



Rad- und Para-Cycling-WM Zürich 2024

DACH-Mobilitätskonferenz
13. November 2024
Esther Arnet



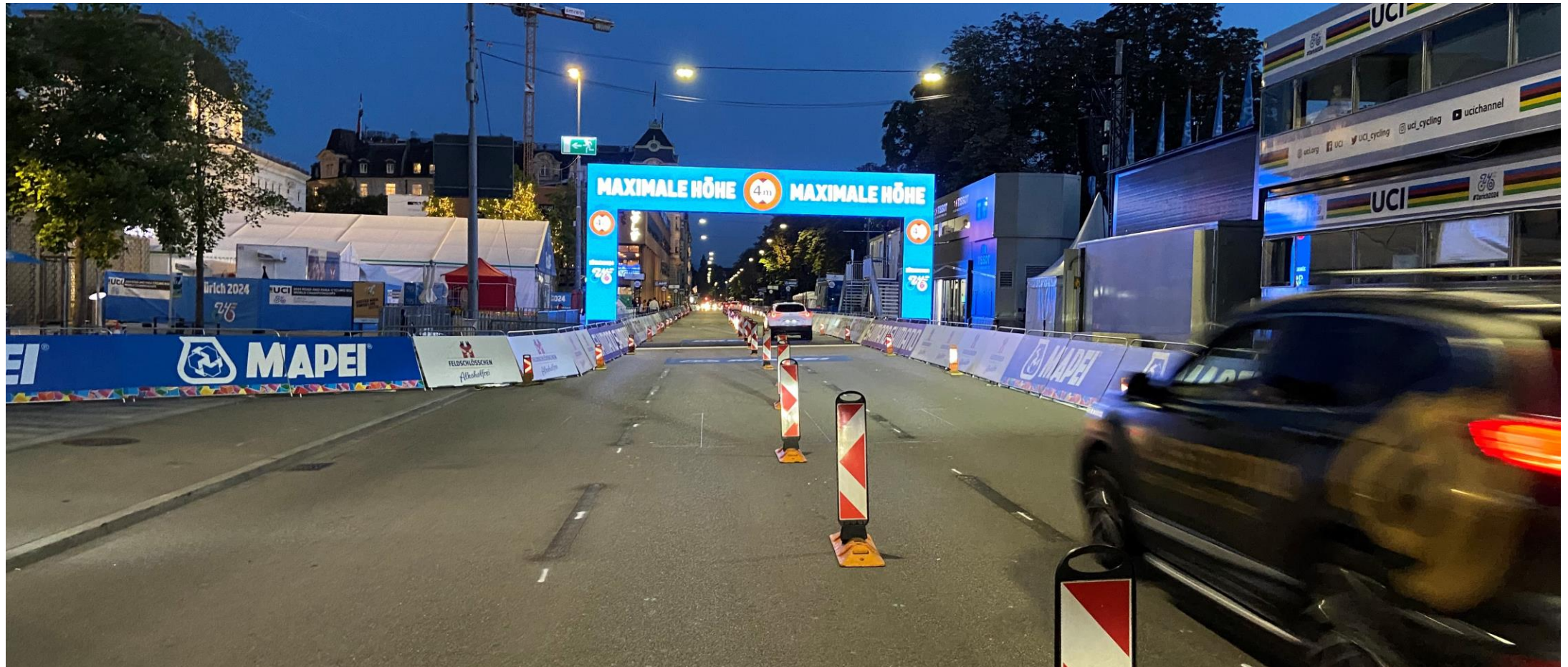
Ich rede nicht über Radsport, davon verstehe ich nichts.



Foto: © SWpix.com

Von der ersten Idee bis zum letzten Rennen

Rad- und Para-Cycling-WM Zürich: 21. bis 29. September 2024



Der tödliche Unfall von Muriel Furrer überschattet den Anlass.

