

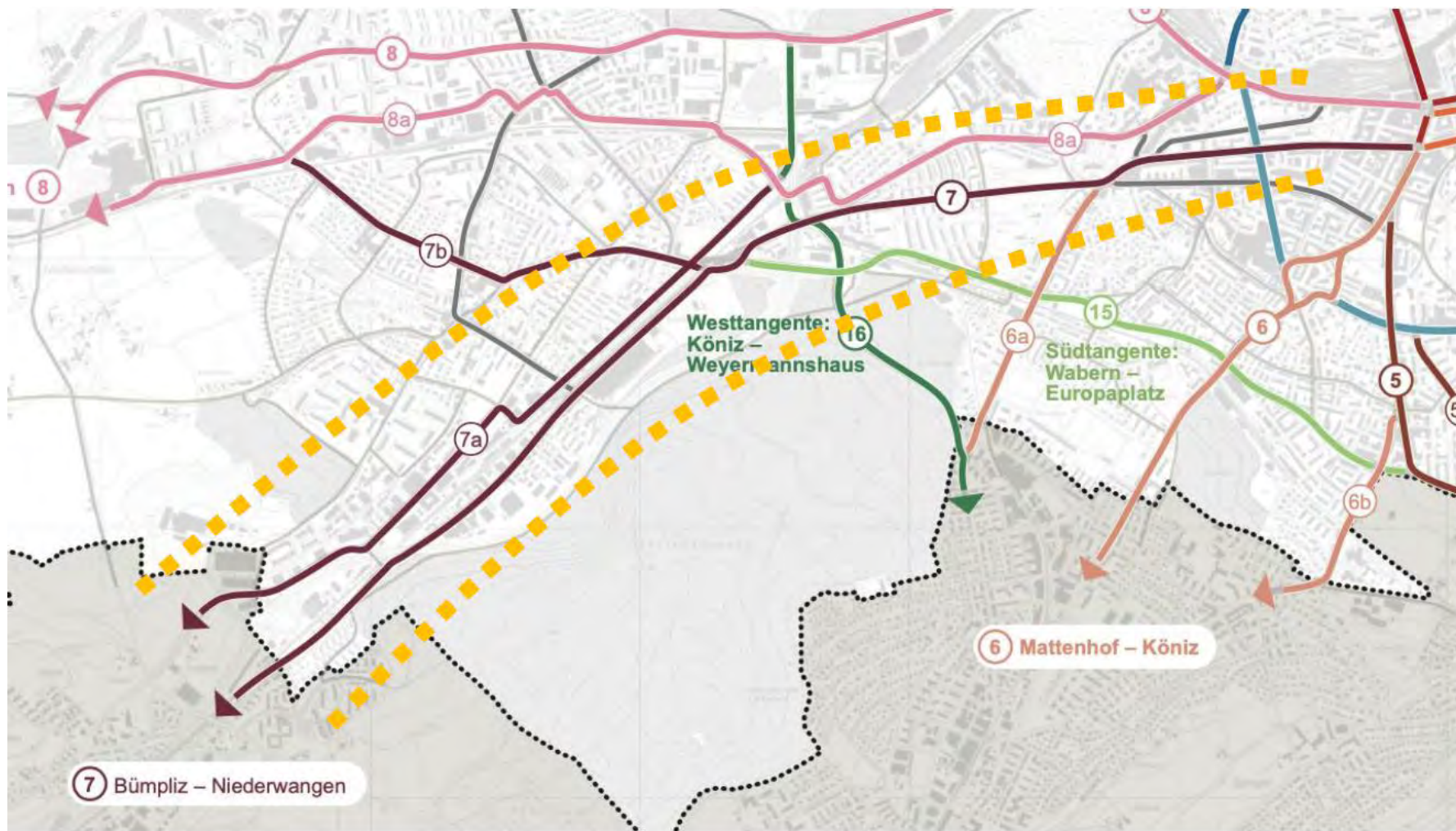
## **Velovorrangroute Bümpliz – Niederwangen**

Sitzung Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem



## Perimeter

▪



Ausschnitt aus Netzkarte Masterplan Veloinfrastruktur



Perimeter Fortführung Velovorrangroute

▪



Führungsformen und Standards

Velovorrangrouten die **hochwertigsten Veloverbindungen** im Velonetz.

Sie sind deshalb möglichst sicher, attraktiv und schnell...





