



**Stadt Zofingen**

**Umsetzungskatalog  
Velomassnahmen 2017/18  
1. Phase**

**Informationsveranstaltung  
1. November 2017**

**Daniel Sigrist  
planum biel ag**

# Inhalt

## Begrüssung

- 1. Ausgangslage und Zielsetzung**
- 2. Grundlagen**
- 3. Strategien für die Stadt Zofingen**
- 4. Velonetzplan**
- 5. Premiumrouten**
- 6. Massnahmenplanung**
- 7. Wie weiter?**

# 1. Ausgangslage und Zielsetzung

- **Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen und die Situation für die Velofahrenden verbessern**
- **Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017/18 erarbeiten**
- **Der Katalog soll zu Projekten führen und deren Realisierung ermöglichen**

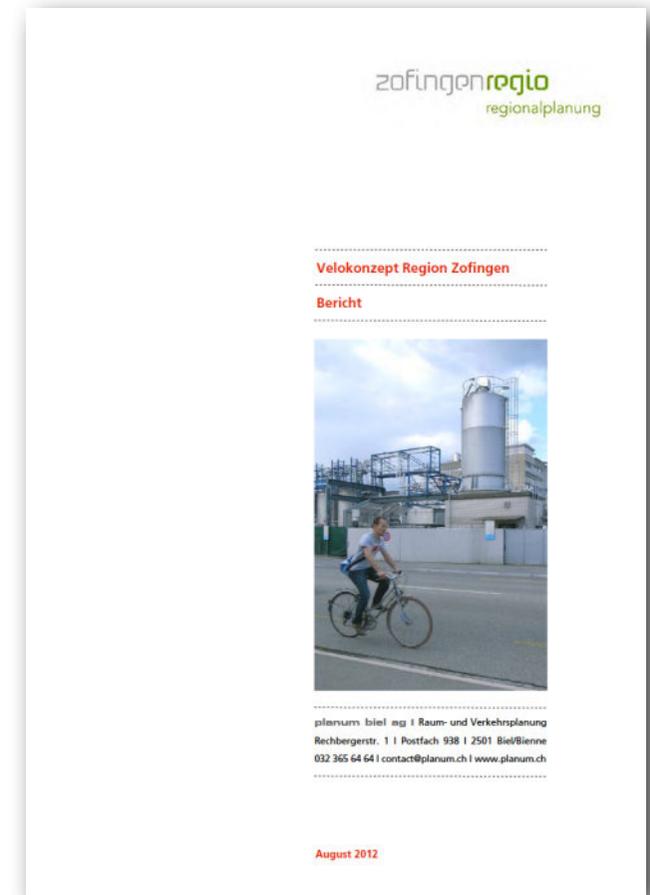
# Zwei Phasen

- **1. Phase**
  - **Aufarbeiten der Grundlagen**
  - **Strategie**
  - **Netzplanung**

**> heutige Info-Veranstaltung**
- **2. Phase**
  - **konkrete Schritte für weiteres Vorgehen**
  - **Erarbeitung von Massnahmen**



# 2. Grundlagen und Analyse



# Erreichtes und Probleme für den Veloverkehr

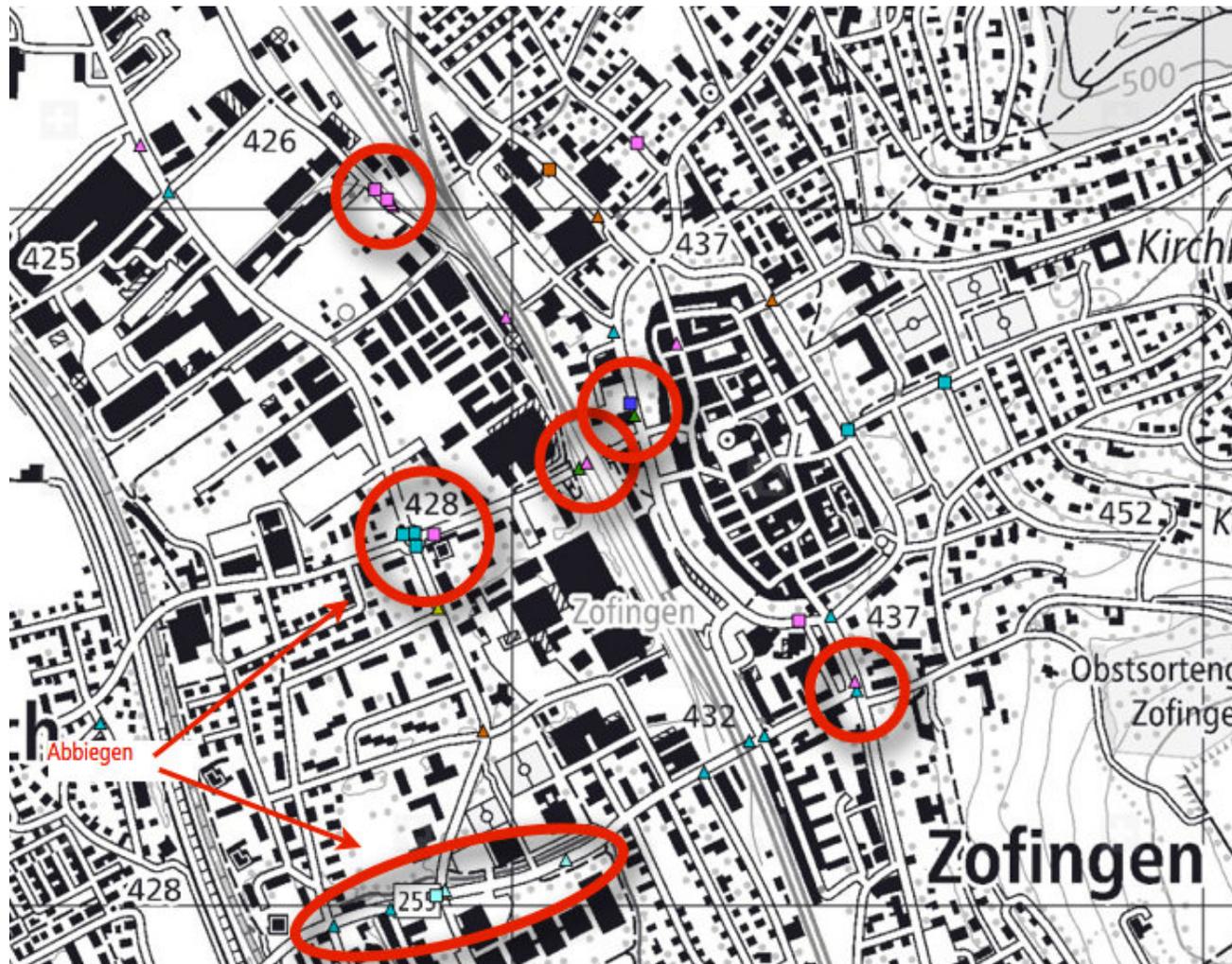


realisiert



Massnahmen nötig

# Unfälle mit Velobeteiligung 2011 - 2016



# Mischverkehr stösst an seine Grenzen: Potenzial des Veloverkehrs kann nicht ausgeschöpft werden



# Mischverkehr stösst an seine Grenzen: Potenzial des Veloverkehrs kann nicht ausgeschöpft werden

### Linksabbiegen: Eine Herausforderung

Linksabbiegen ist in Kombination mit Verflechtungen in Vorsortierspuren auch für geübte Velofahrende ein anspruchsvolles Manöver. Unsichere Velofahrende meiden diese Knoten oft. Eine sorgfältige Prüfung von geeigneten Lösungen ist essenziell.



