circuit normal, Detailbetrachtung Situation Bellevue**

Die Streckenführung sieht, vom Utoquai kommend, ein Passieren der Quaibrücke vor, mit einer anschliessenden Querung der Tramgleise auf Höhe Stadthausquai. Hierfür müssen Verkehrsinseln temporär angepasst werden und im Anschluss an das Event wieder rückgebaut werden (siehe Abbildung 35). Die Gleisschleife Bellevue wird durch die Streckenführung nicht beeinflusst.

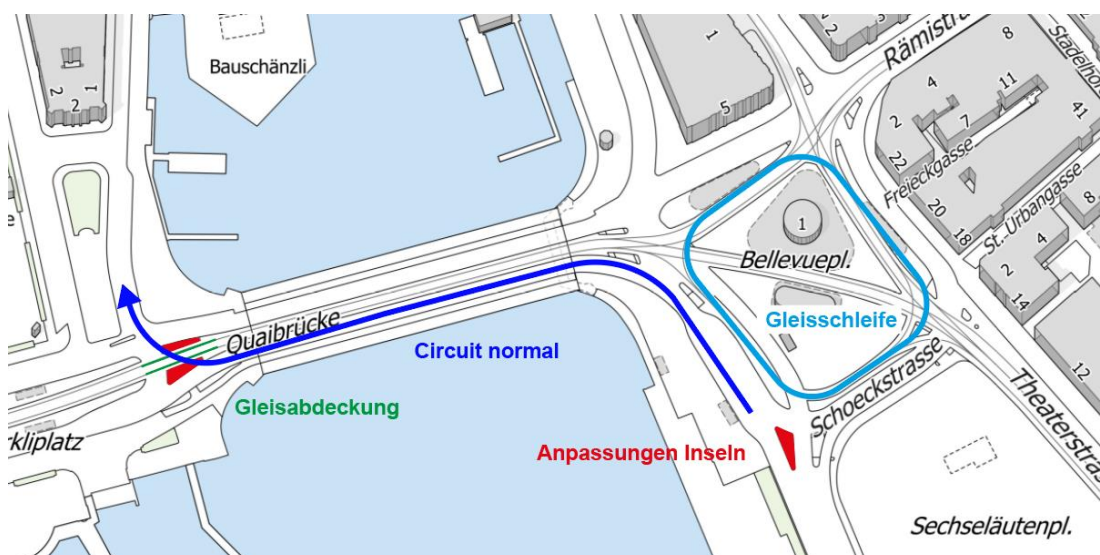


Abbildung 35: Rennstreckenführung (dunkelblau) am Bellevue mit Gleisschleife (türkis)

#### 4.4.6 Infodisplay

Die VLZ der Dienstabteilung Verkehr leitet die notwendigen Schritte ein, dass auf dem Hochleistungsnetz die Wechseltexanzeigen (WTA) und in der Stadt die Verkehrsinformationsdisplays (VID) auf die Rad-WM hinweisen.

