

Fuss- und Veloverkehrskonzept

Zusammenfassung für die Partizipation zu den Netzplänen



März 2021
Albisstrasse im Stadtzentrum Adliswil

Anlass

Die kommunalen Teilrichtpläne für zu Fuss Gehende, Velofahrende und Reitverkehr stammen aus dem Jahr 1998 und sollen überarbeitet werden. Als Grundlage dafür beschloss der Stadtrat am 19. Mai 2020 ein Fuss- und Veloverkehrskonzept zu erarbeiten.

Grundauftrag

Die Stadt Adliswil beabsichtigt mittels eines Fuss- und Veloverkehrskonzepts das Zufussgehen und das Velofahren auf dem gesamten Stadtgebiet zu fördern. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept ist behördenanweisend, d.h. es dient den Behörden und der Verwaltung als Arbeitsgrundlage und wegweisende Entscheidungshilfe. Mit dem Konzept soll die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr verbessert und somit der Fuss- und Veloverkehr insgesamt attraktiver gemacht werden.

Das Fuss- und Veloverkehrskonzept fokussiert auf dem Alltagsverkehr. Der Alltagsverkehr weist ein wesentlich höheres Potential auf als der Freizeitverkehr und ist massgebend für die Dimensionierung der Netzpläne. Beim Alltagsverkehr geht es vor allem um Sicherheit, Direktheit sowie möglichst geringe Verlustzeiten. Selbstverständlich dient das Alltagsnetz auch dem Freizeitverkehr.

Strategische Ziele

- Die Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr als wichtige Mobilitätsform sollen verbessert und nachhaltig gestaltet werden.
- Fuss- und Veloverkehr ist als Mittel gegen überlastete Strassen zu fördern, der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll gesteigert werden.
- Die Fuss- und Veloverbindungen sind für alle Nutzerinnen und Nutzer durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten. Die Optimierungen erfolgen unter der Prämisse, dass kein Verkehrsträger im Status quo schlechter gestellt wird.
- Die Angebote im Fuss- und Veloverkehr sind den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern umfassend zu kommunizieren.

Handlungsfelder

Auf der Grundlage einer umfassenden Analyse der heutigen Situation für den Fuss- und Veloverkehr auf Stadtgebiet Adliswil und den strategischen Zielen wurden folgende Handlungsfelder ermittelt:

Fussverkehr

- hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit (Qualitätssicherung durch Standards)
- attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz (von den Quartieren zum Stadtzentrum sowie zwischen den zukünftigen Zentren und den Quartieren, inkl. interkommunale Verbindungen)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Keine Verschlechterung der heute guten Qualität des Fussverkehrs durch Massnahmen am Velonetz
- Optimierungen bei Fusswegen in Hanglage

Veloverkehr

- hohe objektive und subjektive Verkehrssicherheit (Qualitätssicherung durch Standards)
- schnelle, übersichtliche und nachvollziehbare Velorouten (Anbindung an die Stadt Zürich und an die Nachbargemeinden, von den Quartieren zum Stadtzentrum sowie zwischen den zukünftigen Zentren und den Quartieren, inkl. klare Führung bei Strassenkreuzungen und Verzweigungen)
- genügend (ausreichende Fläche), überdachte und sichere Veloparkierung
- Reduktion der Konflikte mit dem Fussverkehr und mit dem motorisierten Individualverkehr

Netzkonzeption Fuss- und Veloverkehr

Aus den strategischen Zielen werden folgende Grundanforderungen an die Netzkonzeption für den Fussverkehr und den Veloverkehr abgeleitet.

Netz Fussverkehr		Netz Veloverkehr
	zusammenhängend	
	sicher	
	attraktiv	
Maschenweite 100 m		Maschenweite 200 m bis 500 m
hindernisfrei		

Abbildung 1 Grundanforderungen an die Netzkonzeption des Fuss- und Veloverkehrs

Netzkonzeption Fussverkehr

Im Netzplan Fussverkehr wird zwischen Hauptwegen und dem Basisnetz unterschieden. Hauptwege sollen bestmöglich die Fussgängerströme bündeln und das Fusswegnetz strukturieren. Sie stellen erhöhte Anforderungen an die Wegfindung für Ortsunkundige und sollen die wichtigsten Zielorte miteinander verbinden. Ausgehend von diesen Hauptwegen erfolgt mit dem Basisnetz die Feinerschliessung, so dass insgesamt eine Weg-Maschenweite von ca. 100 m entsteht (Abbildung 1).

