



Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr

Effekte der Geschwindigkeit auf den Veloverkehr

Kathrin Hager, 5. März 2015



Inhalt

- Koordinationsstelle Veloverkehr – Veloförderprogramm Kanton Zürich
- Anforderungen des Veloverkehrs
- Velonetzplanung Kanton Zürich
- T30 (-Zonen) als Element der Netzplanung
- Velostrassen / Fahrradstrassen
- Fazit

- Velofahren – alles inklusive

Veloförderprogramm

Beschluss des Kantonsrates vom 1. November 2010

Rahmenkredit zum
Veloförderprogramm

Ziel

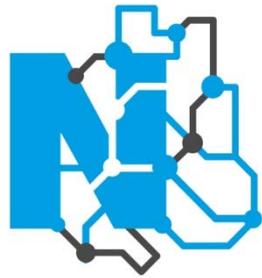
Förderung des Velos als Alltags-
verkehrsmittel

Wichtigste Aufgaben der Koordinationsstelle

- Koordination aller
Velofördermassnahmen
- Vernetzung der Veloakteure
- Sicherstellen der
Wissensvermittlung und des
Erfahrungsaustausches



Handlungsfelder der Veloförderung



Netzkonzeption



Qualität



Wissenstransfer



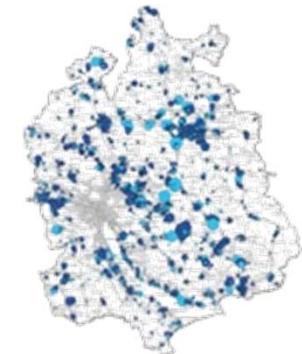
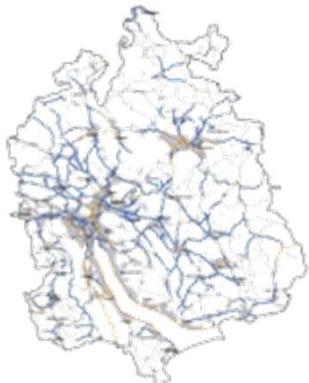
Kampagnen



