

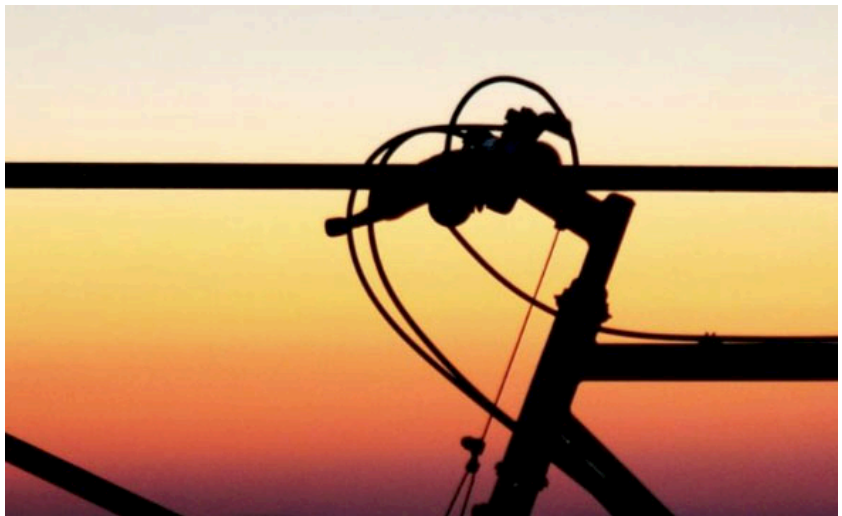


Wald ZH

Kanton Zürich

Veloförderung Wald ZH

VELOKONZEPT



**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

37742 – 19.9.2023

Inhalt

1. AUSGANGSLAGE	3
2. VELONETZPLANUNG	4
2.1 Einordnung	4
2.2 Grundlagen und Koordinationsbedarf	6
2.3 Vorgaben Velo-Velostandards	11
2.4 Zielorte und Verbindungstypen	13
2.5 Velonetzplan	16
3. SCHWACHSTELLENPLAN	21
3.1 Grundlagen	21
3.2 Schwachstellenliste	24
3.3 Abstellanlagen	27
4. MASSNAHMENPLAN	29
4.1 Erläuterungen	29
4.2 Massnahmen mit Prioritäten	33
4.3 Weitere Massnahmen Velo	36
4.4 Weitere Massnahmen übriger Langsamverkehr	39
5. VELOSIGNALISATIONSPLAN	42
6. MITWIRKUNG	44
6.1 Information & Partizipation	44
6.2 Einbezug Schule	44
6.3 Einbezug Initianten	44
7. SCHLUSSWORT & VERABSCHIEDUNG	45
ANHANG 1	47
Massnahmenblätter	47
ANHANG 2	49
Schulwegpläne Velo	49

1. AUSGANGSLAGE

Energiestadt Wald ZH

Die Gemeinde Wald ZH ist seit 2009 Energiestadt und wurde 2020 zum zweiten Mal erfolgreich als Energiestadt Gold rezertifiziert. Als fortschrittliche und ambitionierte Gemeinde setzt sich Wald für eine zukunftsfähige Entwicklung ein und strebt eine kontinuierliche Verminderung der Treibhausgasemissionen an.

In diesem Zusammenhang soll der nicht motorisierte Langsamverkehr (Fussverkehr, Veloverkehr etc.) gefördert werden.

Situation für Velofahren verbessern

Im Rahmen des vorliegenden Velokonzeptes möchte die Gemeinde Wald ZH die Situation für das Velofahren verbessern. Insbesondere geht es darum, das bestehende Velonetz gemäss kommunalem Verkehrsplan sichtbarer zu machen und die Veloführung sowie die Erkennbarkeit der Velorouten über Signalisationen zu verbessern. Dennoch soll das Projekt gesamtheitlich angegangen und die anderen Formen des Langsamverkehrs mitberücksichtigt werden.

Im Sinne der kommunalen Velonetzplanung geht es im gewünschten Velokonzept auch um eine Überprüfung des Netzes, der Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sowie um das Aufzeigen von Massnahmenoptionen.

Gleichzeitig wurde eine Petition an die Gemeinde herangetragen, welche ein «velofreundliches Wald» fordert und den Gemeinderat beauftragt, Massnahmen für eine velofreundliche Gemeinde Wald mit markierten, sicheren und durchgängigen Velorouten umzusetzen.

Verkehrspolitische Ziele

Entsprechend der kommunalen Richtplanung sollen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gefördert werden. Dies insbesondere im Sinne des Klimaschutzes (Reduktion der Treibhausgase), der Verbesserung der Wohnqualität durch Reduktion von Strassenlärm und der allgemeinen Entlastung der Strasse. Dementsprechend präsentieren sich die verkehrspolitischen Ziele bezüglich Velo wie folgt:

- Förderung des Umsteigens auf ein flächeneffizientes und ressourcenschonendes Verkehrsmittel
- Förderung des Veloverkehrs als gesundheitsrelevantes Fortbewegungsmittel (aktive Mobilität)
- Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende – auch auf dem Schulweg
- Sicherstellung der Vereinbarkeit der Veloverbindungen mit den weiteren Formen des Langsamverkehrs (Fussgänger, Wanderer, Schulwegverbindungen, Bedürfnisse betagter Personen, insbesondere im Umfeld von Altersheimen (Platzbedarf Rollatoren etc.), Kinderwagen, fahrzeugähnliche Geräte (fäG) wie Kickboard etc.)

Zielsetzung Sportkonzept 23.04.2013

Die Gemeinde Wald hält in ihrem Sportkonzept fest, eine innovative Sportpolitik zu betreiben. Im Sportanlagenkonzept aus dem Jahr 2014 ist unter dem Kapitel Ziffer 9 (Radweg-, Bike- und Inline-strecken) im Handlungsbedarf festgehalten, dass das Angebot für Bikes zu verbessern ist. Es ist weiter festgehalten, dass eine Beschilderung geeigneter Bike-Strecken zu prüfen ist und bei Bedarf bauliche Verbesserungen vorzunehmen und/oder fehlende Weg-Verbindungen herzustellen sind.

Auch wenn das vorliegende Velokonzept, insbesondere die Alltagsverbindungen im Siedlungsgebiet betrachtet und behandelt werden, ist dem Sportkonzept sowie dem Sportanlagenkonzept der Gemeinde Wald entsprechend Rechnung zu tragen.

Ziele des Konzeptes

- Klärung des Velonetzes
- Ver- und Anbindung der wichtigen Ziel- und Quellorte
- Durchgängige, klare, erkennbare und direkte Verbindungen
- sichere, auf die Hauptnutzer abgestimmte Routen
- Vermeidung von unnötigen Stops, Umwegen und Steigungen
- für die E-Bikes, als wichtiges Velo auf dem hügeligen Gemeindegebiet von Wald – offene Routen
- Berücksichtigung der wichtigsten Anforderungen des Freizeitveloverkehrs im Sinne des Sportkonzeptes
- Koordination sicherstellen: Vermeidung von Konflikt- oder Störungspotenzial für die anderen Langsamverkehrsverbindungen (Fuss- und Wanderwege, Schulwege etc.)

Schlussendlich geht es darum, den Veloverkehr als ökologische, flächeneffiziente und aktive Mobilität und als valable Alternative zum Autoverkehr anzubieten, um so der Belastung durch den Autoverkehr (Stau, Lärm, Platzbedarf etc.) entgegenzuwirken.

2. VELONETZPLANUNG

2.1 Einordnung

Perimeter

Das gesamte Gemeindegebiet wird in die Grobanalyse und insbesondere die Netzbetrachtungen einbezogen. Im Detail wird jedoch auf das Siedlungsgebiet fokussiert.

Verbindungstypen

Der Kanton unterscheidet in seinem Velonetz in «Veloschnellroute», Hauptverbindung, Nebenverbindung und Freizeitverbindung.

Auf kommunaler Stufe wird in Alltagsverbindungen und Freizeitverbindungen unterschieden, wobei diese Klassierungen nicht mit den kantonalen Klassierungen übereinstimmen müssen.

Ansprüche an Routen je nach Verbindungstyp

Alltagsverbindung Arbeit/Einkauf

Die Zielsetzungen bzw. Ansprüche unterscheiden sich nach Verbindungstyp:

- Schnelle, direkte, möglichst flache Verbindung
- Keine/möglichst wenige Versätze (Randstein, enge Kurven, Seitenwechsel)
- i. d. R. Asphalt
- für E-Bike geeignet (i. d. R. Asphalt, kein Fahrverbot für Motorräder)

Alltagsverbindung Schulweg

- sichere Verbindung, kleinere Umwege denkbar
- möglichst abseits der Strasse
- Asphalt bevorzugt (Trotti/Rollbretter)

Freizeitverbindung

- Attraktive Route
- sichere Verbindung, Umwege und coupiertes Gelände denkbar
- möglichst abseits der Strasse

Fokus auf Alltagsverbindungen

In vorliegendem Konzept werden insbesondere die Alltagsverbindungen im Siedlungsgebiet betrachtet und behandelt. Die Freizeitverbindungen werden für die Netzüberprüfung in die Betrachtungen einbezogen aber für die weiteren Schritte (Schwachstellen- und Massnahmenplanung) nicht behandelt.

Sicherstellung der Vereinbarkeit mit den übrigen Langsamverkehrsformen

Das kommunale Fusswegnetz, das Wanderwegnetz und die wichtigen Schulwege für Kinder bis zur 3. Klasse sowie wichtige Wege für Betagte werden in die Netzbetrachtungen des Velonetzes einbezogen. Bei schmalen steilen Wanderwegen, unübersichtlichen Schulwegen oder Wegen mit vielen Betagten im Umfeld von Altersheimen, wird auf das Festlegen von Velorouten möglichst verzichtet oder es muss durch Massnahmen sichergestellt werden, dass die beiden Nutzergruppen mit genügend Sichtweite reibungslos aneinander vorbeikommen (genügend Sicht, genügende Breite, signalisatorische Massnahmen etc.).

2.2 Grundlagen und Koordinationsbedarf

Veloweggesetz

Das neue Veloweggesetz ist am 1.1.2023 in Kraft getreten. Es enthält folgende Grundsätze:

Art. 3 Velonetze für den Alltag

¹ Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

² Sie umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit.

Art. 4 Velonetze für die Freizeit

¹ Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.

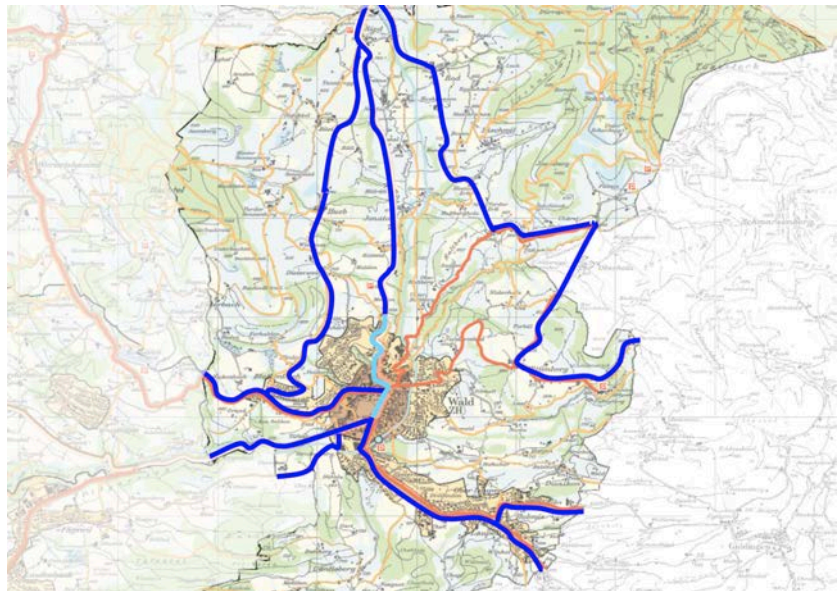
² Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Festgelegte Velonetze





Der regionale Richtplan (Stand Verabschiedet von der DV der RZO am 23.11.2017, RRB Nr. 1266/2018) umfasst folgendes Velonetz (blau hervorgehoben):

Regional
bestehend geplant
Radweg

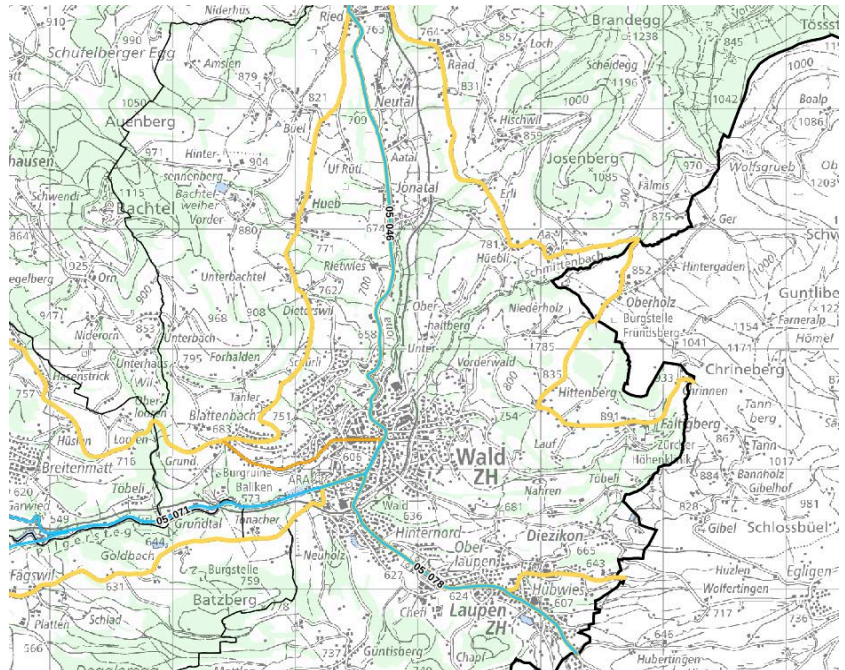


Abgesehen von der Verbindung entlang der Hauptstrasse im Ortskern gelten alle regional festgelegten Routen als bestehend.

Klassierung der Veloverbindungen

-  Hauptverbindung
-  Nebenverbindung
-  Zusätzliche Freizeitverbindung
-  SchweizMobil Freizeitrouten

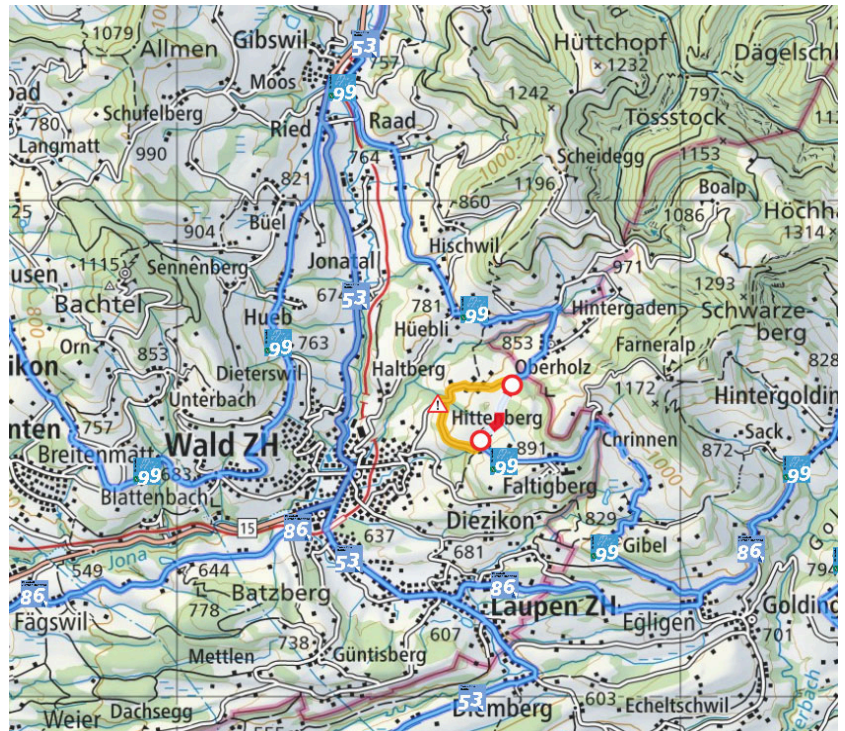
Der kantonale Velonetzplan umfasst alle aus überkommunaler Sicht notwendigen Velo-Verbindungen. Die Verbindungen werden vom Kanton wie folgt klassiert:



Die Verbindungen entlang der Rütistrasse, der Tösstalstrasse und entlang der Laupen- und Hauptstrasse sind übergeordnet als Nebenverbindungen klassiert. Alle anderen gelten als Freizeitrouten.

SchweizMobil Veloland

Die SchweizMobil Routen (99, 86 und 53) sind im dargestellten überkommunalen Velonetz enthalten.

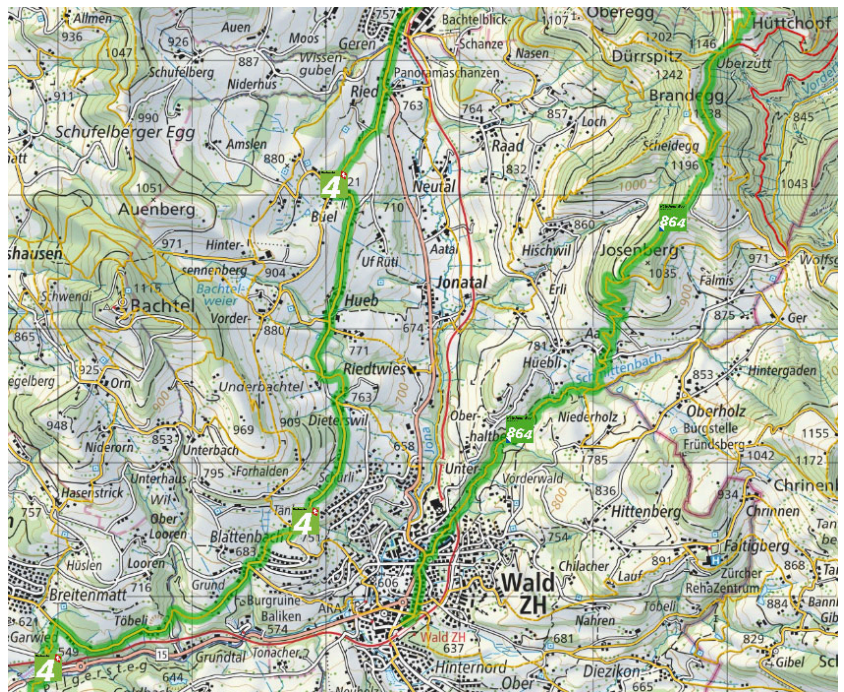


Wanderwegnetz
Wanderweg bestehend
Wanderweg geplant



SchweizMobil Routen -
Wanderland Schweiz

In Wald verlaufen die beiden SchweizMobil Routen Nr. 4 (Via Jacobi) und Nr. 864 (Hüttchopfroute Steg – Wald). Die Veloroute 99 und die Via Jacobi verlaufen zwischen Tänler und Gibswil zum Grossteil auf der gleichen Route im Bereich der Strasse. Ein Konfliktpotenzial zwischen Velo und Wanderern ist jedoch gering, da genügend Sicht und Breite besteht und weil die Dichte an Velofahrenden und Wanderern in der Regel überschaubar ist. Für beide Nutzergruppen besteht jedoch ein Konfliktpotenzial mit dem motorisierten Verkehr.



Schulwege

Im Umfeld der Schulen (insbesondere bis 3. Klasse) und Kindergärten muss bei der Planung von Velorouten auf Schulwege Rücksicht genommen werden. Hier sind neben den Anforderungen für Kinder, welche zur Schule laufen auch zu beachten, dass die Kinder teilweise mit fäG (fahrzeugähnlichen Geräten wie Kickboard etc.) unterwegs sind, auch wenn dies nicht wünschenswert ist.



Quelle: Sichere Schulwege Sachseln,
Luzerner Zeitung

Rundweg Rosenthal

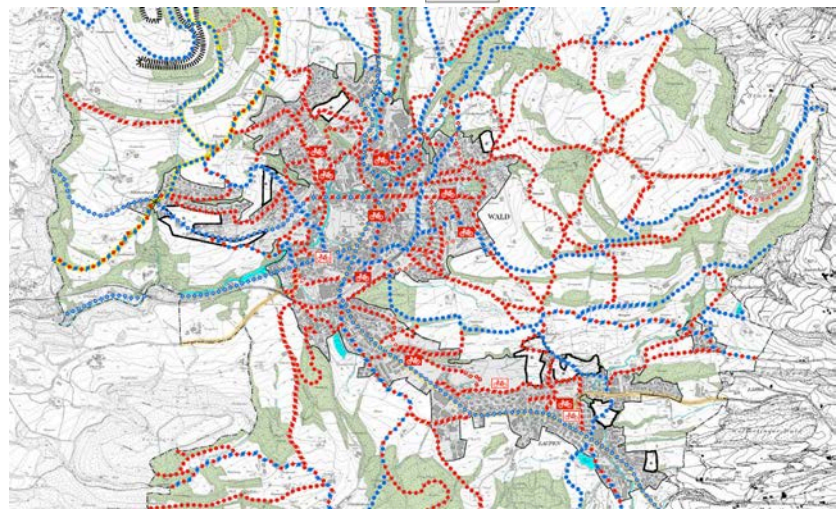
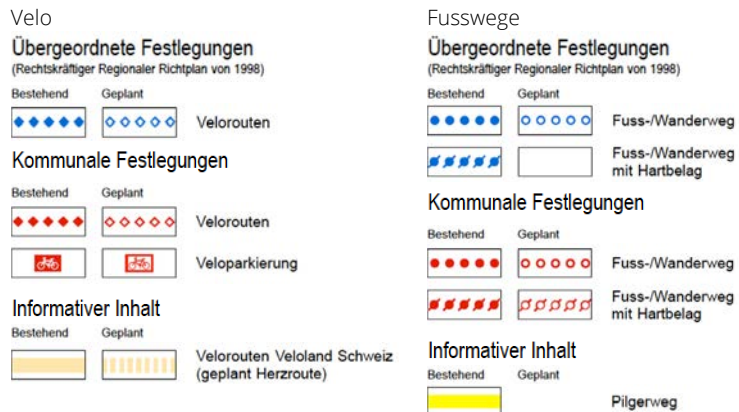
Das neue Altersheim Rosenthal liegt nahe dem Zentrum. Durch die zentrale Lage soll es den mobilen Bewohnenden möglich sein, selbständig ins Zentrum zu gehen. Teilweise sind die Bewohnenden jedoch auf Gehilfen (Rollator etc.) angewiesen, sodass sie mehr Platzbedarf haben. Weil die Platzverhältnisse und Aussenräume im Rosenthal beschränkt sind, steht ein Rundweg zur Diskussion, welcher – wie auch die Verbindung ins Zentrum – möglicherweise im Rahmen eines Sitzbankkonzeptes mit Sitzgelegenheiten ausgestattet werden soll. Im Bereich dieser Fusswege ist besondere Rücksicht erforderlich.

Skizze möglicher Rundweg und
Verbindung ins Zentrum ab Rosenthal



Kommunaler Verkehrsplan
 18.8.2014

Der kommunale Verkehrsplan umfasst sowohl die Velorouten als auch die Fusswegrouten.



Der kommunale Richtplan übernimmt die in der regionalen Richtplanung festgelegten Velorouten sowie Fusswege und ergänzt diese durch kommunale Routen. Zu bemerken ist, dass der rechtskräftige kommunale Verkehrsplan auf dem Stand des regionalen Richtplanes 1998 beruht.

2.3 Vorgaben Velo-Velostandards

Standards Veloverkehr Feb. 2023



Nebenverbindungen

Freizeitroutes, SchweizMobil Routen und Mountainbike Routen

Führungsarten

Signalisierte Höchstgeschwindigkeit	DTV MIV	Mischverkehr	Radstreifen	Radweg	Rad-Fussweg
Quartierstrasse Tempo 30	≤ 5000 Fz.	X			
Hauptverkehrsstrasse T30 innerorts	≤ 5000 Fz.	o	X		
	> 5000 Fz.		X	o	o
Tempo 50 innerorts	≤ 2500 Fz.	o	X		
	> 2500 Fz.		X	o	o

X = empfohlene Führungsart

o = weitere zu prüfende Führungsart

Neben dem kantonalen Velonetzplan bilden die Velostandards den zweiten wesentlichen Baustein für eine zeitgemässe Veloinfrastruktur. Diese verpflichten zu Standards, welche die Hierarchiestufen (Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und Veloschnellrouten) des kantonalen Velonetzplanes abbilden.

Die Velostandards sind ein Arbeitsmittel. Sie enthalten eine zeitgemässe Anleitung für die Planung und Umsetzung einer sicheren und bedarfsgerechten Veloinfrastruktur.

Der Kanton Zürich hat die «Standards Veloverkehr» im Sinne einer Weisung per 1. März 2023 in Kraft gesetzt. Danach sind die enthaltenen Grundsätze und Lösungsvorschläge grundsätzlich anzuwenden.

Für kantonale Vorhaben sind die Standards verbindlich. Für kommunale Veloprojekte haben sie empfehlenden Charakter.

Die Gemeinde Wald weist lediglich Freizeitverbindungen und Nebenverbindungen auf.

Der Regierungsratsbeschluss (RRB) zum Velonetzplan des Kantons macht zu den Nebenverbindungen folgende Vorgaben (vor Herausgabe der Velostandards):

„Nebenverbindungen sind durchgehende und sichere Verbindungen für den Veloverkehr. Sie umfassen grösstenteils das bestehende Basisnetz entlang der Kantonsstrassen. Diese Abschnitte werden für einen Begegnungsfall von einem Velo pro Fahrtrichtung ausgelegt, wobei innerorts beidseitige Radstreifen die Regel bilden. Ausserorts werden grundsätzlich kombinierte Rad-/Fusswege erstellt. Den Übergängen zwischen Innerorts- und Ausserortsstrecken ist besondere Beachtung zu schenken, sodass möglichst wenige Querungen (Regimewechsel) notwendig sind. Nebenverbindungen werden wegen des betrieblichen Unterhalts (Winterdienst) nur in Ausnahmefällen abseits der Kantonsstrassen geführt, vor allem dann, wenn entlang der Kantonsstrasse kein Ausbau möglich ist.“

Die Richtlinie Velostandards gibt für die Velorouten von SchweizMobil, die regionalen Freizeitroutes und die Mountainbikerouten keine Anforderungen oder Ausbaustandards vor.

Im hier vorwiegend betrachteten Innerortsbereich der Nebenverbindungen sehen die Velostandards folgende Führungsarten vor:

**Dimensionierung
 Nebenverbindung**

Die Dimensionierung von Nebenverbindungen richtet sich in der Regel nach Begegnungsfällen, Überholvorgängen und deren Häufigkeit. Gemäss Richtlinie werden üblicherweise folgende Dimensionierungsanforderungen für den Innerortsbereich gefordert:

Mischverkehr T30: max. 5'000 DTV T50: max. 2'500 DTV	5.0 – 6.2 m oder > 7.5 m
Durchfahrt bei Inseln	3.75 m ohne Radstreifen oder min. 4.25 / 4.5 m mit Radstreifen
Radstreifen	1.5 m**
Rad-/Fussweg	min. 3 m* (Gegenverkehr, Fussgänger selten)

** Bei allen Veloverbindungen soll geprüft werden, ob mit breiteren Velostreifen mehr Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr geschaffen werden kann.

