

Ergänzungen Velostandards

Ergänzung zum Kapitel 4 Verkehrsknoten

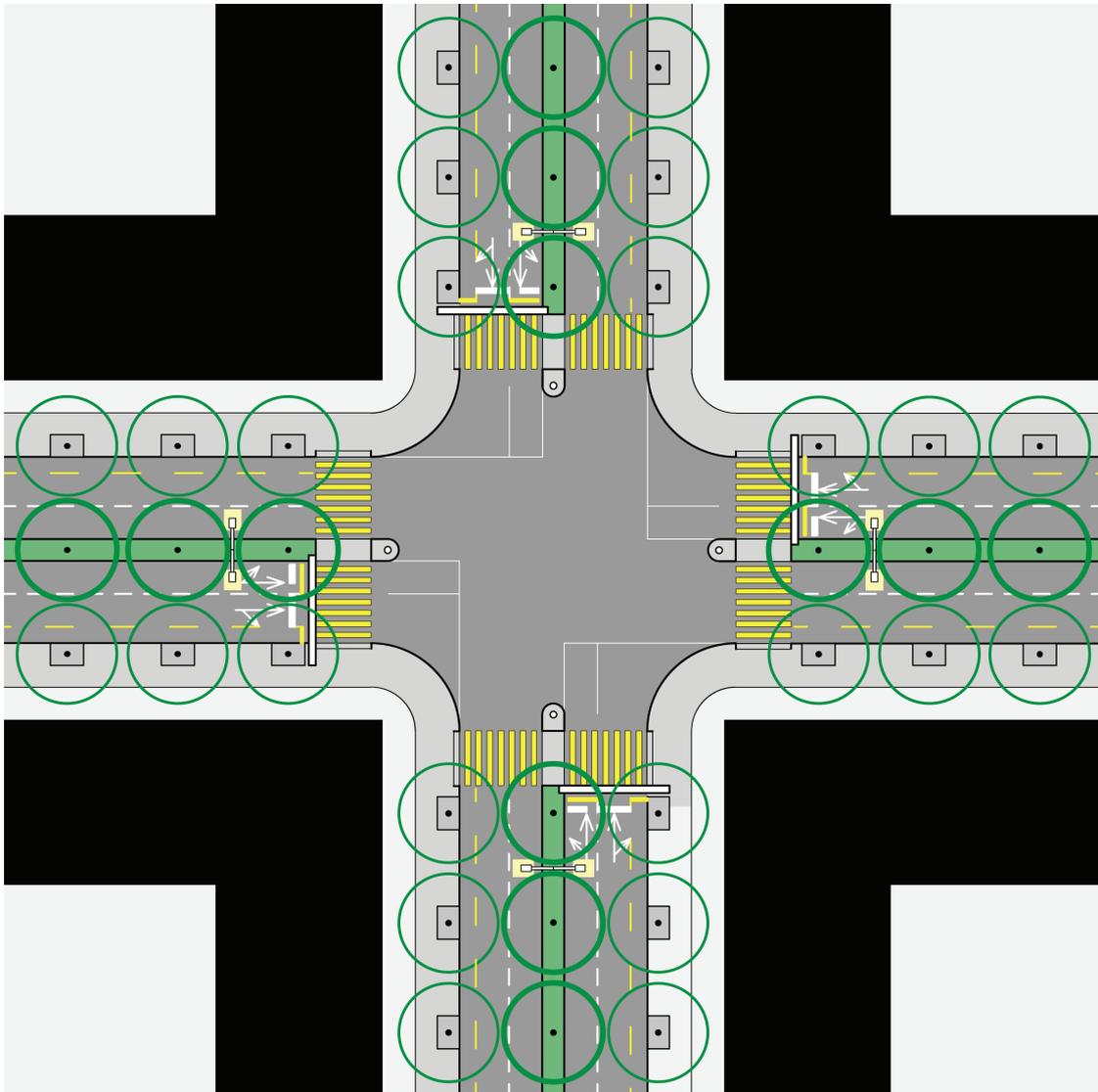
3 Dynamische Knoten

3.1 Leitsätze

