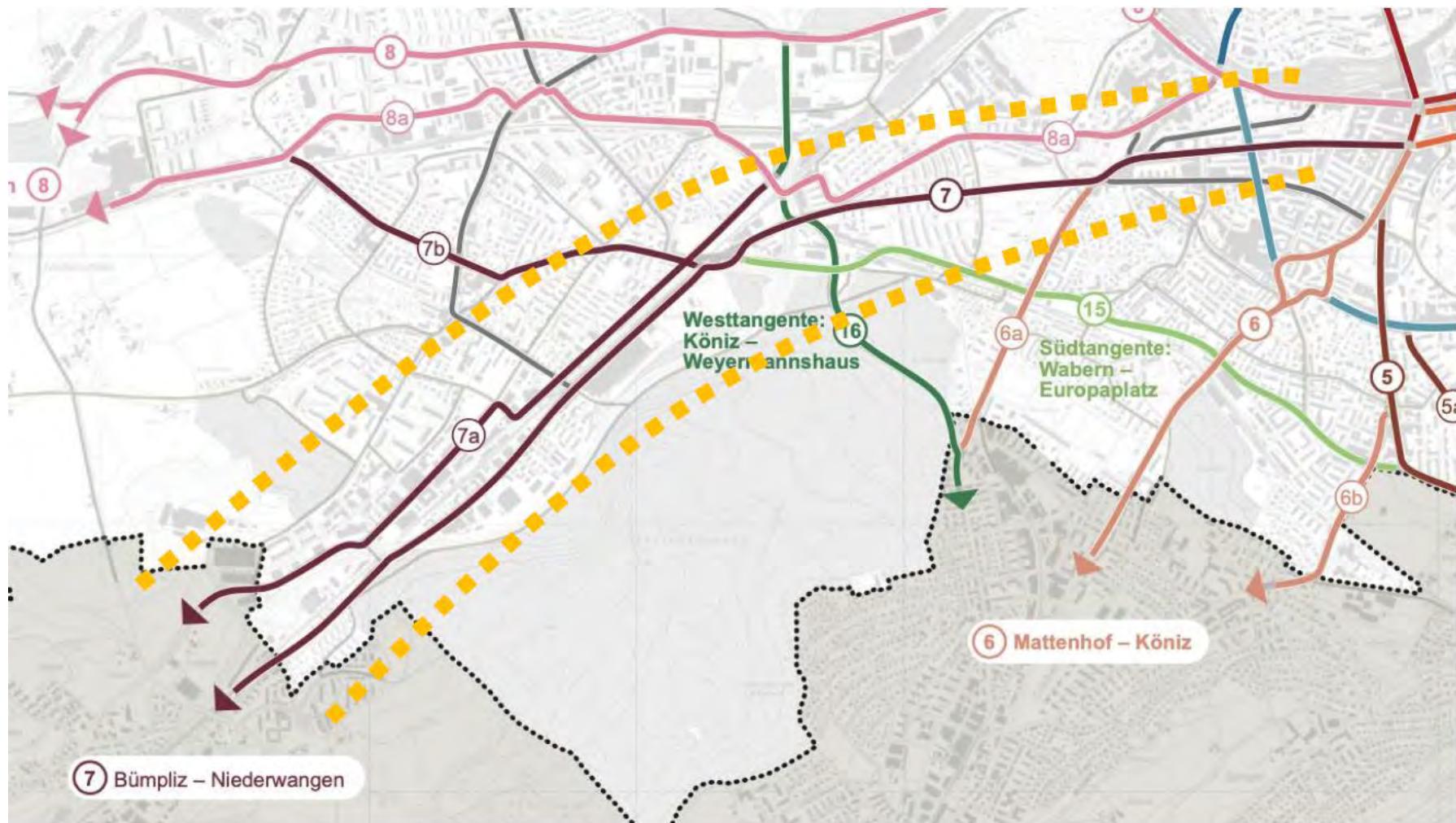




Velovorngroute Bümpliz – Niederwangen

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...