Hauptverbindungen

Für Ausnahmefälle (o) werden im Folgenden die Masse für Hauptverbindungen dargelegt:

Radweg Gegenverkehr	3.5 m
Rad-/Fussweg	min. 3.5 m

Vereinbarkeit des Veloverkehrs mit
 anderen Langsamverkehrstypen

Im Sinne der Vereinbarkeit und des reibungslosen aneinander Vorbeikommens des Veloverkehrs mit den anderen Langsamverkehrstypen (insbesondere Fussgänger) sieht die Gemeinde Wald bei kommunalen Fusswegen und kommunalen Velorouten auf dem gleichen Trasse (Weg) eine minimale Breite von 3.5 m vor.

**Beurteilung des kantonalen
 Velonetzes**

Die Beurteilung anhand der Velorichtlinie der im kantonalen Netzplan vorgegebenen Nebenverbindungen findet sich bei der Schwachstellenanalyse (siehe Kap. 3).

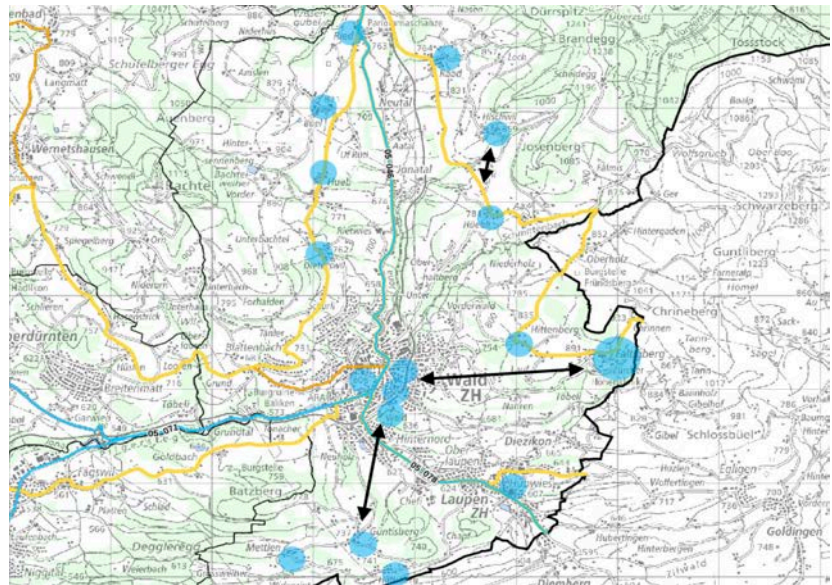
2.4 Zielorte und Verbindungstypen

Zielorte

Als für den Veloverkehr wichtige Zielorte werden folgende Orte festgehalten:

Alltagsverbindung Arbeit/Einkauf

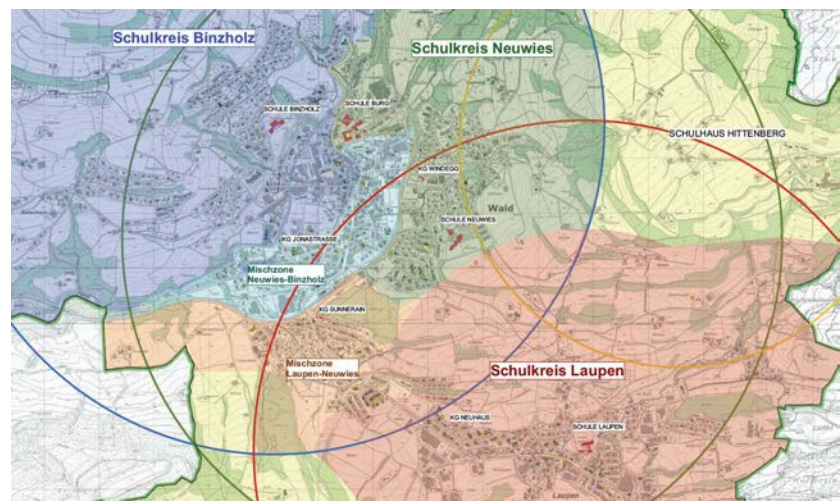
- Bahnhof Wald
- Bushaltestelle Mürtschenstrasse Laupen
- Gemeindehaus Wald & Bahnhofstrasse Wald
- Wichtige Arbeitgeber (Höhenklinik, Bleichi, Alterszentrum Rosenthal)
- Anbindung der Aussenwachten



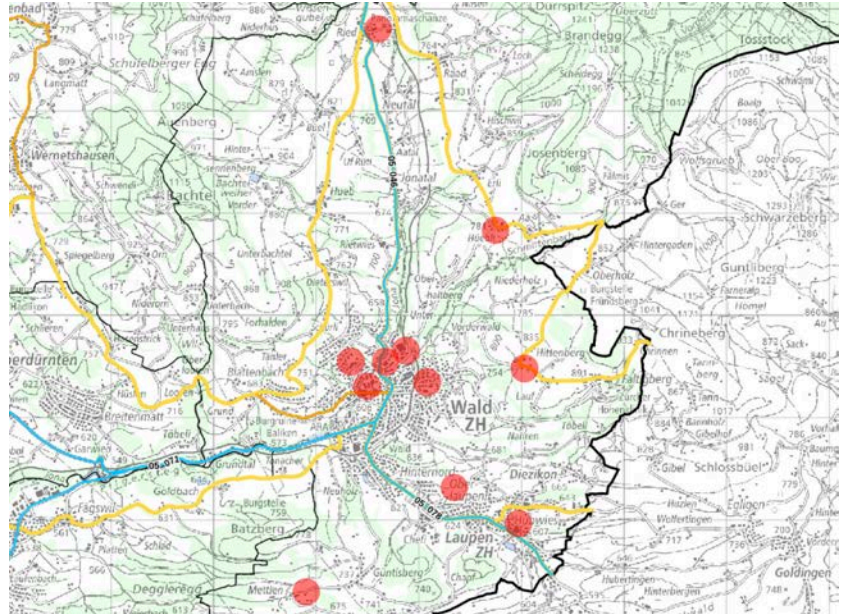
Alltagsverbindung Schulweg

- Schulhäuser je Schulkreis
- Sportanlage Laupen
- Sporthalle Elba
- Badi und Hallenbad

Schulkreise

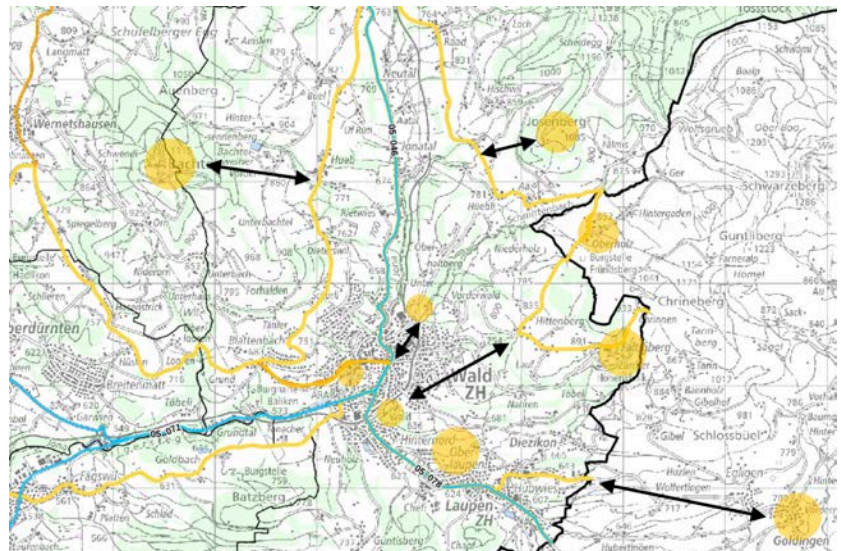


Schulstandorte



Freizeitverbindung

- SchweizMobil Routen
- Sportanlage Laupen
- Bleichi
- Sporthalle Elba, Badi und Hallenbad
- Höhenklinik (& MTB Route)
- Feuerstelle Josenberg
- Feuerstelle Sagenraintobel
- Bachtel, Oberholz, Goldingen



Projekt Bike-Trails

Für Wald ist ein Projekt Bike-Trails in Planung, welches durch den eigens gegründeten Verein Zürioberland-Biketrails erarbeitet wird.

Um attraktive MTB-Routen unter Berücksichtigung von Entflechtungsmassnahmen zwischen Wanderern und Bikern festzulegen, ist in allen Fällen eine kantonale Baubewilligung erforderlich. Aus diesem Grund und aufgrund des Projektstandes (Planung) kann das MTB-Netz im Rahmen des Velokonzeptes der Gemeinde Wald aktuell nicht vollumfänglich abgebildet und beurteilt werden.

Die Eignung von Koexistenz-Wegen wird im Rahmen des Konzeptes zur Förderung von Naherholungsinfrastrukturen im Zürcher Oberland analysiert und bewertet werden. Im Sinne der Vereinbarkeit mit anderen Langsamverkehrstypen sind die Bike-Trails mit den Anforderungen der Zürcher Wanderwege abzustimmen.

Im Sinne des Freizeitveloverkehrs wird darauf hingearbeitet, nach Möglichkeit auf generelle Fahrverbote auf Flur- und Waldwegen zu verzichten. Gleichzeitig ist im Rahmen der Ausarbeitung der Bike-Trails darauf zu achten, dass Privatgrund und private Wege sowie Wandernde respektiert werden.

Mountainbike Land

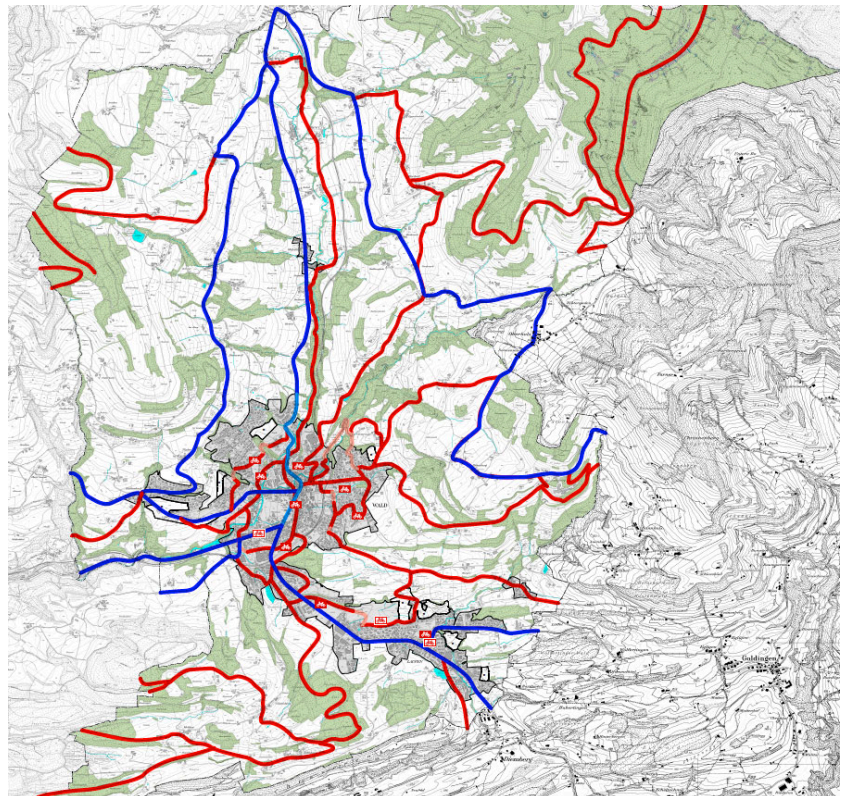


Die Bikeroute 481 von SchweizMobil ist bereits im kommunalen Netz enthalten.

Aktuelles Netz

- | | | |
|-----------|---------|---------------------|
| bestehend | geplant | |
| | | überkommunales Netz |
| | | kommunales Netz |

Ausgehend von den vorliegenden Netzgrundlagen präsentiert sich das aktuelle Netz wie folgt:



2.5 Velonetzplan

Überprüfung des Netzes

Das Netz, gemäss Richtplan, wurde im Rahmen der vorliegenden Velonetzplanung überprüft. Es wurden zum einen, im Sinne der zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Zielorte, Netzergänzungen vorgesehen und zum anderen Anpassungen vorgeschlagen, weil die heute festgelegte Verbindung nicht realisierbar oder nicht für die Anforderungen geeignet beurteilt wurde. Die heutigen und künftigen Verbindungen wurden auf die Vereinbarkeit mit dem kommunalen und regionalen Fusswegnetz (Wanderwege), den Schulwegen für kleinere Kinder und einem allfälligen Rundweg für Betagte geprüft.

Schmale Wege

Soweit möglich, wird auf schmalen Wegen auf die gemeinsame Führung der Alltagsvelorouten mit den übrigen Langsamverkehrsverbindungen verzichtet. Ausnahmen bilden innerörtliche Alltagsverbindungen, welche weitgehend übersichtlich sind.

Flur- und Forstwege ca. 3 m Breite

Eine Führung auf der gleichen Route wird bei üblichen Flur- und Forstwegen hingegen als unproblematisch beurteilt.

Quartierstrassen/Strassen im Mischverkehr

Ebenfalls unproblematisch ist eine Führung beider Nutzergruppen im Bereich von Strassen (Mischverkehr, Quartierstrassen). Hier ist die Vereinbarkeit des Veloverkehrs mit dem übrigen Langsamverkehr weniger problematisch. Konfliktpotenzial besteht hingegen mit dem motorisierten Verkehr.

Gemeinsame Nutzung schmaler Verbindungen

Wenn eine Veloroute und eine Langsamverkehrsverbindung im Bereich schmaler Wege auf dem gleichen Trasse geführt werden muss, wird im Bereich der Schwachstellen bzw. der Massnahmen auf Verbesserungsoptionen hingewiesen.

Untergeordnete Verbindungen

Verschiedene Verbindungen werden neu als untergeordnete Verbindungen klassiert. Dabei handelt es sich um Verbindungen, welche hauptsächlich der Nutzung Freizeit/Erholung dienen und auf welchen keine Massnahmen vorgesehen werden sollen und auch entsprechend Art. 4 Velogesetz nicht erforderlich sind. Die Verbindungen werden jedoch beibehalten, um auch die Anbindung an die Nachbargemeinden zu sichern.

Netzanpassungen

- 1 Anbindung Güntisberg–Mettlen–
1a Hiltisberg
1b

Es werden folgende Netzanpassungen vorgesehen, welche im Rahmen einer kommenden Anpassung der kommunalen Richtplanung in den Verkehrsplan II aufgenommen werden sollen.

Die Anbindung von Güntisberg–Mettlen–Hiltisberg wird neu über die Güntisberg- sowie die Hiltisbergstrasse festgelegt (1a/1b). Die Route über Chefi–Chapfholzweg ist als Alltagsverbindung für die schnelle Anbindung auf dem Arbeitsweg oder für den Einkauf, insbesondere auch für E-Bikes, weniger geeignet, da es sich um einen Waldweg handelt, auf welchem zudem aktuell ein generelles Fahrverbot besteht. Die Route über den Chapfholzweg soll jedoch für Freizeit (MTB) geöffnet werden. Sie wird daher als untergeordnete Verbindung beibehalten (1).

- 2a Nebenverbindung Laupenstrasse
2b Süd
2c

Südlich der Laupenstrasse wird eine Nebenverbindung abseits der Hauptstrasse als geschlossene Verbindung vorgesehen.

Die Unterführung (2a) ist für die gemeinsame Führung von Velos und Fussgängern (kommunaler Fussweg, ev. Rundweg für Betagte) zu eng und unübersichtlich. Die Verbindung ist jedoch bedeutsam für das Velowegnetz. An der Verbindung wird festgehalten, es sind jedoch Massnahmen erforderlich.

Als Alternative zur Felsenkellerstrasse wird die Routenführung über die Brauereistrasse aufgenommen (2b). Weil die Route über die Brauereistrasse aufgrund des Gefälles und der längeren Strecke deutlich unattraktiver ist als die Felsenkellerstrasse soll diese nur definitiv aufgenommen werden, wenn sich für die Felsenkellerstrasse (Einbahn) keine Lösung ergibt.

Die Veloverbindung wird über die Chefstrasse nach Laupen weitergeführt (2c).

- 2d Eisweiherweg

Der Eisweiherweg ist schmal und es verläuft hier eine kommunale Fusswegroute. Die Übersichtlichkeit ist jedoch gegeben und die Verbindung wird durch Fussgänger verhältnismässig wenig genutzt, sodass hier eine gemeinsame Führung von Velos und Fussgängern akzeptiert wird, zumal dies eine wichtige Veloverbindung darstellt.

- 3 Nebenverbindung Laupenstrasse
Nord

Im Bereich Sport-/Speerstrasse wird als alternative Verbindung über den Sportplatz eine zweite Route vorgesehen. Diese stellt die Verbindung zur Route Laupenstrasse Süd dar und gewährleistet eine schnellere Verbindung, als jene über den Sportplatz.

- 4 Schulhaus Laupen

Die Anbindung des Schulhauses Laupen über die Hofacher- und Brüelstrasse wird aufgenommen.

- 5 Nebenverbindung Laupen–Wald
6 Zentrum

Die Nebenverbindung Oberlaupen–Brand wird durch die Route Am Bach–Mettelacher und die Haselstud-, Platten- und Sonneckstrasse verstärkt und direkter ans Zentrum Wald angeschlossen.

7a Verbindung Bahnhof–Höhenklinik,
Anbindung Schulhaus Neuwies

Zur Verbesserung der Anbindung der Höhenklinik an den Bahnhof Wald (Arbeitsweg) mit einer Nebenverbindung abseits der Hauptstrasse wird die Neuwiesstrasse im unteren Bereich ebenfalls ins Velonetz aufgenommen (7a). So kann eine Nebenverbindung Bahnhof–Bahnhofstrasse–Sonneckstrasse–Plattenstrasse–Neuwiesstrasse–Stigweidweg–Heferenstrasse angeboten und die Verbindung Bahnhofstrasse–Sanatoriumstrasse über die Rütistrasse vermieden werden. Ausserdem wird durch die Aufnahme der Neuwiesstrasse im unteren Bereich auch die Anbindung der Schule Neuwies (Schulweg, Arbeitsweg für Lehrpersonen) verbessert.

18

Die Aufnahme der Hittenbergstrasse, zwischen Niderholzstrasse und Hittenberg, soll ebenfalls die Anbindung der Höhenklinik verbessern (18). Für Velofahrende, insbesondere mit dem E-Bike, wird die bereits im kommunalen Richtplan eingetragene Verbindung über die Sanatoriumstrasse als weniger geeignet beurteilt. Sie ist weniger übersichtlich, teilweise in eher schlechtem Zustand und steiler als die etwas längere Route über die Hittenbergstrasse.

7b Verbindung Schiblliraiweg–
8a Windeggstrasse und Verbindung
Windegg

Der schmale Weg ist für Fussgänger und Velos zu eng. Er ist jedoch übersichtlich. Auch die Wegverbindung beim Kirchgemeindehaus–Windegg ist zu eng. Beide Verbindungen bilden jedoch eine wichtige Querverbindung. Die Wege werden daher im Netz belassen, stellen aber Schwachstellen dar. Im kommunalen Richtplan sind sie daher auch als «geplant» festgelegt.

8b Friedhofstrasse, Zihlgasse

Die Friedhofstrasse wird zur Verbesserung der Anbindung des Hallenbades aufgenommen. Die Verbindung über die Zihlgasse wird hingegen aufgehoben. Diese ist schlecht sichtbar und auch wenig geeignet für eine schnellere Durchfahrt mit Velos. Die Zihlgasse stellt auch keine wesentliche Verbesserung für das Netz dar.

8c Kirche

Im Bereich der Kirche könnte möglicherweise eine Nebenverbindung für Velos geschaffen oder mindestens der bestehende Weg hindernisfrei gestaltet werden, um die Kreuzung Sanatoriumstrasse/Tösstalstrasse zu umgehen. Im Bereich der Kreuzung ist die Strasse relativ schmal und das Trottoir untermässig. Die Möglichkeiten sind im Rahmen der Umgestaltung der Umgebung Kirche zu prüfen.

9 Anbindung Erholung, Raststelle
10 Sagenraintobel

Die Raststelle/Feuerstelle im Sagenraintobel ist beliebt. Der Sagenraintobelweg wird daher bis zur Feuerstelle als untergeordnete Verbindung im Netz behalten. Im vorderen Abschnitt soll die Verbindung neu über die Sagenrainstatt über die Waldeggstrasse gelegt werden, um eine direktere Anbindung zu erreichen.

Die heute für normale Alltagsvelos (City Bike) weniger geeigneten Verbindungen über Vorderwald werden aus dem Netz gestrichen (10). Diese können dennoch wie bisher mit Mountainbikes befahren werden, sollen aber aus dem Verkehrsplan gestrichen werden.

11 Anbindung Schulhaus Binzholz

12

13a

Zur Verbesserung der Anbindung des Schulhauses Binzholz werden die Schulhausstrasse und die Binzhaldenstrasse ins Velonetz aufgenommen.

Ausserdem soll der obere Teil des Binzholzweges als untergeordnete Verbindung für Velos geöffnet werden, weil dies ein beliebter Zufahrtsweg für die Schule darstellt.

13b Binzholzweg

Der Binzholzweg könnte grundsätzlich eine Abkürzung für Velofahrende Richtung Dorf Zentrum darstellen. Heute besteht ein generelles Fahrverbot. Der Weg ist insbesondere im unteren Bereich sehr steil. Zudem ist auf dem Weg eine kommunale Fusswegverbindung festgelegt. Wenn der Weg für Velos geöffnet würde, wären Qualitätseinbussen für die Fusswegverbindung zu erwarten. Im Sinne der Vereinbarkeit der verschiedenen Langsamverkehrsmittel und aus Rücksichtnahme auf den Fussverkehr wird der Weg im unteren Bereich nicht für Velofahrende geöffnet.

14 Bachtel

15

Die ursprünglich als regionale Route vorgesehene und im kommunalen Richtplan eingetragene Route am Bachtel wurde im regionalen Richtplan nicht aufgenommen. Die Verbindung über den Fallentörlweg Richtung Bachtel wird daher für die Anbindung des Freizeit-/Erholungsziels Bachtel aufgenommen (14).

Als untergeordnete Verbindung (Freizeit) wird ausserdem die Verbindung auf den Bachtel via Brüglen-Maiacherweg-Dieterswil-Hueb-Vordersännenberg aufgenommen (15).

17a Anbindung Bleiche

Im Sinne einer guten Erschliessung und direkter Verbindungen wird die Anbindung der Bleiche zum Bahnhof über die Garten und Jonastrasse aufgenommen.

16b Anbindung SchweizMobil Route
Schützenstrasse

Über die Rosenthalstrasse und deren geplante Fortsetzung hätte eine direkte Verbindung vom Bahnhof zur SchweizMobil Route auf der Schützenstrasse geschaffen werden können. Die Strassenverbindung Rosenthalstrasse – Schützenstrasse ist jedoch zwischenzeitlich nicht mehr geplant. Zudem bestehen auch für die Schaffung einer Velo-Verbindung grössere Hindernisse (z. B. Gewässerraum, Eigentumsverhältnisse etc.). Es wird daher eine alternative Verbindung über die Langstrasse (Privatstrasse) vorgesehen, wobei hier bei der Planung eines allfälligen Rundweges für Betagte auf die Vereinbarkeit geachtet werden muss, welche jedoch im Bereich der Privatstrasse gegeben sein dürfte.

17a Verbindung Sunneraistrasse-
Eschenstrasse

Die Wegverbindung ist relativ schmal und weist eine enge Kurve auf. Die Vereinbarkeit von Velo und Fussgängern ist problematisch. Die Sicht ist allerdings relativ gut und die Velos wegen der Kurve langsam, sodass dies akzeptiert wird. Es handelt sich allerdings um eine Schwachstelle.

17b) Verbindung Sunneraistrasse–
Nordholzweg

Über den Parkplatz des Gebäudes Laupenstrasse 29–33 kann heute vermieden werden, dass auf der Verbindung Sunneraistrasse–Nordholzweg auf die Kantonsstrasse gefahren werden muss. Die Verbindung wird als Veloroute aufgenommen und soll rechtlich gesichert werden. Damit kann auch die Schulwegverbindung verbessert werden. Sollte die Verbindung langfristig nicht mehr möglich sein, wäre eine Verbindung im Bereich des Kindergartens zu prüfen.

17c) Verbindung Nordholz–Sunnematte

Für den Schulweg (Vermeidung Problematischer Bereich an der Bahnhofstrasse) wäre eine Verbindung Nordholz–Haselstudstrasse erwünscht. Hier ist im kommunalen Verkehrsplan ein geplanter Fussweg eingetragen. Dieser würde für die Schulwegnutzung ausreichen, sodass hier keine Veloverbindung vorgesehen wird.

18) Hittenberg

Zur Verbesserung der Anbindung Hittenberg an den Ortskern Wald wird die Verbindung über die Hittenbergstrasse aufgenommen. Diese dient auch der Verbindung Wald–Höhenklinik.

19) Anbindung Fälmis–Wolfsgrub

Die Verbindung zwischen der regionalen Veloroute auf der Hüeblistrasse und den untergeordneten Verbindungen im Bereich Fälmis–Wolfsgrub wird aufgenommen, um das Netz hier zu schliessen.

20) Anbindung Oberegg

Die Verbindung Hischwil–Oberegg wird als untergeordnete Verbindung/Freizeit aufgenommen. Hier befindet sich auch eine regionale Fusswegroute. Da es sich aber um eine Flur-/Waldstrasse handelt, ist die Vereinbarkeit Fussweg/Velo gegeben.

21) Ferchacher

Es soll eine Verbindung über Im Ferch–Ferchacherstrasse als Schulwegroute aufgenommen werden. Die Verbindung ist heute teilweise schwierig bis nicht vorhanden. Hier sollen im laufenden Quartierplan Lösungen geprüft werden.

Wunschlinien/Velonetzplan
(siehe Planbeilage Velonetz Anpassung)

Mit den vorgesehenen Anpassungen können die Wunschlinien weitgehend abgedeckt oder Alternativen ermöglicht werden. Die ermittelten Zielorte können angebunden werden und die regionalen Routen werden ins Gesamtnetz eingebunden.

