



## Best Practice Veloinfrastruktur

## Gemeinde Dürnten



Die Anforderungen an eine direkte und unterbrechungsfreie Veloinfrastruktur sind hoch und eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo auf kurzen bis mittleren Distanzen zum Einsatz kommt.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr stellt eine Sammlung an «Best-Practice» Beispielen für die bedarfsgerechte Veloverkehrsplanung zur Verfügung.

### Verkehrsführung: Rad-Gehwege

## Infrastrukturelement: Rad-Gehweg bei Bushaltestellen

### Beschrieb Massnahme

Der Rad-Gehweg wird bei der Fahrbahnhaltestelle mit einer Breite von 4.00 m geführt. Zur besseren Sichtbarkeit und Abgrenzung wird der Aussteigerraum gepflästert. An der Hinterkante des Rad-Gehweges befindet sich ein überdachter Warteraum.

### Wirkung

Die Bushaltestelle ist für den Veloverkehr klar ersichtlich. Da die Kennzeichnung nur mit einer Pflasterung ausgeführt ist, besteht keine Sturzgefahr durch vorspringende Elemente. Bei hohen Frequenzen wäre wohl der Warteraum im Bereich des Rad-Gehweges ein Problem, dies dürfte an dieser Stelle aber nicht der Fall sein.

### Optimierungspotential

Ev. ein Velopikto im Bereich der Bushaltestelle anbringen, damit sich auch Buspassagiere bewusst sind, dass hier ein Rad-Gehweg durchführt.

### Begründung Evaluation

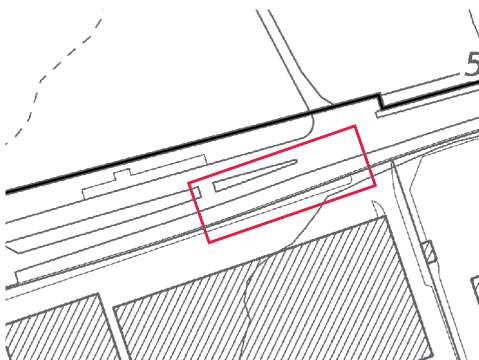
Die Breite kommt vollumfänglich dem Rad-Gehweg zu Gute. Das Bushäuschen ohne Seitenwände ist funktional, nimmt jedoch nicht zusätzlichen Platz in Anspruch.

<b>Gemeinde</b>	Dürnten
<b>Strasse</b>	Dürntnerstrasse
<b>Lokalisierung</b>	Bushaltestelle Lättenmoos
<b>Temporegime</b>	50
<b>DTV</b>	5000-7000
<b>Gefälle</b>	<3%
<b>Schwerverkehrsanteil</b>	3%-6%
<b>Bewertung</b>	empfehlenswert

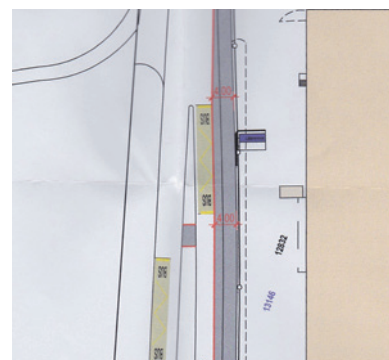
### Planausschnitte



Lokalisierung, 1:25'000



1:2000



Ausschnitt Projektplan