

# **Verkehrskonzept Rad- und Para-Cycling-WM 2024**

## **1. Ausgangslage**

Vom 21. bis 29. September 2024 finden die UCI Rad- und Para-Cycling-Strassenweltmeisterschaften (Rad- und Para-Cycling-WM 2024) in der Region Zürich statt. Die Para-Cycling-Strassenweltmeisterschaften werden in dieser Sportgrossveranstaltung mit weltweiter Ausstrahlung zum ersten Mal vollständig in eine Strassen-Rad-WM integriert. Zusätzlich werden auch Volksrennen ausgetragen.

Nach der Vergabe der Rad- und Para-Cycling-WM 2024 an die Schweiz im Jahr 2018 erhielt im März 2019 die gemeinsame Bewerbung von Kanton und Stadt Zürich den Zuschlag zur Durchführung dieses internationalen Grossanlasses. In der Folge wurde zwischen dem Kanton und der Stadt Zürich sowie dem Schweizer Radsport Verband Swiss Cycling der Verein „UCI Weltmeisterschaften Rad und Para Cycling Strasse Zürich 2024“ (Verein Rad-WM 2024) gegründet. Dieser Verein ist somit Veranstalter und Vertragspartner des internationalen Radsportverbands „Union Cycliste Internationale“ (UCI).

## **2. Grobprogramm**

Die 55 geplanten Rad- und Para-Cycling-Rennen (11 Able-Body-, 42 Para-Cycling- und 2 Volksrennen) finden an gesamthaft neun Renntagen (tagsüber) statt. Ausgetragen werden diese Wettbewerbe in zwei Disziplinen (Zeitfahren und Strassenrennen) sowie in den Kategorien (Elite Frauen, Elite Männer, Frauen U23, Männer U23, Juniorinnen, Junioren, Mixed-Stafette Frauen und Männer, Para Frauen und Para Männer). Bei den Strassenrennen besteht der Parcours aus einer Anfahsstrecke sowie einer anspruchsvollen Schlussrunde, die je nach Kategorie und Länge mehrmals befahren wird. Die Rad-Strassenweltmeisterschaften der Männer und Frauen werden von rund 1'000 Fahrerinnen und Fahrern aus etwa 75 Nationen bestritten. An den Para-Cycling-Strassenweltmeisterschaften nehmen rund 300 Athletinnen und Athleten aus gut 40 Ländern teil.

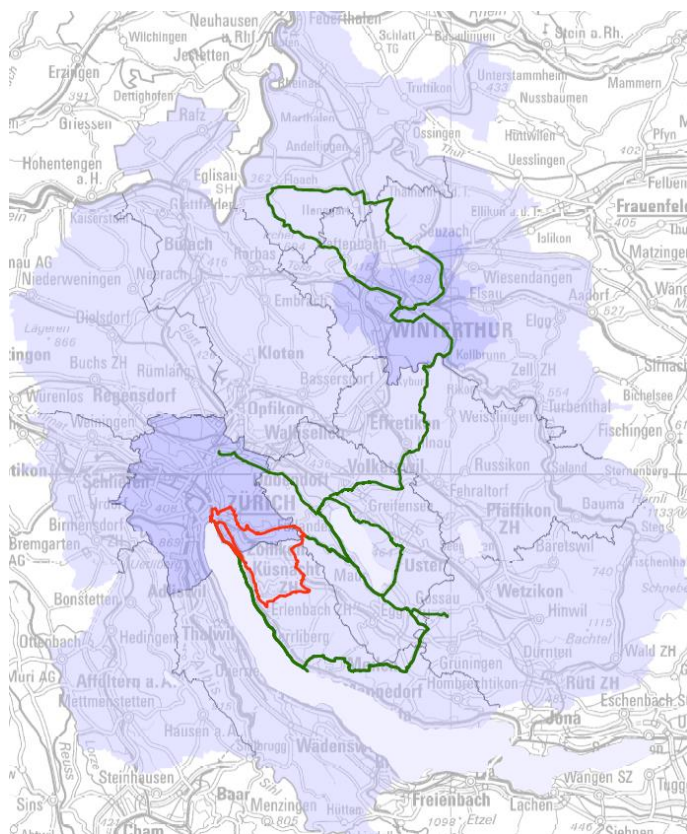
## **3. Streckenführung in den Grundzügen**

Bereits im Rahmen des Bewerbungsverfahrens wurde festgelegt, dass die Rennen mehrheitlich ausserhalb der Stadt Zürich starten und am Schluss jeweils im Zentrum der Stadt die Ziellinie überquert wird. Unter dem Motto „Die Rennen sollen zu den Leuten kommen“ führen die Strecken durch die Zürcher Innenstadt, dem Zürichsee entlang und an landschaftlichen Sehenswürdigkeiten im Kanton Zürich vorbei. Die Anfahsstrecken zu den Schlussrunden sind je nach Rennen unterschiedlich lang und gehen durch

landschaftliche Höhepunkte (Pfannenstil, Weinland) sowie Radsportgebiete (Greifensee, Pfäffikersee, Zürichsee). Die Strecken führen durch insgesamt 32 Gemeinden des Kantons. Zielort aller Rennen ist der Sechseläutenplatz im Herzen von Zürich (vgl. KR-Nr. 441/2021, Antwort auf Frage 2).

Für die letzten 300 Meter aller Strecken bestehen seitens UCI konkrete Vorgaben betreffend Gefälle und Strassenbreite, weshalb nur wenige Örtlichkeiten als Zielort in Frage kamen. Mit der sehr prominenten Wahl des Sechseläutenplatzes wird dem Grossanlass als Ganzes und insbesondere auch den Para-Sportlerinnen und -Sportlern die gebührende Aufmerksamkeit gewährt, was auch ausschlaggebend dafür war, dass dieser Ort ebenfalls als Startort einiger Para-Cycling-Rennen ausgewählt wurde. Neben dem Sechseläutenplatz wurden folgende Örtlichkeiten als weitere Startorte festgelegt: Zürich-Oerlikon, Gossau ZH, Uster und Winterthur.

Die nachfolgende Übersicht zeigt überlappend die Streckenführungen sämtlicher Rennen:



*Überlappende Übersicht der Streckenführungen aller geplanten Rennen*

#### **4. Auswirkungen und Einschränkungen**

Die Rad- und Para-Cycling-Strassen-WM 2024 im Kanton Zürich werden, nebst dem ebenfalls betroffenen Stadtgebiet, vor allem durch Gemeinden in den Bezirken Meilen und Uster führen und dort Auswirkungen zur Folge haben. Diese beiden Bezirke sind während allen Renntagen von Strassensperrungen

betroffen und werden durch den Rennperimeter vom Zugang zur Stadt Zürich getrennt. Die beiden Bezirke weisen eine hohe Bevölkerungsdichte (rund 235'000 Einwohner) auf. Aus den beiden Bezirken führen drei Hauptachsen in die Stadt Zürich:

- die Seestrasse entlang des Zürichsees mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 17'000 Fahrzeugen
- die kantonale Forchautostrasse A52 mit ihrer Verlängerung, der Forchstrasse mit einem DTV von rund 20'000 Fahrzeugen
- die Oberlandautobahn A15 mit einem DTV von rund 54'000 Fahrzeugen.