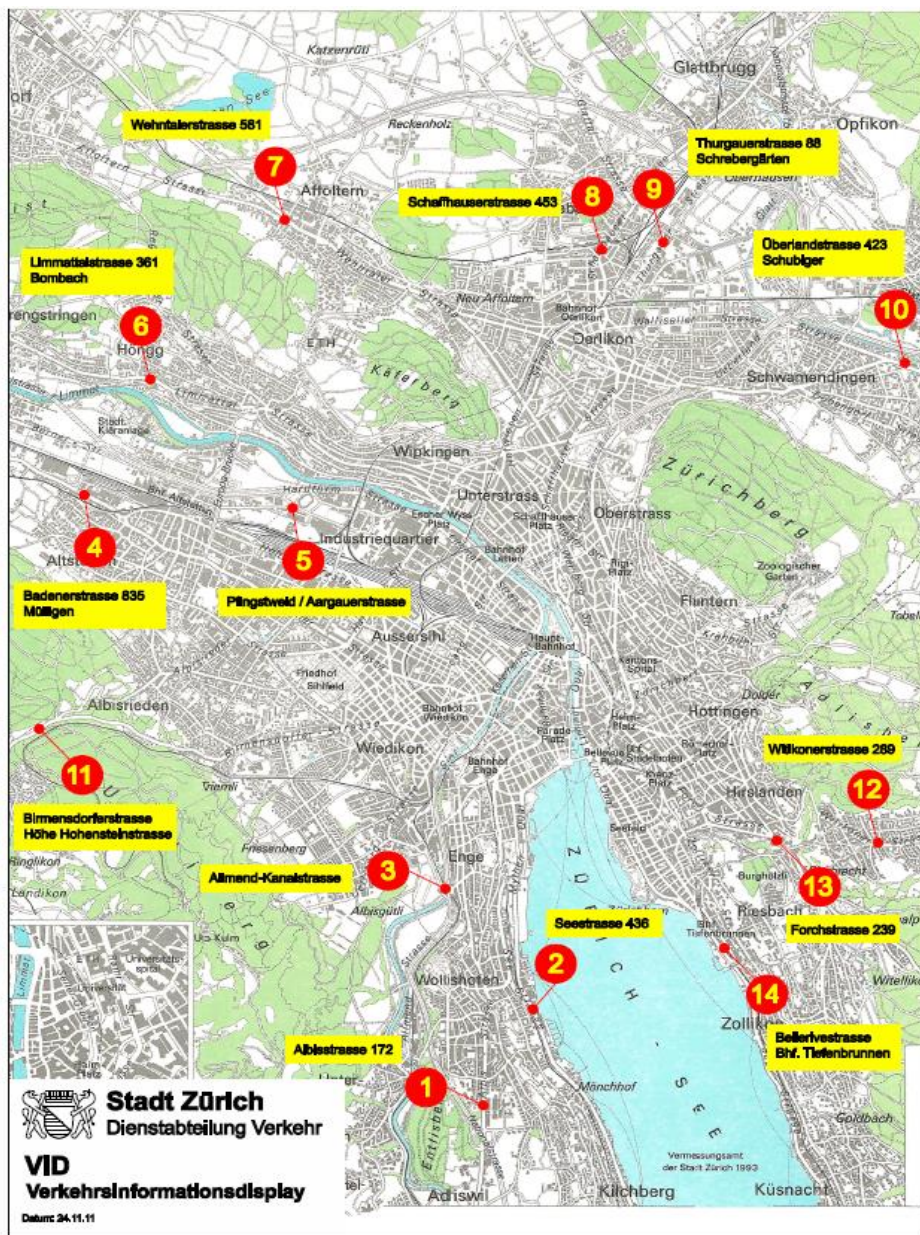


Abbildung 36: Standorte Verkehrsinformationsdisplays



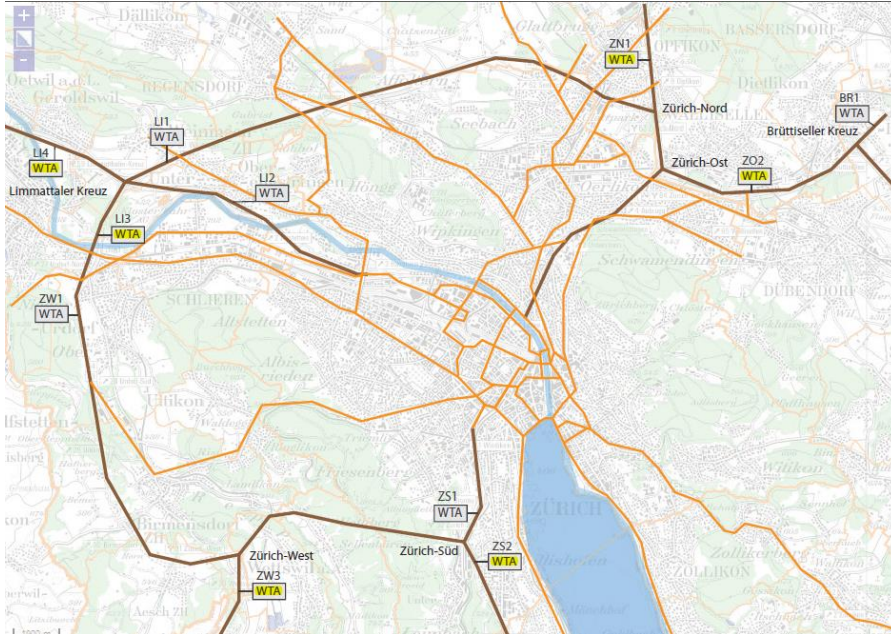
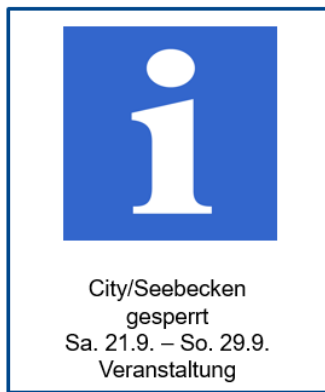


