

Mehrwert für alle

Autor(en): **Baumann, Fabian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **35 (2022)**

Heft [6]: **Stadt Land Velo**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1006171>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das Velo erobert die Agglomeration:
Im Zürcher Glattal wird ausgebaut.



Die geplante Veloschnellroute durch Wallisellen zählt zu den ersten im Kanton Zürich. Visualisierung: Nightnurse Images, SBB

Mehrwert für alle

Der Kanton Zürich plant im Norden neue Velorouten mit Vorzeigecharakter. Beim Vorantreiben der Projekte werden Synergien mit den SBB genutzt.

Text:
Fabian Baumann

Es ist ein veritables Grossprojekt, das die SBB mit «Mehrspur» verfolgen: Bis zum Jahr 2035 soll es ein bestehendes Nadelöhr auf der Bahnstrecke zwischen Zürich und Winterthur beseitigen. Im Kern wird eine neue Doppelspurlinie durch den Brüttener Tunnel von Bassersdorf und Dietlikon nach Winterthur führen und die Kapazität des öffentlichen Verkehrs deutlich steigern.

Dieses Vorhaben bringt auch grosse Veloprojekte des Kantons Zürich voran. In Dietlikon soll eine im Velonetzplan festgehaltene Velohauptverbindung vom Quartier Im Lampitzäckern den Bahnhof und die Gleise entlang bis nach Baltenswil führen – mit einer Fahrbahnbreite von mindestens dreieinhalb Metern, um Überholmanöver sicher zu machen. Ausserdem hilft das SBB-Projekt einer im regionalen Richtplan festgesetzten Veloschnellroute durch die Gemeinde Wallisellen zur Umsetzung.

Projekt mit Ausstrahlung

Als eine der ersten kantonalen Veloschnellrouten hat diese Strecke Pilotcharakter. Sie trage dazu bei, dass sich das Fahrrad gegenüber den anderen Verkehrsmitteln im Alltag etablieren könne, heisst es bei der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion.

In der Netzhierarchie des Kantons stellen die Veloschnellrouten die höchste Verbindungskategorie dar, Neben- und Hauptverbindungen bilden das Basisnetz. Zentral für ein attraktives Velonetz sind sichere, möglichst direkte und unterbrechungsfreie Radwege, die, wo immer möglich,

vom Motorfahrzeugverkehr abgetrennt sind. All das lässt sich allerdings nicht entlang jeder Strasse umsetzen. Veloschnellrouten sollen darum Gemeinden und Regionen verbinden und Korridore für einen sicheren Veloverkehr bilden. Die Fachstelle Veloverkehr des Kantons Zürich (Fave) betont, dass es sich bei den Schnellrouten keineswegs um Verbindungen einzig für schnelle Velo- und E-Bike-Fahrende handle. Vielmehr sei «schnell» als «direkt und durchgängig» zu verstehen. An die Schnellrouten werden hohe Anforderungen gestellt, was Sicherheit, Direktheit, Komfort und Gestaltung betrifft. Es ist eine Breite von viereinhalb Metern vorgesehen, die erlaubt, dass sich zwei Velos pro Richtung begegnen. Die breite, in der Regel vom Motorfahrzeugverkehr abgetrennte Bahn soll ermöglichen, dass langsamer Radelnde oder auch Schulkinder sicher unterwegs sein können. Für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, ist jeweils parallel zu den Routen eine eigene Verkehrsführung vorgesehen.

