



David Häggi

Diplomand	David Häggi
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Experte	Andy Fellmann, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung
Projektpartner	Koordinationsstelle Veloverkehr Kanton Zürich, Zürich, ZH

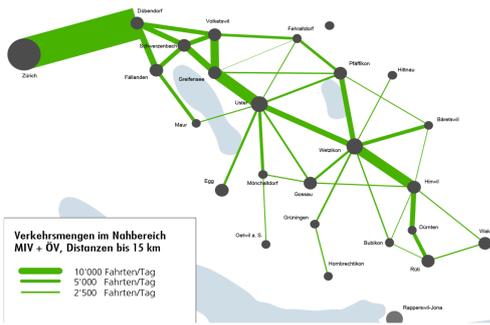
Velobahnenplan Zürcher Oberland

Erarbeitung von überörtlichen, schnellen Radverbindungen für den Alltagsverkehr im Rahmen eines Teilplans des kantonalen Velonetzplans



Beispiel: Cycle Super Highway in London

Einleitung: Damit Velofahren im Alltagsverkehr attraktiv wird, braucht es ein umwegfreies und attraktives Routennetz. Das heute ausgeschilderte Veloroutennetz von SchweizMobil ist jedoch für den Freizeitverkehr gedacht; ein durchgehendes Velonetz, auf dem man schnell von A nach B gelangt, fehlt in der Schweiz weitgehend. In den Niederlanden sowie in den Städten Kopenhagen und London gibt es bereits Beispiele von schnellen Velowegen, auch Cycle (Super-)Highways genannt. Diese durchgehenden Velowege erlauben ein schnelles Vorwärtkommen auf grösseren Distanzen. Der Kanton Zürich möchte nun im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Velonetzplans mit «Velobahnen» den Alltagsveloverkehr beschleunigen. Diese Arbeit zeigt für die Beispielregion Zürcher Oberland, welche Routen als Velobahnen in den kantonalen Velonetzplan und in die darauf basierende regionale Richtplanung aufgenommen werden sollen.



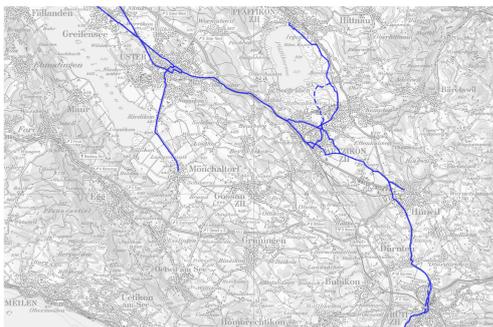
MIV/ÖV-Verkehrsnachfrage im Nahbereich (-15 km)

Vorgehen: Mit einer Analyse der MIV- und ÖV-Verkehrsbeziehungen im Nahbereich wurde ermittelt, auf welchen Strecken es ein Potenzial für Velobahnen gibt. Darauf basierend folgte die Erarbeitung eines in den übergeordneten Kontext eingebetteten Grobkonzepts. Auf Grundlage einer Analyse der wichtigen Ziele und Quellen des Veloverkehrs wurde ein verfeinertes Wunschliniennetz entwickelt. Die Wunschlinien wurden auf verschiedene Varianten umgelegt. Mit einer Bewertung der Vor- und Nachteile folgte abschnittsweise die Auswahl der in den Velobahnenplan zu übernehmenden Linienführungen.

Ergebnis: Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses zeigte sich, dass die vom Kanton Zürich bereits entworfenen Anforderungskriterien im Bezug auf die Mindestbreite der Velobahnen kaum umzusetzen sind. Innerorts – besonders in den Dorfkernen – ist eine Verbreiterung des Strassenraums zu Gunsten des Veloverkehrs in der Regel nicht möglich. Um die erwünschte Durchgängigkeit des Netzes zu erreichen, müssen somit Kompromisse eingegangen werden. Eine Attraktivierung und Beschleunigung des Veloverkehrs ist auch bei den vorhandenen Platzverhältnissen mit folgenden Massnahmen möglich:

- Vortrittsberechtigung der Velobahnen gegenüber Nebenstrassen
- Reduktion der Wartezeiten bei vortrittsbelasteten Knoten
- Nutzung der örtlichen Gegebenheiten zur Optimierung des Veloverkehrs
- einheitliche Gestaltung/Markierung für eine gute Veloführung

Mit diesen Massnahmen sowie einigen Netzergänzungen ausserorts wurde für das Zürcher Oberland ein Velobahnenetz mit einer Gesamtlänge von ca. 46 km entwickelt.



Linienführung der in den kantonalen Velonetzplan zu übernehmenden Velobahnen