



Themen

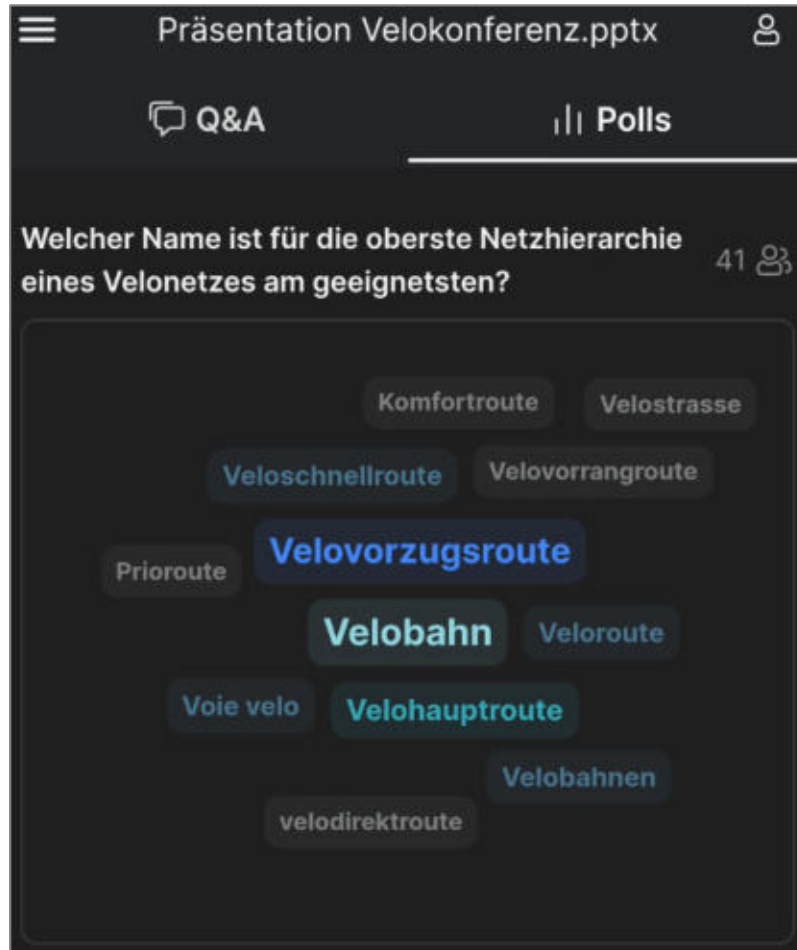
- Handbuch „Velobahnen“ – Blick in die Werkstatt
- Was sind Velobahnen? Und wo kann man sie einsetzen?
- Wie gross ist das Velopotenzial in der Agglomeration
- Velopotenzial, was oder wer ist das?
- Wie können die „Interessierten“ abgeholt werden?
- Was nützen Velobahnen?



Visualisierung Veloschnellroute bei Wallisellen, Kanton Zürich (nightnurse images GmbH)

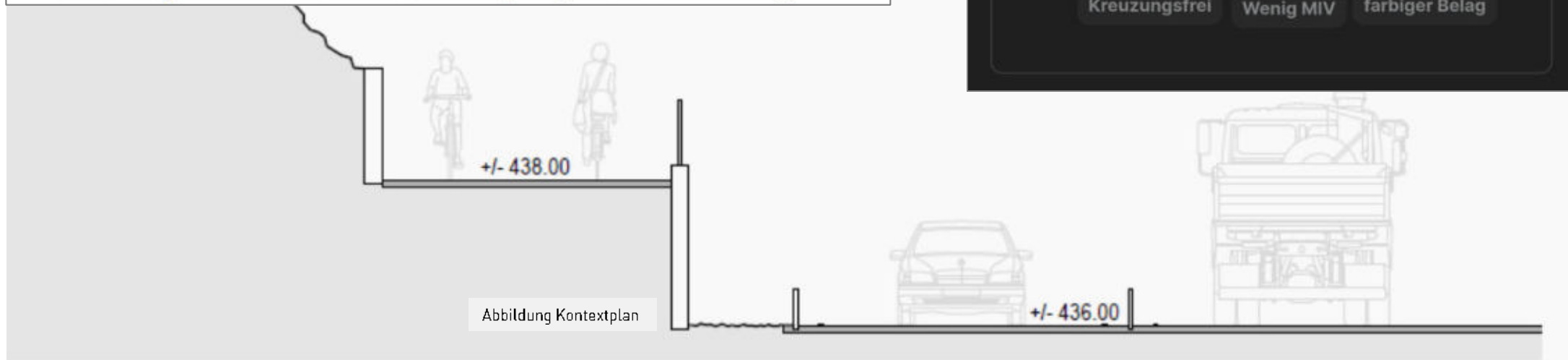
Begriffe und Definition

Was sind
Velobahnen?



Begriffe und Definition

- Velobahnen sind die qualitativ hochwertigsten Verbindungen im Velowegnetz und verlaufen in der Regel auf baulich getrennten Radwegen oder auf verkehrsarmen Strassen.
- Velobahnen verbinden wichtige Ziele mit entsprechend hoher Nachfrage bzw. hohem Velopotenzial möglichst direkt und über längere Distanzen. Sie sind flüssig und weitgehend unterbruchsfrei befahrbar und ermöglichen dadurch kurze Reisezeiten.
- Velobahnen sind hochwertig gestaltet und bieten ein hohes Mass an Sicherheit und Komfort. Damit sprechen sie das gesamte Spektrum potenzieller Velofahrender an.
- Velobahnen leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr auf den Veloverkehr. Gleichzeitig führen sie zu einem Quantensprung bei der Velonutzung.



Was sind
Velobahnen?

Welche Massnahmen sind bei der Umsetzung
von "Veloschnellrouten" wichtig?

40

Vortrittsberechtigung an Knoten

Roter Faden

Erkennbarkeit

Fahrfluss

Wahrnehmung

Vortritt

Übersicht

Schön

Durchgängigkeit

Lesbarkeit

Sicherheit

Sûre Rapide

Gute Lesbarkeit

Kreuzungsfrei

Wenig MIV

farbiger Belag

Hochwertige Infrastruktur für alle

Was sind
Velobahnen?



«Freigleis» in Kriens, Kanton Luzern (Kontextplan)

Hochwertige Infrastruktur für alle

Was sind
Velobahnen?



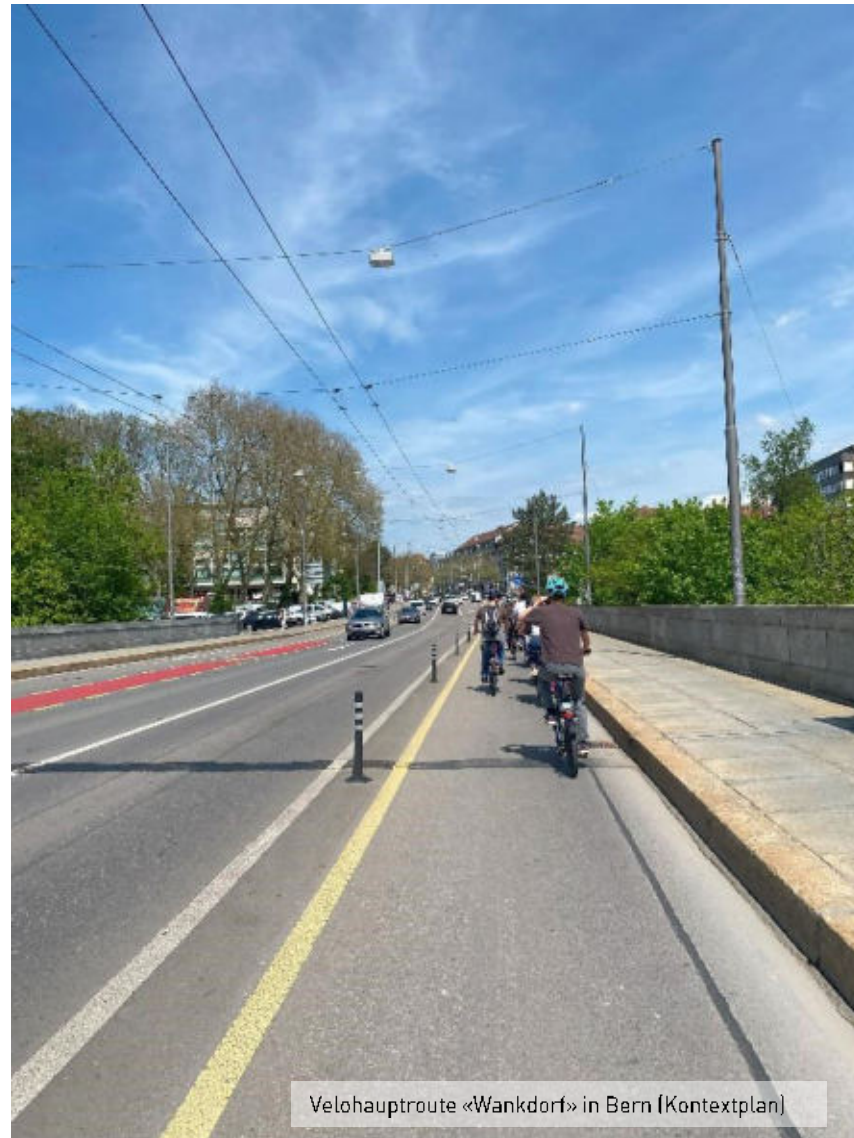
Tiefenaustrasse bei Bern (Kontextplan)



Velohauptroute «Wankdorf» in Bern (Kontextplan)

Hochwertige Infrastruktur für alle

Was sind
Velobahnen?



Velohauptroute «Wankdorf» in Bern (Kontextplan)



Velostrasse in Bern (Kontextplan)

Hochwertige Infrastruktur für alle



Was sind
Velobahnen?

Hochwertige Infrastruktur für alle

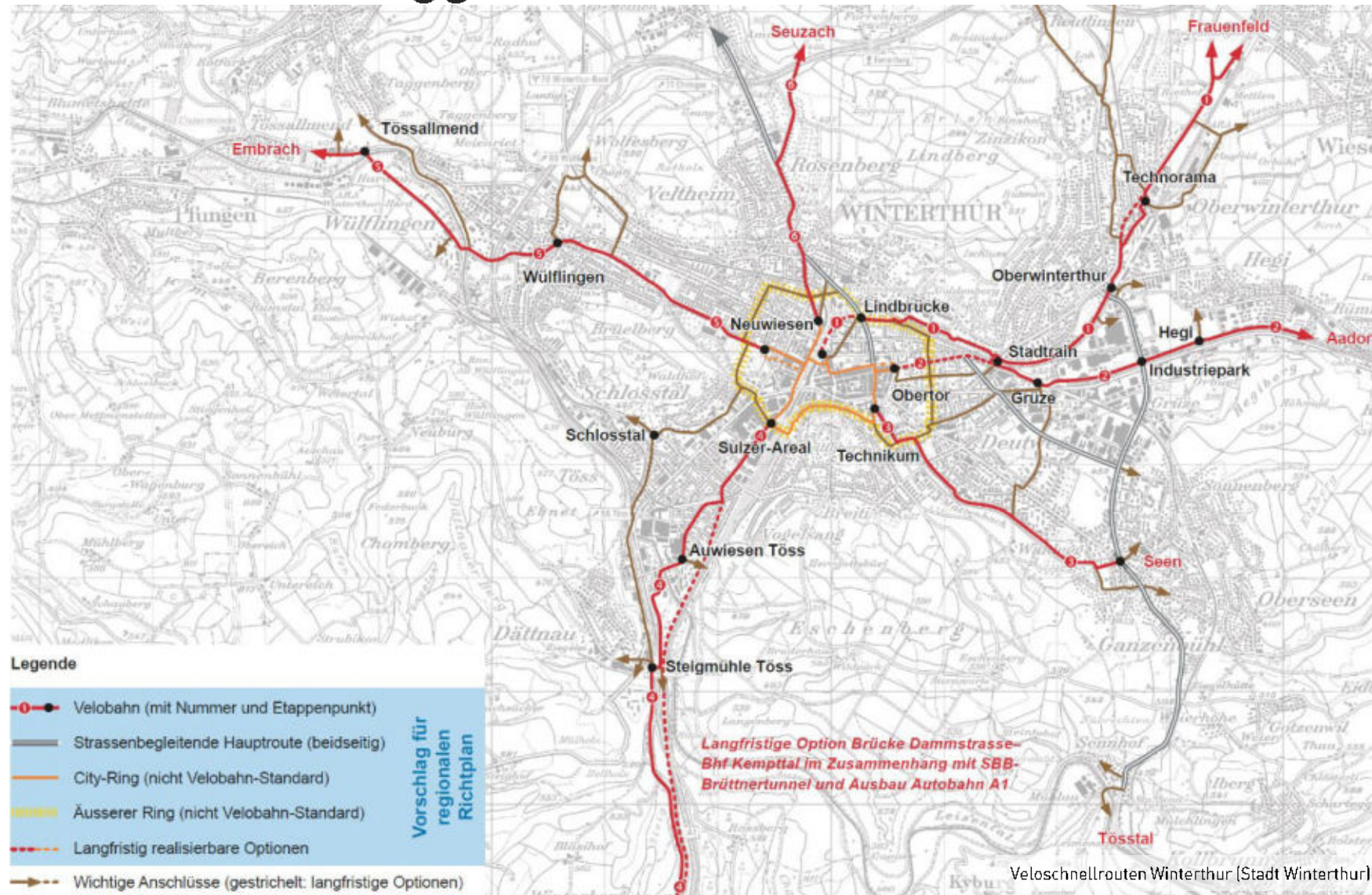
Was sind
Velobahnen?