# 3. Strategien für Zofingen

- **Velo ist ideal für "von Tür zu Tür"**
- **schnell**
- **Transportmittel**
- **idealer Zubringer zum Bahnhof**
- **mit E-Bike längere Strecken und Steigungen**
- **Velo für alle: Prinzip 8 - 80**

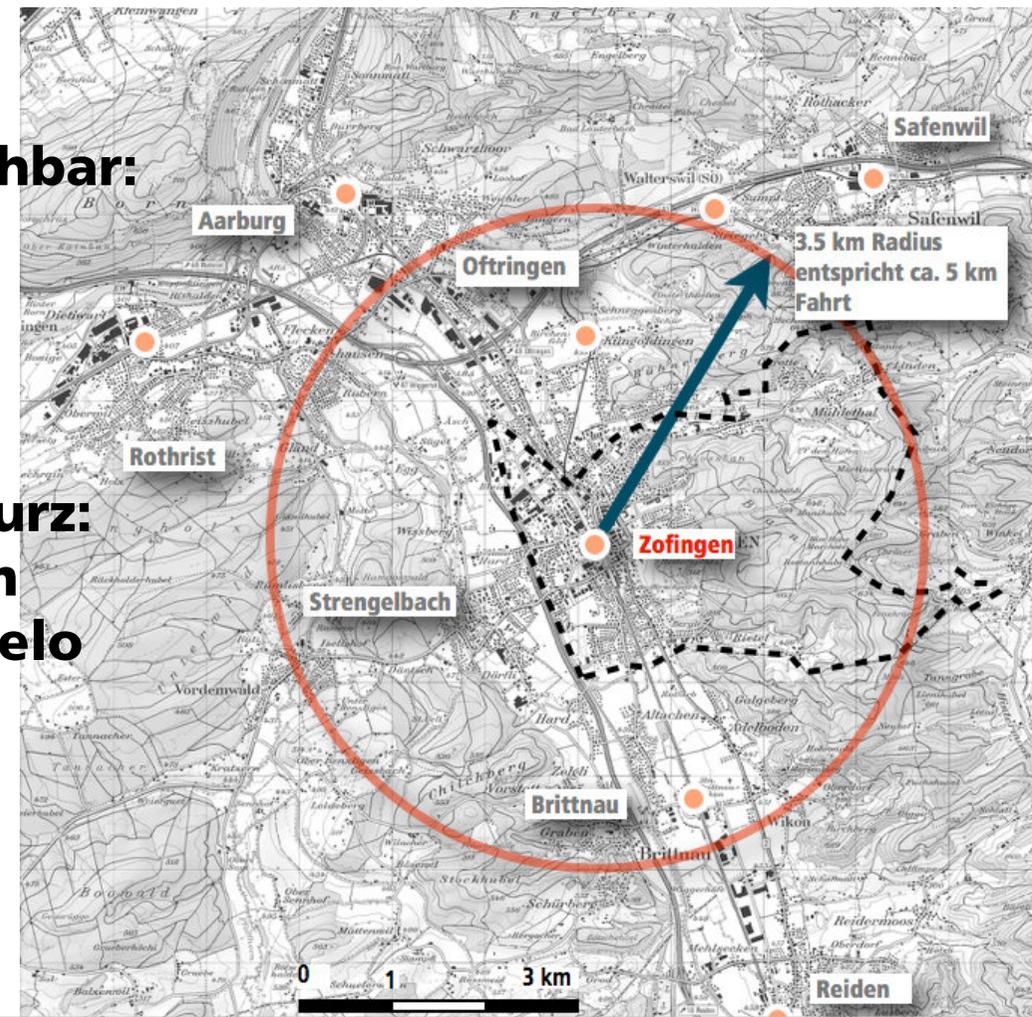


## Zofingen ist ideal für Velofahren:

- **dichtes Siedlungsgebiet**
- **vorteilhafte Topografie**
- **viele wichtige Zielorte sind mit dem Velo erreichbar:  
Bahnhof, Altstadt,  
Schulen, Arbeitsplätze**

**und:**

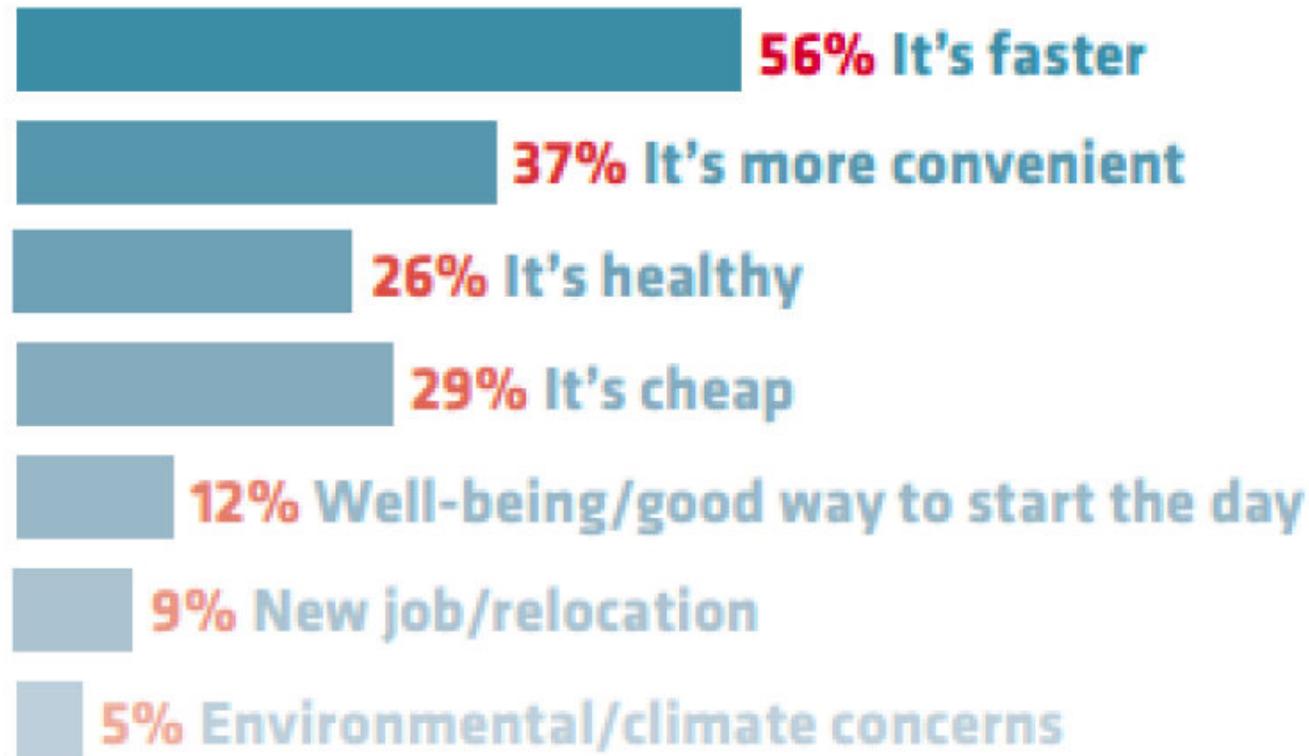
- **viele Autofahrten sind kurz:  
36 % sind kürzer als 3 km  
> grosses Potenzial für Velo**