In der Nähe von Schulhäusern und Kindergärten sind eine übersichtliche und einheitliche Gestaltung sowie kindgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten erforderlich.

Der Netzplan bezeichnet nebst den Hauptwegen und dem Basisnetz, den Schulanlagen und Kindergärten auch die bestehenden und geplanten Stadträume mit hohem Fussverkehr (Abbildung 2).

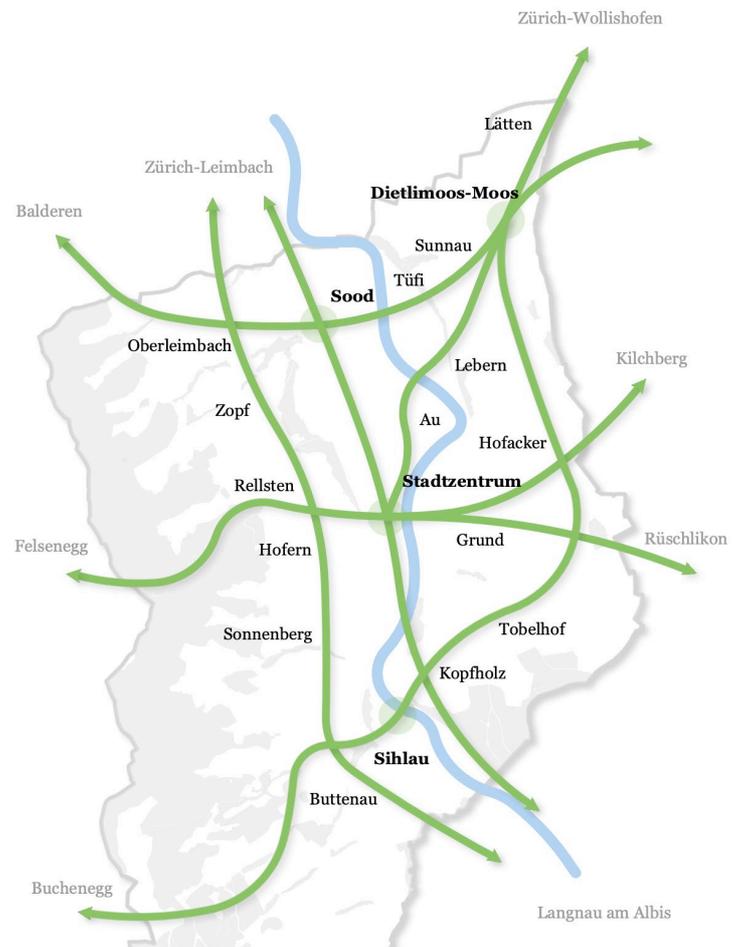


Abbildung 2 Prinzipschema Netz der Hauptwege

Wichtige Verkehrsanbindungspunkte sind die Bahnhöfe und das Quartierzentrum im Gebiet Dietlimoos-Moos einschliesslich deren nahen Umfeld. Diese Anbindungspunkte sind zudem potentielle Stadträume, die primäre Identifikationsorte und beliebte, attraktive Treffpunkte bilden können: der Bahnhof Adliswil mit dem Stadtzentrum und dem Sihlraum, den Bahnhöfen Sood-Oberleimbach und Sihlau sowie das Quartierzentrum im Gebiet Dietlimoos-Moos (Abbildung 3). In diesen Gebieten werden erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur des Fussverkehrs gestellt.

Dies bedeutet:

- Breite der Fussgängerinfrastruktur wird fallweise aufgrund der zu erwartenden Fussgängerfrequenz bestimmt (Richtwerte 2.50 m – 6.50 m)
- Hohe Anforderungen an die Gestaltung, Orientierung, Aufenthalt und Ausstattung