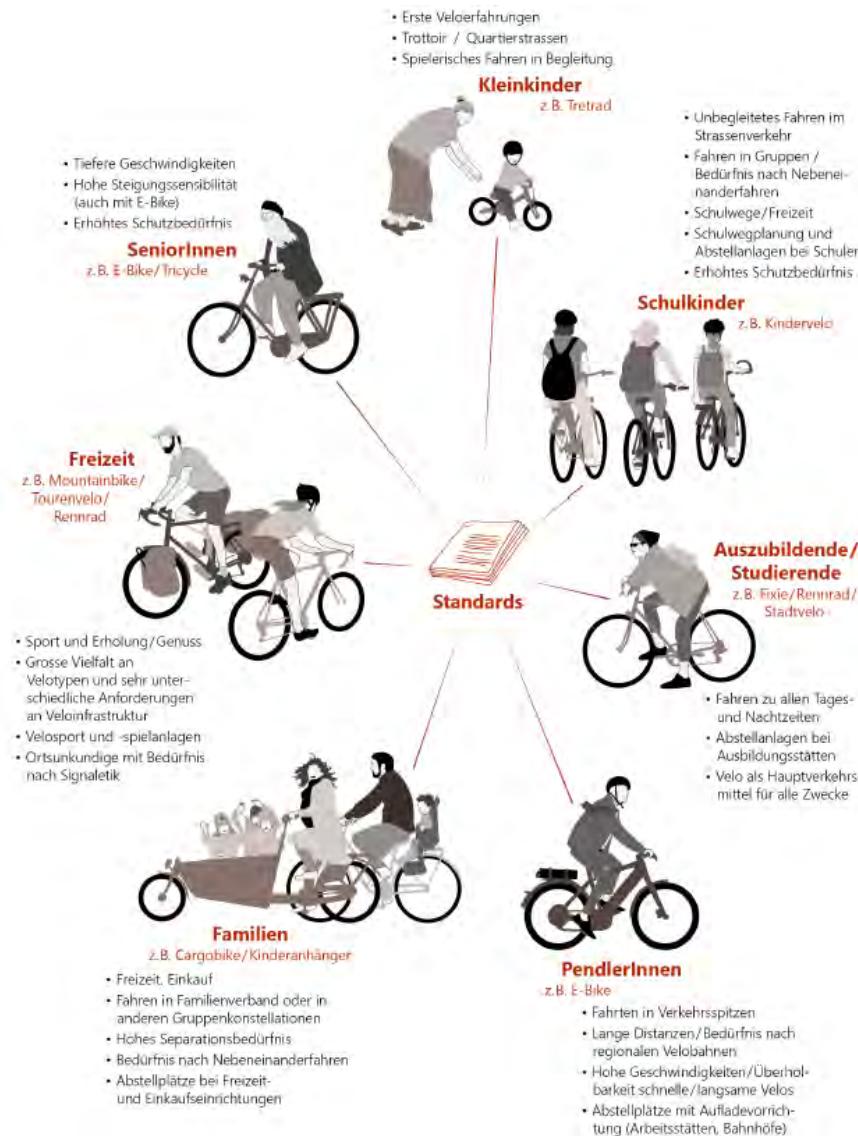
Führungsformen und Standards

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





Vielfältige Bedürfnisse (Nutzergruppe acht bis achtzig)





Präferierte Führungsformen

Führungsform	Innerorts	Ausserorts	Bemerkungen / Breiten
Zweirichtungsradweg 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.
Zweirichtungsradweg eigenständig	A	A	
Richtungsradweg	B	B	Zweirichtungsradweg: Normalbreite 3.50–4.50 m (Mindestbreite 3.00 m) Richtungsradweg: Normalbreite 2.60 m (Mindestbreite 2.20 m)
Breiter Radstreifen	B		Mit durchgezogener Linie / Normalbreite 2.60 m (Mindestbreite 2.20 m) / Ausserorts: Nur wenn eine physische Trennung nicht möglich, sinnvoll oder verhältnismässig ist.
Mfz-freie Strasse	A	A	Strassen/Wege mit SSV-Signal 2.13 (Güterstrasse) Strassen/Wege mit DTV maximal 400 Mfz/Tag (Richtwert)
"Velostrasse"	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.