## Schnell und bequem

- Umfrage aus Kopenhagen

### THE BICYCLE IS EASY AND FAST



**Copenhagengers' reasons for cycling to and from work/education (%)**

## Prinzip 8 - 80

- **8-jährige Kinder wie auch 80-jährige Personen sollen sich sicher im öffentlichen Raum, also auch auf dem Velonetz bewegen können**
- **fehlerverzeihende Infrastruktur**
- **Vorsicht: der Werkzeugkasten in der Schweiz ist unvollständig**



## Velonetzplanung

### Premiumrouten

- **Routen mit wichtigen Zielen**
- **hoher Standard**  
**> nebeneinanderfahren möglich!**
- **durchgehend**
- **wenig Stopps**
- **möglichst von Motorfahrzeugen getrennt**
- **es gilt das Prinzip 8 - 80**





## Velonetzplanung

### Haupttrouten

- **direkt und sicher**
- **wichtige Schulwege separat bezeichnet**

### Netz

=

**Premiumrouten**

+

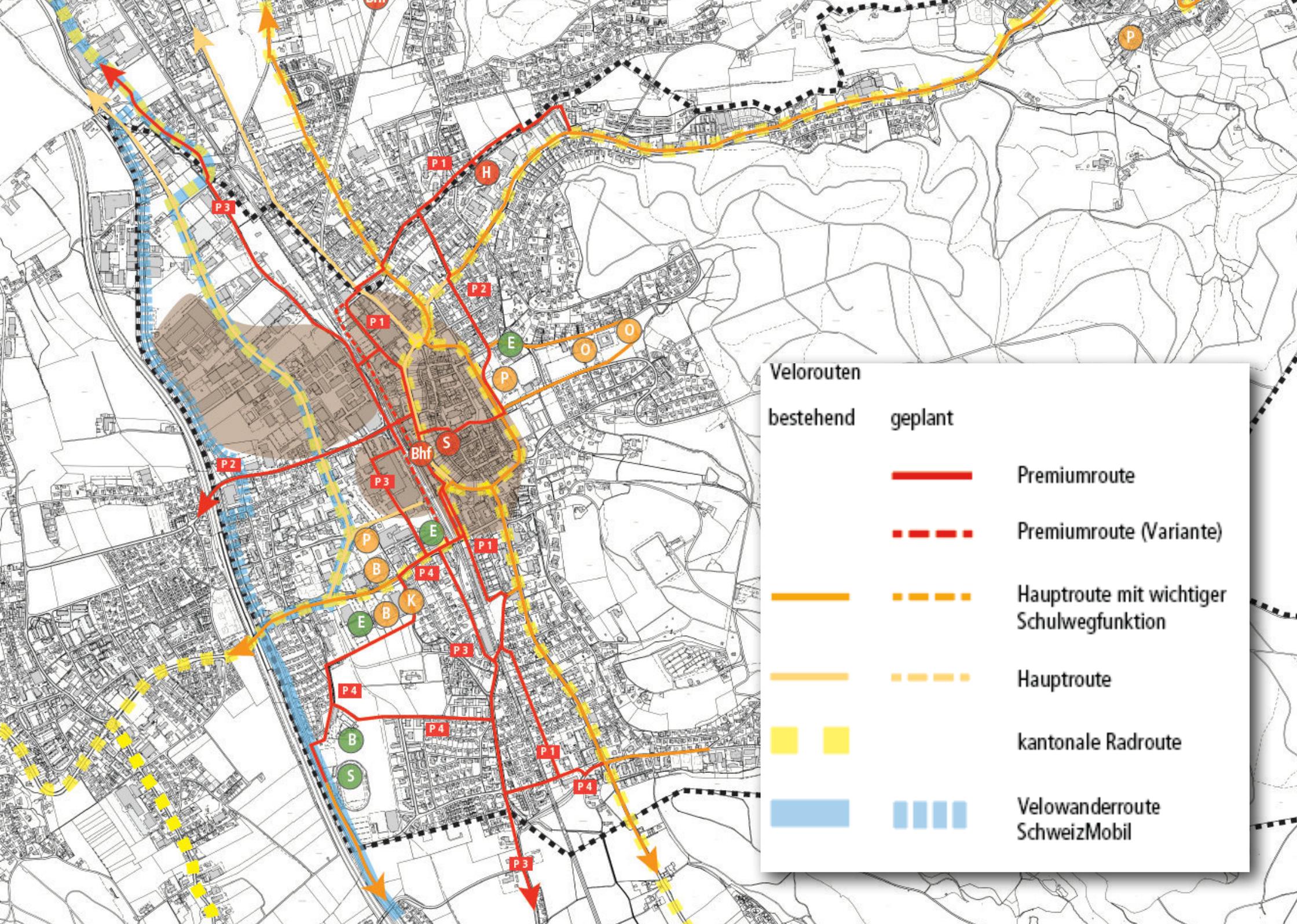