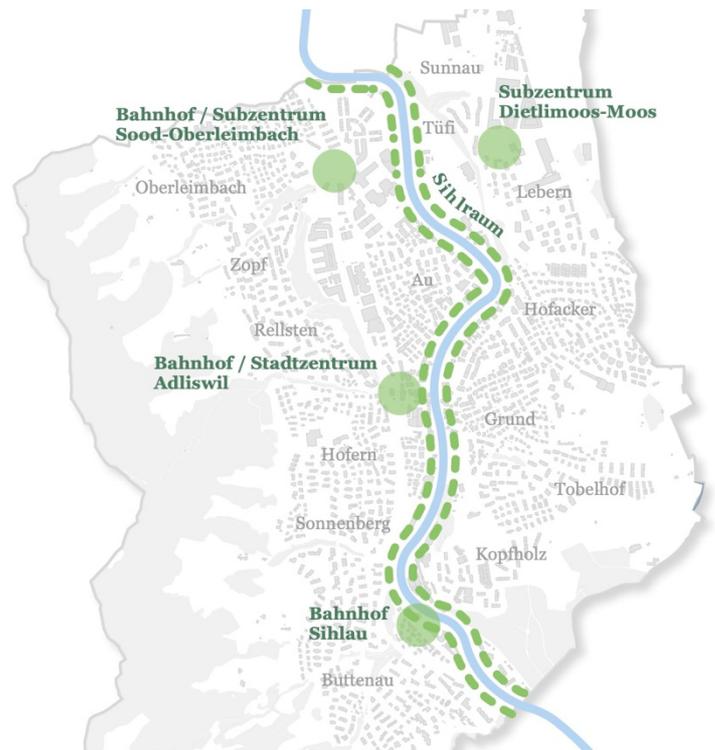


Abbildung 3 Stadträume mit erhöhten Anforderungen

Weitere Hinweise zum Fusswegnetz

- Zur Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr entlang der Sihl wird der Fussverkehr auf der Ostseite priorisiert.
- Die Anbindung der Stadtgebiete Dietlimoos-Moos und Lätten an das Stadtzentrum und den Bahnhof Sood-Oberleimbach sind aufgrund der Höhendifferenzen schwierig. Im Bereich Lebern ist mit neuen Wegen und neuem Sihlsteg eine flachere Anbindung zu prüfen.
- Bei der Zentrumsentwicklung ist der Fokus auf die Fussgänger zu legen. Die Albisstrasse soll dabei nicht als trennendes Element in Erscheinung treten. Ausreichend Platz für das (sichere) Flanieren und Verweilen entlang der Ladenpassagen wird erwünscht.
- In den Entwicklungsgebieten (z.B. Gebiet Sunnau) ist frühzeitig eine sinnvolle und mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept abgestimmte Durchwegung zu fordern.
- Die Wanderwege als Freizeitverbindungen sind zur Information und der Vollständigkeit halber im Netzplan dargestellt und wurden aus dem Wanderwegnetz des Kantons Zürich übernommen.

Netzkonzeption Veloverkehr

Die im Netzplan Veloverkehr dargestellten Verbindungen werden nach ihrer Netzfunktion in Haupttrouten (Abbildung 4) und Basisnetz gegliedert. Die Haupttrouten führen meistens auf verkehrsberuhigten Strassen abseits von Hauptverkehrsstrassen. Mit den bestehenden Tempo-30 Zonen und der Einrichtung von Velostrassen können Quartierstrassen bestenfalls mit wenigen baulichen Massnahmen relativ einfach zu sehr attraktiven Velorouten ausgestaltet werden. Dadurch kann eine hochwertige Alternative für jene Benutzenden angeboten werden, welche die Qualitäten auf einer verkehrsarmen Strasse höher gewichten. Das Basisnetz gewährleistet die Feinerschliessung ab den Haupttrouten, so dass insgesamt ein Netz mit 200 bis 500 m Maschenweite zur Verfügung steht.

Nebeneinanderfahren abseits der Motorfahrzeuge ist besonders für Schulkinder sowie für die Fahrt mit kleinen Kindern erwünscht. Bedingung dafür ist, dass trotz der Führung durchs Quartier eine ablesbare und zusammenhängende Route mit einer gewissen Bündelung der Veloverkehrsströme und einem hohen Ausbaustandard angeboten werden kann. Die unter Umständen etwas umwegreichere Routenführung abseits der direkten Hauptachsen darf jedoch keine Verlegenheitslösung sein, sondern muss durch ihre eigenständige Qualität überzeugen.