Führungsformen und Standards

SICHER

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





ATTRAKTIV

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





Führungsformen und Standards

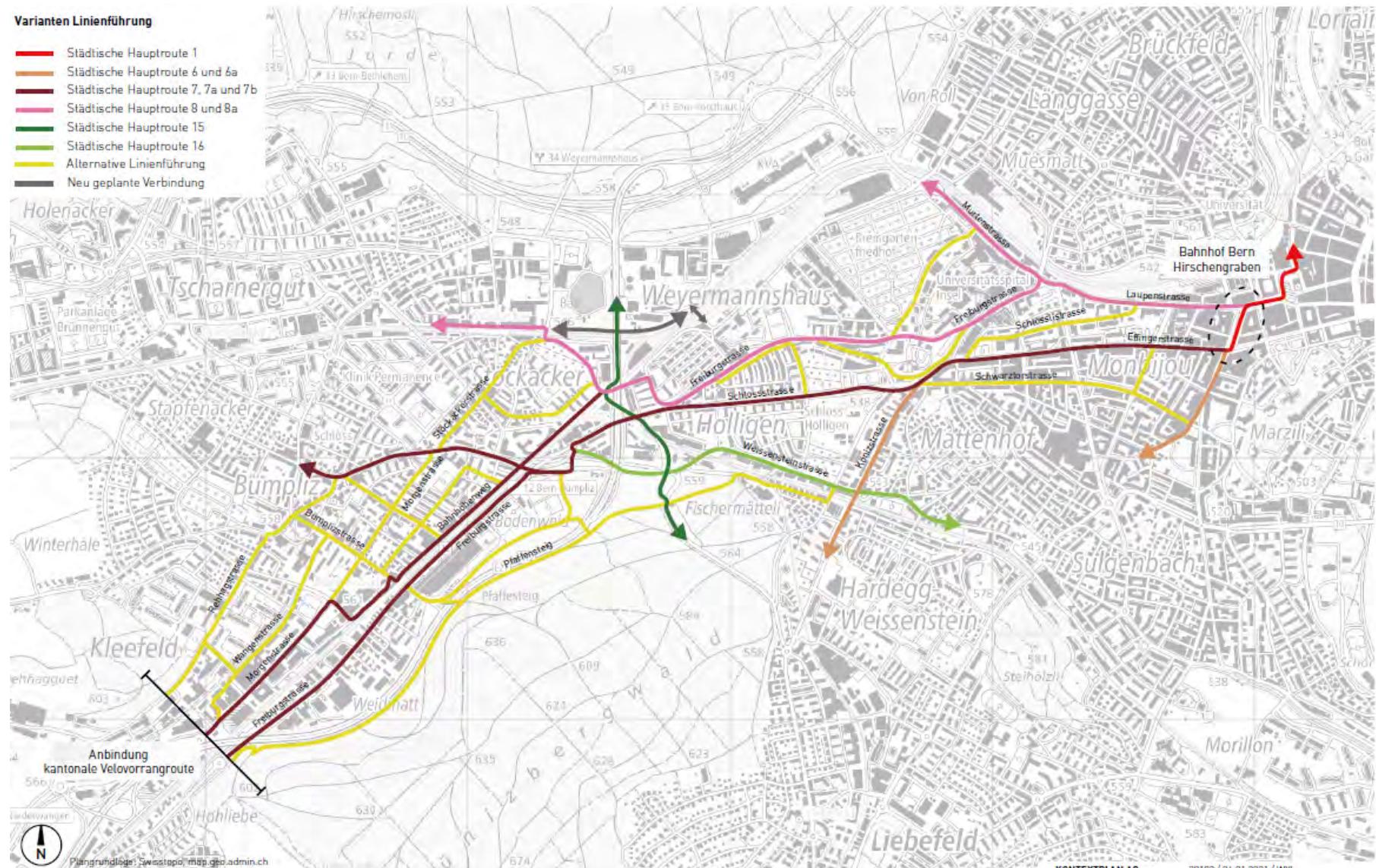
Schnell

Vorrangrouten sollen... Umwege und Höhendifferenzen vermeiden.