**Haupttrouten**

## 4. Velonetzplan

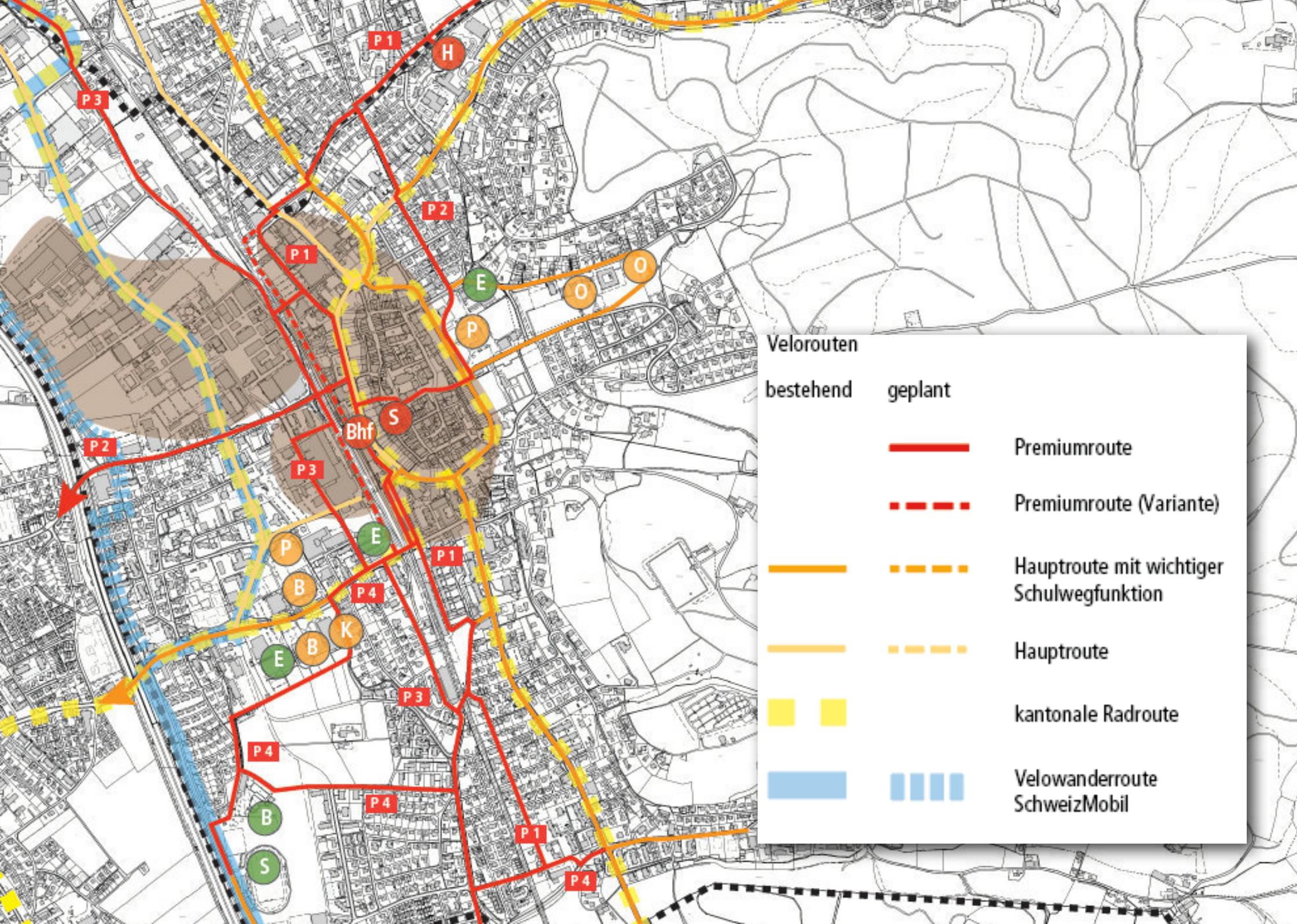
### Generelle Anforderungen an das Veloverkehrsnetz

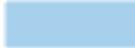
- **zusammenhängend**
- **direkt**
- **attraktiv**
- **sicher**
- **komfortabel**



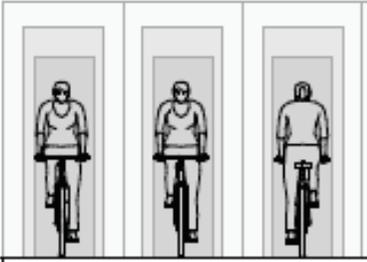
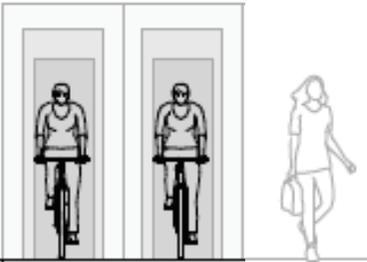
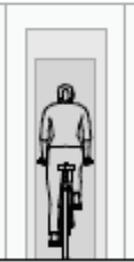
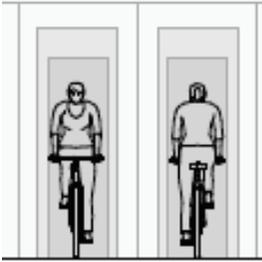
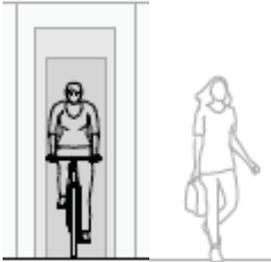
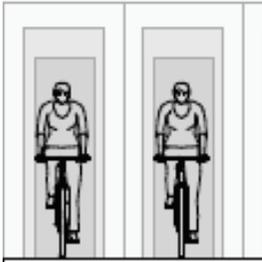


Velorouten		
bestehend	geplant	
		Premiumroute (Variante)
		Hauptroute mit wichtiger Schulwegfunktion
		Hauptroute
		kantonale Radroute
		Velowanderroute SchweizMobil



Velorouten		
bestehend	geplant	
		Premiumroute
		Premiumroute (Variante)
		Hauptroute mit wichtiger Schulwegfunktion
		Hauptroute
		kantonale Radroute
		Velowanderroute SchweizMobil