3. SCHWACHSTELLENPLAN

3.1 Grundlagen






Unfallstatistik

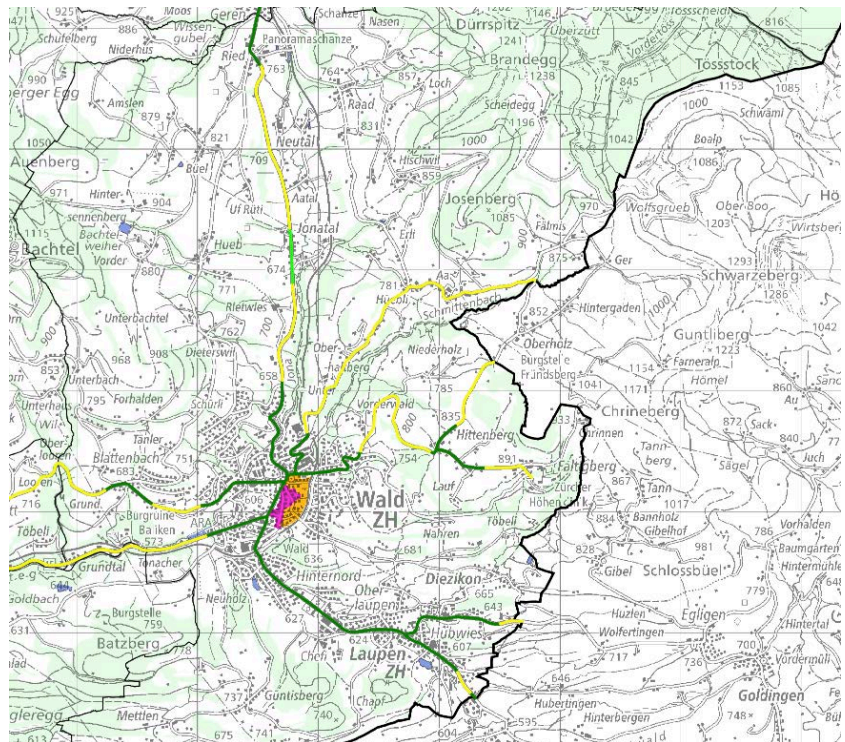
In der Unfallstatistik der KAPO vom 1.10.2015–30.9.2020 wurden lediglich 3 Unfälle mit Fahrrad oder Motorfahrrad registriert. Bei allen dreien war ein Fehlverhalten des Fahrrad- oder Motorfahrradfahrers die Hauptursache. Zu bemerken ist allerdings, dass Selbstunfälle mit Velos sehr selten zur Anzeige bei der Kantonspolizei kommen.

Unfallschwerpunkte

Eigentliche Unfallschwerpunkte mit Velounfällen können aus der Unfallstatistik nicht herausgelesen werden.

Signalisierte Geschwindigkeit

-  ≤ 50 km/h
-  60 km/h
-  80 km/h
-  Tempo 30, verfügt
-  Begegnungszone, verfügt



Die Quartierstrassen liegen im Bereich generell 50. Aktuelle Geschwindigkeitsmessungen (2021) sind vorhanden.

Projekte

An verschiedenen Strassenabschnitten sind Strassenprojekte in Arbeit, in welchen auch eine Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzung geprüft wird.

Laupenstrasse

Im Bereich des Abschnittes Bahnunterführung/Ende bestehender Radstreifen bis Kreisel Rütistrasse ist die Reduktion auf 30 km/h angedacht.

Bahnhof

Im Umfeld des Bahnhofes soll die Ausdehnung der Begegnungszone geprüft werden.

Quartiere

Die Einführung von Tempo 30 Zonen in den Quartieren wurde im Herbst 2022 an der Urne abgelehnt.

Verkehrsmenge

Es besteht eine Verkehrsmessstelle Nr. 2591 an der Laupenstrasse. Diese weist einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 7'300 Fahrzeugen (Fz.) und einen Schwerverkehrsanteil von 2.9 % aus.

An der Rütistrasse beträgt der DTV gemäss Messstelle Nr. 688 9'900 Fz. Es wurde ein Schwerverkehrsanteil von 3.1 % ausgewiesen. An der Rütistrasse wurden 2022 zudem durch die Gemeinde Zählungen durchgeführt. Diese haben einen DTV von ca. 8'800 Fz. ergeben.

An der Tösstalstrasse beträgt der DTV gemäss Messstelle Nr. 2691 rund 4200 Fz.

Für die Bachtelstrasse, die Sanatoriumstrasse und die Hüblistrasse liegen keine Verkehrszahlen vor. Aufgrund des Gesamtverkehrsmodells kann hier mit einem DTV von 1'300 – 1'600 Fz. und damit deutlich unter 2'500 Fz. gerechnet werden.

Für die Quartierstrassen liegen Zählungen vor. Auch hier liegen die Werte weit unter 2'500 Fz.

> 2'500 Fz.

Die Verkehrsmengen an der Rütistrasse, der Tösstalstrasse und an der Laupenstrasse liegen klar über dem Grenzwert von 2'500 Fz., bei welcher ein Mischverkehr auf Nebenverbindungen bei Tempo 50 denkbar ist.

> 5'000 Fz.

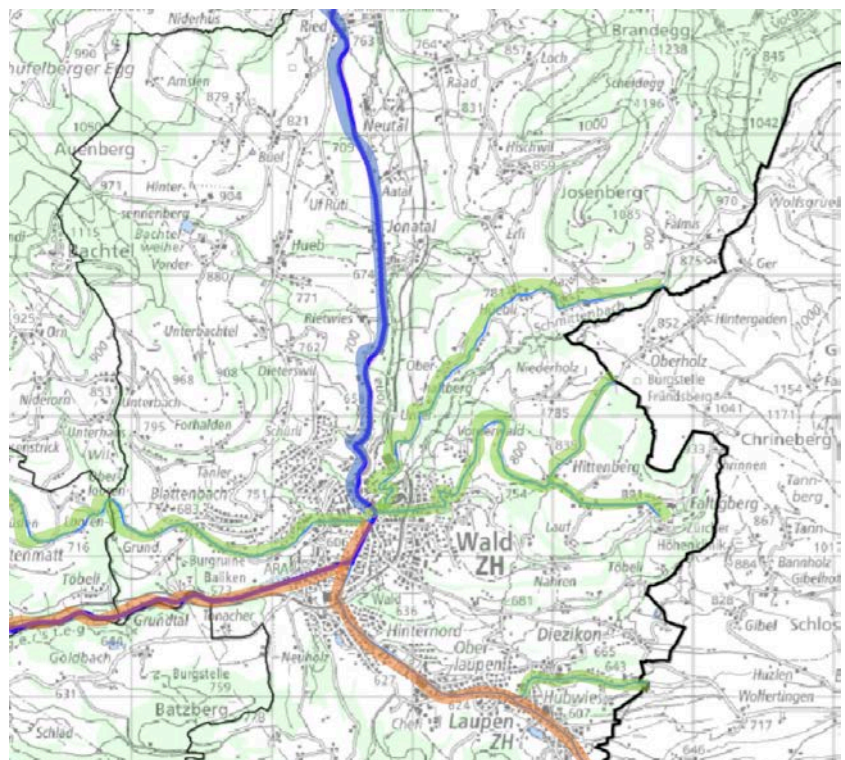
Die Rütistrasse und Laupenstrasse liegen bei einem DTV über 5000 Fz so dass hier auch bei Tempo 30 noch Defizite bei einer Führung im Mischverkehr bestehen.

< 2'500 Fz.

Alle anderen Kantonsstrassen liegen deutlich unter 2'500 Fz. Hier ist eine Veloführung im Mischverkehr akzeptabel.

Verkehrsmenge auf Kantonsstrassen

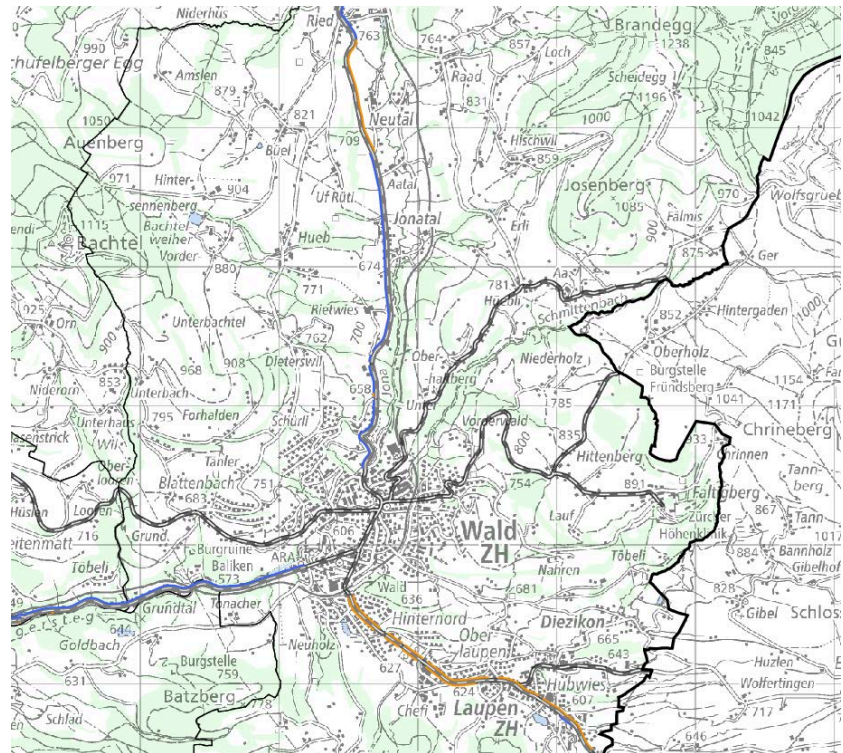
- < 2'500 Fz
- ca. 4'200 Fz – 5'600 Fz
- > 5000 Fz



Vorhandene Veloinfrastruktur






-  Kantonsstrasse
- Radstreifen**
-  Radstreifen links
-  Radstreifen rechts
-  Radstreifen beidseits
- Radwege**
-  Radweg links
-  Radweg rechts

Auf bzw. entlang der Kantonsstrassen bestehen folgende Veloinfrastrukturanlagen:

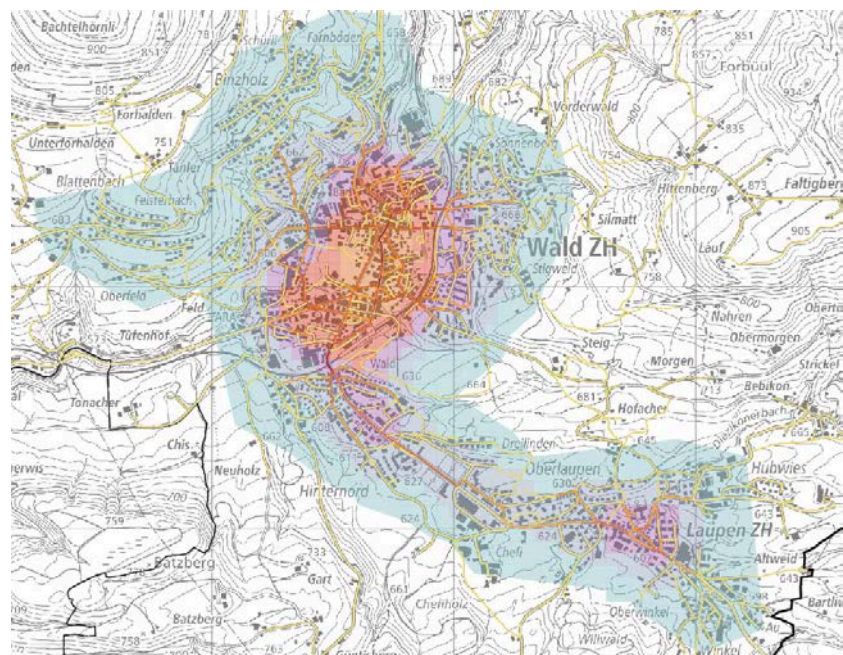


Im Bereich Tösstalstrasse Abschnitt Neutalstr. - Ried steht die schliessung der Radweglücke sowie weitere Anpassungen zwischen Ried und Gibswil an.

Fussgänger Relevanz der Netzabschnitte

- Stufen 1 bis 5 (5 = grösstes Potenzial)
-  1
 -  2
 -  3
 -  4
 -  5

Das Teilen von Verkehrsflächen führt insbesondere bei grossem Fussgängeraufkommen zu Problemen. Im Sinne der Vereinbarkeit des Velonetzes mit dem übrigen Langsamverkehr wurden auch die Angaben zur Relevanz der Netzabschnitte für Fussgänger betrachtet:



3.2 Schwachstellenliste

Überkommunales Netz

Im überkommunalen Netz werden durch den Kanton folgende Schwachstellen/Defizite ausgewiesen:

Schwachstelle (Strecke)



A Kantonsstrasse

Strecke mit extremem Gefälle und einseitig geführtem Rad-/Fussweg auf der «falschen» (talwärts fahrenden) Strassen-seite. Hohe Kollisionsgefahr zwischen Fussgängern/bergauf fahrenden Rad-fahrern und bergab fahrenden Rad-fahrern.



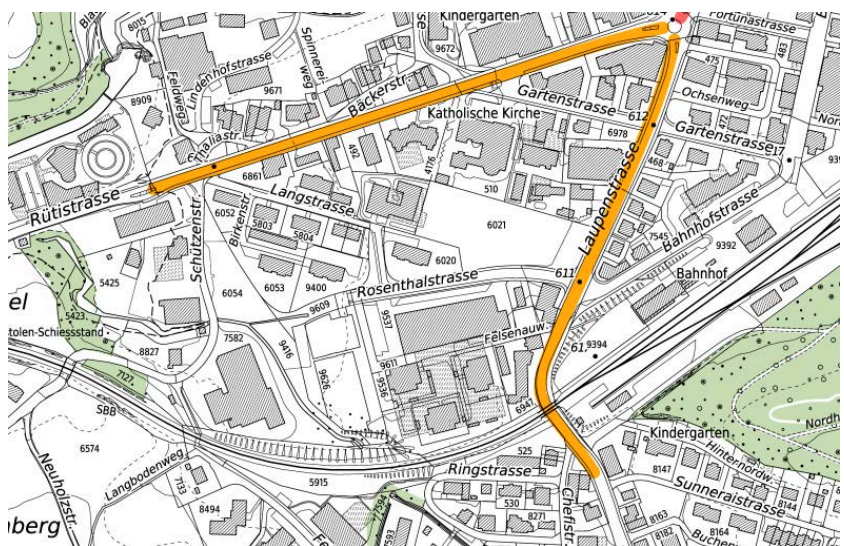
B Kantonsstrasse

Beidseitig keine Radstreifen vorhanden. Enger Strassenraum mit mässigem bis hohem DTV.

Weitere Defizite an Strecken im Innerortsbereich

Im Innerortsbereich bestehen zudem auch an folgenden Strecken Defizite, weil die Velostandards nicht eingehalten sind (fehlende Veloinfrastruktur an Nebenverbindung mit 50 km/h und > 5000 Fz.):

C/D Kantonsstrasse

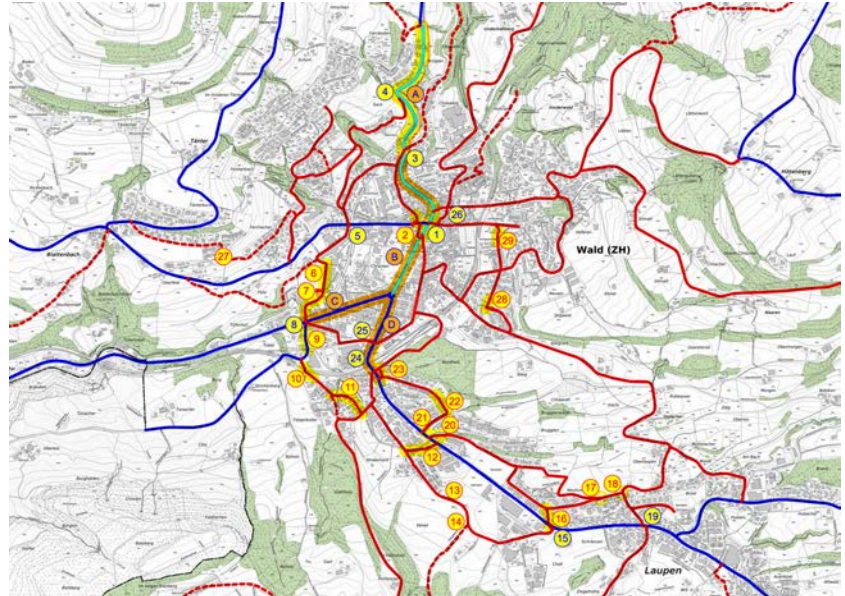


Schwachstellenliste

Die wesentlichen Schwachstellen auf den kommunalen Routen oder im kommunalen Netzgefüge werden in folgender Übersicht und Liste zusammengefasst. Eine detaillierte Beschreibung findet sich im Anhang.

Übersicht

- A Defizit Strecke an Kantonsstrasse
- # Schwachstelle an Kantonsstrasse
- # Schwachstelle kommunal
- überkommunale Veloroute
- kommunale Veloroute
- - - untergeordnete kommunale Veloroute



1	Rüti-/Tösstalstr.	Kreuzung/schwierige Führung
2	Unterpuntstr.	Signalisation (Einbahn)
3	Tösstal-/Elbastr.	Kreuzung/Querung
4	Tösstalstr.	Problematische Führung Rad-/Fussweg
5	Bachtelstr.	Kreuzung
6	Lindenhofstr.	Fahrverbot, Privatstrasse
7	Lindenhofstr.	Hindernis, Poller in der Fahrbahn
8	Rütistr.	Kreuzung
9	Schützenstr.	Problematische Führung wegen Parkierung
10	Unterführung	Fehlende Sicht, Signalisation Fussweg, fehlende Randsteinabsenkung
11	Felsenkellerstr.	Einbahn, problematische Ausfahrt
12	Eisweiherweg	Schmaler Kiesweg
13	Chefistr.	Fahrverbot 3-teilig
14	Chapfholzweg	Generelles Fahrverbot (Privatstrasse)
15	Laupenstr.	Kreuzung
16	Neuhausstr.	Fahrverbot, Privatstrasse und Randabschluss
17	Fussweg	Hindernis, Poller
18	Fussweg	Hindernis, Schranke
19	Laupenstr.	Kreuzung/Querung

20	Dreilindenstr.	schmaler Weg
21	Laupenstr.	Fehlende Nebenverbindung/Führung längs
22	Sunneraistr.	schmaler Weg mit enger Kurve
23	Laupenstr.	Fehlende Nebenverbindung/Führung längs, Verbindung über Privatgrundstück
24	Laupenstr.	Problematische Führung/Sicht
25	Laupenstr.	Kreuzung, Kreisel
26	Kirche	Fehlende Nebenverbindung
27	Ferchacher	Fehlende Nebenverbindung
28	Windeggstr.	Fussweg
29	Windegg	Schmaler Kiesweg
30	Tösstalstr.	Rad-/Fussweg
31	Ried	Querung Riedstrasse

Defizit Orientierung/Signalisation

Ergänzend zur Signalisation der regionalen Routen (SchweizMobil) bestehen in Wald keine Signalisationen zu den Zielorten. Um die Nutzung des Velos zu verbessern, sollen die wichtigen kommunalen Ziele signalisiert werden.

Schwachstellen gemäss Bikeable.ch

Die auf Bikeable.ch gemeldeten Schwachstellen sind im Schwachstellenplan enthalten.

Trottoirüberfahrten

An diversen Stellen werden die bestehenden Trottoirüberfahrten als zu steil beurteilt (z. B. Eschenstrasse, Sunnerai). Sie stellen kein Sicherheitsmangel dar, weisen aber ein Qualitätsdefizit auf.

Defizit Schulwege mit dem Velo

Für kleinere Schulkinder, welche sich mit dem Velo auf dem Schulweg befinden, ergeben sich erhöhte Sicherheitsanforderungen. Bis zum vollendeten 12. Altersjahr ist ein Fahren auf dem Trottoir erlaubt, wenn keine Veloinfrastruktur vorhanden ist. Problematisch sind für diese Nutzergruppe vor allem folgende Bereiche:

- Bahnhofstrasse (Begegnungszone)
- Neuholzstrasse (Verbindung durch den Wald)
- Jonastrasse (schwierige Verbindung im Mischverkehr)
- Querung Rütistrasse (Nr. 8)
- Verbindung Schützenstrasse (schwierige Verbindung im Mischverkehr) (Nr. 9)
- Teilweise fehlende Verbindung Abseits der Laupenstrasse (Nrn. 15/16/21/23)
- Fehlende Verbindung Ferchacher (Nr. 27)

Die erhöhten Sicherheitsanforderungen bedingen teilweise Verbindungen, welche sich nicht für den allgemeinen Alltagsveloverkehr eignen. Es soll daher eine Lösung über Velo-Schulwegpläne gefunden werden, statt diese Verbindungen ganz im Velonetzplan abzudecken.

3.3 Abstellanlagen

Abstellanlagen gemäss Richtplan

Zumindest die Anlagen gemäss kommunaler Richtplanung müssen einen guten Standard aufweisen. Gute Abstellanlagen mit Überdachung und Abschliessvorrichtung sowie nach Möglichkeit weitere Massnahmen (z. B. Velopumpe etc.) verbessern die Qualität der Velorouten, weil so das Velo sicher und komfortabel am Routenende abgestellt werden kann.

Im kommunalen Richtplan sind folgende Anlagen verzeichnet:

	Foto	Beschrieb	Beurteilung
Gemeindehaus		ca. 4 Veloparkplätze (VPP) minimale Infrastruktur vorhanden, weitere Veloabstellplätze vorhanden (gedeckt)	genügend
Bahnhof		ca. 54 VPP gedeckt, ca. 6 VPP ungedeckt Verbesserung im Rahmen der Aufwertung Bahnhofareal (Gestaltungsplan) vorgesehen	geplant
Fussballplatz		ca. 18 VPP minimale Infrastruktur vorhanden, keine Überdachung	ungenügend
Schule Brüel Laupen		ca. 24 VPP minimale Infrastruktur vorhanden, im Rahmen der Bauarbeiten beim Schulhaus Anpassung geplant	geplant
Schulhaus Neuwies		ca. 12 VPP gedeckt mässig geeignete Anlage, zu geringe Anzahl	ungenügend
Hallenbad		ca. 12 VPP gedeckt	genügend

Schulhaus Burg



ca. 2x 8 VPP
wenig geeignete Anlage
unattraktiv

mit Burg 2
genügend

Schulhaus Burg 2 (Jakobstrasse)



ca. 80 VPP gedeckt

genügend

Schwimmbad



ca. 52 VPP ungedeckt
mässig geeignete Restfläche,
aufgrund der Sommernutz-
ung kann auf eine Über-
dachung verzichtet werden

genügend

Schulhaus Binzholz



ca. 20 VPP gedeckt
mässig geeignete Anlage, zu
geringer Anzahl

ungenügend

Elba (wichtige Anlage aber nicht im
Richtplan enthalten)



ca. 28 VPP gedeckt

genügend

Geplante Anlagen

In folgenden Bereichen ist eine Veloabstellanlage als geplant
verzeichnet:

- Katholische Kirche
- Sportplatz Laupen
- Bushaltestelle Mürtschenstrasse Laupen

4. MASSNAHMENPLAN

4.1 Erläuterungen

Signalisation

> Signalisationsplan

Ein Ziel ist eine klare Signalisation, welche Velofahrende auf dem schnellsten oder sichersten Weg an ihr Ziel bringt.

Die Ziele innerhalb des Ortes Wald, den Aussenwachen und der Umgebung sollen signalisiert werden.

Ziel der Signalisation ist einerseits die bessere Auffindbarkeit der Ziele für Ortsfremde aber auch die Erkennbarkeit der Velorouten vor Ort. Dies soll dazu beitragen, dass Personen, welche heute das Velo weniger nutzen, auf diese Möglichkeit aufmerksam gemacht werden können und auch für ein besseres Nebeneinander zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden sorgen.

Abstellanlagen

Für die Abstellanlagen sollen folgende Massnahmen vorgesehen werden:

- Mindestanzahl gemäss Normen
- genügend hohe Überdachung
- geeignete Abstell-/Abschliessvorrichtung
- prüfen einer Pumpe (Bahnhof und Gemeindehaus)
- prüfen von Abschliessfächern für Helme und Akku/Ladegerät mit Steckdose; E-Bikestation (Bahnhof)

Abstell-/Abschliessvorrichtung

In der Regel werden einfache Anlehnbügel bevorzugt, weil diese für alle Velos geeignet sind.



Quelle: <https://www.ziegler-metall.at/>



Quelle: <https://kernag.ch/>

Bei besonderen Bereichen, an welchen mit Anlehnbügeln zu wenig Platz geschaffen werden kann, können andere Lösungen geprüft werden (z. B. Bahnhof).

Ergänzende Massnahmen für
Abstellanlagen bezüglich
Langsamverkehr

Im Bereich der Schulen, der Elba, des Hallenbades und der Badi, wo mit relativ vielen Kindern zu rechnen ist, soll mehr Platz im Bereich der Veloabstellanlagen angestrebt werden, um einen Bereich für andere Fortbewegungsmittel zu schaffen (Kickboards, Kinderwagen etc.).








Massnahmen an den Kantonsstrassen

Die erforderlichen Massnahmen an den Kantonsstrassen zur Behebung der Strecken mit Defiziten sowie der Schwachstellen an den Kantonsstrassen müssen in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen (Amt für Mobilität, Fachstelle Veloverkehr beim TBA) erarbeitet werden. Aktuell sind in folgenden Bereichen Anpassungen an den Kantonsstrassen geplant:

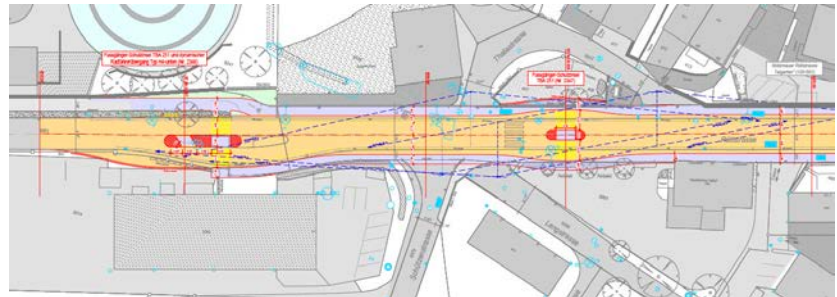
Rütistrasse

Stand Vorprojekt Vorabzug 27.10.2020

Legende Strassenbau:

	Fahrbahn
	Gehweg / Radweg
	Anpassungen
	Pflasterung
	Beton
	Chaussierung/Kies
	Grünfläche

Für die Rütistrasse besteht ein Strassenbauprojekt des TBA.