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

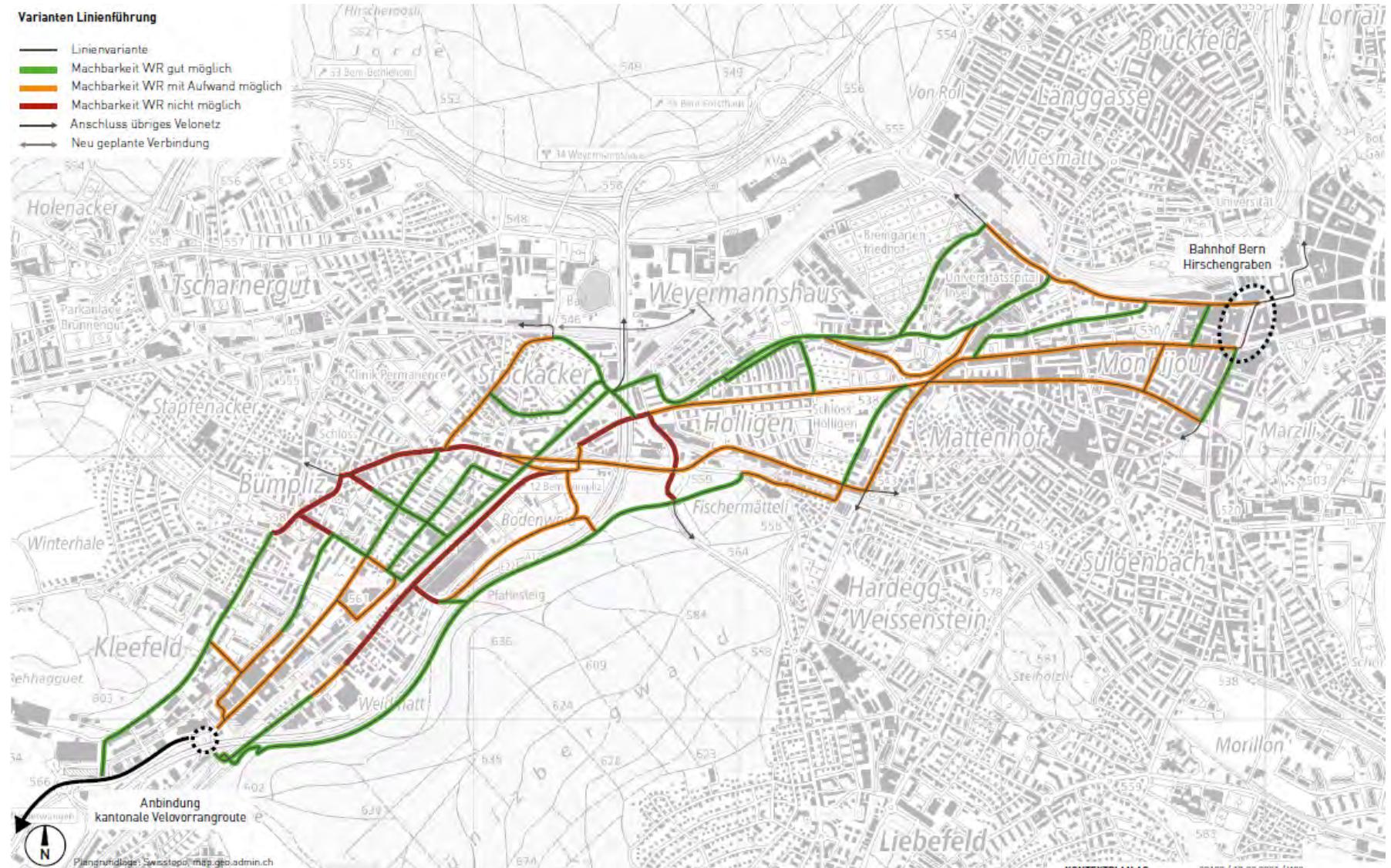


Linienführungsvarianten auf Basis