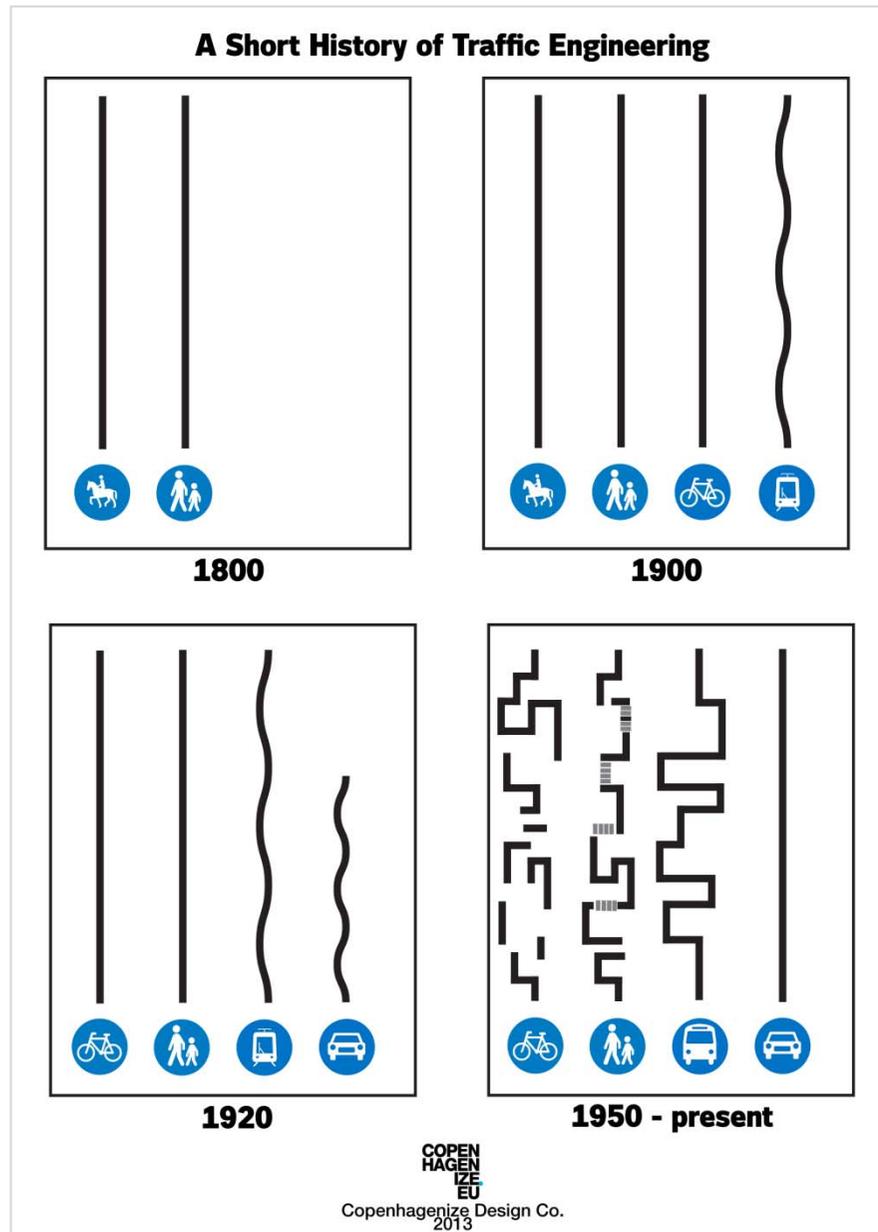
Datengrundlagen



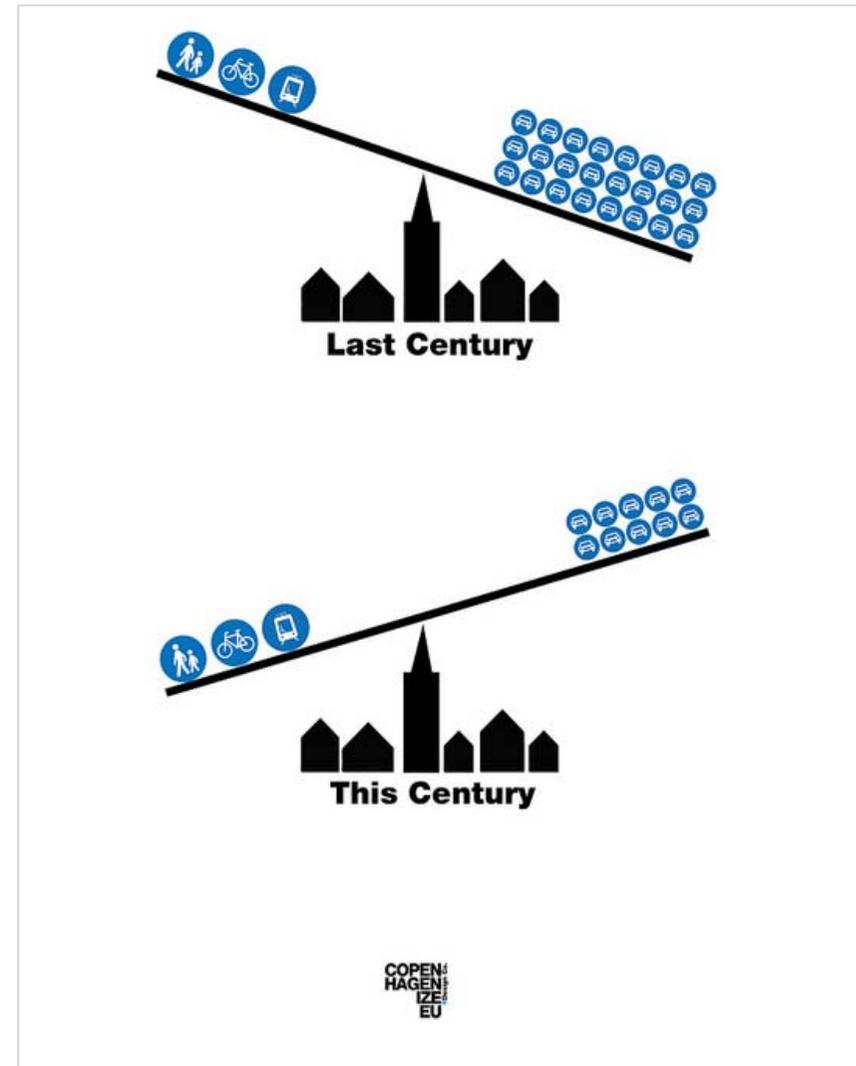