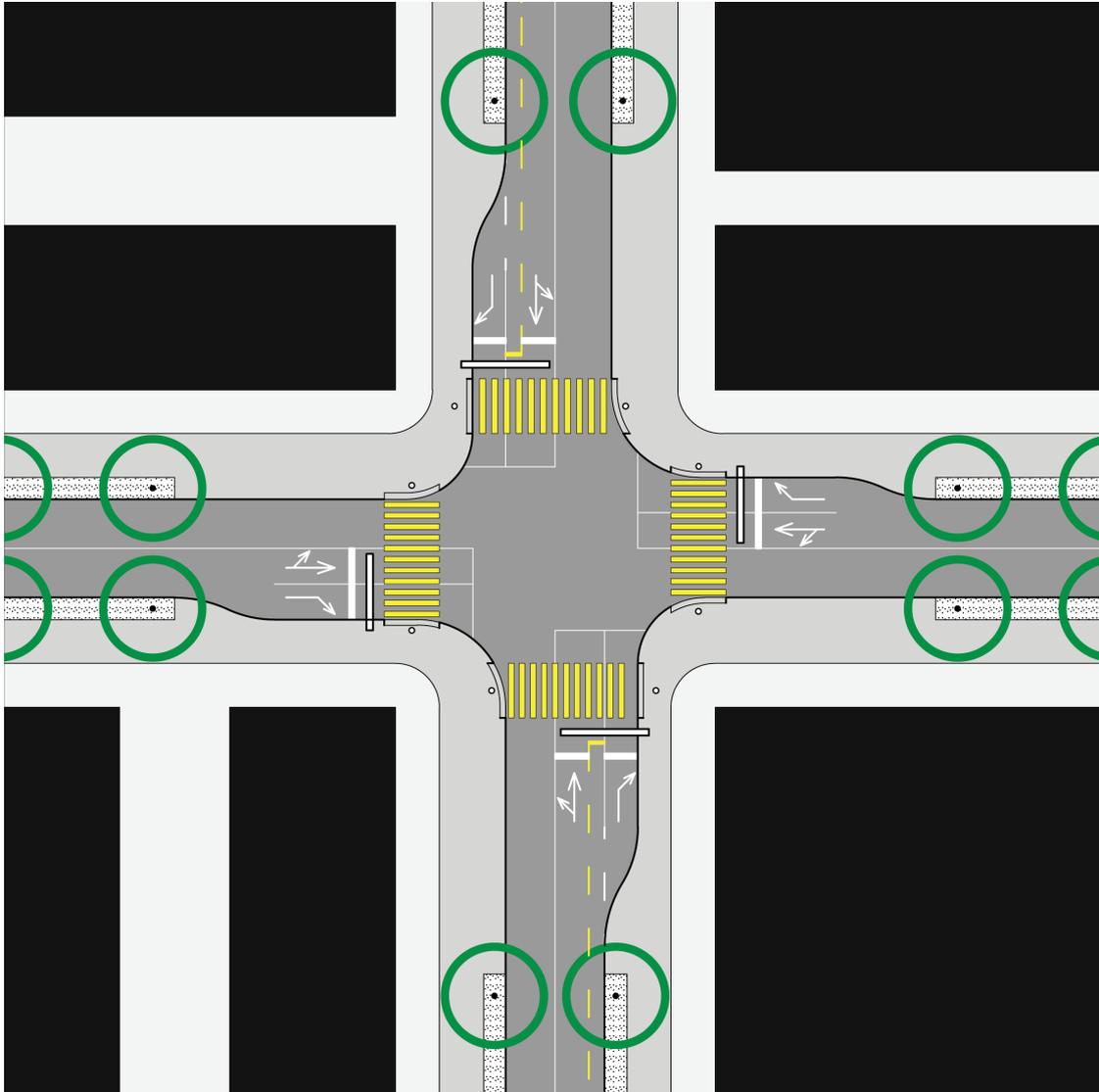
Fuss- und Veloverkehr

- Für den Veloverkehr sind eigentrasseerte Lösungen (Radstreifen oder Radwege) zu bevorzugen.