Hauptrouten - Entwurf



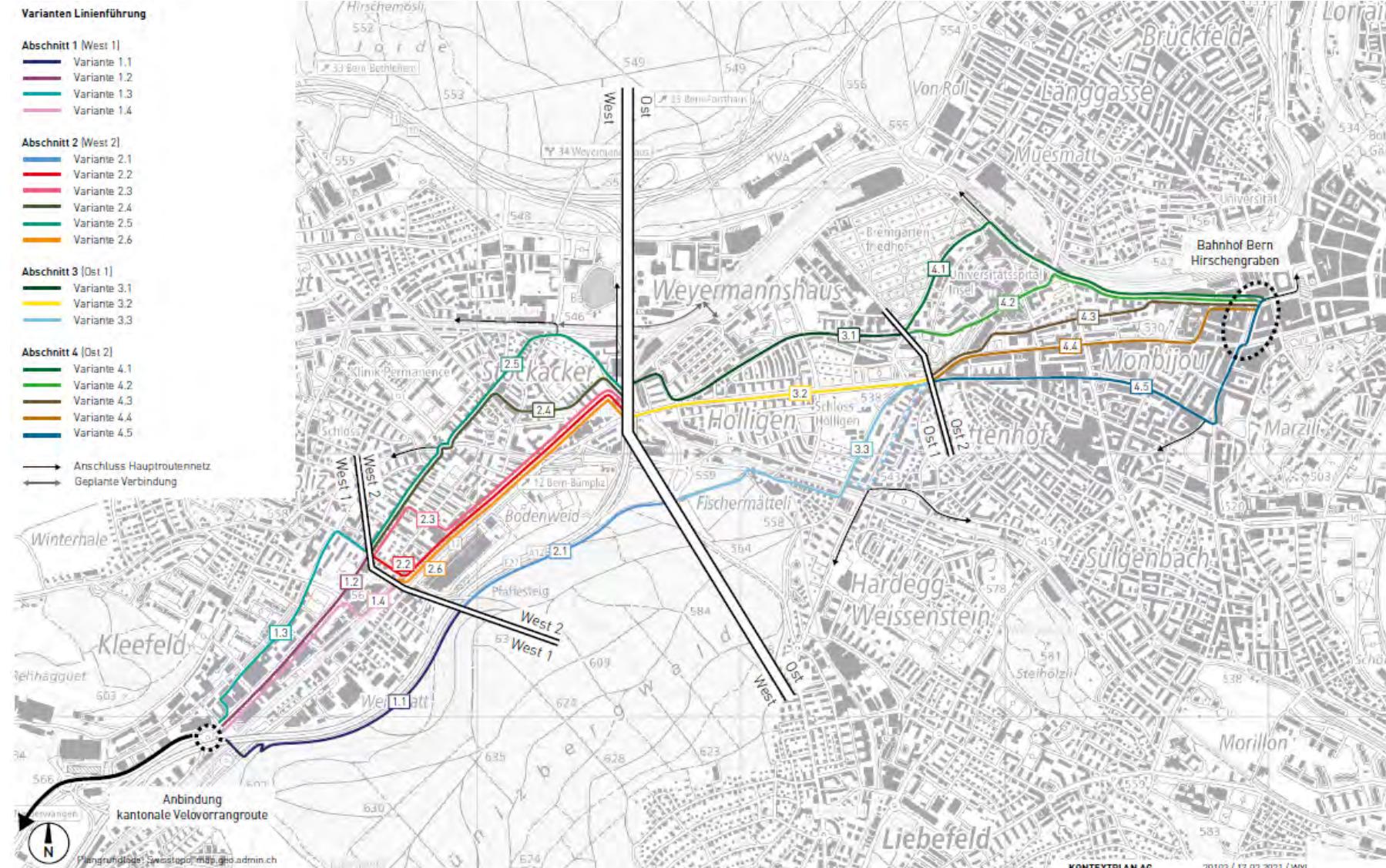


Erste Grobbeurteilung von Linienführung (Eingrenzung Varianten)