| | Stadt Luzern | Kanton Basel-Stadt | Kanton Bern | Stadt Bern | Kanton Zürich | Kanton Zug |
|----------------------------|--------------|--------------------|-----------------------|------------|-----------------|------------|
| Zweirichtungsradweg | | | | | | |
| Velovorzugsroute | - | - | 3.50 m - 4.50 m | - | 4.50 m | 4.00 m |
| Hauptverbindung | 4.50 m | 3.40 m | 3.00 m | 4.50 m | 3.50 m | 3.00 m |
| Basisnetz | 3.20 m | 2.80 m | 2.50 m | 3.20 m | 2.50 m | 2.50 m |
| Richtungsradweg | | | | | | |
| Velovorzugsroute | - | | 2.60 m | - | 3.00 m | 2.20 m |
| Hauptverbindung | 2.50 m | 3.00 m | 2.60 m | 2.50 m | 2.50 m | 2.00 m |
| Basisnetz | 1.80 m | 2.60 m | 1.80 m | 1.80 m | 2.00 m | 1.80 m |
| Radstreifen | | | | | | |
| Velovorzugsroute | - | - | 2.60 m | - | 2.50 m | 2.20 m |
| Hauptverbindung | 2.50 m | 1.80 m | 1.50 [io] / 1.80 [ao] | 2.50 m | 1.80 m | 1.80 m |
| Basisnetz | 1.80 m | 1.60 m | 1.50 [io] / 1.80 [ao] | 1.80 m | 1.50 m | 1.50 m |
| Velostrasse | | | | | | |
| Velovorzugsroute | - | - | - | - | 4.80 m - 6.50 m | 4.80 m |
| Hauptverbindung | 4.50 m | - | - | - | 4.80 m - 6.50 m | 4.80 m |
| Basisnetz | 4.50 m | - | - | - | 4.80 m - 6.50 m | 4.00 m |

Grafik: Kontextplan

Von der Agglomeration ins Zentrum

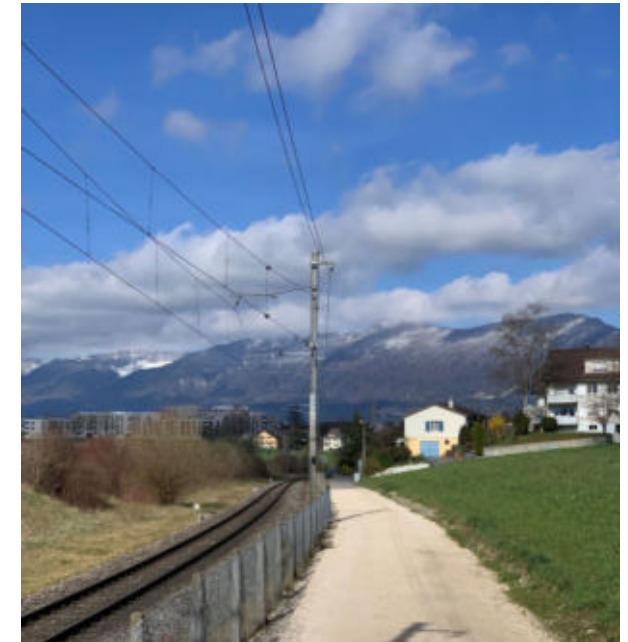
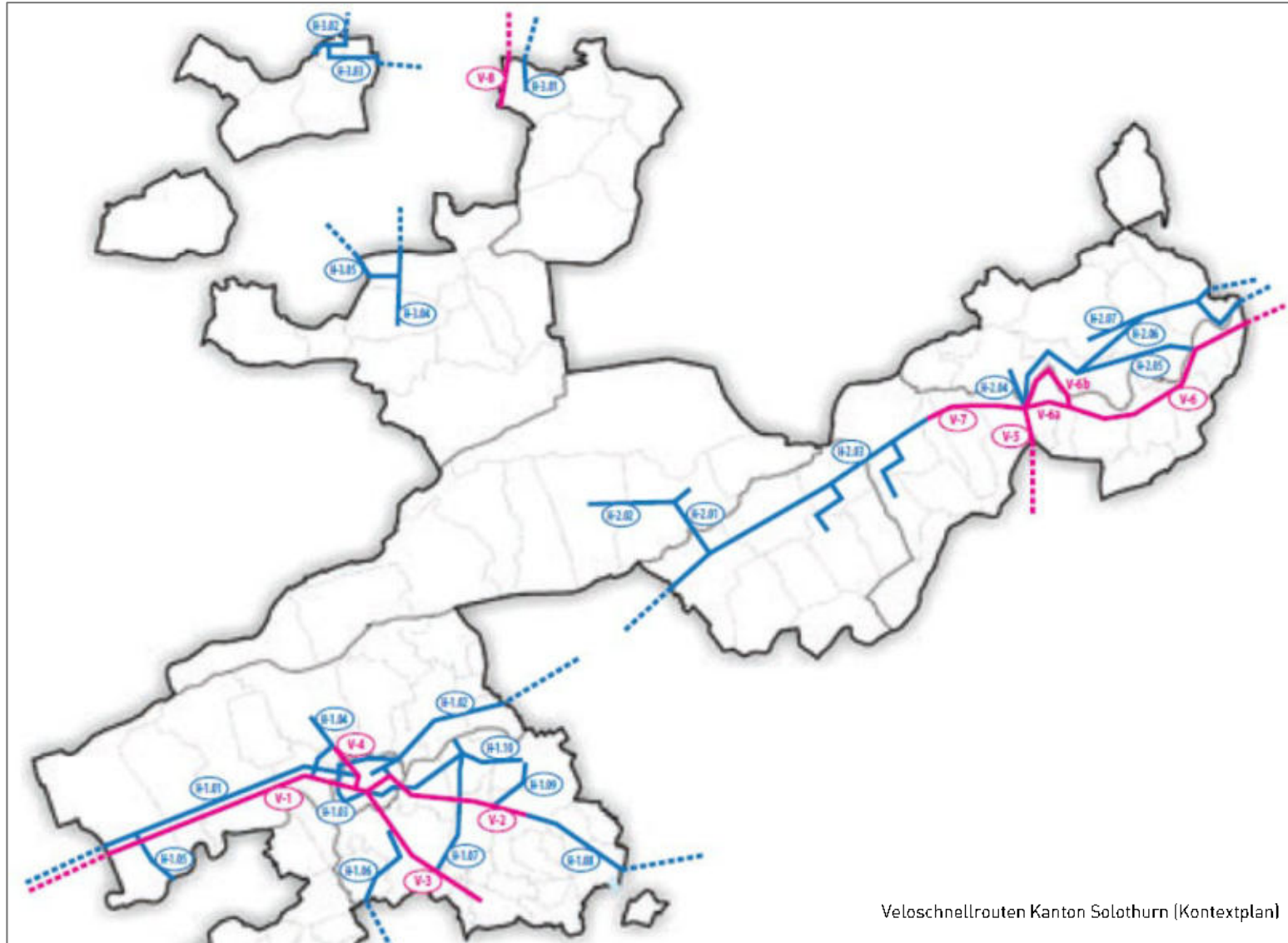
Wo kann man
Velobahnen
einsetzen?



Herausforderungen im städtischen Raum (Kontextplan)

Von der Agglomeration ins Zentrum

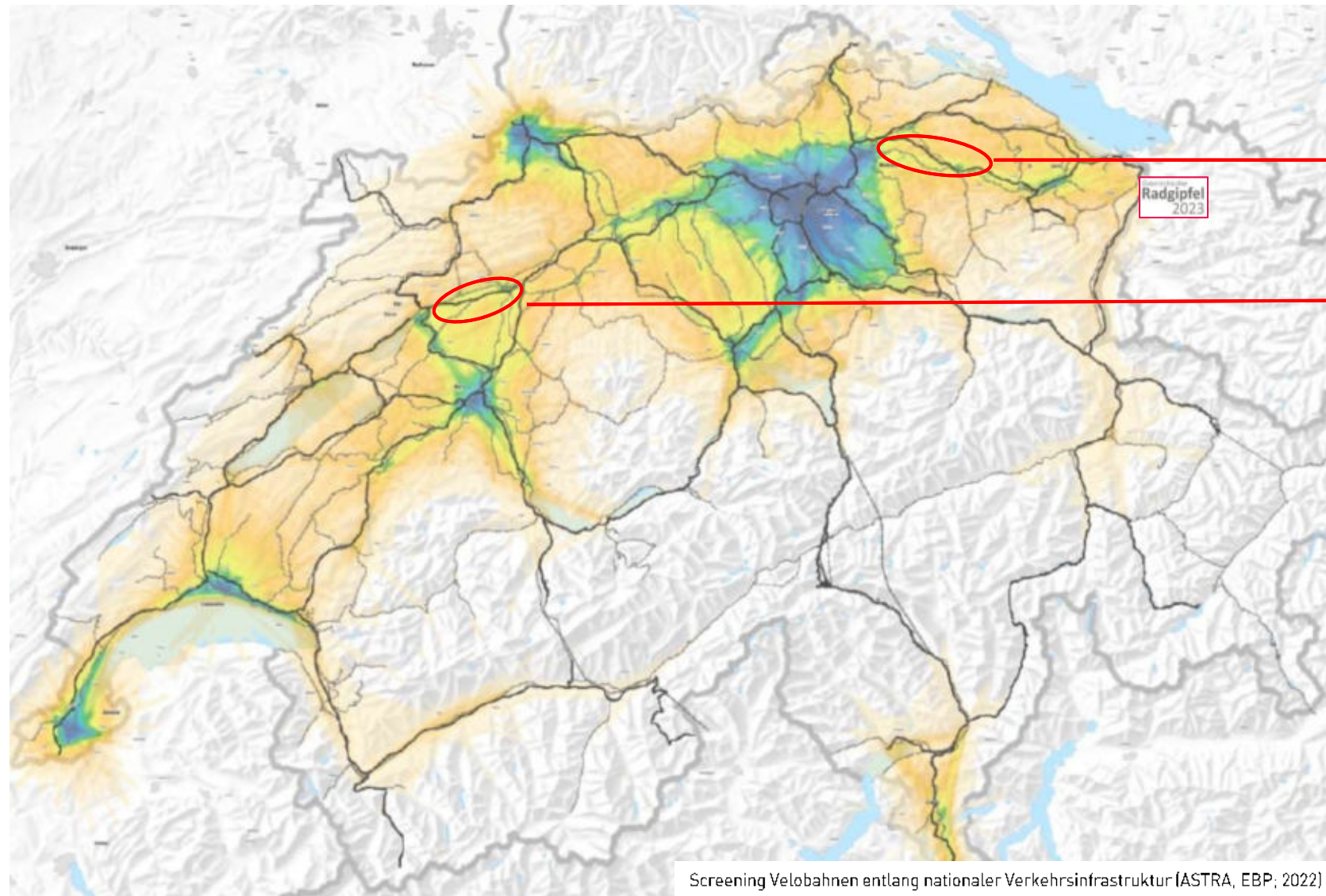
Wo kann man
Velobahnen
einsetzen?