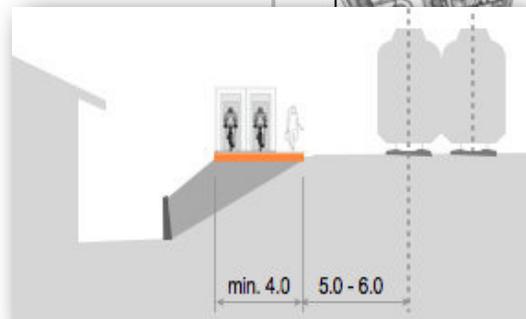
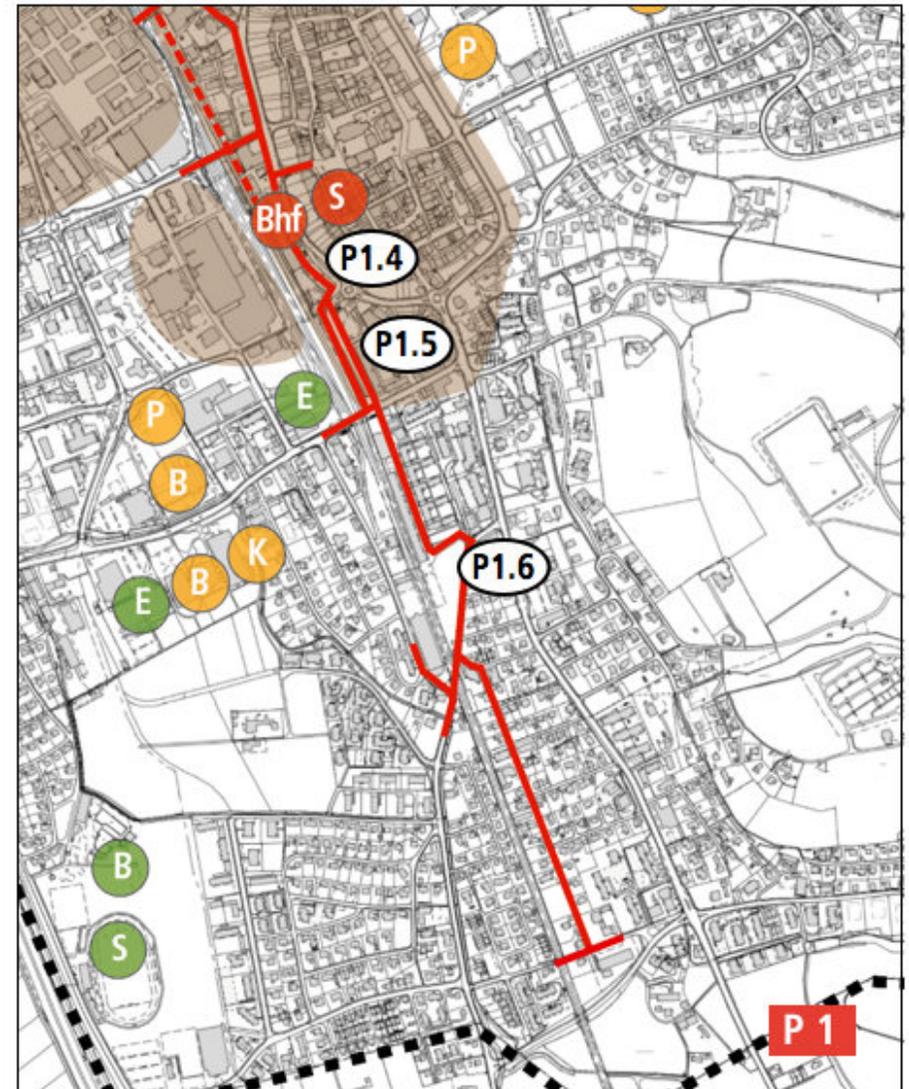
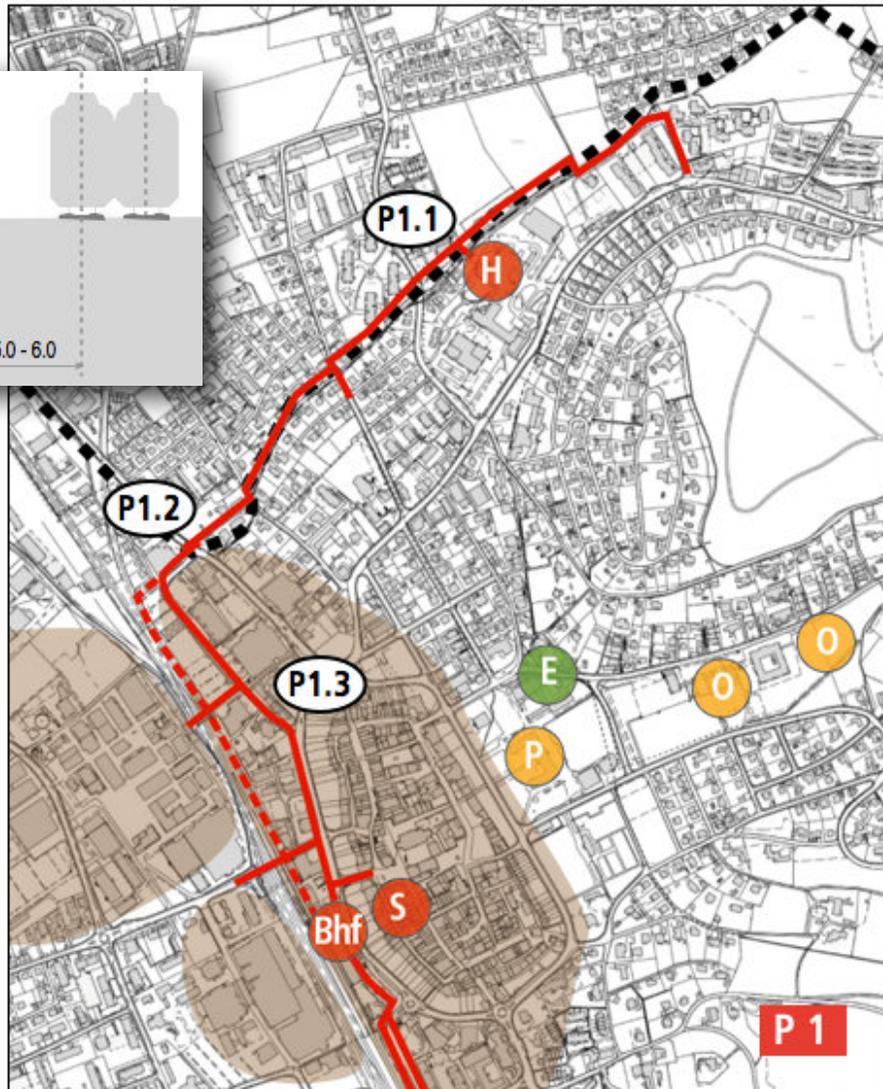
## 4. Velonetzplan

	Zweirichtungsradweg	Zweirichtungsradweg mit Fussverkehr	Einrichtungsradschweg	Radstreifen
Premiumrouten	 <p style="text-align: center;">ca. 4 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 4 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 3 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 2.5 m</p> 
Haupttrouten mit wichtiger Schulwegfunktion und Haupttrouten	 <p style="text-align: center;">ca. 3 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 3 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 2.5 m</p> 	 <p style="text-align: center;">ca. 1.5 m</p> 