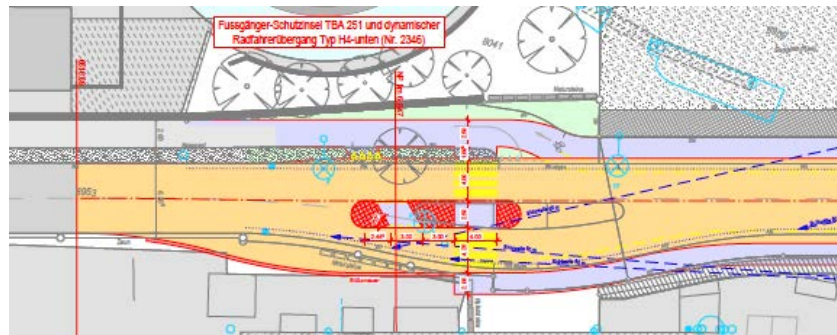


Strecke

Entlang der Strecke sind beidseits Radstreifen vorgesehen. Im Bereich der Mittelinsel für den Fussgängerstreifen ist auf die erforderlichen Durchfahrtsbreiten hinzuwirken, sodass der Radstreifen weitgehend durchgezogen werden kann.

Übergang Veloweg/Strasse

Der Übergang vom Veloweg in die Rütistrasse wird über eine Insel (Velofurt) gesichert.



Knoten Rütli-/Schützenstrasse
Variante asa

Für den Knoten Schützen-/Rütistrasse wurde zudem durch das Büro asa eine Verkehrsstudie erarbeitet. Die Verkehrsstudie asa sieht einen ebenfalls beidseitigen Velostreifen entlang der Rütistrasse vor.

Der in der Variante asa vorgesehene Linksabzweiger in die Schützenstrasse wurde verworfen.

Rütistrasse

(Abschnitt Kreisel- Sanatoriumstrasse) & Tösstalstrasse

Für den Ortskernbereich, bei welchem auf der regionalen Veloroute Defizite bestehen, ist derzeit kein Projekt seitens des Kantons (TBA) in Arbeit.

Tösstalstrasse

(Abschnitt Sanatoriumstrasse – Rad-/ Fussweg)

Für den Ortskernbereich ab Sanatoriumstrasse, auf welchem der Kanton Schwachstellen ausweist und bei welchem auf der regionalen Veloroute Defizite bestehen, ist derzeit kein Projekt seitens Kanton (TBA) in Arbeit.

Tösstalstrasse
(Abschnitt Rad-/Fussweg)

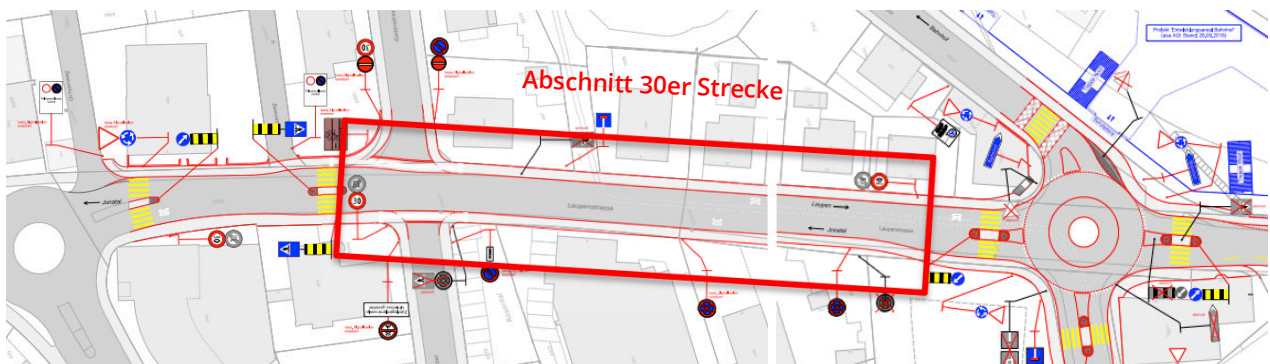
Auch im steilen Bereich mit Rad-/Fussweg ist derzeit kein Projekt in Arbeit.

Laupenstrasse
Abschnitt Kreisel Rütistrasse bis
Bahnunterführung

Für die Laupenstrasse, im Abschnitt Kreisel Rütistrasse bis Bahnunterführung, ist ein Strassenprojekt des TBA vorgesehen. Bei der Einmündung Rosenthalstrasse/Bahnhofstrasse ist ein Kreisel geplant (Kreisel Laupenstrasse). Auf dem Abschnitt zwischen den Kreiseln ist die Einführung von 30 km/h angedacht. Das Projekt befindet sich im Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG.

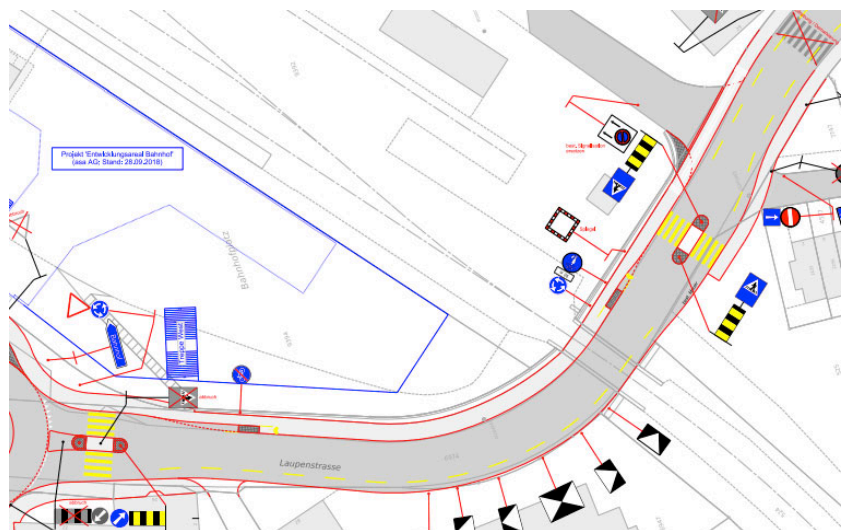
Vorprojekt 30.1.2023

Die Signalisation einer 30er-Strecke zwischen dem bestehenden Kreisel Rütistrasse und dem projektierten Kreisel Laupenstrasse ist im Projekt enthalten.



Bahnunterführung Laupenstrasse

Die Bahnunterführung ist eine wesentliche Schwachstelle für die Veloverbindung und birgt Gefahren für die Velofahrenden. Das Vorprojekt des Kantons sieht einen einseitigen Radsteifen (Fahrtrichtung Laupen) und eine Veloführung auf einem verbreiterten Trottoir in Fahrtrichtung Wald vor.



Die vorgesehenen Massnahmen werden als ungenügend und bezüglich der weiteren Ansprüche an die Unterführung (Fussgänger inkl. Rundweg für Betagte, Schulweg zu Fuss und per Velo) als ungeeignet beurteilt.

4.2 Massnahmen mit Prioritäten

Massnahmenblätter im Anhang

Die Massnahmenstellen ergeben sich aufgrund der Schwachstellen an den Velorouten. Bei der Erarbeitung der Massnahmenvorschläge wurden wiederum die übrigen Langsamverkehrstypen berücksichtigt. Aufgrund der Abstimmung mit den übrigen Langsamverkehrstypen und der Sicherstellung der Vereinbarkeit mussten zum Teil Massnahmenvorschläge als 1. Priorität gewählt werden, welche nicht die Bestvariante für den Veloverkehr darstellen, welche aber besser mit dem Fussverkehr vereinbar sind.

Die detaillierten Massnahmenblätter mit Prioritäten finden sich im Anhang.

Rechtliche Sicherung/Fuss- und Fahrwegrechte

Verschiedene Verbindungen führen über Privatstrassen, private Wege oder anderen Privatgrund. In solchen Fällen ist eine rechtliche Sicherung (Fuss- und Fahrwegrecht zu Gunsten der Öffentlichkeit) anzustreben, um die Verbindung langfristig zu sichern. Beispiele sind:

- Langstrasse
- Lindenhofstrasse
- Verbindung Sunneraistrasse – Nordholz

Der Bedarf für weitere Rechte ist zu prüfen.

Trottoirüberfahrten

Bei neuen Trottoirüberfahrten oder im Rahmen von Sanierungen im Bereich der bestehenden Trottoirüberfahrten sollen diese velofreundlich gestaltet werden. Es wird eine flachere Rampe vorgesehen, wobei darauf zu achten ist, dass die Trottoirüberfahrt immer noch gut als solche erkennbar bleibt, um die vortrittsberechtigten Fussgänger nicht zu gefährden.

Seitenstreifen und Mehrzweckmittelstreifen

Es zeigt sich, dass kurz- und mittelfristig an vielen Stellen keine baulichen Massnahmen möglich sind. Insbesondere im Ortskernbereich wird voraussichtlich auch langfristig keine Ausbaumöglichkeit bestehen. Es werden daher Randstreifen zur Verbesserung der Aufmerksamkeit vorgeschlagen. Ausserdem werden an einzelnen Stellen langfristig Mehrzweckmittelstreifen in Betracht gezogen, um die Veloquerungen zu verbessern.

Sowohl Rand- als auch Mehrzweckmittelstreifen können gemäss Velostandards als Resultat einer Gesamtabwägung eingesetzt werden. Sie sind jedoch keine explizite Velomassnahme.

Im Sinne eines „roten Fadens“ könnten diese Markierungen auch an anderen Stellen wiederholt werden, um die Veloinfrastruktur und die Velorouten zu verdeutlichen (z. B. grüne Markierungen der Veloschnellrouten Stadt Zürich).



Aufgrund des kantonalen Ortsbildes von Wald werden eher unterschwellige hellgraue Bänder vorgeschlagen, welche auch mit der Gestaltung der Begegnungszone harmonisieren.

Besondere Massnahmenbereiche

1 Ortskern

Im Folgenden werden die verschiedenen Überlegungen zu den besonderen Massnahmenbereichen dargelegt:

Im Ortskern kommen diverse kommunale Velorouten auf der Kantonsstrasse zusammen. Auf dem Abschnitt zwischen Kirche und Gemeindehaus fehlt eine Veloinfrastruktur. Gemäss Velostandards wäre grundsätzlich ein beidseitiger Velostreifen von 1.5 m vorzusehen. Dazu fehlen allerdings der Platz und ein Ausbau der Strasse ist im Bereich des Ortsbildes von kantonalen Bedeutung auch nicht angezeigt. Aufgrund der Verkehrsmenge und des geringen Anteils Schwerverkehr, könnte allenfalls eine Teststrecke mit untermassiger Kernfahrbahn mit dem Kanton diskutiert werden.

Bis eine effektive Massnahme umgesetzt werden kann, wird die Markierung von breiten Randstreifen (FGSO, 60 cm) empfohlen. Diese sind grundsätzlich keine eigentliche Velomassnahme, können jedoch dazu beitragen, die Aufmerksamkeit zu verbessern und das Geschwindigkeitsniveau zu senken.

Fotomontage vorher/nachher



4 Tösstalstrasse

Der bestehende Rad-/Fussweg in der Steigung an der Tösstalstrasse wird aus kantonalen wie auch aus kommunaler Sicht als problematisch beurteilt. Die talwärts fahrenden Velofahrer sind schnell unterwegs und gefährden sowohl bergauffahrende Velofahrer als auch Fussgänger.

Die Sichtweite ist aufgrund der Kurven und der Mauern gering. Der Rad-/Fussweg weist eine Breite von 3.5 m auf, was mehr als das Minimum von 3 m für Rad-/Fusswege im Gegenverkehr ist und dem Minimum entspricht, welches sich die Gemeinde auferlegt hat.

Grundsätzlich werden kombinierte Rad-/Fusswege jedoch gemäss Velostandards nur empfohlen, wenn Begegnungen zwischen Velofahrenden und Gehenden selten sind. Im Bereich der Steigung und aufgrund der Mauern wäre jedoch ein Zuschlag erforderlich. Im Innerortsbereich ist bei strassenbegleiteten Rad-/Fusswegen zudem ein Gegenverkehrszuschlag gefordert. Damit ist der Rad-/Fussweg ungenügend. Die Möglichkeit, bergauf abseits der Strasse fahren zu können ist allerdings für die Velofahrenden attraktiv. Es wurden folgende Möglichkeiten angedacht:

Beidseitiger Radstreifen

Ein beidseitiger Radstreifen wäre grundsätzlich im Innerortsbereich richtig. Dies wäre eine Lösung, welche für den Fussverkehr optimal wäre, da dadurch der ganze Trottoirbereich für die Fussgänger freigegeben wird. Für den langsamen Veloverkehr stellt die Massnahme jedoch eher eine Verschlechterung dar. Die Fahrbahn ist mit 6.5–6.8 m zu schmal. Ein Ausbau wäre teuer.

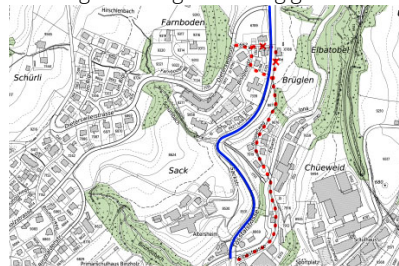
Verbreiterung Rad-/Fussweg

Wegen des Geländes (Hanglage, Stützmauern) ist ein Ausbau teuer.

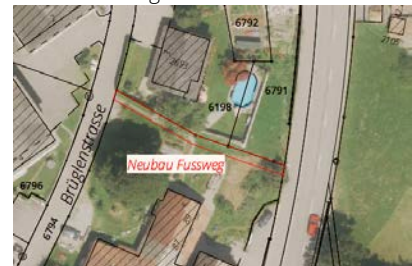
Verzicht auf Fussgängerführung entlang der Tösstalstrasse.

Grundsätzlich ist die Bedeutung der Strecke für Fussgänger gering. Die regionale Fusswegroute/Wanderweg führt nur auf einem kurzen Abschnitt im Bereich des Rad-/Fussweges. Bei einer getrennten Führung von Velos und Fussgängern (Velos auf dem Radweg, Fussgänger auf der Wanderwegroute) wären für die Velofahrenden lediglich 2.5 m zuzüglich beidseits 0.5 m Zuschlag erforderlich. Womit der bestehende Weg genügen würde. Auf einem Abschnitt von rund 6 m ergäbe sich dennoch ein gemischter Rad-/Fussweg. Um dies zu vermeiden, müsste zwischen Brüglenstrasse und Tösstalstrasse ein neuer Fussweg erstellt werden.

Fussweg / Radweg unabhängig



Neuer Fussweg



Bereits heute ist der Begegnungsfall mit Fussgängern eher selten, sodass davon ausgegangen wird, dass durch die reine Umlenkung der Fussgänger auf die Alternativroute nur eine sehr geringe Verbesserung entsteht. Erschwerend kommt hinzu, dass die regionale Fusswegroute nicht behindertengerecht ausgebaut ist, sodass diese Variante nicht als Bestvariante vorgesehen werden konnte.

Velostreifen abwärts

Die talwärts fahrenden Velofahrenden werden auf die Fahrbahn geführt. Aufgrund des Gefälles sind sie hier genügend schnell, um im Autoverkehr mitfahren zu können. Um die Signalisation zu klären und zu unterstützen wird ein Velostreifen abwärts angestrebt, auch wenn dies eine sehr unübliche Massnahme ist. Die vorhandenen 3.5 m des Rad-/Fussweges reichen für den kombinierten Rad-/Fussweg im Einrichtungsverkehr, zumal die bergwärts fahrenden Velofahrenden langsam sind und so kaum eine Gefahr für die Fussgänger darstellen.

4.3 Weitere Massnahmen Velo

Weitere Massnahmen

Im Hinblick auf die Veloförderung bestehen diverse Massnahmenoptionen. Folgende Massnahmen sollen geprüft werden:

Veloroutenplan Wald ZH

Einheimische werden in der Regel ihre Velorouten kennen. Neuzuzüger oder Personen, die neu in Wald arbeiten, könnten mit einem Plan über die festgelegten Velorouten in Wald informiert werden.

Auch könnte zum Beispiel eine «Velorundfahrt Wald»/»Wald Explorer» dargestellt werden, welche die wichtigsten Orte in Wald verbindet.

Veloaktionstag

Um die Bevölkerung stärker ans Velo heranzuführen, könnte im Sinne eines Veloaktionstages eine Rundfahrt, Stände mit Getränken, Stände von Veloanbietern sowie der Gemeinde, ein Geschicklichkeitsparcours/Wettbewerb, Velo-Testmöglichkeiten etc. organisiert werden.

„Mit dem Velo zur Schule“

Wenn das Velo bereits früh einen festen Bestandteil der Mobilität und ein attraktives Verkehrsmittel bildet, ist die Wahrscheinlichkeit besser, dass dieses auch später genutzt wird.

Flyer

Für Eltern und Schulen könnte ein Flyer «mit dem Velo zur Schule» erstellt werden, welcher über die geeigneten Veloschulwege und die Anforderungen (Regeln je nach Alter, Ausrüstung etc.) informiert. Alternativ könnte der «Veloschuel»-Flyer des Kantons Zürich auf der Homepage verlinkt und auch den Schulen nahegelegt werden und es könnte auf die Angebote von www.schule-velo.ch oder Challenges (z. B. Bike2School) aufmerksam gemacht werden.

Schulwegeplan Velo (Muster siehe Anhang 2)

An verschiedenen Bereichen weichen die Anforderungen an Veloverbindungen für jüngere Kinder von den Anforderungen für die übrigen Velofahrenden ab. In den «Schulwegeplänen Velo» kann den Kindern und Eltern Alternativen aufgezeigt werden, welche nicht in jedem Bereich über die Velorouten führen, solange die Routen für diese Zielgruppe zu wenig sicher ist. Die Pläne und der Flyer sollten auf der Homepage der Schule aufgeschaltet werden.

Befahrung

Neben den Schulwegeplänen und dem Flyer könnte für Klassen im geeigneten Alter eine Befahrung der Veloschulwege von zu Hause bis zur Schule für die Kinder organisiert werden.

Veloparcours(*)

Der nächste Veloparcours befindet sich in Dürnten. Die Einrichtung eines Veloparcours in Wald könnte geprüft werden. Der Parcours könnte für Kinder aber auch für Kurse mit E-Bikes oder betagten Personen genutzt werden.

Beispiel Wädenswil



Veloflick-/Pumpstation

Am Bahnhof oder im Bereich des Gemeindehauses könnte eine Velopumpstation mit einfachen Werkzeugen aufgestellt werden.



%-Bon

Am Schulanfang könnte ein %-Bon für einen Velo-Sicherheits-Check abgegeben werden, mit welchem die Kindervelos am Schulanfang vergünstigt bei einem (Walder) Velogeschäft kontrolliert werden können.

Velofahr-Kurse

Durch Velofahrkurse könnten Unsicherheiten ausgeräumt und mehr Sicherheit geschaffen werden (Technikkurse für Schüler, Fahrkurse für Erwachsene, evtl. spezifische Kurse für Frauen, Velo und/oder E-Bike-Kurse für Betagte etc.).

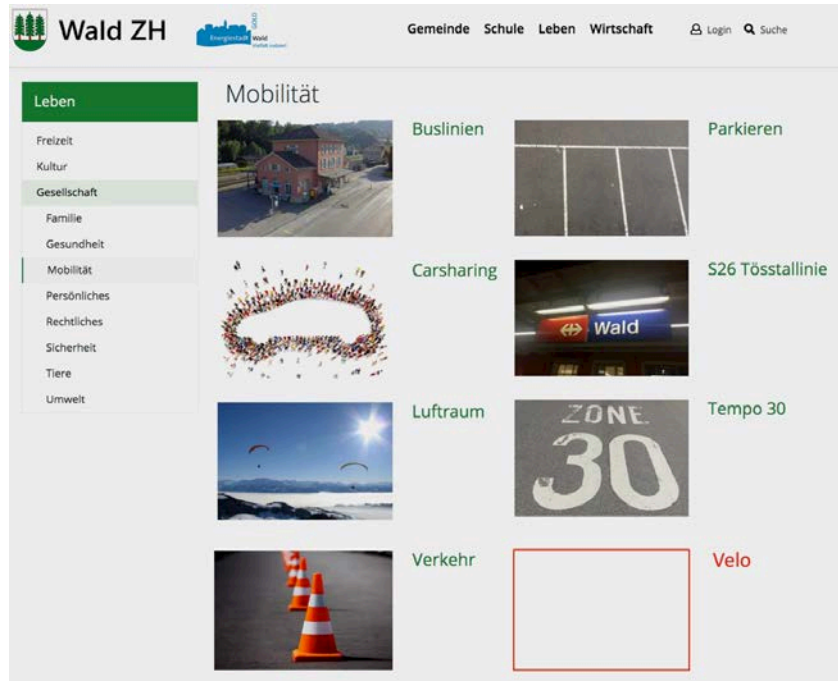
Pumptrack oder Übungsgelände

Das Üben des Fahrens mit Velos/Bikes oder anderen ähnlichen Gefährten (Trottinett, BMX etc.) kann dazu beitragen, dass das Velo auch im Alltag vermehrt genutzt und sicher beherrscht wird.

* <https://www.veloschuel.ch/>

Homepage

Die Gemeinde Wald ZH verfügt über eine Homepage, welche unter «Mobilität» über die verschiedenen Angebote zur Mobilität informiert. Der Velo- und im Übrigen auch der Fussverkehr sind hier jedoch bislang kein Thema.



Die Website soll mit dem Themenpunkt Velo ergänzt werden. Unter dem Themenpunkt sollen folgende Sachen zur Verfügung gestellt werden:

- Download Veloroutenplan Wald ZH
- Download Flyer „Mit dem Velo zur Schule“
- Download Schulwegepläne Velo
- Meldestelle für Schwachstellen oder Link zu bikeable.ch
- Download & Link Bike-Trails
- Link SchweizMobil Veloland
- Link zur „Veloschuel“ des Kantons Zürich
- Angebot Cargo-Velo zum Mieten
- Standortplan Veloflick-/Pumpstation
- Standortplan Veloparcours
- etc.

4.4 Weitere Massnahmen übriger Langsamverkehr

Massnahmen Langsamverkehr

Neben den Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs könnten zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel auch diverse Massnahmen zur Förderung der übrigen Langsamverkehrstypen (Fussverkehr, fäG etc.) vorgesehen werden, welche jedoch im vorliegenden Velokonzept nicht Platz finden. Im Hinblick auf die weitere Langsamverkehrsförderung bestehen diverse Massnahmenoptionen. Folgende Massnahmen sollen geprüft werden:

Fusswegekonzept

Das Fusswegnetz wäre im Hinblick auf eine nächste Revision der kommunalen Richtplanung zu überprüfen. Insbesondere sollten folgende Themen in die Betrachtung einbezogen werden:

- Wanderwegnetz
- Spezielle Wege (Pilgerweg etc.)
- Rundweg und Zugang zum Zentrum für Betagte
- Schulwege
- Durchgängigkeit für Behinderte

Konzept Rundweg für Betagte und Sitzbankkonzept

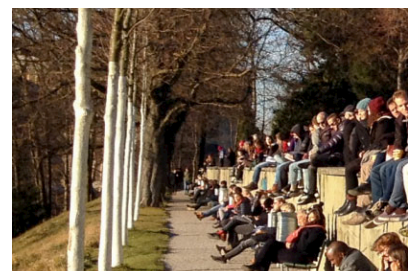
Ein möglicher Rundweg ab Altersheim Rosenthal sowie der Zugang zum Zentrum für Betagte ist bei Bedarf genauer auszuarbeiten. Bei den Querungen (Kreisel Laupenstrasse, Ringstrasse, Laupenstrasse) ist besonders auf die Bedürfnisse Betagter Rücksicht zu nehmen. Ausserdem wären die Defizite an der Strecke Schützenstrasse–Bahnunterführung Schützenstrasse–Felsenkellerstrasse–Fussweg Felsenkeller–Bahnunterführung entlang der Laupenstrasse zu beheben.

Fussweg Felsenkeller und Situation
Schützenstrasse



Zusammen mit dem Wegkonzept für Betagte oder als separates Konzept könnte ein Sitzbankkonzept erarbeitet werden. Sitzbänke in regelmässigen Abständen ermöglichen betagten und gehbehinderten Personen, aber auch allen anderen Personen die Möglichkeit für mehr Bewegungsspielraum, weil sie sich unterwegs ausruhen können.

Quelle Fotos: Flyer Sitzbankkonzept von
Fussverkehr Schweiz
https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/2016/Flyer_Sitzbank_2016.pdf

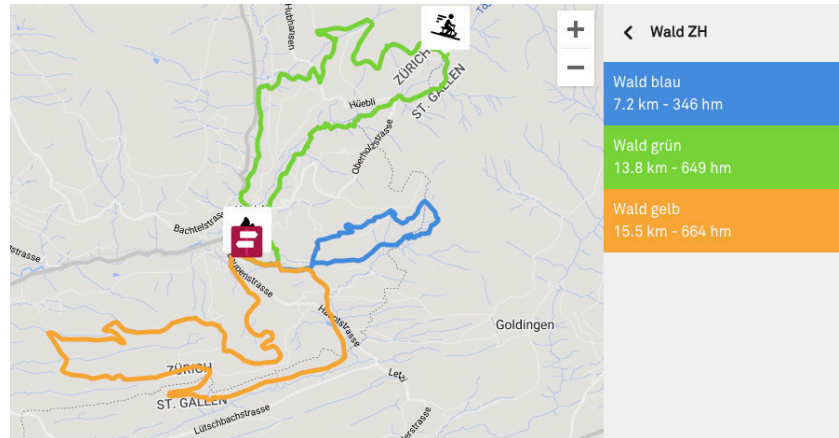


Fusswegrouen Wald ZH

Es könnten Flyer oder Karten mit Rundwegvorschlägen für Gemeinderundgänge abgegeben werden. Zum Beispiel:

- Dorfrundgänge zu interessanten Orten («Geschichtsweg» usw.)
- Für betagte bzw. mobilitätsbehinderte Personen geeigneter Rundweg
- Rundwanderung (z. B. Karte Helsana Trails)

Quelle:
<https://www.helsana.ch/de/private/services/trails.html>



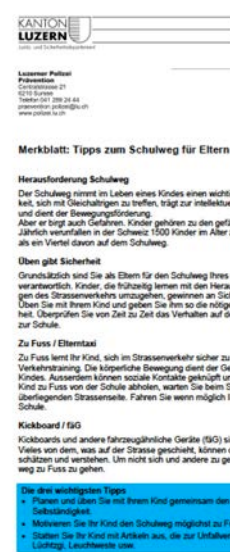
Die Fusswegrouen könnten vor Ort speziell signalisiert werden.