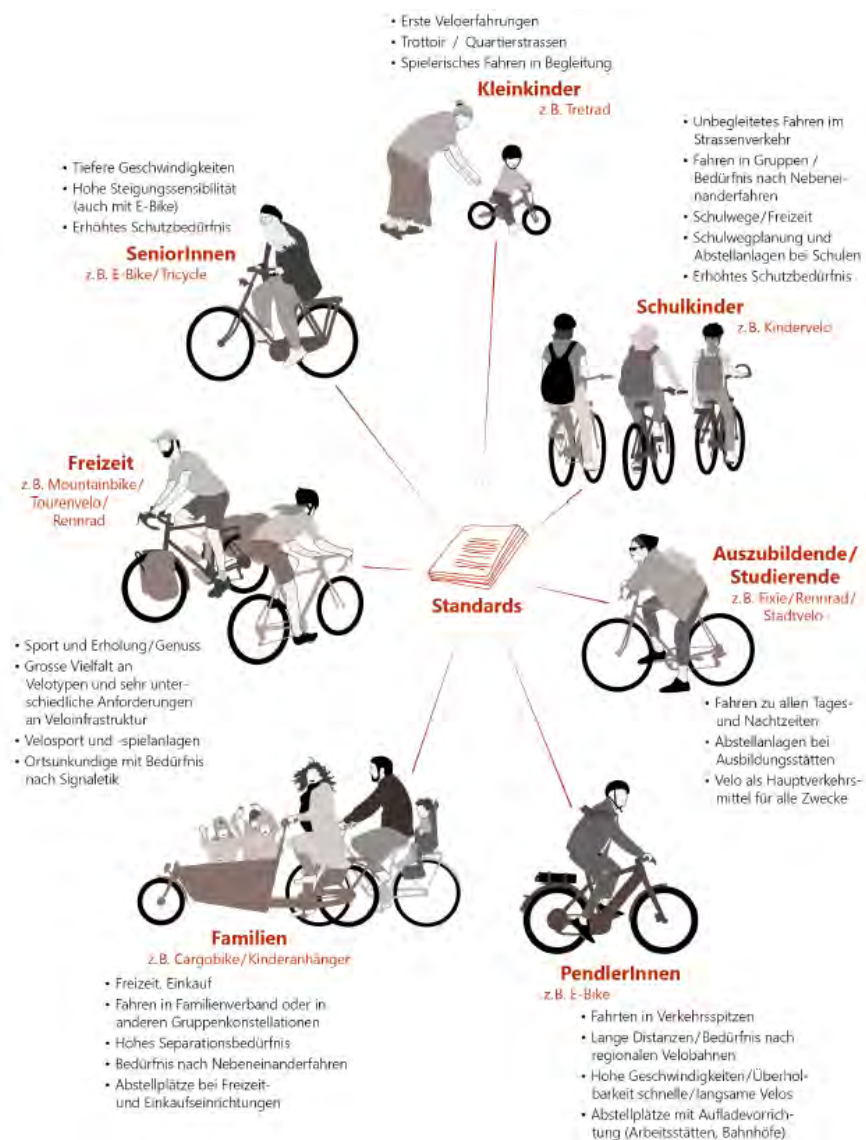
## Führungsformen und Standards

... und integrieren sich optimal in die jeweilige Umgebung:





## Vielfältige Bedürfnisse (Nutzergruppe acht bis achtzig)





## Präferierte Führungsformen

Führungsform	Innerorts	Ausserorts	Bemerkungen / Breiten
<b>Zweirichtungsradweg</b> strassenbegleitend		A	Das subjektive Sicherheitsempfinden ist auf Radwegen i. d. R. höher als bei Radstreifen. Gefahr besteht vor allem bei Einmündungen, Knoten und Parzellenerschliessungen, insbesondere innerorts. Kritisch sind bei paralleler Führung zur Strasse die Übergänge am Anfang und Ende der Radwege.
<b>Zweirichtungsradweg</b> eigenständig	A	A	
<b>Richtungsradweg</b>	B	B	Zweirichtungsradweg: Normalbreite 3.50–4.50 m (Mindestbreite 3.00 m) Richtungsradweg: Normalbreite 2.60 m (Mindestbreite 2.20 m)
<b>Breiter Radstreifen</b>	B		Mit durchgezogener Linie / Normalbreite 2.60 m (Mindestbreite 2.20 m) / Ausserorts: Nur wenn eine physische Trennung nicht möglich, sinnvoll oder verhältnismässig ist.
<b>Mfz-freie Strasse</b>	A	A	Strassen/Wege mit SSV-Signal 2.13 (Güterstrasse) Strassen/Wege mit DTV maximal 400 Mfz/Tag (Richtwert)
<b>"Velostrasse"</b>	A		Tempo-30-Zone mit vortrittsberechtigtem Verlauf der Vorrangroute ("Kein Vortritt" für Einmündungen) gemäss geänderter UVEK-Vo über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen DTV ≤ 2'500 Mfz/Tag