## 5. Premiumrouten



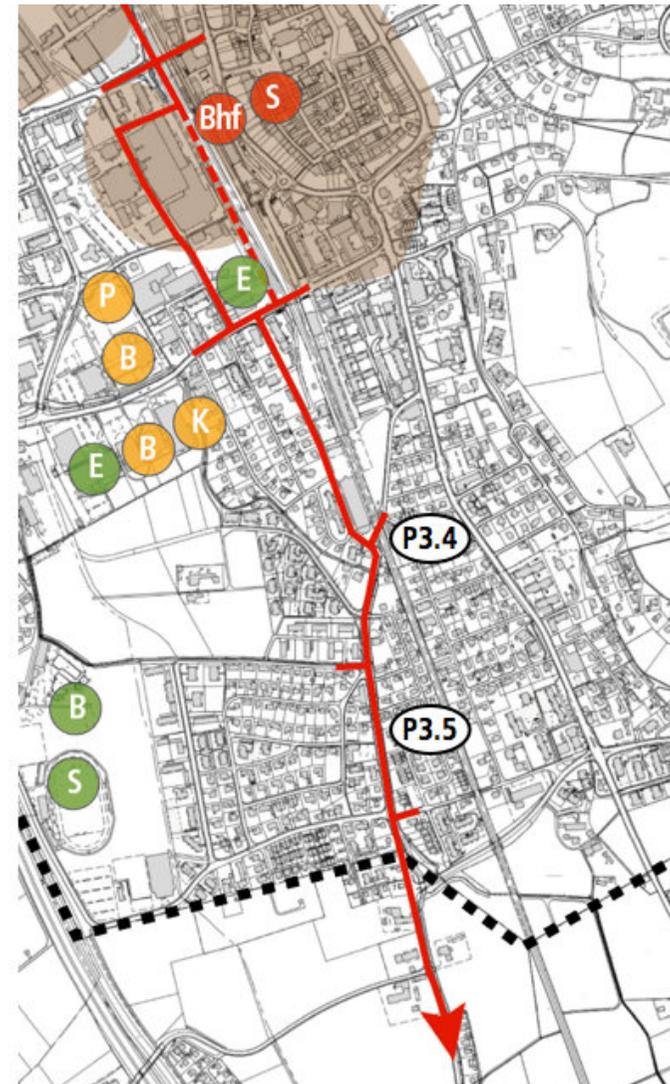
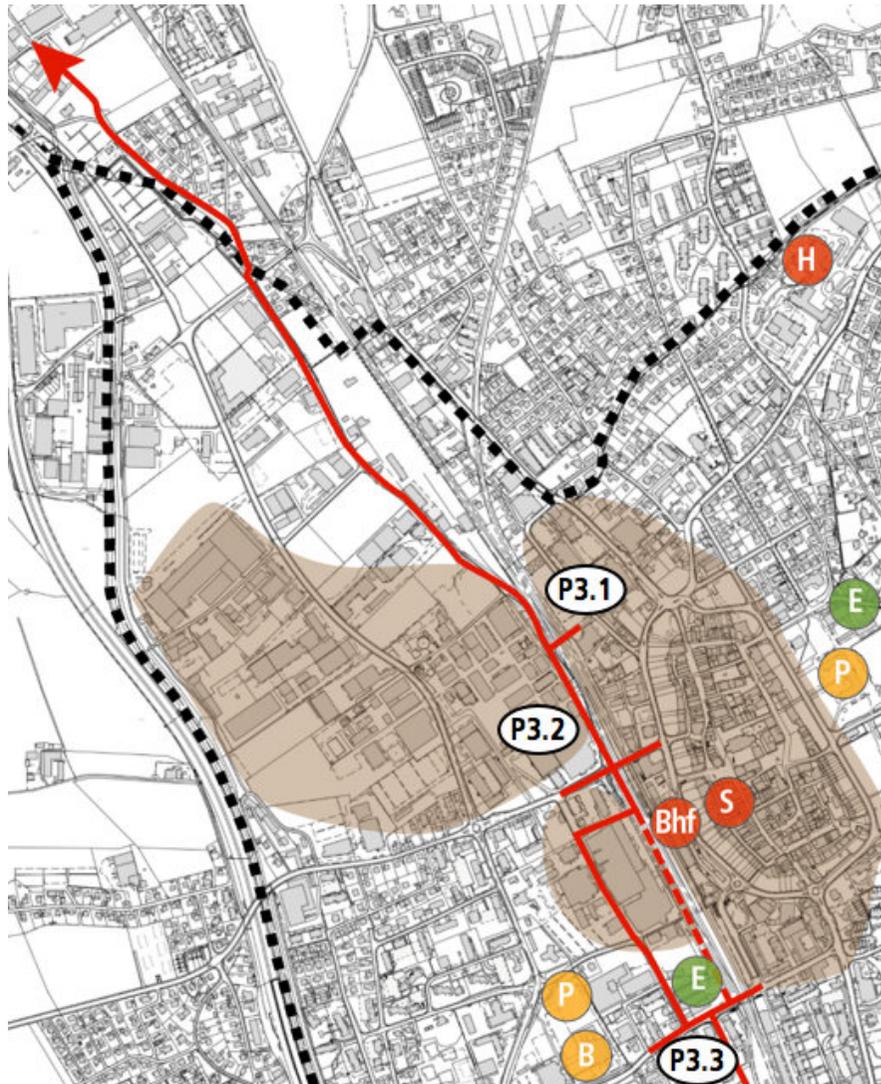
# Premiumroute P1 "Ost"



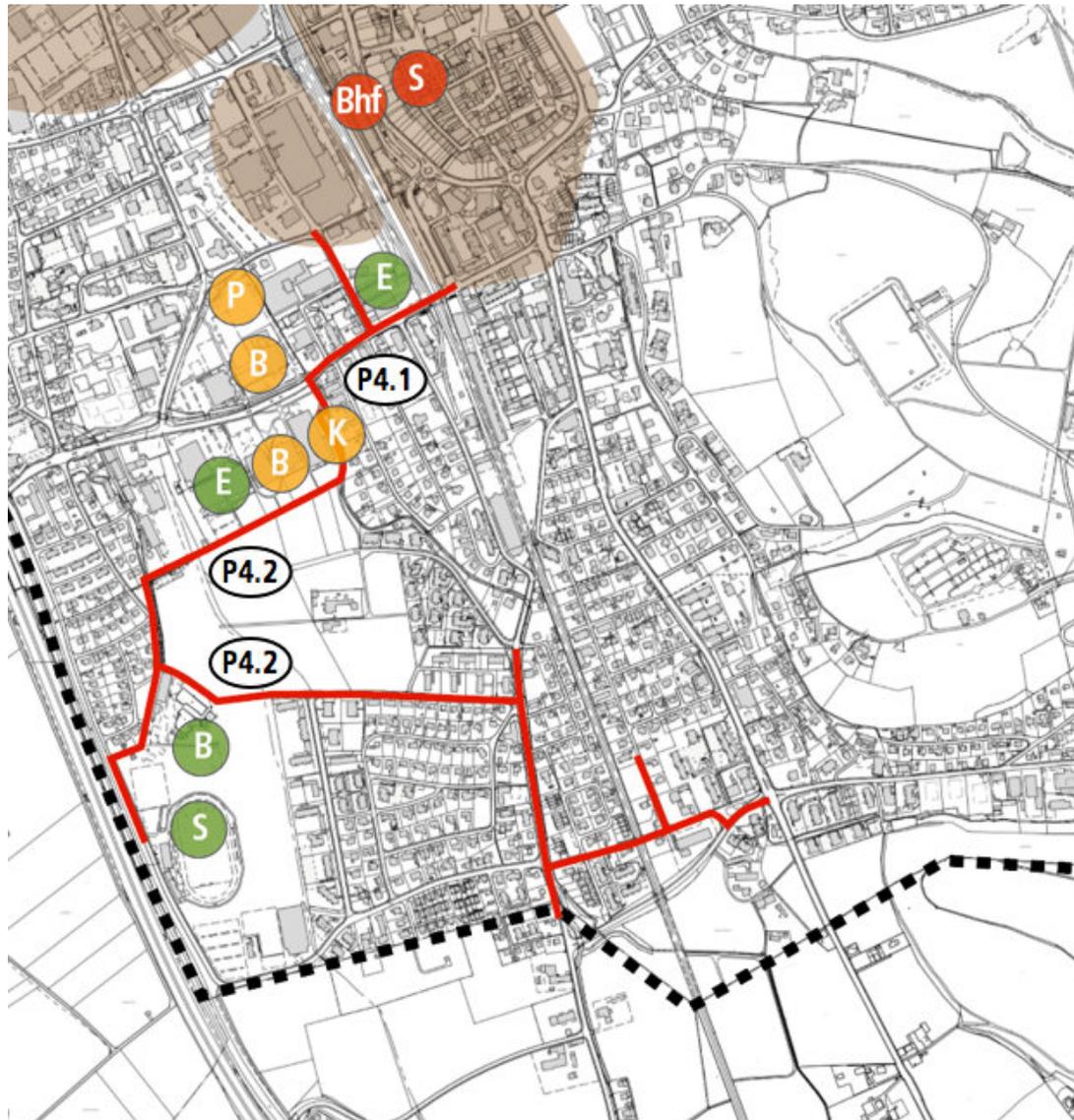
## Premiumroute P2 "Altstadt"