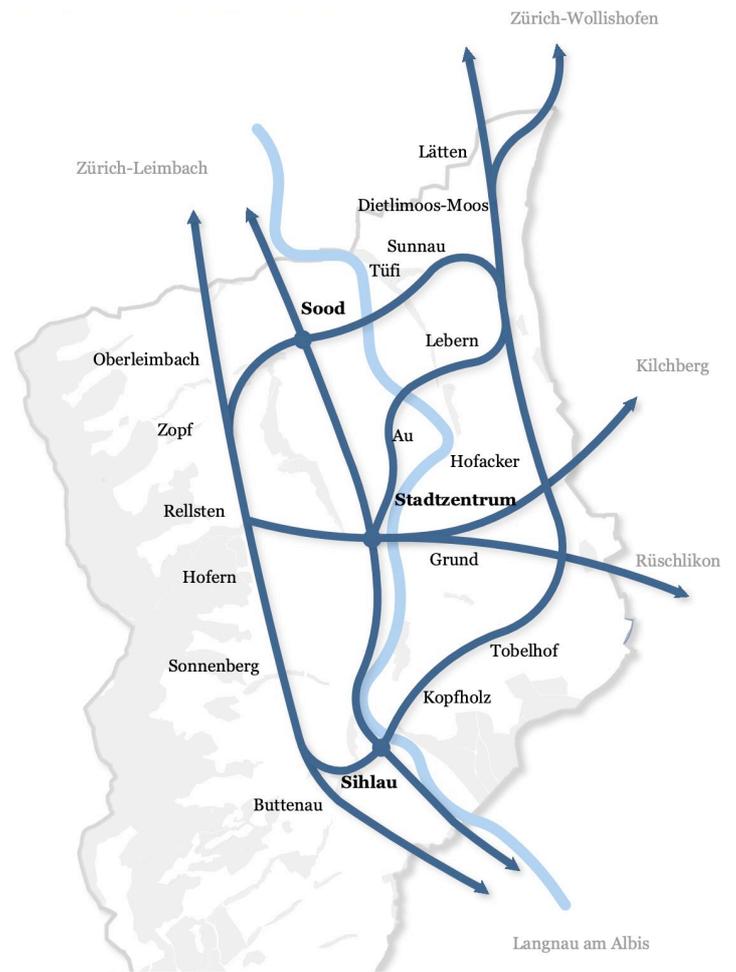


Abbildung 4 Prinzipschema Velohauptnetzroute

	Zusammenhängend		Sicher		Attraktiv	
	Direkt	Schnell	Subj./Obj. Sicherheit	Homogenität	Fahrfluss	Umfeldqualität
Haupttroute	● ● ●	● ● ○	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ○
Basisnetz	● ○ ○	● ○ ○	● ● ●	● ● ○	● ○ ○	● ● ○
Veloschnellroute	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ○ ○
Schweiz Mobil Route	● ○ ○	● ○ ○	● ● ●	● ○ ○	● ○ ○	● ● ●

Abbildung 5 Anforderungen an die Velorouten im Vergleich zu den Veloschnellrouten und der Schweiz Mobil Routen

Weitere Hinweise zum Velonetz

- Velorouten sollen wichtige Zielorte möglichst direkt erschliessen. Das heisst, die Zielorte sollten nicht weiter als 200 m von der Route liegen. In der Abbildung 6 entspricht die schwarz gepunktete Linie einer ungenügenden Erschliessung. Ziele deren Erschliessung eine direkte Linienführung erschweren, sollen mit einer Stichverbindung (blaue Routenführung) erschlossen werden.
- Zur Entflechtung von Velo- und Fussverkehr entlang der Sihl wird der Veloverkehr auf der Westseite geführt (Abweichung zum SchweizMobil-Netz zwischen Werd und Langnau).
- Der grosse Höhenunterschied zwischen den Gebieten Lätten/Dietlimoos-Moos zum Zielort Bahnhof Sood-Oberleimbach bedarf grösserer Eingriffe (neue Wege, Sihlbrücke, Rampen im Hangbereich).
- Mit einer Brücke zwischen Sihltalstrasse und Rütistrasse könnte für Velofahrer die Ost-West-Durchgängigkeit verbessert werden (weniger Höhenmeter).
- Das Zentrum mit der Albisstrasse ist für ungeübte Velofahrer unattraktiv und konfliktbeladen, weshalb entlang der SZU-Bahnlinie eine zusätzliche Hauptroute angeboten wird.
- Sichere und attraktive Veloabstellplätze sind bei allen Zielorten in ausreichender Menge und überdacht erforderlich.
- Die Velorouten auf den Kantonsstrassen sind Teil von regionalen Veloverbindungen und sind besonders attraktiv für geübte, schnelle Velofahrende. An kritischen Stellen, z.B. bei Strassenverzweigungen und Strassenkreuzungen, fehlen allerdings oftmals verkehrssichere Veloinfrastrukturen. Diese Schwachstellen im Basisnetz der Stadt Adliswil sind in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich mit geeigneten Massnahmen zu beheben. Die Optimierungen erfolgen unter der Prämisse, dass kein Verkehrsträger im Status quo schlechter gestellt wird.
- Die Freizeitverbindungen sind zur Information und der Vollständigkeit halber im Velonetzplan dargestellt und wurden aus dem SchweizMobil-Netz sowie aus dem regionalen Richtplan übernommen.