Beispiel Signalisation Dorfrundgänge Bassersdorf



Schulwege

Zur Verbesserung der Sicherheit auf dem Schulweg könnte ein Merkblatt Schulweg abgegeben werden, welches die geeigneten Schulwege aufzeigt, Tipps und Tricks für Eltern gibt und auch auf die Problematik von Kickboard etc. hinweist. Muster sind vielerlei vorhanden. Zum Beispiel:



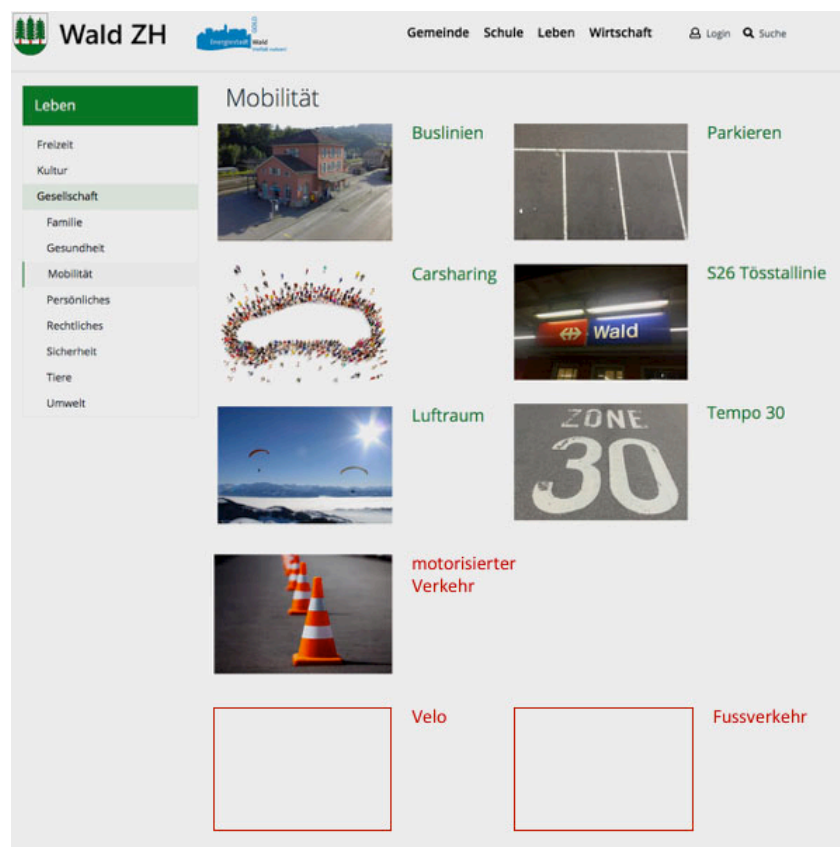
Homepage Schule



Die Tipps und Tricks oder ein Flyer/Merkblatt könnte auch auf der Homepage der Schule zum Download bereitgestellt werden, statt lediglich eine kurze Anweisung zu geben.

Homepage

Die Homepage der Gemeinde könnte mit den weiteren Langsamverkehrsthemen, insbesondere Fussverkehr, ergänzt werden.



Die Inhalte könnten in einem gesamtheitlichen Fusswegkonzept genauer definiert werden. Als erste Ansätze wären beispielsweise folgende Links und Downloads denkbar:

- Download Fusswegrouten Wald
- Download hindernisfreie Fusswege (Fusswege für Mobilitätsbehinderte/Betagte)
- Download Merkblatt/Flyer Schulweg
- Download Verkehrsregeln fäG
- Link Helsana Trails und dergleichen
- Link SchweizMobil Wanderland
- etc.

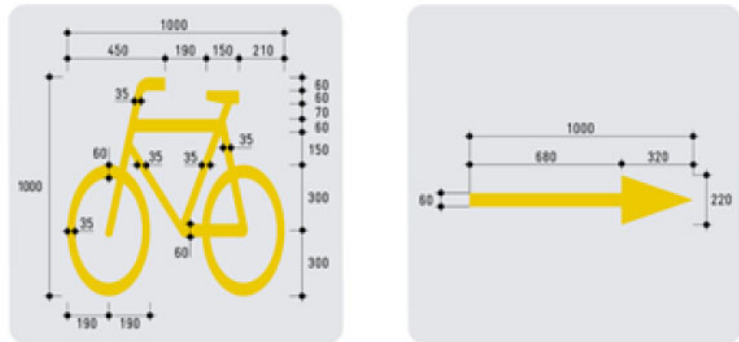
5. VELOSIGNALISATIONSPLAN

Randstreifen prüfen

Mit den angedachten Randstreifen könnte eine unterschwellige Velolenkung vorgenommen werden. Allerdings ist eine derartige Markierung nicht eine übliche Velomarkierung, sodass externe Velofahrende diese kaum ohne weitere Signalisation erkennen und verstehen können. Die Randstreifen können unterstützen. Sie sind aber im Wesentlichen nur ein denkbare Gestaltungselement.

Markierungen

Es können die üblichen Velomarkierungen angebracht werden. Diese sind allgemeinverständlich und verbreitet. Die Markierungen sollen in Fahrtrichtung angebracht werden. Die Möglichkeiten und die genaue Lage der Markierungen sind im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes mit der KAPO abzusprechen.



Rote Markierung in Velostreifen

An speziellen Stellen (z. B. besondere Gefährdung der Velofahrenden an Kreuzungen etc.) kann eine rote Markierung im Bereich des Velostreifens beantragt werden.

Die roten Markierungen werden erfahrungsgemäss nur bei effektiv vorhandenen Gefahren zugelassen. Sie sollen auf besonders gefährliche Stellen aufmerksam machen.



Signalisation (Wegweiser)

Für die Signalisation / Wegweisung werden die üblichen roten Wegweiser verwendet.



Signalisation/Zielorte

Die Signalisation soll auf die wesentlichen Stellen beschränkt werden. Dennoch soll das feinmaschige Netz signalisiert werden. Es besteht daher Bedarf nach einer grösseren Anzahl Wegweiser. Es sollen folgende Orte signalisiert werden:

- Wald/Laupen
- Bahnhof
- Zentrum (Gemeindehaus)
- Freibad/Hallenbad
- Sportplatz Neuhaus
- Rehasentrum/Höhenklinik

Die Möglichkeiten und Grenzen der Signalisation sind im Rahmen der Umsetzung mit der Kantonspolizei zu überprüfen.

Signalisation Veloland-Schweiz Routen

Die Veloland-Schweiz Routen sind bereits signalisiert und verfügen auf dem roten Wegweiser über das blaue Signet mit der jeweiligen Routennummer (86, 53, 99).



6. MITWIRKUNG

6.1 Information & Partizipation

Information

An der Informationsveranstaltung vom 5. Juni 2023 wurde der Entwurf des Konzeptes, des Velonetzplanes, der Schwachstellen und der Massnahmen allen Interessierten vorgestellt.

Partizipation/Informelle Vernehmlassung

Die Pläne und der Bericht wurde vor der Informationsveranstaltung im Internet zugänglich gemacht und an der Veranstaltung aufgehängt. An der Veranstaltung standen die Verantwortlichen der Gemeinde und das Planungsbüro für Fragen und Diskussionen zur Verfügung. Im Rahmen der Veranstaltung bestand damit die Möglichkeit, Fragen zu stellen, zu diskutieren, Verbesserungsvorschläge einzubringen und Anliegen zu äussern. Es ergaben sich vielerlei Gespräche und Diskussionen.

Rückmeldungen der Bevölkerung

Nach der Informationsveranstaltung wurde eine Vernehmlassungsfrist gegeben. Es gingen fünf Schreiben mit verschiedenen Anliegen ein. Es zeigte sich, dass eine Vielzahl der Rückmeldungen nicht im Rahmen des Velokonzeptes gelöst werden können. Die Rückmeldungen wurden jedoch alle mit Interesse entgegengenommen und in beiliegendem Bericht «Mitwirkung, informelle Vernehmlassung» behandelt. Soweit sich die bearbeitende Kommission bzw. der Gemeinderat den Anliegen anschliessen konnte, flossen diese ins Konzept ein.

6.2 Einbezug Schule

Schulwege Velo

Die Schule wurde angefragt, welche Routen den Kindern als Schulweg mit dem Velo empfohlen werden. Die Umfrage ergab, dass keine Routen empfohlen werden.

6.3 Einbezug Initianten

Begehung

Im Sommer 2022 fand eine Begehung der Velorouten und der Besichtigung der Schwachstellen mit einem Vertreter der Initianten statt.

Beratung

Die Initianten waren an den Beratungen des vorliegenden Konzeptes beteiligt und konnten sich direkt einbringen, wenn auch Kompromisse eingegangen werden mussten.

7. SCHLUSSWORT & VERABSCHIEDUNG

Verbindlichkeit und Umsetzung

Die vorgeschlagenen Velomassnahmen gemäss Massnahmenliste sind bei Projekten an den betroffenen Stellen und Strassen auf ihre Zweckmässigkeit und Umsetzbarkeit zu prüfen.

Anpassung kommunaler Richtplan

Das vorgesehene Velonetz ist in der nächsten Revision der kommunalen Richtplanung im Verkehrsplan II aufzunehmen.

Verabschiedung Gemeinderat

Das vorliegende Velokonzept, welches auch die übrigen Langsamverkehrstypen berücksichtigt, wurde vom Gemeinderat beraten und als behördenverbindliches Instrument verabschiedet.

23.9.2023

Im Namen des Gemeinderates

ANHANG 1

Massnahmenblätter

Massnahmenliste

Nr.	Schwachstellentyp	Ortskern	Lösungsansatz	Priorität	Vorgehen	ca. Kosten	erledigt (X)
1	Kantonsstrasse		Farbmarkierungen FGSO	mittel	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	20'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
2	Signalisation	Unterpuntstrasse	Velo gestattet, kein Vortritt	hoch	Antrag an die Kantonspolizei	400.00 CHF	<input type="checkbox"/>
3	Kantonsstrasse	Stuckstrasse/Elbastrasse	Ergänzung der Insel, Einspurstrecke	mittel	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	35'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
4	Kantonsstrasse	Tösstalstrasse	Velostreifen abwärts	hoch	Beratung mit der KAPO und dem Kanton AFM	9'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
5	Kantonsstrasse	Bachtelstrasse	Achtung Kinder & Velo Markierung	hoch	Beantragung bei der KAPO	3'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
6	Signalisation	Lindenhofstrasse	Aufhebung Fahrverbot	hoch	Anfrage an die private Eigentümererschaft	200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
7	Hindernis	Lindenhofstrasse	Flex Pin Poller, Bodenmarkierung	mittel	Anfrage an die private Eigentümererschaft	700.00 CHF	<input type="checkbox"/>
8	Kantonsstrasse	Rütistrasse /Schützenstrasse	Mehrweckmittelstreifen als Velofurt	mittel	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	180'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
9	Strecke	Schützenstrasse	Verzicht auf Einengung, Abgrenzung	mittel	Projekt Schützenstrasse der Gemeinde	700.00 CHF	<input type="checkbox"/>
10	Sicht/Signalisation	Bahnunterführung	Fuss-/Veloweg, Velo schieben	hoch	Anfrage KAPO für die Signalisation	450.00 CHF	<input type="checkbox"/>
11	Signalisation	Felsenkellerstrasse	Velo gegen die Fahrtrichtung	hoch	Anfrage KAPO für die Signalisation	450.00 CHF	<input type="checkbox"/>
12	Strecke	Eisweiherweg	Verbreiterung bei Bauvorhaben	gering	Beurteilung im Rahmen von angrenzenden Bauvorhaben	60'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
13	Signalisation	Chefstrasse	Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot	hoch	Anfrage Fluggenossenschaft	200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
14	Signalisation	Chapfholzweg	Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot	hoch	Anfrage private Eigentümererschaft	200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
15	Kantonsstrasse	Laupenstrasse	Mehrweckmittelstreifen als Velofurt	mittel	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	8'200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
16	Signalisation	Neuhausstrasse	Ersatz durch 2-Teiliges Fahrverbot	mittel	Anfrage an die private Grundeigentümerschaft	150.00 CHF	<input type="checkbox"/>
17	Hindernis	Einmündung Speerstrasse in Fussweg	Verzicht auf 1 Poller	gering	Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg	300.00 CHF	<input type="checkbox"/>
18	Hindernis	Einmündung Fussweg in Hofacherstrasse	Sichtbarkeit verbessern	gering	Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg oder Sportplatz	100.00 CHF	<input type="checkbox"/>
19	Kantonsstrasse	Hauptstrasse	Seitenstreifen FGSO	gering	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	2'500.00 CHF	<input type="checkbox"/>
20	Strecke	Wegverbindung Dreilindenstrasse	Rückschnitt Bepflanzung	gering	Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg	200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
21	Strecke	Dreilindenstrasse	Ergänzung Trottoirabschnitt (+3 m)	mittel	Anfrage für Landerwerb	43'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
22	Strecke	Wegverbindung Sunnerai	Verbreiterung bei Bauvorhaben	gering	Beurteilung im Rahmen von angrenzenden Bauvorhaben	85'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
23	Strecke	Sunnerai - Nordholz	Anfrage für Fuss- und Fahrwegrecht	mittel	Anfrage private Grundeigentümerschaft	500.00 CHF	<input type="checkbox"/>
24	Strecke	Laupenstrasse	Verbreiterung der Strasse für Velo	hoch	Anfrage §13StrG 2023Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	4'500'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
25	Kantonsstrasse	Laupenstrasse	Velostandards im Kreiseln anwenden	mittel	Anfrage §13StrG 2023Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	- CHF	<input type="checkbox"/>
26	Nebenverbindung	Kirche	Veloführung ermöglichen	gering	Im Rahmen der Umgestaltung mit der Kirche prüfen	20'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
27	Nebenverbindung	Ferchacher	Verbindung für Velo	gering	Prüfung und ggf. Umsetzung Rahmen des Quartierplanes Asylstrasse	20'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
28	Signalisation	Wegverbindung Schibirlai-Windegg	Signalisation Rad-/Gehweg	hoch	Anfrage KAPO	200.00 CHF	<input type="checkbox"/>
29	Strecke	Wegverbindung Windegg	Verbreiterung des gekiesten Bereiches	gering	Beurteilung nach Abschluss Baustelle	3'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
30	Strecke	Tösstalstrasse Gibswil - Ried	Ausbau auf 4.5m	hoch	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	100'000.00 CHF	<input type="checkbox"/>
31	Kreuzung	Riedstrasse	Ergänzung mit roter Einfärbung	hoch	Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM	700.00 CHF	<input type="checkbox"/>
Total:						5'094'150.00 CHF	

Schwachstellendokumentation

1

Ortskern
Rütistrasse Abschnitt Bahnhofstrasse–Friedhofstrasse
Tösstalstrasse Abschnitt Friedhof- bis Sanatoriumstrasse

Schwachstellentyp: Kantonsstrasse

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Rütistrasse, Tösstalstrasse, Sanatoriumstrasse, Schlipfgrasse, Bachtelstrasse, Bahnhofstrasse

Beschreibung: Schwierige Einmündungen, Querungen und Abbiegebeziehungen.
 Fehlende Veloinfrastruktur an der Rüti- und Tösstalstrasse im Ortskern. Fehlende/problematische Veloführung von der Bahnhofstrasse in die Unterpuntstrasse und von der Sanatoriumstrasse bzw. Friedhofstrasse in die Schlipfgrasse.



Situation:

Massnahmenblätter

1

Ortskern
Rütistrasse Abschnitt Bahnhofstrasse–Friedhofstrasse
Tösstalstrasse Abschnitt Friedhof- bis Sanatoriumstrasse

Schwachstellentyp: Kantonsstrasse

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Rütistrasse, Tösstalstrasse, Sanatoriumstrasse, Schlipfgrasse, Bachtelstrasse, Bahnhofstrasse

Priorität: mittel

Massnahmen mit Kantonsstrassenprojekt

Alternativen

Farbmarkierungen FGSO fragile Wirksamkeit

Temporeduktion (30) fehlender Platz, Ortsbild

Strassenausbau sehr schmal, evtl. Testbetrieb

untermassige Kernfahrbahn

Verbesserung der Aufmerksamkeit und Reduktion der Geschwindigkeit durch FGSO



Fotomontage

Kosten ca.: 20'000.00 CHF

Vorgehen: Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt (X):

Schwachstellendokumentation

2

Unterpunktstrasse

Signalisation Gemeinde

Betroffene Strassen:

Beschreibung: Verbotene Fahrtrichtung (Einbahn) für alle Fahrzeuge auf kommunaler Veloroute



Situation:

Massnahmenblätter

2

Unterpunktstrasse

Signalisation Gemeinde

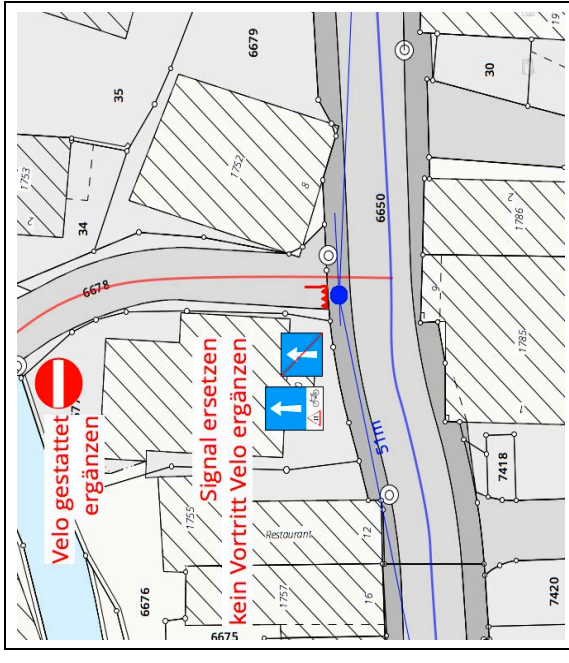
Betroffene Strassen:

Priorität: hoch

Massnahmen Varianten
Velo gestattet, kein Vortritt

Beurteilung Sichtweite gering

Bei einer Beobachtungsdistanz von 1 m ab Fahrbahnrand ist die Sicht auf die Kreuzung gegeben und nach rechts kann eine Sichtweite von > 50 m eingehalten werden.



Vereinbarkeit Fussverkehr: Durch die kein Vortritt Markierung hinter dem Trottoir wird der Fussgängervortritt gewährt.

Kosten ca.: 400.00 CHF

Vorgehen: Antrag an die Kantonspolizei

erledigt (X):

Schwachstellendokumentation

3	Stuckstrasse/Elbastrasse
Schwachstellentyp:	Kantonsstrasse Zuständigkeit: Kanton
Betroffene Strassen:	Tösstalstrasse
Beschreibung:	Fehlende Veloinfrastruktur an der Querung der kommunalen Veloroute zur Sporthalle Elba aus der Stuckstrasse.

Situation:

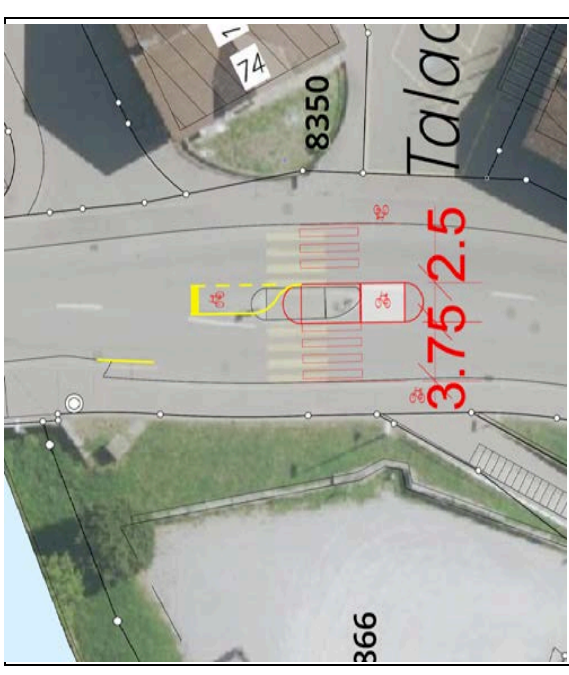


Massnahmenblätter

3	Stuckstrasse/Elbastrasse								
Schwachstellentyp:	Kantonsstrasse Zuständigkeit: Kanton								
Betroffene Strassen:	Tösstalstrasse								
Priorität:	mittel								
Massnahmen	mit Kantonsstrassenprojekt								
Alternativen	<table border="1"> <tr> <td>Varianten</td> <td>Beurteilung</td> </tr> <tr> <td>Ergänzung der Insel, Einspurstrecke</td> <td>langfristig</td> </tr> <tr> <td>Velomarkierungen</td> <td>mässig geeignet*</td> </tr> <tr> <td>Randstreifen</td> <td>nur Gestaltung</td> </tr> </table>	Varianten	Beurteilung	Ergänzung der Insel, Einspurstrecke	langfristig	Velomarkierungen	mässig geeignet*	Randstreifen	nur Gestaltung
Varianten	Beurteilung								
Ergänzung der Insel, Einspurstrecke	langfristig								
Velomarkierungen	mässig geeignet*								
Randstreifen	nur Gestaltung								

Vergrösserung der Insel um 3 m und Verbreiterung um 0.5 m auf 2.5 m. Das Standardmass der Durchfahrtsbreite von 3.75 m ist gegeben.

Vereinbarkeit Fussverkehr:
Bei Ergänzung der Insel möglich.
* Markierung ohne Inselvergrösserung könnte zu Konflikten führen.



Kosten ca.:

35'000.00 CHF

Vorgehen:

Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

4

Tösstalstrasse
 Kantonsstrasse
 Tösstalstrasse
 Zuständigkeit: Kanton

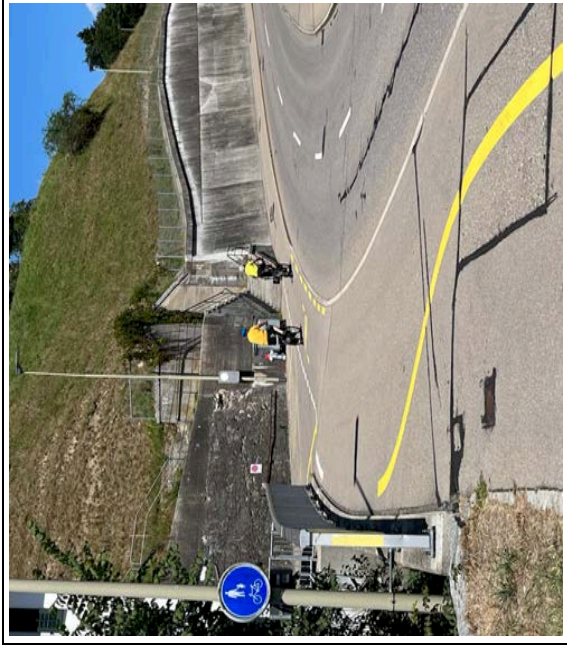
Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Beschreibung:

Problematische Führung Rad-/Gehweg: schnell fahrende Velofahrende abwärts gefährden die Fussgänger und reduzieren die Attraktivität des Rad-/Gehweges für Fussgänger und für bergwärtsfahrende Velofahrende. Breite Rad-/Gehweg: 3.5 m. Mindestbreite 3 m jedoch Zuschlag von beidseits 0.5 m wegen des Gefälles: Bedarf 4 m. Strassenbreite Bestand: 6.5 m - 6.8 m

Situation:



Massnahmenblätter

4

Tösstalstrasse
 Kantonsstrasse
 Tösstalstrasse
 Zuständigkeit: Kanton

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Priorität:

hoch

Massnahmen

Alternativen

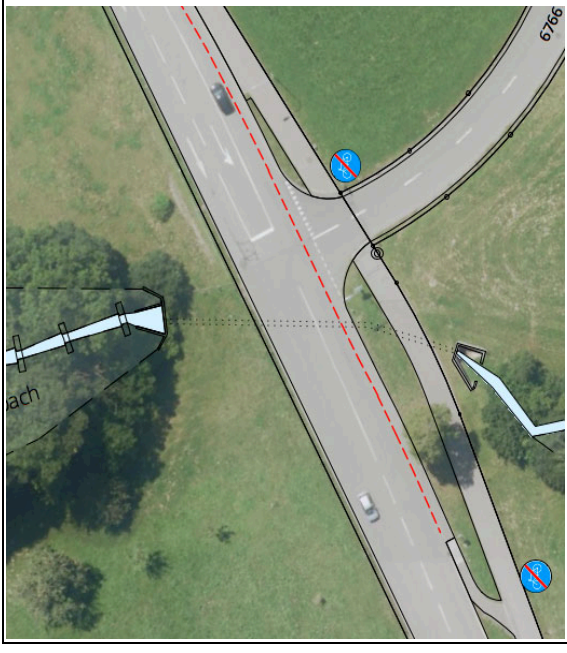
Varianten	Beurteilung
Velostreifen abwärts	unüblich
Verzicht auf Fussgänger	Wirksamkeit fraglich
untermassige Kernfahrbahn	wenig Platz
Verbreiterung	teuer

Ergänzung

Markierung:
 Ob ein Velostreifen abwärts bewilligt wird, ist fraglich.

Vereinbarkeit

Fussverkehr:
 Die Verlegung der Velofahrenden auf die Strasse entlastet die Situation für den Fussverkehr.



Kosten ca.:

9'000.00 CHF

Vorgehen:

Beratung mit der KAPO und dem Kanton AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

5

Bachteistrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Bachteistrasse

Betroffene Strassen:

Beschreibung:

Fehlende Veloinfrastruktur an der Querung der kommunalen Veloroute aus der Breitenmattstrasse (Badi) in die Jonastrasse (Schulweg)

Situation:



Massnahmenblätter

5

Bachteistrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Bachteistrasse

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Priorität:

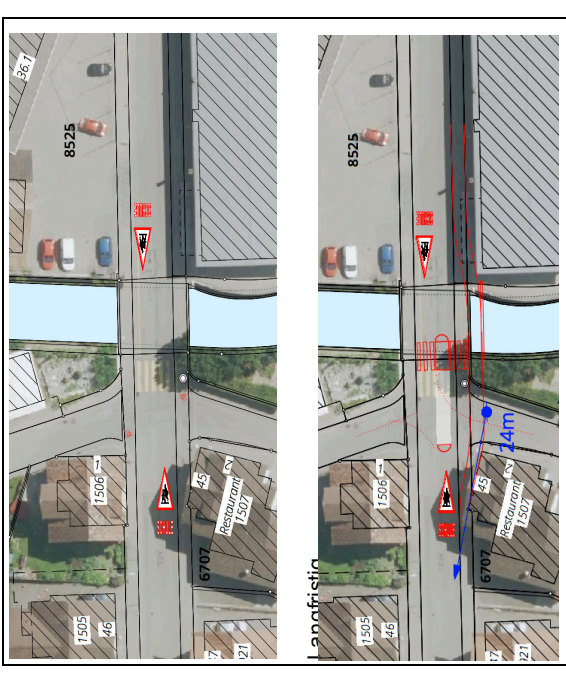
Massnahmen

Alternativen

Beurteilung

Bewilligung offen
Bewilligung fraglich
fehlender Platz, teuer

Die bestehende Markierung Achtung Kinder und die zugehörige Signalisation werden an die Bachteistrasse verschoben um auf die wichtige Schulwegverbindung (mit Velo) aufmerksam zu machen. Langfristig wäre eine Sicherung der Querung mit Mehrzweckstreifen als Velofurt zu prüfen. Eine Insel würde den Übergang auch für den Fussverkehr sichern. Problematische Platz- und Sichtverhältnisse.



Kosten ca.: 3'000.00 CHF

Vorgehen: Beantragung bei der KAPO

erledigt:

Schwachstellendokumentation

6

Lindenhofstrasse

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:
Lindenhofstrasse

Beschreibung:
Fahrverbot (Privatstrasse) an kommunaler Veloroute.