Abbildung 37: Wechseltextanzeige (WTA)



**Montag, 16. September, 5.00 Uhr bis**  
**Sonntag, 29. September, 22.00 Uhr**  
**Alle VID's**



**Montag, 16. September, 5.00 Uhr bis**  
**Sonntag, 29. September, 22.00 Uhr**

Abbildung 38: Verkehrsinformationen

#### **4.4.7 Anlieferungsverkehr (Post, DHL, Güterverkehr)**

Wie, wann, und von wo wird die Anlieferung gewährleistet für:

- Postzustellung (Post, DHL, etc.)
- Baustellenanlieferung (Beton, etc.)

- Anlieferung für Gastrobetriebe
- Lebensmittelgeschäfte (Migros, Coop, etc.)

Die «Zustellwege» im Einzugsgebiet der Rad-WM:

- Die Briefzustellung erfolgt ab dem blauen Punkt im jeweilig eingefärbten Gebiet mit den Elektro-Dreiradfahrzeugen DXP von Kyburz.
- Die Paketzustellung mit Lieferwagen in der Stadt Zürich erfolgt links der Limmat ab Urdorf und rechts der Limmat ab Oerlikon und ausserhalb der Stadt ab Hinwil.

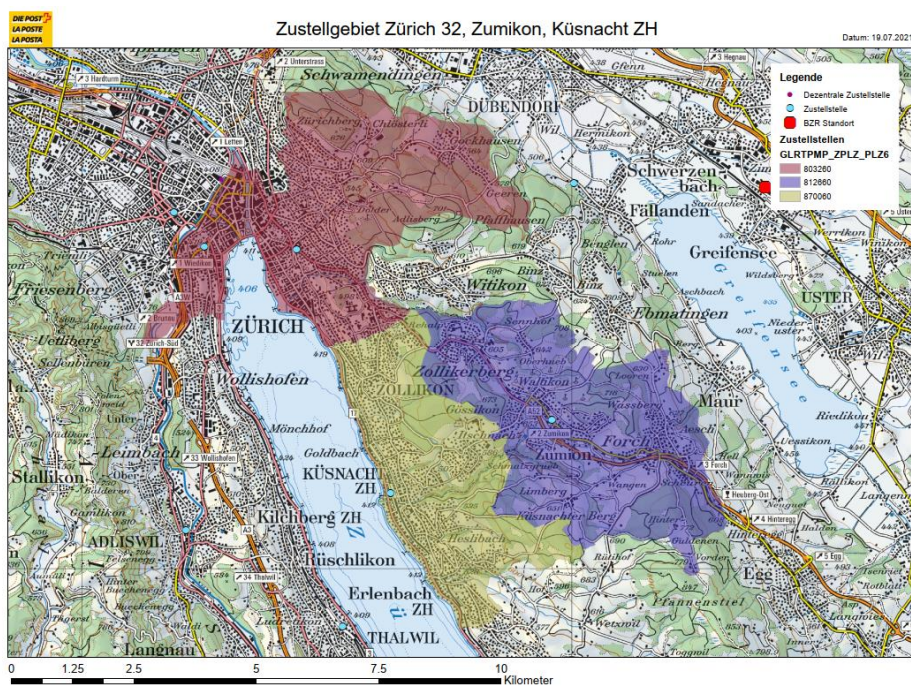


Abbildung 39: Post Zustellgebiet Zürich

### **Auslieferung der Brief- und Paketpost während des Rennbetriebs in das geschlossene Gebiet**

Im entsprechenden Gebiet schafft die Post Platz, indem sie Räumlichkeiten bereitstellt oder Elektrolastwagen parkiert, welche als Depot dienen, um von da aus tagsüber innerhalb des Radrennkurses die Post mittels Elektro-Dreirad zu verteilen. Gebiete, die tagsüber nicht erreichbar werden, werden nachts beliefert. Mittels der Elektrofahrzeuge ist eine Auslieferung ohne Störung der Nachtruhe möglich. Die Paketpost wird am Abend ausgeliefert. Gewisse Anlieferungswünsche von Kunden können nicht erfüllt werden. Die Schnittstelle während des Tages über die Forch werden sie nicht nutzen.

Die Schichten werden anders gelegt. Nach Rennschluss wird die Hauptlogistik durchgeführt.

#### **4.4.8 Blaulichtorganisationen**

Die mit Schutz & Rettung definierten Querungen können während des gesamten Rennbetriebs mit den Einsatzfahrzeugen unverzüglich und unter Berücksichtigung des Rennbetriebs befahren werden.

Die Querungsstellen sollen den möglichst direkten Transport von Patienten zu den Gesundheitseinrichtungen ausserhalb des Binnengebietes gewährleisten. Die Zufahrtsstrecken bzw. Rettungsachsen werden staubefreit mit separierten Spuren eingerichtet und mit geeignetem Personal kontrolliert.