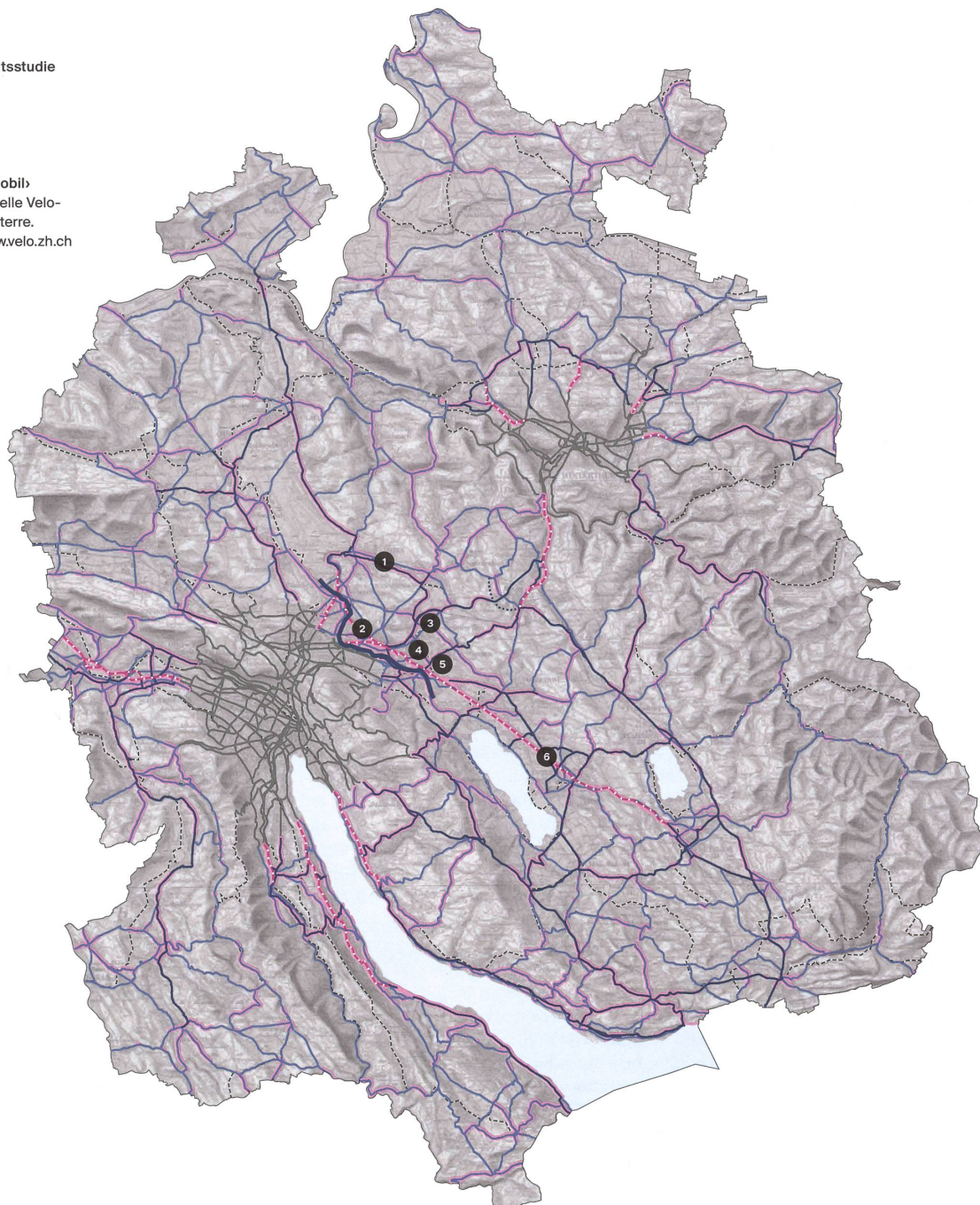
Im Unterschied zum Strassenverkehr gab es beim Veloverkehr bis vor wenigen Jahren keine Leitlinien für eine Wirtschaftlichkeitsberechnung. Der Zürcher Regierungsrat verlangt jedoch für Veloschnellrouten-Projekte eine solche. Die Fave hat zusammen mit Fachleuten und weiteren kantonalen Stellen eine Methodik entwickelt. Diese berücksichtigt in einen Geldbetrag umwandelbare Faktoren wie Bau-, Land- oder Betriebskosten. Aber auch andere Kriterien fliessen ein. Veloschnellrouten vereinen eine ganze Reihe positiver Aspekte: Der Flächenverbrauch von Fahrrädern ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln gering, die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums kann gesteigert, das Schienen- und Strassennetz durch die Bündelung des Veloverkehrs entlastet werden. Und →

Velonetzplan Kanton Zürich, Übersicht über Planungen im Glattal und Oberland

- 1 Velohauptverbindung, Planung mit Glattalbahnerweiterung in Kloten (Phase Bauprojekt)
 - 2 Veloschnellroute Abschnitt Wallisellen, Planung mit SBB-Grossprojekt «MehrSpur» (Phase Bauprojekt), Planungs- und Umsetzungshorizont: 2018–2034; Kosten: Fr. 23 Mio.
 - 3 Velohauptverbindung Dietlikon, Planung mit SBB-Grossprojekt «MehrSpur» (Phase Bauprojekt), Planungs- und Umsetzungshorizont: 2018–2034; Kosten: Fr. 48 Mio.
 - 4 Veloschnellroute Abschnitt Wallisellen–Dübendorf, Radwegstudie
 - 5 Veloschnellroute Abschnitt Dübendorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - 6 Korridorstudien Veloschnellroute Dübendorf–Greifensee–Uster–Wetzikon
- Veloschnellrouten
 — Fil Bleu Glatt, Machbarkeitsstudie siehe Seite 34
 — Hauptverbindungen
 — Nebenverbindungen
 ■ Schwachstellen
 — Städtische Velonetze
 --- Freizeitrouten «SchweizMobil»
- Quelle: Kanton Zürich, Fachstelle Veloverkehr, Bearbeitung Hochparterre.
 Mehr Informationen unter www.velo.zh.ch

Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und Schnellrouten
 Im Kanton Zürich existiert seit 2016 ein behördenverbindlicher Velonetzplan als Grundlage für die Planungen auf kantonaler und kommunaler Ebene. Er kennt drei Arten von Velorouten: die Nebenverbindungen als Basisnetz mehrheitlich entlang der Kantonsstrassen, die leistungsfähigeren Hauptverbindungen und die Veloschnellrouten, die den Veloverkehr dort bündeln sollen, wo die Nachfrage und das Potenzial am höchsten ist – auch um Strasse und Schiene bestmöglich zu entlasten. Der Velonetzplan zeigt aber auch die rund 1200 Schwachstellen des Netzes, das der Kanton in den nächsten Jahren aus-

bauen will. Damit man auf die regionalen Verbindungen gelangt, müssen zudem die Gemeinden Velonetze definieren und die Infrastruktur auf ihren Gebieten ausbauen. Es gibt noch viel zu tun. An den teils langjährigen Projekten sind zahlreiche Planungs- und Ingenieurbüros beteiligt: Ewp, Effretikon; Metron, Brugg und Zürich; Kontextplan, Bern; EBP Schweiz, Zürich; Gähler Partner, Ennetbaden; Gruner, Zürich



→ nicht zuletzt können die Gewerbetreibenden entlang der Veloschnellrouten von Umsatzsteigerungen profitieren. Verschiedene Untersuchungen weisen darauf hin, dass Velofahrende zwar pro Einkauf weniger ausgeben als Automobilisten, dafür kaufen sie aber häufiger ein, was sich unter dem Strich für das Gewerbe lohnt. So zeigt etwa eine Studie der «University College Londons Bartlett School of Planning» im Auftrag von «Transport of London», dass Velofahrerinnen und Fussgänger im Durchschnitt rund 40 Prozent mehr Geld in den Läden der Umgebung ausgeben als die Kundschaft, die mit dem Auto kommt. Diese Untersuchung umfasste Quartiere der britischen Hauptstadt, in denen Strassen zugunsten von Menschen auf Velos und zu Fuss umgestaltet wurden.

«Die Veloschnellroute Glattal–Oberland ist volkswirtschaftlich empfehlenswert», so das deutliche Fazit der Kosten-Nutzen-Analyse. Jedes der gerechneten Szenarien ergebe durchwegs positive Ergebnisse, heisst es beim Amt für Mobilität des Kantons Zürich.

Um die Planung effizient voranzubringen und Kosten zu sparen, nutzt der Kanton Zürich mit den Veloprojekten gezielt Synergien, indem er sie in das «Mehrspur»-Grossprojekt der SBB integriert. Im November 2021 verabschiedete der Zürcher Kantonsrat den Objektkredit für die Veloprojekte sowie eine ebenfalls in Zusammenhang mit dem SBB-Projekt geplante Busspur in Bassersdorf. Das Parlament bewilligte die dafür vorgesehenen Gelder in Höhe von rund 73 Millionen Franken einstimmig.

Umfangreiche Vorarbeiten

Die nächsten zwei Jahre werde intensiv am Bau- und Auflageprojekt gearbeitet, sagt Viktoria Herzog, die Veloverantwortliche beim Tiefbauamt des Kantons Zürich. Die SBB geben Gas. Der Fahrplan sehe vor, dass die öffentliche Auflage im zweiten Quartal 2023 erfolgt. Verläuft der Prozess optimal, könnte der Baustart im Jahr 2026 erfolgen. Die SBB rechnen gemäss Informationen auf der Projektwebseite mit einer Bauzeit von neun bis zehn Jahren.