Massnahmenblätter

6

Lindenhofstrasse

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:
Lindenhofstrasse

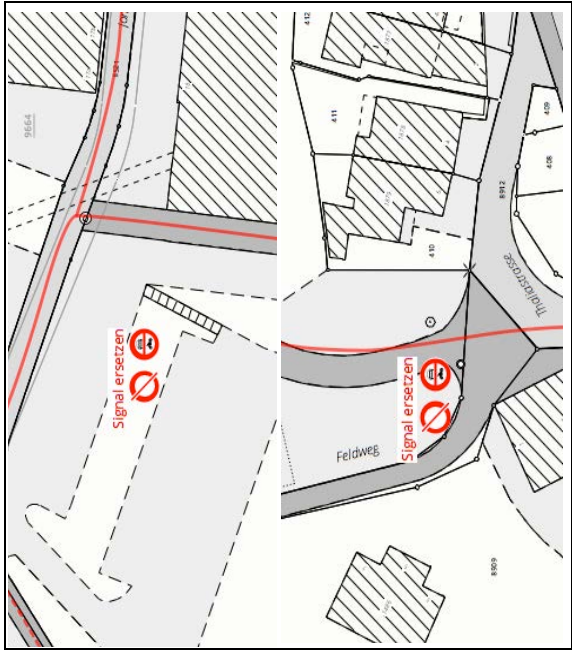
Priorität:
hoch

Massnahmen Alternativen

Varianten

Aufhebung Fahrverbot
Ersatzroute über die Jona-/Gartenstr.

Beurteilung
kurzfristig denkbar
Fehlende Anbindung reg. Route



Kosten ca.:
200.00 CHF

Vorgehen:
Anfrage an die private Eigentümerschaft

erledigt:

Schwachstellendokumentation

7

Lindenhofstrasse

Hindernis Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Lindenhofstrasse

Beschreibung:

Schlechtsichtbarer Pfosten in der Fahrbahn.

Situation:



Massnahmenblätter

7

Lindenhofstrasse

Hindernis Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Lindenhofstrasse

Priorität:

mittel

Massnahmen Alternativen

Varianten	Beurteilung
Flex Pin Poller, Bodenmarkierung	Zustimmung offen
Verzicht auf Poller	

Vereinbarkeit Fussverkehr:
gegeben



Kosten ca.:

700.00 CHF

Vorgehen:

Anfrage an die private Eigentümerschaft

erledigt:

Schwachstellendokumentation

8

Rütistrasse /Schützenstrasse

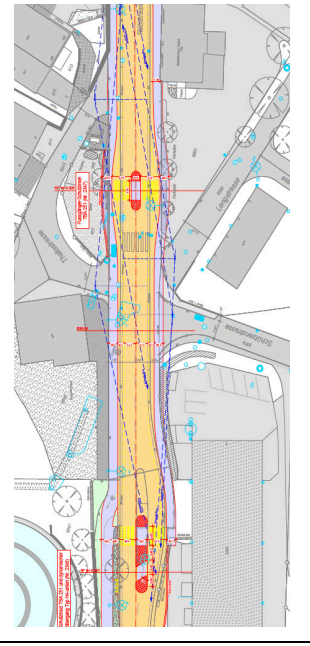
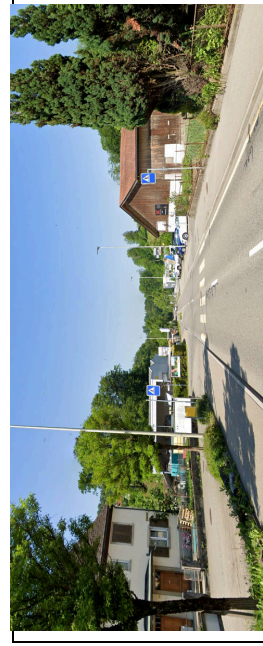
Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Betroffene Strassen:

Rütistrasse

Beschreibung:

Fehlende Veloinfrastruktur an der Querung der kommunalen Veloroute aus der Lindenstrasse in die Schützenstrasse (SchweizMobil Route) oder die Langstrasse.



Situation:

geplant:

Massnahmenblätter

8

Schwachstellentyp:

Kantonsstrasse

Betroffene Strassen:

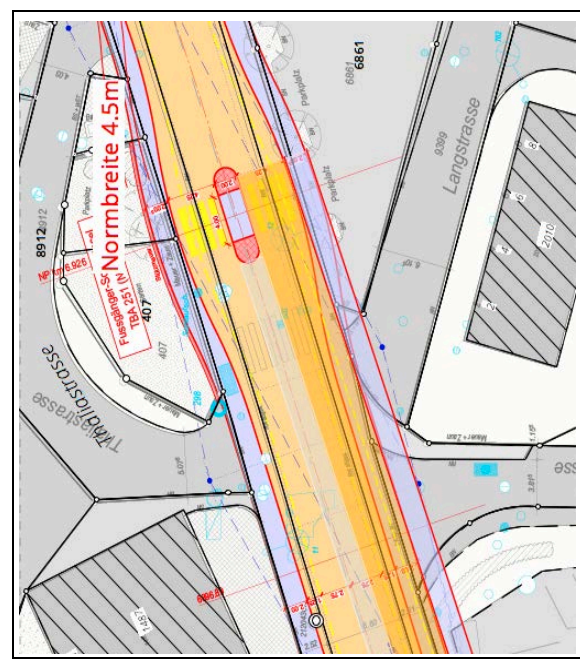
Rütistrasse

Priorität:

Massnahmen

Alternativen

Ergänzung der Fussgängerinseln durch einen Mehrzweckmittelstreifen als Velofurt. Gemäss Richtlinie Velostandarts wäre bei Inseln eine Durchfahrtsbreite von ≥ 4.5 m vorzusehen.



Kosten ca.:

180'000.00 CHF

Vorgehen:

Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Rütistrasse /Schützenstrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Varianten

Mehrzweckmittelstreifen als Velofurt
Velofurt bei der Fussgängerinsel

mit Kantonsstrassenprojekt

Beurteilung

prüfen mit Kantonsprojekt
nicht auf der Wunschlinie

Kosten ca.:

180'000.00 CHF

Vorgehen:

Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

9

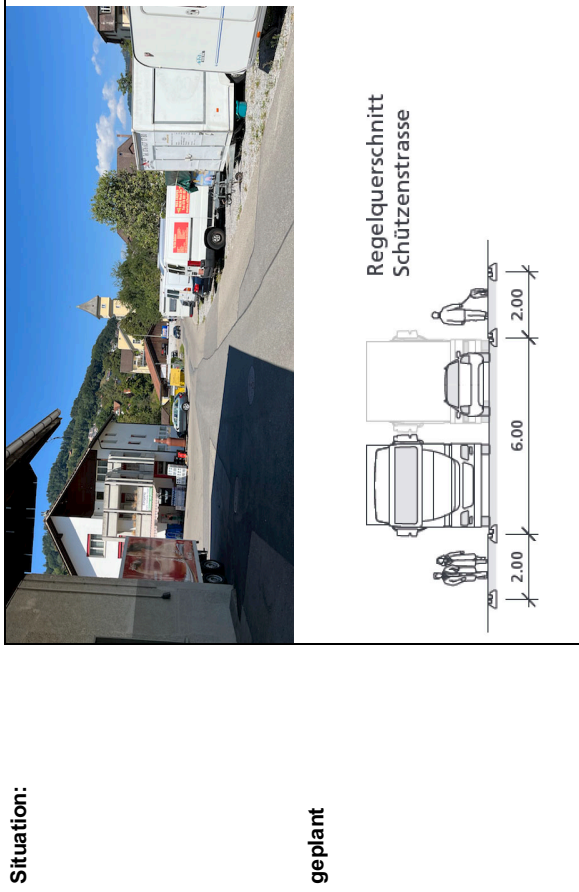
Schwachstellentyp: Schützenstrasse

Schwachstellentyp: Strecke

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Schützenstrasse

Beschreibung: Problematische Führung der regionalen Route (SchweizMobil) wegen Parkierung (Fahrzeugauger, Wohnmobile etc.). Die Veloroute verläuft im Bereich der Gewerbezone direkt entlang senkrecht parkierter Fahrzeuge, mässige Situation im Vorbereich der bestehenden Nutzung (Recycling) und nicht absehbare Verbesserung (Nutzung gemäss GP)



Massnahmenblätter

9

Schwachstellentyp: Schützenstrasse

Schwachstellentyp: Strecke

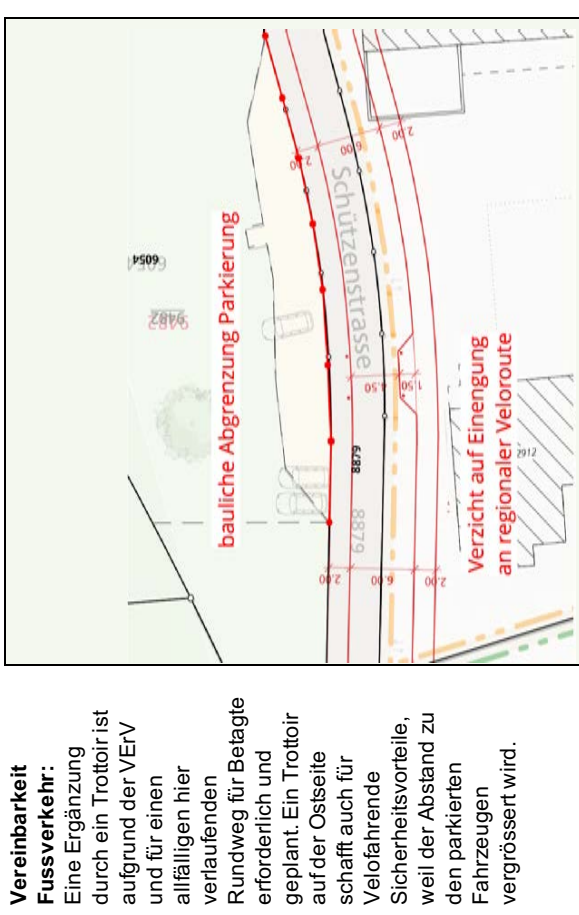
Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Schützenstrasse

Priorität: mittel

Massnahmen Alternativen:

Varianten	mit Projekt Schützenstrasse
Verzicht auf Einengung, Abgrenzung	Beurteilung
rote Markierung beidseits	Strassenprojekt
Ergänzung Trottoir	Bewilligung fraglich
	geplant



Schwachstellendokumentation

10

Bahnunterführung

Schwachstellentyp:

Sicht/Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Verbindung Schützenstrasse - Felsenkellerstrasse

Beschreibung:

Die kommunale Route ist als Fussweg signalisiert. Damit gilt für Velos Fahrverbot. Für einen kombinierten Fuss-/Veloweg ist die Unterführung grundsätzlich zu unübersichtlich und zu schmal. Die Kurve in der Unterführung ist eng und die Sicht schlecht. Gegenüber dem Strassenkörper der Felsenkellerstrasse fehlt die Randsteinabsenkung.

Situation:



Massnahmenblätter

10

Bahnunterführung

Schwachstellentyp:

Sicht/Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Verbindung Schützenstrasse - Felsenkellerstrasse

Priorität:

hoch

Massnahmen

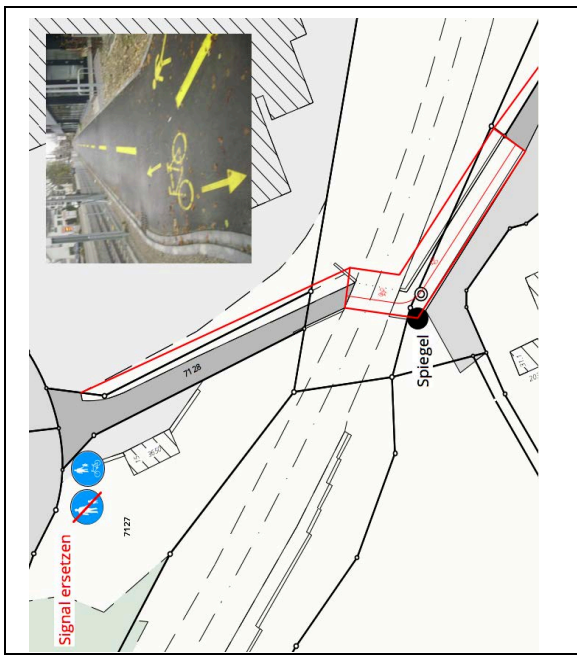
Varianten
 Fuss-/Veloweg, Velo schieben
 Verbreiterung
 Bodenmarkierung Fuss/Velo (getrennt)

Beurteilung

-
 teuer, langfristig
 langfristig mit Verbreiterung

Vereinbarkeit

Fussverkehr:
 Aufgrund der fehlenden Sicht, der Fusswegroute und des allfälligen hier verlaufenden Rundweges für Betagte, muss hier eine Signalisation "Velo schieben" angebracht werden um die Vereinbarkeit zu gewährleisten solange kein Ausbau möglich ist.



Kosten ca.:

450.00 CHF

Vorgehen:

Anfrage KAPO für die Signalisation

erledigt:

Schwachstellendokumentation

11

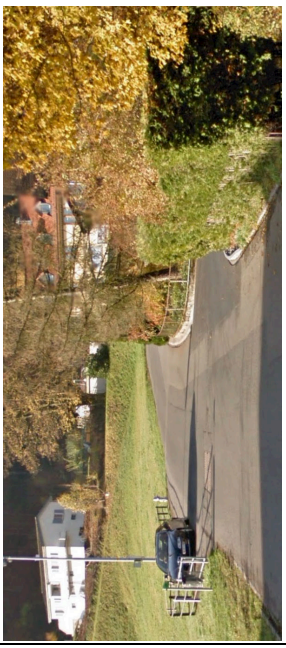
Feisenkellerstrasse

Signalisation Gemeinde

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Feisenkellerstrasse, Güntisbergstrasse

Beschreibung: Die kommunale Route führt Richtung Laupen durch die Einbahn (verbotene Fahrtrichtung). Bei Öffnung der Einbahn für Velos im Gegenverkehr ergibt sich eine problematische Ausfahrt in die Güntisbergstrasse.
Die Strassenparzellenbreite beträgt ca. 4.8 m - 5 m.



Situation:

Eimmündung in die Güntisbergstrasse:

Massnahmenblätter

11

Feisenkellerstrasse

Signalisation Gemeinde

Zuständigkeit: Gemeinde

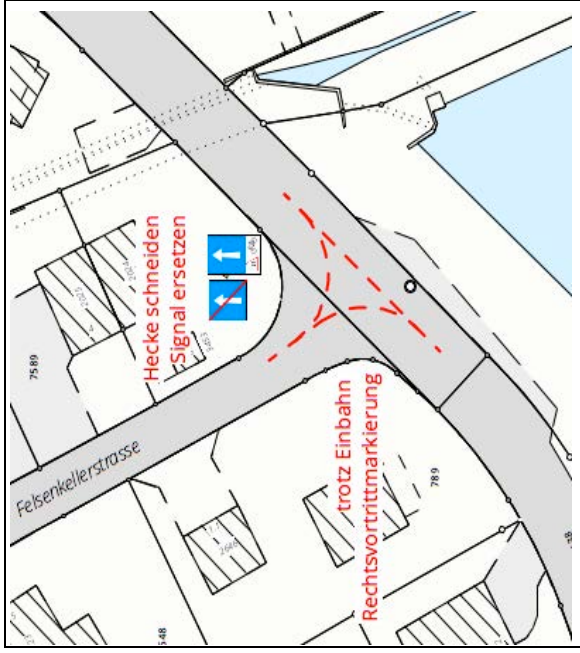
Betroffene Strassen: Feisenkellerstrasse, Güntisbergstrasse

Priorität: hoch

Massnahmen

Alternativen

Varianten	Beurteilung
Velo gegen die Fahrtrichtung	Ausfahrt problematisch
Rechtsvorrtrimarkierung	Bewilligung Kapo fraglich
*"Stop/kein Vortritt" Velo	Einschränkung Velo
Alternative Route (Brauerestr.)	schlechtere Route



Ein Aufheben der Einbahn auch für Autos wird abgelehnt. Dazu müssten im Bereich der Kreuzung grosse Sichtbermen von Bepflanzung befreit werden.

Kosten ca.: 450.00 CHF

Vorgehen: Anfrage KAPO für die Signalisation erledigt:

Schwachstellendokumentation

12

Eisweiherweg

Strecke

Zuständigkeit: Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Beschreibung:

Gekieseter, rund 1.8 m breiter Zugang zur Bushaltestelle. Als RadGehweg zu schmal.

Situation:



Massnahmenblätter

12

Eisweiherweg

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Priorität:

Massnahmen

Alternativen

gering

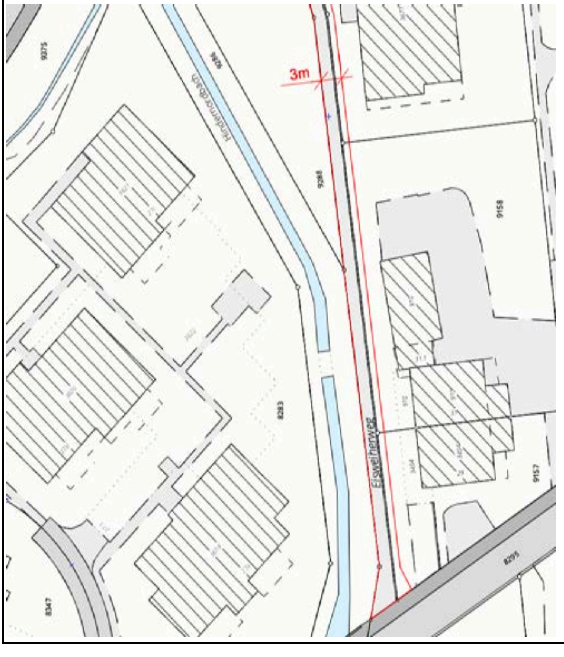
Varianten

Verbreiterung bei Bauvorhaben

Beurteilung

-

Vereinbarkeit
Fussverkehr:
 Zur langfristigen Sicherstellung der Vereinbarkeit ist eine Verbreiterung auf ca. 3 m erforderlich, auch wenn die Sicht gewährleistet ist. Ein- und Ausfahrt mit Poller vor Autoverkehr schützen.



Kosten ca.:

60'000.00 CHF

Vorgehen:

Beurteilung im Rahmen von angrenzenden Bauvorhaben

erledigt:

Schwachstellendokumentation

13	Chefstrasse
Schwachstellentyp:	Signalisation Gemeinde
Betroffene Strassen:	Chefstrasse

Beschreibung:
 Die kommunale Route (Nebenverbindung Richtung Laupen) soll auch durch E-Bikes genutzt werden können. Es besteht ein dreiteiliges Fahrverbot, welches die Durchfahrt für Motorfahräder (E-Bike bis 45 km/h) verbietet.

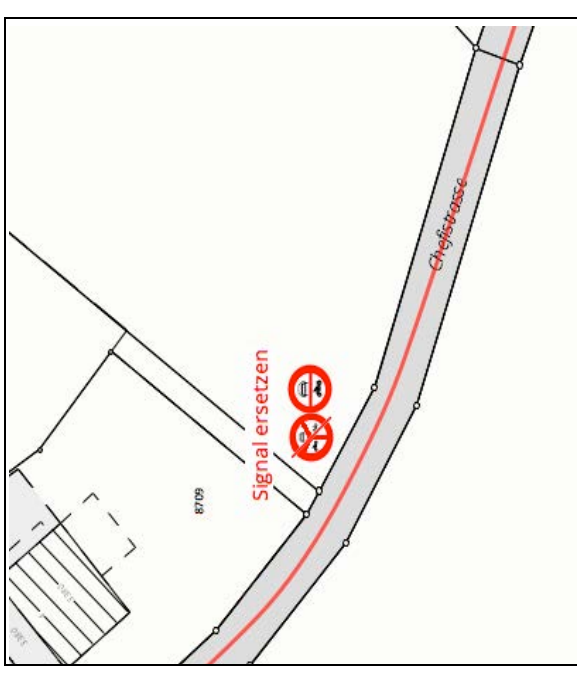
Situation:



Massnahmenblätter

13	Chefstrasse								
Schwachstellentyp:	Signalisation Gemeinde								
Betroffene Strassen:	Chefstrasse								
Priorität:	hoch								
Massnahmen Alternativen	<table border="1"> <tr> <td>Varianten</td> <td>Beurteilung</td> </tr> <tr> <td>Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot</td> <td>kurzfristig denkbar</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Varianten	Beurteilung	Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot	kurzfristig denkbar				
Varianten	Beurteilung								
Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot	kurzfristig denkbar								

Vereinbarkeit Fussverkehr:
 gegeben



Kosten ca.: 200.00 CHF

Vorgehen: Anfrage Flurgengossenschaft erledigt:

Schwachstellendokumentation

14

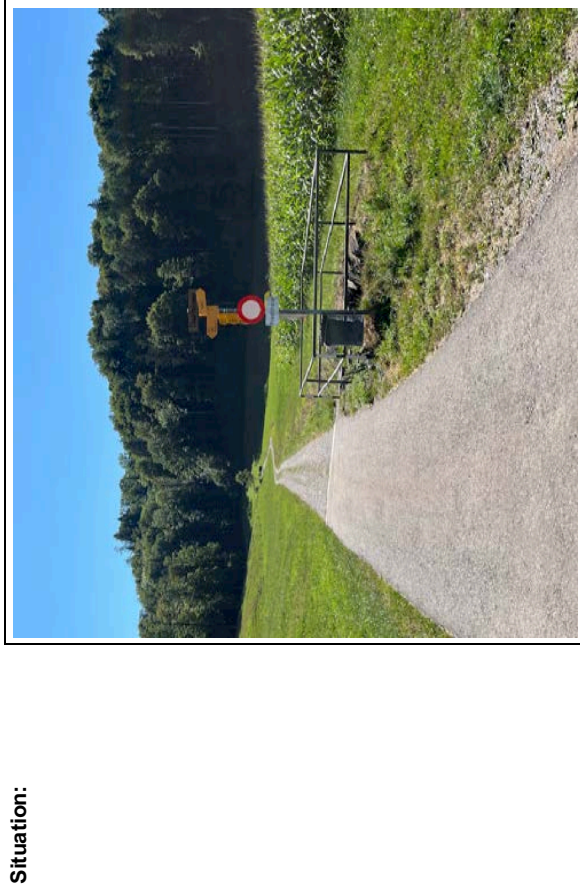
Chapfholzweg

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Chapfholzweg (Privatstrasse)

Beschreibung: Die Veloroute über den Chapfholzweg Richtung Güntisberg/Mettlen wird zur Streichung aus dem kommunalen Richtplan vorgesehen, weil sie sich für eine Alltagsverbindung (Arbeitsweg) nicht besonders eignet. Für Mountainbikes soll sie dennoch offen gehalten werden. Das bestehende generelle Fahrverbot soll daher aufgehoben werden.



Massnahmenblätter

14

Chapfholzweg

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

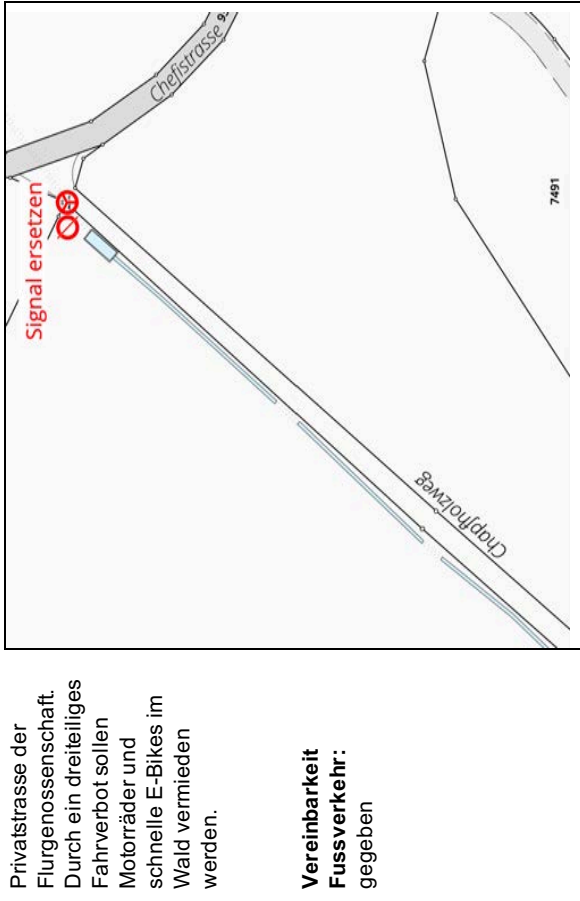
Schwachstellentyp: Chapfholzweg (Privatstrasse)

Betroffene Strassen: Chapfholzweg (Privatstrasse)

Priorität: hoch

Massnahmen Alternativen:

Varianten	Beurteilung
Ersatz durch 2-teiliges Fahrverbot	kurzfristig denkbar



Privatstrasse der Fluggenossenschaft.
 Durch ein dreiteiliges Fahrverbot sollen Motorräder und schnelle E-Bikes im Wald vermieden werden.

Vereinbarkeit Fussverkehr: gegeben

Kosten ca.: 200.00 CHF

Vorgehen: Anfrage private Eigentümerschaft

erledigt:

Schwachstellendokumentation

15

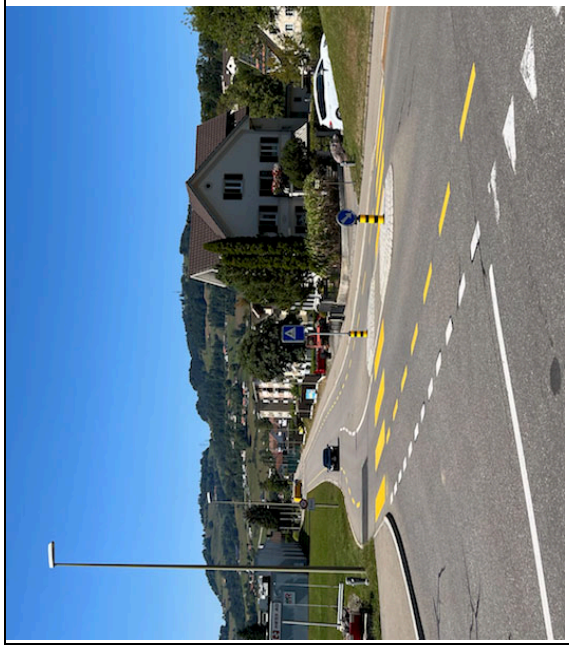
Laupenstrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Betroffene Strassen:
Laupenstrasse, Chefstrasse, Neuhausstrasse

Beschreibung:
Fehlende Veloinfrastruktur an der Querung der kommunalen Veloroute auf der Verbindung Chefstrasse–Neuhausstrasse.