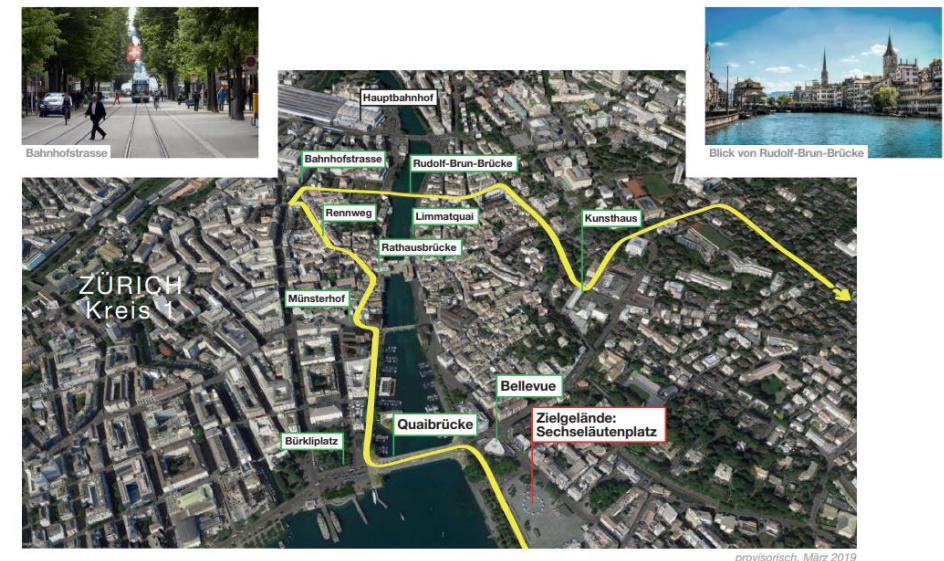


Foto: © SWpix.com

6,5 Jahre Vorbereitung – 9 Tage Rennen (1/3)

1. März 2018	Stadtrat beschliesst Kandidatur.
7. November 2018	Antrag des Stadtrats an Gemeinderat für Kredit von CHF 7,85 Mio.
6. Februar 2019	Gemeinderat stimmt mit 112 gegen 0 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) dem Antrag zu.
13. März 2019	Zürich erhält den Zuschlag.

Die Streckenführung war bereits im Bewerbungsdossier ersichtlich. Im Gemeinderat wurde gesagt, dass alle Rennen am Sechseläutenplatz enden werden.



6,5 Jahre Vorbereitung – 9 Tage Rennen (2/3)

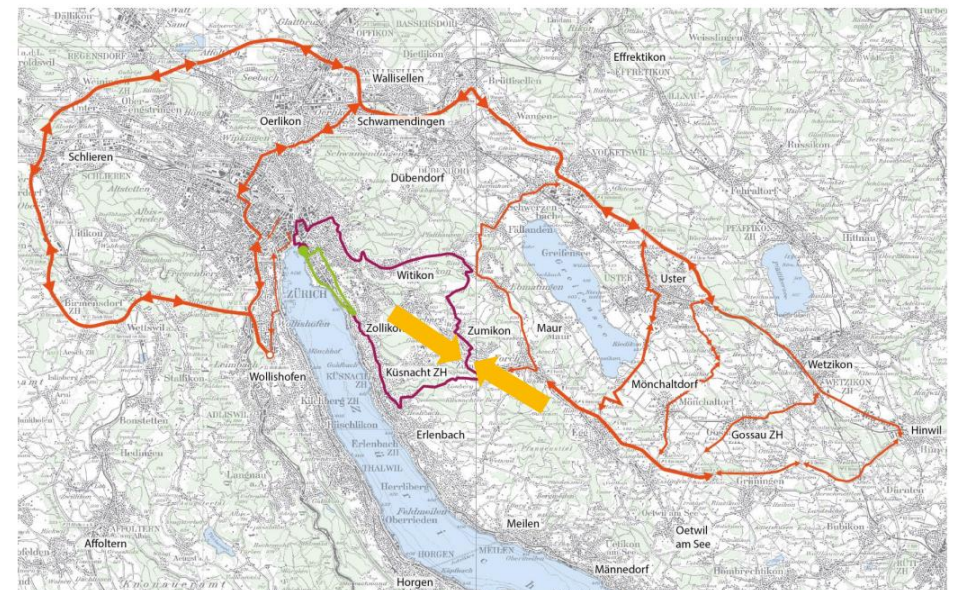
Ab Frühling 2019	Die Organisation wird aufgebaut, das Verkehrskonzept entwickelt.
17. Januar 2022	Das Verkehrskonzept steht.
31. August 2022	Stadtrat beschliesst Verkehrskonzept.
17. Januar 2023	Medienkonferenz zum Verkehrskonzept.
18. Januar 2023	Publikation der Verkehrsvorschriften, 68 Rechtsmittel