# Premiumroute P3 "West"



## Premiumroute P4 "Sport- und Freizeit"

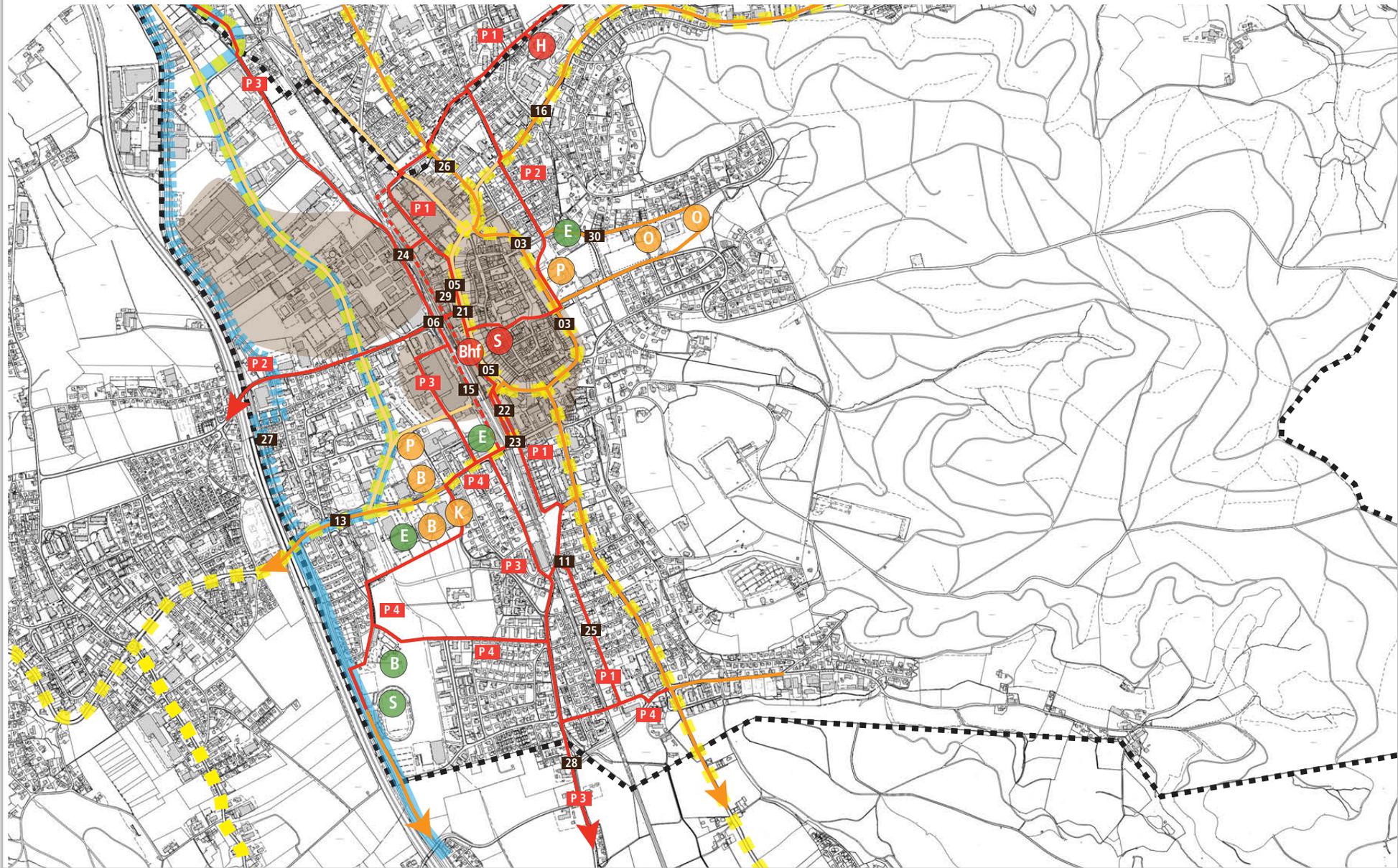


## **6. Massnahmenplanung**

### **Unterscheidung:**

- **Massnahmen Umsetzungskatalog 2017/18**
- **Machbarkeitsstudien Premiumrouten**
- **Massnahmen in Planung / Realisierung**