Mögliches Trasse bei Solothurn (Kontextplan)

Nationale Analyse

Wie gross ist
das
Velopotenzial?



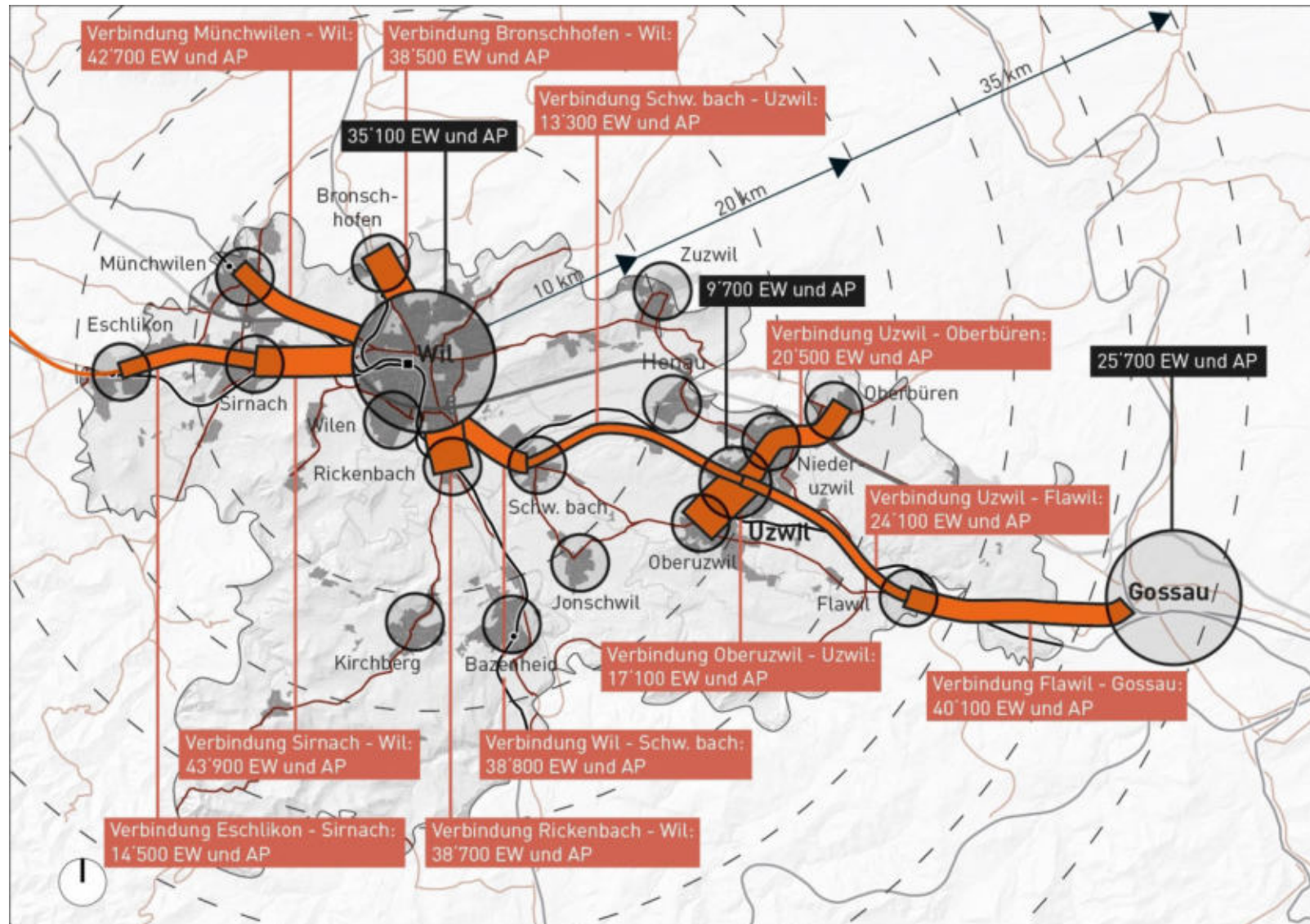
Winterthur - Wil SG

Grenchen - Solothurn

Velopotenzial
tief  hoch

Potentialüberlegungen Region Wil

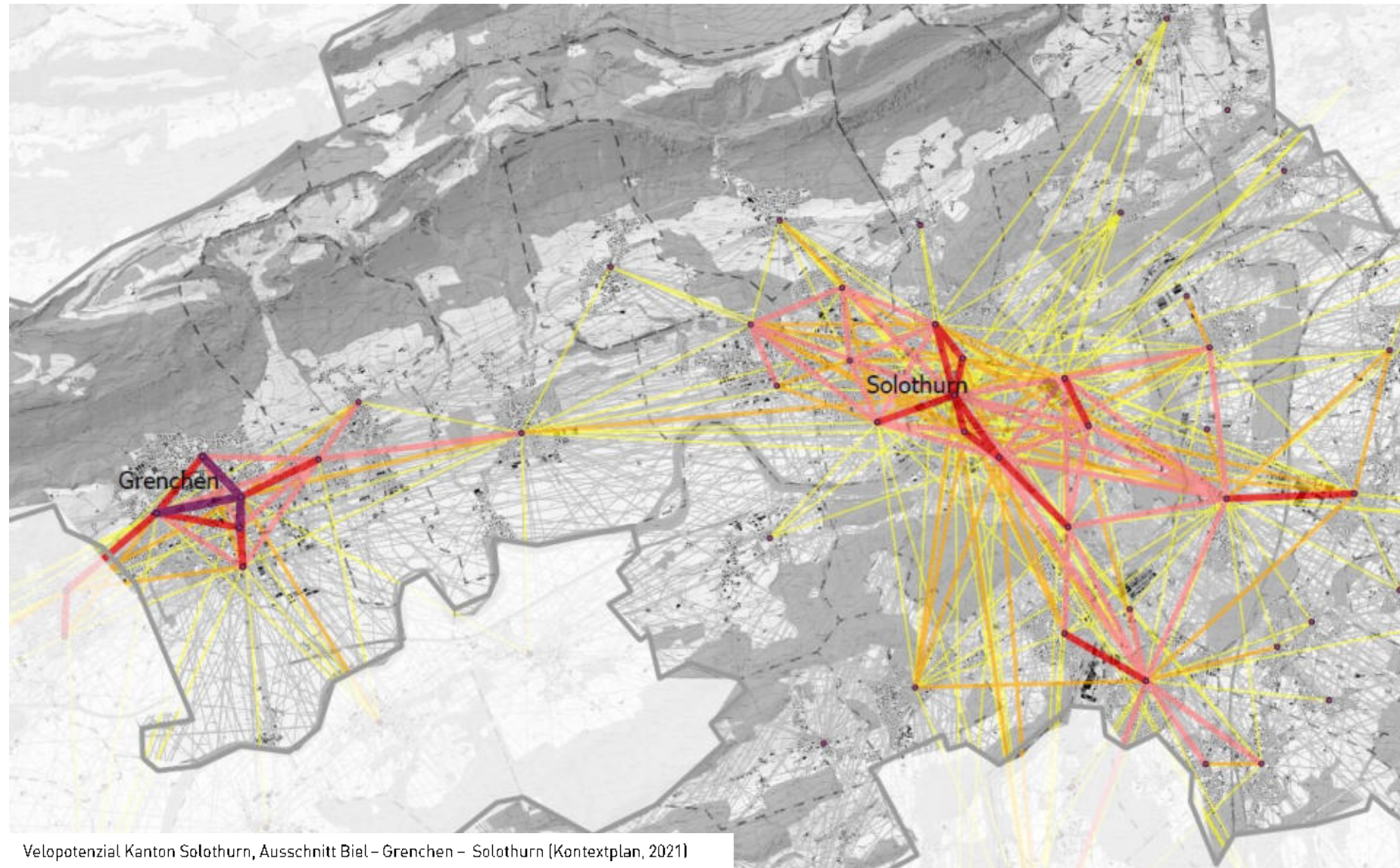
Wie gross ist
das
Velopotenzial?



Velopotenzial **Regio Wil**

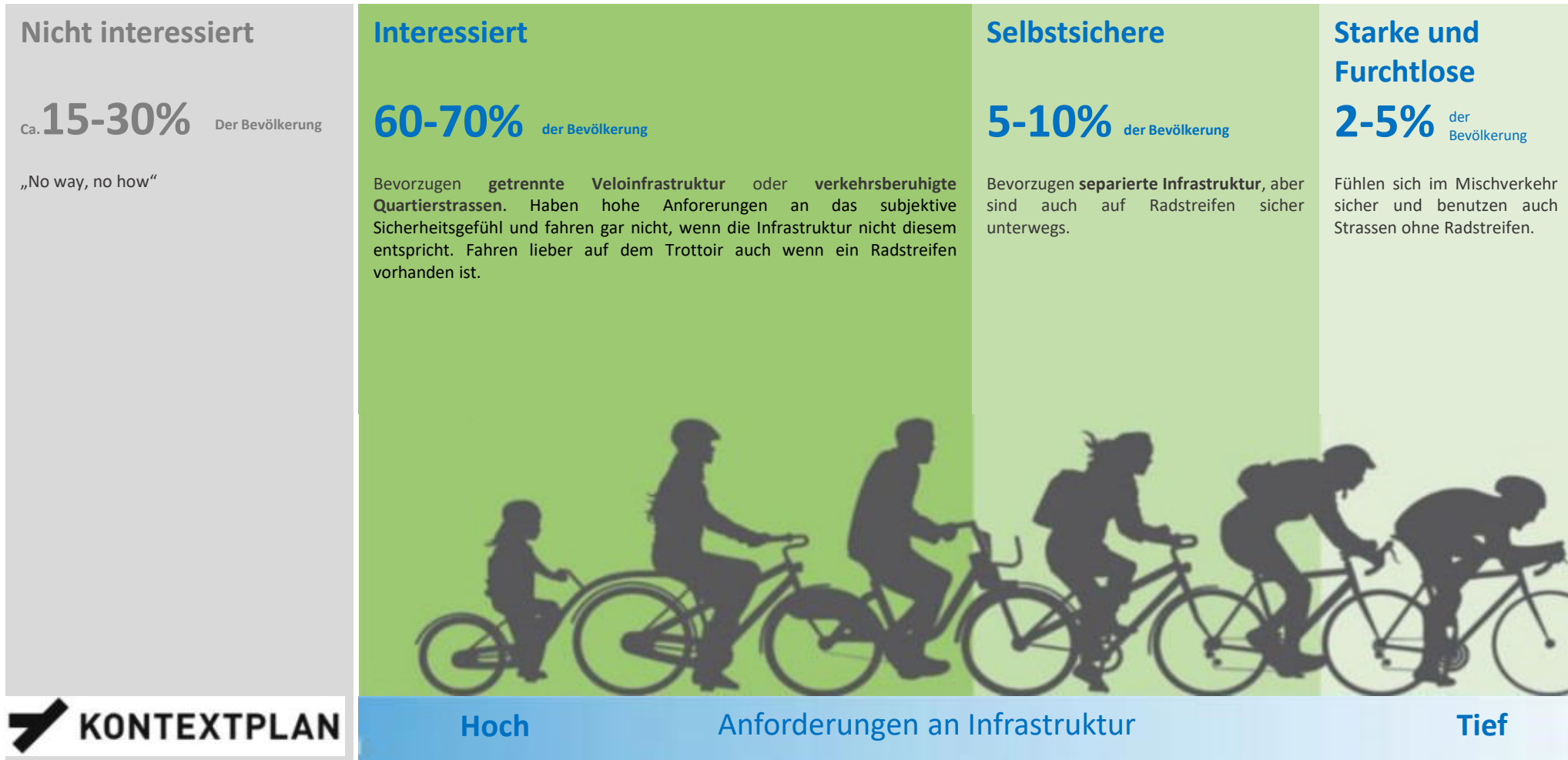
Potenzialanalyse Kanton Solothurn

Wie gross ist
das
Velopotenzial?