**Einsatzfahrzeuge von Schutz & Rettung sind in jedem Fall prioritär zu behandeln.**

Für eine rasche Erstversorgung im Binnengebiet werden Rettungswagen und Feuerwehreinheiten in Interimswachen (Depot Unionstrasse und Spital Zollikerberg) stationiert.

Muss die Rennstrecke aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten oder Alternativrouten über eine längere Strecke befahren werden, muss im Sinne der Sicherheit eine Renn-Neutralisation angeordnet werden.

Bei einem ungeplanten Grossereignis (bspw. Grossbrand) im Binnengebiet oder nahe der Rennstrecke muss ein Rennabbruch in Kauf genommen werden.

Schutz & Rettung nimmt Einsitz in der Einsatz-/Rennleitung.

### Feuerwehr



Abbildung 40: Feuerwehr

### Konzept:

Schutz & Rettung nimmt während des Rennbetriebs das Depot der Milizfeuerwehr an der Unionstrasse in Betrieb und bewältigt von da aus, soweit möglich, ihre Einsätze im Binnengebiet. Details werden im «Einsatzkonzept Feuerwehr» abgebildet.



Abbildung 41: Aufhebung Parkplätze für Hauptausrückachsen

Die Parkplätze an der Unionstrasse, sowie jene an der Asylstrasse zwischen Kreuzung Schönbühlstrasse und Kreuzung Hottingerstrasse müssen während der Betriebszeiten aufgehoben werden.

Die Hauptausrückachsen ab dem Depot Unionstrasse bis zur Rennstrecke müssen frei befahrbar bleiben.

### **Sanität**

Für die Bewältigung von Einsätzen im Binnengebiet werden voraussichtlich zwei Standorten (Depot Unionstrasse und Spital Zollikerberg) weitere Rettungsmittel sowie ein Notarzt stationiert. Details werden im «Einsatzkonzept Sanität» abgebildet.

Ein detaillierter Plan der Hauptzufahrtsachsen zu den Interimswachen und den Spitälern im Binnengebiet folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Grundsätzlich gilt es, eine möglichst freie Durchfahrt auf den Hauptachsen im Binnengebiet zu gewährleisten.

#### **4.4.9 Entsorgung und Recycling**

Im Grundsatz ist von Folgendem auszugehen:

- Vor dem ersten Rennen werden die Rennstrecken gereinigt (täglich)
- Danach nur nach Bedarf (Reinigung punktuell per Pikett anbieten)
  - bei ausgeprägtem Laubfall
  - nach Gewittern/Starkregen, wenn Äste und Laub auf der Fahrbahn sowie allenfalls Steine auf der Strasse liegen.
  - Wenn Strassen mit Öl/Dreck/Steinen durch LKWs oder Landwirte verschmutzt sind.