Daneben führen diverse kleinere Achsen in die Stadt Zürich, die ihrerseits jeweils einen DTV von 6'000 bis 15'000 Fahrzeugen aufweisen. Die erwähnten Achsen und ihre Knotenpunkte sind heute in den Morgen- und Abendspitzenstunden bereits stark belastet. Kleinste Irritationen in diesem sensiblen System führen erfahrungsgemäss zu Verkehrsüberlastungen und Stausituationen.

Das Männer Elite Strassenrennen vom Sonntag, 29.09.2024, betrifft zudem noch die Region Winterthur und Bereiche des Bezirkes Pfäffikon. Die Beeinträchtigungen in diesem Bereich können als eher gering eingestuft werden, da es sich hier analog einer „Tour de Suisse“-Etappe um kurzzeitige, rollende Sperrungen handelt.

Die Rad- und Para-Cycling-Strassen-WM werden sich sowohl in den direkt betroffenen Regionen, als auch auf das Verkehrsgeschehen im Verkehrsgrossraum Zürich auswirken. Um die Einschränkungen für die Bevölkerung, das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und alle weiteren Verkehrsteilnehmenden möglichst gering zu halten, gilt es somit, Sperrungen der obengenannten drei Hauptachsen möglichst kurz zu halten oder bestenfalls zu verhindern und insbesondere auch den Durchgangsverkehr, der nicht aus Ziel- oder Quellverkehr besteht, grossräumig um die betroffenen Regionen umzuleiten (vgl. Ziff. 8 nachfolgend).

## **5. Einbezug der Gemeinden**

Alle Gemeinden auf dem Rundkurs Fällanden, Küsnacht, Maur, Zollikon und Zumikon wurden im Januar/Februar 2019 durch den Amtschef des kantonalen Sportamts und einem Mitarbeiter des Projektstabs der Stadt Zürich besucht und über das geplante Vorhaben und den Umfang informiert. Weiter wurde die Zürcher Kandidatur für den Grossanlass an der Sitzung des leitenden Ausschusses des Verbands der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich (GPV) am 15. Februar 2019 vorgestellt. Im entsprechenden Protokoll wurde sodann festgehalten, dass der Anlass seitens GPV unterstützt wird und die Unterstützung im Kandidaturdossier erwähnt werden solle.

Nach dem erfolgten Zuschlag erhielten alle Gemeinden, die durch die Streckenführung im Kandidaturdossier betroffen waren, im März 2019 eine schriftliche Informationen und den groben Zeitplan inklusive Faktenblatt. Zwischen Februar und Mai 2022 wurden alle betroffenen Gemeinden durch den Verein Rad-WM 2024 kontaktiert. Dabei wurden weitere mündliche Informationen erteilt und die Gesuche um Durchfahrtsbewilligung wurden angekündigt. Sämtliche Gemeinden haben inzwischen die Durchfahrtsbewilligung erteilt:

<b>Gemeinde/Stadt</b>	<b>Datum der Bewilligungserteilung</b>
Gossau	23.05.2022
Zürich	22.09.2022
Dübendorf	19.04.2022
Egg	25.03.2022
Erlenbach	13.09.2022
Fällanden	01.06.2022
Herrliberg	01.06.2022
Meilen	06.09.2022
Mönchaltorf	29.03.2022
Oetwil am See	12.07.2022
Uetikon am See	28.04.2022
Uster	05.07.2022
Winterthur	24.05.2022 / 26.10.2022
Küsnacht	29.06.2022
Maur	27.06.2022
Zollikon	13.07.2022
Zumikon	13.06.2022
Berg am Irchel	25.04.2022
Buch am Irchel	31.03.2022
Dägerlen	28.03.2022
Dorf	16.05.2022
Flaach	21.03.2022
Greifensee	27.04.2022
Hettlingen	03.05.2022
Henggart	19.04.2022
Humlikon	04.04.2022
Illnau-Effretikon	05.05.2022
Neftenbach	22.03.2022
Schwerzenbach	26.04.2022
Seuzach	06.04.2022
Volken	21.04.2022
Volketswil	22.03.2022

Auf Basis der vollständigen Durchfahrtsbewilligungen hat das Strassenverkehrsamt des Kantons Zürich am 22. November 2022 eine einstweilige Bewilligung zur Durchführung der UCI Rad- und Para-Cycling

-WM 2024 nach Art. 52 SVG (Bewilligung Durchführung eines Strassenrennens auf öffentlichen Strassen) ausgestellt.

## **6. Handlungsbedarf**

Die Auswirkungen der Rad- und Para-Cycling-WM 2024 auf den Verkehr werden auf Kantons- und Stadtgebiet der Stadt Zürich erheblich sein. Bereits heute ist absehbar, dass die betroffenen Strassen während des Anlasses die sonst üblichen Verkehrsmengen nicht aufnehmen können. Zudem zeichnen sich unmittelbar spürbare Einschränkungen auf die Mobilität der betroffenen Wohn- und Arbeitsbevölkerung ab. Einzelne Gebiete werden aufgrund der Rennen tagsüber für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht oder nur eingeschränkt erschlossen sein und auch für den Fuss- und Veloverkehr können Einbussen in der Mobilität nicht ausgeschlossen werden.

Es sind somit Massnahmen zu treffen, um die Einschränkungen für die Wohnbevölkerung, für die Gewerbetreibenden, für Institutionen der Gesundheit, für den öffentlichen Verkehr, für die Verkehrsteilnehmenden sowie für Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit (BORS) möglichst gering zu halten. Die Sicherheit im Kanton ist durchgehend zu gewährleisten und die Verkehrskapazität ist in bestmöglichem Umfang aufrecht zu erhalten.