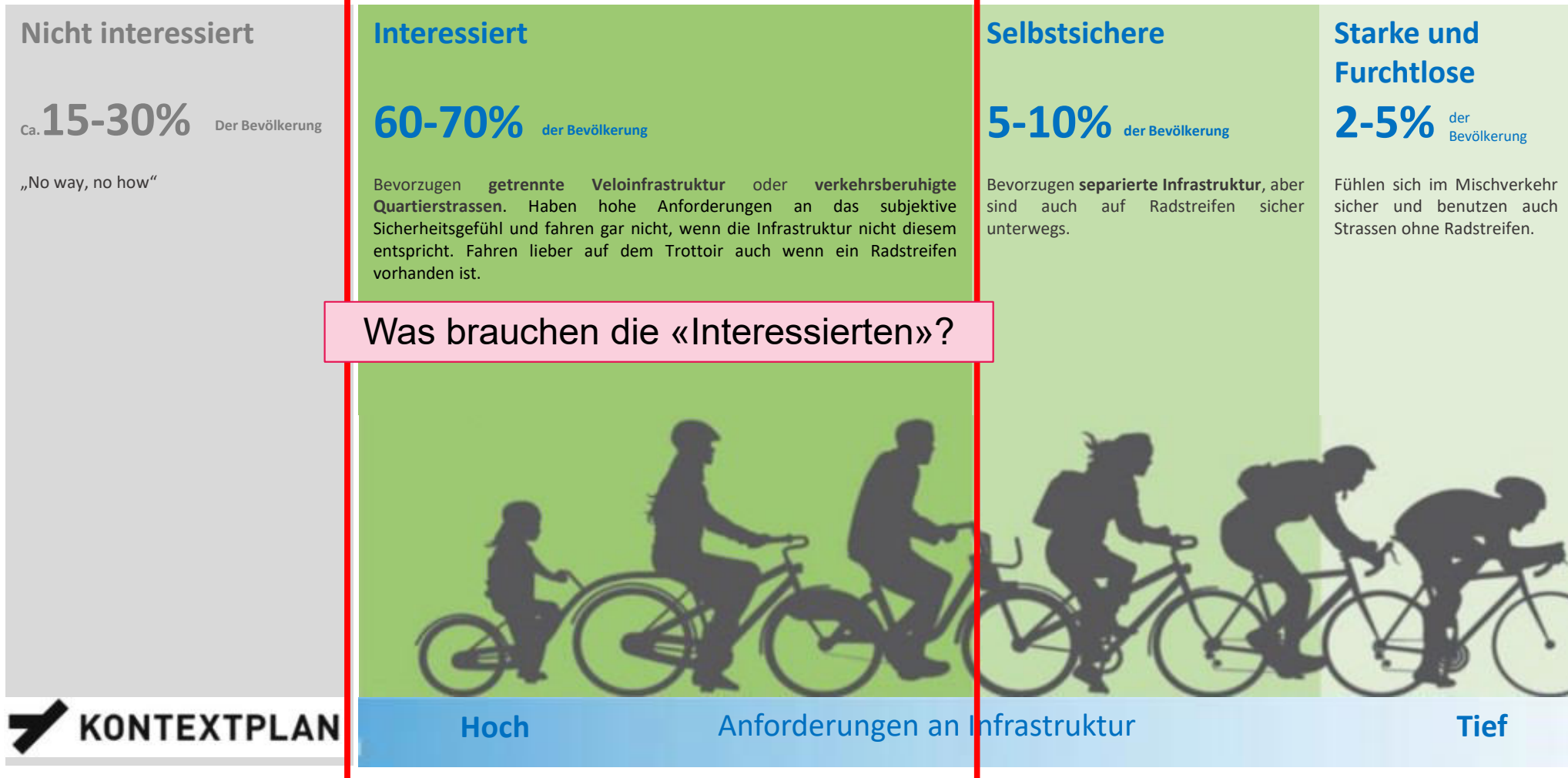
Verschiedene Anspruchsgruppen

Velopotenzial -
wer ist das?



Verschiedene Anspruchsgruppen

Velopotenzial -
wer ist das?



Anspruchsgruppen und deren Sicherheitsanforderungen an die Veloinfrastruktur
(Kontextplan in Anlehnung an Thiemo Graf 2022, Kanton Solothurn 2020 sowie mobicon 2023)

Bedeutung und Nutzen



Velobahnen führen zu einem Quantensprung beim Veloverkehr



Velobahnen entlasten die Strassen



Velobahnen nutzen der Umwelt und dem Klima



Velobahnen sparen Platz



Velobahnen sind wirtschaftlich



Velobahnen fördern die Gesundheit

Das Verlagerungspotenzial vom MIV liegt bei durchschnittlich zwischen 4% bis und über 15%.

Danke! – Fragen?



Velostrasse in Bern (Stadt Bern)

Julian Baker

julian.baker@kontextplan.ch

T direkt +41 31 544 22 54

T mobil +41 79 602 86 84

www.kontextplan.ch

Radschnellwege in Niederösterreich

Von der Vision zur Umsetzung



11.09.2023



Vortragende



DI Sophie Gunzl

ST3, Landesstraßenplanung
Land NÖ

sophie.gunzl@noel.gv.at
+43 67681260331
www.noe.gv.at



DI Michael Skoric

con.sens
verkehrsplanung zt gmbh

skoric@cvp.at
+43 6802388187
www.cvp.at



Inhalt

1. Überblick
2. Schwierigkeiten - Herausforderungen
3. Lösungsfindung/Umsetzung
4. Pilotprojekt – Radschnellweg entlang der Südbahn
5. Planungsprinzipien
6. Regelquerschnitte



Überblick

- politisches Ziel - 200 km Radschnellwege
- Radbasisnetze/Radschnellwegkorridore - größtes Potential im Bereich um Wien
- Radwege - Zuständigkeitsbereich der Gemeinden
- Gemeinden sind für Planung, Errichtung und Betrieb zuständig - Land NÖ fördert



Schwierigkeiten -Herausforderungen

- Komplexität der Projekte (technisch, juristisch, etc.)
- Grenzübergreifende Projekte (Gemeindeübergreifend/ Länderübergreifend)
- hohe Kosten



Lösungsfindung/Umsetzung

Förderung

Kosten/
Anlagevermögen

Planung

Bau

**Änderung der Zuständigkeit für
Radschnellwege – Änderung des NÖ
Straßengesetz**

3 Pilotprojekte

- Stockerau-Wien
- Gänserndorf-Wien
- Mödling-Wien (Radschnellweg entlang der Südbahn)

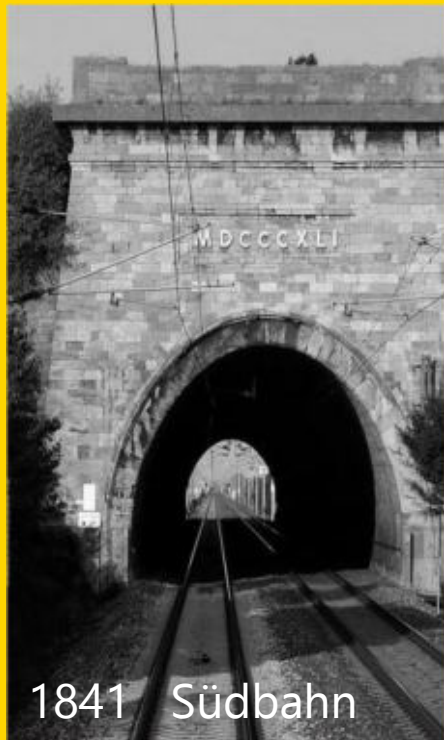


Radschnellweg entlang der ÖBB Südbahn (Wien Meidling) – Stadtgrenze – Mödling

- Derzeit kein durchgängiger
bahnbegleitender (Rad)weg
vorhanden
- Zahlreiche Absichten und
Planungen seit vielen
Jahrzehnten
- Doch nun: einmaliges
Handlungsfenster 4-gleisiger
Ausbau der ÖBB Südbahn
zwischen Meidling und Mödling
bis 2034



Die Vision...



1841 Südbahn



1962 Süd-Autobahn

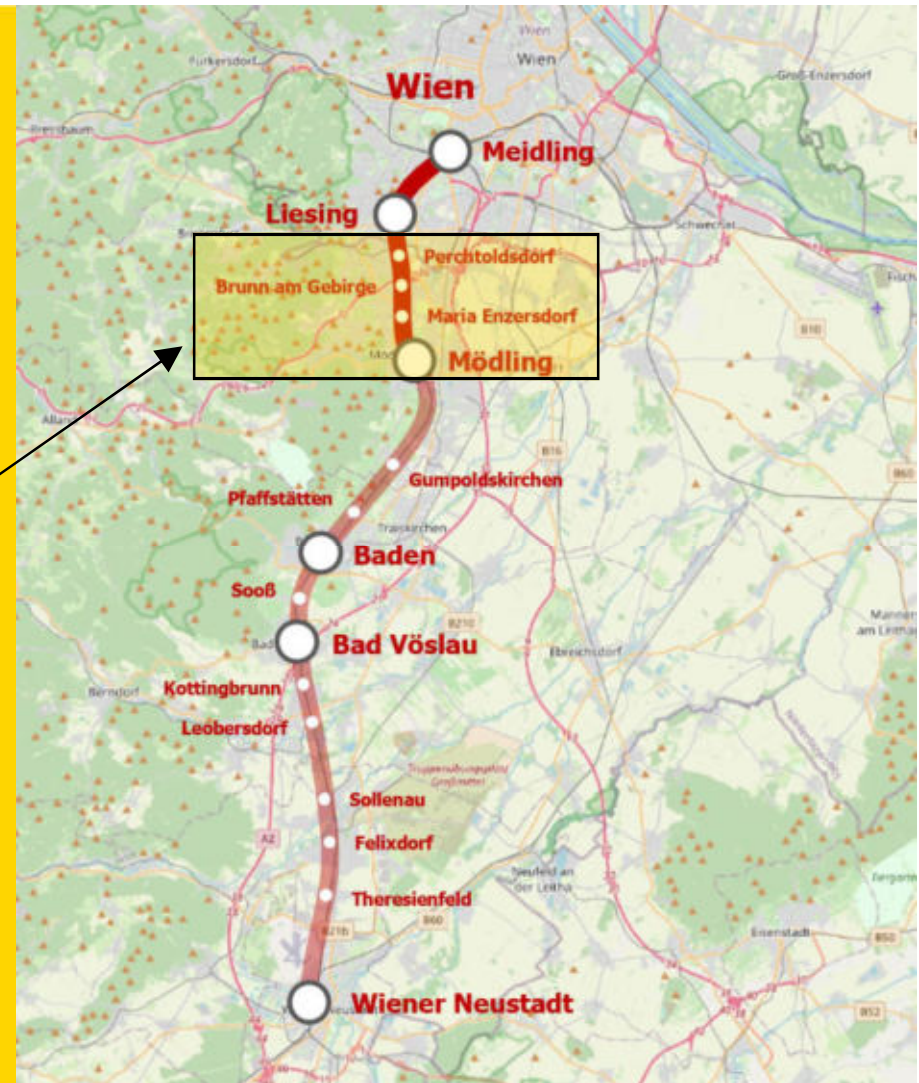


2034 Radschnellweg

Route und Potentiale

Langfristig Radschnellwegkorridor von Wien bis Wr. Neustadt:

- 40 km in Niederösterreich
- davon 6 km entlang 4-gleisigem Ausbau ÖBB Südbahn
- ca. 800.000 Einwohner und 250.000 Arbeitsplätze im Einzugsbereich
- sehr hohes Radverkehrspotential im Ein-/ Auspendelverkehr nach Wien

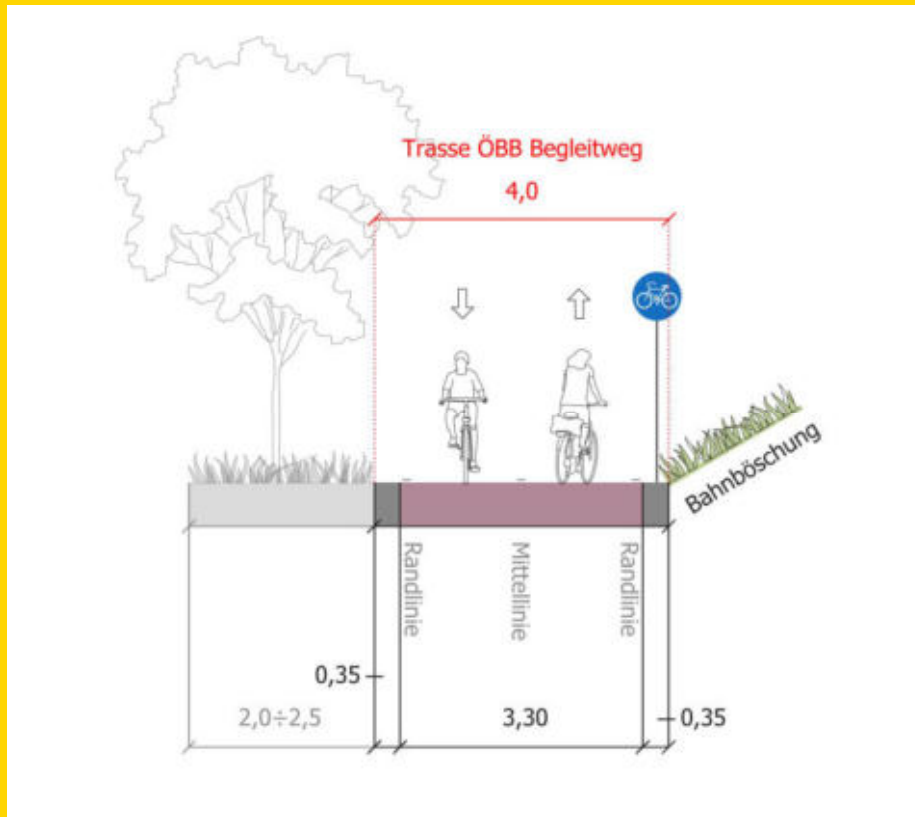


Planungsprinzipien

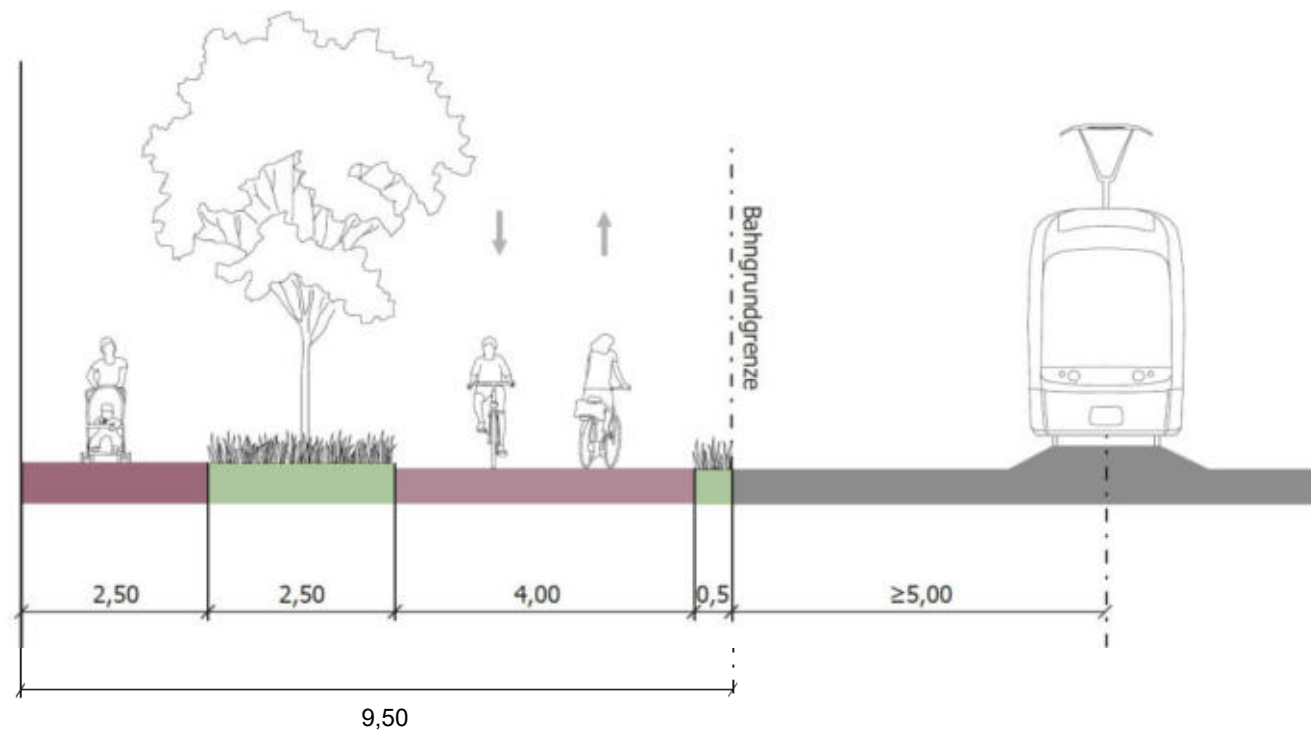
- direkte Linienführung, bahnbegleitend
- Einhaltung der Kriterien nach RVS (Ausbaustufe B)
- Trennung vom Fußverkehr
- Über-/Unterführung bzw. Bevorrangung an Querstraßen
- begleitende Bepflanzung, Beschattung
- Beschilderung und Markierung (Mittellinie)
- Sondersituation Bahnhofsumfelder



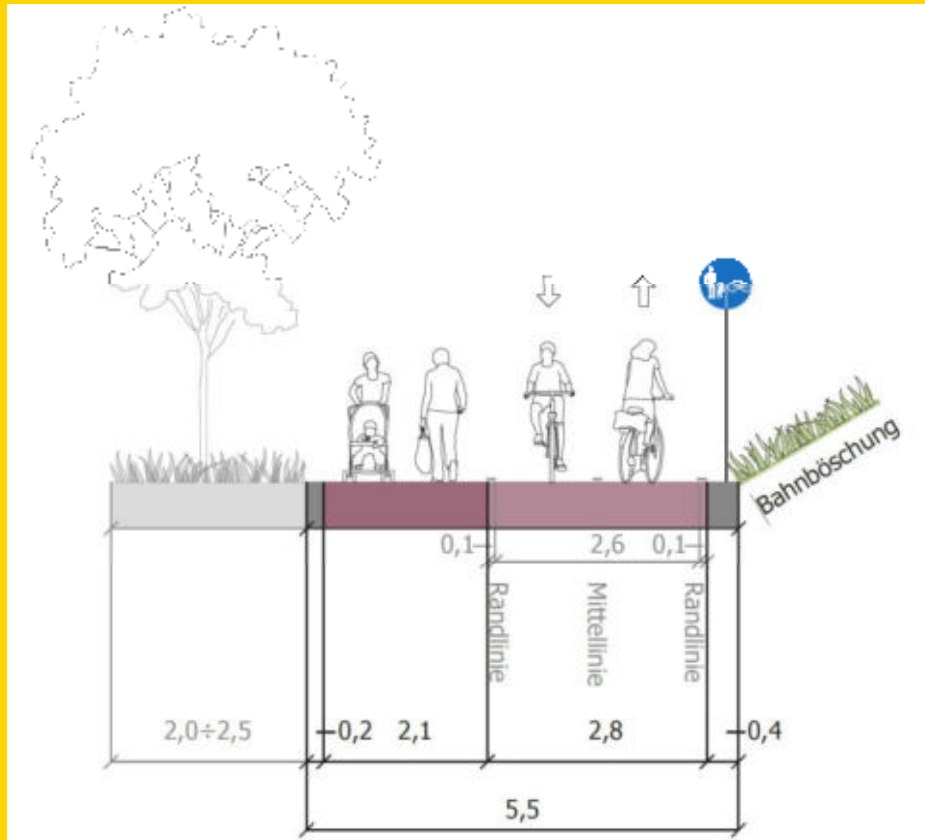
Regelquerschnitt ohne Fußverkehr



Regelquerschnitt mit Fußverkehr: Maximalanforderung



Regelquerschnitt mit Fußverkehr: Kompromiss



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!





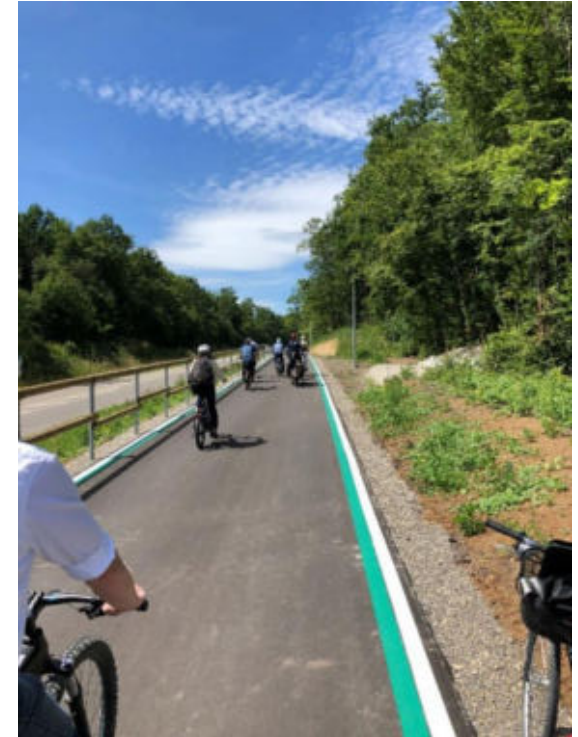
Radschnellverbindungen im Landkreis Böblingen

Radgipfel Österreich

11. September 2023

Radschnellverbindungen im Landkreis Böblingen

1. Was ist eine Radschnellverbindung?
2. Lage des Landkreises Böblingen in Baden-Württemberg
3. Verkehrliche Ausgangssituation
4. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
5. Pilotstrecke Böblingen-Stuttgart (Teilabschnitt des RS 1)
6. Aktuelle Planungen und Bauabschnitte:
 1. RS 1
 2. RS 17
 3. RS 18
7. Schwierigkeiten/Konflikte und Lösungsmöglichkeiten
8. Gute Voraussetzungen zur Realisierung von RSV
9. Fazit