## SICHER

Vorrangrouten sind... **möglichst homogen zu führen.**

Sie haben... **möglichst keine (potenziellen) Gefahrenstellen.**





## SICHER

Vorrangrouten sollen... Angsträume und Räume von geringer subjektiver Verkehrssicherheit meiden.





## ATTRAKTIV

Vorrangrouten sollen... eine möglichst unterbrechungsfreie Fahrt ermöglichen.  
Entlang von Vorrangrouten ... ist die Umfeldqualität möglichst hoch.





## Führungsformen und Standards

▪

### Schnell

Vorrangrouten sollen... Umwege und Höhendifferenzen vermeiden.

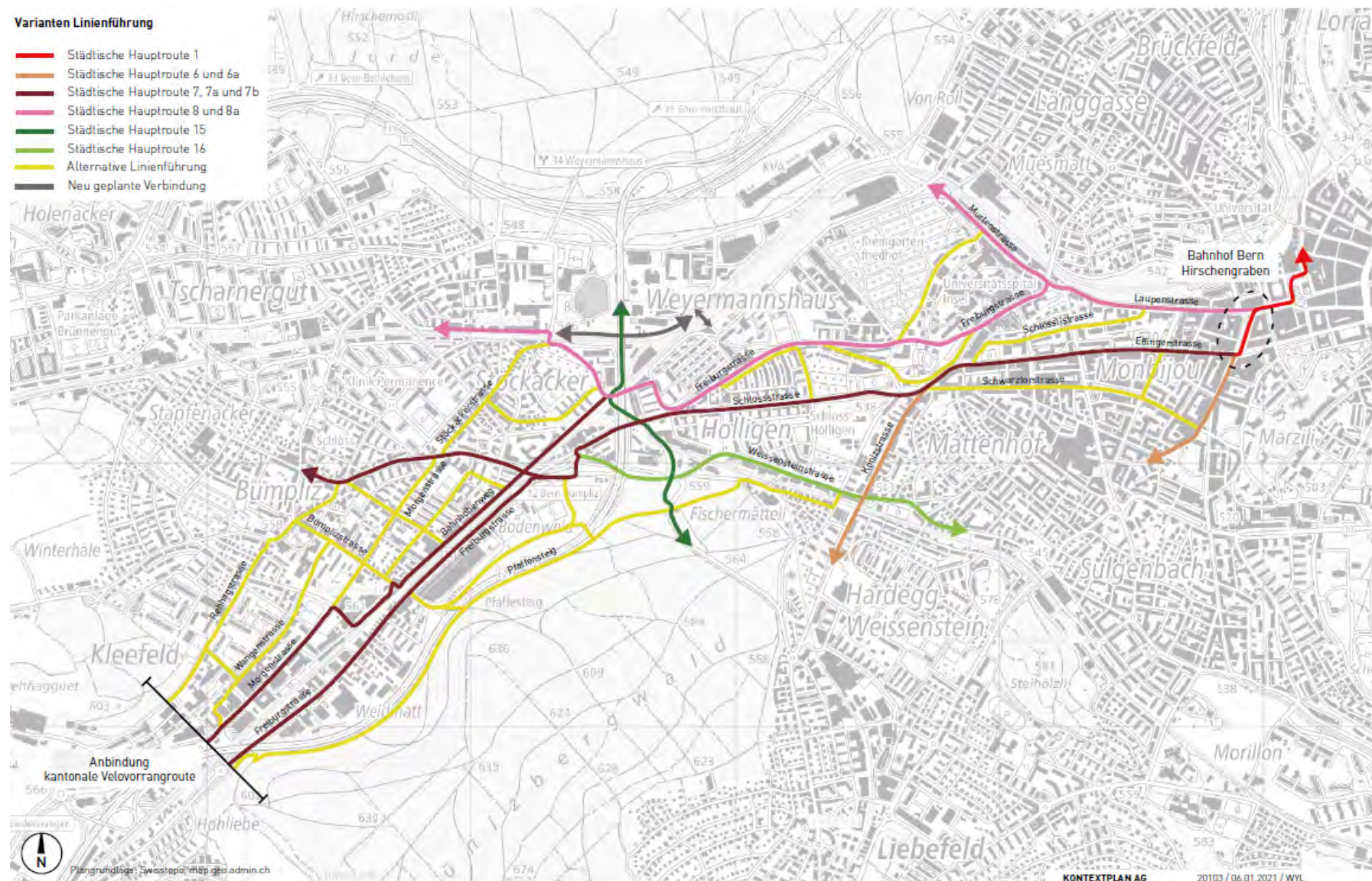
Vorrangrouten sollen... wichtige Ziele mit hohem Potenzial optimal anbinden.