Die Definition des Korridors und der baulichen Massnahmen bedinge eine Abstimmung mit vielen anderen Bereichen und Vorhaben, teilt die Fave mit. Bereits 2017 begann sie mit der Suche eines Korridors von der Stadtgrenze Zürich bis Dübendorf und lancierte gleichzeitig die Studie der Veloschnellroute Wallisellen. Die Gemeinde Wallisellen plant mit. Gegenwärtig ist sie dabei, das Gebiet, durch das die Route führt, zu entwickeln. Dort, südlich der Bahn, hat Wallisellen in den letzten Jahren einen urbanen Charakter bekommen. «Die integrale Planung ist vorbildlich», sagt Gregor Schärer, Leiter Hochbau und Planung der Gemeinde Wallisellen. «Alles wurde berücksichtigt: der Fuss- und Veloverkehr, die städtebauliche Entwicklung, der übrige Verkehr.» Mit der aufeinander abgestimmten Planung entstehe Mehrwert für alle Seiten.

Die Veloschnellroute schliesst im Endausbau an die Veloverbindung aus Oerlikon im Norden der Stadt Zürich an und führt via Wallisellen und Dübendorf bis ins Zürcher Oberland. Die Wichtigkeit einer koordinierten und integrierten Planung unterstreicht auch Christoph Lippuner vom Planungs- und Beratungsunternehmen EBP Schweiz, das für die Stadt Dübendorf das Fuss- und Veloverkehrskonzept entwickelt hat. Auf der Basis der Potenziale des Veloverkehrs erarbeitete das Büro ein umfassendes Netzkonzept für den Alltagsverkehr. Das Ziel war, eine Vermischung von Fuss- und Veloverkehr möglichst zu vermeiden, um konfliktfreie Routen zu schaffen. «Es ist wichtig, dass bereits auf Konzeptstufe auf eine klare Trennung geachtet wird», sagt Christoph Lippuner. «Bei der Umsetzung ist es meist zu spät dafür.»



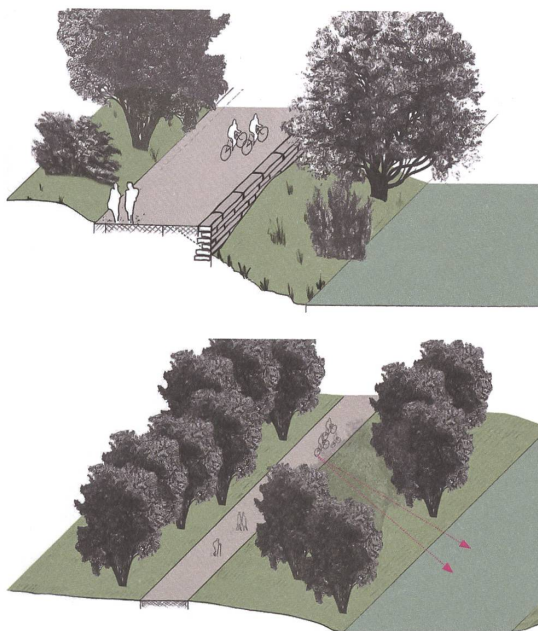
Das Velo wird im Glattal möglichst ohne Kreuzungen in die vielen bestehenden Verkehrswege eingeflochten.



Mit etwas Schub fährt es sich leichter. Und schneller.

**Fil Bleu Glatt, Machbarkeitsstudie
Ausscheidung Gewässerraum
und Glattuferweg, 2019**

Auftraggeber: Kanton Zürich, Volkswirtschafts-
schafts- und Baudirektion, Amt für Mobilität
Mitwirkung: Kanton Zürich, Baudirektion,
Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Verfasser: EBP Schweiz, Zollikon;
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur
und Städtebau, Zürich;
Schätti und Lehmann, Zürich
www.filbleuglatt.ch



Die Gestaltung des zehn Kilometer langen Wegs ist in Abschnitte gegliedert. Dabei dient die bestehende landschaftliche Kammerung als abwechslungsreiche Grundlage. Zum Teil sind Stützkonstruktionen zur Glatt oder gar Stege nötig. An dicht bewachsenen Stellen sollen Blickachsen zur Glatt geöffnet werden. Zur Orientierung und Wiedererkennung trägt auch bei, dass der Weg durchgehend vier Meter breit und chaussiert werden soll.