4.2 Prinzip 4-spurige Kreuzungen



4.3 Prinzip 2-spurige Kreuzungen mit Vorsortierung



Ergänzung zum Kapitel 5 Strassen

1 Strassentypen

1.2 Hauptstrassen

Charakter (Ergänzung)

- Veloverkehr auf eigentrasseierten Radstreifen oder Radwegen

1.2 Hauptstrassen

Charakter (Ergänzung)

- Veloverkehr auf eigentrasseierten Radstreifen oder Radwegen

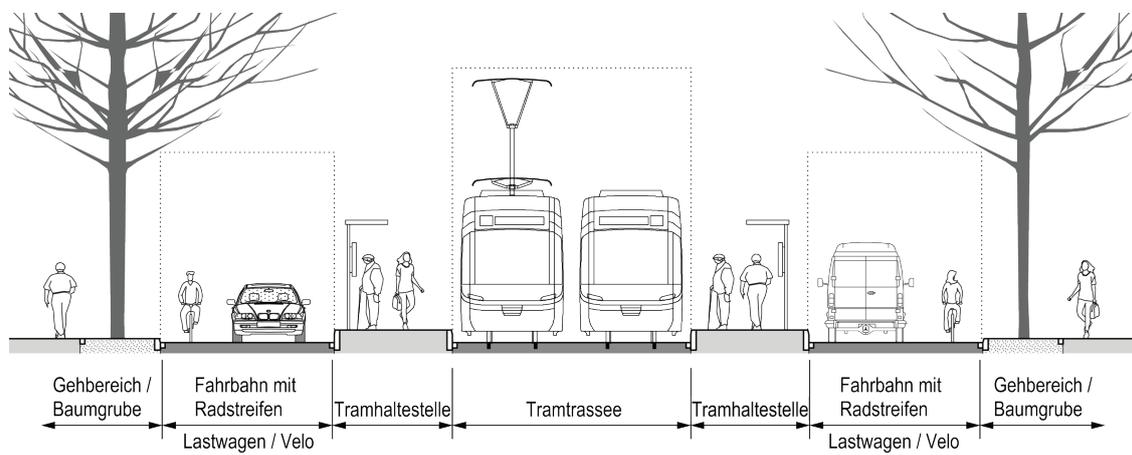
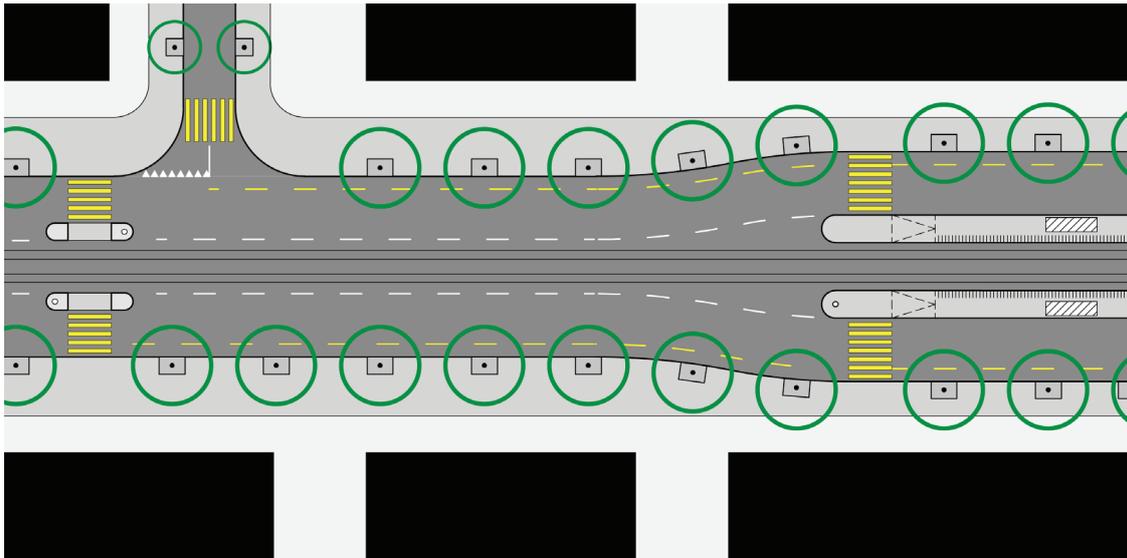
4 Hauptstrassen