Verkehrskonzept Rad-WM 2024

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

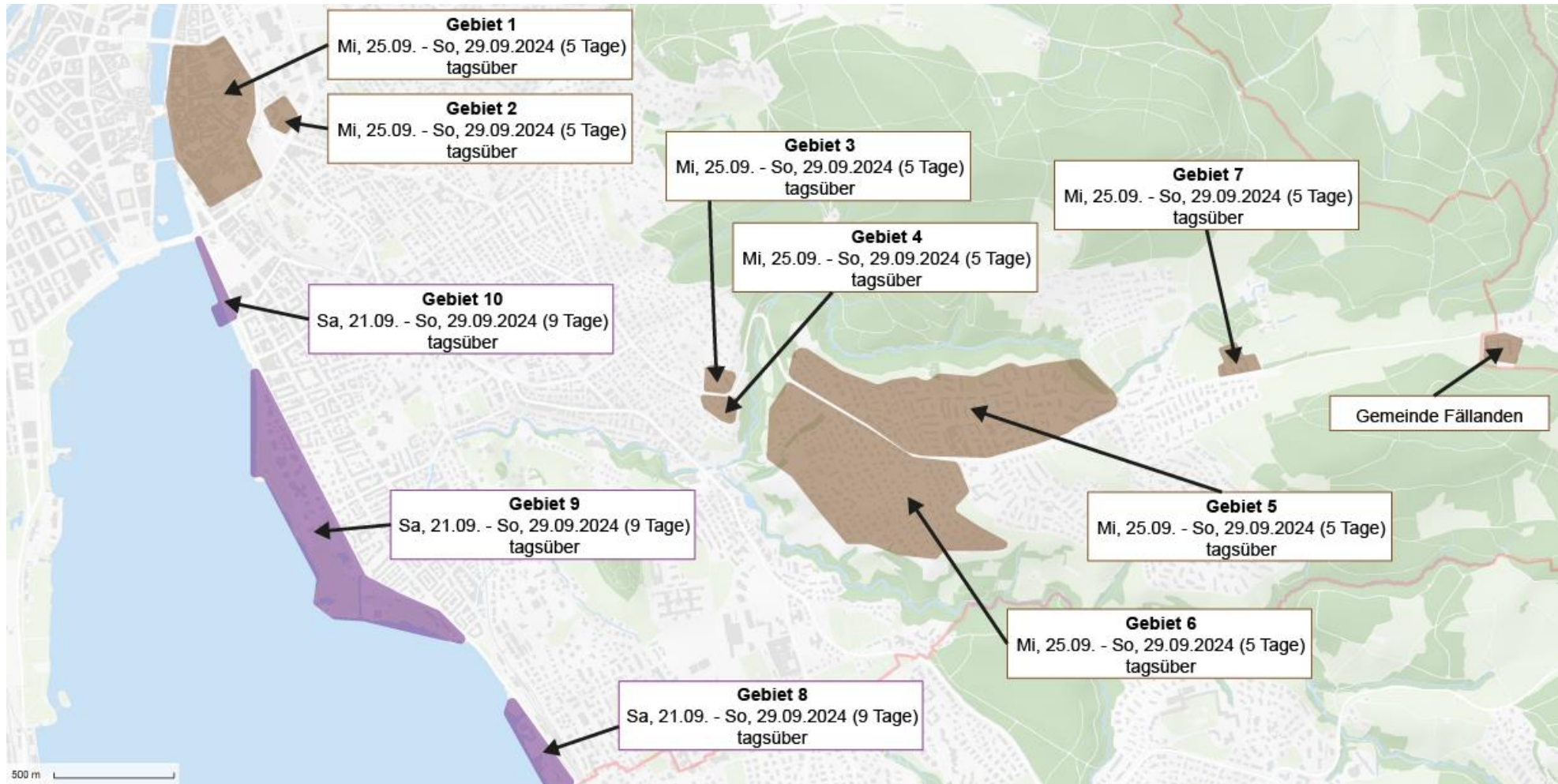
Doku-Typ: Konzept
Verfasser/in: Projektleiter, Projektmitglieder
Zürich, 17. Januar 2022