Situation:



Massnahmenblätter

15

Laupenstrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:
Laupenstrasse, Chefstrasse, Neuhausstrasse

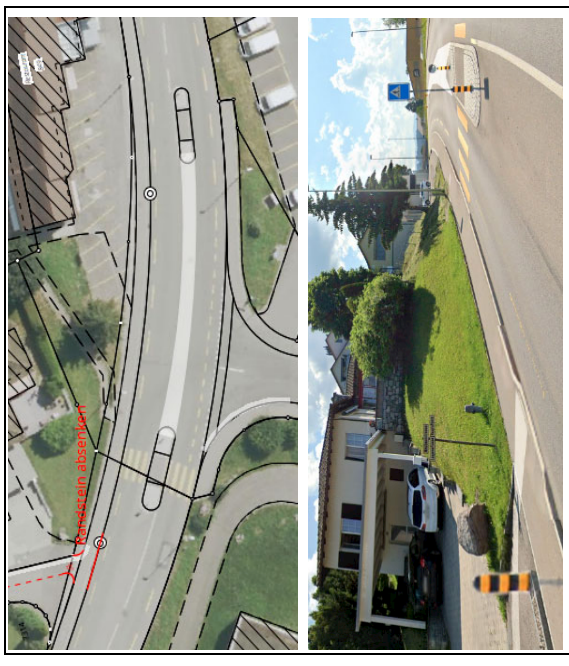
Priorität:
mittel

Massnahmen Alternativen

Varianten

Mehrzweckmittelstreifen als Velofurt	mit Massnahme 14
Unterstützende Randstreifen	Beurteilung
Anpassung Randabschluss/Poller	Gestaltung

Vereinbarkeit Fussverkehr:
gegeben



Kosten ca.:

8'200.00 CHF

Vorgehen:

Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

16

Neuhausstrasse

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Neuhausstrasse (Privatstrassenabschnitt)

Beschreibung: Die Querverbindung zwischen der Laupenstrasse (Chefstrasse) und der Speerstrasse ist mit einem generellen Fahrverbot (Zubringer gestattet) versehen. Gegenüber der Laupenstrasse besteht zudem ein Abschluss, welcher die Durchfahrt für Velos problematisch macht. (siehe M13)



Massnahmenblätter

16

Neuhausstrasse

Signalisation

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Neuhausstrasse (Privatstrassenabschnitt)

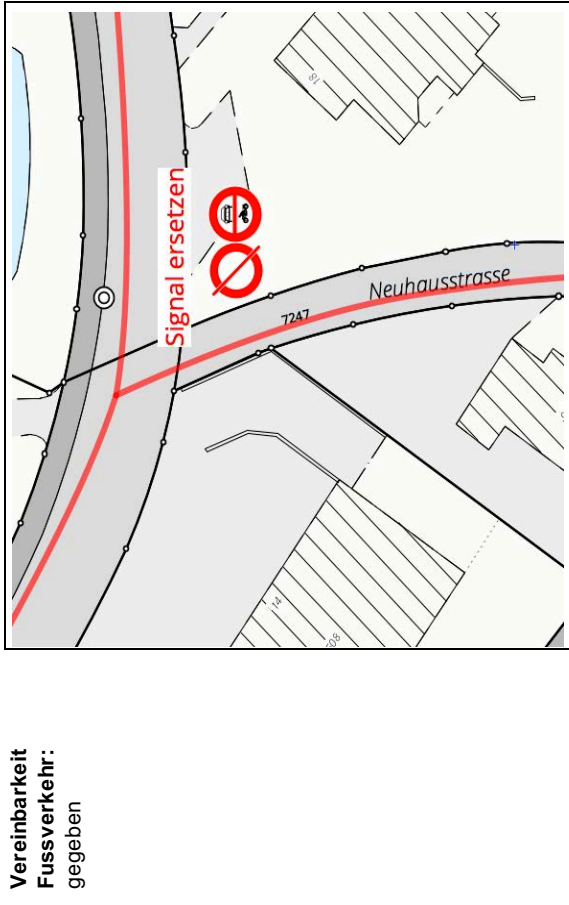
Priorität: mittel

Massnahmen mit Massnahme 13

Alternativen

Varianten

Ersatz durch 2-Teiliges Fahrverbot	Beurteilung
Anpassung Randabschluss (M15)/Poller	Privatstrasse
	-



Kosten ca.: 150.00 CHF

Vorgehen: Anfrage an die private Grundeigentümerschaft

erledigt:

Schwachstellendokumentation

17

Einmündung Speerstrasse in Fussweg

Hindernis Gemeinde

Zuständigkeit:

Betroffene Strassen: Speerstrasse, Fussweg zur Hofacherstrasse

Beschreibung: Erschwerte Durchfahrt durch Poller, Engstelle.



Massnahmenblätter

17

Einmündung Speerstrasse in Fussweg

Hindernis Gemeinde

Zuständigkeit:

Betroffene Strassen: Speerstrasse, Fussweg zur Hofacherstrasse

Priorität: gering

Massnahmen Alternativen:

Varianten	Beurteilung
Verzicht auf 1 Poller	Umsetzung einfach
Verbesserung bei Sanierung	



Vereinbarkeit Fussverkehr: Der Veloverkehr wird auch bei verbesserter Durchfahrtsmöglichkeit relativ langsam fahren müssen. Die Vereinbarkeit mit dem Fussverkehr ist gegeben.

Kosten ca.: 300.00 CHF

Vorgehen: Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg erledigt:

Schwachstellendokumentation

18

Einmündung Fussweg in Hofacherstrasse

Hindernis Zuständigkeit: **Gemeinde**

Betroffene Strassen: Fussweg zur Hofacherstrasse, Hofacherstrasse

Beschreibung: Erschwerte Durchfahrt durch Absperrung.



Situation:

Massnahmenblätter

18

Einmündung Fussweg in Hofacherstrasse

Schwachstellentyp: Zuständigkeit: **Gemeinde**

Betroffene Strassen: Fussweg zur Hofacherstrasse, Hofacherstrasse

Priorität: gering

Massnahmen Alternativen

Varianten	Beurteilung
Sichtbarkeit verbessern Verbesserung Abstand (Lastenvelo)	kurzfristig möglich bei Anpassungen Weg
Schranken weiter auseinander setzen	-
Ersatz durch einzel Poller	Gefahr bei Ausfahrt auf Strasse

Vereinbarkeit Fussverkehr: gegeben



Kosten ca.: 100.00 CHF

Vorgehen: Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg oder Sportplatz

erledigt:

Schwachstellendokumentation

19

Hauptstrasse

Kantonsstrasse

Zuständigkeit: Kanton

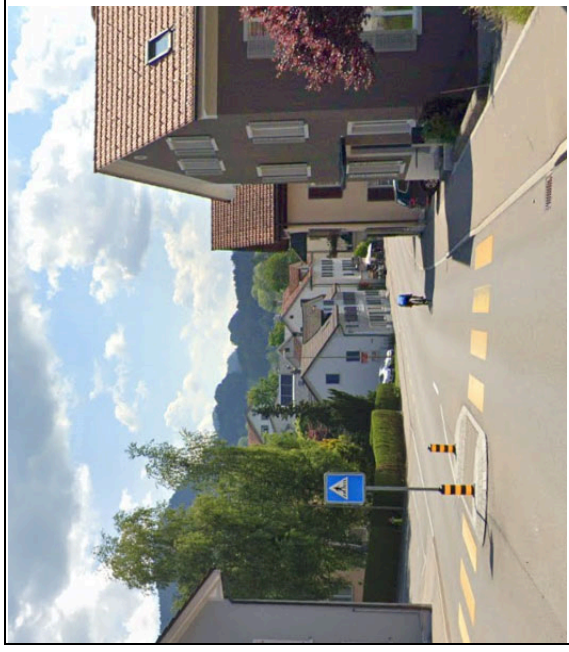
Betroffene Strassen:

Hofacherstrasse, Hauptstrasse, Steinwisliweg

Beschreibung:

Fehlende Veloinfrastruktur an der Querung der kommunalen Veloroute auf der Verbindung Hofacherstrasse - Steinwisliweg. Die Sicht ist hingegen relativ gut.

Situation:



Massnahmenblätter

19

Hauptstrasse

Kantonsstrasse

Zuständigkeit: Kanton

Schwachstellentyp:

Kantonsstrasse

Betroffene Strassen:

Hofacherstrasse, Hauptstrasse, Steinwisliweg

Priorität:

gering

Massnahmen

Varianten

Sanierung Kantonsstrasse

Beurteilung

nur Gestaltung

ungeeignete Lage

zu wenig Platz

Vereinbarkeit Fussverkehr:

gegeben



Kosten ca.:

2'500.00 CHF

Vorgehen:

Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

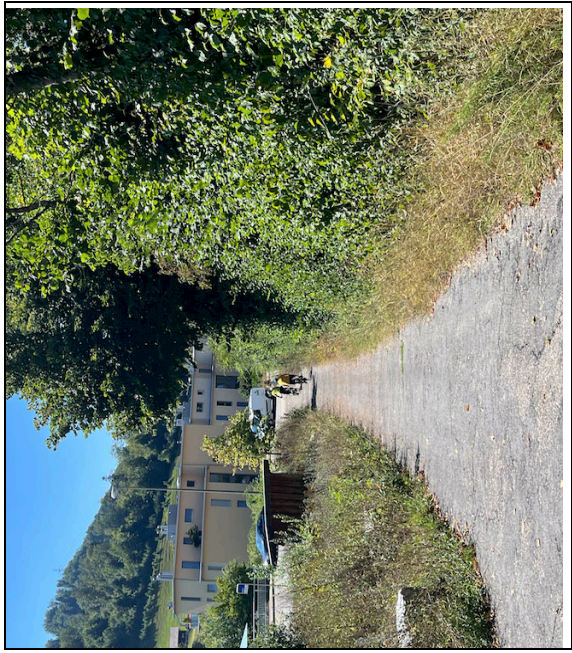
20

Wegverbindung Dreilindenstrasse

Schwachstellentyp: Strecke **Zuständigkeit:** Gemeinde

Betroffene Strassen: Fussweg zur Dreilindenstrasse

Beschreibung: Aufgrund Bepflanzung und Wegzustand als Rad-/Gehweg zu schmales Streckenstück. Die Sicht ist gut, sodass kaum Konflikte mit Fussgängern zu erwarten sind.



Situation:

Massnahmenblätter

20

Wegverbindung Dreilindenstrasse

Schwachstellentyp: Strecke **Zuständigkeit:** Gemeinde

Betroffene Strassen: Fussweg zur Dreilindenstrasse

Priorität: gering

Massnahmen

Alternativen

Varianten	
Rückschnitt Bepflanzung	-
Ausbau bei Sanierung	Bedarf gering
Unterstützende Markierung	

Beurteilung

Vereinbarkeit

Fussverkehr: Die Sichtweite ist gegeben, ein akutes Defizit besteht nicht. Die Wegbreite gemäss AV-Daten ist mit 3 m genügend für einen Rad-/Gehweg. Bei einer Sanierung ist der Weg auf diese Breite auszubauen und die Bepflanzung ist kurz zu halten.



Kosten ca.: 200.00 CHF

Vorgehen: Beurteilung und ggf. Anpassungen bei Arbeiten am Weg

erledigt:

Schwachstellendokumentation

21

Dreilindenstrasse

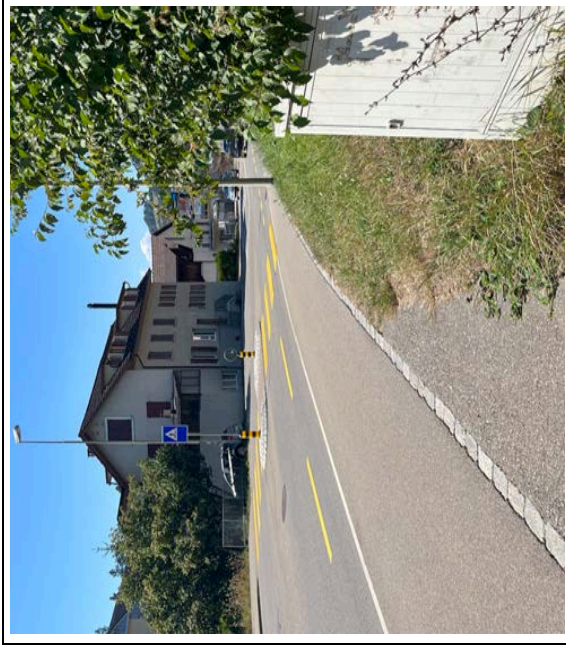
Strecke Gemeinde

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Dreilindenstrasse, Laupenstrasse, Eschenstrasse

Beschreibung: Zwischen Dreilindenstrasse und Eschenstrasse fehlt ein kurzes Stück der Längsführung abseits der Kantonsstrasse, um die Nebenverbindung Laupen - Wald auf der Nordseite der Kantonsstrasse zu schliessen. Für eine Verbreiterung des Trottoirs sind ein Kandelaber und ein Verteilkasten im Weg.

Situation:



Massnahmenblätter

21

Dreilindenstrasse

Strecke Gemeinde

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen: Dreilindenstrasse, Laupenstrasse, Eschenstrasse

Priorität: mittel

Massnahmen Alternativen

Varianten	Beurteilung
Ergänzung Trottoirabschnitt (+3 m)	mittelfristig prüfen

Langfristig versetzen des Verteilkastens. Der Kandelaber bleibt. Damit sind die 3 m erforderlich.

Vereinbarkeit Fussverkehr:

Durch das vorgesehene Nebeneinander ist die Vereinbarkeit gegeben.



Kosten ca.: 43'000.00 CHF

Vorgehen: Anfrage für Landerwerb

erledigt:

Schwachstellendokumentation

22

Wegverbinung Sunnerai

Strecke Zuständigkeit: **Gemeinde**

Betroffene Strassen: Wegverbinung Eschenstrasse - Sunnerai

Beschreibung: Als Rad-/Gehweg zu schmales, gekiestes Streckenstück mit enger Kurve.



Massnahmenblätter

22

Wegverbinung Sunnerai

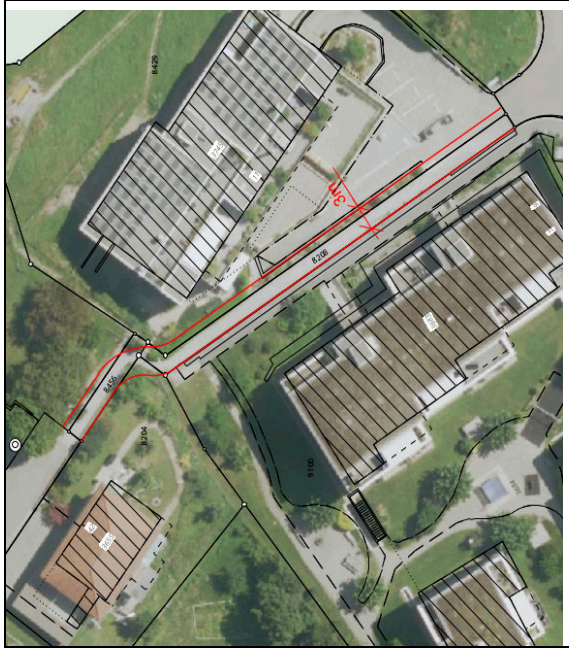
Strecke Zuständigkeit: **Gemeinde**

Betroffene Strassen: Wegverbinung Eschenstrasse - Sunnerai

Priorität: gering

Massnahmen Alternativen:

Varianten	Beurteilung
Verbreiterung bei Bauvorhaben	langfristig prüfen



Kosten ca.: 85'000.00 CHF

Landerwerb ca.: 150 m2

Vorgehen: Beurteilung im Rahmen von angrenzenden Bauvorhaben

erledigt:

Relativ enge Platzverhältnisse im Gefälle.

Vereinbarkeit Fussverkehr: Die Sichtweite ist relativ gut, durch die enge Kurve sind Velofahrer langsam. Ein akutes Defizit besteht nicht, langfristig ist aber eine Verbreiterung anzustreben.

Schwachstellendokumentation

23

Sunnerai - Nordholz

Schwachstellentyp:

Strecke

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Sunneraistrasse, Nordholzweg

Beschreibung:

Zwischen Sunneraistrasse und Nordholzweg fehlt ein kurzes Stück der Längsführung abseits der Kantonsstrasse, um die Nebenverbindung Laupen - Wald auf der Nordseite der Kantonsstrasse zu schliessen. Es besteht eine fahrbare Verbindung über den Parkplatz von Haus Laupenstrasse Nr. 31-33.

Situation:



Massnahmenblätter

23

Sunnerai - Nordholz

Schwachstellentyp:

Strecke

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Sunneraistrasse, Nordholzweg

Priorität:

mittel

Massnahmen

Varianten

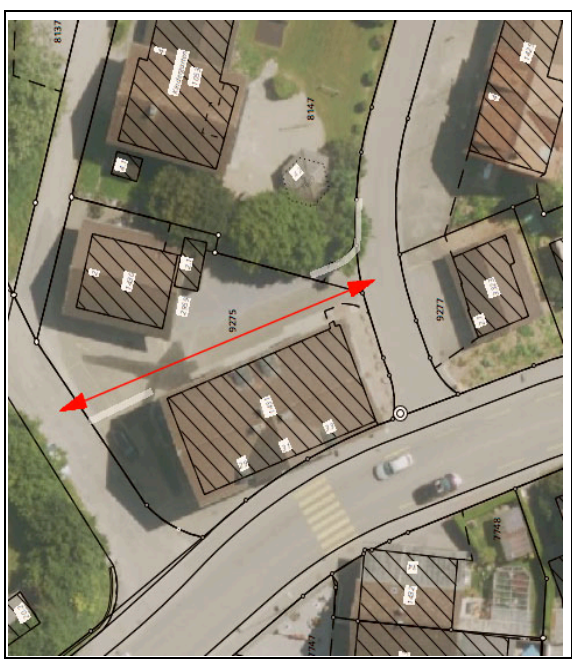
Anfrage für Fuss- und Fahwegrecht
Verbindung über Kindergarten
Temporeduktion Laupenstrasse

Beurteilung

kurzfristig denkbar
mässig geeignet
mässige Wirkung für Nutzer

Achtung: vorhandene Parkierung im Bereich Nordholzstrasse

Vereinbarkeit Fussverkehr: gegeben



Kosten ca.:

500.00 CHF

Vorgehen:

Anfrage private Grundeigentümerschaft

erledigt:

Schwachstellendokumentation

24

Laupenstrasse

Strecke

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Laupenstrasse

Beschreibung: Die Eisenbahn-Unterführung an der Kantonsstrasse ist unübersichtlich, eine Veloinfrastruktur fehlt.



Massnahmenblätter

24

Laupenstrasse

Schwachstellentyp: Strecke

Zuständigkeit: Kanton

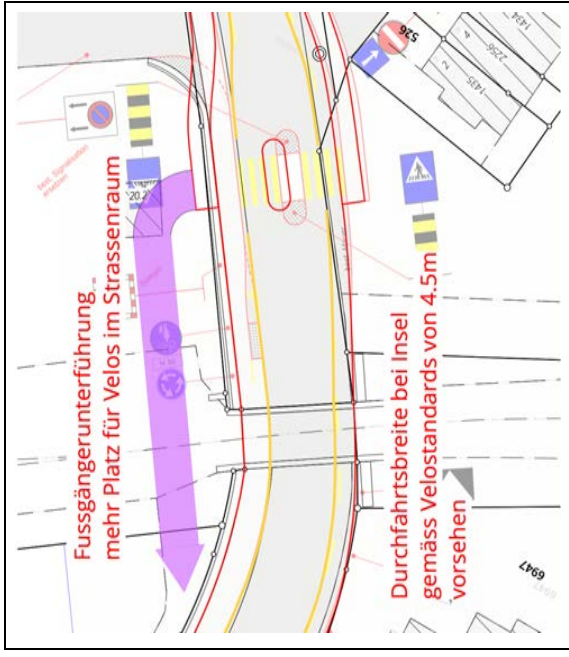
Betroffene Strassen: Laupenstrasse

Priorität: hoch

Massnahmen Alternativen:

Variante	Kantonsstrassenprojekt
Verbreiterung der Strasse für Velo Streckensignalisation 30	Beurteilung + Fussgängerunterführung ungenügend
Separate Velo-Fusswegunterführung	unerwünscht
Kombinierter Fuss-Veloweg	

Vereinbarkeit Fussverkehr: Ein Fussgängerbereich ist unbedingt zu erhalten und von Velos frei zu halten (wichtige Fusswegverbindung, allfälliger Rundweg für Betagte) oder es ist eine neue separate Fussgängerunterführung vorzusehen, um dem Velo mehr Platz auf der Strasse zu geben.



Kosten ca.: 4'500'000.00 CHF für Fussgängerunterführung

Vorgehen: Anfrage §13StrG 2023
Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

25

Laupenstrasse

Kantonsstrasse **Zuständigkeit:** Kanton

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Laupenstrasse, Rosenthalstrasse, Bahnhofstrasse

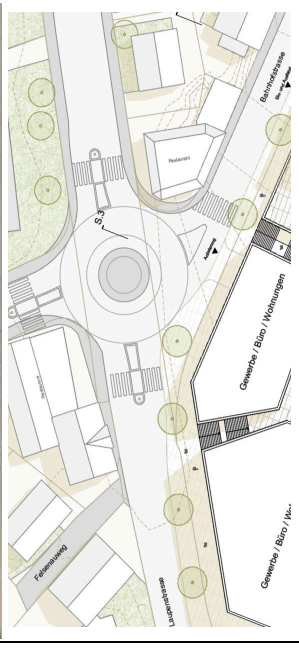
Beschreibung:

Fehlende Veloführung zwischen Rosenthalstrasse und Bahnhofstrasse, geplanter Kreisel.

Situation:



geplant (Kreisel):



Massnahmenblätter

25

Laupenstrasse

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Laupenstrasse, Rosenthalstrasse, Bahnhofstrasse

Priorität:

mittel

Massnahmen

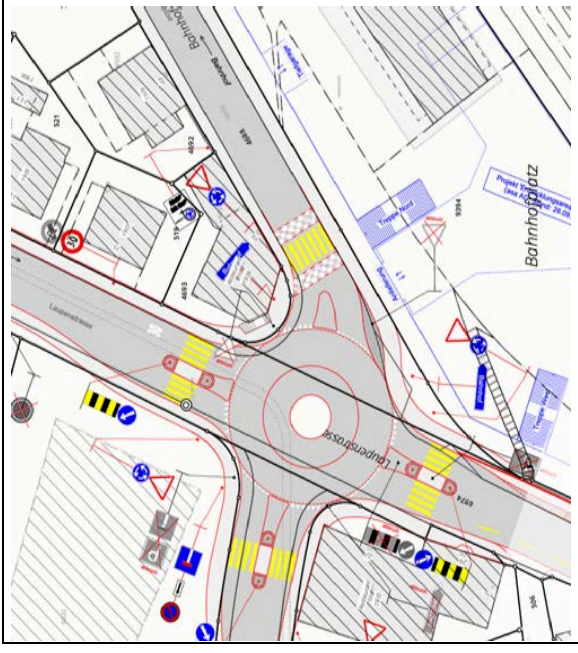
Velostandards im Kreisel anwenden

Alternativen

Beurteilung

Zuständigkeit Kanton

Kantonsprojekt:



Vereinbarkeit

Fussverkehr:
Neben dem Veloverkehr ist beim geplanten Kreisel den Fusswegquerungen hohe Bedeutung zuzuweisen (Fussweg zum Zentrum und Rundweg für Betagte).

Kosten ca.:

- CHF

Vorgehen:

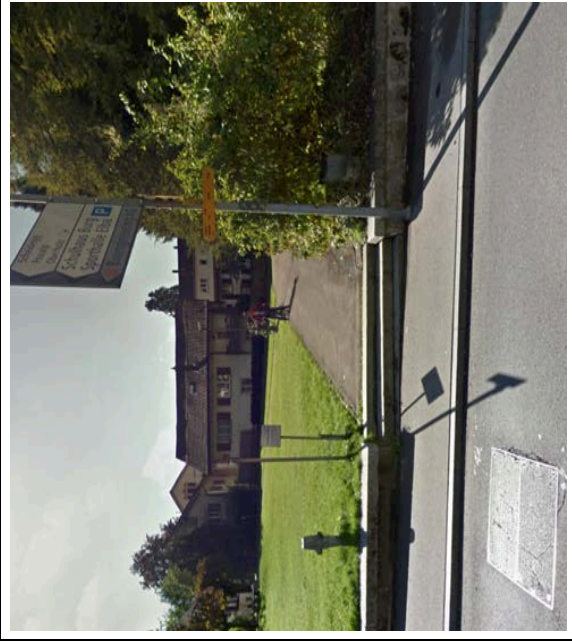
Anfrage § 13StrG 2023
Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

26	Kirche
Schwachstellentyp:	Nebenverbindung Gemeinde
Betroffene Strassen:	Kirchgasse
Beschreibung:	Option einer Fuss- und Veloverbindung im Bereich des Platzes hinter der Kirche, um die Engstelle im Kreuzungsbereich Sanatoriumstrasse/Tösstalstrasse zu vermeiden. Stufen vorhanden.

Situation:



Massnahmenblätter

26	Kirche								
Schwachstellentyp:	Nebenverbindung Gemeinde								
Betroffene Strassen:	Kirchgasse								
Priorität:	gering								
Massnahmen Alternativen	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Varianten</td> <td style="width: 50%;">Beurteilung</td> </tr> <tr> <td>Veloführung ermöglichen</td> <td>mit Kirche prüfen</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Varianten	Beurteilung	Veloführung ermöglichen	mit Kirche prüfen				
Varianten	Beurteilung								
Veloführung ermöglichen	mit Kirche prüfen								

Eine Umgestaltung des Bereiches steht an.



Kosten ca.: 20'000.00 CHF

Vorgehen: Im Rahmen der Umgestaltung mit der Kirche prüfen

erledigt:

Schwachstellendokumentation

27

Ferchacher

Schwachstellentyp:

Nebenverbindung

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Ferchstrasse, Ferchacher, Asylstrasse

Beschreibung:

Fehlende Veloverbindung, insbesondere für den Schulweg.

Situation:



Massnahmenblätter

27

Ferchacher

Schwachstellentyp:

Nebenverbindung

Zuständigkeit: Gemeinde

Betroffene Strassen:

Ferchstrasse, Ferchacher, Asylstrasse

Priorität:

gering

Quartierplan

Massnahmen

Varianten

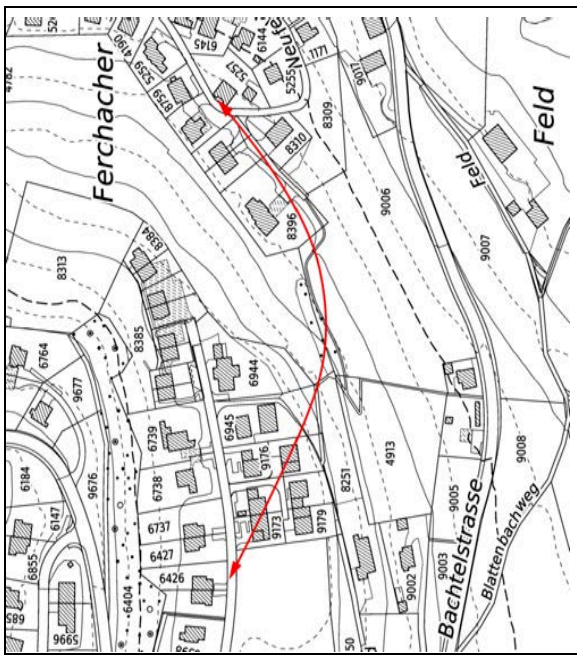
Alternativen

Verbindung für Velo

Beurteilung
im QP prüfen

Vereinbarkeit Fussverkehr:
Im Rahmen des Neubaus der Quartierplananlagen kann die Vereinbarkeit mit den Anforderungen des Fussverkehrs gesichert werden.