▪



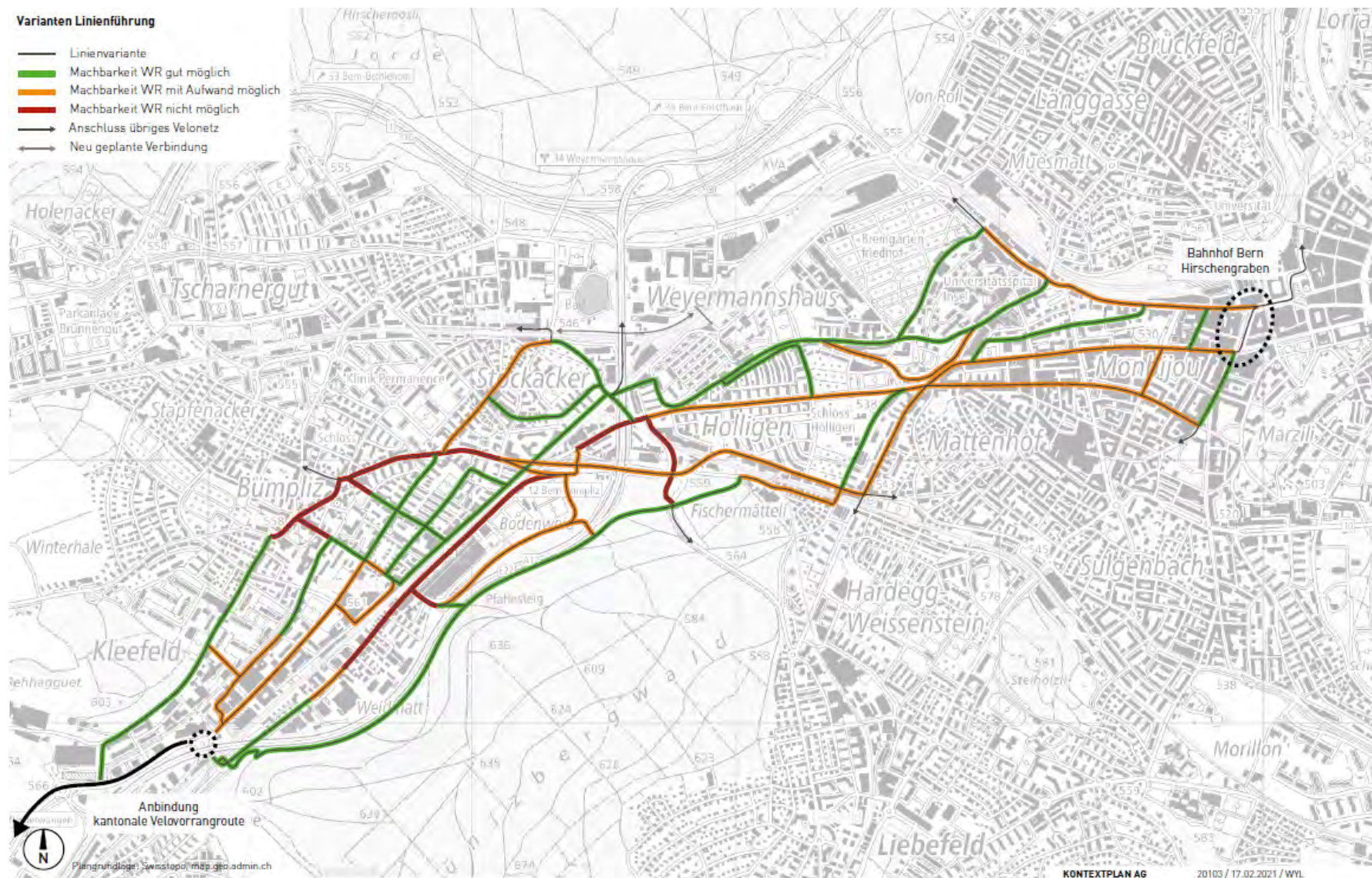
## Linienführungsvarianten auf Basis Haupttrouten - Entwurf