4.1 Leitsätze

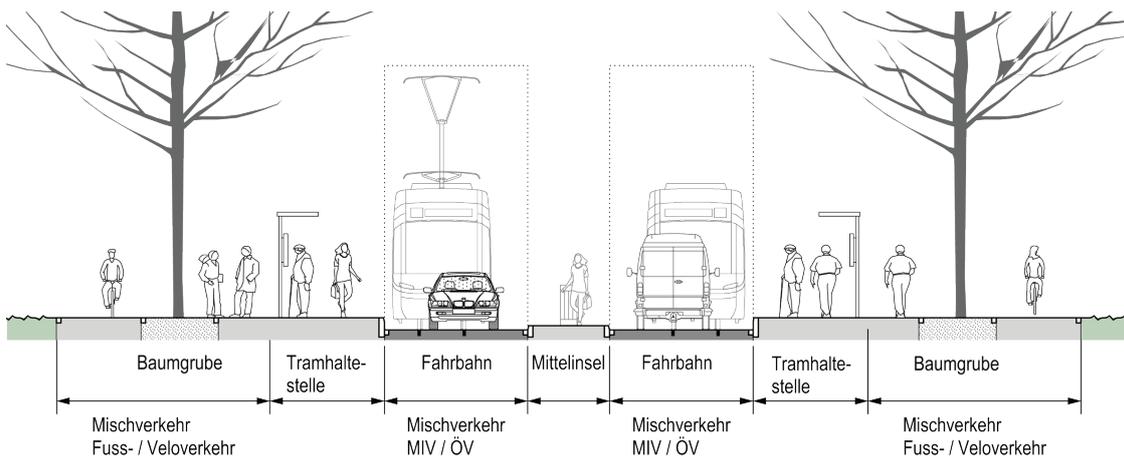
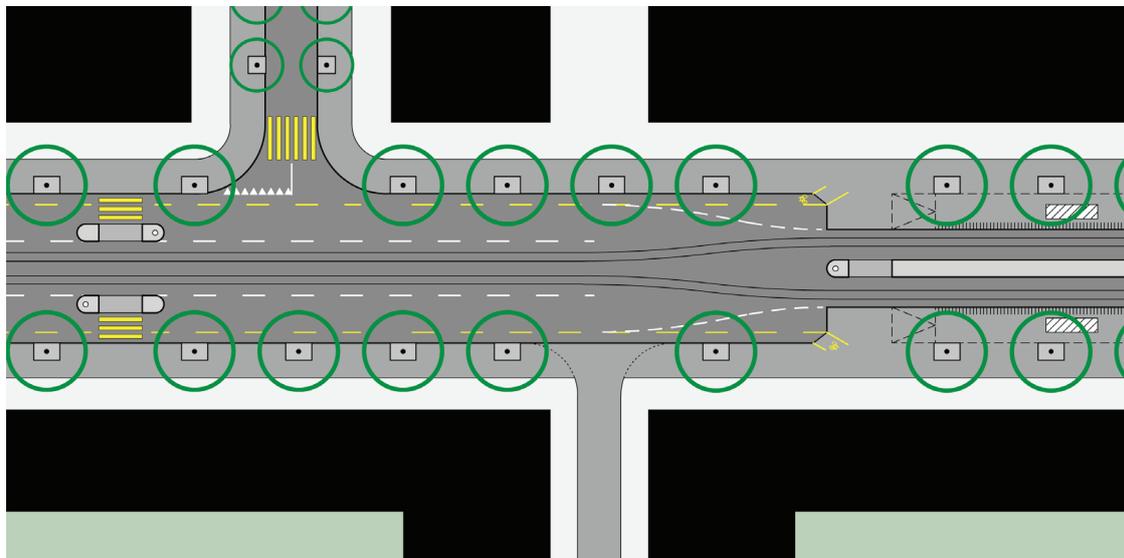
Querschnitt