Der Regierungsrat hat bereits am 26. Januar 2022 in seiner Antwort zur Anfrage KR-Nr. 441/2021 festgehalten, dass der Anlass unter geringstmöglichen Einschränkungen für Bevölkerung und Betriebe durchzuführen sei und im „Binnengebiet der Schlussrunde“ (vgl. Ziff. 7 nachfolgend) eine geregelte An- und Abreisemöglichkeit gewährleistet sein muss. Ebenso wurde beschlossen, dass das Verkehrskonzept von der Exekutive geprüft, genehmigt und festgesetzt werden muss, da der Anlass die Mehrheit der Direktionen direkt betreffen wird. Zu diesem Zweck wurden und werden für den Kanton und die Stadt Zürich ausführliche Verkehrskonzepte erarbeitet. Auch werden für alle Durchfahrtsgemeinden, in enger Zusammenarbeit mit denselben, entsprechende Massnahmenkonzepte für Verkehr, Sicherheit, etc. erstellt (vgl. Ziff. 8 nachfolgend).

## **7. Streckenführung**

Die Streckenführung war bereits im Rahmen des Bewerbungsdossiers grob skizziert worden und trug unter dem Motto „Die Rennen sollen zu den Leuten kommen“ massgeblich zur Berücksichtigung der Zürcher Kandidatur bei der Vergabe bei. Die Strecken wurden namentlich basierend auf sportlichen, verkehrlichen, juristischen und technischen Faktoren definiert. Die Detaillierung konnte in der Zwischenzeit

in enger Zusammenarbeit mit den Durchfahrtsgemeinden und Experten für Radsport, Verkehr und Sicherheit optimiert und präzisiert werden. Aufgrund der nachfolgend dargestellten Vorgaben der UCI müssen die Rennen mehrheitlich auf Hauptverkehrsachsen durchgeführt werden.

Die über 50 Rennen sowie einzelne offizielle Trainings finden ab Samstagmittag, 21. September 2024, gestaffelt über die neun Veranstaltungstage, mit Beginn am Morgen (frühestens 06:00 Uhr) und Ende des letzten Rennens am späten Nachmittag (ca. 18:00 Uhr), statt. Einzelne Able-Body- und Para-Cycling-Rennen können parallel auf derselben Strecke durchgeführt werden. Das Zielgelände aller Rennen befindet sich auf dem Sechseläutenplatz und bildet das «Herzstück» der Rad- und Para-Cycling-WM 2024. Die Zieleinfahrt erfolgt für alle Rennen über die Bellerivestrasse. Angrenzend an den Sechseläutenplatz findet gleichzeitig der grösste Teil des Velo-Volksfestes statt.

### **7.1 Auflagen der UCI betreffend Rennstrecken und Zielgelände**

Die Sicherheit der Athletinnen und Athleten steht an erster Stelle. Seitens UCI gibt es daher Auflagen zu den Rennstrecken. Unter anderem müssen die Strassen insbesondere in rennentscheidenden Phasen eine Mindestbreite von sechs Meter haben. Bei Zeitfahrveranstaltungen muss die Strasse so breit sein, dass Begleitfahrzeuge einander überholen können. Auf den Strecken dürfen keine Bahnübergänge vorhanden sein. Der Strassenbelag muss sich in einem ausgezeichneten Zustand befinden und vor jeder Veranstaltung gekehrt werden. Hindernisse an gefährlichen Stellen wie Abfahrten, unübersichtlichen Abschnitten oder auf der Zielgeraden müssen entfernt werden (gilt für Rundkurs und Zeitfahren).

Neben den Anforderungen von Kanton und Stadt an das Zielgelände muss dieses auch diverse sportliche und sicherheitstechnische Voraussetzungen sowie marketingtechnische Aspekte seitens der UCI erfüllen. Dazu zählen namentlich, dass die Zielgerade mindestens 300 Meter lang und 7 Meter breit und für Fernsehaufnahmen attraktiv ist (auf beiden Seiten der Zielgeraden werden freie Flächen für Infrastrukturen wie TV- und Radio-Kommentatoren-Kabinen, eine Plattform für Fotografen, VIP-Bereiche, einen Zeitmessungsstand, etc. benötigt). Das Zielgelände muss während der Wettkämpfe für Zuschauernde, Athletinnen und Athleten sowie Mitarbeitende und Helfer gut zugänglich und an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sein sowie Kapazität für die Team-Parkplätze (Kapazität für 150 Autos, 45 Camper/Vans und 20 Bussen) bieten. Das Zielgelände muss sich schliesslich in unmittelbarer Nähe (Gehdistanz) von verschiedenen Orten und Einrichtungen wie der Haupt-Fanzone, dem UCI-Hotel oder dem Medienzentrum befinden.

## 7.2 Schlussrunde

Die Schlussrunde wird von den Rennen der Elite, U-23 sowie Juniorinnen und Junioren befahren. Die rund 27 Kilometer lange Strecke besteht aus einem für Fahrerinnen und Fahrer interessanten und herausfordernden sowie für das Publikum sehr attraktiven Innenstadtkurs und führt stadtauswärts über Witikon, Zollikerberg, Zumikon zum Zürichsee und dann zum Ziel am Sechseläutenplatz.



*Plan Schlussrunde Fällanden, Küsnacht, Maur, Zumikon, Zollikon, Zürich*

## 7.3 Rundkurse für Para-Athletinnen und -Athleten

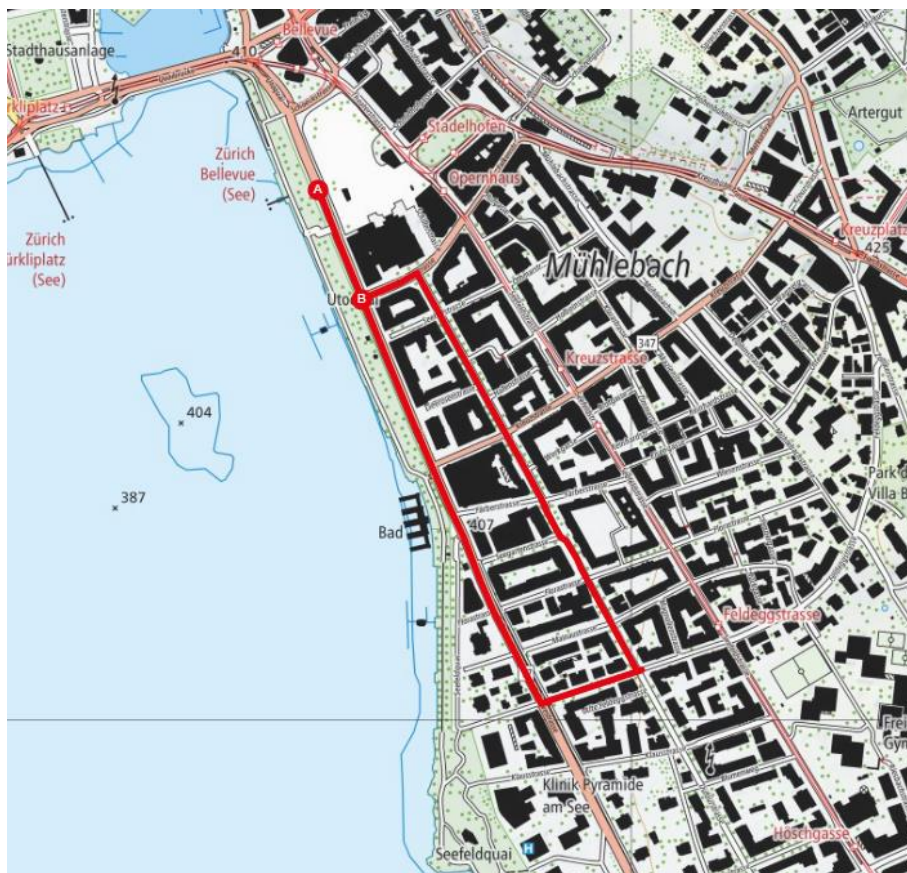
Einige Para-Cycling Rennen können aufgrund der Steigungen oder der Gesamtlänge der Schlussrunde nicht auf dieser geführt werden. Folglich gibt es zwei kürzere und flache Rundkurse im Zürcher Seefeld mit einem kurzen Abschnitt auf Zolliker Gemeindegebiet. Der rund 6,5 km lange Rundkurs mit dem Arbeitstitel „Circuit short“ startet am Utoquai, führt über den Kreuzplatz bis nach Zollikon und von dort über die sogenannte "Zolliker Rampe" und die Bellerivestrasse zurück zum Sechseläutenplatz.