1. Was ist eine Radschnellverbindung?

- extrabreite, direkte und möglichst kreuzungsfreie Wege
- Geringe Zeitverluste durch Warten und Anhalten
- Verbindung wichtiger Quell- und Zielbereiche
- Möglichkeit zum problemlosen nebeneinander fahren oder überholen
- Radverkehr nach Möglichkeit vom Fuß- und Kfz-Verkehr getrennt
- Einheitliche hohe Qualitätsstandards

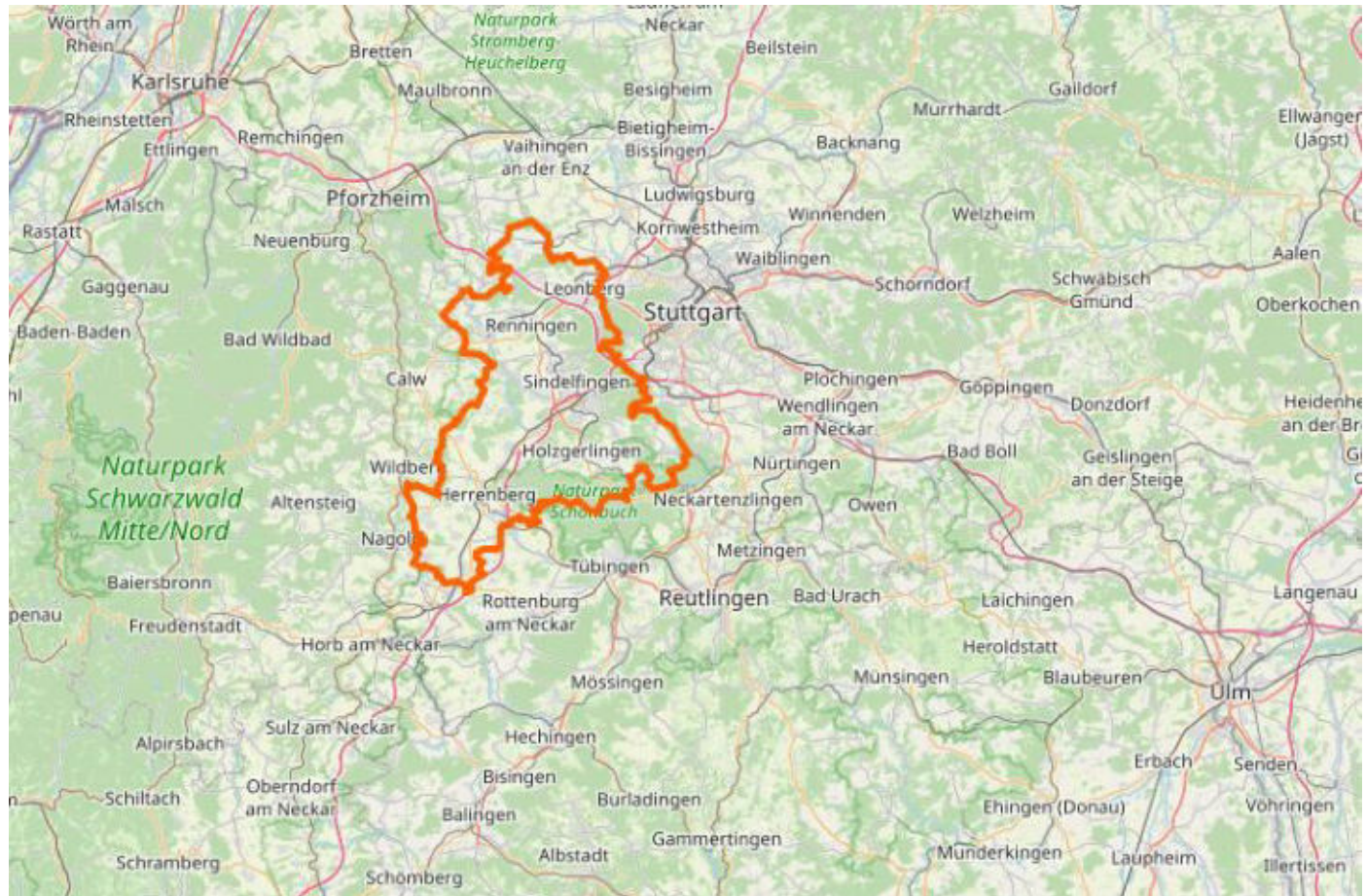
-> Das Radfahren wird auch auf längeren Strecken attraktiv.

Vergl: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radschnellverbindungen/qualitaetsstandards-und-musterloesungen/>

2. Lage des Landkreises Böblingen in Baden-Württemberg

Der Landkreis Böblingen liegt in der Mitte Baden-Württembergs unmittelbar angrenzend an die Landeshauptstadt Stuttgart.

Ballungsgebiet mit sehr dichter Besiedlung und hohem Verkehrsaufkommen



3. Verkehrliche Ausgangssituation

Straßenverkehr:

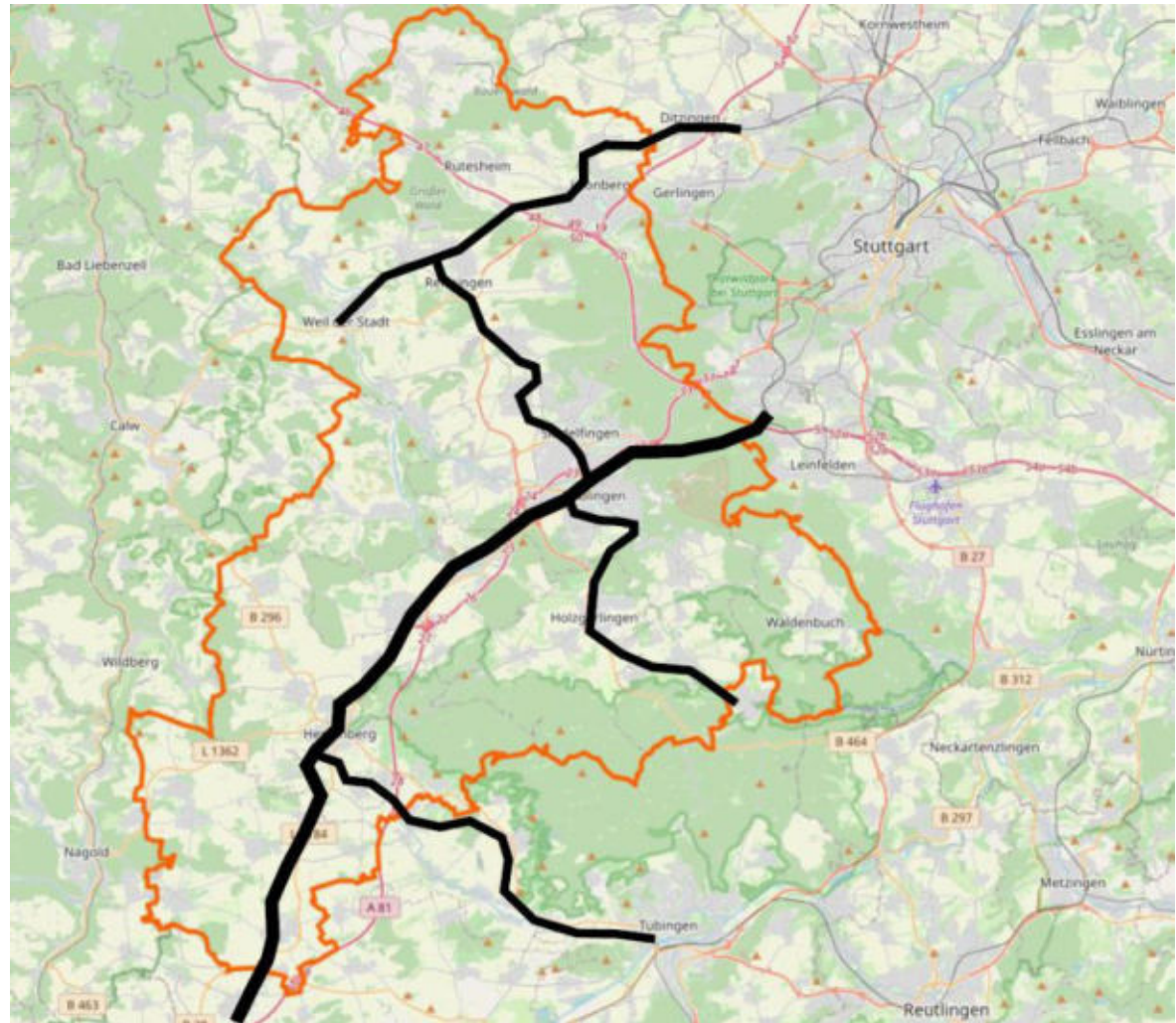
Sehr gute
Erschließung
durch zentrale
Straßenverkehrs-
achsen



3. Verkehrliche Ausgangssituation

Schienenverkehr:

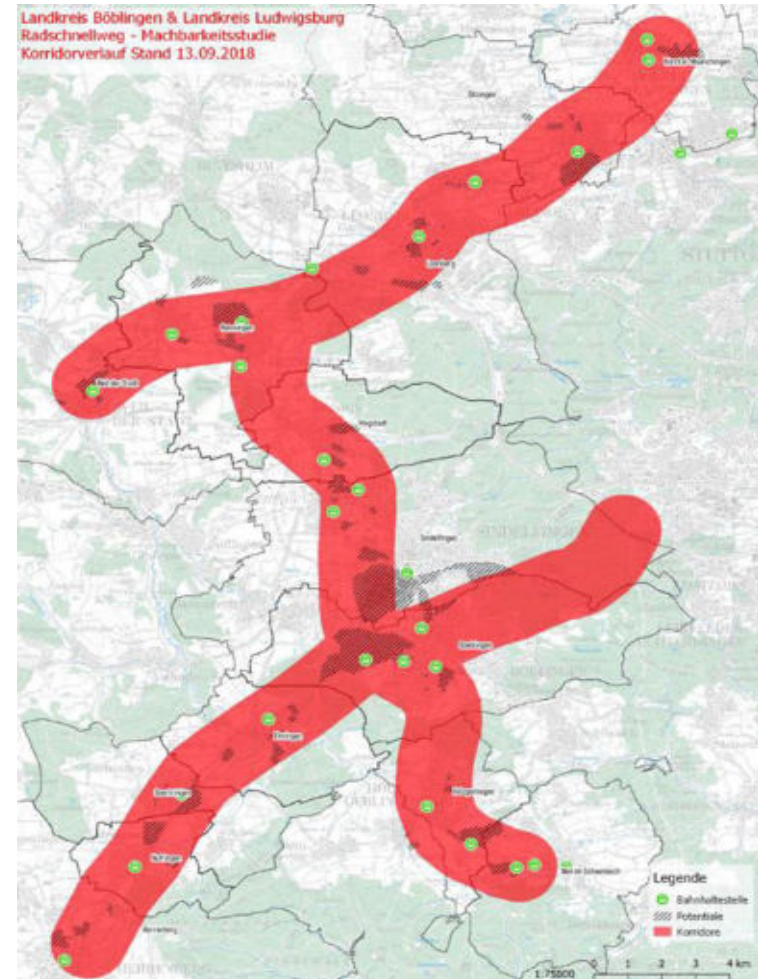
Gute Erschließung
durch mehrere
Bahntrassen