6,5 Jahre Vorbereitung – 9 Tage Rennen (3/3)

5. Juli 2023	Stadtrat entscheidet über die 68 Begehren um Neubeurteilung (57 Seiten).
Sommer 2023	Intensive Verhandlungen, Entwicklung von Erschliessungslösungen
27. September 2023	Stadtrat beschliesst 21 Erschliessungslösungen.
Oktober 2023 bis Februar 2024	Rückzug der Rekurse
3. März 2024	Verkehrsanordnungen werden rechtskräftig.
ab 3. März 2024	Klarheit, dass Anlass stattfindet. – Mehr als 120 protokollierte Stakeholder-Meetings – Unzählige öffentliche Veranstaltungen und Sitzungen – Mehr als 1 200 Direktberatungen (nur DAV)

Grosse Gebiete waren tagsüber mit dem motorisierten Individualverkehr nur für besonders Betroffene erreichbar.



9 Mal Tag- und Nachtregime einrichten.

Für den motorisierten Individualverkehr und den ÖV



Es schien sich niemand auf den Anlass zu freuen ...



Zürich will unbedingt Velostadt sein – aber diese Rad-WM ist für die Stadt eine Nummer zu gross

Rad-WM in Zürich: Statt rechtzeitig saubere Lösungen zu suchen, agiert der Stadtrat geheimniskrämerisch. Das ist stossend

Lärm, Gedränge und Gestank: In Zürich braucht es ein Umdenken bei Grossveranstaltungen wie der Rad-WM

Zürich – Rad-WM: «Von Vorfreude kann ich nicht sprechen»



Stadt baut wegen Rad-WM Verkehrsinseln ab – und nervt Anwohner

Als die Rennen starteten, machte sich auch Freude breit.



Staus, Proteste und Jubel: Zürich im Rad-WM-Fieber



Und dann der schreckliche Unfall ...



Der schreckliche Unfall spaltete die Gesellschaft. Die Fortführung der Rad-WM wurde von vielen nicht verstanden.

Professionell weiter zu arbeiten und dafür zu sorgen, dass die Rennen planmässig durchgeführt werden können, war sehr anspruchsvoll und belastend.

Die Lehren einige Zeit nach der letzten Zieleinfahrt.



Foto: © SWpix.com

Verkehrsanordnungen für Anlässe, die länger als 8 Tage dauern, müssen enorm früh verfügt werden.

Art. 107 Abs. 4 SSV: Vorübergehende Anordnungen der Polizei (Art. 3 Abs. 6 SVG), die länger als acht Tage gelten sollen, müssen im ordentlichen Verfahren von der Behörde oder vom ASTRA verfügt und veröffentlicht werden.

- Rechtsmittelverfahren erschweren die Organisation sehr stark (Ungewissheit).
- Vergleichsverhandlungen binden enorme Ressourcen.
- Das Verkehrskonzept muss viel zu früh schon definitiv bekannt sein.

→ Die Grenze von 8 Tagen ist entscheidend.

Exkurs: EURO 08 (1/2)

6. Dezember 2007	Verfügung temporäre Verkehrsanordnung
11. Januar 2008	18 Einsprachen
5. März 2008	Stadtrat weist Einsprachen ab und entzieht aufschiebende Wirkung.
7. April 2008	Rekurs beim Statthalteramt
8. Mai 2008	Statthalter heisst Rekurs gut und hebt Verfügung auf.
14. Mai 2008	Beschwerde ans Verwaltungsgericht
26. Mai 2008	Zwischenentscheid Verwaltungsgericht, Verkehrskonzept wird mit Anpassungen gutgeheissen.
5. Juni 2008	Beschwerde ans Bundesgericht
6. Juni 2008	Start der EURO 08 (Dauer bis 29. Juni 2008)
21. August 2008	Entscheid Verwaltungsgericht Gegenstandslosigkeit
2. April 2009	Bundesgericht bestätigt Gegenstandslosigkeit.