Linienführungsvarianten aufgrund der Grobbewertung





Detailbewertung der einzelnen Linienführungsvarianten

Basis für die Bewertung

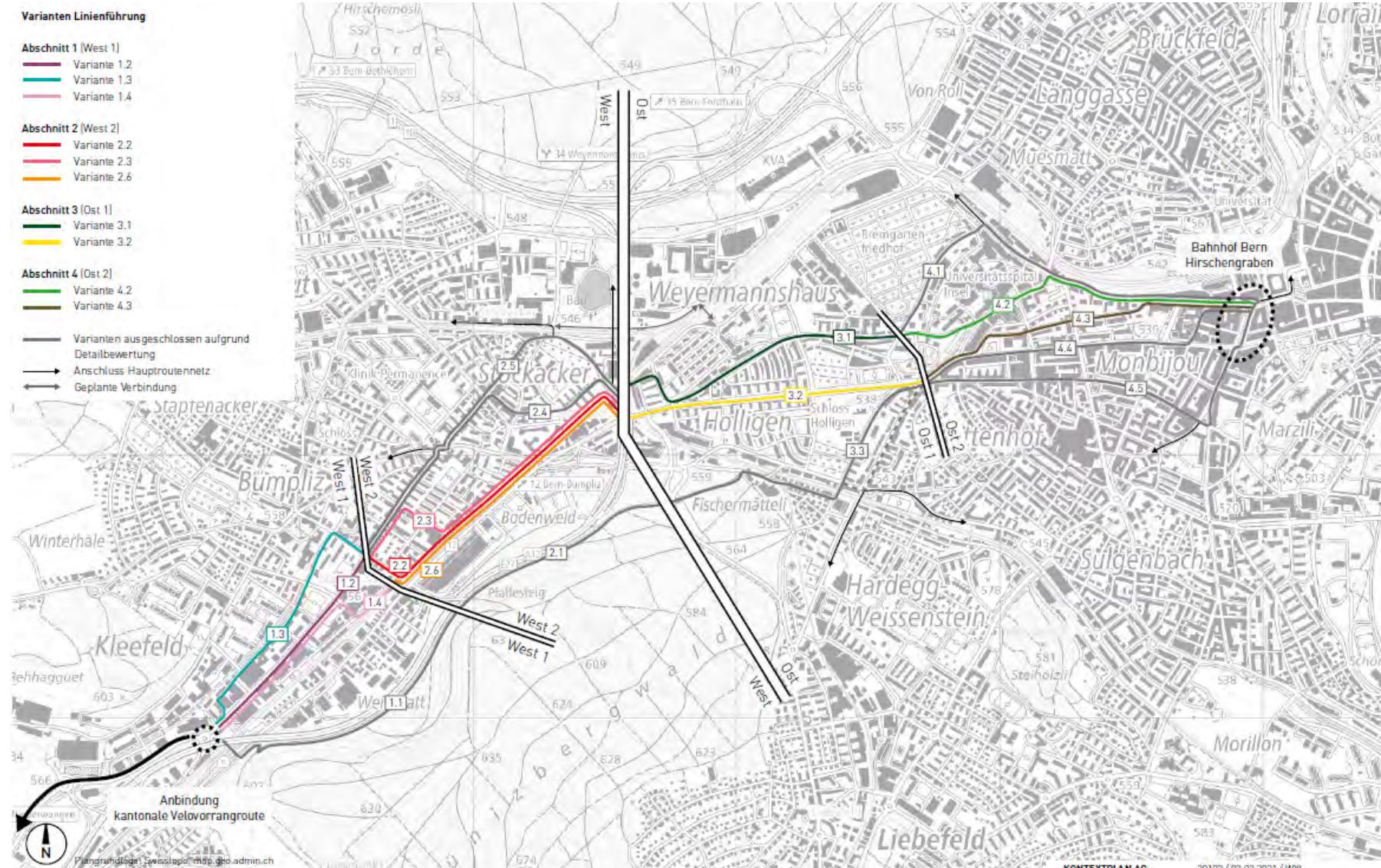
- Getrennte Bewertung pro Fahrtrichtung
- Länge der Variante + Höhenmeter = Leistungskilometer
→ Annahme: 40 Höhenmeter = 1 Leistungskilometer)

Bewertungskriterien

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



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)



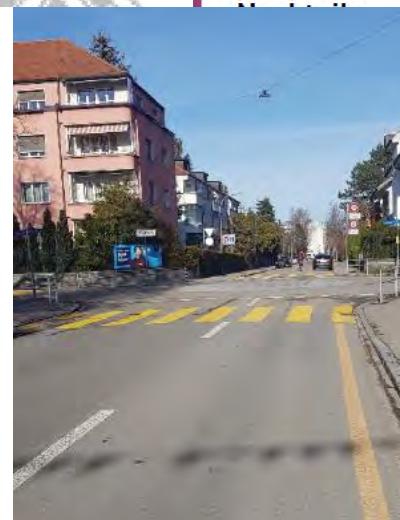
Variante 1.2 und 1.4

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

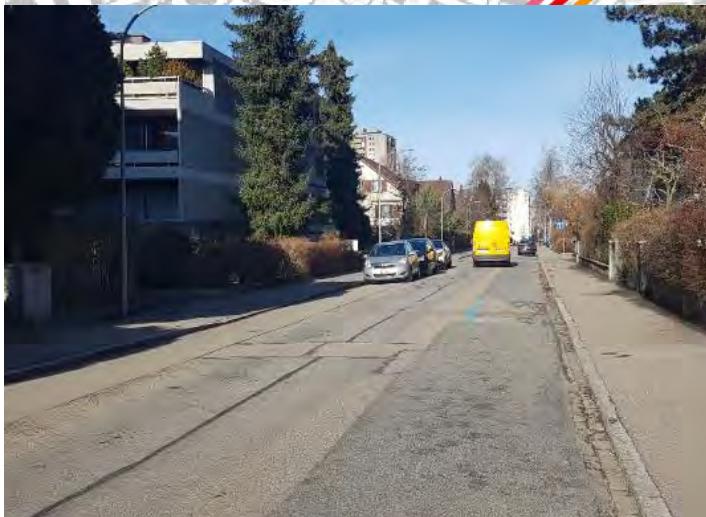
Zweirichtungsradweg, Mfz-freie Strasse, Velostrasse

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

Führungsformen

Zweirichtungsradweg, Mfz-freie Strasse

Vorteile

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

Nachteile