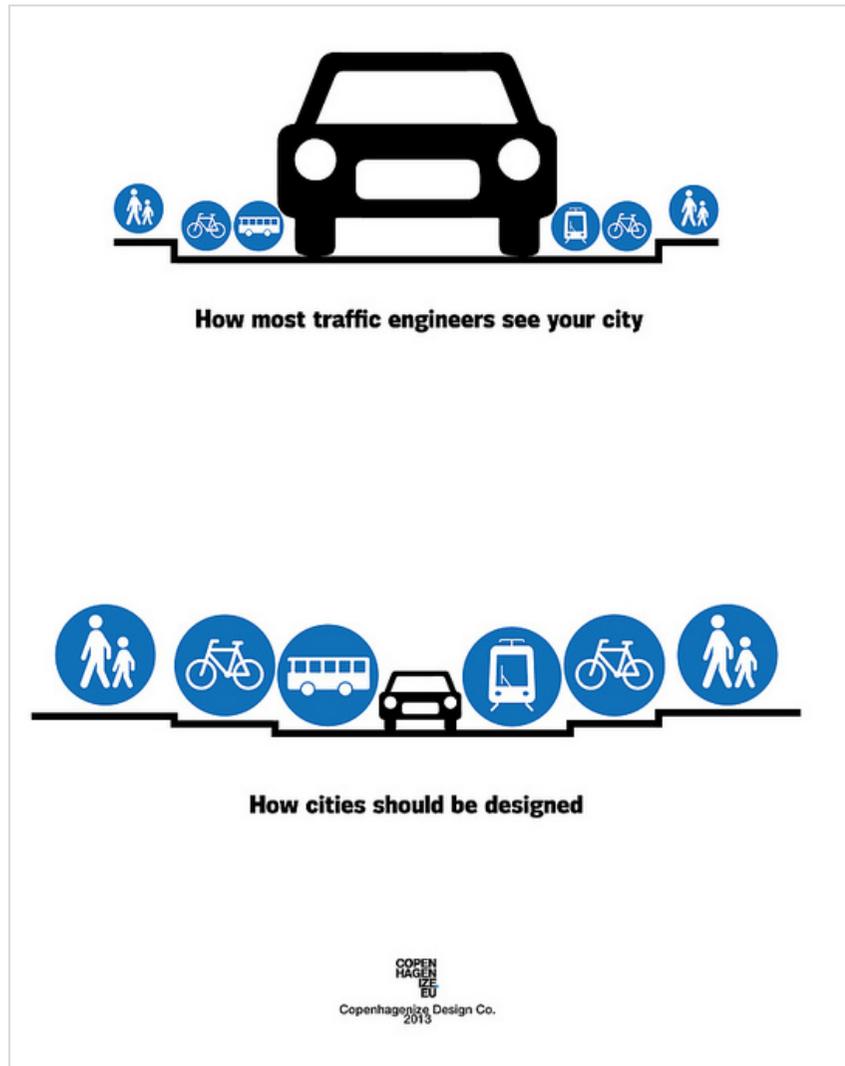
14 ständige Aufgaben und 19 Aufbaumassnahmen



Stellenwert des Velos



Verkehrsplanung Zukunft



Anforderungen Veloverkehr

Direktheit

- zeitlicher Aufwand
- möglichst wenig Stopps
- keine Netzlücken

Sicherheit

- adäquate Infrastruktur
- niedrige Geschwindigkeit
- Homogenität
- Trennung Fuss- / Veloverkehr

Attraktivität

- guter Ausbaustandard
- Reinigung, Winterdienst
- hohe Umfeldqualität
- Erlebnisfaktor

Handlungsempfehlungen

- Aufbau eines direkten, sicheren und ununterbrochenen Velonetzes
- Vernetzung Städte und angrenzende Agglomerationen
- Potenzial bei Pendlerdistanzen von 5-15 km
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Velonutzung im Winter erhöhen, d.h. guten Winterdienst anbieten



Auszug BFE, E-Bike Studie Schweiz

Ziele

- Stärkung des Veloverkehrs
- Steigerung der Attraktivität und des Komforts
- Erhöhung der Sicherheit
- Fokus Alltagsveloverkehr (5 bis 15 km)

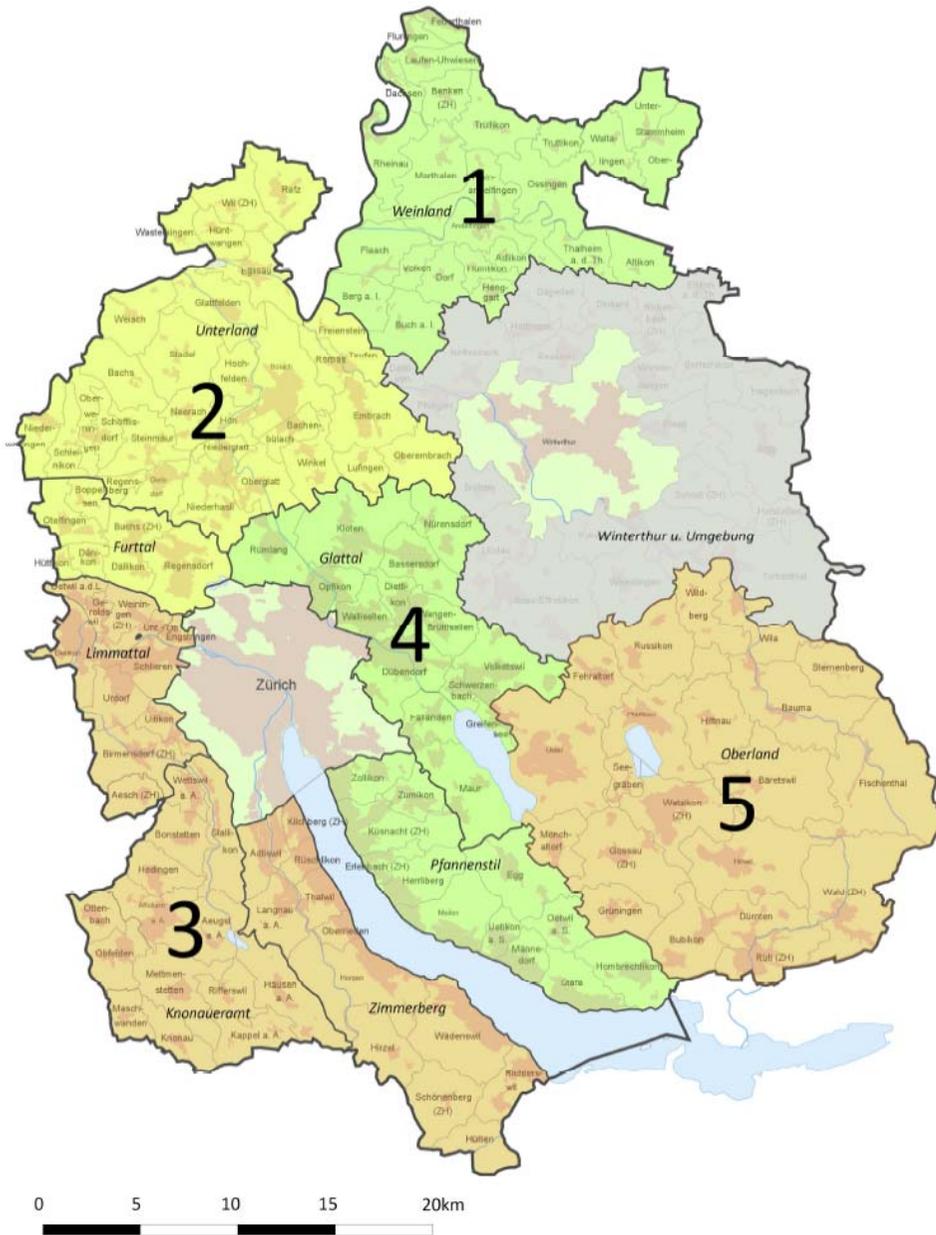
Planungsebene

- Auftrag aus Veloförderprogramm
- Strategische Planung
- Grundlage für Richtplanung und Agglomerationsprogramme



Netzkonzeption

Velonetzplan, Teilprojekte



Los 1: Weinland

Los 2: Unterland / Furtal

Los 3: Limmattal / Knonaueramt /
Zimmerberg

Los 4: Glattal / Pfannenstil

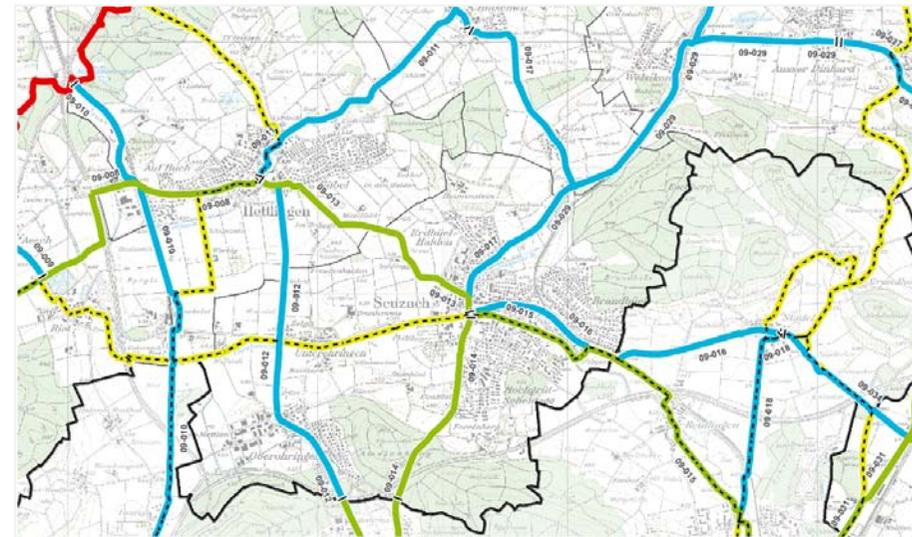
Los 5: Oberland

Pilotprojekt: Winterthur und Umgebung

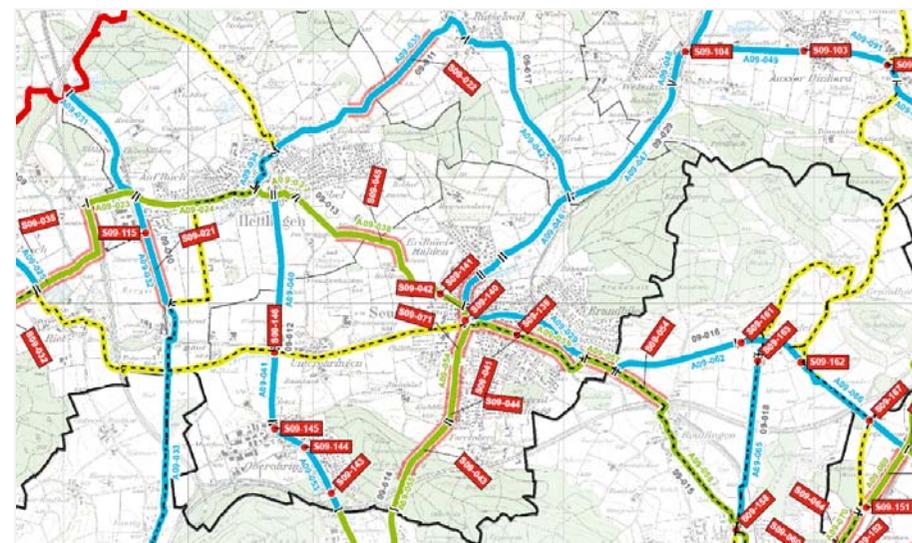
Eigene Planung: Stadt Zürich

Velonetzplan, Vorgehen

- Netzhierarchie und Anforderungsprofile (im Rahmen des Pilotprojekts) erarbeitet
- Nachfrage, Potenzial, wichtige Ziele definiert
- Netzfestlegung
- lineare und punktuelle Schwachstellen ermittelt

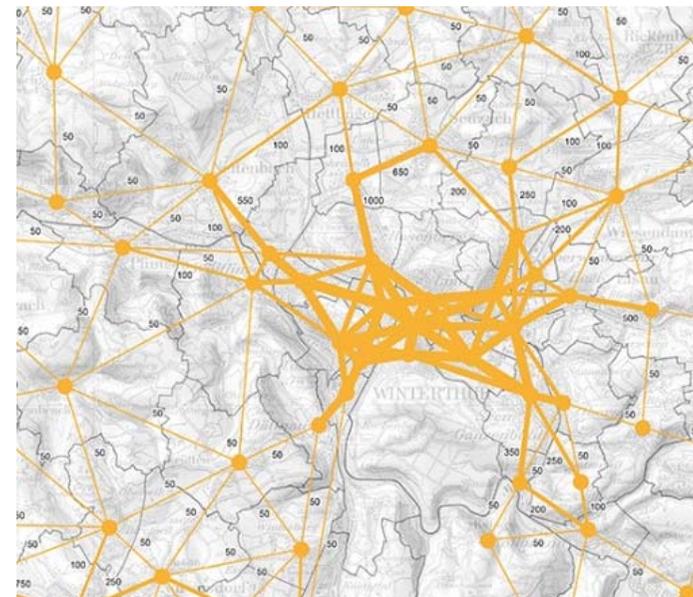
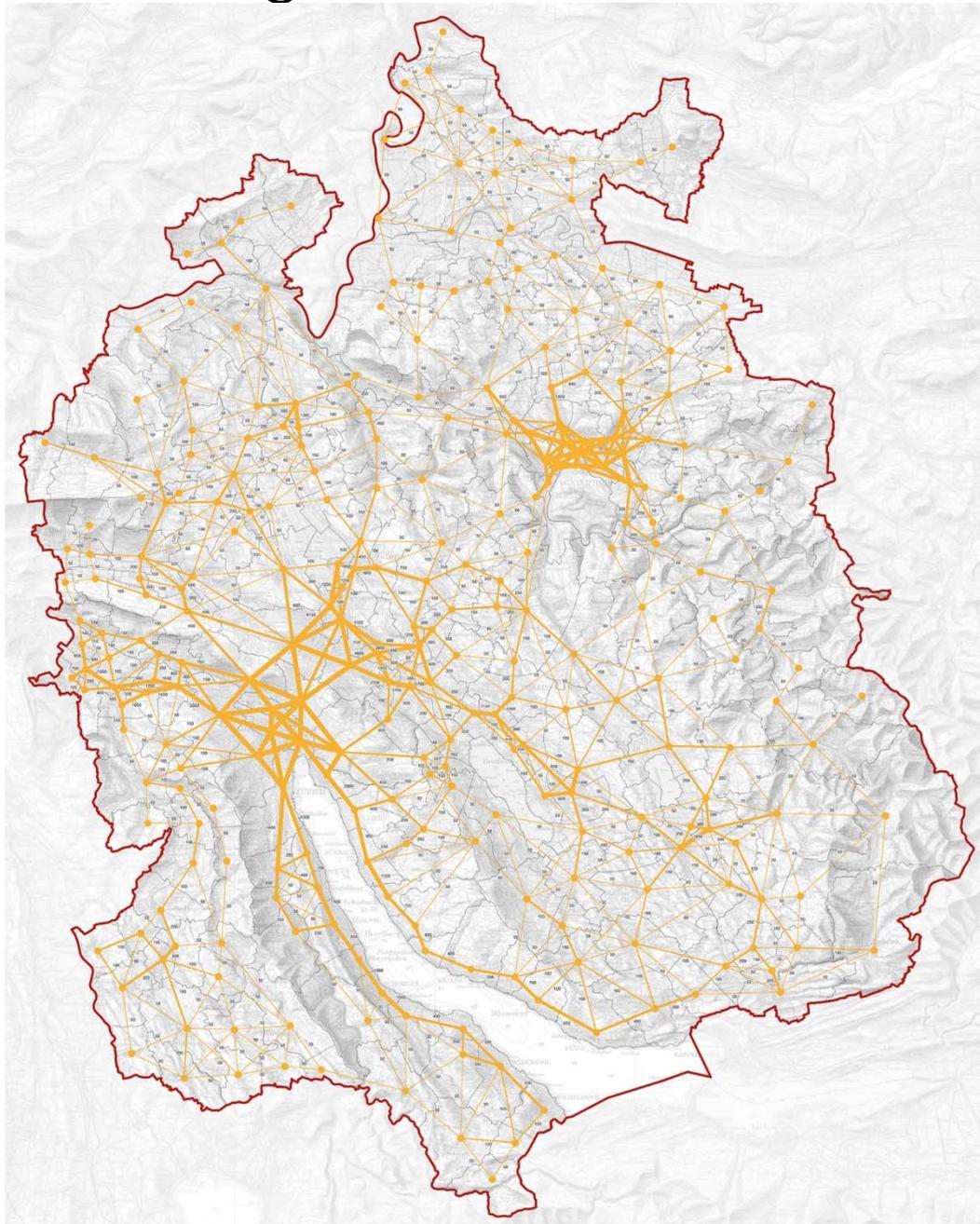


Auszug Velonetzplan

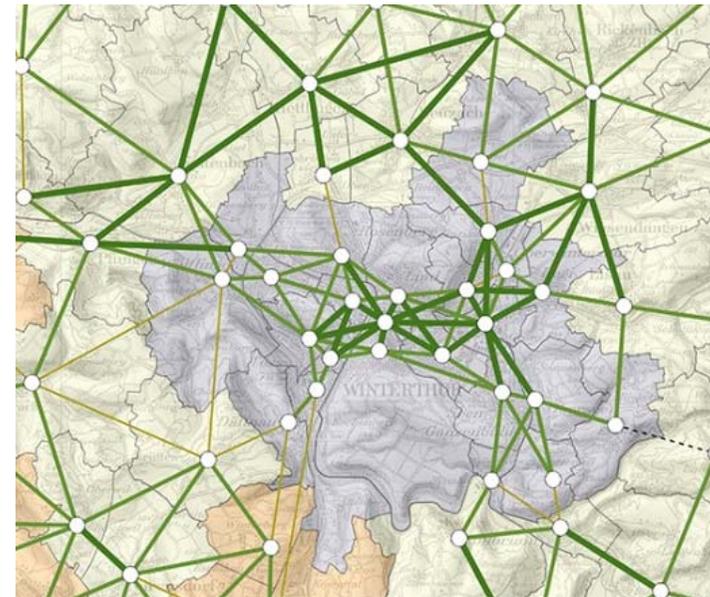
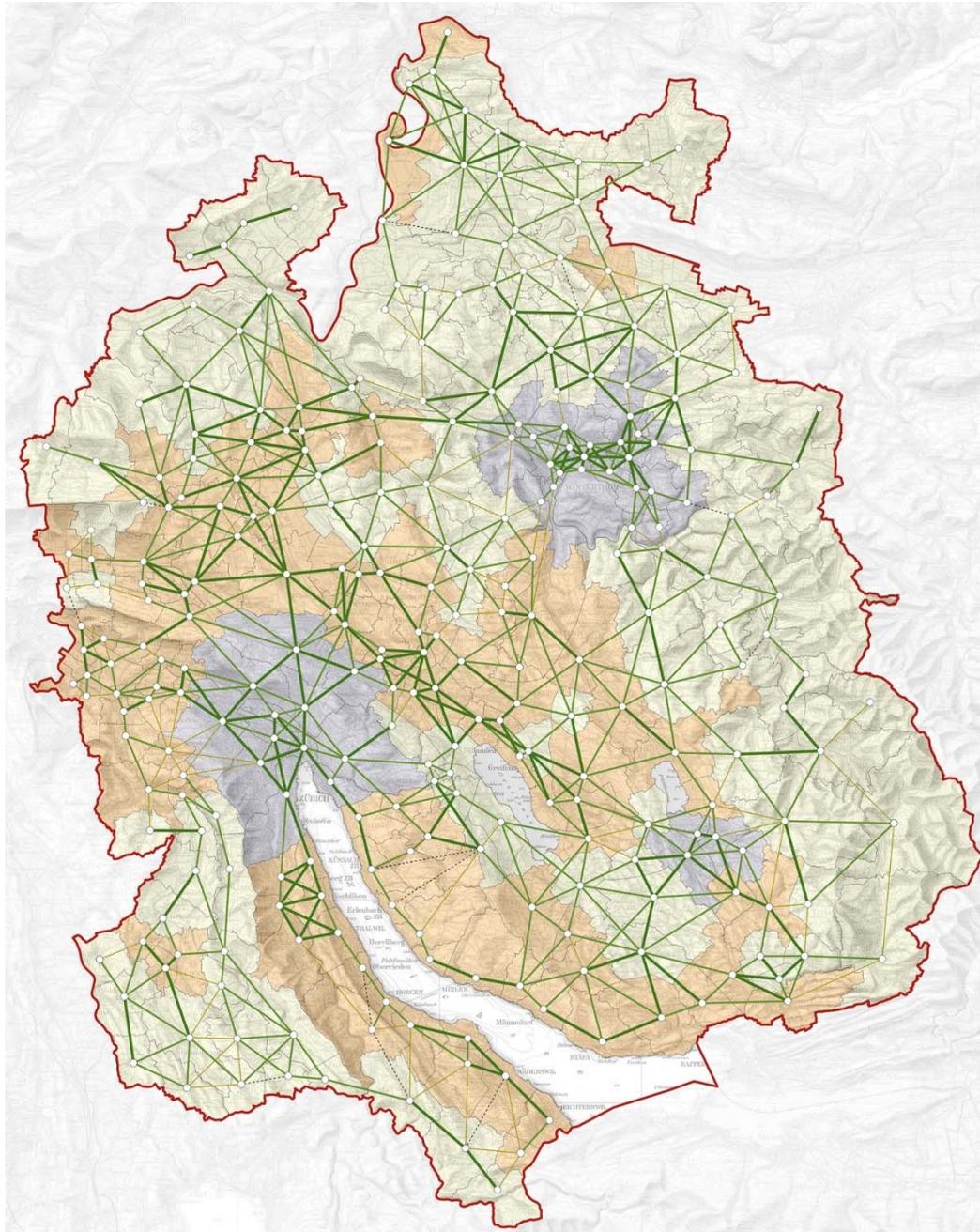


Auszug Velonetzplan inkl. Schwachstellen

Nachfrage nach Veloverkehr 2011



Potenzial Veloverkehr 2030



Veloverkehrsnetz

Alltagsverbindungen

Nebenverbindungen

tiefe Nachfrage /
tiefes Potenzial

Hauptverbindungen

hohe Nachfrage /
hohes Potenzial

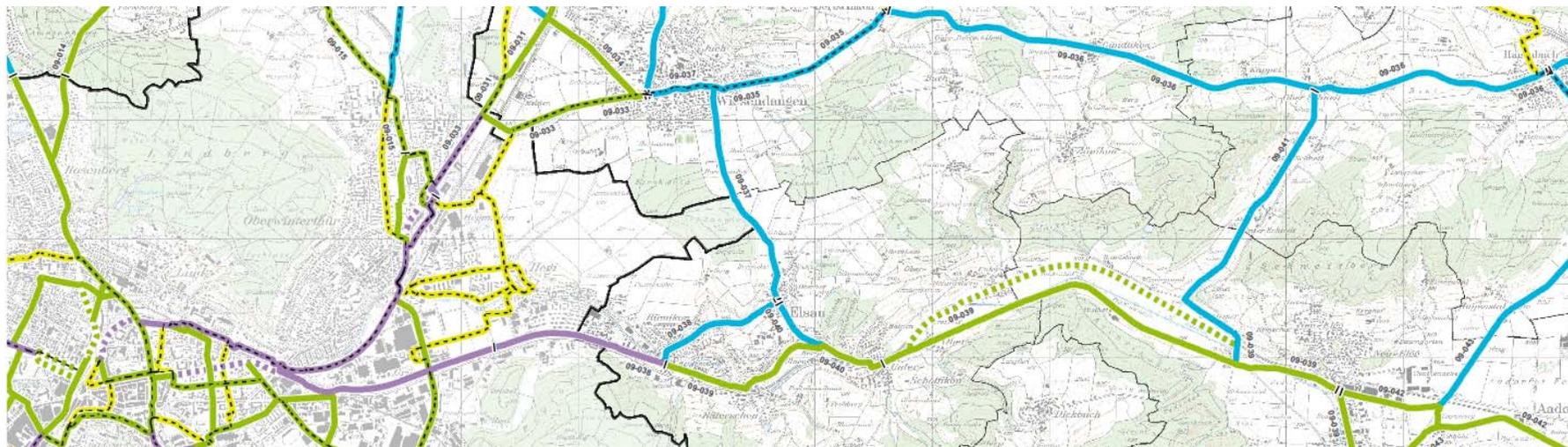
Veloschnellrouten / Velostrassen

Verbindungen mit
höchster Nachfrage /
höchstem Potenzial

Freizeitrouten

SchweizMobil Routen

Freizeitrouten



Auszug Velonetzplan RWU

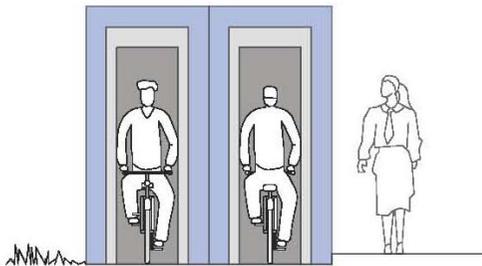
Grundprofile Veloinfrastruktur

Alltagsverbindungen «der Weg zum Ziel»

Pendler, Einkaufen, Veloverkehr zur Sportanlage, Post usw.
teilweise bestehende Verbindungen / neue Verbindungen