# Massnahmen Umsetzungskatalog 2017/18: Plan



# Massnahmen Umsetzungskatalog 2017/18: Liste

Stadt Zofingen  
Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017 / 18

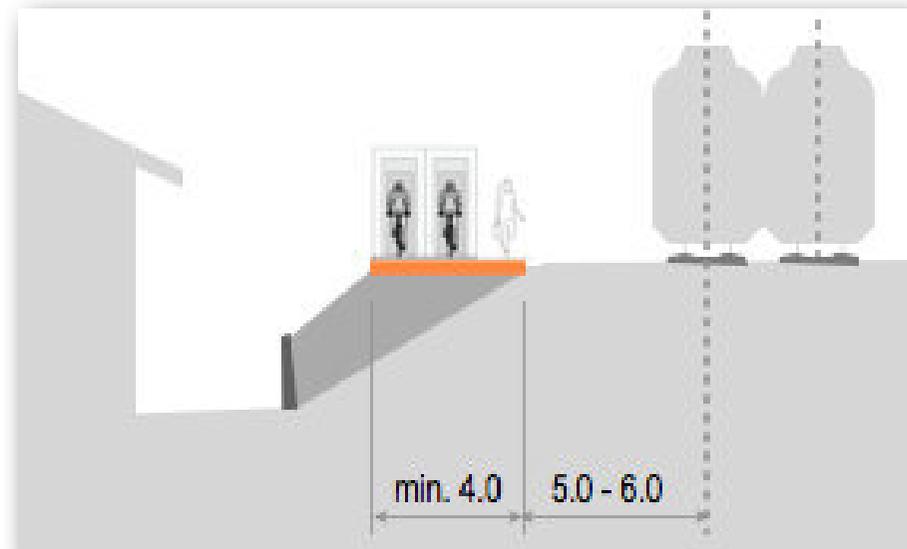
01.11.2017

## Massnahmenliste

Massnahme Nr. Umsetzungskatalog 2017/18 vgl. Velonetzplan und Massnahmenstandorte	Standort	Problem	Bemerkungen	Massnahme in Velokonzept zofingenregio 2012 enthalten vgl. Plan zofingenregio 2012	Agglomerations- programm
3	General-Guisan-Strasse	Hohe Verkehrsbelastung, erschwertes Queren/Abbiegen zur Altstadt, Schulwege, Lichtsignalsteuerung	frühestens ab 2022	Zo 03	
5	Untere Grabenstrasse	Bahnhofzufahrt; hohe Verkehrsbelastung, erschwertes Queren/Abbiegen zur Altstadt, zum Bahnhof und zur Henzmannstrasse (Unterführung), Schulwege.	Keine Massnahmen geplant ausser im Bereich Bahnhof ca. 2019	Zo 05	
6	Unterführung Henzmannstrasse	Schmale Fahrbahn mit häufig Stau, von dem auch der Veloverkehr betroffen ist. Eine der wenigen Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie.	Tempo 30 Zone vorgesehen für 2019 weitere Massnahmen prüfen wie z.B. Linksabbiegeverbote in und aus der Unterführung	Zo 06	
11	Brittnauerstrasse - Färbereiweg	Enge Kurve und zugleich wichtige Abbiegebeziehung zur Bahnunterführung. Beengte Platzverhältnisse.	Einfaches BGK in Bearbeitung	Zo 11	
13	Strengelbacherstrasse	Verbessern des Abbiegens/Querens und verkleinern der in den Einmündungsbereichen überdimensionierten Verkehrsflächen	Kreisel an Einmündung Mühlemattstrasse realisiert. Im Übrigen keine Massnahmen geplant.	Zo 13	
15	Zugang Bahnhof West; neue Verbindung entlang Bahn	Netzlücke entlang der Bahn.		Zo 15	Einzelmassnahme 3. Gen FVV302A
16	Mühlethalstrasse vom Unteren Stadteingang bis Spital	fehlende Massnahmen in Längs- und Querrichtung ab Perimeter Unterer Stadteingang	Projekt Unterer Stadteingang beachten. Die Strasse wird frühestens 2028 saniert.	Zo 16	
21	Ausfahrt Veloparking zwischen UF Henzmannstrasse und CS-Bank	Abbiegen Untere Grabenstrasse	siehe auch Zo 05		
22	Verbindung Junkerbifangstrasse (Färbereial) bis Bahnhof	Fehlende Verbindung			
23	Unterführung Strengelbacherstrasse	Zu schmaler Mischverkehrsbereich Fuss- und Veloverkehr			
24	Unterführung Brühlgässli / Brühlweg	Unterführung unübersichtlich			
25	Rigiweg	Rechtsvortritte, unübersichtlich bei Zelglistrasse			
26	Bündtengasse	Rechtsvortritte			
27	Weg entlang Wigger	Velowanderroute 73 führt durch unattraktives Gebiet mit hohem MIV- und LKW Anteil. Der Weg entlang der Wigger wird auch im lokalen siedlungsnahen Naherholungsraum stark genutzt, zusätzlich zur erwünschten Verlegung der	Verlegung Route näher an die Wigger; vgl. SchweizMobil 2030; Projektblatt 5.166 Im Bereich Bleicheweg/Wiggerweg besteht eine Weglücke, resp. schwierig zu lösende Engstelle.		

## Massnahmen Premiumrouten

- **Premiumrouten benötigen vertiefte Abklärungen zur Linienführung sowie Machbarkeitsstudien und Vorprojekte mit Kostenschätzungen**
- **Die Planungs- und Realisierungskosten müssen frühzeitig in die Budgetplanungen der Stadt Zofingen und des Kantons Aargau integriert werden**



## Massnahmen in Planung / Realisierung

- insbesondere die Massnahmen aus dem Velokonzept zofingenregio 2012
- zur Übersicht in Liste dargestellt

Stadt Zofingen  
Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017 / 18

### Übersicht der Massnahmen in Planung / Realisierung aufgrund Veloplanung zofingenregio 2012

Massnahmen Velokonzept zofingenregio 2012 in Planung oder Realisierung  vgl. Plan zofingenregio 2012	Standort	Problem	Bemerkungen	Agglomerationsprogramm
Zo 01	Aarburgerstrasse (inkl. Aussere Luzernerstrasse Gde. Oftringen)	Hohe Belastung MIV; ungenügende Siedlungsverträglichkeit; grosse Trennwirkung, fehlende Massnahmen Veloverkehr in Längs- und Querrichtung, schmale Fahrbahn.	Realisierung geplant 2019 - 2021	
Zo 02	Kreuzung Untere Vorstadt	Sehr ungünstige Fahrstreifenanordnung und unübersichtliche Situation für Velofahrende mit teilweise zu hohen Geschwindigkeiten der Motorfahrzeuge im Knotenbereich	Realisierung geplant 2019 - 2021	
Zo 04	Oberer Stadteingang		Kreisel realisiert 2016	
Zo 07	Kreuzung Luzernerstrasse - Stengelbacherstrasse	Erschwertes Abbiegen / Queren wegen hoher Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit.	Realisierung mit Sanierung Luzernerstrasse 2019	
Zo 08	Luzernerstrasse	Hohe Verkehrsbelastung, Radstreifen nicht durchgehend.	Realisierung 2019	
Zo 09	Kreuzung Luzernerstrasse - Altachenstrasse	Erschwertes Abbiegen / Queren wegen hoher Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit. Verkehrsorientierte Gestaltung.	Kreisel voraussichtlich erst nach 2027	
Zo 10	Frikartstrasse / Brittnauerstrasse	Erschwertes Abbiegen / Queren, evtl. Rechtsvortritt aufheben.	Realisierung 2021	
Zo 12	Stengelbacherstrasse Bahnübergang		Unterführung realisiert 2015; Veloführung allerdings problematisch (vgl. Nr. 23 Umsetzungskatalog)	
Zo 14	Mühlemattstrasse		realisiert 2016	
Zo 17	Mühlethalstrasse (Spital bis	Innerortsstrasse mit beidseitig wenig dichter Bebauung. Probleme des	Umsetzung vorgesehen 2025	

## **7. Wie weiter?**

- **Mitwirkung bis Ende 2017**  
> die Unterlagen sind auf der Webseite der Stadt Zofingen aufgeschaltet
- **Berücksichtigung der Mitwirkungseingaben und Bereinigung der 1. Phase**
- **definieren 2. Phase Umsetzungskatalog Velomassnahmen 2017/18**
- **Projektentwicklung Premiumrouten**

**Koordination mit Kanton Aargau und zofingen regio betr.:**

- **Agglomerationsprogrammen**
- **Machbarkeitsstudie Veloschnellrouten**
- **Massnahmen auf Kantonsstrassen**

**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**