- Radfahrende sind auf eigenen Radstreifen oder Radwegen zu führen

4.4 Prinzip Hauptstrassen mit Tram (Insel-Haltestelle)



4.5 Prinzip Hauptstrassen mit Tram (Kap-Haltestelle)



5 Quartierstrassen

5.1 Leitsätze

Veloverkehr

- Bei tiefem Verkehrsaufkommen ist die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV zweckmässig, bei erhöhten MIV-Frequenzen ist insbesondere bei Komforttrouten eine Eigentrasierung zu prüfen.
- Horizontale und vertikale Versätze zur Verkehrsberuhigung sind so anzuordnen, dass Velos um diese möglichst herumgeführt werden.

Ergänzung zum Kapitel 6 Wege

1 Wegtypen

1.1 Erschliessungswege

Charakter (Ergänzung)

- Reine Radwege

2 Grundsätze

2.3 Gesamtwirkung

Bei der Veloführung gelten folgende Prioritäten:

1. Veloführung auf angrenzenden Strassen oder reinen Radwegen
2. Radführung auf Wegen im Koexistenzprinzip mit dem Fussverkehr

2.7 Planungshinweise

- Velostandards Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement TED, 2016

3 Erschliessungswege

3.1 Leitsätze

Verkehr

- Radfahrende sind in erster Linie auf der Fahrbahn oder auf reinen Radwegen zu führen. Kombinierte Rad-/Gehwege auf Trottoirniveau entlang Strassen werden in Ausnahmefällen, z.B. bei Hauptstrassen mit hohem Verkehrsaufkommen, erstellt.

5 Promenaden

5.1 Leitsätze

Verkehr

- Promenaden dienen vor allem den zu Fuss Gehenden, an manchen Stellen sind sie jedoch auch bedeutende Achsen für den Veloverkehr. Wo nicht mit Konflikten zu rechnen ist, darf der Radverkehr im Koexistenzprinzip geführt werden, ansonsten ist eine eigentrasseierte Radwegführung anzustreben.

Ergänzung zum Kapitel 10 Oberflächen

4.2 Prinzipien Vertikalversatz

Hoher Randstein

- Bei Radstreifen auf Brücken sind die Minimalmasse zu vermeiden, wenn angrenzend hohe Randsteine eingesetzt werden.

Projektteam:

Urs Brändle, VBZ

Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz

Monika Hungerbühler, Pro Velo Kanton Zürich

Stephan Ilg, ERZ Stadtreinigung

Christine Kerlen, TAZ Verkehr + Stadtraum

Oliver Maier, Metron Verkehrsplanung AG

Eva Schmidt, Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Marc Schneider, Metron Verkehrsplanung AG

Marco Simeon, TAZ Werterhaltung

Marco Starkermann, Metron Verkehrsplanung AG

Daniel Tremp, TAZ Projektierung + Realisierung

Urs Walter, TAZ Verkehr + Stadtraum

Reinhard Widrig, DAV

Rupert Wimmer, Metron Verkehrsplanung AG