## Erste Grob beurteilung von Linienführung (Eingrenzung Varianten)

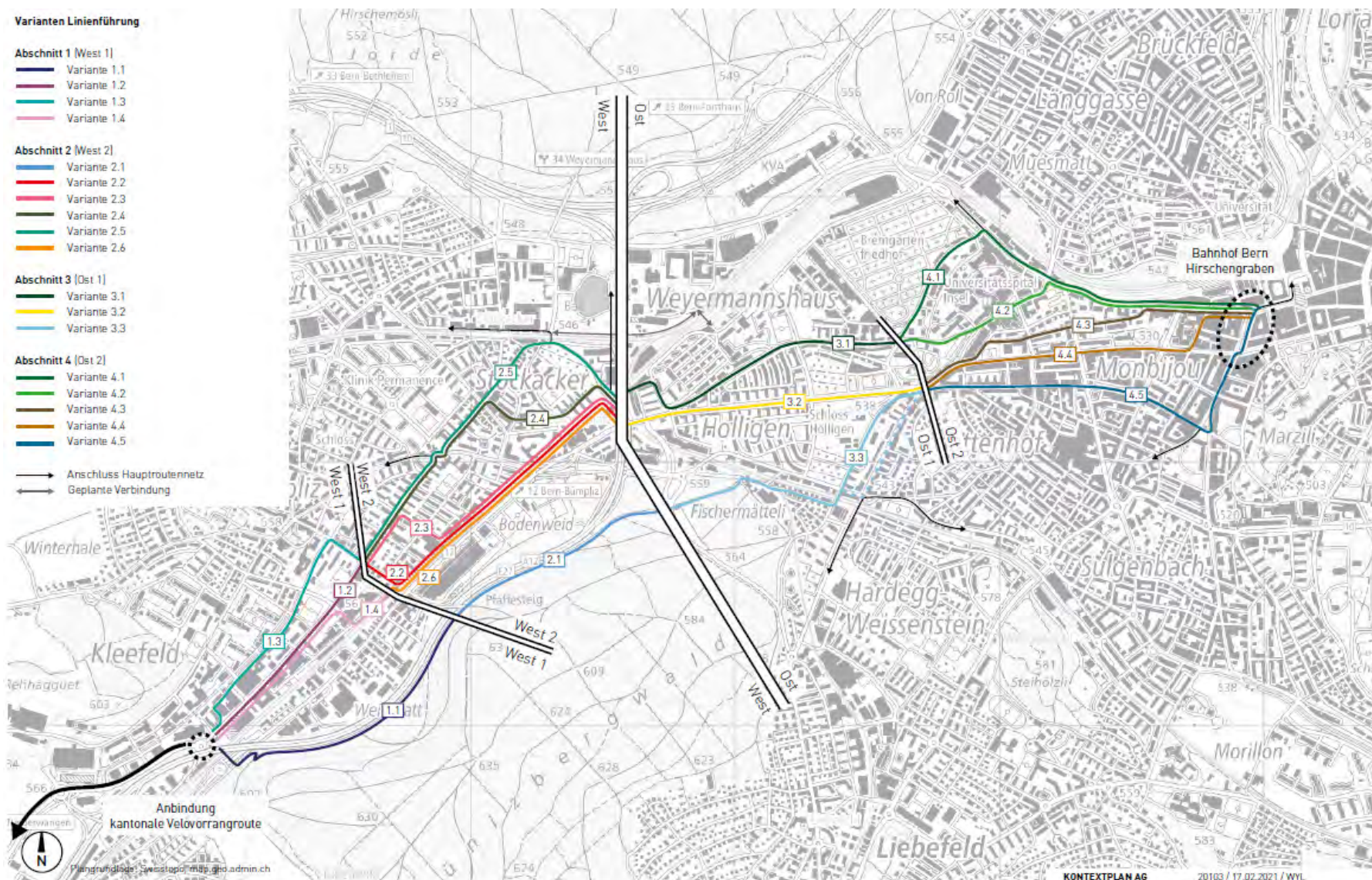
■



■



## Linienführungsvarianten aufgrund der Grobbewertung





## Detailbewertung der einzelnen Linienführungsvarianten

▪

### Basis für die Bewertung

- Getrennte Bewertung pro Fahrtrichtung
- Länge der Variante + Höhenmeter = Leistungskilometer  
→ Annahme: 40 Höhenmeter = 1 Leistungskilometer)

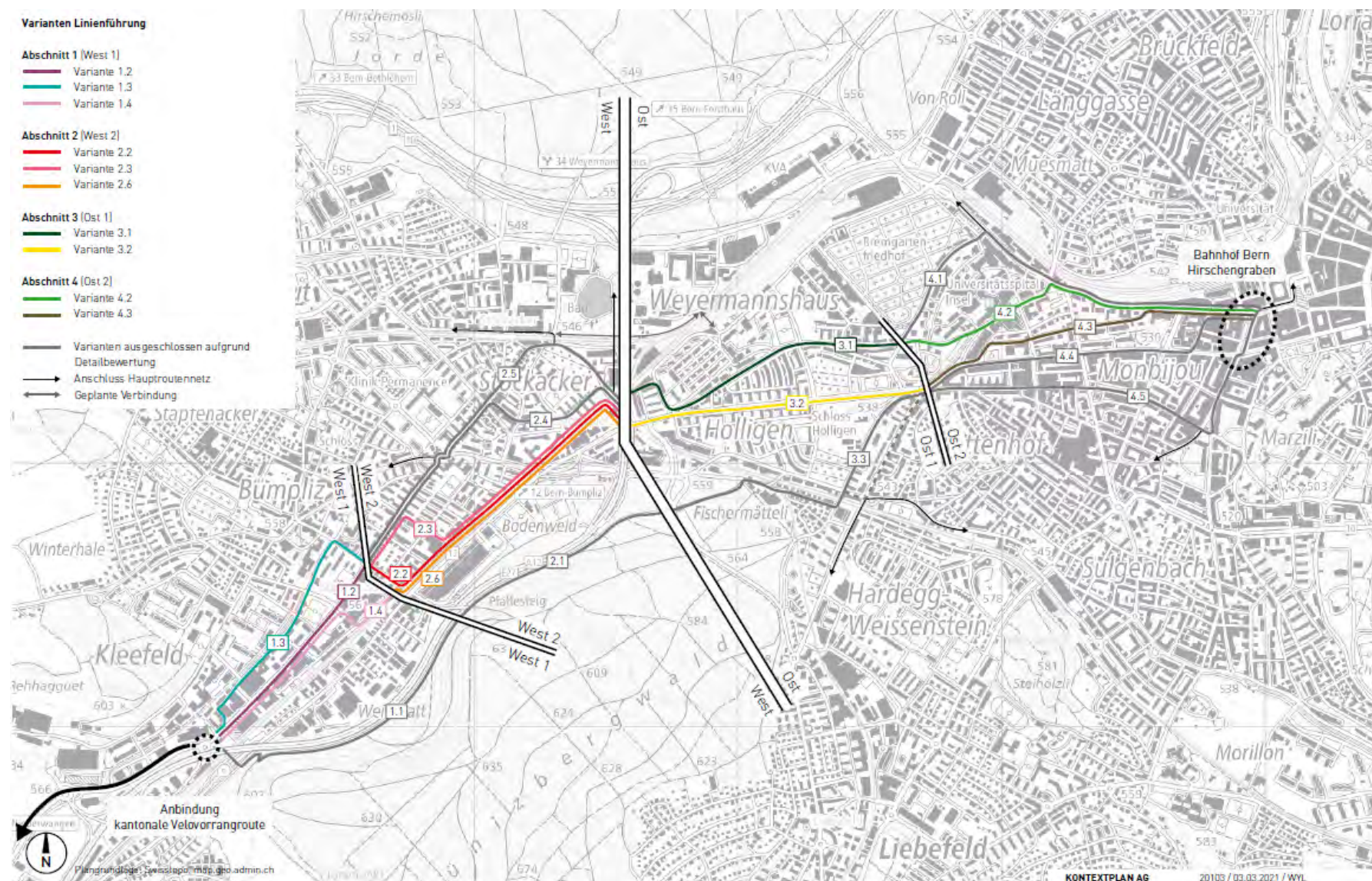
### Bewertungskriterien

Sicher	Attraktiv	Schnell
<ul style="list-style-type: none"><li>– Führungsform</li><li>– Homogenität</li><li>– Gefahrenstellen</li><li>– Sicherheitsempfinden</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Fahrfluss</li><li>– Level of Service (LOS) Strecke / Knoten</li><li>– Belag</li><li>– Umfeldqualität</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Direktheit</li><li>– Erschliessung</li><li>– Anhaltesichtweiten und Kurvenradien</li></ul>

▪



## Aktuelle Bestvarianten für die Linienführung





Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten in den Abschnitten

## Abschnitt 1 (West I)



### Variante 1.3

#### Führungformen

Zweirichtungsradweg, Mfz-freie Strasse, Velostrasse

#### Vorteile

- ruhiger, attraktiver Raum
- keine Gefahrenstellen, hohes Sicherheitsempfinden
- nur kleinere bauliche Eingriffe

#### Nachteile

- hoher Fussverkehrsanteil (Konfliktpotenzial)

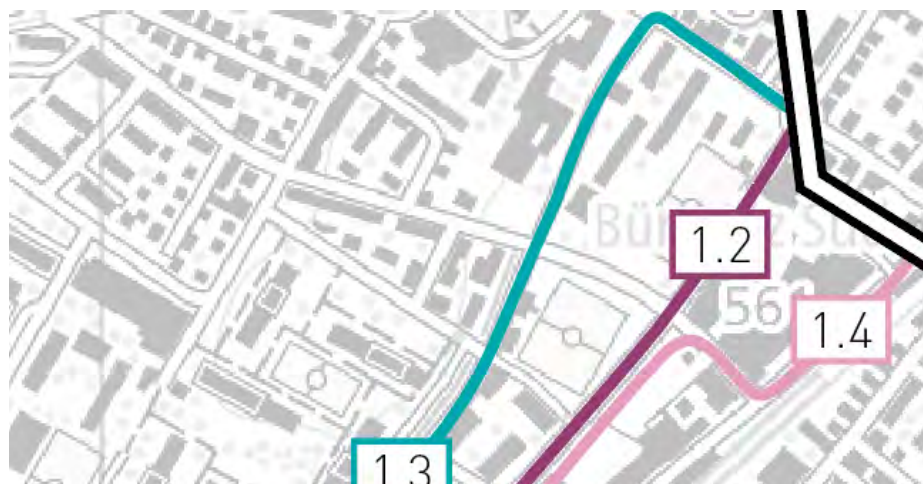




## Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten in den Abschnitten

▪

### Abschnitt 1 (West I)



#### Variante 1.2 und 1.4

##### Führungform

kurzfristig: Kernfahrbahn, (Velostrasse Var. 1.4)

langfristig: Zweirichtungsradweg, (Velostrasse Var. 1.4)

##### Vorteile

- direkte Führung
- homogene Führung
- kurzfristig: Umsetzung Kernfahrbahn im Bestand und ohne grosse Eingriffe realisierbar

▪





Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten in den Abschnitten

## Abschnitt 2 (West II)



### Variante 2.3

#### Führungformen

Zweirichtungsradweg, Mfz-freie Strasse, Velostrasse

#### Vorteile

- ruhige, attraktive Umgebung
- Begegnungszone bei der Burgunderstrasse wird umfahren
- keine Gefahrenstellen, hohes Sicherheitsempfinden

#### Nachteile

- Bahnhof Bümpliz Süd (Orientierungspunkt) wird nicht erschlossen





Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten in den Abschnitten

## Abschnitt 2 (West II)



### Variante 2.2 und 2.6

#### Führungformen

Zweirichtungsradweg, Mfz-freie Strasse

#### Vorteile

- ruhiger, attraktiver Raum
- hohes Sicherheitsempfinden
- Bahnhof Bümpliz Süd (Orientierungspunkt) wird direkt erschlossen
- logische Linienführung

#### Nachteile