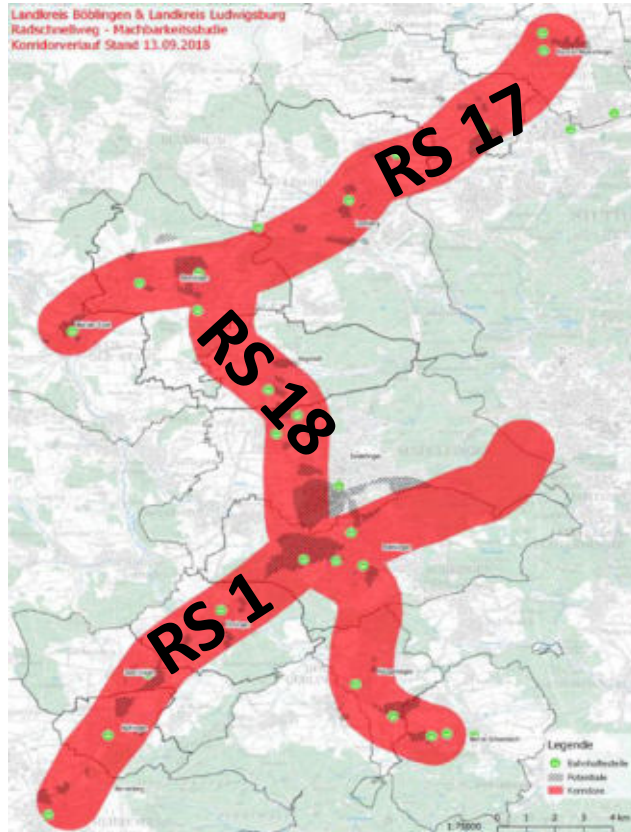
4. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg (2019)

Untersuchung von drei Hauptverkehrsachsen



4. Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen



Landesweite Nummerierung der Radschnellverbindungen:

RS 1: Herrenberg –
Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart

RS 17: Weil der Stadt – Renningen –
Leonberg – Korntal-Münchingen

RS 18: Renningen –
Böblingen/Sindelfingen –
Holzgerlingen

5. Pilotstrecke Böblingen – Stuttgart (Teilabschnitt des RS 1)

Bereits im Jahr 2016 starteten die Planungen zur Radschnellverbindung zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart (noch vor der Erstellung der Machbarkeitsstudie für den gesamten Landkreis)

Diese wurde schließlich vom Land Baden-Württemberg als Pilotstrecke ausgewählt.

Fertigstellung des Abschnittes: Mai 2019

Gründe für die schnelle Umsetzung:

- Vorhandene Wegestrukturen wurden genutzt
- kaum Grunderwerb erforderlich



6. Aktuelle Planungen und Bauabschnitte

6.1 RS 1

- Vorplanung Ehningen – Gärtringen
- Abstimmungen zur Weiterführung bis Herrenberg

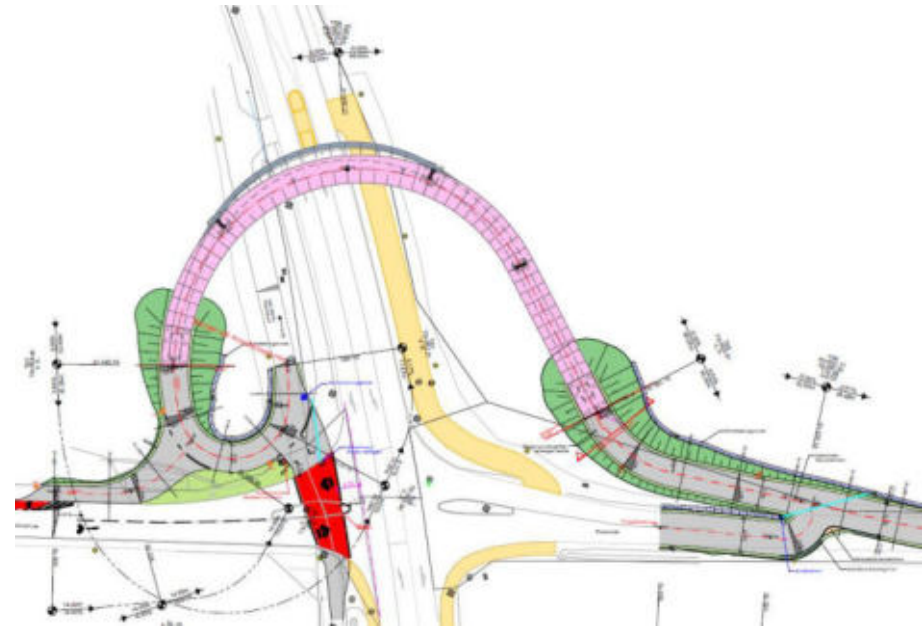
- Baubeginn Brücke Panzerstraße
(zwischen Böblingen und Stuttgart)
im Oktober 2023

hohe Verkehrsstärke:

DTV rund 20.000

(inklusive SV), Stand 2022

Aktuell muss die Straße über eine
geteilte Mittelinsel gequert werden.
Auf Grund der hohen Verkehrsstärke
nicht angemessen für eine RSV.



6. Aktuelle Planungen und Bauabschnitte

6.1 RS 1



Neue fertiggestellte
Abschnitte in Ehningen

6. Aktuelle Planungen und Bauabschnitte

6.2 RS 17

Rückblick:

- Umfangreiche Abstimmungen und Bürgerbeteiligungen seit Ende 2021 (z. B. Online-Veranstaltungen und Befahrungen vor Ort)
- Vorplanung für Abschnitt in der Baulast des Landkreises (ca. 10,5 km) weitestgehend abgeschlossen

Weiteres Vorgehen:

- Finale Trassenfindung
- Beschlussfassung im Kreistag
- Detailplanung einzelner Abschnitte
- Detailplanung der Knotenpunkte



6. Aktuelle Planungen und Bauabschnitte

6.3 RS 18

Rückblick:

- Umfangreiche Abstimmungen im Bereich Böblingen/Sindelfingen mit den Stadtverwaltungen (Unterschiedliche Baulastträgerschaften: Landkreis Böblingen, Stadt Böblingen und Stadt Sindelfingen)
- Vertiefte Machbarkeitsstudie für den Verflechtungsbereich Böblingen/Sindelfingen (RS 1 und RS 18) Ende 2022 abgeschlossen.

Aktuell:

- Vorplanung Bereich Renningen - Magstadt
- Online-Umfrage (Bürgerbeteiligung) zur Trassenführung durch Magstadt:
<https://mitmachen-kreisbb.de/>

7. Schwierigkeiten/Konflikte und Lösungsmöglichkeiten

| Schwierigkeiten/Konflikte | Lösungsmöglichkeiten |
|---|--|
| Grunderwerb | Gute Kommunikation, evtl. Instrumente wie Flurneuordnungsverfahren nutzen |
| Naturschutz (Artenschutz, Gewässerschutz usw.) | Frühzeitige Kommunikation, Kompromisse eingehen |
| Nutzung von Waldflächen (Waldflächeninanspruchnahme) | Frühzeitige Kommunikation, Kompromisse eingehen |
| Konflikte mit Landwirtschaft | Gute Kommunikation |
| Flächennutzungskonflikte auf beschränktem Verkehrsraum | Gute Kommunikation, verschiedene Entwürfe für die RSV zur Auswahl stellen, Bürgerbeteiligung, Verkehrsraum neu strukturieren |
| Klärung der Baulastträgerschaft für einzelne Abschnitte, Umgang mit verschiedenen Baulastträgerschaften entlang einer RSV | Frühzeitige Kommunikation und Abstimmung, Überarbeitung/Ergänzung d. Ortsdurchfahrtsrichtlinie |
| Konflikte mit sämtlichen verschiedenen Stakeholdern | Frühzeitige Kommunikation, Bürgerbeteiligung |
| Denkmalschutz | Frühzeitige Kommunikation, Kompromisse eingehen |
| u. v. m. | |

8. Gute Voraussetzungen zur Realisierung von RSV

1. Politischer Wille!

Auf den verschiedenen Ebenen ist der politische Wille entscheidend für die Realisierung. Im Landkreis Böblingen insbesondere in folgender Rangfolge:

- 1.1 Landkreis (Planung, Umsetzung, Betrieb und Unterhalt)
- 1.2 Kommunale Ebene
- 1.3 Bundesland (Bereitstellung von Fördermitteln)
- 1.4 Bund (Bereitstellung von Fördermitteln, Radverkehrsfreundliche Gesetzgebung)

2. Motiviertes Personal

3. Frühzeitige Kommunikation mit Gemeinden, Multiplikatoren, Verbänden, usw.

4. Wenn möglich und unter Einhaltung der Qualitätsstandards realisierbar:
Vorhandene Wegetrassen nutzen

9. Fazit:

Übergeordnetes Ziel:

- Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor
-> Klimawandel reduzieren

Dies wird erreicht durch:

- Hohe Qualitätsstandards der RSVn
- Fahrradfahren auf diesen Verbindungen wird attraktiver/bequemer
- Verlagerung vom MIV auf Radverkehr



Weitere Vorteile:

- Geringere Belastung von Luftschadstoffen, geringere Lärmbelastung
- Aufenthaltsqualität/Lebensqualität in angrenzenden Kommunen steigt

Ghörige Radschnellverbindungen in Vorarlberg

Radgipfel Hohenems, 11.09.2023 – Parallelsession

Inhalte

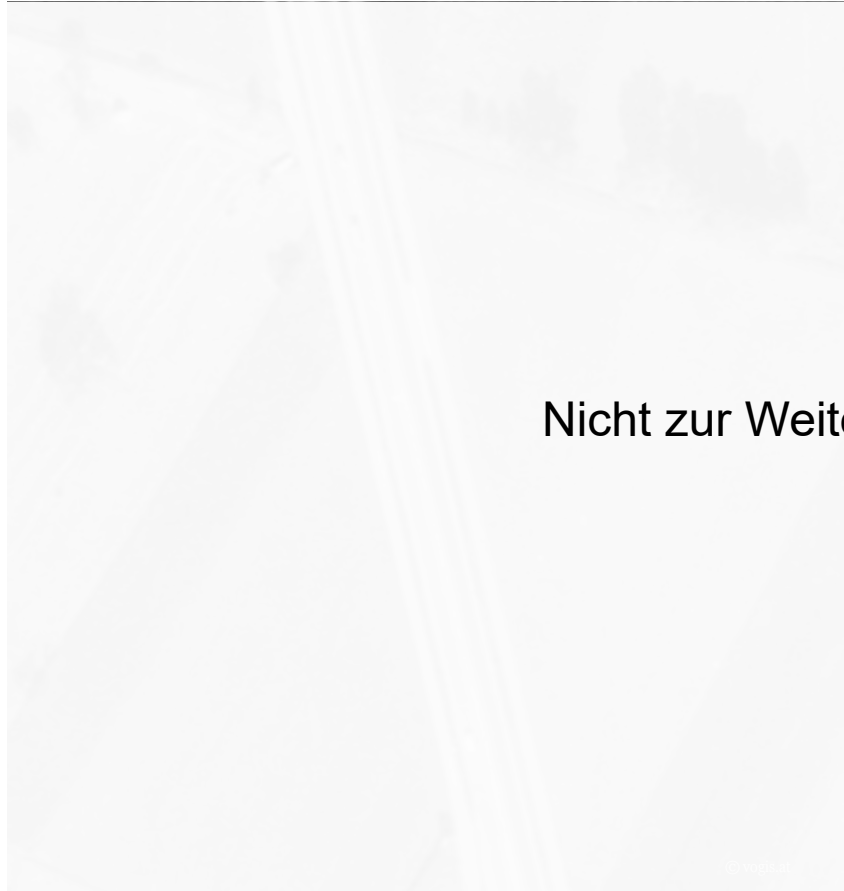
- Radschnellverbindungen in Vorarlberg
- Herausforderungen und Risiken
- Chancen und Synergien
- Beteiligung und Allianzen