Umsetzung wie folgt:

- Frühreinigung vor Rennbeginn. Start um ca. 4 Uhr (alle Streckabschnitte innerhalb der Stadtgrenze)
- Weiterer Bedarf wird punktuell per Pikett Nummer über die Stadtreinigung organisiert. Veranstalter meldet den Bedarf an.
- 1-2 Reinigungsmaschinen an strategisch wichtigen Orten während der Rad-WM in Bereitschaft für «Notfälle», welche jederzeit eingesetzt werden können

##### **4.4.9.1 Verkehrliche Ausgangslage für die Logistik ERZ**

- Für das Zeitfahren (So-Di) ist die rechte Seite des Seebeckens (Raum Bellerivestrasse) gesperrt
- Während der Rundstrecke (Mi-So) ist das Gebiet in der Mitte der Rundstrecke für mehrere Stunden "eingeschlossen" mit Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer.
- Die Verbindung Zollikon – Wollishofen ist in beide Richtungen nicht gewährleistet resp. kann nicht lokal umgeleitet werden.
- Eine Querung der Rennstrecke ist nicht möglich; ausgenommen Notfall, Blaulichtorganisationen, Dringliche Fahrten (mit Wartezeiten von 15 Minuten muss gerechnet werden), Velo- und Fussverkehr. Die Wegfahrt ist ggf. nur in Richtung Süden im Bereich der Forchstrasse möglich (in Prüfung).
- Damit der Verkehr durch den vom Rad-Rundkurs eingeschlossenen Gebiet (Binnenverkehr) weiterhin verkehren kann, sind entsprechende Anpassungen an der Strasseninfrastruktur notwendig; d.h. Einbahn, Sackgassen, Pufferräume, Stauräume für den MIV etc.
- Ausserhalb des Rennbetriebs +/- 1h (Zeitaufwand) können die Absperrungen geöffnet werden (ausgenommen Start-/Zielbereich Bellerivestrasse, da gibt es Einschränkungen)
- In der Bellerivestrasse werden aus zeitlichen Gründen die Absperrungen nicht abgebaut (aktuelle Haltung). Die Bellerivestrasse wird daher aus verkehrssicherheitsrelevanten Argumenten begrenzt für den privaten Verkehr freigegeben.

- Für die Entsorgung wäre eine Befahrung nach dem Rennende der Bellerivestrasse denkbar. Der Zugang zu den Containern ist durch die Absperr-Gitter erschwert. Da jeweils nur eine Fahrspur zur Verfügung steht, würde der restliche Verkehr zusätzlich behindert. Gegebenenfalls könnte der Zugang für gewisse Standorte ermöglicht werden.

#### **4.4.9.2 Logistik Entsorgung Grundlagen**

##### **Sa. 21.9.2024, Eröffnungsfeier Sechseläutenplatz/Zeitfahren Oerlikon-Zürich**

Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen müssen den Veranstaltungszeiten im Gebiet Oerlikon angepasst werden.

##### **So. 22.9.2024, Zeitfahren Gossau – Zürich/Zeitfahren Oerlikon – Zürich**

Keine Besonderheiten

##### **Mo. 23.9.2024, Zeitfahren Gossau – Zürich/Männedorf – Zürich**

Abfuhr von Siedlungsabfall in Mulden (Depot für Abfallsäcke aus den Abfallhain auf ÖG) an der Bellerivestrasse bis Grenze Stadt Gebiet muss den verkehrstechnischen Gegebenheiten (Befahrbarkeit und Zugang) zeitlich angepasst werden.

Die Sammlung der Wertstoffe Papier, Karton und Leerungen der BIO- und Betriebscontainer in den angrenzenden PLZ 8055 und 8008 können gemäss aktuellen Abholkalender durchgeführt werden. Die Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen ist im normalen Rahmen gewährleistet. Die Leerung von unter- und überirdischen öffentlicher Wertstoffsammelstellen (Glas/Altmetall) werden in den PLZ 8053 und 8008 vorgeholt und am Montag, 23.9.2024 geleert.

##### **Di. 24.9.2024 Zeitfahren Männedorf – Zürich**

Abfuhr von Siedlungsabfall in Mulden (Depot für Abfallsäcke aus den Abfallhain auf ÖG) an der Bellerivestrasse bis Grenze Stadt Gebiet muss den verkehrstechnischen Gegebenheiten (Befahrbarkeit und Zugang) zeitlich angepasst werden.

Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen ist im normalen Rahmen gewährleistet. Die Leerung von unter- und überirdischen öffentlicher Wertstoffsammelstellen (Glas/Altmetall) werden in den PLZ 8053 und 8008 an diesem Tag vorgeholt.

##### **Mi. 25.9.2024 Circuit Normal/Short/Special 5.00 – 20.30 Uhr**

Abfuhr von Siedlungsabfall in Mulden (Depot für Abfallsäcke aus den Abfallhain auf ÖG) an der Bellerivestrasse bis Grenze Stadt Gebiet muss den verkehrstechnischen Gegebenheiten (Befahrbarkeit und Zugang) zeitlich angepasst werden.

Die Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben. Eine Leerung der unter- und überirdischen öffentlicher Wertstoffsammelstellen (Glas/Altmetall) in den PLZ 8008 und 8053 findet nicht statt

(wurde am 23. und 24.9.2024 vorgeholt). Um Deponien zu verhindern, werden Abholungen von Sperrgutaufträgen in den PLZ 8008 und 8055 nicht möglich sein.

**Do. 26.9.2024, Affoltern – Zürich/Circuit Normal und Short 5.00 – 18.30 Uhr**

Abfuhr von Siedlungsabfall in Mulden (Depot für Abfallsäcke aus den Abfallhain auf ÖG) an der Bellerivestrasse bis Grenze Stadt Gebiet muss den verkehrstechnischen Gegebenheiten (Befahrbarkeit und Zugang) zeitlich angepasst werden.

Die Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben. Eine Leerung der unter- und überirdischen öffentlichen Wertstoffsammelstellen (Glas/Altmittel) in den PLZ 8008 und 8053 findet nicht statt (wurde am 23. und 24.9.2024 vorgeholt). Um Deponien zu verhindern, werden Abholungen von Sperrgutaufträgen in den PLZ 8008 und 8055 nicht möglich sein.

Die Abfuhr des Haus- und Betriebskehricht in der PLZ 8053 wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben. Abendleerung (gemäss ganzjähriger Ausnahmegewilligung für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten) ab ca. 19.00 Uhr. Die Touren werden im Gebiet Witikon mit Ressourcen verstärkt, um die Einsatzzeiten so kurz wie möglich zu halten.

**Fr. 27.9.2024 Uster – Zürich/Circuit Normal/Short**

Abfuhr von Siedlungsabfall in Mulden (Depot für Abfallsäcke aus den Abfallhain auf ÖG) an der Bellerivestrasse bis Grenze Stadt Gebiet muss den verkehrstechnischen Gegebenheiten (Befahrbarkeit und Zugang) zeitlich angepasst werden.

Die Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen im Gebiet Seefeld wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben. Eine Leerung der unter- und überirdischen öffentlichen Wertstoffsammelstellen (Glas/Altmittel) in den PLZ 8008 und 8053 findet nicht statt (wurde am 23. und 24.9.2024 vorgeholt). Um Deponien zu verhindern, werden Abholungen von Sperrgutaufträgen in den PLZ 8008 und 8055 nicht möglich sein.

Die Abfuhr des Haus- und Betriebskehricht in der PLZ 8008 wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben. Abendleerung (gemäss ganzjähriger Ausnahmegewilligung für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeiten) ab ca. 19.00 Uhr. Die Touren werden im Gebiet Seefeld mit Ressourcen verstärkt, um die Einsatzzeiten so kurz wie möglich zu halten.

**Sa. 28.9.2024 Uster – Zürich/Circuit Normal**

Die Reinigungstour der öffentlichen Wertstoffsammelstellen im Gebiet Seefeld wird auf die Randzeiten nach den Rennen verschoben.

**So. 29.9.2024 Winterthur – Zürich/Circuit Normal/Schlusszeremonie**

Keine Besonderheiten



Im Gebiet Sechseläutenplatz (Ziel) und in den angrenzenden Teilen der PLZ 8001 und 8002 werden alle Touren der Abfuhr von Haus- und Betriebskehricht und Sammlungen von Wertstoffen wie auch die Leerung der unter- und überirdischen öffentlichen Wertstoffsammelstellen gemäss Turnus und aktuellen Abholkalender angepasst werden, dass diese den Rennverlauf nicht beeinträchtigen (vor oder nach Rennbeginn/ende).

Illegale Deponien und andere «Abfallposten» in den PLZ 8008 und 8053 können (Mo – Fr) im Rahmen der Abendleerungen (ab ca. 19 Uhr) durch ERZ abgeholt werden. Am Wochenende erfolgt ein Aufgebot per Pikett Organisation unter der allgemeinen ERZ Rufnummer +41 44 417 77 77.

### **Private Entsorgungsfirmen**

Diverse Privatanbieter fahren in das Gebiet, um den Abfall zu holen. Im Massnahmenplan werden die Details ausgearbeitet (wer, wann, wie, Route, Zeit, usw.):

- Entsorgung von Speiseöl
- Entsorgung von Abfall und anderen Materialien
- Entsorgung von gewerblichen Speiseresten
- Entsorgung von Mulden
- Entsorgung von Papier und/oder Karton
- Entsorgung von Mischglas

### **4.4.9.3 Logistik Konzept**

- Ausweisen Routenplan für die Logistik ERZ während der Rad-WM
- Auflistung Sammelpunkte (Abfallsammelstellen u.a. Glas, Karton, Bioabfälle...)
- Drittanbieter mit An-, Abfahrtsrouten, Anfahrtstellen, Rundkurs (ganze Stadt Zürich)
- Reinigungseinsätze (wo, wann und wie)

### **4.4.10 Taxiverkehr**

Im Bereich des Eventperimeters gilt während des Sportanlasses grundsätzlich ein Fahrverbot, weshalb Ersatz-Taxistandplätze am Rande des Eventgeländes rund um das Seebecken geschaffen werden. Die Taxiunternehmungen werden anlässlich der periodischen Taxikommissionssitzung informiert (Taxi-Parkplätze und Anfahrtsrouten).

**Verkehrskonzept Rad-WM 2024**  
**Lastenheft**

<b>Kreis 1</b>		<b>Kreis 5</b>	
Bahnhofplatz, Seite Hauptbahnhof	12	Ausstellungsstrasse, Carparkplatz	6
Bahnhofstrasse 70, Em. Oetenbachgasse	5	Escher-Wyss-Platz / Zölllystrasse	3
Bahnhofstrasse 50, Em. Kuttelgasse	2	Hardstrasse 301	4
Bahnhofstrasse 11, Em. Tiefelhöfe	8	Hardstrasse, Seite Haus Geroldstrasse Nr.28	6
Beatengasse 15	2	Limmatstrasse 152, bei Migros	2
Bärengasse 4 / Bahnhofstrasse	1	Limmatstrasse geg. 21, Carparkplatz	3
Börsen- / Bahnhofstrasse, Nationalbank	1	Quellenstrasse, bei Haus Limmatstr. 189	1
Falkenstrasse 11, NZZ	1		
Falkenstrasse 4	1		
Heimplatz / Heimstrasse	3		
Kurt-Guggenheim-Strasse, entlang Parkanlage	2	<b>Kreis 6</b>	
Limmatquai 3, Restaurant Terrasse	2	Bucheggplatz, bei Tramschleife	4
Limmatquai 134 + 138	5	Hofwiesenstrasse 9	2
Linth-Escher-Gasse 24	2	Schaffhauserstrasse, 129 / Wehntalerstrasse	2
Löwenstrasse 1	2	Stampfenbachstrasse 42, Stampfenbachplatz	2
Museumstrasse, Seite Hauptbahnhof	7	Universitätsstrasse 101, beim Rigipplatz	2
Nüscher- / Sihlstrasse 33	2		
Pelikanplatz, Seite Pelikanstrasse 15	2		
Pelikanplatz, Seite Talacker 30 / Pelikanstr. 19	3	<b>Kreis 7</b>	
Poststrasse 7, geg. Hotel Savoy	4	Freiestrasse, Seite Gloniastrasse	2
Rathausbrücke, Seite Rathaus	2	Rütistrasse 1, beim Römerhofplatz	3
Schoeckstrasse, Seite Sechseläutenplatz	5	Spyriplatz	2
Schützengasse 15, Hotel St. Gotthard	2	Waserstrasse, Burgwies	2
Schützengasse 29	2	Witikonstrasse 2, beim Klusplatz	2
Sihlstrasse 33, Hotel Glockenhof	2	Zürichbergstrasse geg. 80	3
Stampfenbachstrasse, geg. Hotel Central	1		
St. Peter-Strasse 14 / Bahnhofstrasse	3		
Talacker / Paradeplatz	4	<b>Kreis 8</b>	
Uraniastrasse / Werdmühleplatz	3	Dufourstrasse 23, beim Pressehaus Ringier	3
Waisenhausstrasse 15 / Bahnhofplatz	5	Forchstrasse 3	2
		Forchstrasse 95, nach Hegibachplatz	2
	<b>Total 96</b>	Seefeldstrasse 134	2
		Witellikerstrasse, geg. 11, bei der Klinik Balgrist	2
			<b>Total 11</b>
<b>Kreis 2</b>			
Bederstrasse 2, Kreisgebäude	2		
Beethovenstrasse 21, beim Hotel Park Hyatt	3	<b>Kreis 9</b>	
Beethovenstrasse 33	3	Altstetterstrasse 149	3
Bleicherweg / Stockerstrasse	2	Püntstrasse, bei der Tramendstation	1
Clandenstrasse 3, auf Trottoir beim Kongresshaus	3		
Etzelstrasse 3	2	<b>Kreis 10</b>	
Genferstrasse / Gotthardstrasse 43	2	Dammstrasse 41	1
Gotthardstrasse 5, beim Kongresshaus	3	Frankentalstrasse, bei der Tramendstation	2
Tessinerplatz, bei Bahnhof Enge	4	Limmatstrasse 159, bei der Tankstelle	2
	<b>Total 24</b>	Limmatstrasse 164, bei der Bushaltestelle	1
		Limmatstrasse 233	2
		Röschibachstrasse geg. 22, unter der Hardbrücke	3
<b>Kreis 3</b>		Tièchestrasse 97, beim Waidspital	2
Birmensdorferstrasse, bei Tramendstation Triemli	3		
Birmensdorferstrasse 80	2		
Birmensdorferstrasse 129	1	<b>Kreis 11</b>	
Haldenstrasse, bei Haltestelle Binz (SZU)	2	Franklinstrasse 17	1
Zürliindenstrasse 59, bei Schmiede Wiedikon	2	Leutschenbachstrasse 95	2
	<b>Total 10</b>	Ohmstrasse 11	3
		Ohmstrasse 21	2
<b>Kreis 4</b>		Schaffhauserstrasse unterhalb Gleisüberführung des Bhf. Oerlikon	5
Ankerstrasse, geg. 108	3	Schaffhauserstrasse 506/506a	2
Badenerstrasse 334	1	Schulstrasse 44, beim „Swisshotel Zürich“	2
Dienersstrasse 33	5	Wattstrasse 6	2
Grüngasse 31 / Badenerstrasse	2	Wehntalerstrasse 294-310	1
Hohlstrasse 18	2	Wehntalerstrasse 535-539	1
Kanzleistrasse 70	1		
Kasernenstr., Bahnhof Sihlpost (Baustelleneinsatz)	2		
Lagerstrasse 41	2		
Schöneggstrasse 18/18	2	<b>Kreis 12</b>	
Sihlfeldstrasse 202, Hardplatz	2	Winterthurerstrasse 519, Hotel Hirschen	2
Stauffacherstrasse geg. 35, St. Jakobs Kirche	2		
Postbrücke (Standplätze nach Bau) 10	0		
	<b>Total 24</b>	<b>Total öffentliche Taxistandplätze</b>	<b>256</b>

Abbildung 42: Taxiabstellplätze

Stadt Zürich  
Dienstabteilung Verkehr  
Mühlegasse 18/22  
8021 Zürich  
T +41 44 411 88 01  
dav-info@zuerich.ch  
stadt-zuerich.ch/dav