*Gekürzte Schlussrunde, „Circuit short“*

Für das Para-Cycling Mixed-Relay (eine Art Stafette, die mit Handbikes ausgetragen wird) gibt es einen eigenen rund 1,5 km langen Rundkurs, mit dem Arbeitstitel "Circuit special", der sich auf einen kleinen Teil des Zürcher Seefelds beschränkt. Auch hier starten die Athletinnen und Athleten am Utoquai, biegen dann in die Dufourstrasse ein, bevor sie über die Feldeggstrasse und Bellerivestrasse zurück an den Sechseläutenplatz geführt werden.





*Schlussrunde für Para-Cycling Mixed-Relay, „Circuit special“*

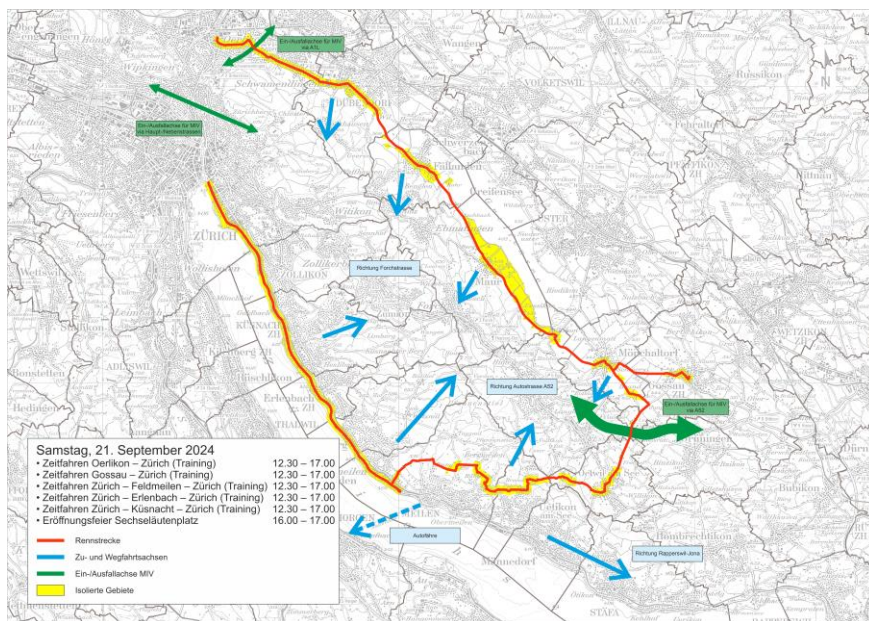
#### **7.4 Zielort Sechseläutenplatz**

Mit dem Sechseläutenplatz wurde der zentralste und touristisch sowie standortmarketingmässig attraktivste Ort der Stadt als Zielgelände ausgesucht. Mit rund 14'000 m<sup>2</sup> einer der grössten innerstädtischen Plätze der Schweiz, bietet er genügend Fläche für die notwendigen Event-Infrastrukturen. Die umliegenden Strassenzüge und Plätze wie Limmatquai, Münsterhof und Stadthausanlage werden in das Festgelände einbezogen. Der Sechseläutenplatz ist verkehrstechnisch optimal gelegen, um die grossen Zuschauerströme auf den öffentlichen Verkehr zu lenken. In Fusswegdistanz befinden sich drei leistungsfähige Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Stadelhofen und Enge). Die Anfahrt zum Ziel führt auf der Bellerivestrasse direkt entlang des Sees in Richtung Innenstadt und verspricht so attraktive Renn- und Landschaftsbilder. Die Zielankunft auf der Höhe des Sechseläutenplatzes gewährleistet dank der ausreichend breiten, hindernisfreien und geraden Strasse höchste Sicherheit für die Wettkampfteilnehmenden und für das Publikum. Dass sämtliche Zieleinfahrten in der Innenstadt einer Grossstadt stattfinden, ist neu, innovativ und unterstreicht die Bedeutung des Radsports.

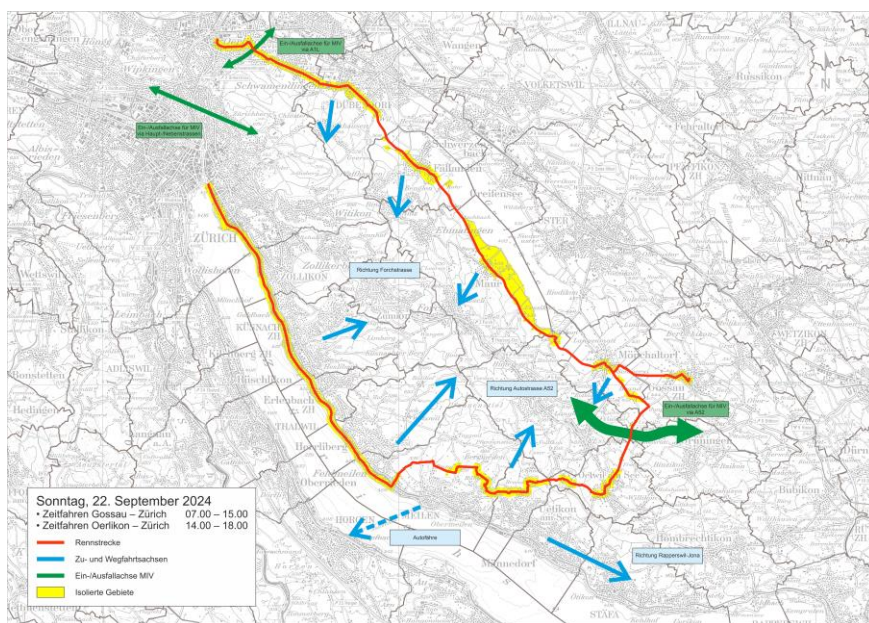
Die definitive Festlegung aller Strecken erfolgt durch die UCI. Es ist geplant, dass diese im März 2024 erfolgt. Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten ist allerdings davon auszugehen, dass bei den nachfolgend dargestellten Streckenführungen pro Renntag keine oder nur noch geringfügige Anpassungen erfolgen:

## 7.5 Streckenführungen pro Renntag (überlagernde Übersicht)

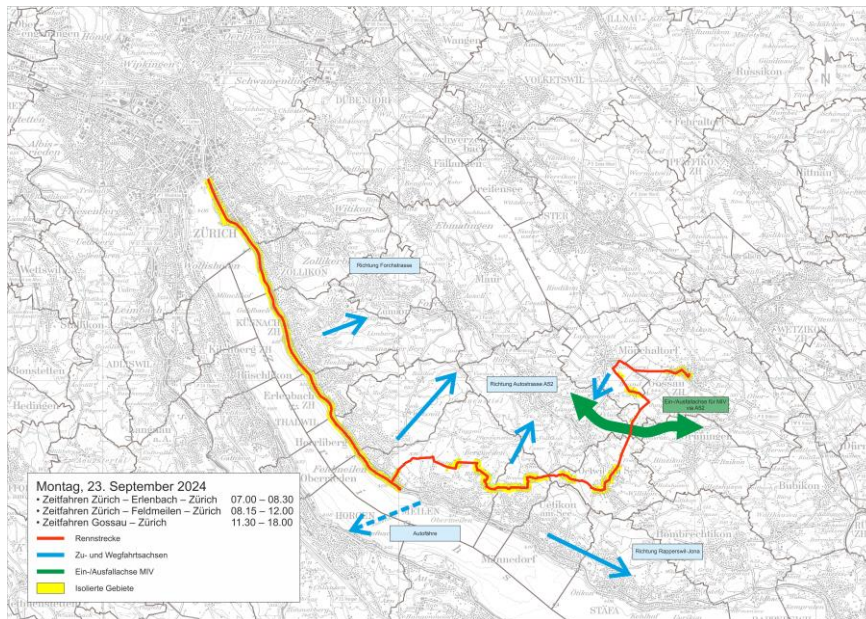
Samstag, 21. September 2024:



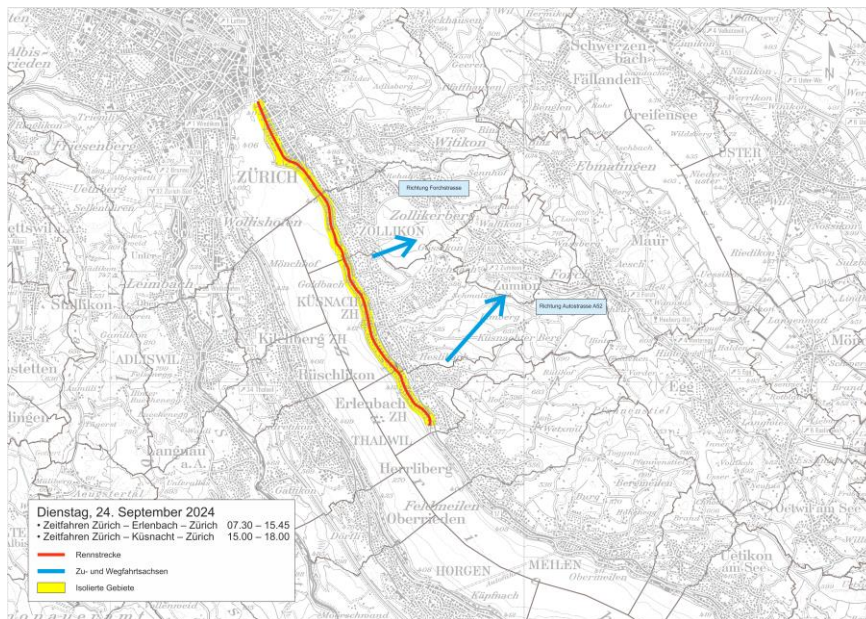
Sonntag, 22. September 2024:



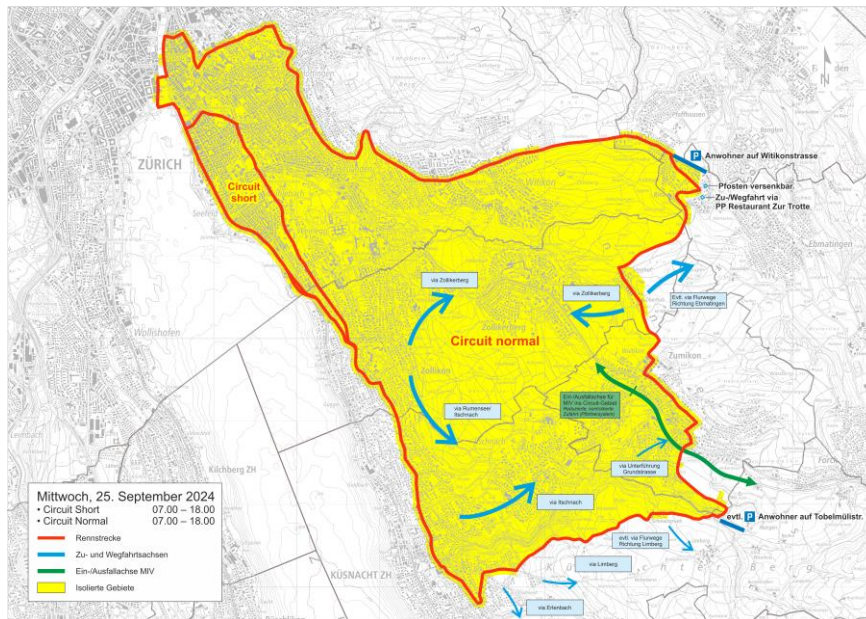
Montag, 23. September 2024:



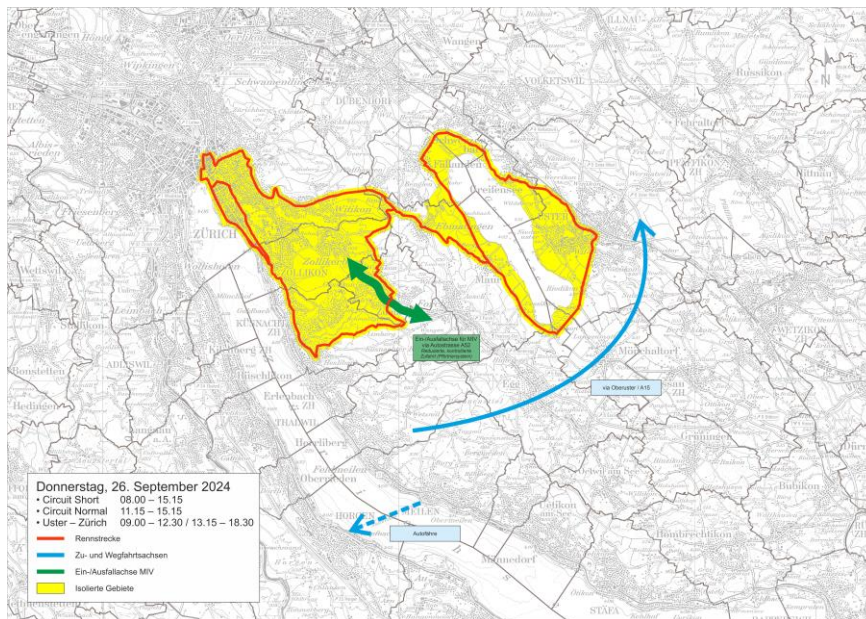
Dienstag, 24. September 2024:



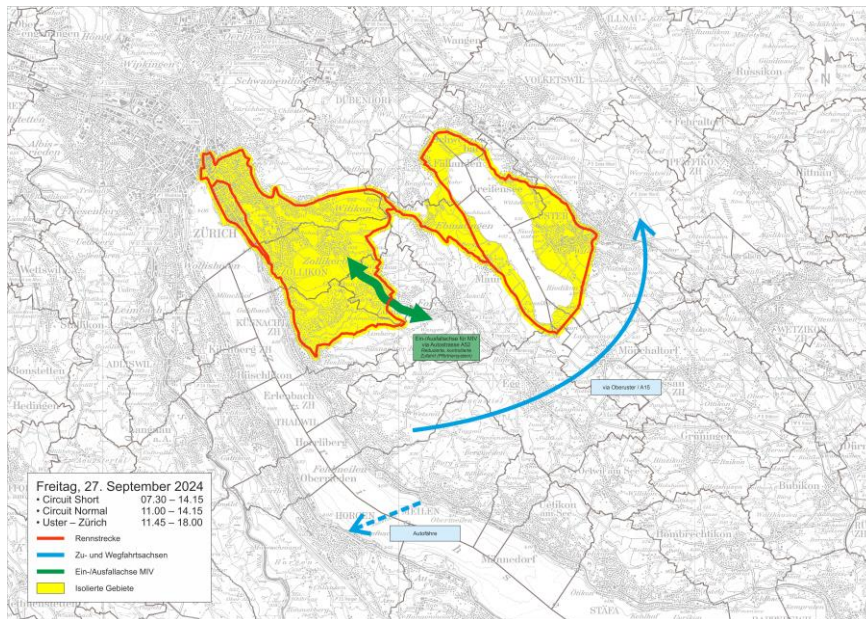
Mittwoch, 25. September 2024:



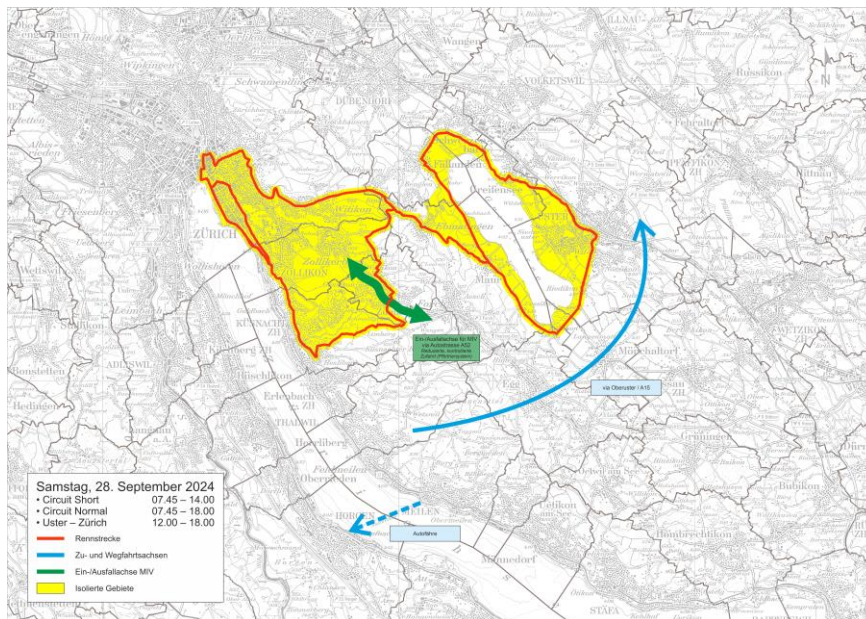
Donnerstag, 26. September 2024:



Freitag, 27. September 2024:

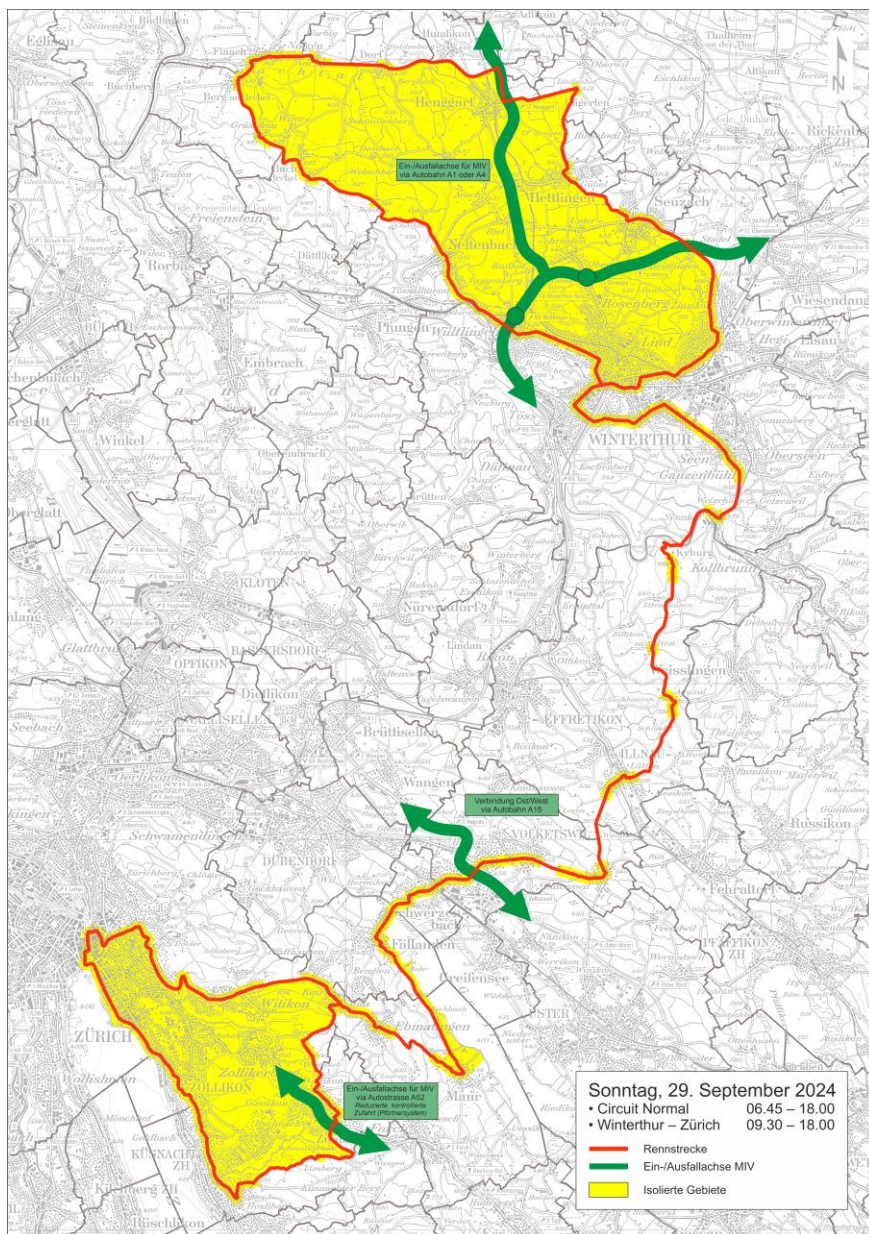


Samstag, 28. September 2024:



Sonntag, 29. September 2024:

Ab Startort bis eingangs der Schlussrunde erfolgt eine „rollende Sperrung“.



## 8. Verkehrskonzept

Die Basis für das Verkehrskonzept des Kantons bilden die erteilten Durchfahrtsbewilligungen aller beteiligten und von den Rennstrecken tangierten 32 Gemeinden im Kanton Zürich. Der Anlass ist zudem nur durchführbar, wenn Kanton und Stadt Zürich ihre Planungen, Verkehrsanordnungen und Massnahmen eng koordinieren und aufeinander abstimmen. Die Stadt Zürich hat gemäss ihrer Zuständigkeit ein separates Verkehrskonzept erlassen, worauf zu verweisen ist (Beschluss des Stadtrates der Stadt Zürich Nr.

804/2022 vom 31. August 2022). Das Verkehrskonzept der Stadt Zürich wird durch ein Lastenheft der Dienstabteilung Verkehr (DAV) ergänzt und konkretisiert. Das nachfolgende Verkehrskonzept des Kantons Zürich ist entsprechend ebenfalls weiter zu ergänzen und zu konkretisieren sowie durch die zuständigen Direktionen u.a. mit einem Massnahmenkonzept umzusetzen.

### **8.1 Ziele des Verkehrskonzepts Kanton**

Das Verkehrskonzept muss für die Rad- und Para-Cycling-WM 2024 den Rennbetrieb ermöglichen und gleichzeitig die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der geordneten Verkehrsabläufe sicherstellen. Der Verkehr soll beim Aufbau, während des Rennbetriebs und beim Abbau berechenbar funktionieren. Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden in den betroffenen Gemeinden sowie im Verkehrsgrossraum Zürich sind nicht zu vermeiden, wobei diese, ausgenommen der Stadt Zürich, im Bereich der Rennstrecken in den Bezirken am rechten Zürichseeufer am stärksten ausfallen werden. Diese Einschränkungen sollen jedoch auf das Nötigste begrenzt bleiben.

Das Verkehrskonzept verfolgt nachfolgende Ziele, wobei oberste Priorität die Sicherheit des Anlasses und der geordnete Verkehrsfluss haben:

- Sicherstellen und Aufrechterhaltung von Rettungsachsen für Sanität, Feuerwehr, Polizei und andere Notfahrten (z.B. Bluttransport); die jederzeitige Versorgung der Bevölkerung durch die Rettungsdienste ist gewährleistet;
- Die Verkehrssicherheit ist gewährleistet;
- Der Verkehr für Gewerbetreibende und Logistik bleibt soweit möglich funktionsfähig;
- Der Verkehrsfluss ist berechenbar und das Verkehrssystem ist störungsresistent;
- Absehbare Verkehrsspitzen für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den MIV müssen bewältigbar bleiben;
- In direkter Nähe zu den Rennstrecken wird auf Fuss- und Veloverkehr fokussiert;
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs kann mittels Ersatzmassnahmen zuverlässig aufrechterhalten werden;
- Die Entsorgung und Reinigung des öffentlichen Grundes wird gewährleistet.

### **8.2 Ausgangslage im Rennperimeter**

Die von den Rennen tangierten Gemeinden verfügen zu den Hauptverkehrszeiten vielerorts bereits im störungsfreien Zustand über wenig Restkapazität und sind häufig bereits erkennbar an der Kapazitätsgrenze angelangt. Aufgrund der zeitlich sehr dicht angeordneten Rennabfolge müssen im Rennperimeter wichtige Hauptverbindungsachsen für motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr ganztägig

gesperrt werden. Dies akzentuiert auf den verbleibenden, weiterhin befahrbaren Achsen die Belastung, und es ist davon auszugehen, dass ein reibungsloser Rennbetrieb und eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur nur gewährleistet werden kann, wenn die Zufahrten in die betroffenen Gebiete soweit möglich beschränkt werden.

Wo immer möglich sind die tagsüber geltenden Einschränkungen nach Rennschluss aufzuheben, damit Zu- und Wegfahrten ausserhalb der Rennzeiten im üblichen Umfang gewährleistet werden können. Die angeordneten Kompensationsmassnahmen hingegen bleiben wo immer vertretbar und sinnvoll über die ganze Dauer der neun Renntage bestehen, damit diese Massnahmen der Bevölkerung den Umgang mit den negativen Auswirkungen des Anlasses erleichtern.

In den Streckenplänen (vgl. Ziff. 7 vorstehend) sind in gelber Farbe diejenigen Gebiete markiert, deren Mobilität von den Rad- und Para-Cycling-WM besonders tangiert sein wird.

Nachfolgende Kompensationsmassnahmen sind vorzusehen:

### **8.3 Sperrungen, Aufhebung von Fahrverboten**

Die gewählte Rennstreckenführung führt dazu, dass in vielen Gemeinden kleinere und grössere Binnengebiete entstehen, die während der Rennen für den MIV nicht oder nur über grössere Umwege erschlossen sein werden. Zur Kompensation dieser Einschränkungen sind die Sperrzeiten vor und nach den Rennen auf ein Minimum zu beschränken. Es sollen, wo immer möglich, zusätzlicher, ausgelagerter Parkraum geschaffen und zur besseren Erreichbarkeit Fahrverbote aufgehoben und damit Verkehrsführungen so angepasst werden, dass die für die Bevölkerung und das Gewerbe entstehenden Auswirkungen des Anlasses soweit möglich kompensiert werden können.

### **8.4 Einfahrts- und Ausfahrtsachsen**

Die in den Streckenplänen (vgl. vorstehend Ziff.7) eingezeichneten blauen Pfeile illustrieren die anzustrebenden Verkehrsflüsse der Zu- und Wegfahrtsachsen. Die ebenfalls in den Streckenplänen eingezeichneten grünen Pfeile illustrieren die geplanten Einfahrts- und Ausfahrtsachsen in die durch die Sperrungen anlässlich der Radrennen beeinträchtigten Gebiete. Diese Kompensationsmassnahmen sind in einem detaillierteren Massnahmekonzept näher zu umschreiben. Besonders zu erwähnen ist die Haupteinfallsachse in das durch die Schlussrunde eingegrenzte Gebiet. Die Forchautobahn A52 dient als Haupteinfallsachse (vgl. Ziff. 7 vorstehend), und es ist mittels eines Zugangssystems sicherzustellen, dass diese Ein- und Ausfallsachse jederzeit befahrbar bleibt. Die Massnahmen und die Umsetzung des Verkehrskonzepts sind mit dem Verkehrskonzept der Stadt Zürich abzustimmen.



### **8.5 Öffentlicher Verkehr**

Die vom Anlass tangierten Anbieter des öffentlichen Verkehrs waren eng in die Erarbeitung der Streckenführung einbezogen. VBZ, VZO, VBG und Postauto AG bestätigen, dass trotz der entstehenden Einschränkungen ein ÖV-Betrieb mit beschränktem Angebot aufrechterhalten werden kann. Durch die Anbieter des öffentlichen Verkehrs ist ein entsprechendes Verkehrskonzept zu erstellen und die davon betroffene Bevölkerung zu informieren.

### **8.6 Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen**

Mit einer Umgestaltung der ursprünglich vorgesehenen Streckenführung konnte erreicht werden, dass der Betrieb der Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen während aller Rennen aufrechterhalten werden kann. Diese Verbindung stellt eine wichtige Entlastungsachse dar. Die Zu- und Wegfahrt in Meilen wird jedoch aufgrund der notwendigen Strassensperrungen nur aus, bzw. in östlicher Richtung erfolgen können.

### **8.7 Massnahmen für den Langsam- und Fussverkehr**

Die Einschränkungen für den Langsam- und Fussverkehr werden weit geringer sein als diejenigen für MIV und ÖV. An neuralgischen Punkten mit hoher Passantenfrequenz werden zur Verbesserung der Erschliessung Passarellen für weitere Quermöglichkeiten errichtet, wo solche nicht bereits vorhanden sind (z.B. aufgrund von Unterführungen).

### **8.8 Blaulichtorganisationen, Regelung Notquerungen und Notzufahrten**

Gestützt auf die festgesetzte Streckenführung sind aus den Fachbereichen der Blaulicht- und Rettungsorganisationen sowie der Gesundheitseinrichtungen Detailkonzepte zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der entsprechenden Institutionen zu erstellen. Zur Erschliessung aller Liegenschaften und Örtlichkeiten für Notzufahrten wird der Rennbetrieb unterbrochen, sofern der Einsatz nicht zeitverzögert erfolgen kann, er dringlich ist und keine gleichwertige Möglichkeit zur Erreichung des Zielortes vorhanden ist. Bei laufendem Rennbetrieb entscheidet die Gesamteinsatzleitung unter Berücksichtigung aller Faktoren über den Unterbruch oder Abbruch des Rennbetriebs. Notquerungen an den noch zu bezeichnenden und bewachten Stellen sind für die Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit (BORS) jederzeit möglich.

### **8.9 Baustellen**

Während der gesamten Zeit vom 21. bis zum 29. September 2024 hat das Tiefbauamt Kanton Zürich keine Baustellen auf der Strecke und möglichst wenige auf den Umleitungs- und Ausweichrouten. Dringliche Arbeiten an der Strasseninfrastruktur werden in enger Zusammenarbeit mit dem Veranstalter koordiniert.

### **8.10 Kommunikation der Einschränkungen**

Die Auswirkungen der Radrennen, die damit verbundenen Strassensperrungen und die erwähnten Kompensationsmassnahmen sind im Rahmen eines grossangelegten Kommunikationskonzepts der betroffenen Bevölkerung frühzeitig zu kommunizieren. Zudem sollen auf den betroffenen Strassen, aber auch weiträumig ausserhalb des betroffenen Gebietes (z.B. auf Zufahrtsachsen), Vorsegnalung gestellt und die Verkehrsteilnehmenden auf den Zufahrtsachsen und den Autobahnen (mittels Wechseltextanzeige) auf die Sperrungen und die Auswirkungen hingewiesen werden.

### **8.11 Verkehrsanordnungen**

Alle das kantonale Zuständigkeitsgebiet betreffenden Verkehrsanordnungen (Staats- und Gemeindestrassen, ohne Städte Zürich und Winterthur) sind, mit Ausnahme der rollenden Sperrungen am Sonntag, 29. September 2024, durch die Kantonspolizei zu verfügen und zu publizieren (§ 5 Abs. 4 der Kantonalen Signalisationsverordnung [KSigV]; Art. 3 Abs. 6 SVG i.V.m. Art. 107 Abs. 4 SSV). Die entsprechenden Verkehrsanordnungen sind in enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden zu erarbeiten und anschliessend koordiniert im Amtsblatt und den kommunalen Publikationsmedien zu publizieren. Die Kantonspolizei stimmt Verkehrsanordnungen der Städte Zürich und Winterthur, welche sich auf die dokumentierten Rennstrecken stützen, nach § 28 KSigV zu.