Dem blauen Faden folgen

Text: Fabian Baumann

Kanton, Städte und Gemeinden des Glattals wollen die Uferräume entlang ihres Flusses aufwerten. Der «Fil Bleu Glatt» soll auch den Fuss- und Veloverkehr verbessern. Das Glattal entwickelt sich dynamisch. Der Norden der Stadt Zürich, aber auch Dübendorf, Opfikon und Wallisellen werden von immer mehr Menschen bevölkert. Gleichzeitig ist die Region ein attraktiver Unternehmens- und Wirtschaftsstandort. Mit der Bevölkerungsdichte stieg in jüngster Zeit der Erholungsdruck auf die begrenzt vorhandenen Grünflächen im Glattal. So auch auf die Uferräume der Glatt. Der Fluss entspringt dem Greifensee, verläuft auf rund zehn Kilometern durch das Gebiet mehrerer Städte und Gemeinden und mündet schliesslich in den Rhein.

Mit dem Freiraumkonzept namens «Fil Bleu Glatt» soll ein Naherholungsgebiet entstehen, das unterschiedlichen Ansprüchen Rechnung trägt. Für die schrittweise Umsetzung beantragte der Zürcher Regierungsrat dem Kantonsrat im Dezember 2021 einen Objektkredit von 63 Millionen Franken. Zum Projekt gehört das Freihalten von Uferstreifen. Der Flussraum wird ökologisch aufgewertet, Lebensräume von Pflanzen und Tieren besser vernetzt und das Flussufer renaturiert, was auch den Hochwasserschutz verbessert.

Fuss- und Veloweg entlang des Wasserlaufs

Ein elementarer Bestandteil vom «Fil Bleu Glatt» ist auch die Erneuerung des Uferwegs. Die Fuss- und Veloverbindung ohne Kreuzungen mit dem Strassenverkehr dient als regionale Verbindungsachse und soll mit den angrenzenden Erholungsgebieten vernetzt werden. Die Schweizmobil-Route 29 wird auf den Weg verlegt. Bei der Erneuerung des Uferwegs steht der Freizeitverkehr im Vordergrund mit Wochenendausflüglern, Familien mit Kindern, Joggerinnen oder Spazierenden. «Natürlich kann der Weg auch für den Berufspendelverkehr per Velo genutzt werden», sagt Urs Günter, Projektleiter für die Machbarkeitsstudie beim Amt für Mobilität des Kantons Zürich.

Bei der Planung sei grosses Augenmerk auf diese Koexistenz der Benutzergruppen gelegt worden, erläutert Richard Angst von EBP Schweiz, verantwortlich für die Machbarkeitsstudie. Mittels Varianten habe man eine Lösung gesucht, die sowohl den Ausbau des Wegs ermögliche als auch die Ausscheidung des Gewässerraums gewährleiste. Der Glattuferweg wird auf einer Länge von gut zehn Kilometern zur durchgehenden Fuss- und Velowegverbindung. Um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen möglichst zu vermeiden, wird er grundsätzlich eine Breite von vier Metern aufweisen. «Kompromisse lassen sich nicht vermeiden», sagt Richard Angst. Auch wenn einige Velofahrende asphaltierte Strecken bevorzugen – der chaussierte Belag des Wegs berücksichtigt die Anforderungen des Gewässerschutzgesetzes. EBP Schweiz habe für jeden Abschnitt der Strecke nachweisen können, dass der Uferweg die gesetzlichen Rahmenbedingungen erfülle, führt Urs Günter vom Kanton aus. Neben der Verbreiterung entstehen Aufenthaltsräume und Zugänge zum Wasser, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Während Fuss- und Veloverkehr auf einer Seite des Flussufers kanalisiert werden, soll das andere Ufer möglichst ungestörten Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten.

Neben den beteiligten Städten und Gemeinden war auch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (Awel) von Beginn an in das Projekt eingebunden. Die Kosten werden aufgesplittet. Von den beim Zürcher Kantonsrat beantragten 63 Millionen Franken entfallen etwas weniger als die Hälfte auf den Glattuferweg und etwas mehr auf die Wasserbauprojekte. 30 Millionen Franken für einen nur zehn Kilometer langen, chaussierten Weg? Seine Verbreiterung und Ausgestaltung als durchgängige Fuss- und Veloverbindung macht diverse Kunstbauten notwendig, vor allem im Bereich der zahlreichen Strassen- und Autobahnunterquerungen. Man rechne mit Bundesbeiträgen von mindestens 35 Prozent der Kosten für den Glattuferweg, die Hochwasserschutzbauten und die Revitalisierung der Glatt, heisst es bei der für die Umsetzung verantwortlichen kantonalen Baudirektion. Die Gemeinden beteiligen sich gemäss Strassengesetz mit einem Fünftel an den Kosten für den Glattuferweg. ●



Am Fluss im Fluss: Fahren am Gewässer ist beliebt.
Der Glattuferweg wird deshalb ausgebaut.