Die Lage und Gestaltung der Verbindung ist offen.



Kosten ca.:

20'000.00 CHF

Vorgehen:

Prüfung und ggf. Umsetzung
Rahmen des Quartierplanes
Asylstrasse

erledigt:

Schwachstellendokumentation

28

Wegverbindung Schiblrirai–Windegg

Signalisation Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Beschreibung:

Schiblriraiweg, Windeggsstrasse

Die kommunale Veloroute führt über die schmale Veloroute vom Schiblriraiweg in die Windeggsstrasse. Der Weg ist als Rad-/Gehweg zu schmal und als Fussweg signalisiert. Eine Randsteinabsenkung besteht nicht. Die Sicht auf entgegenkommende Fussgänger ist gut.

Situation:



Massnahmenblätter

28

Wegverbindung Schiblrirai–Windegg

Signalisation Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen:

Priorität:

Massnahmen

Alternativen

Schiblriraiweg, Windeggsstrasse

hoch

Varianten

Signalisation Rad-/Gehweg	Beurteilung
Absenkung Randstein	kurzfristig möglich
Verbreiterung	mittelfristig
	langfristig

Vereinbarkeit

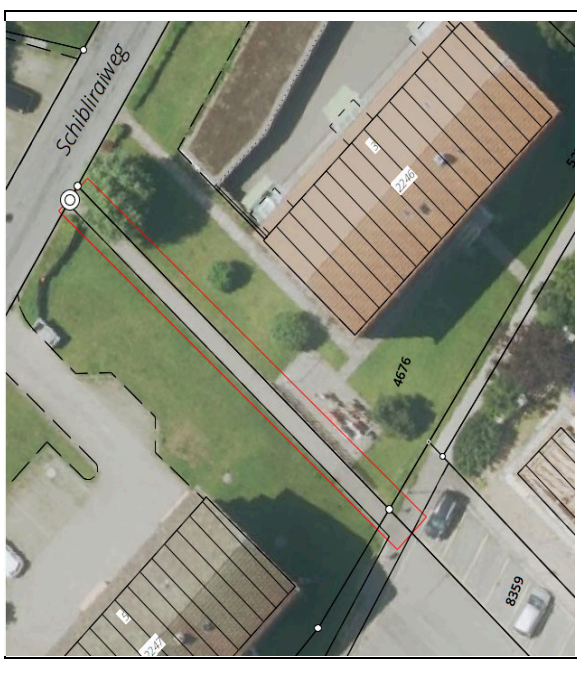
Fussverkehr:
Die Sicht ist sehr gut und der Abschnitt kurz. Die Vereinbarkeit ist ohne Gebot "Velo schieben" gegeben. Langfristig ist eine Verbreiterung anzustreben.

Kosten ca.:

200.00 CHF

Vorgehen:

Anfrage KAPO erledigt:



Schwachstellendokumentation

29

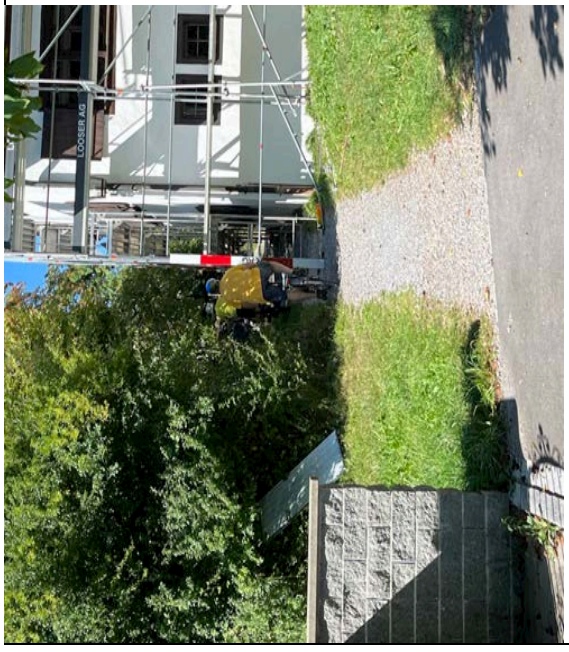
Wegverbindung Windegg

Strecke Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen: Wegverbindung Windeggstrasse–Friedhofstrasse

Beschreibung: Als Rad-/Gehweg zu schmales, gekiestes Streckenstück mit enger Kurve.



Situation:

Massnahmenblätter

29

Wegverbindung Windegg

Strecke Gemeinde

Schwachstellentyp:

Betroffene Strassen: Wegverbindung Windeggstrasse–Friedhofstrasse

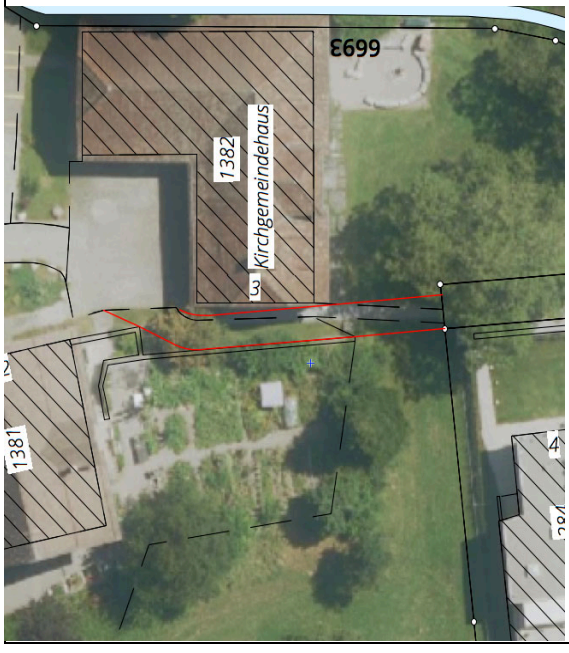
Priorität: gering

Massnahmen Alternativen:

Beurteilung: mittelfristig

Radien 5 m
Breite 3 m möglich

Vereinbarkeit Fussverkehr:
Die Sicht ist mässig. Das Defizit ist nicht akut, die Möglichkeiten einer Verbreiterung sollten jedoch ausgeschöpft werden.



Kosten ca.: 3'000.00 CHF

Vorgehen: Beurteilung nach Abschluss Baustelle

erledigt:

Schwachstellendokumentation

30

Schwachstellentyp: Tösstalstrasse Gibswil - Ried

Strecke: Tösstalstrasse / Radweg

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Tösstalstrasse / Radweg

Beschreibung: Auf dem Radweg verläuft auch ein Schulweg. Die Begegnung Velo/zu Fuss Gehende bzw. Schulkinder ist nicht selten. Die Situation wird durch den Ausbau der Bushaltestelle nicht verbessert. Es besteht Konfliktpotenzial Velo/Schulkinder.



Massnahmenblätter

30

Schwachstellentyp: Tösstalstrasse Gibswil - Ried

Strecke: Tösstalstrasse / Radweg

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Tösstalstrasse / Radweg

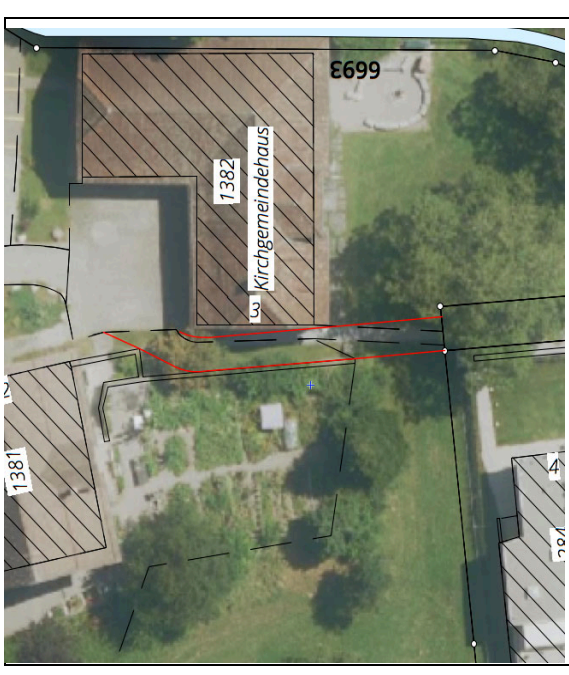
Priorität: hoch

Massnahmen: Ergänzend

Varianten: Ausbau auf 4.5m getrennte Verkehrsflächen prüfen

Beurteilung: mittelfristig bei 4.5m denkbar

Auflage Str. Projekt:



Kosten ca.: 100'000.00 CHF

Vorgehen: Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

erledigt:

Schwachstellendokumentation

31

Riedstrasse

Kreuzung

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Tössstalstrasse, Riedstrasse

Beschreibung: Im Einmündungsbereich quert der Rad-/Fussweg die Riedstrasse. Für Automobilisten welche aus der Riedstrasse in die Tössstalstrasse einbiegen wollen, ist nicht gut sichtbar, dass Velofahrende auch von Rechts auf dem Rad-/Gehweg kommen. Es besteht eine Velomarkierung, welche im Rahmen des anstehenden Projektes auch ergänzt werden soll.



Situation:

Massnahmenblätter

31

Riedstrasse

Kreuzung

Zuständigkeit: Kanton

Betroffene Strassen: Tössstalstrasse, Riedstrasse

Priorität: hoch

Massnahmen

Alternativen

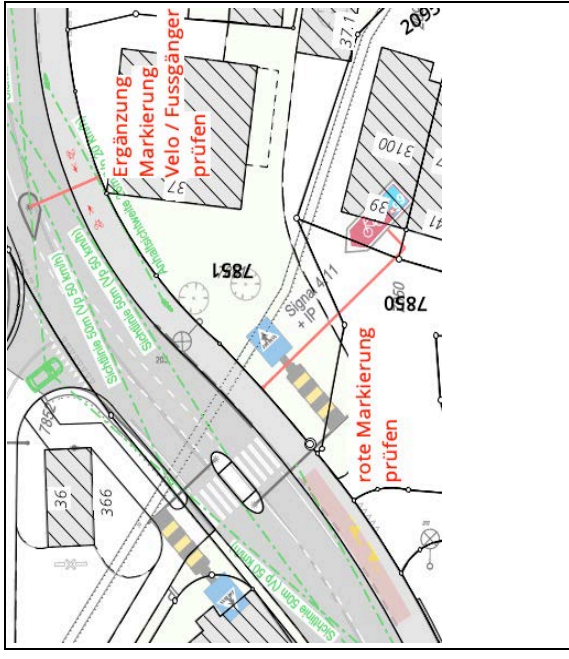
Variante

Ergänzung mit roter Einfärbung
 Markierung Velo/Fussgänger

Beurteilung

Umsetzung mit Projekt
 Umsetzung mit Projekt

Auflage Str. Projekt



Vereinbarkeit Fussverkehr: Neben dem Veloverkehr sind hier auch Schulkinder unterwegs. Die Ergänzende Markierung im Kurvenbereich soll hier Verbesserung schaffen.

Kosten ca.: 700.00 CHF

Vorgehen: Beantragung und Bearbeitung in Zusammenarbeit mit dem TBA/AFM

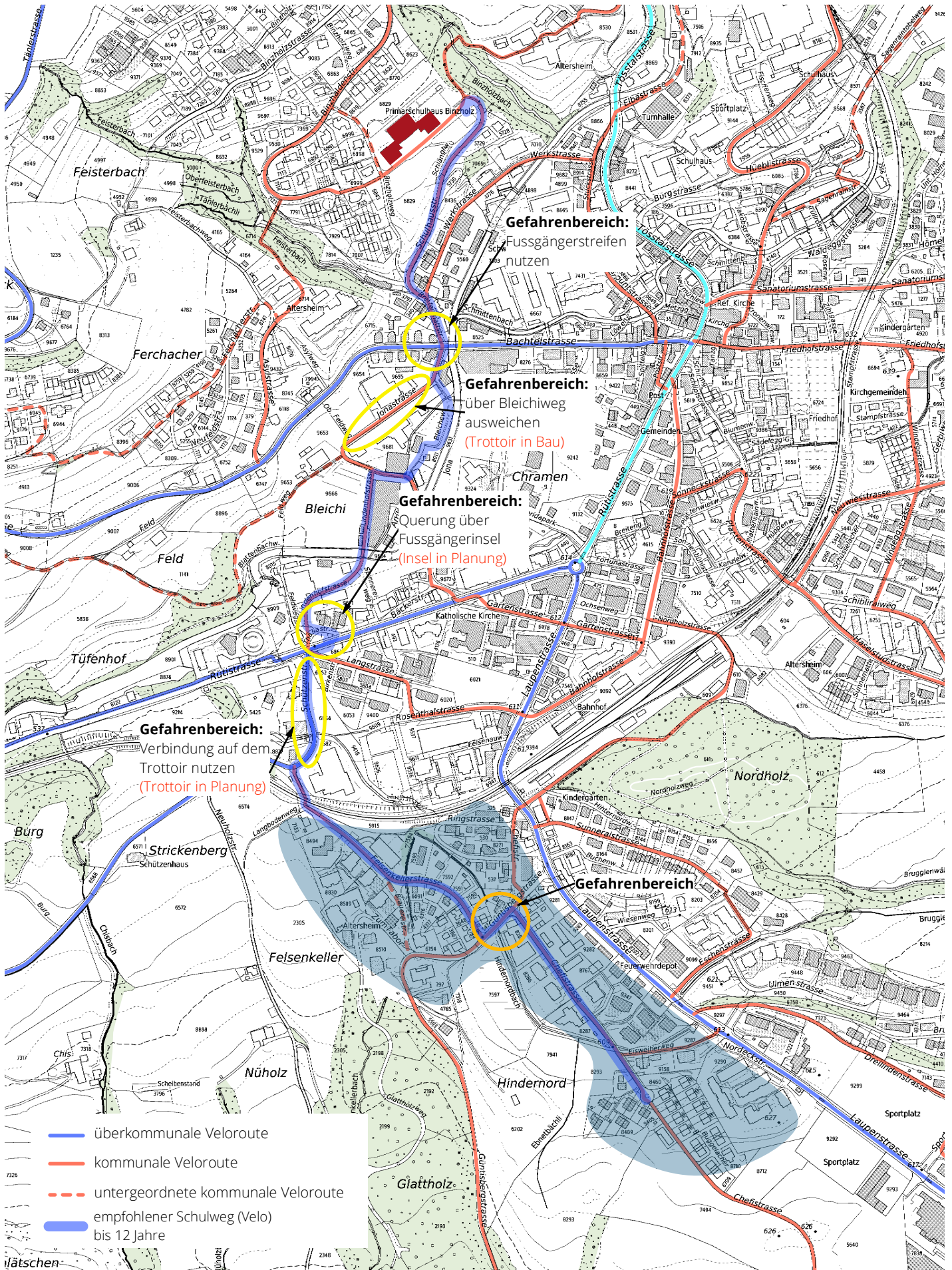
erledigt:

ANHANG 2

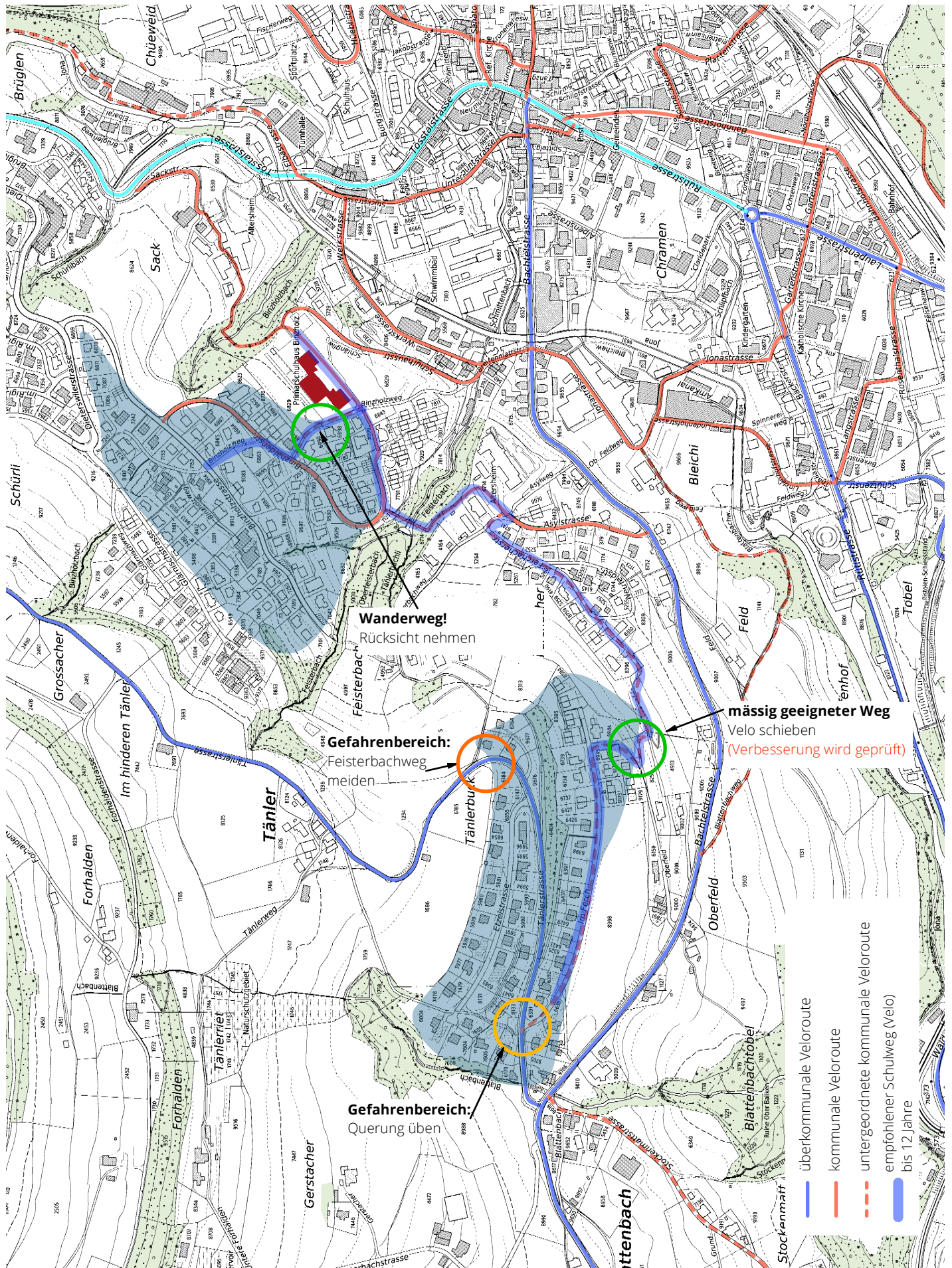
Schulwegpläne Velo

Empfohlene Routen für Kinder bis 12 Jahren auf dem Schulweg mit dem Velo

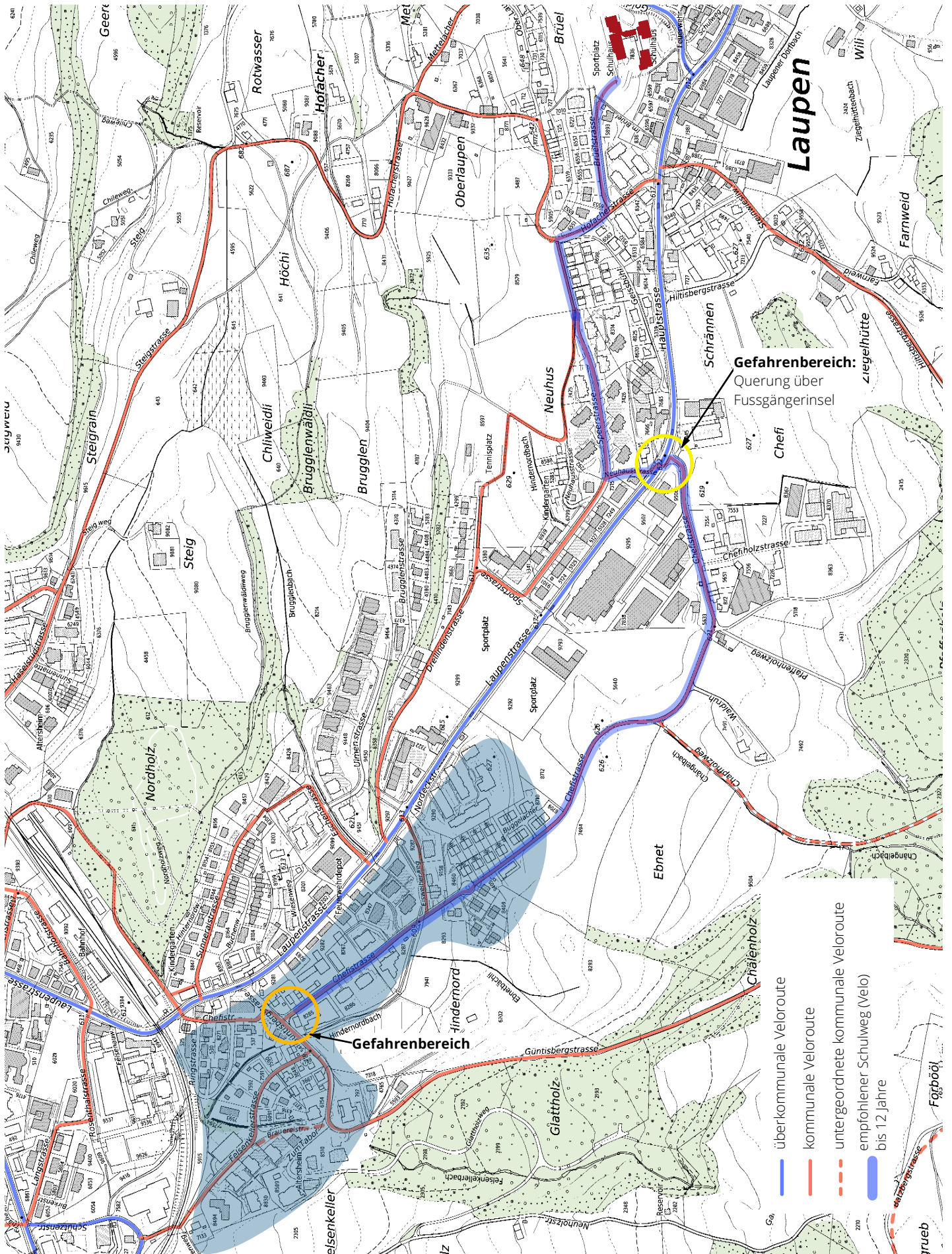
SCHULWEG VELO CHEFI/FELSENKELLER - BINZHOLZ



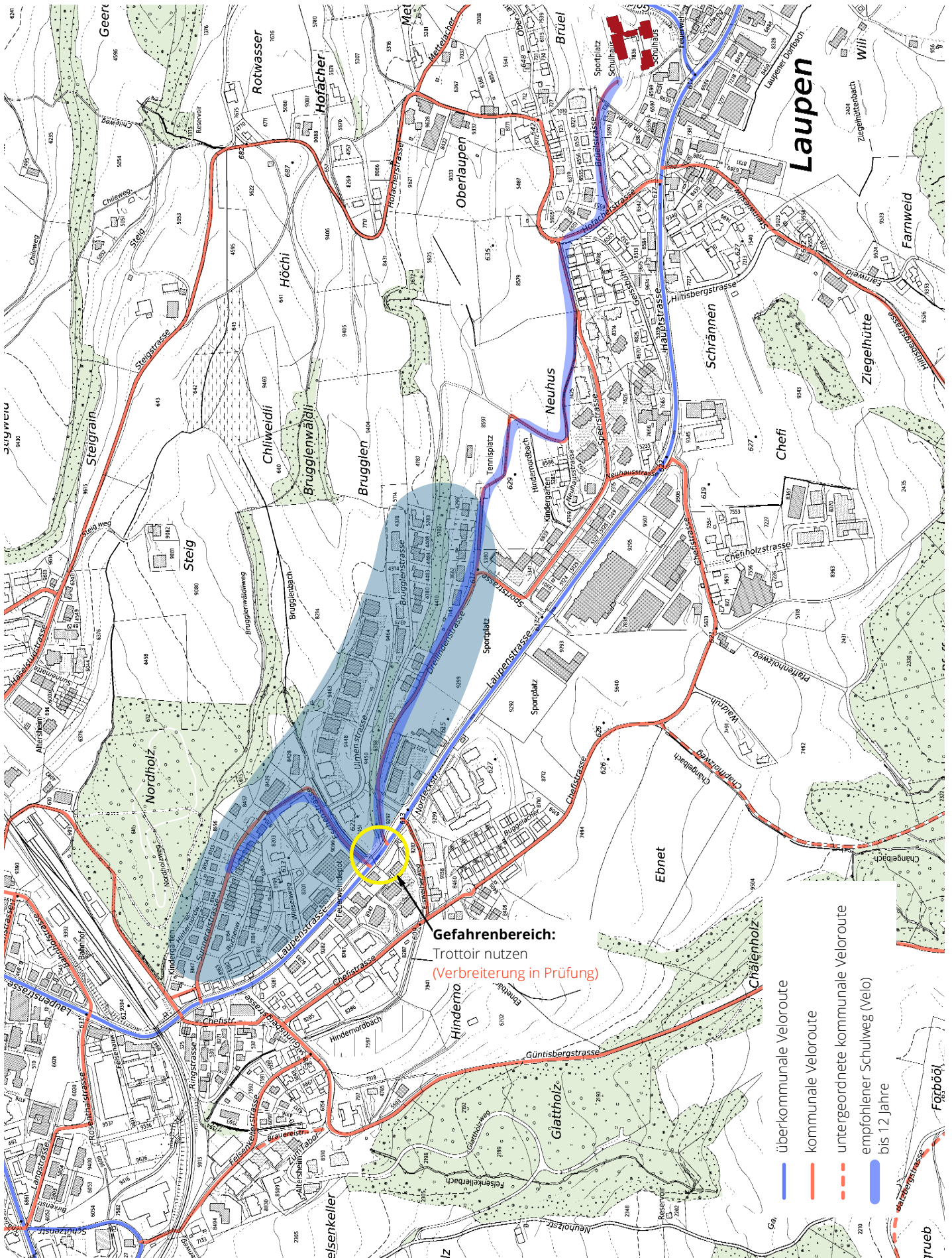
SCHULWEG VELO FERCH - BINZHOlz



SCHULWEG VELO CHEFI/FELSENKELLER - BRÜEL/LAUPEN



SCHULWEG VELO SUNNERAI/ESCHEN/ULMENSTR. - BRÜEL/LAUPEN



SCHULWEG VELO SUNNERAI/ESCHEN/ULMENSTR. - SCHULHAUS NEUWIES