Exkurs: EURO 08 (2/2)

- Einschränkungen im Vergleich zur Rad WM x-fach kleiner
- Späte Publikation wurde gerügt.

8. Wegen der zeitlichen Dringlichkeit der vorliegenden Sache ist einer allfälligen Beschwerde gegen diesen Rekursentscheid die aufschiebende Wirkung gestützt auf § 55 Abs. 1 VRG zu entziehen. Dieser Entzug der aufschiebenden Wirkung ist auch insofern gerechtfertigt, als die Polizeivorsteherin durch ihre erst im Dezember 2007 erlassene Verfügung und deren Ausschreibung den Rekurrenten den frühzeitigen Gang durch die Rechtsmittelinstanzen in entscheidender Weise beschnitten hat (vgl. dazu auch den Beschluss des Bezirksrates Zürich vom 30. April 2008, act. 10 S. 6f.).

Die Entwicklung der Verkehrskonzepte benötigte höchste Fachkompetenz und Erfahrung.

- Ressourcen höchst qualifizierter Fachpersonen
- Grossräumige Eingriffe
- Grösse des Gebiets



Die Wahl der Streckenführung darf nicht Touristikern und Sportfans überlassen werden.

«Unbezahlbare Bilder» in der Welt versus verhältnismässige Einschränkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe vor Ort.

Verkehrsfachleute müssen von Anfang an – vor der Standortwahl / Streckenführung – an Bord sein.



Höchste Anforderungen an die Kommunikationsleute

Wenn der gewohnte Weg plötzlich so aussieht:



Die Unmengen an Material müssen hin, aber auch weg gebracht werden: der Tag danach ist die Messlatte!



Beharrlichkeit mit der Ehrlichkeit

«Eine tolle Veranstaltung mit weltweiter Ausstrahlung – eine einmalige Sache!»

«Wenn wir das gewusst hätten....!»

**Zürich heisst
Sie herzlich
willkommen!**

*«Mit der Rad-WM
2024 in Zürich kann
sich unsere Desti-
nation im besten
Licht präsentieren.
Wir sind gerne bereit,
unseren Beitrag dazu
zu leisten.»*



Fazit aus verkehrlicher Sicht

Das Verkehrskonzept hat funktioniert, der massive Eingriff ins Verkehrssystem konnte ohne das befürchtete «Chaos» bewältigt werden, weil das Konzept ...

- grossräumig gedacht war, inkl. Hochleistungsstrassen.
- der motorisierte Individualverkehr durch spezifisch programmierte Steuerungsprogramme der Lichtsignalanlagen auf die notwendige Menge reduziert wurde.
- das ASTRA und die Kantonspolizei Zürich an Bord waren.
- Sperrungen zeitlich klug bemessen waren (kein Reinlassen des Verkehrs am Morgen).
- intensiv kommuniziert wurde.
- Erschliessungslösungen trotz enormem Druck nur für besonders Betroffene galten.
- in den gängigen Navigationssystemen angezeigt wurde und das Routing bei mehreren Anbietern funktioniert hat.

Wenn ein Verkehrskonzept funktioniert, sieht alles ganz entspannt aus und man nimmt nicht wahr, was dahinter steckt.

Und zum Schluss

- Enorme physische und psychische Belastung der Mitarbeitenden vor Ort
 - Sie arbeiteten Nächte durch, wurden für Entscheide, die sie nicht gefällt haben, beschimpft, teilweise bedroht.
 - Sie mussten mit einem «Sack voller Flöhe» umgehen und Prioritäten setzen.
 - Und sie mussten die belastende Verantwortung tragen, dass keine Sicherheitsdefizite entstehen.
-
- ehrliches Abwägen der Auswirkungen für die Bevölkerung und das Gewerbe
 - Einbezug der Verkehrsfachleute in die Standort-/Streckenwahl
 - Bereitstellung von genügend Ressourcen

... so bringt ein Mega-Event mehr Freude für mehr Leute.



Vielen Dank.