Radbrücke Bregenz-Hard inkl. Zulaufstrecken

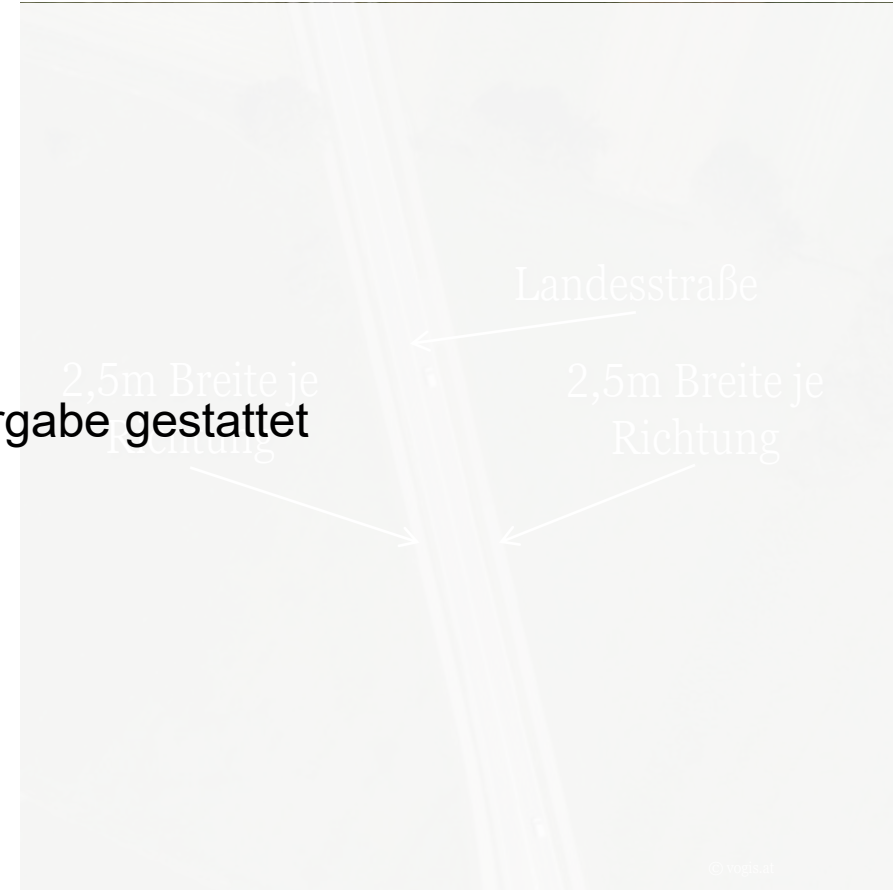


Dornbirn-Lauterach

1970er



2022



Verbindung Lustenau-Hard-Fußach „Alpla-Radweg“



Alter Rhein: Hohenems-Lustenau



Nicht zur Weitergabe gestattet

© Besch und Partner



© Besch und Partner

Radschnellverbindungen (in Vorarlberg)

- Verbindungen zwischen Siedlungsgebieten
 - Auf der „grünen Wiese“ und doch kein Platz
 - Nutzungs- und Zielkonflikte
- Kreative Lösungen führen zu Umsetzungen
- Allianzen und frühzeitige Abstimmungen notwendig, sämtliche Fachgebiete frühzeitig einbeziehen
- Mehrwert schaffen

Herausforderungen und Risiken

Linienführung, Wegebreiten und Oberflächenbelag

- Verbindungen oft in sensiblen Naturräumen mit unterschiedlichen Nutzungen
- Radwegbreiten: Komfort vs. Flächenverbrauch
- Oberflächenbelag und Ausstattung (Beleuchtung, etc.) relevant

Herausforderungen und Risiken

Linienführung, Wegebreiten und Oberflächenbelag

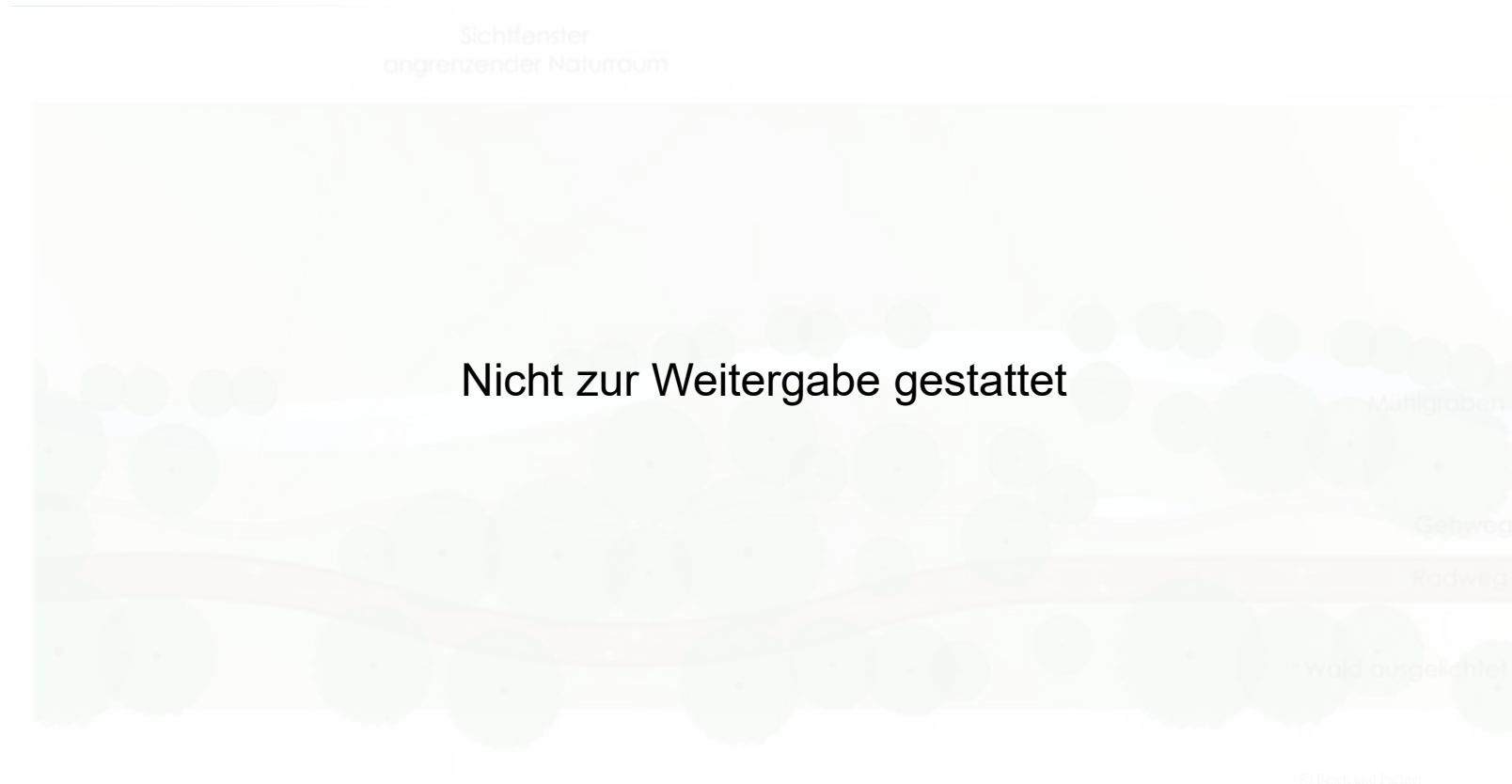
→ Beispiel: „Birkensee“: Verbindung Dornbirn-Lustenau



Herausforderungen und Risiken

Linienführung, Wegebreiten und Oberflächenbelag

→ Beispiel: „Birkensee“: Verbindung Dornbirn – Lustenau



ABSCHNITT 7
WALD IN PUFFERZONE NATURA 2000
LÄNGE: 450m

Nicht zur Weitergabe gestattet

AUFWEITUNG

© Stadtland

Herausforderungen und Risiken

Nutzungs- und Zielkonflikte

- Naturschutz
- Freizeitnutzungen
- Landwirtschaft
- Jagd
- Grundbesitz
- ...

Herausforderungen und Risiken

Nutzungs- und Zielkonflikte

→ Beispiel: Verbindung Dornbirn – Hohenems (L45)



Herausforderungen und Risiken

Nutzungs- und Zielkonflikte

→ Beispiel: Verbindung
Dornbirn-Lustenau



Chancen und Synergien

Infrastrukturen gleichzeitig umsetzen, Mehrwert schaffen

- Zeitliche Taktung
- Verbindung von Rad und ÖV
- Kooperationen und Fördermittel

Chancen und Synergien

Infrastrukturen gleichzeitig umsetzen, Mehrwert schaffen

→ Beispiel: Verbindung Dornbirn-Hohenems-Lustenau
(L45/A14)



Chancen und Synergien

Infrastrukturen gleichzeitig umsetzen, Mehrwert schaffen

→ Beispiel: Brücke
Hard-Fußach



Chancen und Synergien

Infrastrukturen gleichzeitig umsetzen, Mehrwert schaffen

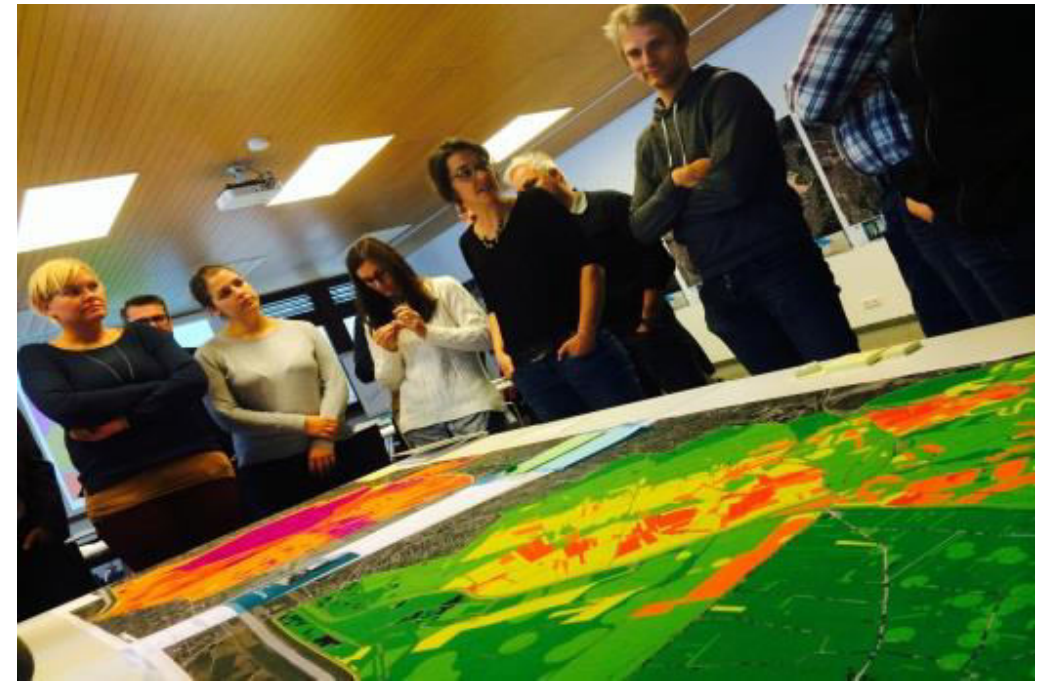
→ Beispiel: Bregenz-Lochau „Pipeline“



Abstimmung und Allianzen

- Radschnellverbindungen sind meist gemeindeübergreifende Projekte
- Land Vorarlberg als Fördergeber/Projektkoordinator involviert, Bund unterstützt finanziell
- Abstimmung und Kommunikation geht über die rechtlichen, erforderlichen Behördenverfahren
- Lessons learned: man kann nicht früh genug und gut informieren sowie die Akteur*innen aktiv beteiligen

Beteiligung und Allianzen



Beteiligung und Allianzen



Conclusio

- Umsetzung mit großen Hürden
 - tw. ambitionierte Infrastrukturprojekte mit vielen Rahmenbedingungen
 - Radschnellverbindungen bilden wirklichen Mehrwert
 - nur gemeinsam umsetzbar
 - erforderlich für die Mobilitätswende
- ... und natürlich für a ghörige Radkultur!**



Es gibt noch
einiges zu tun