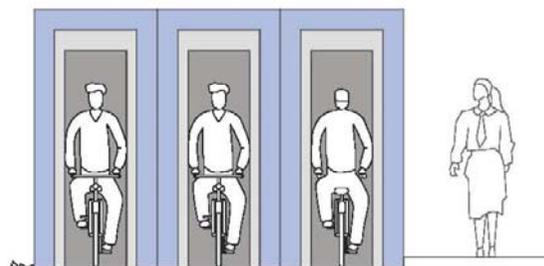
Nebenverbindungen

tiefe Nachfrage /
tiefes Potenzial



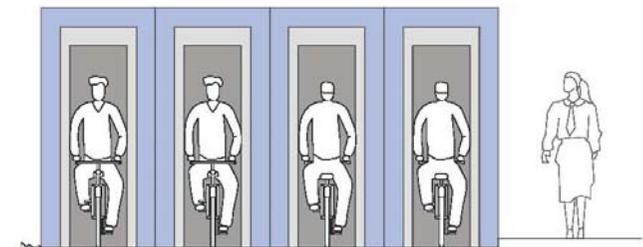
Hauptverbindungen

hohe Nachfrage /
hohes Potenzial



Veloschnellrouten / Velostrassen

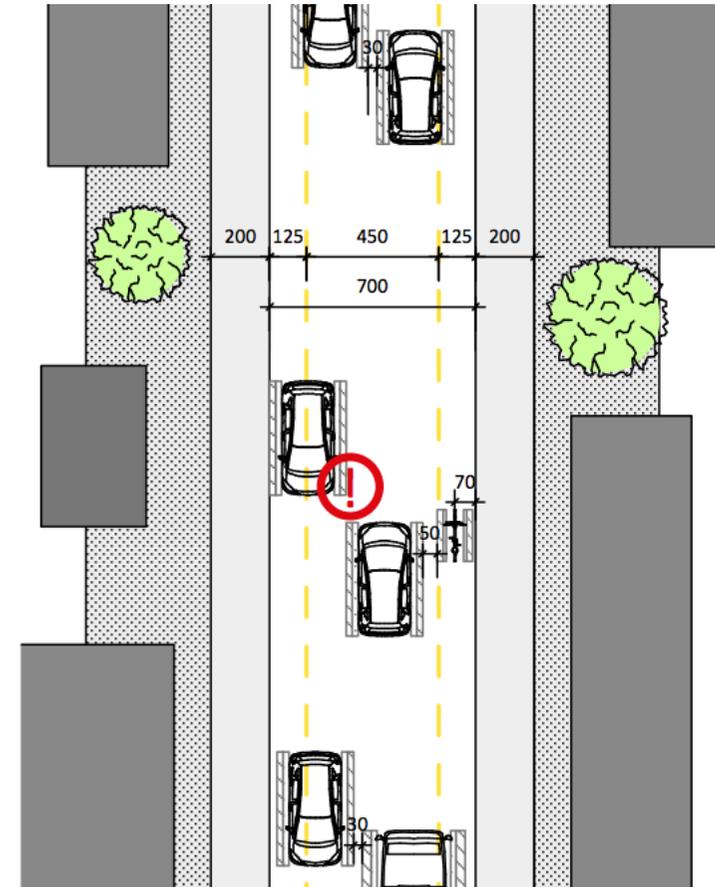
Verbindungen mit
höchster Nachfrage /
höchstem Potenzial



Geschwindigkeiten MIV

Auswirkungen auf die Veloinfrastruktur

- Mischverkehr oder separate Veloinfrastruktur
- Mindestbreite der Fahrbahn >> kritische Querschnitte
 - Tempo MIV (Begegnungszuschläge)
 - geforderte Begegnungsfälle
 - DTV, Schwerverkehrsanteil
- Überholabstand zum Velo
 - Empfehlung bfu: mind. 1.5m (Ausnahme T30: 1m)
 - heutige Norm ergibt nur 1.10 bzw. 120cm >> kritisch!



Bsp. Kernfahrbahn, Tempo 50

Ausserorts - T 80



Innerorts – T 50/60



Opfikon



Sulzbach



Winterthur



Winterthur

Innerorts T30 - Ortsdurchfahrten



T 30 – Zonen



Seuzach



Optimierte Veloführung



Neuenhof



Winterthur

Velostrassen, am Bsp. Österreich

StVO Österreich: §67 Fahrradstrasse

Die Behörde kann...

...wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient...

...oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebiets im öffentlichen Interesse gelegen ist...

...Strassen zu Fahrradstrassen erklären.

Beispiel Velostrasse (Fahrradstrasse)



Fahrradstrasse, Bregenz

Ziele von Velostrassen

- Bündelung des Veloverkehrs auf Hauptachsen
- Komfortables Vorwärtskommen mit wenigen Fahrtunterbrüchen
- Fortführung von Veloschnellrouten im Siedlungsgebiet
- Ermöglichen von Überholvorgängen, Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erleichterung der Orientierung / Wegfindung



Fahrradstrasse, Bregenz

Voraussetzungen für Velostrassen

- hohe Velonachfrage bzw. grosses Velo-Potenzial
- wenig Motorfahrzeuge, möglichst kein Durchgangsverkehr
- wenige Parkplätze
- Breite Minimum ca. 4.8m
- Trottoir / Fussweg vorhanden



Fahrradstrasse, Bregenz

Mögliche Gestaltung von Velostrassen

- Signale am Anfang, Ende sowie an Kreuzungen
- Bodenmarkierungen, teilweise (rot) Einfärbung der Fahrbahn
- möglichst wenige Autoparkplätze
- bauliche Massnahmen gegenüber einmündenden Strassen



Fahrradstrasse, Berlin

Verkehrsregeln auf Velostrassen

- Velos haben Vortritt, dürfen nebeneinander fahren
- Fussgänger sind auf dem Trottoir
- Motorfahrzeuge sind generell zugelassen oder können mit Zusatzschildern (z.B. Zubringer) gestattet werden, dürfen Velos nicht behindern
- Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h
- Vortritt für Velos an Kreuzungen



Fazit T30 und Velostrassen

Temporeduktionen (T 30)

- in Ortsdurchfahrten bei hohen gestalterischen Ansprüchen
- dort, wo keine Staus Velofahrende behindern
- bei Staugefahr, separate Veloinfrastruktur notwendig



Velostrassen oder Fahrradstrassen

- anstelle T 30 – Zonen

Velofahren – alles inklusive

Kanton Zürich
Koordinationsstelle Veloverkehr



velo.zh.ch