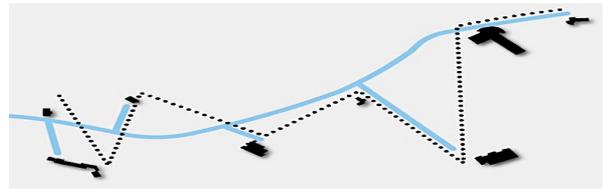


Abbildung 6 Erschliessung von wichtigen Zielorten durch die Veloroute, blau

Glossar

Hauptweg

Der Hauptweg bündelt bestmöglich die Fussgängerströme und strukturiert das Fusswegnetz.

Hauptroute

Die Hauptroute ist zügig befahrbar und direkt. Sie ist attraktiv und komfortabel gestaltet und wird vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen geführt.

Basisnetz

Das Basisnetz gewährleistet die Feinerschliessung ab den Hauptwegen bzw. Haupttrouten und ergänzt es mit durchgehenden und sicheren Verbindungen für den Fussverkehr bzw. Veloverkehr.

Maschenweite

Die Maschenweite bezeichnet den Abstand zwischen zwei benachbarten Fusswegen bzw. Velorouten.

Velostrasse

Durch eine Anpassung der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen per 1. Januar 2021 wurde die Möglichkeit geschaffen, in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise vom Grundsatz des Rechtsvortritts abzuweichen. Es wird künftig möglich sein, in diesen Zonen vortrittsberechtigte Velostrassen einzurichten, so dass Velofahrende Vortritt haben und damit schneller und sicherer an ihr Ziel gelangen können. Die Velostrasse kann mittels Markierung eines grossen Velopiktogramms gekennzeichnet werden, ein spezielles Signal «Velostrasse» ist hingegen nicht vorgesehen bzw. erlaubt.

Veloschnellroute

Veloschnellrouten sind durchgängig, vortrittsberechtigt und führen über ein eigenes Trassee, welches das Kreuzen von je zwei Velos pro Fahrtrichtung ermöglicht.

SchweizMobil-Route

SchweizMobil ist das nationale Netzwerk für den nichtmotorisierten Individualverkehr, insbesondere für Freizeit und Tourismus im Sommer und Winter.

Fragen

Ihre Antworten können Sie direkt ins Dokument schreiben.

Frage 1:

Ist die Netzkonzeption Wählen Sie ein Element aus. für Sie nachvollziehbar?

Antwort:

Ja Nein

Sonstige Bemerkungen:

Frage 2a:

Sind alle wichtigen Fusswege und Velorouten in den Netzplänen (vgl. Beilage) aus Ihrer Sicht erfasst?

Antwort:

Ja Nein

Frage 2b:

Falls ja, wieso sind diese Fusswege und Velorouten für Sie wichtig?

Antwort:

Frage 2c:

Falls nein, welche Fusswege und Velorouten fehlen und warum sind sie aus Ihrer Sicht wichtig?

Antwort:

Frage 3a:

Sind die wichtigsten Handlungsfelder (vgl. Zusammenfassung Seite 2) aus Ihrer Sicht berücksichtigt worden?

Antwort :

Ja Nein

Frage 3b:

Wenn ja, wieso sind diese Handlungsfelder für Sie wichtig?

Antwort:

Frage 3c:

Wenn nein, welche Handlungsfelder fehlen und warum sind sie aus Ihrer Sicht wichtig?

Antwort: