

■ Fuss- und Veloverkehrskonzept

Gemeinde Regensdorf



18. November 2025

■ Impressum

Auftraggeberschaft

Gemeinde Regensdorf, Abteilung Bau und Werke; vertreten durch:

Ladina Engler ▪ Leiterin Raum und Umwelt

Iwan Strub ▪ Projektleiter Verkehrsplanung

Begleitgruppe

Daniel Noger ▪ Gemeinderat, Bau- und Werkvorstand

Daniel Raschle ▪ Leiter Bau & Werke

Bearbeitung

Eva Brünn ▪ Lajo AG, Projektleiterin

Colin Anker ▪ Lajo AG, Stv. Projektleiter / Sachbearbeiter

Dominik Baldinger ▪ Verantwortlicher GIS-Qualitätssicherung

Larissa Stoop ▪ Zeichnerin

Thomas Aellig ▪ Verantwortlicher Qualitätssicherung

Lajo AG

Josefstrasse 84

8005 Zürich

hallo@lajo.ch

044 537 03 00

www.lajo.ch

■ Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Auftrag und Projektziel	5
1.3	Grundlagen	6
2	Planerische Rahmenbedingungen	8
2.1	Kommunaler Richtplan (Teil Verkehr)	8
2.2	Gesamtverkehrskonzept (GVK)	11
2.3	Freiraumkonzept (FRK)	12
2.4	Anstehende und laufende Infrastrukturprojekte	14
3	Situationsanalyse	15
3.1	Nutzungen und Attraktoren	15
3.2	Strassennetz und Verkehrsaufkommen	17
3.3	Schulen und Schulwege	18
3.4	Umfrage Schulwegsicherheit	19
3.5	Unfallhistorie	23
4	Ziele und Anforderungen	25
4.1	Ziele	25
4.2	Anforderungen	25
5	Netzplanung	27
5.1	Wunschlinien	27
5.2	Fussverkehr	28
5.3	Veloverkehr	29
5.4	Schulwege	30
5.5	Abweichungen von kommunaler Richtplanung	30
6	Schwachstellen	32
6.1	Fussverkehr	33
6.2	Veloverkehr	36
7	Massnahmen	39
7.1	Zukünftige Führungsformen	39
7.2	Massnahmenkategorien	40
8	Umsetzung	43
8.1	Fussverkehr	43
8.2	Veloverkehr	43

Anhang

Anhang A Wunschlinien- und Netzpläne

Anhang B Schwachstellenpläne und -tabellen

Beilage

Umfrage Schulwegsicherheit

Objektblätter Fussverkehr, Strecke

Objektblätter Fussverkehr, Punktuell

Objektblätter Veloverkehr, Strecke

Objektblätter Veloverkehr, Punktuell

■ 1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Gemeinderat von Regensdorf hat beschlossen, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept zu entwickeln. Die Gemeinde hat sich zum Ziel gesetzt, auf wichtigen Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) eine gute Infrastruktur anbieten zu können. Der Bedarf für ein solches Konzept wird durch das neue eidgenössische Veloweggesetz gestärkt, das am 1. Januar 2023 in Kraft trat. Mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept soll die Grundlage geschaffen werden, um die kantonale und kommunale Verpflichtung zur Umsetzung eines Velowegnetzes innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist zu erfüllen. Zurzeit wird die kommunale Richtplanung revidiert, einschliesslich des Verkehrsteil. Der kommunale Richtplan wurde am 16. Juni 2025 von der Gemeindeversammlung festgesetzt und wird nun durch den Kanton genehmigt.

Die Ausgangslage für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) ist in Regensdorf grundsätzlich sehr gut. Die Topografie ist innerhalb des Siedlungsgebietes mehrheitlich flach, im Süden und Norden der Gemeinde befinden sich einzelne Wohngebiete in Hanglage. Ebenfalls sind die Distanzen klein und mit dem Velo oder zu Fuss ideal zurückzulegen. Für den Alltagsverkehr kann der Veloverkehr das zentrale Verkehrsmittel sein. Herausforderungen ergeben die Trennwirkungen der Bahnlinie sowie der Kantonsstrassen (Ostring, Wehtalerstrasse). Diese sind einerseits Träger des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr (Nebenverbindung), aber auch ein Hindernis für querende FVV-Verbindungen. Für den Freizeitverkehr führt die nationale SchweizMobil-Route Nr. 5 sowie die regionale SchweizMobil-Route Nr. 32 nördlich der Bahnlinie durch Regensdorf. Für den Alltagsverkehr ist das FVV-Netz jedoch vor allem für den Veloverkehr bescheiden und es besteht Ausbaubedarf.

Zusätzlich soll in das Fuss- und Veloverkehrskonzept die Schulwegsicherheit integriert werden. Die Schulen sind mit der Problematik der Elterntaxis konfrontiert. Dazu soll das Schulwegnetz auf Schwachstellen überprüft werden, was Synergien mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept aufweist.

1.2 Auftrag und Projektziel

Für die Gemeinde Regensdorf soll ein Fuss- und Veloverkehrskonzept mit integrierter Schulwegsicherheit erarbeitet werden. Im FVV-Konzept ist das konkrete Vorgehen für die FVV-Förderung zu definieren und spezifische Massnahmen vorzuschlagen. Der Auftrag soll daher auf folgende Ziele fokussieren:

- Das kommunale Fuss- und Velowegnetz wird ins kantonale Fuss- und Velowegnetz eingebunden und ergänzt die kantonalen Verbindungen. Das Schulwegnetz liegt vor.
- Es sind die Anforderungen an die Velo- und Fusswegverbindungen festgelegt.
- Die Schwachstellen für das Fuss- und Velowegnetz inkl. Schulwege sind erfasst, Lösungsansätze vorliegend und es besteht eine Umsetzungsstrategie. Gemäss Veloweggesetz ist das Velonetz innert 20 Jahren umzusetzen.
- Die planerische Grundlage zur Attraktivitätssteigerung des kommunalen Fuss- und Velowegnetzes ist erstellt.

1.3 Grundlagen

Gesetzliche Grundlagen

- [1] Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), Schweizerische Eidgenossenschaft, 4. Oktober 1985 (Stand 1. Januar 2023)
- [2] Veloweggesetz (VWG), Schweizerische Eidgenossenschaft, 18. März 2022
- [3] Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), Schweizerische Eidgenossenschaft, 13. Dezember 2002 (Stand 1. Juli 2020)
- [4] Kommunalen Richtplan - Teil Verkehr, Gemeinde Regensdorf, 17. April 2024 (Stand 3. Dezember 2024)
- [5] Kommunalen Richtplan - Teil Siedlung und Landschaft, Gemeinde Regensdorf, 17. April 2024
- [6] Kommunalen Richtplan - Teil öffentliche Bauten und Anlagen, Gemeinde Regensdorf, 15. November 2024
- [7] Gesamtverkehrskonzept, Gemeinde Regensdorf, 28. Februar 2017 (Stand 13. Februar 2018)
- [8] Räumliches Entwicklungskonzept, Gemeinde Regensdorf, 15. März 2021
- [9] Freiraumkonzept, Gemeinde Regensdorf, 9. April 2024
- [10] Schulweg Reglement, Primarschule Regensdorf, 17. Februar 2020

Fachplanungen, Richtlinien, Normen

- [11] Standards Veloverkehr, Kanton Zürich, 1. Februar 2023
- [12] VSS 40 241, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen, März 2019
- [13] VSS 40 242, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Trottoirüberfahrten, März 2019
- [14] VSS 40 246a, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Unterführungen, März 2019

Projektspezifische Grundlagen

- [15] GIS-Browser, Kanton Zürich (diverse Geodaten)
- [16] Unfallstatistik 30.11.2019 - 30.11.2024; Unfälle mit Fussgängerbeteiligung inkl. FäG, Kantonspolizei Zürich
- [17] Unfallstatistik 30.11.2019 - 30.11.2024; Unfälle mit Fahrradbeteiligung inkl. E-Bikes, Kantonspolizei Zürich
- [18] Vorstudie Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord, Kanton Zürich
- [19] Vorprojekt Publikumsanlagen Bahnhof Nord, Gemeinde Regensdorf
- [20] Gestaltungsplan Gesamt – Watterstrasse (BGK), Gemeinde Regensdorf
- [21] Protokoll Arbeitsgruppe Elterntaxi (Kick-Off-Sitzung), Gemeinde Regensdorf, 28. Februar 2024
- [22] Protokoll Arbeitsgruppe Elterntaxi (2. Sitzung), Gemeinde Regensdorf, 18. April 2024

- [23] Schulhausstatistik (Klassenlisten), Primarschule Regensdorf, 17. Dezember 2024
- [24] Einzugsgebiet Schulen (Skizze), Gemeinde Regensdorf
- [25] Bauprojekt Affolternstrasse (Strasseninstandsetzung & -redimensionierung), Kanton Zürich, 13. September 2024
- [26] Betriebs- und Gestaltungskonzept Watt (Vernehmlassung), Kanton Zürich, 28. Februar 2023
- [27] Bauprojekt Rad-/Gehweg Hardhölzli, Gemeinde Regensdorf, 10. Oktober 2024
- [28] Bauprojekt Spange Althardstrasse, Gemeinde Regensdorf, 28. Juni 2024
- [29] Vorprojekt Erschliessung Trockenloo, Gemeinde Regensdorf, 14. Juni 2023
- [30] Lärmbelastungskataster Kommunalstrassen 2021 (Technischer Bericht), Gemeinde Regensdorf, 27. Januar 2022
- [31] Mountainbike-Konzept Region Kägern, Altberg & Gubrist, Verein Lägern-Biketrails, o.D.

■ 2 Planerische Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden die für die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts bedeutendsten planerischen Rahmenbedingungen behandelt und ihre wichtigsten Aussagen in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr kurz festgehalten.

2.1 Kommunalen Richtplan (Teil Verkehr)

Der kommunale Richtplan der Gemeinde Regensdorf ist das behördenverbindliche, raumplanerische Steuerungsinstrument auf Gemeindeebene [4]. Der Teil Verkehr des Richtplans definiert die raumplanerisch relevantesten bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturen und dient der Abstimmung zwischen den Mobilitätsbedürfnissen und anderen raumwirksamen Interessen sowie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Strasseneigentümern.

Übergeordnete Ziele

- Regensdorf hat eine sichere und durchgängige Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden
- Regensdorf ist ausserordentlich attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr
- Regensdorf weist bis 2030 einen Bi-Modalsplit von 25% ÖV, Fuss- & Veloverkehr zu 75% MIV auf
- Regensdorf gestaltet den Bahnhof als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Unterziele

- Strassennetz, Strassenraum und Parkierung (V1)
 - Regensdorf versteht den Verkehrsraum als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr.
 - Regensdorf wickelt den motorisierten Verkehr hauptsächlich auf dem übergeordneten Strassennetz ab.
 - Regensdorf strebt eine siedlungsverträgliche Verkehrsführung sowie tiefe Geschwindigkeiten an.
 - Regensdorf gestaltet die Strassenräume ökologisch wertvoll und lokalklimatisch wirksam.
- Öffentlicher Verkehr und Güterverkehr (V2)
 - Regensdorf gestaltet den Bahnhof und die Bushöfe als multimodale Drehscheiben übersichtlich, aufenthaltsfreundlich und hindernisfrei.
- Velowege und Veloparkierung (V3)
 - Regensdorf hat eine sichere, flächendeckende, gut ausgebaute und benutzerfreundliche Veloinfrastruktur.
 - Regensdorf stellt an den wichtigsten Zielorten Veloabstellanlagen zur Verfügung.
 - Das Velo ist das bevorzugte Verkehrsmittel der Bevölkerung von Regensdorf.

- Fusswege und Reitwege (V4)
 - Regensdorf hat gut ausgebaute, attraktive und sichere Fusswege. Diese bilden ein engmaschiges und lückenloses Netz.
 - Regensdorf misst dem Fussverkehr einen hohen Stellenwert bei. In den Zentren haben die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger Priorität.
 - Regensdorfs wichtigste Zielorte sind zu Fuss gut erreichbar. Das Fusswegnetz deckt sowohl die Bedürfnisse im Alltag als auch in der Freizeit ab.

Räumliche Festlegungen

- Veloverkehr

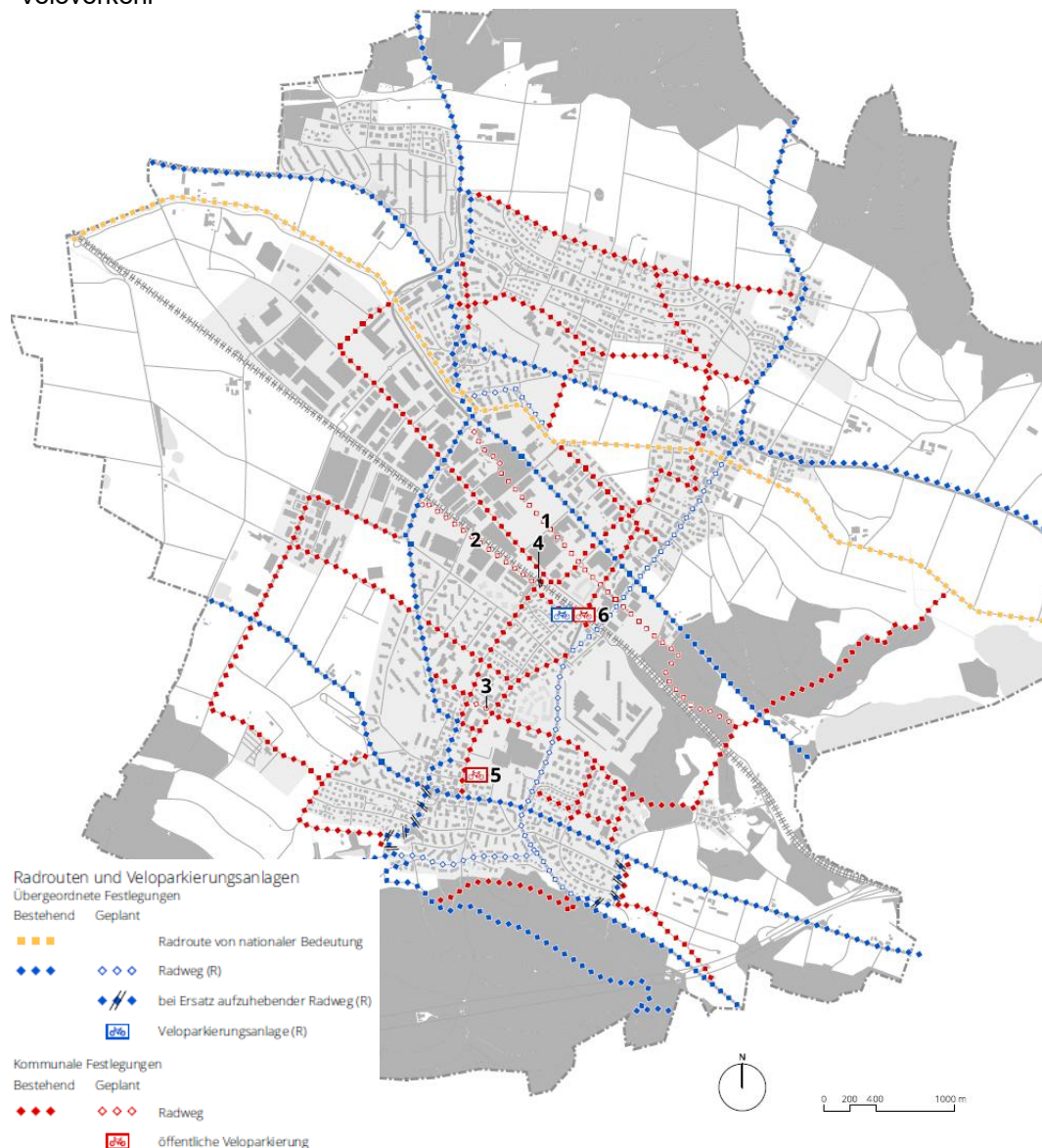


Abbildung 1: Themenkarte Velowege und Veloparkierung, Richtplanteil Verkehr Stand 08.11.2024 (Kommunaler Richtplan Regensdorf)

- Durch das Furttal und somit auch durch Regensdorf führt eine Radroute von nationaler Bedeutung (SchweizMobil Veloroute Nr. 5). Sie fungiert als übergeordnete Freizeitverbindung und ist in der Velonetzplanung (vgl. Kap. 5) zu berücksichtigen.

▪ Fussverkehr

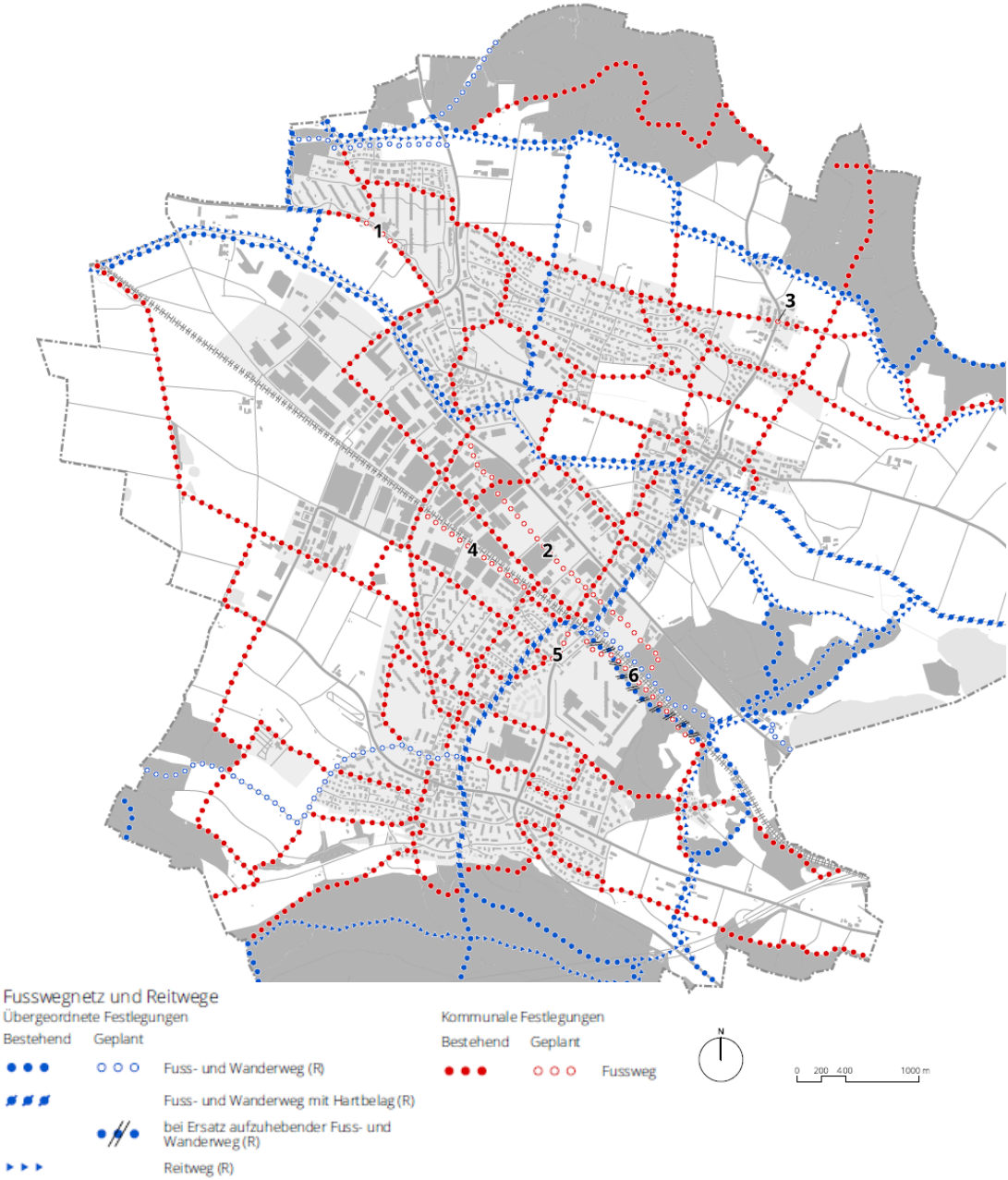


Abbildung 2: Themenkarte Fusswege und Reitwege, Richtplanteil Verkehr Stand 08.11.2024 (Kommunaler Richtplan Regensburg)

2.2 Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Regensdorf ist das verkehrsmittelübergreifende Konzept im Sinne einer ganzheitlichen Verkehrspolitik und dient als Steuerungs-/Koordinationsinstrument zur Abstimmung der Entwicklungen verschiedener Verkehrsträger auf Gemeindeebene [7]. Es stützt sich dabei auf bereits bestehende übergeordnete und kommunale Ziele und Festlegungen – namentlich jene des kommunalen Richtplans – ab.

Ziele

- Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen, Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen
 - Aufnahme des Verkehrswachstums durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV
 - Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, Schaffung von attraktiven und direkten Fuss- und Veloverbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden, Schliessen von Netzlücken, Schaffung von Radstreifen
- Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Zentrums schaffen, öffentlichen Verkehrsraum gestalten, Stärken des Zentrums und des öffentlichen Raums
 - Erhöhen der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen im Siedlungsgebiet
- Verkehr lenken und steuern, seine Verträglichkeit erhöhen
 - Kanalisierung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Minimierung der Trennwirkung von Strassen- und Bahninfrastrukturen; Umgestaltung der Wehntalerstrasse im Innerortsbereich und Verbesserung der Situation der Ortsdurchfahrt Watt

Grundsätze

- Integrierte Wehntalerstrasse
 - Dichte und sichere Querungsmöglichkeiten für FVV
- Bipolares Zentrum
 - Attraktive Vernetzung
- Vernetzung der Ortsteile
 - Zweistufiges Veloverkehrsnetz (Schnell-/Freizeitnetz)
 - Reduktion Trennwirkung Bahnlinie und Wehntalerstrasse
 - Attraktivitätssteigerung Hauptverkehrsstrassen für FVV
 - Hohe Durchlässigkeit für FVV
- Bahnhof als attraktive Mobilitätsdrehscheibe
 - Attraktive FVV-Anlagen

Handlungsfeld; Langsamverkehr, Rad- und Fusswegnetz (6.3)

- Ergänzung des übergeordneten kantonalen Velonetz mit kommunalen Radwegen
- Lückenschliessung im Gebiet Trockenloo
- Verbesserung der Signalisation
- Optimale Anknüpfung des Bahnhofs an das Velonetz

Infrastrukturprojekte im Rahmen des Agglomerationsprogramms

- Ausbau Rad-/Fussgängerunterführung SBB Watterstrasse (kantonales Projekt)
- Bushof Bahnhof Nord beidseits des Ostringes (kantonales Projekt)
- Umgestaltung Wehntalerstrasse (kantonales Projekt)
- Ostringüberdeckung und Bushof Süd (kommunales Projekt mit kantonaler Beteiligung)
- Bau der Spange Althardstrasse (kommunales Projekt)
- Kombiniertes Rad-/Gehweg in Furtalpromenade (kommunales/kantonales Projekt)
- Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof Regensdorf-Watt

Massnahmenblätter

Auf die einzelnen Massnahmenblätter des Gesamtverkehrskonzepts wird an dieser Stelle nicht eingegangen, sie wurden jedoch gesichtet und werden – sofern sie von Bedeutung sind – im Rahmen der Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts berücksichtigt.

2.3 Freiraumkonzept (FRK)

Das Freiraumkonzept der Gemeinde Regensdorf ist das strategische Planungsinstrument zur Entwicklung und Aufwertung öffentlicher Freiräume auf Gemeindeebene. Im Kontext des vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzepts sind insbesondere die Gestaltung des Strassenraums als Aufenthaltsraum, die Durchgrünung sowie die Vernetzung der Freiräume relevant.

Wichtigste Ziele

- Strassenräume als lebenswerte Aufenthaltsräume gestalten
- Durchgängige, attraktive Fuss- und Veloverbindungen fördern
- Querungshilfen und Vernetzung entlang von Infrastrukturen verbessern
- Klimaanpassung durch Begrünung und Entsiegelung

Konzeptplan

- Für das Fuss- und Veloverkehrskonzept sind namentlich die Strassen/Wege mit Erholungsfunktion und die Strassen/Wege mit ökologischer Funktion des Konzeptplans des FRK von Bedeutung und als wichtige Korridore für den Fuss- und Veloverkehr in das Konzept miteinzubeziehen.

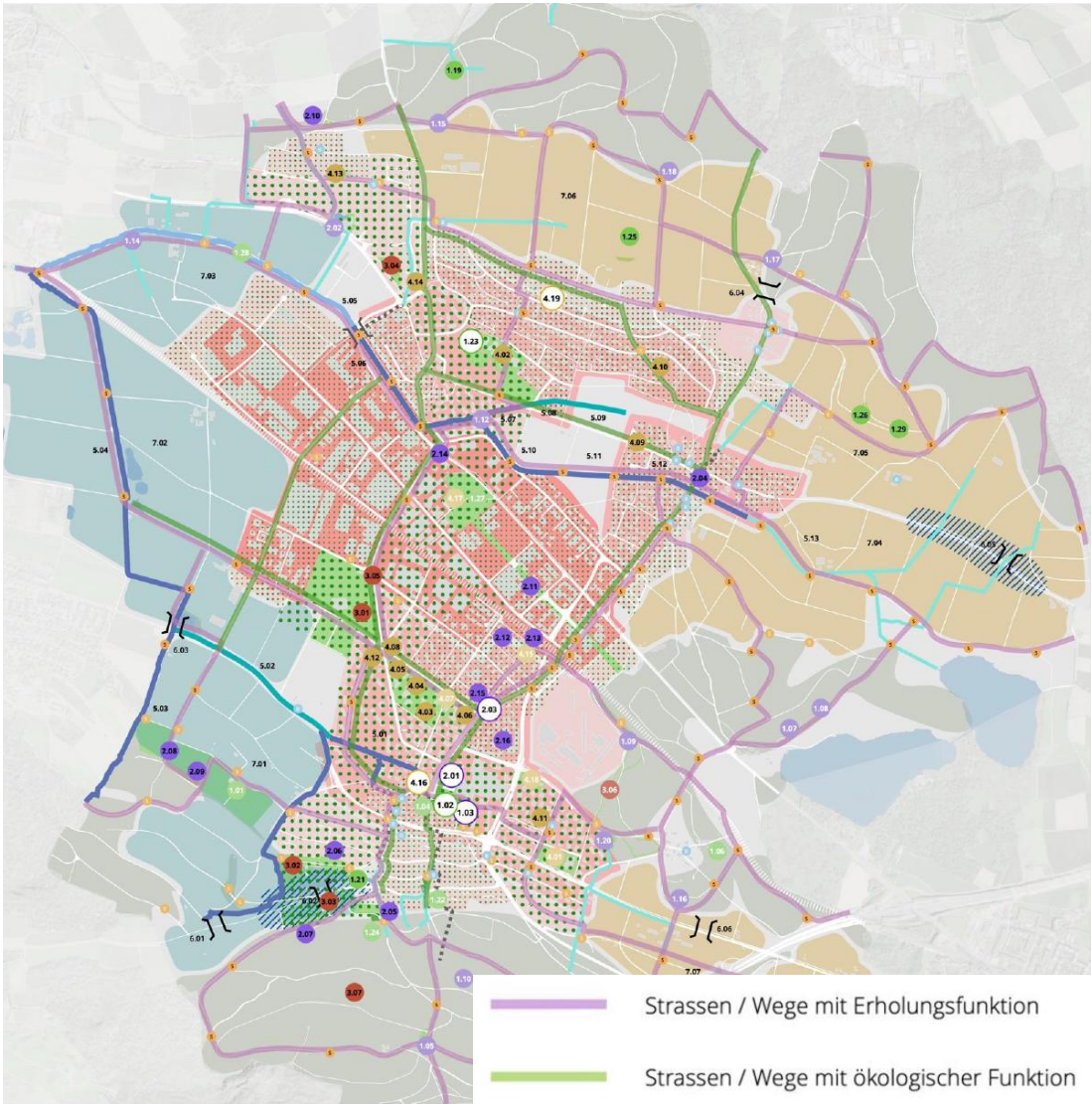
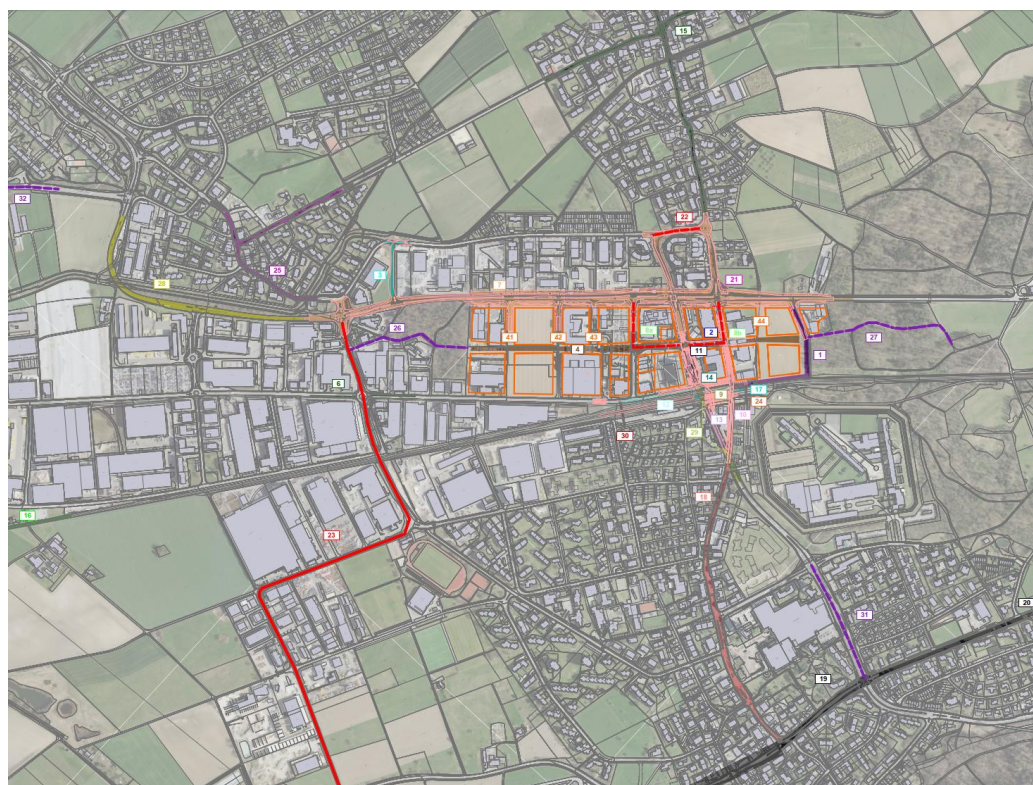


Abbildung 3: Konzeptplan (Freiraumkonzept Regensburg)

2.4 Anstehende und laufende Infrastrukturprojekte

Die untenstehende Karte gibt eine Übersicht über wesentliche anstehende oder laufende Strasseninfrastrukturprojekte in der Gemeinde Regensdorf. Sie werden im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Fuss- und Veloverkehrskonzept berücksichtigt, insbesondere im Zusammenhang mit der Netzplanung, der Schwachstellenerhebung und der Massnahmenplanung.

Die Karte dient der Übersicht. Es ist nicht auszuschliessen, dass weitere Projekte laufen resp. geplant sind. Nicht auf der Karte abgebildet ist namentlich die geplante Einführung von Tempo 30, unter anderem im Wohnquartier Laubisser, im Kernbereich des Ortsteils Watt und auf der Affolternstrasse im Süden der Gemeinde. Auf dem untergeordneten, nicht verkehrsorientierten Strassennetz strebt Regensdorf langfristig die flächendeckende Einführung von Tempo 30 an.



- | | |
|--|---|
| 1 Althardstrasse Neubau Spange (Gemeinde) | 19 Affolternstrasse BGK (Innerorts) (TBA) |
| 2 Auflösung Verbindung Feldstrasse Ost für MIV (TBA) | 20 Affolternstrasse (Ausserorts) (TBA) |
| 3 Trockenloostrasse Neubau Spange (Gemeinde) | 21 Grundwasserpumpwerk Ehrenhau Neubau (Gemeinde) |
| 4 Furtalpromenade autofreie (Gemeinde) | 22 Abklassierung Ostring (Teilabschnitt),
Neuhard-, Feld- und Althardstrasse (TBA) ●-●-●-●-● |
| 5 Ostringbrücke Abbruch (TBA) in 7 integriert | 23 Aufklassierung Moosäcker-, Riedthof-
und Adlikerstrasse (TBA) ————— |
| 6 Kreuzung Althardstrasse/
Adlikerstrasse Busspur (Gemeinde) | 24 Watterstrasse |
| 7 Wehtalerstrasse BGK (TBA) | Aufhebung Fussgängerunterführung (Gemeinde) |
| 8a/8b Stichstrasse Neuhard/Althard | 25 Verkehrsberuhigung Adlikon (Gemeinde) |
| 9 SBB Bahnhof Neubau Personenunterführung (SBB) | 26 Rad-/Gehweg Hardhölzli (Gemeinde) ●-●-●-●-● |
| 10 Watterstrasse Neubau LV-Unterführung (Gemeinde) | 27 Rad-/Gehweg Schlattholz (Gemeinde) ●-●-●-●-● |
| 11 Ostring Bushof Nord (TBA) | 28 Strasseninstandsetzung Neue Wehtalerstrasse |
| 12 Althardstrasse Bushaltestellen (Gemeinde) | 29 Ertüchtigung Ostring (TBA) |
| 13 Ostring (Überdeckung) Bushof Süd (Gemeinde) | 30 PU Schulstrasse |
| 14 Velostation Neubau (Gemeinde) | 31 Veloführung Ostring (TBA) ●-●-●-●-● |
| 15 Dorf-/ Niederhaslistrasse BGK Watt (TBA) | 32 Radweg Sonnhalde (Gemeinde) ●-●-●-●-● |
| 16 SBB Freiverlad Verlegung/Neubau (SBB) | 41-44 Stichstrassen Baufelder |
| 17 SBB Perronverlängerung (SBB) | |
| 18 Watterstrasse Umgestaltung (Gemeinde) | |

Abbildung 4: Anstehende und laufende Infrastrukturprojekte (Übersichtsplan Bauabschnitte, Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord, WKP Bauingenieure AG) (angepasst)

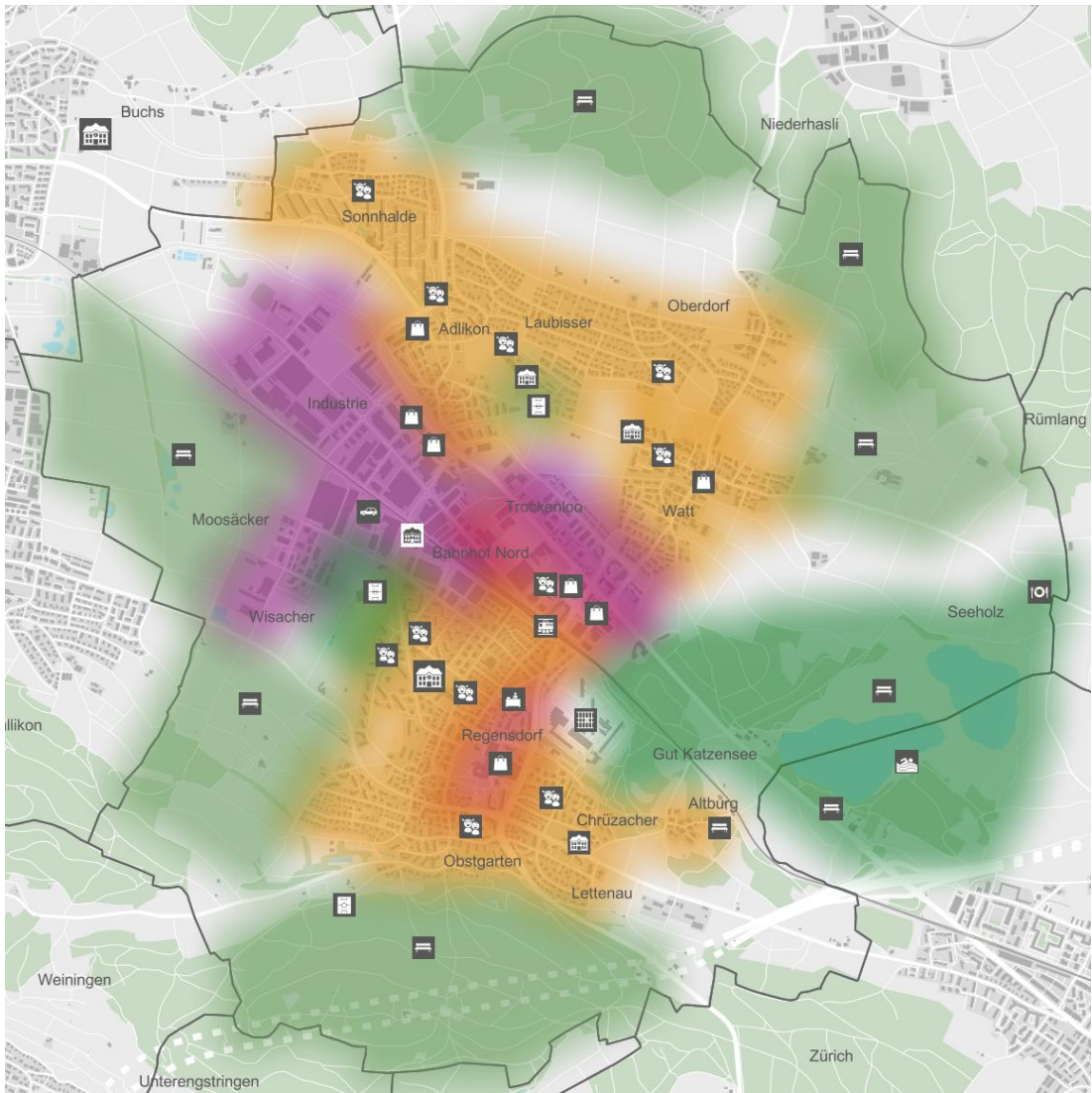
■ 3 Situationsanalyse

3.1 Nutzungen und Attraktoren

Regensdorf hat ein zweiteiliges Zentrum, jenes im Bereich des Einkaufszentrums und das Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord, welches im Rahmen der Entwicklung zunehmend Zentrumscharakter annimmt. Während in den Zentrumsgebieten die Nutzungen dicht durchmischt sind, sind sie ausserhalb davon klarer getrennt. Der Norden von Regensdorf ist geprägt durch Wohnnutzungen (Sonnhalde, Adlikon, Laubisser, Oberdorf, Watt). Gleiches gilt für den Süden der Gemeinde (Obstgarten, Chrüzacher, Lettenau, Altburg). Nordwestlich der Zentren hingegen dominieren Arbeits-/Industrienutzungen. Im Nichtsiedlungsgebiet von Regensdorf werden die Flächen neben der landwirtschaftlichen Nutzung primär zur Erholung genutzt, wobei insbesondere das Erholungsgebiet Katzenseen von übergeordneter Bedeutung ist. Nennenswert im Kontext der Erholung ist zudem die Sportanlage Wisacher südlich des Arbeits-/Industriegebiets.

Zu den wichtigsten Attraktoren in Regensdorf zählen die Schulanlagen (werden im Rahmen von Kap. 3.3 weiter differenziert), die Einkaufsstätten für Güter des täglichen Bedarfs, die Gemeindeverwaltung, die Justizvollzugsanstalt (JVA) Pöschwies, der Bahnhof, das Strassenverkehrsamt (SVA) und diverse Freizeiteinrichtungen (Sportanlagen, Badestellen, wichtige Restaurants).

Die Darstellung ist simplifiziert und dient als Grundlage zur Ermittlung übergeordneter Wegbeziehungen und wichtiger Zielorte.



Attraktoren			Einzugsgebiete		
	Sportplatz		Freizeit		Gewerbe
	Seebad		Gefängnis		Zentrum
	Verwaltung		Kindergarten		Wohnen
	Bahnhof		Restaurant		Erholung
	Einkauf		Schule geplant		
			Schulhaus		
			Strassenverkehrsamt		

Abbildung 5: Nutzungen und Attraktoren mit Einzugsgebieten

3.2 Strassennetz und Verkehrsaufkommen

Regensdorf ist geprägt durch stark belastete, kantonale Hauptverkehrsstrassen (HVS), die das Gemeindegebiet durchlaufen. Darunter zählen namentlich die Wehntalerstrasse, die das Gemeindegebiet auf der Nordwest-Ost-Achse durchquert, der Ostring, eine Verlängerung der Hönngerstrasse die aus Süden an die Wehntalerstrasse anknüpft und die Buchserstrasse, welche im Norden des Gemeindegebiets ab der Wehntalerstrasse nach Westen führt.

Ergänzt wird dieses Netz durch regionale Verbindungsstrassen (RVS) des Kantons worunter unter anderem die Affolternstrasse, die Adlikerstrasse, die Dorfstrasse fallen.

Aufgrund zahlreicher Ansiedlungen von Unternehmen im Logistik-/Speditionssektor (Planzer, DHL, etc.) seit 2019 (Stand Gesamtverkehrsmodell Kanton ZH (Datengrundlage)) ist davon auszugehen, dass der Schwerverkehrsanteil gestiegen ist.

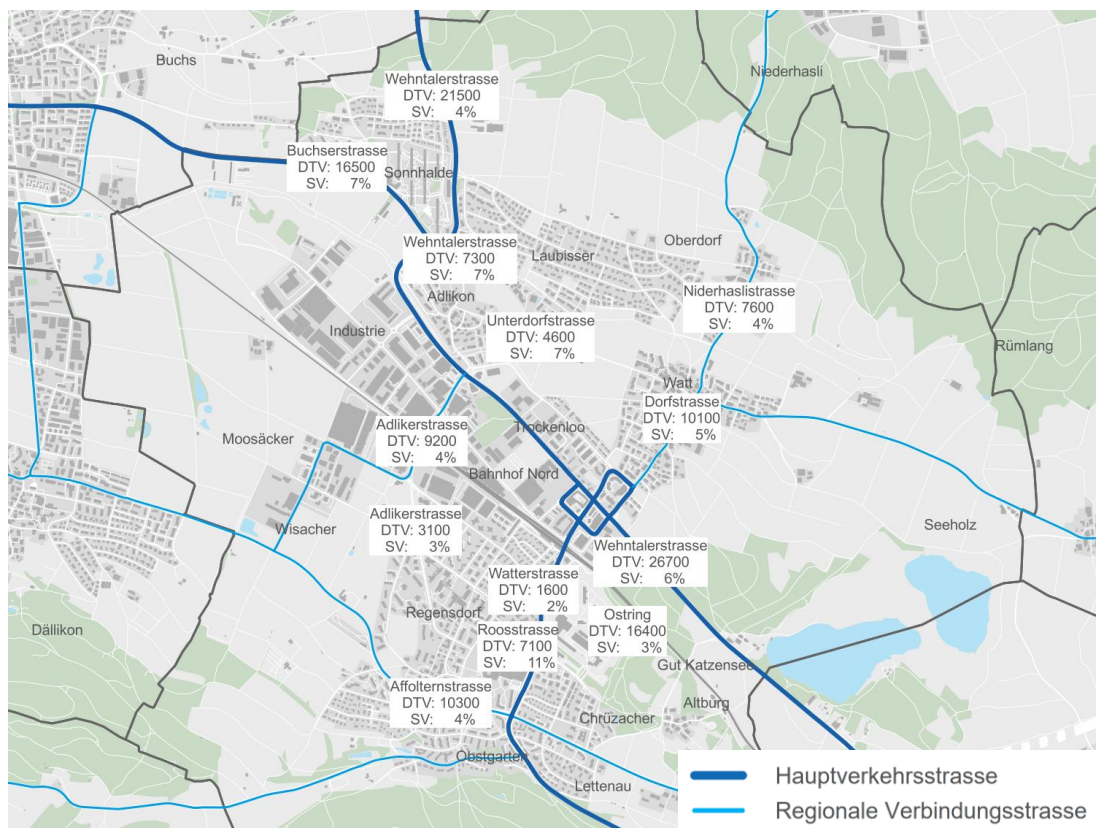


Abbildung 6: DTU und Schwerverkehrsanteil

3.3 Schulen und Schulwege

In Regensdorf finden sich gegenwärtig folgende Schulstandorte:

- 11x Kindergarten (Büngertli, Bachtobel, Breitacker, Hard, Laubisser, Watt, Hard, Seewadel, Geren, Ruggenacher 2, Roos,)
- 5x Primarstufe (Pächterried, Watt, Ruggenacher 1 & 3, Chrüzacher)
- 1x Sekundarstufe (Ruggenacher)

Das Sekundarschulhaus Ruggenacher wird ergänzt durch das Sekundarschulhaus Petermoos in der angrenzenden Gemeinde Buchs, welches auch Schülerinnen und Schüler aus Regensdorf besuchen. Künftig ist zudem die Erstellung eines neuen Primarschulstandorts an der Riedthofstrasse vorgesehen (PS Buechacher).

Die Schulwege verlaufen primär auf der Nord-Süd-Achse von den Wohngebieten zu den Schulstandorten und die wichtigsten Querungen umfassen jene über die Hauptverbindungsstrassen, regionalen Verbindungsstrassen und die Bahnlinie.

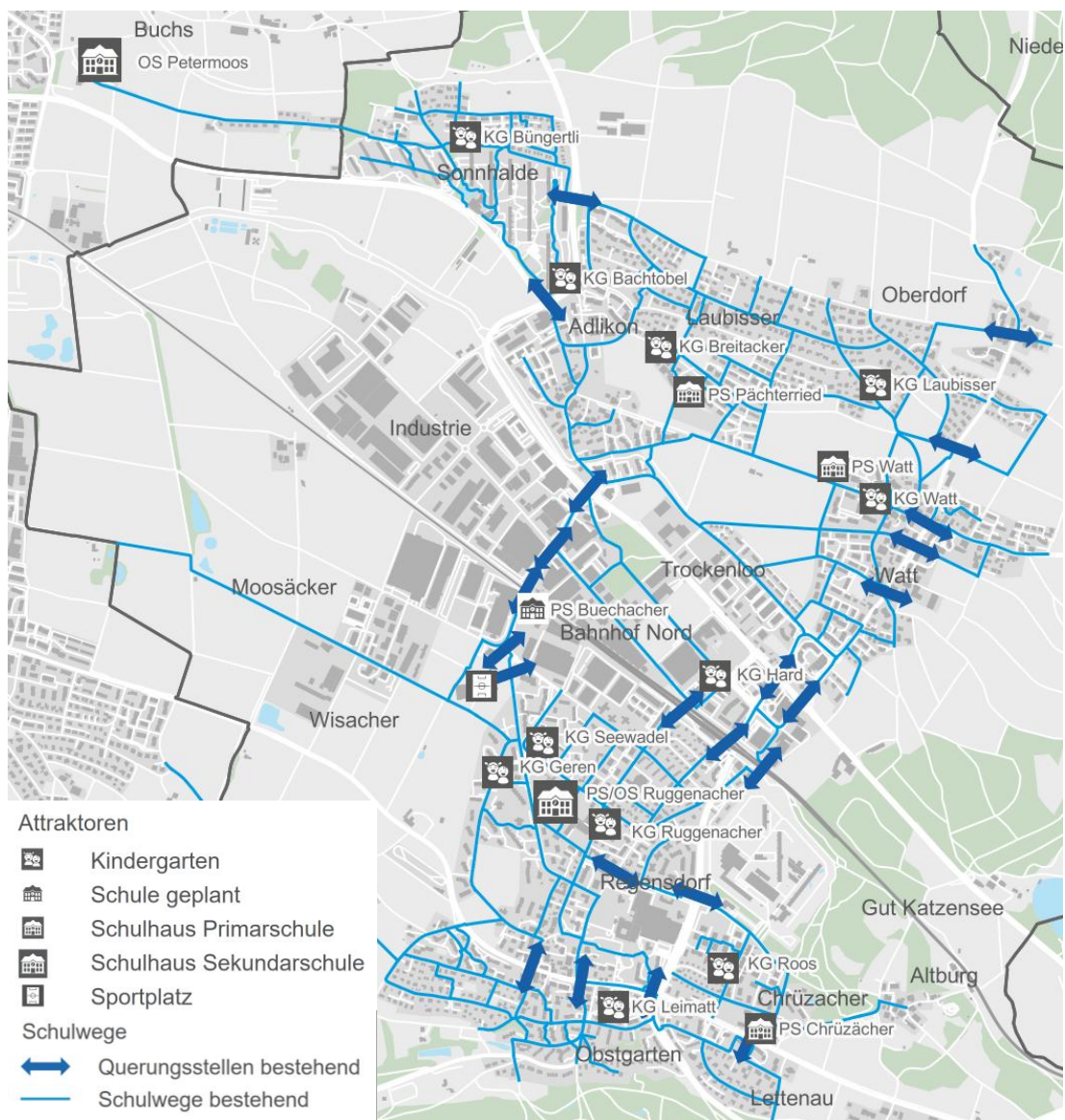


Abbildung 7: Schulen und Schulwege

3.4 Umfrage Schulwegsicherheit

Im Frühling 2025 wurde eine online Umfrage zur Schulwegsicherheit durchgeführt. Ziel war es unter anderem, die Problematik der sogenannten „Elterntaxi“ näher zu beleuchten und gefährliche Situationen auf dem Schulweg zu identifizieren. Zur Teilnahme eingeladen waren alle Eltern von Schulkindern. Zusätzlich beteiligten sich auch die Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klassen an der Umfrage. Insgesamt nahmen 222 Eltern und 171 Kinder an der Befragung teil. Die Teilnehmenden kamen aus allen Schulhäusern der Gemeinde.

Die Auswertung zeigt, dass die meisten Schulkinder zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule kommen. Nur ein kleiner Anteil wird mit dem Auto zur Schule gebracht. Auch bei der Häufigkeit ergibt sich ein ähnliches Bild: Über 95 % der Befragten gaben an, dass das Kind selten oder nie mit dem Auto zur Schule gefahren wird. Nur etwa 4 % der Kinder werden mehrmals pro Woche oder täglich mit dem Auto gebracht.

4 - Wie geht Ihr Kind zur Schule?*

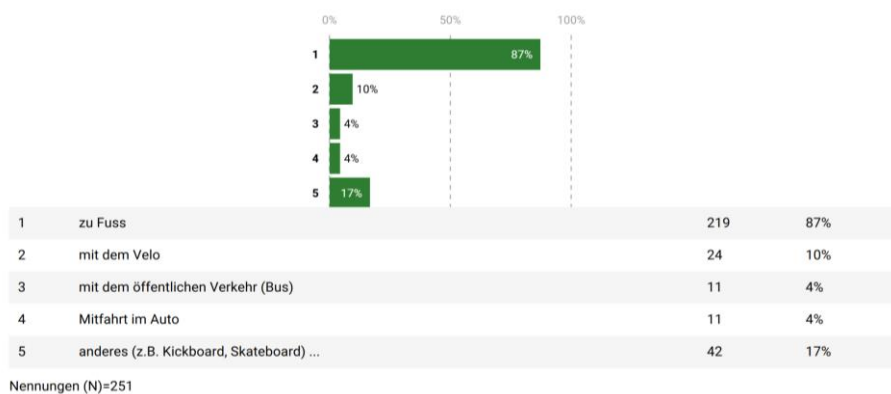


Abbildung 8: Auswertung Umfrage Eltern zur Frage: Wie geht Ihr Kind zur Schule?

4 - Wie kommst du meistens zur Schule?*

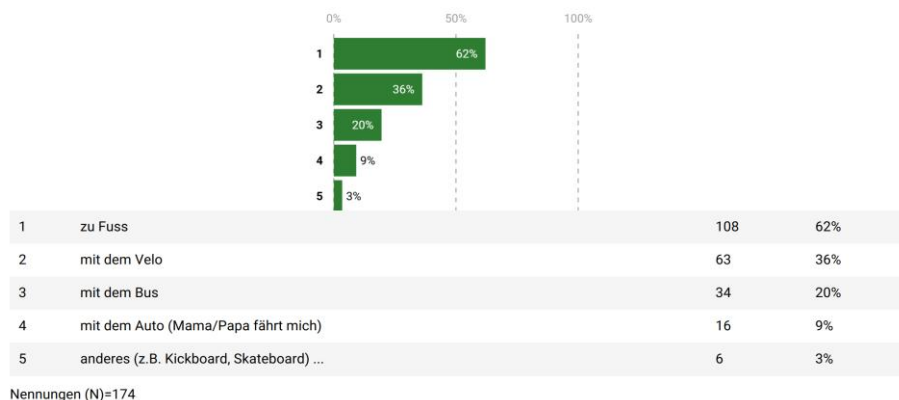
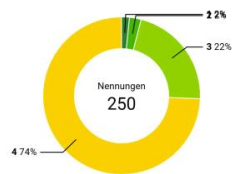


Abbildung 9: Auswertung Umfrage Schulkinder zur Frage: Wie kommst du meistens zur Schule?

6 - Wie oft bringen Sie ihr Kind mit dem Auto zur Schule?*

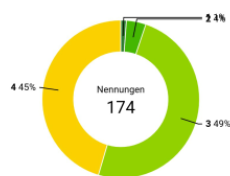


1	täglich	4	2%
2	mehrmals pro Woche	6	2%
3	selten	54	22%
4	nie	186	74%

Nennungen (N)=250

Abbildung 10: Auswertung Umfrage Eltern zur Frage: Wie oft bringen Sie ihr Kind mit dem Auto zur Schule?

6 - Wie oft fährt dich jemand mit dem Auto zur Schule? *



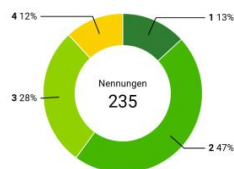
1	täglich	2	1%
2	mehrmals pro Woche	7	4%
3	selten	86	49%
4	nie	79	45%

Nennungen (N)=174

Abbildung 11: Auswertung Umfrage Schulkinder zur Frage: Wie oft fährt dich jemand mit dem Auto zur Schule?

Auf die Frage, wie sicher der Schulweg eingeschätzt wird, antworteten rund 40 % der Teilnehmenden, dass der Schulweg eher gefährlich oder gefährlich sei. Dabei wurde auch erfasst, an welchen Stellen gefährliche Situationen wahrgenommen werden.

8 - Wie sicher ist der Schulweg Ihres Kindes?*



1	sicher	31	13%
2	eher sicher	110	47%
3	eher gefährlich	66	28%
4	gefährlich	28	12%

Nennungen (N)=235

Abbildung 12: Auswertung Umfrage Eltern zur Frage: Wie sicher ist der Schulweg Ihres Kindes?

Viele Eltern wünschen sich auf den Strassen rund um die Schulen verkehrsberuhigende Massnahmen wie Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen. Besonders viele Rückmeldungen kamen vom Schulhaus Watt, das direkt an einer Strasse liegt. Aus Sicht vieler Eltern bestehen dort zahlreiche gefährliche Situationen. Häufig wurde auch die Problematik der Elterntaxis genannt, die beim Bringen ihrer Kinder andere Schulkinder gefährden. Diese Aussagen – zusammen mit der Tatsache, dass nur wenige angaben, ihre Kinder regelmässig mit dem Auto zu bringen – legen nahe, dass Eltern, die ihre Kinder häufig fahren, möglicherweise nicht an der Umfrage teilgenommen haben.

Die Rückmeldungen zu gefährlichen Situationen wurden in einem Plan erfasst und kommentiert. Dabei wurde dargestellt, welche Orte als Schwachstellen aufgenommen wurden und bei welchen keine Schwachstellen aus der Sicht der Verkehrssicherheit bestehen.

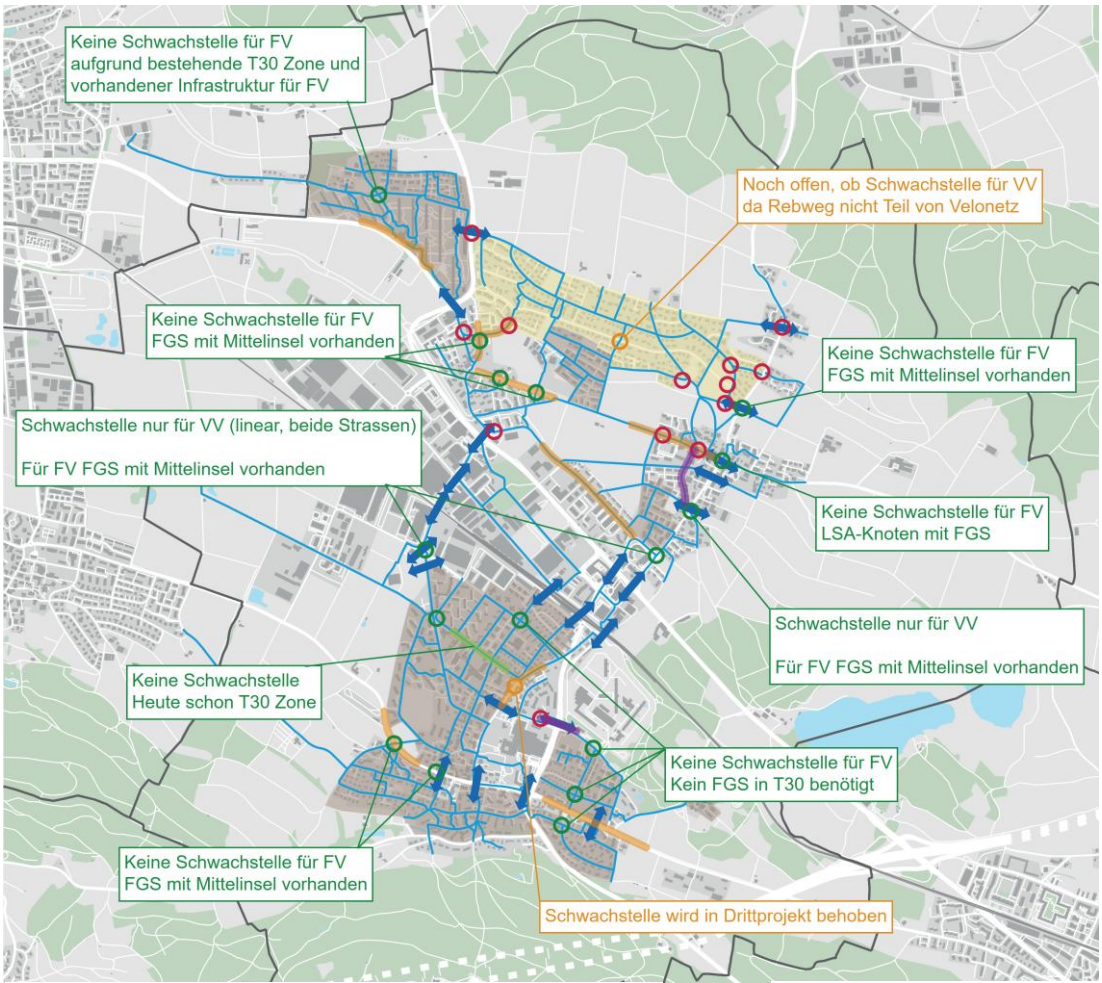


Abbildung 13: Auswertung Umfrage Schulwegsicherheit

3.5 Unfallhistorie

Im gesamten Gemeindegebiet wurden die polizeilich registrierten Unfälle mit Fussgängerbeteiligung oder Fahrradbeteiligung der letzten fünf Jahre (30.11.2019 - 30.11.2024) ausgewertet. Insgesamt haben sich 21 Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (2 Schwerverletzte, 12 Leichtverletzte) und 65 Unfälle mit Fahrradbeteiligung (1 Getöteter, 11 Schwerverletzte, 37 Leichtverletzte) ereignet.

In den nachfolgenden Abbildungen wurden räumliche Konzentrationen (punktuell oder entlang Achsen) und sämtliche Unfälle mit Schwerverletzten (ohne Selbstunfälle) vermerkt. Dabei werden Stellen/Achsen mit erhöhtem Handlungsbedarf für die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs verdeutlicht. Eine detaillierte, abschliessende Auswertung jedes einzelnen Unfalls wurde jedoch nicht vorgenommen.

Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (inkl. FäG)

Im Bereich des Einkaufszentrums, des Bahnhofs und im Kern des Ortsteils Watt lassen sich im erweiterten Sinne Unfallohäufungen erkennen. Ansonsten gehen aus der Auswertung keine Unfallohäufungen mit Fussverkehrsbeteiligung hervor.

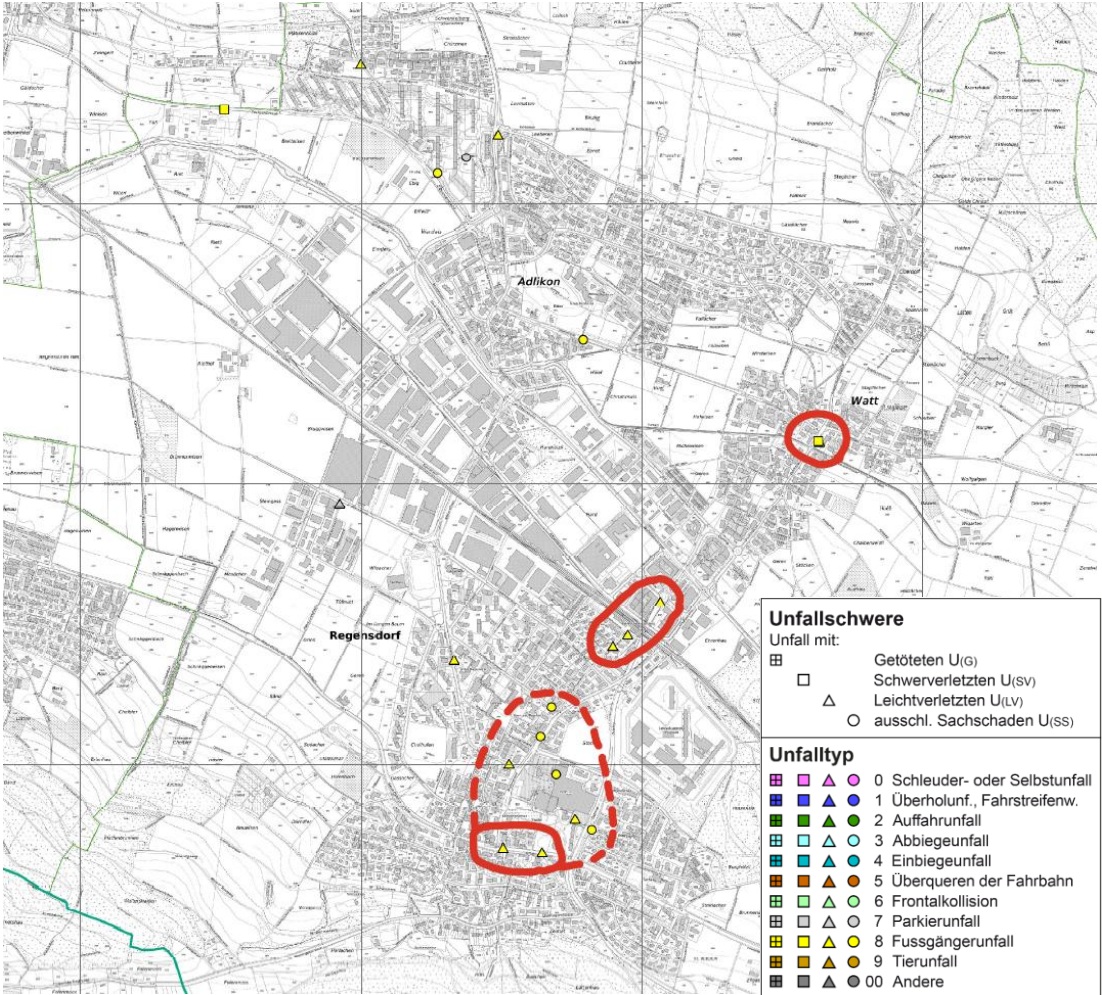


Abbildung 14: Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (inkl. FäG)

Unfälle mit Fahrradbeteiligung (inkl. E-Bikes)

Im Bereich des Einkaufszentrums sowie im historischen Ortsteil Regensdorf, auf der Achse zwischen Buchs über das Quartier Sonnhalde durch Adlikon zum Arbeits-/Industriegebiet, auf der Achse zwischen Bahnhof und dem Ortsteil Watt lassen sich im erweiterten Sinne Unfallhäufungen erkennen. Des Weiteren sind zwei Unfälle mit Schwerverletzten (keine Selbstunfälle) im Quartier Laubisser resp. Trockenloo zu vermerken. Ansonsten gehen aus der Auswertung keine Unfallhäufungen mit Velobeteiligung hervor.

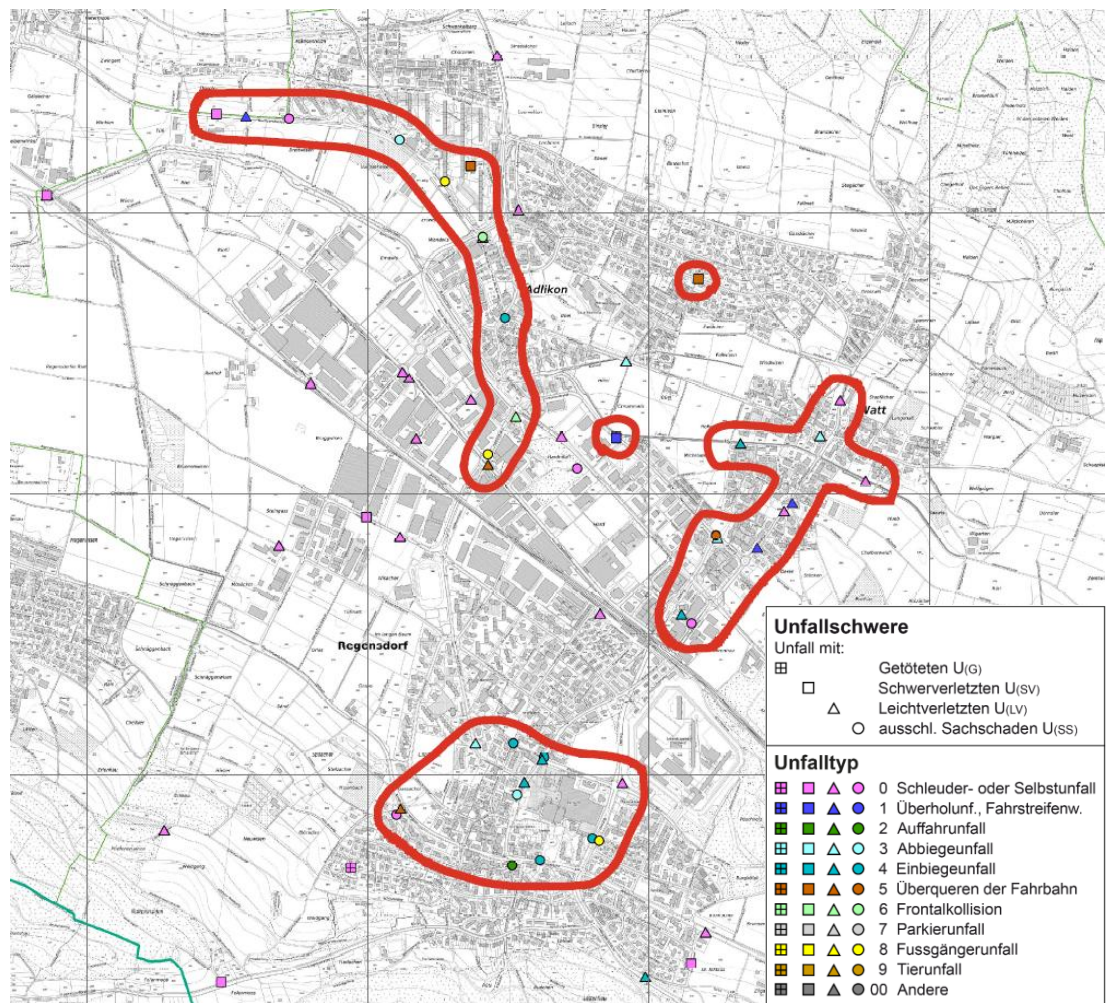


Abbildung 15: Unfälle mit Fahrradbeteiligung (inkl. E-Bikes)

■ 4 Ziele und Anforderungen

4.1 Ziele

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird in verschiedenen planerischen Instrumenten der Gemeinde Regensdorf festgehalten. Das übergeordnete Ziel lautet: «*Regensdorf ist zu Fuss und mit dem Velo unterwegs*»

Die nachfolgenden Ziele leiten sich aus den übergeordneten planerischen Rahmenbedingungen ab und stellen die Leitlinie für die nachfolgende Schwachstellenerhebung und Massnahmenplanung dar. Sie sind nach massgebenden Kriterien für ein attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz gegliedert.

Direkt	Sicher	Komfortabel und Verständlich
Sicherstellung möglichst direkter Verbindungen	Erhöhung der objektiven Sicherheit inkl. Schulwegsicherheit	Förderung eines intuitiv verständlichen und generationengerechten Netzes
Schliessung von Netzlücken	Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls	Steigerung des Geh-/Fahrkomforts Sicherstellung einer hohen Umfeldqualität Bereitstellung attraktiver Veloabstellanlagen

Tabelle 1: Ziele

4.2 Anforderungen

Fussverkehr

Für den Fussverkehr sind keine kantonalen Standards vorhanden, weshalb anhand der Begegnungsfälle und Querschnittprofile folgende Grundanforderungen definiert wurden.

- **Normalfall:** Trottoir, mindestens einseitig 2.00m
- **Zentrumsbereich und wichtige Achsen¹:** 3.00m
- **Untergeordnete Quartierstrassen²:** Mischverkehr
- **Querungen:** Fussgängerstreifen (FGS), Trottoirüberfahrten, Über-/Unterführungen, etc.
→ gem. VSS-Normen, Kantonalen Planungshilfen, BehiG

¹ Aufgrund der starken Bündelung von Fussverkehrsströmen

² als Teil einer Tempo-30-Zone oder Begegnungszone und mit einem DTV von <1'000 Fz.

Veloverkehr

Für die Anforderungen für den Veloverkehr wird auf die Standards Veloverkehr des Kantons Zürich zurückgegriffen.

	Kontext	Velonetzplan	Radstreifen	Radweg	Fuss- und Radweg	Mischverkehr
innerorts	Quartierstrasse Tempo 30	NV + HV				● bis max. 5000 DTV Velostrasse optional
	Hauptverkehrs- strasse Tempo 30	HV	●	●		○ bis max. 5000 DTV
		NV	●	○	○	○ bis max. 5000 DTV
	Tempo 50	HV	●	●		○ bis max. 2500 DTV
		NV	●	○	○	○ bis max. 2500 DTV
	frei geführt	HV		●	○	
NV			●	●		
ausserorts	Tempo 80	HV	○	○	●	
		NV	○	○	●	○ bis max. 2500 DTV
	frei geführt	HV + NV		○	●	

● in der Regel empfohlene Führungsart ○ weitere zu prüfende Führungsarten

Abbildung 16: Übersicht Führungsarten (Quelle: Standards Veloverkehr, Kanton Zürich)

	Kontext	Velonetzplan	Radstreifen	Radweg		Fuss- und Radweg***	Mischverkehr
				Einrichtung	Zweirichtung		
innerorts	Quartierstrasse Tempo 30	NV + HV					
	Hauptverkehrs- strasse Tempo 30	HV	1.80m	2.50m	3.50m		
		NV	1.50m*	2.00m	2.50m	3.00m	
	Tempo 50	HV	1.80m	2.50m	3.50m		
		NV	1.50m*	2.00m	2.50m	3.00m	
	frei geführt	HV		2.50m	3.50m	3.50m	
NV			2.00m	2.50m	3.00m		
ausserorts	Tempo 80	HV	2.50m**	2.50m	3.50m	3.50m	
		NV	2.50m**	2.00m	2.50m	3.00m	
	frei geführt	HV		2.50m	3.50m	3.50m	
		NV		2.00m	2.50m	3.00m	

* Zwischen zwei Fahrspuren 1.80m

** In der Regel ununterbrochen

*** Kombinierte Rad-/Fusswege sind nur geeignet, wenn Begegnungen zwischen Velofahrenden und Gehenden selten sind.

Abbildung 17: Übersicht Dimensionierung (Quelle: Standards Veloverkehr, Kanton Zürich)

5 Netzplanung

5.1 Wunschlinien

Für die Netzkonzeption wurde anhand der Nutzungsschwerpunkte und Attraktoren (vgl. Kap. 3.1) Wunschlinien abgeleitet. Bei Wunschlinien handelt es sich um abstrakte und direkte Linien zwischen Quell-/Zielorten, welche anschliessend gebündelt und mit welchen nachgefragte Wegbeziehungen ersichtlich werden. Die gebündelten Wunschlinien werden anschliessend nach ihrer Bedeutung resp. Nachfrageintensität dreistufig hierarchisiert und in einem nächsten Schritt auf das Strassen- und Wegnetz umgelegt, woraus die Grundzüge des Fuss- und Veloverkehrsnetzes ersichtlich werden. Darauffolgend wurde dieses hergeleitete Netz mit den Fuss- und Veloverkehrsverbindungen des kommunalen Richtplans abgeglichen, wodurch Verbindungen plausibilisiert resp. allfällige Anpassungen begründet werden können.

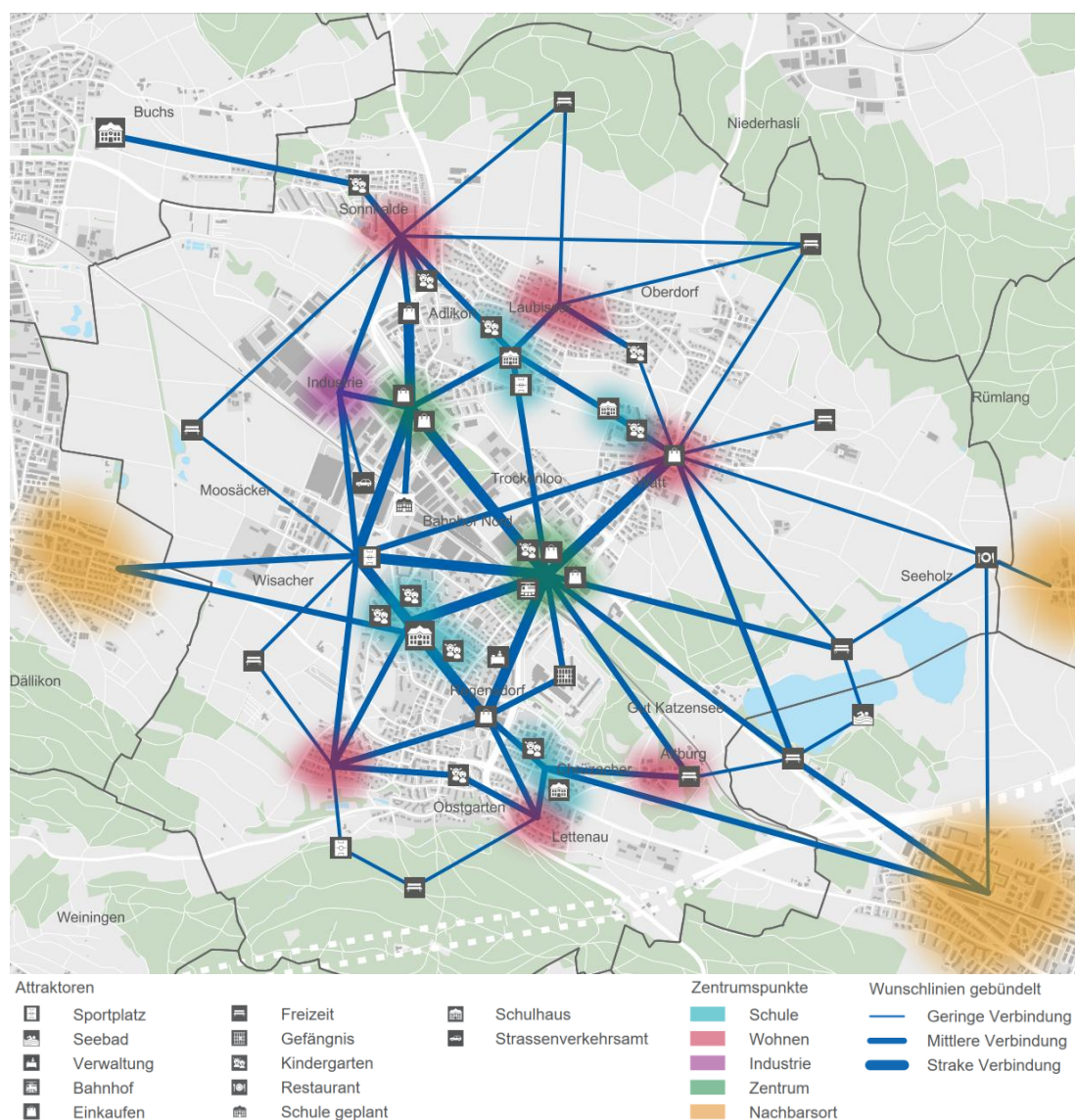


Abbildung 18: Wunschlinien gebündelt mit Attraktoren

5.2 Fussverkehr

Basierend auf dem kommunalen Richtplan und dem Wunschlinienplan wurde das Fusswegnetz weiterentwickelt, indem die Maschendichte punktuell verfeinert und Netzlücken ausgewiesen werden. Insbesondere entlang der Kantonsstrasse in Watt und den Querverbindungen in den Quartieren wurden als Netzlücken aufgenommen, damit das Fusswegnetz zusammenhängend und durchgehend ist.

Im geplanten Fusswegnetz ist eine zweistufige Hierarchisierung in Form eines Basisnetzes und Haupttrouten vorgesehen. Haupttrouten werden unabhängig der Hoheitsebenen aufgrund ihrer übergeordneten Funktion im Netz definiert (bei stark nachgefragten und gebündelten Strömen (z.B. Querung Bahnlinie oder HVS, Zugangsachse Bahnhof)).

Zusätzlich werden bestehende (Weg vorhanden und legal begehbar) und geplante Verbindungen (kein Weg vorhanden oder nicht legal begehbar) voneinander unterschieden. Diese Einteilung macht jedoch keine Aussage zur Art der aktuell vorhandenen Infrastruktur.

Der Netzentwurf dient als Grundlage für die Schwachstellenanalyse. Bei dieser werden die einzelnen Linienführungen detailliert geprüft und vereinzelt nochmals angepasst.

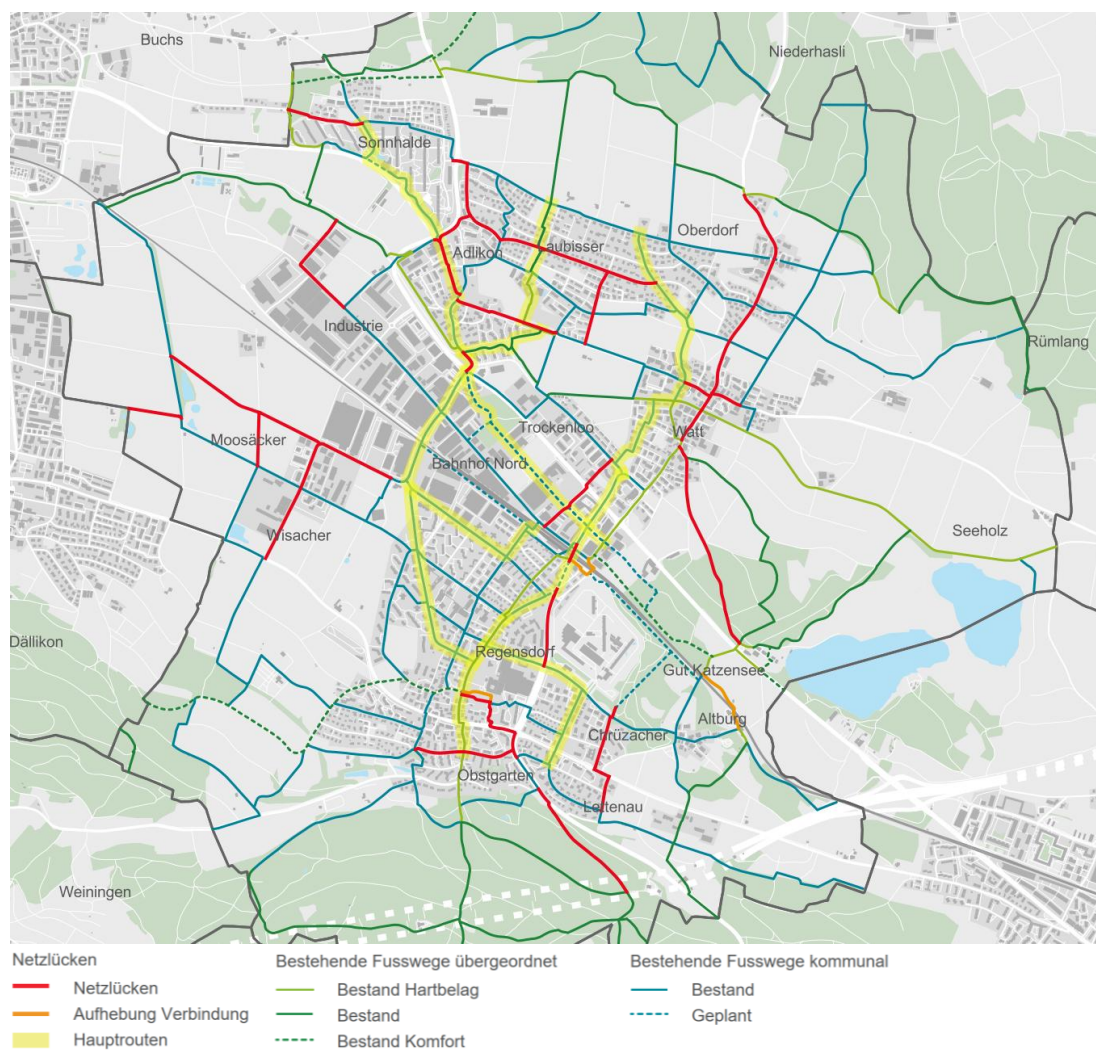


Abbildung 19: Fusswegnetz mit Netzlücken

5.3 Veloverkehr

Die gebündelten Wunschlinien wurden mit dem Velonetz des kommunalen Richtplans abgeglichen. So konnten Lücken erkannt werden. Beim Velonetz wurden einzelne Querverbindungen innerhalb der Quartiere ergänzt sowie die Anschlüsse zu den Nachbargemeinden sichergestellt.

Im kommunalen Richtplan wurden unabhängig von der Hoheitsebene einzelne Verbindungen/Routen mit «direkt» oder «komfortabel» vermerkt. Dabei handelt es sich gemäss kommunalem Richtplantext um «priorisierte Routen» wobei bei ersteren der Fokus auf möglichst direkt befahrbaren und bei letzteren möglichst komfortabel befahrbaren Veloverbindungen liegt. Beide zählen zu den Haupttrouten.

Eine entsprechende zweistufige Hierarchisierung in Form eines Basisnetzes und Haupttrouten ist auch im geplanten Velonetz vorgesehen. Haupttrouten zeichnen sich durch ihre übergeordnete Funktion im Netz aus und die Einteilung in «direkt» und «komfortabel» wird übernommen resp. fortgeführt. Zusätzlich werden bestehende (Weg vorhanden und legal befahrbar) und geplante Verbindungen (kein Weg vorhanden oder nicht legal befahrbar) voneinander unterschieden. Diese Einteilung macht jedoch keine Aussage zur Art der aktuell vorhandenen Veloinfrastruktur. Die durch Regensdorf verlaufende Freizeitverbindung nationaler Bedeutung (SchweizMobil Veloroute 5) wird in das geplante Velonetz überführt.

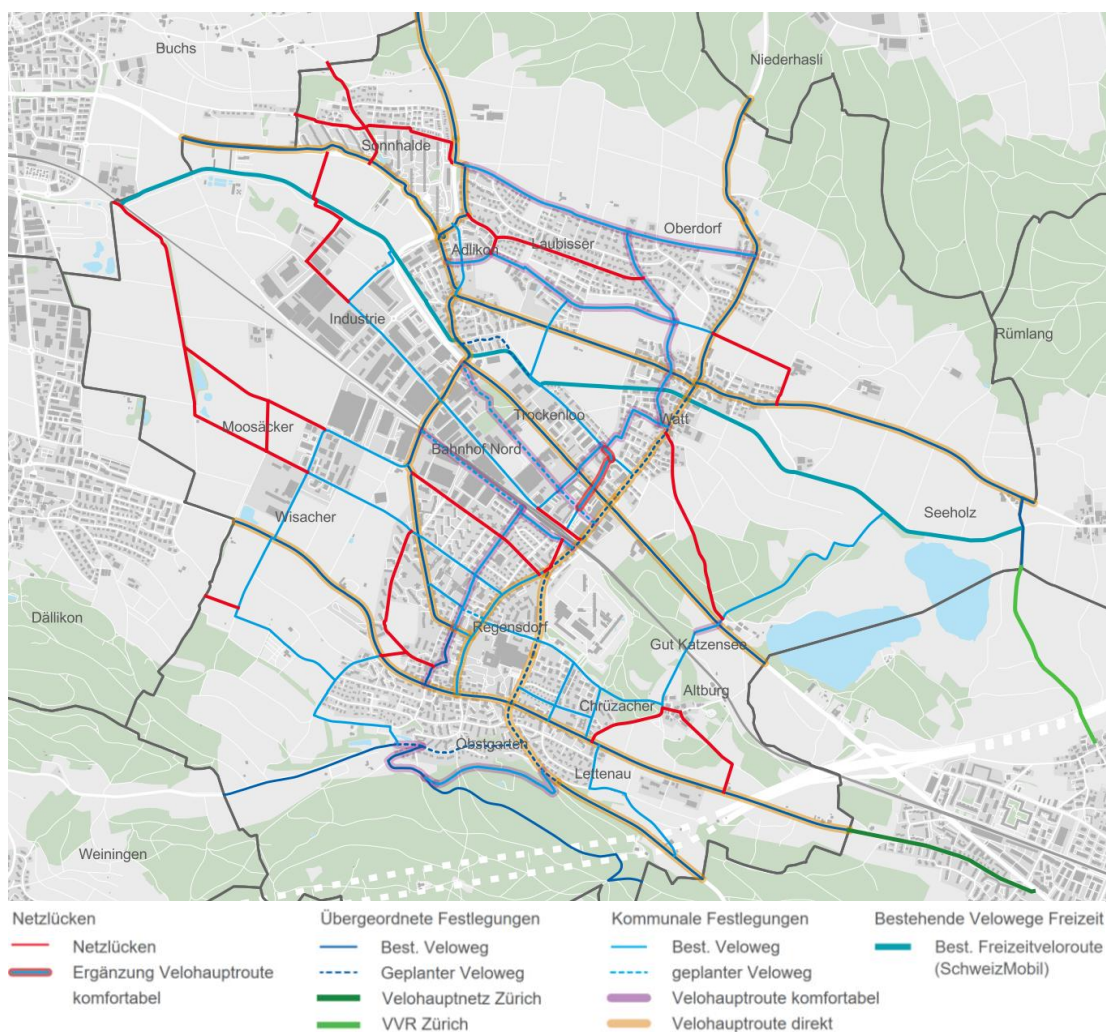


Abbildung 20: Velonetz mit Netzlücken

5.4 Schulwege

Der Fusswegnetzplan sowie der Velonetzplan wurden mit den Schulwegen aller Schulhäuser und Kindergärten überlagert. Alle Schulen und Kindergärten sind durch das Fussweg- resp. Velonetz erschlossen. Zudem sind die Hauptwege deckungsgleich.

5.5 Abweichungen von kommunaler Richtplanung

Im Zuge der Netzplanung wurde das Fuss- und Veloverkehrsnetz des kommunalen Richtplans an mehreren Stellen ergänzt. Punktuell wurden auch Verbindungen des Richtplans aufgehoben. Diese Stellen werden im Folgenden kurz erläutert:

Ehemaliger Friedhof

Gemäss Angaben der Gemeinde Regensdorf ist mittel-/langfristig eine Wegführung durch den ehemaligen Friedhof vorgesehen, um diesen zu beleben. Stand September 2025 befindet sich diesbezüglich eine Machbarkeitsstudie in Erarbeitung. Vor diesem Hintergrund wird die Verbindung nördlich um den Friedhof zugunsten einer durchgehenden Verbindung durch den Friedhof aufgehoben. Anzumerken ist hierbei, dass die geplante Verbindung durch den Friedhof nicht als Netzlücke aufgenommen wird, da der bestehende Weg bis zur Realisierung der neuen Verbindung weiterhin genutzt werden kann.



Abbildung 21: Abweichung RP: ehemaliger Friedhof (orange: aufgehoben, rot: neu)



Abbildung 22: Übersichtskarte: ehemaliger Friedhof

Personenunterführung Bahnhof Ost

Die Personenunterführung zwischen Althard- und Wattstrasse wird zugunsten einer neuen Velounterführung (vgl. [19]) aufgehoben. Für den Fussverkehr wird diese nicht zugänglich sein, weshalb die Verbindung aus dem Netz gestrichen wird.



Abbildung 23: Abweichung RP: Personenunterführung Bahnhof Ost (orange: aufgehoben, rot: neu)



Abbildung 24: Übersichtskarte: Personenunterführung Bahnhof Ost

Bahnübergang Seeackerholz-/Burghofstrasse

Der Bahnübergang auf der Seeackerholz- resp. Burghofstrasse wird durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) dauerhaft geschlossen. Vor diesem Hintergrund wird die Verbindung zwischen Altburg- und Burghofstrasse aufgehoben.

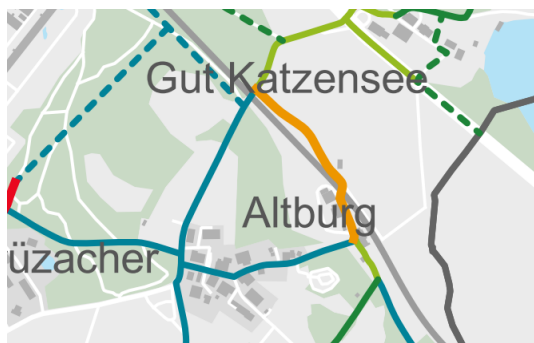


Abbildung 25: Abweichung RP: Bahnübergang Seeackerholz-/Burghofstrasse (orange: aufgehoben)



Abbildung 26: Übersichtskarte: Bahnübergang Seeackerholz-/Burghofstrasse

■ 6 Schwachstellen

Die Schwachstellenanalyse dient zur Ermittlung der Stellen und Strecken an welchen Massnahmen ergriffen werden müssen, um das geplante Fuss- und Veloverkehrsnetz entsprechend der definierten Anforderungen konsequent umzusetzen.

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurde mittels Ortsbegehung überprüft, ob die definierten Anforderungen auf den verschiedenen Routen erfüllt werden. Stellen und Strecken, an welchen die erforderlichen Anforderungen nicht erfüllt sind, werden nachfolgend als Schwachstellen aufgeführt. Netzlücken, d.h. Bereiche, in denen keine Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur besteht und die im Netzplan vorgesehenen Routen im Bestand somit unterbrochen sind, wurden ebenfalls als Schwachstellen festgehalten.

Die Schwachstellenanalyse wurde anhand der gegenwärtigen Situation (Ist-Zustand) durchgeführt. Fuss- und Veloverbindungen auf Strassenabschnitten, die von Drittprojekten tangiert werden (z.B. geplantes Betriebs- und Gestaltungskonzept) wurden entsprechend vermerkt («Drittprojekt vorhanden»). Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den konkreten Auswirkungen der Drittprojekte auf den Fuss- und Veloverkehr wurde nicht durchgeführt. Es bleibt im Zusammenhang mit den jeweiligen Projekten somit zu prüfen, ob respektive inwiefern die Schwachstellen mit der laufenden Planung behoben werden.

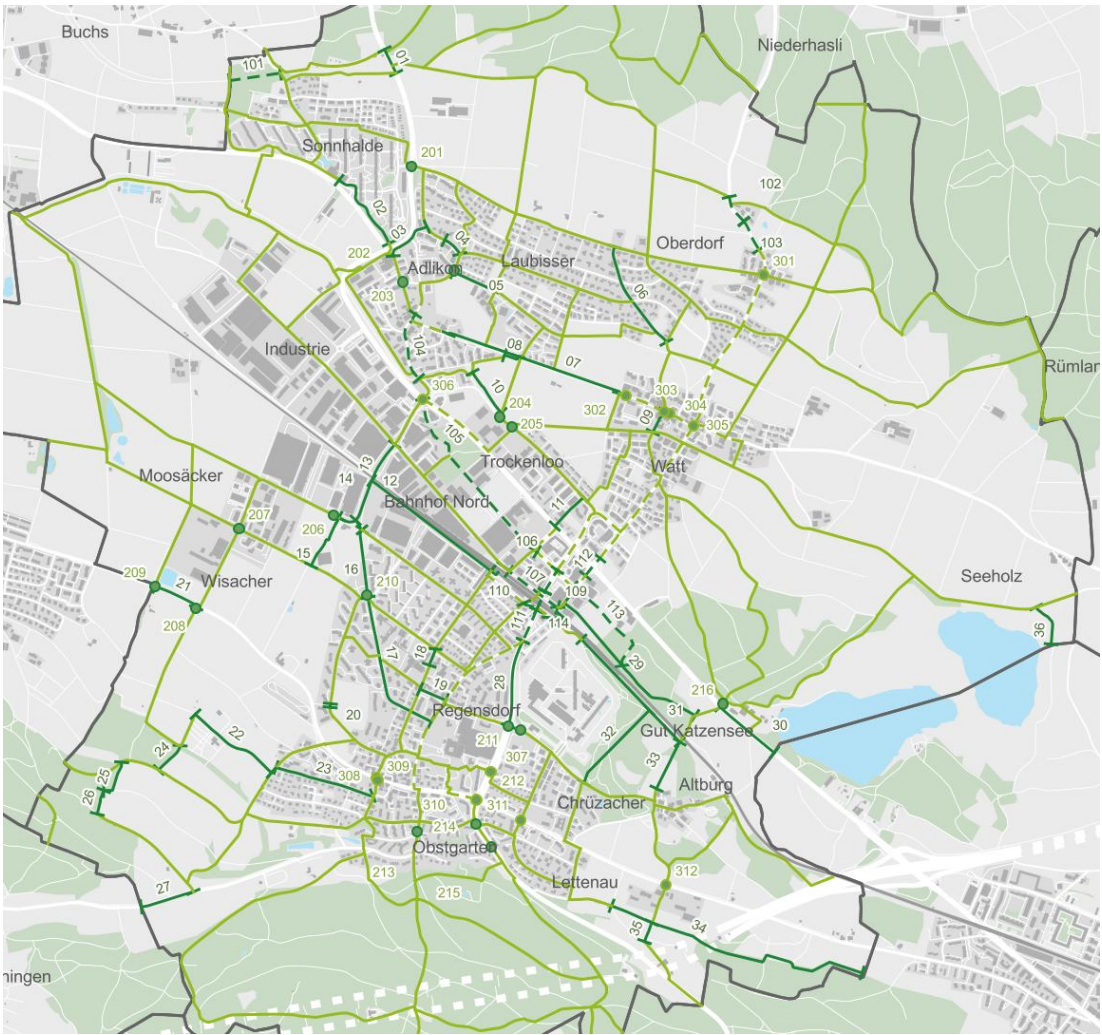
Für die Schwachstellenerhebung wurden Kategorien und Typen eingesetzt. Erstere dienen der Gruppierung verwandter Schwachstellen und Letztere beschreiben den konkreten Mangel.

Die vollständigen Resultate der Schwachstellenerhebung sind in den entsprechenden Plänen (Abb. 27-28), den dazugehörigen Tabellen (Beilage) sowie einzeln als Objektblätter (Beilage) dokumentiert.

6.1 Fussverkehr

Schwachstellenkategorie	Schwachstellentyp
Strecke	
Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden Funktionale Netzlücke für den Fussverkehr (z.B. Privatweg)
Fehlende Fussverkehrsinfrastruktur	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo
Ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur	Zu schmales Trottoir Zu schmaler Fussweg Zu schmaler Rad-/Gehweg Ungewünschte Mischung mit Veloverkehr Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt Diverses/Bemerkung
Punktuell	
Punktuelle Mängel	Randsteintyp ungünstig Fehlende Fussgängerstreifen Fehlende Mittelinsel Trottoirüberfahrt nicht gem. Norm ausgeführt Fehlende/unklare Signalisation Diverses/Bemerkung

Tabelle 2: Schwachstellenkategorien und -typen (Fussverkehr)



- Punktuelle Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle Drittprojekt vorhanden
- Fusswegnetz ohne Schwachstelle
- Fusswegnetz Drittprojekt vorhanden
- Lineare Schwachstelle
- Lineare Schwachstelle Drittprojekt vorhanden

Abbildung 27: Schwachstellen Fussverkehr

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Anzahl erfasster Schwachstellen pro Schwachstellenkategorie resp. -typ.

Schwachstellentyp	Anzahl Schwachstellen auf	
	kantonalen Verbindungen	kommunalen Verbindungen
Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	3	9
Funktionale Netzlücke für den Fussverkehr (z.B. Privatweg)	-	1
Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo	1	2
Zu schmales Trottoir	-	3
Zu schmaler Fussweg	-	1
Zu schmaler Rad-/Gehweg	2	16
Ungewünschte Mischung mit Veloverkehr	-	2
Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt	2	1
Diverses/Bemerkung	2	5
Total Schwachstellen (Strecke)	10	40
Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	-	2
Randsteintyp ungünstig	1	2
Fehlende Fussgängerstreifen	1	9
Fehlende Mittelinsel	-	2
Trottoirüberfahrt nicht gem. Norm ausgeführt	-	1
Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt	-	2
Fehlende/unklare Signalisation	-	1
Diverses/Bemerkung	-	7
Total Schwachstellen (punktuell)	2	26
Total	<u>12</u>	<u>66</u>

Tabelle 3: Übersicht Schwachstellen (Fussverkehr)

6.2 Veloverkehr

Schwachstellenkategorie	Schwachstellentyp
Strecke	
Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden Funktionale Netzlücke für den Veloverkehr (Fahrverbot, Fussgängerzone, Einbahn nicht geöffnet)
Fehlende Veloinfrastruktur	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo
Ungenügende Veloinfrastruktur	Zu schmale Radstreifen Zu schmaler Radweg Zu schmaler Rad- Gehweg Ungeeignete Kernfahrbahn-Masse Ungewünschte Mischung mit Fussverkehr Unsinnige Führungsformen (z.B. zu kurze Radwege, wo Radstreifen sinnvoller wären) Fehlende/unklare Signalisation Diverses/Bemerkung
Punktuell	
	Sichthindernisse Andere Gefahrenstellen Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend Unübersichtliche Einmündungen Fehlende/unklare Signalisation Diverses/Bemerkung

Tabelle 4: Schwachstellenkategorien und -typen (Veloverkehr)

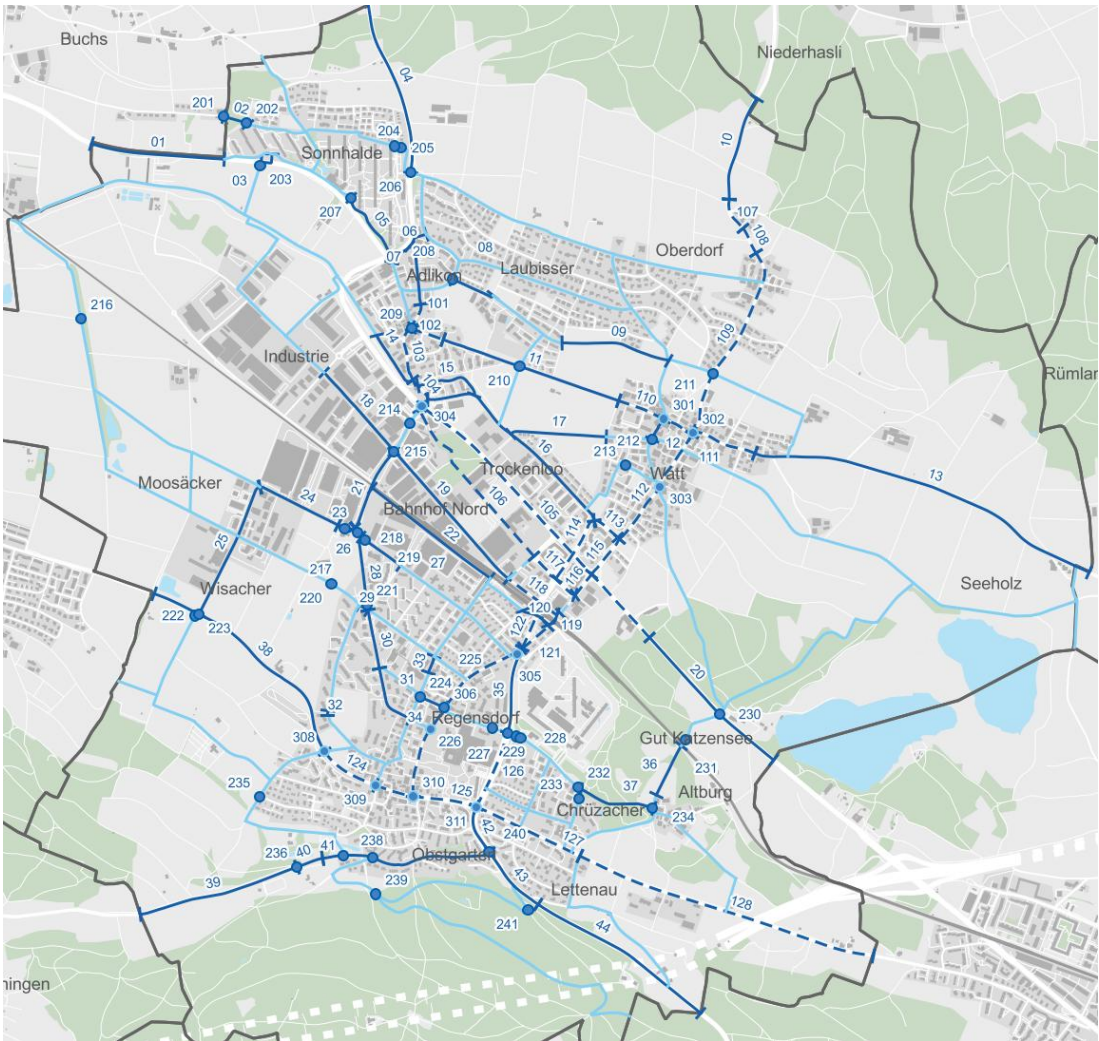


Abbildung 28: Schwachstellen Veloverkehr

Die nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die Anzahl erfasster Schwachstellen pro Schwachstellenkategorie resp. -typ.

Schwachstellentyp	Anzahl Schwachstellen auf	
	kantonalen Verbindungen	kommunalen Verbindungen
Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	1	2
Funktionale Netzlücke für den Veloverkehr (Fahrverbot, Fussgängerzone, Einbahn nicht geöffnet)	-	1
Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo	12	13
Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist ungenügend	-	1
Zu schmale Radstreifen	2	1
Zu schmaler Rad- Gehweg	20	5
Ungeeignete Kernfahrbahn-Masse	-	1
Unsinnige Führungsformen (z.B. zu kurze Radwege, wo Radstreifen sinnvoller wären)	2	-
Diverses/Bemerkung	6	4
Total Schwachstellen (Strecke)	43	28
Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	-	1
Zu schmaler Radweg	-	1
Zu schmaler Rad- Gehweg	1	1
Ungewünschte Mischung mit Fussverkehr	-	1
Sichthindernisse	-	1
Andere Gefahrenstellen	3	2
Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	13	3
Unübersichtliche Einmündungen	1	1
Fehlende/unklare Signalisation	1	11
Diverses/Bemerkung	3	8
Total Schwachstellen (punktuell)	22	30
Total	65	58

Tabelle 5: Übersicht Schwachstellen (Veloverkehr)

■ 7 Massnahmen

Für die ausgewiesenen Schwachstellen wurden passende Massnahmenansätze zu deren Behebung erarbeitet, welche auf die Erfüllung der definierten Anforderungen für den Fuss- und Veloverkehr abzielen. Sie sind schematisch zu verstehen und in den Objektblättern festgehalten.

Die folgenden Tabellen zeigen die verschiedene Massnahmenansätze, welche im Zusammenhang mit der Schwachstellenanalyse erstellt wurden. Diese sind in verschiedene Kategorien zusammengefasst und verstehen sich als ersten Vorschlag zur Behebung der entsprechenden Schwachstellen. In den nachfolgenden Projektphasen sind diese Massnahmenansätze weiter zu vertiefen. Es ist dementsprechend nicht auszuschliessen, dass auch mit anderen Ansätzen eine Lösung gefunden werden kann, die die definierten Anforderungen für den Fuss- und Veloverkehr erfüllt.

Bei der Festlegung der Massnahmenansätze wird zuerst die zukünftige Führungsform festgelegt. Der DTV, die Strassenbreite, die Strassenfunktion, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Gestaltung des Strassenraums sind entscheidende Indikatoren, um die geeignete Führung für den Fuss- resp. Veloverkehr zu eruieren. Anhand der angestrebten Anforderungen und der bestehenden Situation wurden für alle Streckenschwachstellen Massnahmenansätze vorgeschlagen.

7.1 Zukünftige Führungsformen

Fussverkehr	Veloverkehr
Mischverkehr mit MIV	Mischverkehr mit MIV
Mischverkehr mit Veloverkehr	Beidseitiger Radstreifen
Einseitiges Trottoir	Vollwertige Kernfahrbahn
Beidseitiges Trottoir	Reduzierte Kernfahrbahn
Fussweg abseits Strasse	Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen (bergwärts)
Trottoirüberfahrt	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg
Querung ohne Fussgängerstreifen	Tempo-30-Zone (Quartierstrasse)
Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	Kreisel
Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	Unterführung
LSA-Knoten	
Unterführung	

Tabelle 6: Übersicht Führungsformen (Fuss-/Veloverkehr)

7.2 Massnahmenkategorien

Bei den punktuellen Schwachstellen wie auch bei denen auf der Strecke wird zwischen baulichen, Markierungs-, Signalisations- und Sondermassnahmen unterschieden:

Bauliche Massnahmen

Bauliche Massnahmen sind dann notwendig, wenn die Infrastruktur zu gering dimensioniert ist, nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht oder im Bestand komplett fehlt. Folgende bauliche Massnahmenansätze werden dabei vorgeschlagen:

Fussverkehr	Anzahl	Veloverkehr	Anzahl
Erstellung Rad-/Gehweg	3	Erstellung Rad-/Gehweg	5
Verbreiterung Rad-/Gehweg	17	Verbreiterung Rad-/Gehweg	26
Erstellung Fussweg	12	Erstellung Radweg	2
Verbreiterung Fussweg	3	Neugestaltung ganzer Strassenraum	4
Verbreiterung Trottoir	2	Neugestaltung Knoten	9
Erstellung Überführung/Unterführung	1	Erstellung Querungshilfe Velo	11
Anpassung Überführung/Unterführung	2	Verbreiterung Strasse	2
Diverses/Bemerkung/Spezialfall	5	Diverses/Bemerkung/Spezialfall	18
Erstellung Trottoir	1	Erstellung Abbiegehilfe Velo	5
Anpassung Unterführung	3	Anpassung Randstein	1
Anpassung Trottoirüberfahrt	1		
Anpassung Randstein	3		
Erstellung Mittelinsel	4		
Markierung Fussgängerstreifen (mit Mittelinsel)	3		
Neugestaltung ganzer Strassenraum	2		
Total Fussverkehr	62	Total Veloverkehr	83

Tabelle 7: Bauliche Massnahmen

Markierungsmassnahmen

Markierungsmassnahmen beinhalten Massnahmenansätze, bei welchen mit Anpassungen resp. Neuerstellung von Strassenmarkierungen die entsprechende Schwachstelle behoben werden kann. Diese Massnahmen können im bestehenden Strassenraum umgesetzt werden. Folgende markierungstechnischen Massnahmenansätze werden dabei vorgeschlagen:

Fussverkehr	Anzahl	Veloverkehr	Anzahl
Markierung Fussgängerstreifen	5	Neumarkierung Radstreifen (1.50m breit)	3
		Neumarkierung Radstreifen (1.80m breit)	2
		Verbreiterung Radstreifen (auf 1.50m)	1
		Verbreiterung Radstreifen (auf 1.80m)	1
		Erstellung Kernfahrbahn	4
		Erstellung Kernfahrbahn reduziert	2
		Erstellung Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen	2
		Anpassung Markierung für Veloverkehr	1
		Velonetzverbindung sichtbarer gestalten	1
Total Fussverkehr	5	Total Veloverkehr	17

Tabelle 8: Markierungsmassnahmen

Signalisationsmassnahmen

Signalisationsmassnahmen beinhalten Massnahmenansätze, bei welchen mit Anpassungen resp. Neuerstellung von Signalisation die entsprechende Schwachstelle behoben werden kann. Diese Massnahmen können im bestehenden Strassenraum umgesetzt werden. Folgende signalisationstechnische Massnahmenansätze werden dabei vorgeschlagen:

Fussverkehr	Anzahl	Veloverkehr	Anzahl
Umsetzung Tempo 30 Zone	5	Umsetzung Tempo 30 Zone	4
Anpassung Signalisation für Fussverkehr	3	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	17
Reduktion Geschwindigkeit	1	Reduktion Geschwindigkeit	1
		Neugestaltung ganzer Strassenraum	1
Total Fussverkehr	9	Total Veloverkehr	23

Tabelle 9: Signalisationsmassnahmen

Sondermassnahmen (Einzelfallbetrachtung)

Sondermassnahmen beinhalten Massnahmenansätze, die sich weder baulichen, markierungs- oder Signalisationsmassnahmen zuordnen lassen. Folgende Massnahmenansätze werden dabei vorgeschlagen:

Fussverkehr	Anzahl	Veloverkehr	Anzahl
		Diverses/Bemerkung/Spezialfall	1
Total Fussverkehr	-	Total Veloverkehr	1

Tabelle 10: Sondermassnahmen (Einzelfallbetrachtung)

► Zwischenfazit Massnahmen

Insgesamt wurden 200 Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr ausgewiesen (76 Fussverkehr, 124 Veloverkehr). Davon können rund ein Viertel mit Markierungs- und Signalisationsmassnahmen behoben werden. Zur Behebung der restlichen Schwachstellen sind bauliche Massnahmen notwendig.

■ 8 Umsetzung

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmenansätze liegt in der Verantwortung der Abteilung Bau & Werke der Gemeinde Regensdorf. Als Leitlinie sind auf jedem Objektblatt simplifizierte, qualitative Einschätzungen zum zeitlichen Umsetzungshorizont (Aktionsplan), Wirkungsgrad (Bedeutung für Fuss-/Velowegnetz) und Aufwand der entsprechenden Massnahme festgehalten. Wenn eine laufende Planung die Strecke resp. die Stelle tangiert, so ist dies ebenfalls vermerkt.

Der Aktionsplan bezweckt namentlich aufzuzeigen:

- Welche Massnahmen Teil einer vorhandenen Planung sind oder im Zusammenhang mit dem laufenden Prozess erledigt werden können.
- Welche Massnahmen kurzfristig (3-5 Jahre) mit markierungstechnischen und minimalen baulichen Massnahmen umsetzbar sind.
- Welche Massnahmen mittelfristig (5-10 Jahre) mit Änderungen des Temporegimes und entsprechender Signalisation oder kleineren baulichen Massnahmen umsetzbar sind.
- Welche Massnahmen langfristig (>10 Jahre) mit mittelgrossen bis grossen baulichen Massnahmen umsetzbar sind und teilweise in Abhängigkeit von Drittprojekten stehen.

Die Angaben zum Aktionsplan als auch jene zur Wirkung und zum Aufwand beziehen sich stets auf die langfristig anzustrebende Lösung. Teilweise lassen sich jedoch unabhängig von der langfristigen Lösung auch mit niederschweligen Massnahmen kurzfristig wertvolle Verbesserungen (Quick-Wins) erzielen. Entsprechende Hinweise diesbezüglich sind den Objektblättern unter Massnahmenansatz «Ergänzende Hinweise» zu entnehmen.

8.1 Fussverkehr

Aktionsplan Umsetzung	Linear	Punktuell
Laufende Planung / Unterhalt	14	11
Kurzfristig: 3-5 Jahre	4	2
Mittelfristig: 5-10 Jahre	7	12
Langfristig: >10 Jahre	26	3
Total	51	28

Tabelle 11: Aktionsplan Umsetzung Fussverkehr

8.2 Veloverkehr

Aktionsplan Umsetzung	Linear	Punktuell
Laufende Planung / Unterhalt	30	17
Kurzfristig: 3-5 Jahre	8	15
Mittelfristig: 5-10 Jahre	11	13
Langfristig: >10 Jahre	24	7
Total	73	52

Tabelle 12: Aktionsplan Umsetzung Veloverkehr

■ **Anhang A**

Wunschlinien- und Netzpläne

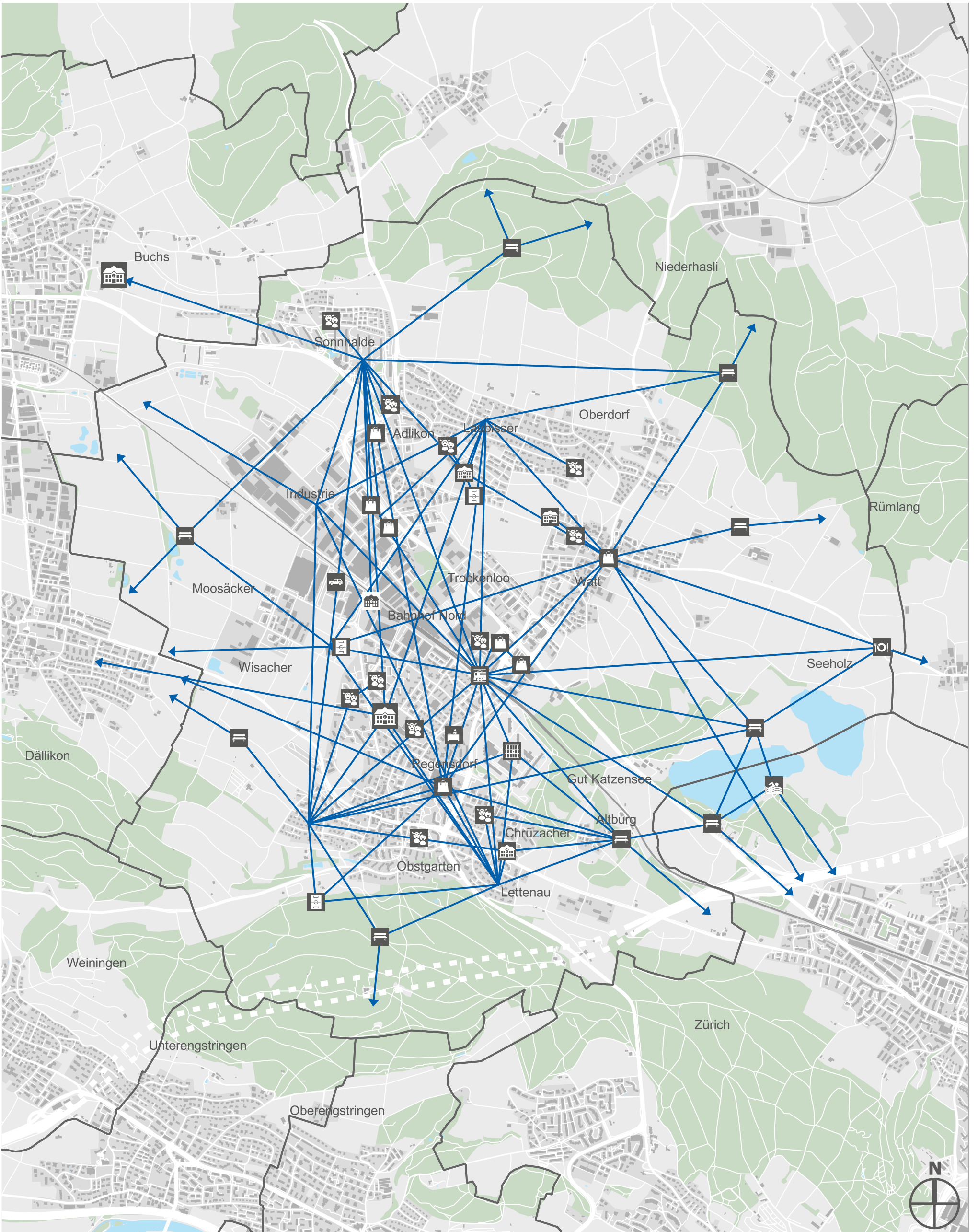
- Wunschlinien
- Wunschlinien gebündelt
- Bestehendes Fusswegnetz
- Bestehendes Velowegnetz
- Netzlücken Fusswegnetz
- Netzlücken Velowegnetz
- Zielzustand Fusswegnetz
- Zielzustand Velowegnetz

Wunschlinien

Plan-Nr.
119200-06

Datum
19. November 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



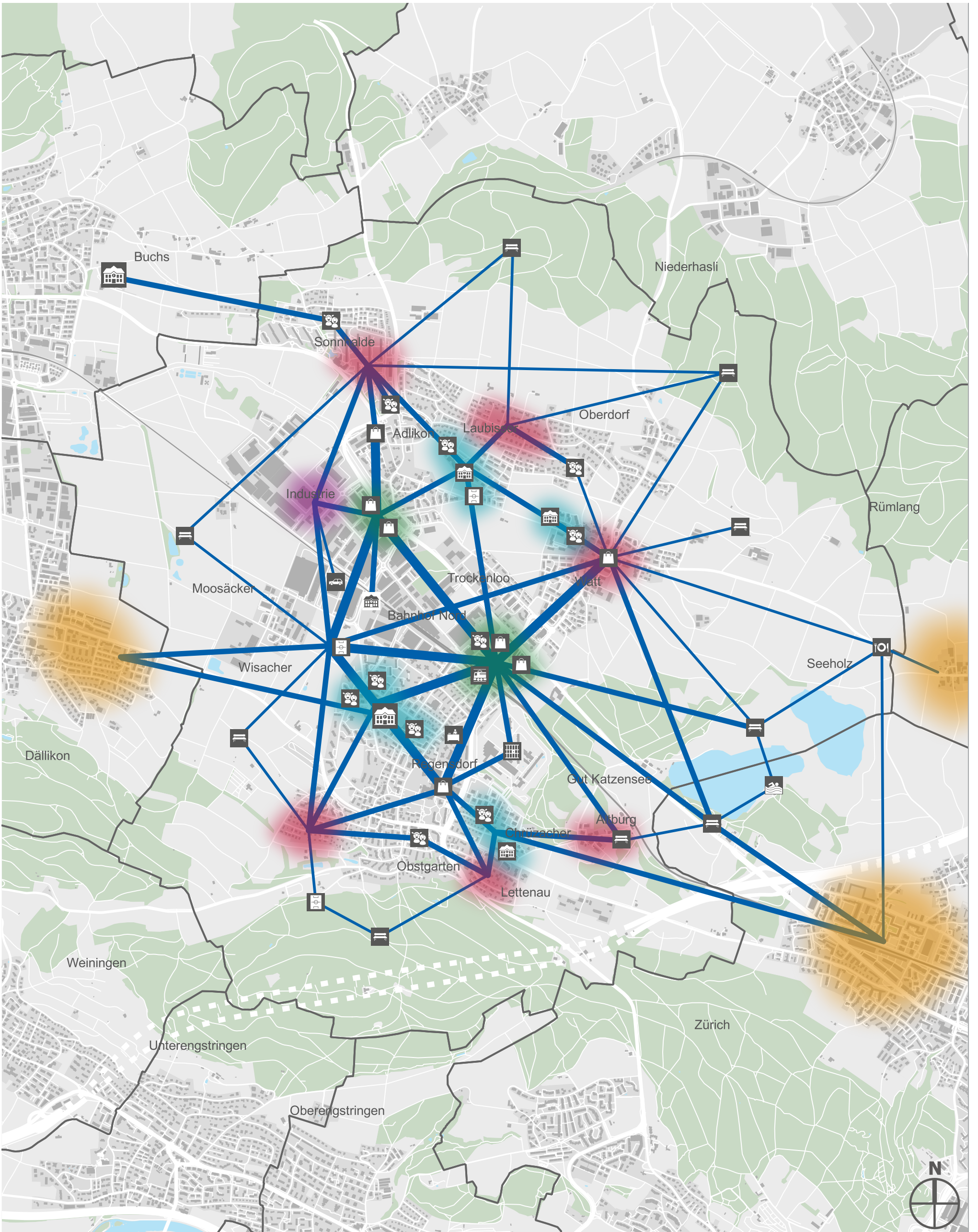
- Attraktoren
- | | | | | | | | |
|--|------------|--|----------------|--|---------------------|--|-------------|
| | Sportplatz | | Freizeit | | Schulhaus | | Wunschlinie |
| | Seebad | | Gefängnis | | Strassenverkehrsamt | | |
| | Verwaltung | | Kindergarten | | | | |
| | Bahnhof | | Restaurant | | | | |
| | Einkaufen | | Schule geplant | | | | |

Wunschlinien gebündelt

Plan-Nr.
119200-07

Datum
19. November 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



Attraktoren

- | | | |
|------------|----------------|---------------------|
| Sportplatz | Freizeit | Schulhaus |
| Seebad | Gefängnis | Strassenverkehrsamt |
| Verwaltung | Kindergarten | |
| Bahnhof | Restaurant | |
| Einkaufen | Schule geplant | |

Zentrumspunkte

- | |
|-------------|
| Schule |
| Wohnen |
| Industrie |
| Zentrum |
| Nachbarsort |

Wunschlinien gebündelt

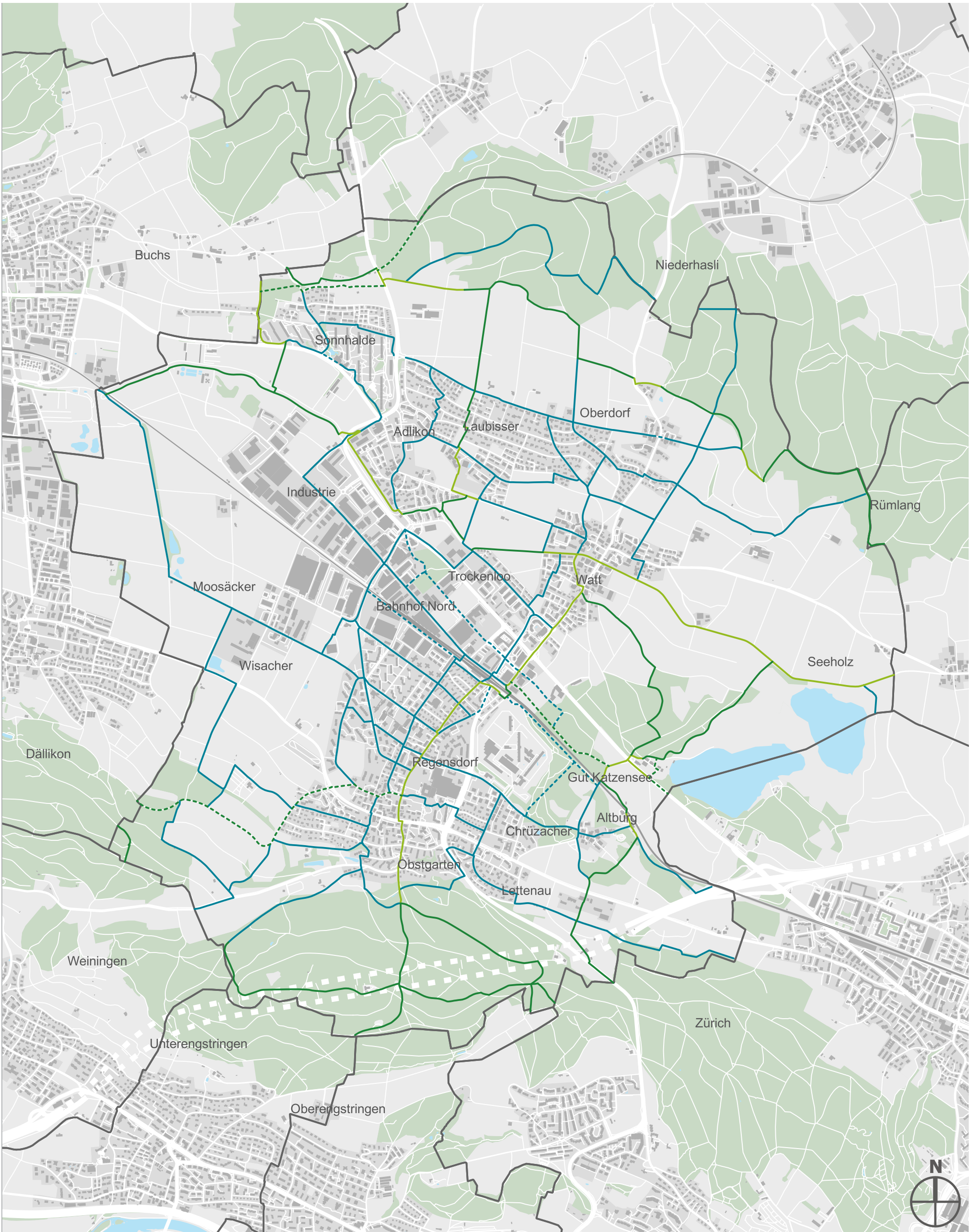
- | |
|---------------------|
| Geringe Verbindung |
| Mittlere Verbindung |
| Starke Verbindung |

Bestehendes Fusswegnetz gemäss Kommunalen Richtplan

Plan-Nr.
119200-04

Datum
18. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



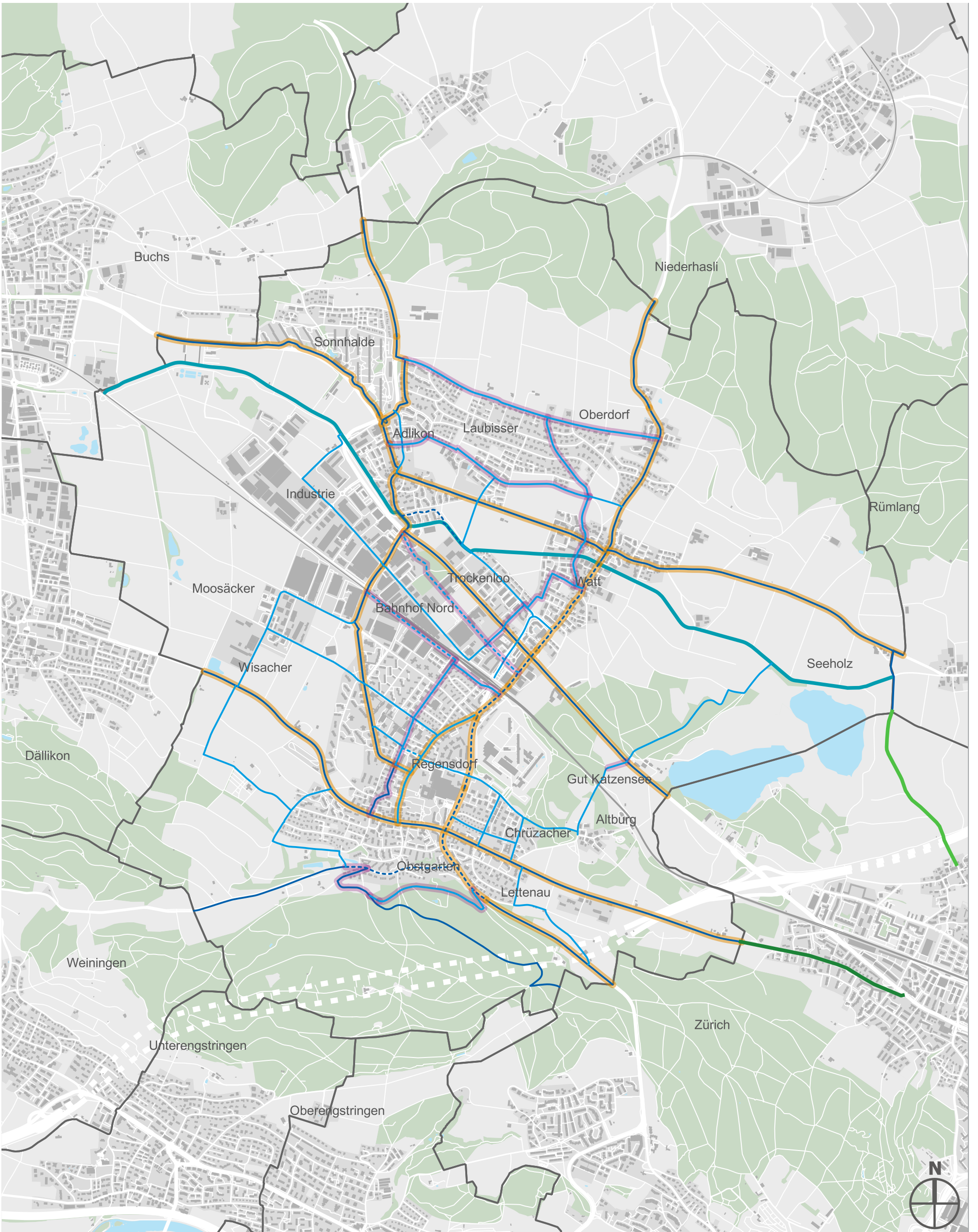
- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| Übergeordnete Festlegungen | Kommunale Festlegungen |
| Best. Fussweg Hartbelag | Best. Fussweg |
| Best. Fussweg | Geplanter Fussweg |
| Geplanter Fussweg | |

Bestehendes Velonetz gemäss Kommunalen Richtplan

Plan-Nr.
119200-05

Datum
15. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



Übergeordnete Festlegungen

- Best. Veloweg
- - - Geplanter Veloweg
- Velohauptnetz Zürich
- VVR Zürich

Kommunale Festlegungen

- Best. Veloweg
- - - geplanter Veloweg
- Velohauptroute komfortabel
- Velohauptroute direkt

Bestehende Velowege Freizeit

- Best. Freizeitveloroute (SchweizMobil)

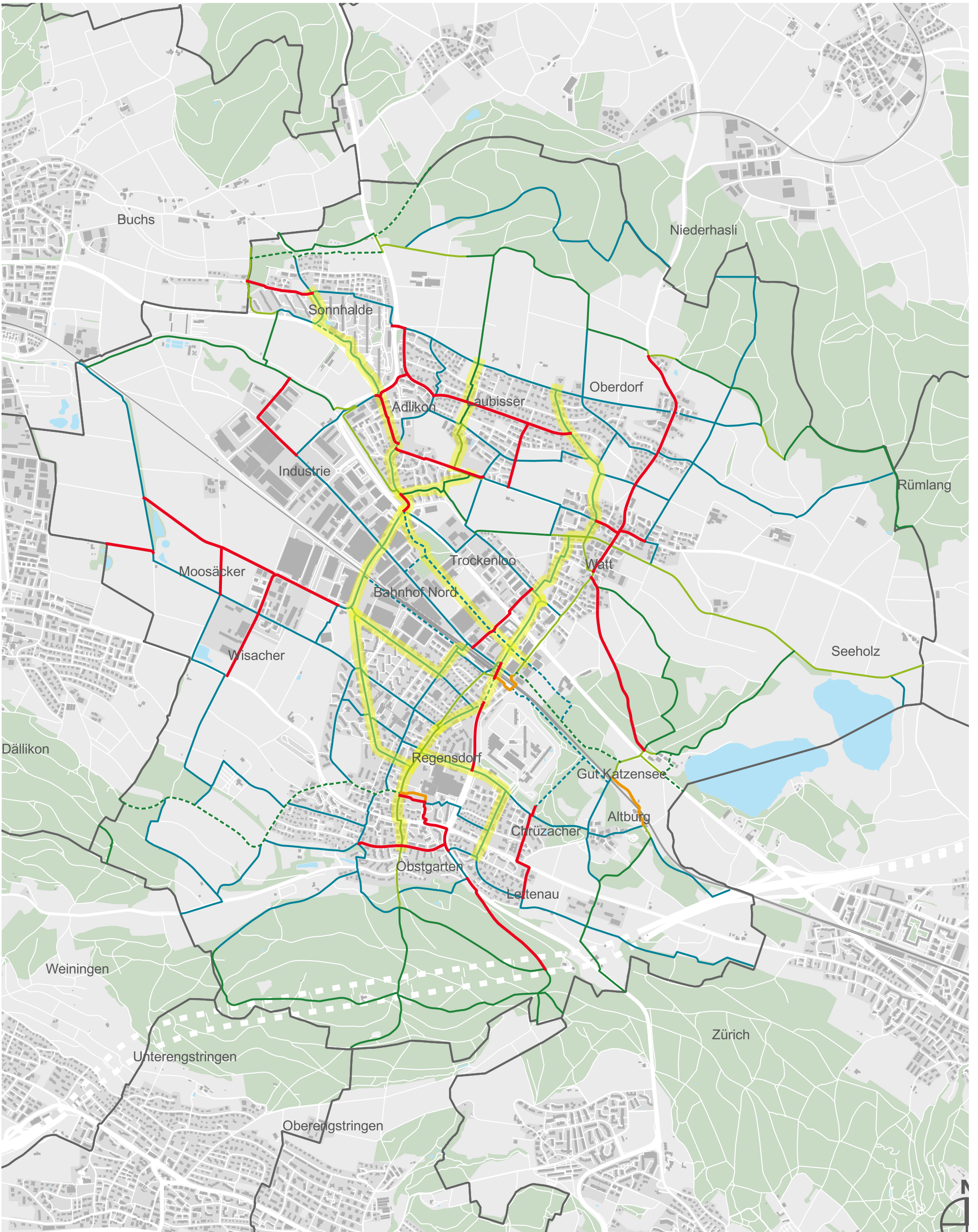


Fusswegnetz Netzlücken

Plan-Nr.
119200-08

Datum
18. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



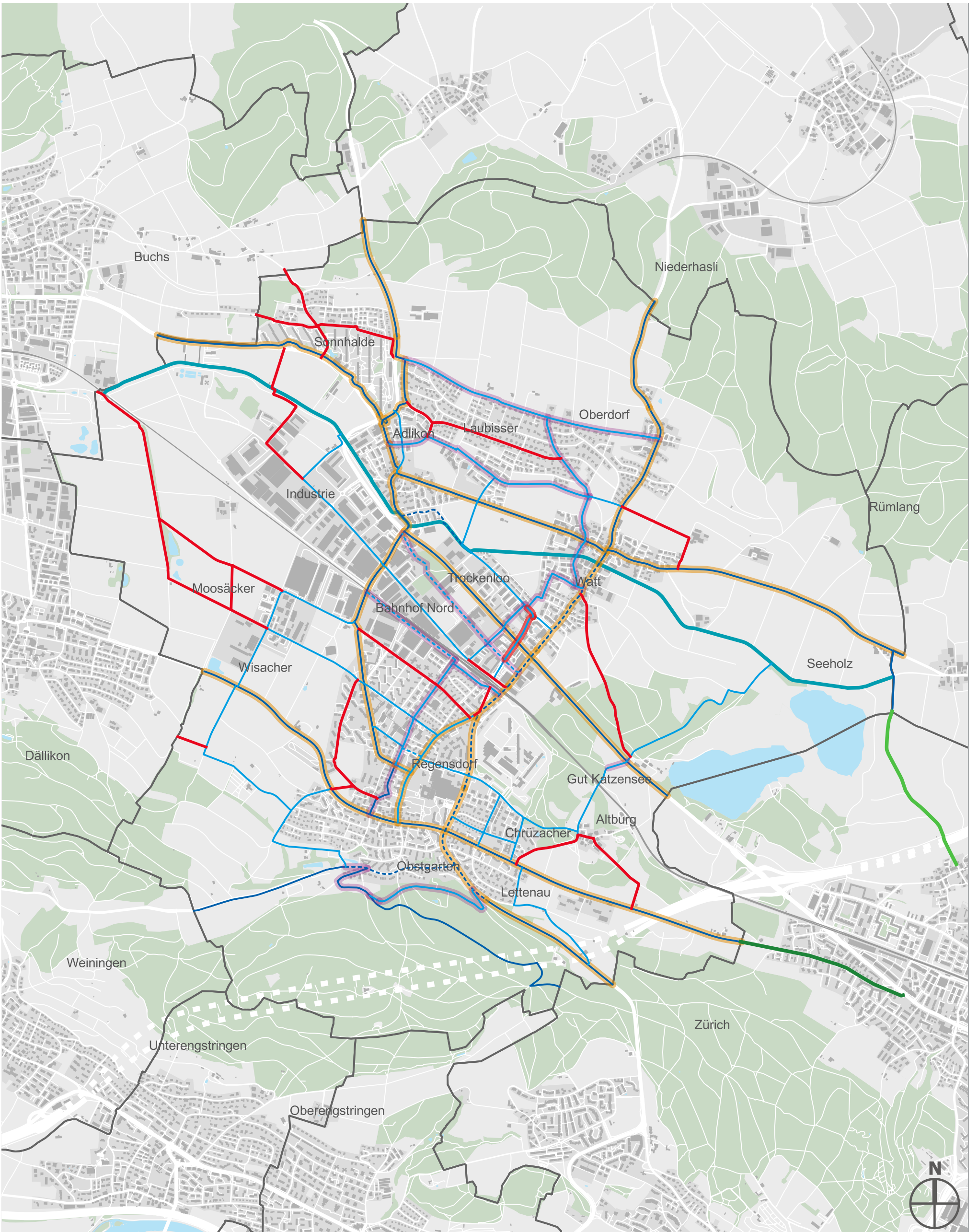
Netzlücken	Bestehende Fusswege übergeordnet	Bestehende Fusswege kommunal
— Netzlücken	— Bestand Hartbelag	— Bestand
— Aufhebung Verbindung	— Bestand	- - - Geplant
— Haupttrouten	- - - Bestand Komfort	

Velonetz Netzlücken

Plan-Nr.
119200-09

Datum
15. September 2024

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



Netzlücken

- Netzlücken
- Ergänzung Velohauptroute komfortabel

Übergeordnete Festlegungen

- Best. Veloweg
- Geplanter Veloweg
- Velohauptnetz Zürich
- VVR Zürich

Kommunale Festlegungen

- Best. Veloweg
- geplanter Veloweg
- Velohauptroute komfortabel
- Velohauptroute direkt

Bestehende Velowege Freizeit

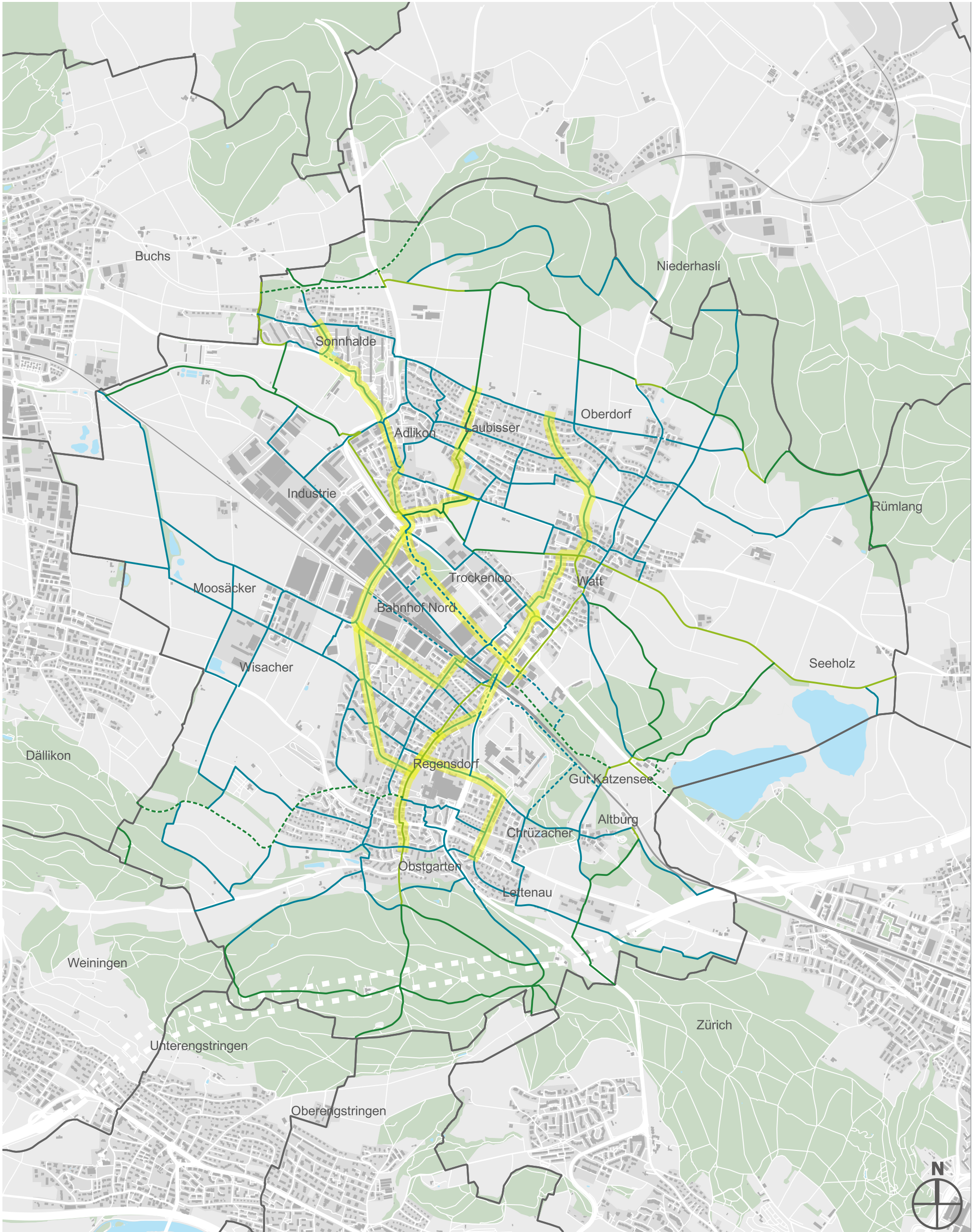
- Best. Freizeitveloroute (SchweizMobil)

Zielzustand Fusswegnetz

Plan-Nr.
119200-12

Datum
18. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Stl



Übergeordnete Festlegungen

- Best. Fussweg Hartbelag
- Best. Fussweg
- Geplanter Fussweg

Kommunale Festlegungen

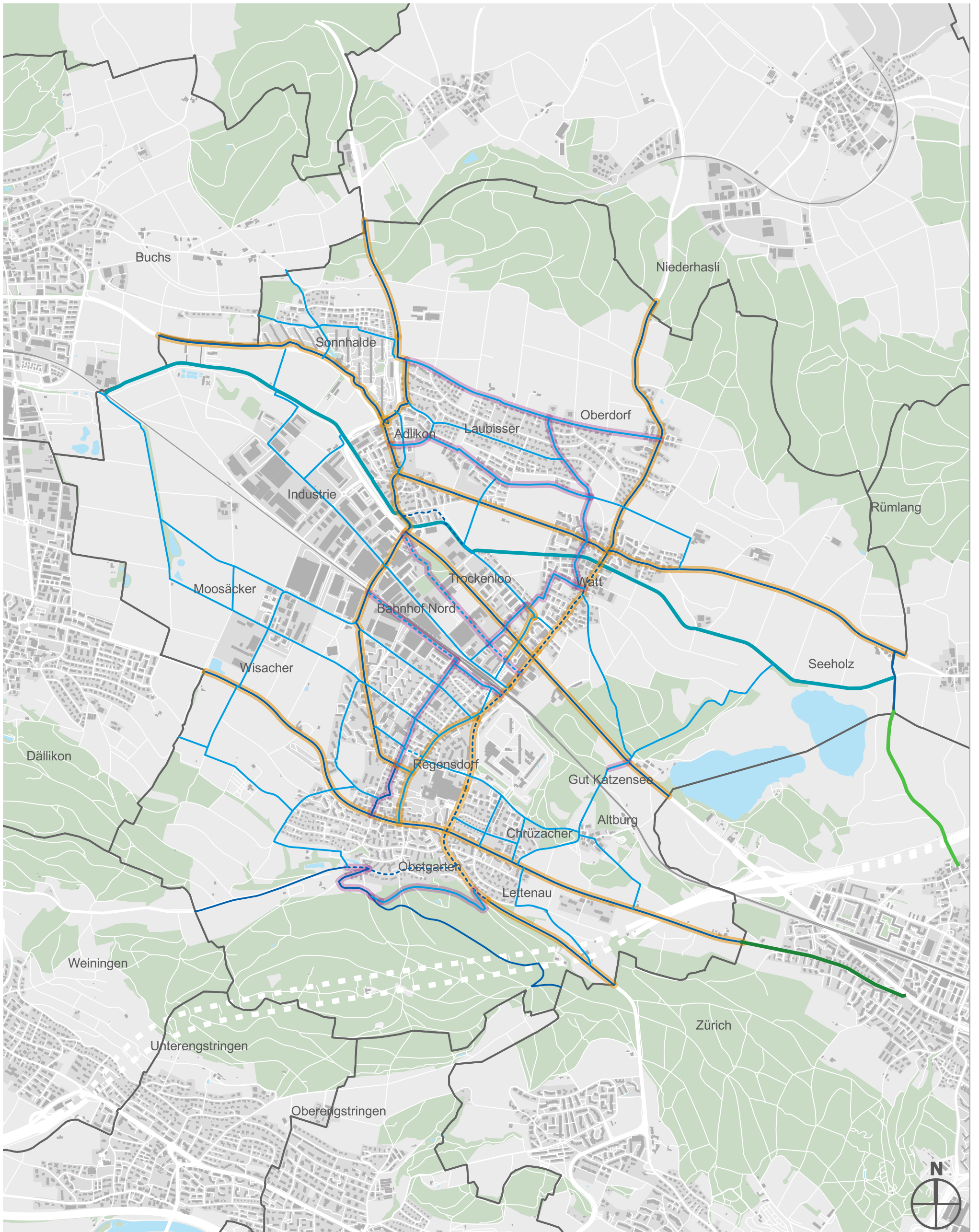
- Best. Fussweg
- Geplanter Fussweg
- Haupttrouten

Zielzustand Velonetz

Plan-Nr.
119200-13

Datum
15. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Stl



Übergeordnete Festlegungen

- Best. Veloweg
- Geplanter Veloweg
- Velohauptnetz Zürich
- VVR Zürich

Kommunale Festlegungen

- Best. Veloweg
- geplanter Veloweg
- Velohauptroute komfortabel
- Velohauptroute direkt

Bestehende Velowege Freizeit

- Best. Freizeitveloroute (SchweizMobil)

■ **Anhang B**

Schwachstellenpläne und -tabellen

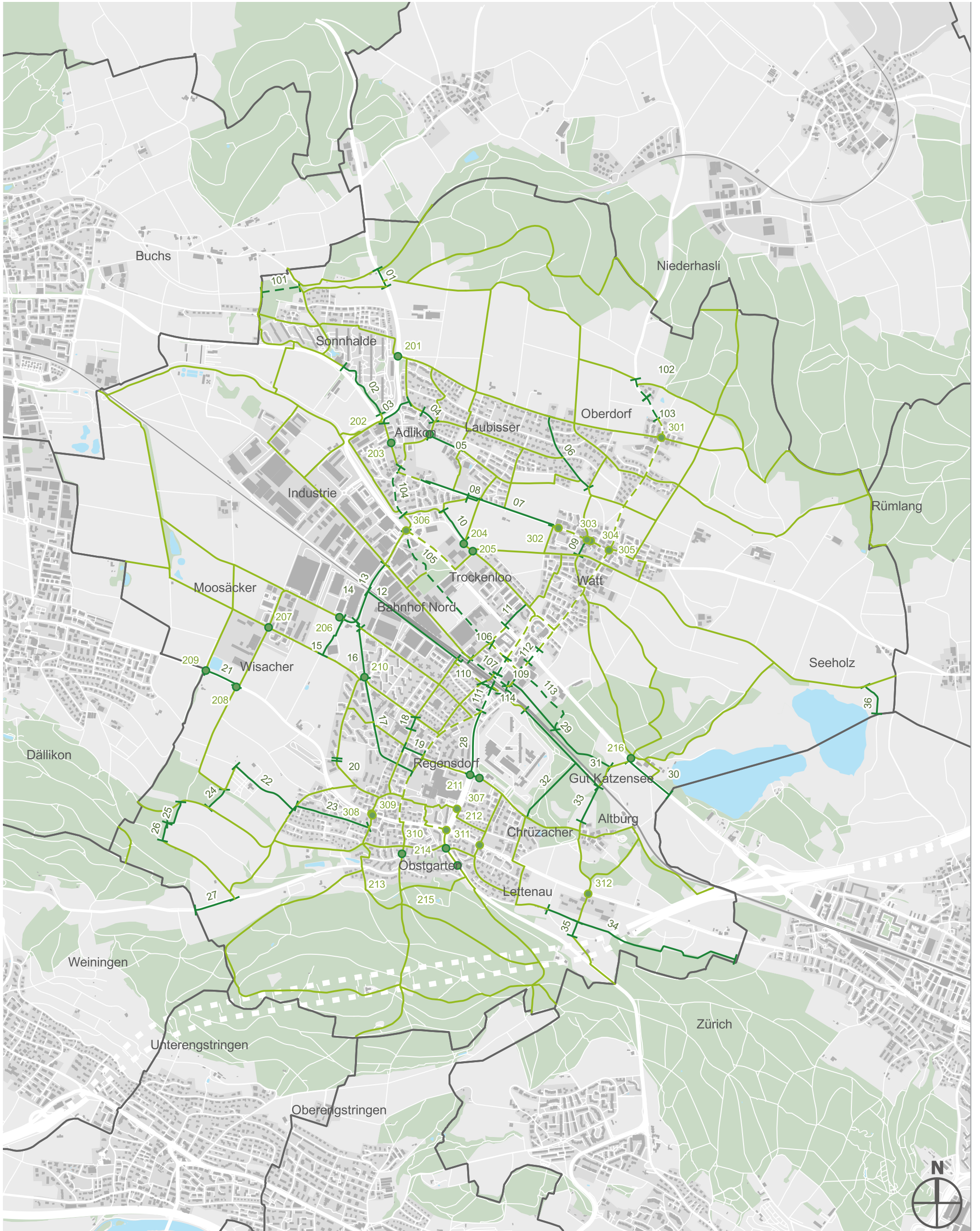
- Schwachstellen Fusswegnetz
- Schwachstellentabelle Fussverkehr, Strecke
- Schwachstellentabelle Fussverkehr, Punktuell
- Schwachstellen Velowegnetz
- Schwachstellentabelle Veloverkehr, Strecke
- Schwachstellentabelle Veloverkehr, Punktuell

Schwachstellenplan Fusswegnetz

Plan-Nr.
119200-10

Datum
18. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



- Punktuelle Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle Drittprojekt vorhanden
- Fusswegnetz ohne Schwachstelle
- Fusswegnetz Drittprojekt vorhanden
- Lineare Schwachstelle
- Lineare Schwachstelle Drittprojekt vorhanden

Tabelle Schwachstellenerhebung: Fussverkehr Strecke

Nummer	Kategorie	Fussnetz	Fusswegverbindung	Hierarchie	Strasse	Strasseneigentum	DTV aktuell	DTV geschätzt	Tempo aktuell	Strassenoberfläche	Steigung	Schulweg	Signalisation	Führungsform Fussverkehr	Schwachstellenkategorie	Schwachstellentyp	Schwachstellentyp2	Bemerkung Schwachstellen	Zukünftige Fussverkehrsführung	Massnahmenkategorie	Massnahmentyp	Bemerkung Massnahmen	Aktionsplan	Wirkung	Aufwand	vorhandene Planung
1	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Wehntalerstrasse	Kanton	-	> 10'000	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
2	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Buchstaterstrasse, Steinstrasse	Privat	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
3	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Neue Wehntalerstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
4	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Rebrainstrasse	Gemeinde	-	1000-5000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	beidseitiges Trottoir	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmales Trottoir		Beidseitiges Trottoir 1.50m	beidseitiges Trottoir	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
5	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Bretackerweg	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg			Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Verbreiterung Bretackerweg auf 3.50m Stand Sep. 2025 realisiert	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	hoch	Optimierung Querungsstelle und Erhöhung Tempo 30 geplant
6	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Laubissenstrasse	Gemeinde	0 - 1000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	beidseitiges Trottoir	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmales Trottoir		Beidseitiges Trottoir 1.50m	beidseitiges Trottoir	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone	Alternativ: Verbreiterung Trottoir	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
7	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Bödelstrasse, Unterdorfstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg	zu schmaler Rad-Gehweg	2.50m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	hoch	mittel	
8	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Bödelstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	60 Chausseiert	0-6%	Ja	Tempo 60	einseitiges Trottoir	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung			einseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	siehe Bemerkung	Trottoir asphaltieren oder BehG-Korforme Chausseieren erstellen	Mittelfristig 5-10 Jahre	tiefer	mittel	
9	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Im Sand	Gemeinde	-	0 - 1000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja		Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		Rad-Gehweg ist ca. 2.5m breit	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
10	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Trockenlootstrasse	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	0-6%	Ja	Zweitelliges Fahrverbot	Fussweg	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung			Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg	Ausbau Fussweg, um Begehrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollator zu ermöglichen	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	hoch	
11	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Trockenlootstrasse	Gemeinde	-	-	-			Nein			fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
12	Strecke	kommunal	geplante Verbindung	Basinnetz	Schulstrasse	Privat	-	-	-			Nein	Privatweg		Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Erstellung Rad-Gehweg	Wirksamkeit abhängig von räumlicher Einbeziehung	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
13	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Adlikerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.0m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
14	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Riedhofstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
15	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Wiesacher	Gemeinde	-	-	-	Pflastersteine	0-6%	Ja	Privatweg	Fussweg	Netzlücke	Funktionale Netzlücke für den Fussverkehr (Privatweg)		von 22 bis 7 Uhr Betreten und Befahren verboten	Fussweg	Signalisation	Aufhebung nächtliches Durchgangsverbot auf Fussweg		Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tiefer	
16	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Adlikerstrasse	Gemeinde	1000-5000	-	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	nicht gewünschte Mischung mit Veloverkehr	zu schmaler Rad-Gehweg	Rad-Gehweg innerorts bei T30 (verbietet Veloverkehr auf Fahrbahn) + zu schmal (3.00m statt 3.50m)	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	Signalisation	Anpassung Signalisation für Fussverkehr	Neue Signalisation: Fussweg mit Zusatz "Velo gestaubt"	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tiefer	
17	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Adlikerstrasse	Gemeinde	1000-5000	-	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	nicht gewünschte Mischung mit Veloverkehr	zu schmaler Rad-Gehweg	Rad-Gehweg innerorts bei T30 (verbietet Veloverkehr auf Fahrbahn) + abschnittsweise zu schmal (3.00m statt 3.50m)	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	Signalisation	Anpassung Signalisation für Fussverkehr	Neue Signalisation: Fussweg mit Zusatz "Velo gestaubt"	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tiefer	
18	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Schulstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		mit getrennten Verkehrsflächen / 1.50m Velo, 1.50m Fuss	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Kurz-/mittelfristig: Umsignalisieren zu Rad-Gehweg mit geteilter Verkehrsfläche, Ersatz Bogen mit Pfeilen (Durchfahrspuren) und Demarkierung getrennte Verkehrsflächen // Langfristig: Ausbau Rad-Gehweg auf 3.50m	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
19	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Ruggenacherweg	Gemeinde	-	-	-	Pflastersteine	0-6%	Ja	Dreifaches Fahrverbot	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		Breite = 2.75m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Ausbau auf 3.00m	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
20	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Dalkenstrasse	Gemeinde	-	0 - 1000	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	-	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		Breite 2.50 (punktförmig 2.00 und zusätzlicher Konflikt mit Pflaster)	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
21	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Neue Dalkenstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		2.50m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
22	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Döndlerweg	Gemeinde	-	0 - 1000	-	80 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 80	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo			Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone	entweder Ausweitung Tempo-30-Zone (Mischverkehr mit MIV verträglich) oder Einstellung Trottoir	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tiefer	
23	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Kapellstrasse	Gemeinde	-	0 - 1000	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo-30-Zone	einseitiges Trottoir	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmales Trottoir		1.50m statt 2.00m	einseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	Verbreiterung Trottoir		Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
24	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz		Gemeinde	-	0 - 1000	-	Chausseiert	>10%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung		unchaussierter Trampelpfad kombiniert mit steilem Gelände	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg	Aufgrund geringer Netzbedeutung dürfte Landschafts-/Naturschutz (Wald) in Interessensabwägung überwiegen (tendenziell Verzicht auf Ausbau)	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
25	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz		Gemeinde	-	0 - 1000	-	Feldweg	>10%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung		unchaussierter Trampelpfad kombiniert mit steilem Gelände	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg	Aufgrund geringer Netzbedeutung dürfte Landschafts-/Naturschutz (Wald) in Interessensabwägung überwiegen (tendenziell Verzicht auf Ausbau)	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
26	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz		Gemeinde	-	0 - 1000	-	Feldweg	>10%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg	Aufgrund geringer Netzbedeutung dürfte Landschafts-/Naturschutz (Wald) in Interessensabwägung überwiegen (tendenziell Verzicht auf Ausbau)	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
27	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Weingerstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		2.50m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
28	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Osting	Kanton	-	> 10'000	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
29	Strecke	kantonal	geplante Verbindung	Basinnetz	Schlätting	Gemeinde	-	-	-	Chausseiert	0-6%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot		fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden		Verbindung teilweise vorhanden, jedoch nicht durchgehend	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
30	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Wehntalerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		3.00m statt 3.50m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding (Velo), aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
31	Strecke	kommunal	geplante Verbindung	Basinnetz	Böschstrasse	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	0-6%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot		Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden		teilweise ist ein Feldweg vorhanden	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg	Erstellung Fussweg in kantonalen Planung zum Ausbau des Sicherheitsperimeters	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
32	Strecke	kommunal	geplante Verbindung	Basinnetz	Roodstrasse - Böschstrasse	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	0-6%	Nein	-		Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	geplant mit der Ausweitung des Sicherheitsperimeters durch den Kanton ZH
33	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Alburgstrasse	Gemeinde	-	0 - 1000	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 80	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo			Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Signalisation	Reduktion Geschwindigkeit	Reduktion Geschwindigkeit auf mindestens T50	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	tiefer	
34	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Im Lettenhau	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	0-6%	Nein	Zweitelliges Fahrverbot	Fussweg	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung		Feldweg, Ausbau Fussweg	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
35	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Zielgass	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	6-10%	Nein	-		Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Langfristig >10 Jahre	tiefer	hoch	
36	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Rundweg	Gemeinde	-	-	-	Chausseiert	0-6%	Nein	Fussweg	Fussweg	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Fussweg			Fussweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Fussweg	Aufgrund eher geringer Netzbedeutung dürfte Landschafts-/Naturschutz (Moor) in Interessensabwägung deutlich überwiegen (tendenziell Verzicht auf Ausbau)	Langfristig >10 Jahre	tiefer	mittel	
101	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	geplante Verbindung	Basinnetz	Kirchhofstrasse - Mathenhöschweg	Gemeinde	-	-	-	Feldweg	0-6%	Nein	-		Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Fussweg	Dritprojekt in Gang	Es wird zurzeit bereits ein Dritprojekt ausgearbeitet	laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	hoch	Neue Wanderwegverbindung durch Malsenhözi inkl. Holztreppen zur Überwindung des Bahndamms und zwischen Kirchhofstrasse und Safferao
102	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Niederhaasstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		Breite Rad-Gehweg ca. 3.0m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		laufende Planung / Unterhalt	tiefer	hoch	BGK Dorf-Niederhaasstrasse (TBA)
103	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basinnetz	Niederhaasstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg		Breite Rad-Gehweg ca. 2.0 m	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	BGK Dorf-Niederhaasstrasse (TBA)
104	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Wehntalerstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad-Gehweg			einseitiges Trottoir	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone	Mit Erstellung Tempo 30 Zone kann Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV geführt werden -> Reduktion der Verkehrsmenge notwendig	laufende Planung / Unterhalt	hoch	mittel	BGK (Verkehrsberuhigung & Aufkanten)

105	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	geplante Verbindung	Hauptroute	Furtalpromenade	Gemeinde	-	-	-	-	Ja		Mischverkehr Fussverkehr / Velo	fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Erstellung Rad-Gehweg	Erstellung Furtalpromenad ist in Planung	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Furtalpromenade (Fuss- und Veloverkehr)	
106	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	SBF UF Schulstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	6-10%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt	nicht gewünschte Mischung mit Veloverkehr	zu schmale Verkehrsflächen für PV + VW, schlechte Sicht im Kurvenbereich, Barriere	Unterführung	bauliche Massnahme	Anpassung Überführung/Unterführung		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	Ausbau PU (SBB)
107	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Althardstrasse	Gemeinde	-	1000-5000		50 Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	einseitiges Trottoir	Bemerkungen	siehe Bemerkung	Fussverkehrsinfrastruktur am Bahnhof etwas knapp	beidseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	Verbreiterung Trottoir		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	Bushaltestellen Althardstrasse	
108	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Ostling	Kanton	-	> 10'000		50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	einseitiges Trottoir	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	siehe Bemerkung	Konflikte mit Bushaltekanten	beidseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	siehe Bemerkung	Neuanordnung der Bushaltekanten	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Ostling Bushof Nord (TBA)	
109	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Ostling	Kanton	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 60	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden		Unterführung	bauliche Massnahme	Erstellung Überführung/Unterführung		laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Neubau PU (SBB)	
110	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Hardrainstrasse	Gemeinde	-	0 - 1000		50 Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Mischverkehr Fussverkehr / MIV	bauliche Massnahme	siehe Bemerkung	Mittelfristig: Einführung Begegnungszone / Langfristig: Flächige Umgestaltung Bahnhofplatz	Langfristig >10 Jahre	hoch	hoch	Ostling (Überdeckung) Bushof Süd (Gemeinde)	
111	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	geplante Verbindung	Hauptroute	Ostling	Kanton	-	> 10'000	-	Asphaltiert	0-6%	Nein			Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden		beidseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	siehe Bemerkung	Bushof Bahnhof Süd	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Überdeckung Ostling / Bushof Süd	
112	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Basismetz	UF Dorfstrasse-Althardstrasse	Kanton	-	1000-5000		50 Asphaltiert	6-10%	Ja	Tempo 50	Unterführung	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt		LSA-Knoten	bauliche Massnahme	siehe Bemerkung	neue oberirdische Führung mit LSA-Knoten	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Böck Wehntalerstrasse (TBA)	
113	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	geplante Verbindung	Basismetz	Schlattling	Gemeinde	-	-	-			Nein			fehlende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden		Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	Erstellung Weg Schattling	
114	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Basismetz	Velounterführung Bahnhof	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	6-10%	Ja	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	ungenügende Fussverkehrsinfrastruktur Strecke	Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt		UF entspricht nicht der Norm	Unterführung	bauliche Massnahme	Anpassung Überführung/Unterführung	Fussverkehr künftig über westliche PU bei Ostling geführt, Unterführung Wehntalstrasse nur für Veloverkehr	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Wehntalstrasse Neubau Velounterführung (Gemeinde)

Tabelle Schwachstellenerhebung: Fussverkehr Punktuell

Nummer	Kategorie	Fussnetz	Fusswegverbindung	Hierarchie	Strasse	Strasseneigentum	DTV aktuell	DTV geschätzt	Tempo aktuell	Strassenoberfläche	Steigung	Schulweg	Signalisation	Führungsform Fussverkehr	Schwachstellentyp	Bemerkung Schwachstellen	Zukünftige Fussverkehrsführung	Massnahmenkategorie	Massnahmetyp	Bemerkung Massnahmen	Aktionsplan	Wirkung	Aufwand	vorhandene Planung
201	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Wehntalerstrasse / Gheldstrasse	Kanton	-	> 10'000	60	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 60	LSA-Knoten	Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt	oberirdische Querung bei LSA vorhanden, jedoch kurze Grünzeilen und lange Wartezeiten	Unterführung	bauliche Massnahme	Anpassung Unterführung	Alternativ: Anpassung LSA-Steuerung	Langfristig >10 Jahre	tief	hoch	
202	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Breitackerstrasse	Gemeinde	-	0 - 2500	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	Randsteintyp ungünstig		Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	bauliche Massnahme	Anpassung Randstein		laufende Planung / Unterhalt	mittel	tief	Optimierung der Querungsstelle im Zuge der Verbreiterung des Breitackerwegs und Einführung von Tempo 30 vorgesehen
203	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Alte Buchserstrasse	Gemeinde	-	0 - 2500	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	beidseitiges Trottoir	fehlende Fussgängerstreifen		Querung ohne Fussgängerstreifen	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
204	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Trockenlootstrasse / Hoeselstrasse	Gemeinde	-	2500-5000	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50		fehlende Fussgängerstreifen	Oder Ausbau beidseitiges Trottoirs	einsseitiges Trottoir	Markierung	Markierung Fussgängerstreifen		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
205	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Trockenlootstrasse / Im Punt	Gemeinde	-	2500-5000	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50		fehlende Fussgängerstreifen	Oder Ausbau beidseitiges Trottoirs	einsseitiges Trottoir	Markierung	Markierung Fussgängerstreifen		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
206	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Reichthofstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	beidseitiges Trottoir	fehlende Fussgängerstreifen	nordsseitiges Trottoir endet ohne FGS/Querungshilfe	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Markierung Fussgängerstreifen	Mögliche Kombinationslösung mit Velo (Querungshilfe Radwegdurchführung prüfen)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
207	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Wiesackerstrasse / Moosackerstrasse	Kanton	-	5000 - 10'000	60	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 60	beidseitiges Trottoir	fehlende Fussgängerstreifen	keine Querungsmöglichkeit auf West-Ost-Achse (über Moosackerstrasse)	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	Markierung	Markierung Fussgängerstreifen	West-Ost-Achse über Moosackerstrasse hat hohe Bedeutung als Schulweg (kurzfristig ggf. auch ohne Mittelinsel umsetzbar)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
208	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	UF Büjelen	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Zweitesiliges Fahrverbot	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	Fehlende Verbindung zwischen den Rad-Gehweg und Feldweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Erstellung Rad-Gehweg	Lückenschliessung zwischen Rad-Gehweg und Feldweg	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
209	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Neue Dälikerstrasse	Kanton	> 10'000	-	80	Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	fehlende Mittelinsel	keine Querungshilfe für den Fussverkehr, hohe Höchstgeschwindigkeit ≈ 80 km/h	Querung ohne Fussgängerstreifen	bauliche Massnahme	Erstellung Mittelinsel		Mittelfristig 5-10 Jahre	tief	mittel	
210	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Adlikerstrasse / Cerenstrasse	Gemeinde	2500-5000	-	30	Asphaltiert	6-10%	Ja	Tempo-30-Zone	beidseitiges Trottoir	Randsteintyp ungünstig	keine Absenkung zur Überquerung der Adlikerstrasse (westlich)	beidseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	Anpassung Randstein		laufende Planung / Unterhalt	mittel	tief	
211	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Rosenstrasse / Ostring	Gemeinde	-	> 10'000	60	Asphaltiert	6-10%	Ja	Rad- / Gehweg	Unterführung	Bemerkungsfeld	Unterführung entspricht nicht den aktuellen Anforderungen	Mischverkehr Fussverkehr / Velo	bauliche Massnahme	Anpassung Unterführung		Langfristig >10 Jahre	hoch	hoch	
212	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Rocostrasse	Gemeinde	-	0 - 2500	30	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo-30-Zone	Fussweg	Fehlende/unklare Signalisation	Fehlendes Fusswegsignal (blau), fehlende Velomarkierung	Fussweg	Signalisation	Anpassung Signalisation für Fussverkehr	Ergänzung Fusswegsignal und Markierung Velopiktogramm	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tief	
213	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Basissetz	Bergstrasse / Buchersteig	Gemeinde	-	0 - 2500	30	Asphaltiert	6-10%	Ja	Tempo-30-Zone	einsseitiges Trottoir	Randsteintyp ungünstig	keine Absenkung zur Überquerung des Engpasswegs (westlich)	einsseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	Anpassung Randstein		laufende Planung / Unterhalt	mittel	tief	
214	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Hönggerstrasse	Kanton	-	> 10'000	60	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 60	beidseitiges Trottoir	fehlende Fussgängerstreifen	keine Querungsmöglichkeit (West-Ost-Achse unterbrochen)	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Markierung Fussgängerstreifen	Erstellung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
215	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Hönggerstrasse	Kanton	-	> 10'000	60	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 60	LSA-Knoten	Bemerkungsfeld	unterdimensionierte Mittelinsel	LSA-Knoten	bauliche Massnahme	Verbreiterung Fussweg	Verbreiterung Mittelinsel	Mittelfristig 5-10 Jahre	tief	mittel	
216	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Volkertweg	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	Fehlende Fusswegverbindung in Richtung Norden ab Wehntalerstrasse	Fussweg	bauliche Massnahme	Erstellung Fussweg		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
301	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	geplante Verbindung	Basissetz	Niederhaslistrasse / Buenstrasse	Kanton	-	2500-5000	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Querung ohne Fussgängerstreifen	fehlende Fussgängerstreifen		Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	Markierung	Markierung Fussgängerstreifen		Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	mittel	BGK Dorf-Niederhaslistrasse (TBA)
302	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Unterdorfstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	beidseitiges Trottoir	Bemerkungsfeld	Mittelinsel ist zu schmal soll min. 1.50m	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Erstellung Mittelinsel		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	hoch	
303	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Unterdorfstrasse / Windwiesenstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel	fehlende Mittelinsel		Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Erstellung Mittelinsel	Alternativ: Erstellung Tempo 30 Zone	laufende Planung / Unterhalt	mittel	mittel	BGK Dorf-Niederhaslistrasse (TBA)
304	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Unterdorfstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	einsseitiges Trottoir	Bemerkungsfeld	Trottoir nicht durchgehend aufgrund Gebäude	beidseitiges Trottoir	bauliche Massnahme	Erstellung Trottoir	Langfristig, Trottoir ergänzen	laufende Planung / Unterhalt	tief	hoch	BGK Dorf-Niederhaslistrasse (TBA)
305	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Dorfstrasse	Kanton	unklar	> 10'000	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	LSA-Knoten	Bemerkungsfeld	Grünphase Fussverkehr im Konflikt mit rechtsabliegenden Fahrzeugen (Konfliktgrün), ungünstige Sichtverhältnisse beim Abbiegen, zu schmale Gehbereiche im Knotenbereich	LSA-Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung ganzer Strassenraum	Kurzfristig: Konfliktgrün aufheben // Langfristig: Umgestaltung Knotenbereich	laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch	BGK Dorf-Niederhaslistrasse (TBA)
306	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Wehntalerstrasse / Adlikerstrasse	Kanton	-	> 10'000	50	Asphaltiert	6-10%	Ja	Rad- / Gehweg	Unterführung	Unterführung nicht gemäss Norm ausgeführt		Unterführung	bauliche Massnahme	Anpassung Unterführung	Querungsstelle wird im Zusammenhang mit der Sanierung der Wehntalerstrasse angepasst	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	BGK Wehntalerstrasse (TBA)
307	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Ostring	Kanton	-	> 10'000	60	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 60	beidseitiges Trottoir	fehlende Fussgängerstreifen	Laufende Planung zur Begründung der Querung gem. BehIG, jedoch keine Ergänzung Fussgängerstreifen vorgesehen	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	Markierung	Markierung Fussgängerstreifen	Mögliche Kombinationslösung mit Velo (Abbiege-Querungshilfe) prüfen	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
308	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Affolternstrasse / Mühlenstrasse	Kanton	> 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	Bemerkungsfeld	unterdimensionierte Mittelinsel	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Verbreiterung Fussweg	Verbreiterung Mittelinsel	laufende Planung / Unterhalt	tief	mittel	BGK Affolternstrasse (TBA)
309	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Affolternstrasse / Kappelstrasse	Kanton	-	0 - 2500	50	Pflastersteine	0-6%	Ja	Tempo 50	Trottoirüberfahrt	Trottoirüberfahrt nicht gemäss Norm ausgeführt	Pflasterung vermittelt falsche Sicherheit für Fussverkehr	Trottoirüberfahrt	bauliche Massnahme	Anpassung Trottoirüberfahrt	Ausführung Trottoirüberfahrt gem. Norm	laufende Planung / Unterhalt	hoch	mittel	BGK Affolternstrasse (TBA)
310	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basissetz	Affolternstrasse / Ostring	Kanton	> 10'000	-	60	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fussgängerzone	Unterführung	Bemerkungsfeld	Keine ebenerdige Fussverkehrsinfrastruktur - Führung Fussverkehr nur durch Unterführung, Angstraum, schlechte Einsehbarkeit, Konflikte mit Veloverkehr (obwohl verboten)	Unterführung	bauliche Massnahme	Neugestaltung ganzer Strassenraum	Infrastruktur für Veloverkehr erstellen, um Konflikte zwischen PV und VV zu verhindern	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	BGK Affolternstrasse (TBA)
311	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Hauptroute	Affolternstrasse / Ackerstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 50	Querung ohne Fussgängerstreifen	fehlende Fussgängerstreifen		Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	bauliche Massnahme	Markierung Fussgängerstreifen	Erstellung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	laufende Planung / Unterhalt	hoch	mittel	BGK Affolternstrasse (TBA)
312	Drittprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Basissetz	Affolternstrasse / Im Brunnenhöldli	Kanton	5000 - 10'000	-	80	Asphaltiert	0-6%	Nein	Tempo 80	Mischverkehr Fussverkehr / MIV	fehlende Fussgängerstreifen		Querung ohne Fussgängerstreifen	bauliche Massnahme	Erstellung Mittelinsel		Langfristig >10 Jahre	tief	mittel	

Schwachstellenplan Velonetz

Plan-Nr.
119200-11

Datum
18. September 2025

Gepr. / Gez.
Bre / Scr



- Punktuelle Schwachstelle
- Punktuelle Schwachstelle Drittprojekt vorhanden
- Velowegnetz ohne Schwachstelle
- Velowegnetz Drittprojekt vorhanden
- Lineare Schwachstelle
- Lineare Schwachstelle Drittprojekt vorhanden



Tabelle Schwachstellenerhebung: Veloverkehr Strecke

Nummer	Kategorie	Velonetz	Veloverbindung	Hierarchie	Strasse	Strasseneigentum	DTV aktuell	DTV geschätzt	Tempo aktuell	Strassenoberfläche	Steigung	Schulweg	Andere Nutzung vorhanden	Signalisation	Führungsform Veloverkehr	Schwachstellenkategorie	Schwachstellentyp	Schwachstellentyp2	Bemerkung Schwachstelle	Zukünftige Veloverkehrsführung	Massnahmenkategorie	Massnahmetyp	Bemerkung Massnahme	Aktionsplan	Wirkung	Aufwand	vorhandene Planung
1	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Buchenstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
2	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Eichelackerstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Dreiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MVV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Asphalt in sehr schlechtem Zustand	Mischverkehr mit MVV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Abschnitt neu asphaltieren	Mittelfristig 5-10 Jahre	tauf	mittel	
3	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Steinstrasse, Buchenstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein		Tempo 60	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knäden nicht durchgehend			Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
4	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Wehntalerstrasse	Kanton	-	> 10'000	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
5	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Buchenstrasse	Privat	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
6	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Neue Wehntalerstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
7	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Wehntalerstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo			Vollwertige Kernfahrbahn	Markierung	Erstellung Kernfahrbahn	Alternativ: Reduktion Geschwindigkeit und Verkehrsrampe	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	mittel	
8	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Breitackerweg	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg			Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Verbreiterung Breitackerweg auf 3.50m Stand Sep. 2025 realisiert	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	hoch	Optimierung Querungsstelle und Einführung Tempo 30 ggf.
9	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Welestrasse	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein		Zweites Fahrverbot	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Strassenoberfläche entspricht nicht den Standards	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Strassenoberfläche: Chausseierung welche Anforderungen von BehG entspricht	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
10	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Niederhaasstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	80 Asphaltiert	>10%	Nein		Velo gestattet	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		Rad-Gehweg 2.0m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
11	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Unterdorfstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 60	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg			Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
12	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Im Sand	Gemeinde	-	0 - 2500	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		Rad-Gehweg ist ca. 2.5m breit	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
13	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Rämliangerstrasse	Kanton	-	5000 - 10'000	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein		Tempo 80	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
14	Strecke	SchweizMobil Route	bestehende Verbindung	Basismetz	Breitweg	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Strassenoberfläche entspricht nicht den Standards	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Strassenoberfläche: Chausseierung welche Anforderungen von BehG entspricht	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
15	Strecke	kantonal	geplante Verbindung	Basismetz	Am Furbach	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein		unklar	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Strassenoberfläche entspricht nicht den Standards	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Strassenoberfläche: Chausseierung welche Anforderungen von BehG entspricht	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
16	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Trockenlostrasse	Gemeinde	2500-5000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Kernfahrbahn	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	nicht geeignete Kernfahrbahn-Masse		Strassenbreite ca. 7.5m / Breite Radstreifen = 1.25m	Vollwertige Kernfahrbahn	Markierung	Verbreiterung Radstreifen auf 1.5m	Radstreifenbreite 1.80m auch möglich	Kurzfristig 3-5 Jahre	tauf	tauf	
17	Strecke	SchweizMobil Route	bestehende Verbindung	Basismetz	Im Pünt	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Ja		Zweites Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MVV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Strassenoberfläche entspricht nicht den Standards	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Strassenoberfläche: Chausseierung welche Anforderungen von BehG entspricht	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
18	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Althardstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Nein		Tempo 50	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Strassenbreite ca. 9.0m	Beidseitiger Radstreifen	Markierung	Neumarkierung Radstreifen 1.5m breit		Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	mittel	Zusätzl./Gestaltungsrundstütze für Gemeendestrasse in Industriegebiet in Erarbeitung
19	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Althardstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Strassenbreite ca. 9.0m	Beidseitiger Radstreifen	Markierung	Neumarkierung Radstreifen 1.5m breit	Aufhebung Parkfelder notwendig, Alternativ: Erstellung Tempo 30 Zone	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	mittel	
20	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Wehntalerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein		Tempo 80	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
21	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
22	Strecke	kommunal	geplante Verbindung	Komfortabel	Schulstrasse	Privat	-	-	-	-	-	Nein	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Netzlücke	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden			Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Erstellung Rad-Gehweg	Wirksamkeit abhängig von räumlicher Entwicklung	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch		
23	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Riedhofstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Vollwertige Kernfahrbahn	Markierung	Erstellung Kernfahrbahn	Erstellung Kernfahrbahn + Reduktion Geschwindigkeit	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel		
24	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Riedhofstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 60	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Reduzierte Kernfahrbahn	Markierung	Erstellung Kernfahrbahn reduziert	Erstellung reduzierte Kernfahrbahn + Reduktion Geschwindigkeit (50km/h)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel		
25	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Moosackerstrasse	Kanton	-	5000 - 10'000	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 60	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Reduzierte Kernfahrbahn	Markierung	Erstellung Kernfahrbahn reduziert	Erstellung reduzierte Kernfahrbahn + Reduktion Geschwindigkeit (50km/h)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel		
26	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Riedhofstrasse	Kanton	-	5000 - 10'000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg	Unklare Wegführung Orientierung	3.00m statt 3.50m Breite, besonders unverständliche Führung aus Richtung Osten	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
27	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Riedhofstrasse	Gemeinde	-	2500-5000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Quartierstrasse, Zone Tempo 30	Signalisation	Umsetzung Tempo 30 Zone		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel		
28	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse	Gemeinde	2500-5000	-	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		Rad-Gehweg innerorts bei T30 (verbietet Veloverkehr auf Fahrbahn) zu schmal (3.00m statt 3.50m)	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Neue Signalisation: Fussweg mit Zusatz "Velo gestattet"	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tauf	
29	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Wiesackerstrasse	Gemeinde	-	0 - 2500	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo-30-Zone	Rechtswortritt	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Diverse Unstimmigkeiten	Unklare Wegführung Orientierung	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten	Baulicher Anschluss Rad-Gehweg (Adikerstrasse) an Knotenbereich Adiker-/Gerenstrasse (Punktuell Aufhebung Rabatte und Abberkung Randstreifen)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel		
30	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse	Gemeinde	0 - 2500	2500-5000	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		Rad-Gehweg innerorts bei T30 (verbietet Veloverkehr auf Fahrbahn) zu schmal (3.00m statt 3.50m)	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Neue Signalisation: Fussweg mit Zusatz "Velo gestattet"	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tauf	
31	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse	Gemeinde	0 - 2500	2500-5000	-	30 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	Bemerkungen	Bemerkungsfeld		Rad-Gehweg innerorts bei T30 (verbietet Veloverkehr auf Fahrbahn)	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Neue Signalisation: Fussweg mit Zusatz "Velo gestattet"	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tauf	
32	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Dalkkerstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	unklar	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg	Andere Gefahrenstellen	Breite 2.50 (punktuell 2.00), Konflikt mit Platten mittig, schmaler (1.00m) und steiler Übergang von Fahrbahn (Gerenstrasse) zu Fuss-Radweg	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	zzgl. Entfernung Platten und Anpassung Übergang von Fahrbahn (Gerenstrasse) und Fuss-Radweg	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
33	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Schulstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		mit getrennten Verkehrsflächen / 1.50m Velo, 1.50m Fuss	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Kurz-/mittelfristig: Umsignalisieren zu Rad-Gehweg mit geteilter Verkehrsfläche, Ersatz Biegel mit Platten (Durchfahrspalte) und Demarkierung getrennte Verkehrsflächen // langfristig: Ausbau Rad-Gehweg auf 3.50m	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
34	Strecke	kommunal	geplante Verbindung	Basismetz	Ruggenacherweg	Gemeinde	-	-	-	Pflastersteine	0-6%	Ja	Fusswegroute	Dreiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		Dreiteiliges Fahrverbot, Breite = 2.75m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	Kurzfristig: Umsignalisieren auf Rad-Gehweg mit geteilter Verkehrsfläche // Langfristig: Ausbau auf 3.00m	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
35	Strecke	kantonal	geplante Verbindung	Direkt	Osting	Kanton	-	> 10'000	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		3.00m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	erfüllt kantonale Anforderungen an kantonale Nebenverbinding, aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	tauf	hoch	
36	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Alburgstrasse	Gemeinde	-	0 - 2500	-	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 80	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo			Mischverkehr mit MVV	Signalisation	Reduktion Geschwindigkeit	Reduktion Geschwindigkeit auf Tempo 50	Kurzfristig 3-5 Jahre	hoch	tauf	
37	Strecke	kommunal	bestehende Verbindung	Basismetz	Roosstrasse	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein		Dreiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	Bemerkungsfeld		Strassenoberfläche entspricht nicht den Standards	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Strassenoberfläche: Chausseierung welche Anforderungen von BehG entspricht	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
38	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Neue Dalkkerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		2.50m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
39	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basismetz	Weingerstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	80 Asphaltiert	6-10%	Nein		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	ungenügende Veloinfrastruktur Strecke	zu schmaler Rad- Gehweg		2.50m statt 3.50m	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Verbreiterung Rad-Gehweg	aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstandard anstreben	Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
40	Strecke	kantonal	bestehende Verbindung	Basismetz	Weingerstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	80 Asphaltiert	6-10%	Nein		Tempo 80	Mischverkehr Velo / MVV	fehlende Veloinfrastruktur Strecke	Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo		Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen (bergauf)	Markierung	Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen	zusätzl. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf höchstens					

Tabelle Schwachstellenerhebung: Veloverkehr Punktuell

Nummer	Kategorie	Velonetz	Verbindung	Hierarchie	Strasse	Strasseneigentum	DTV aktuell	DTV geschätzt	Tempo aktuell	Strassenoberfläche	Steigung	Schulweg	Andere Nutzung vorhanden	Signalisation	Führungsform Veloverkehr	Schwachstellentyp	Bemerkung Schwachstelle	Zukünftige Veloführung	Massnahmenkategorie	Massnahmentyp	Bemerkung Massnahme	Aktionsplan	Wirkung	Aufwand	vorhandene Planung	
201	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Eichelackerstrasse	Gemeinde	unklar	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation		Mischverkehr mit FV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	sef	sef		
202	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Eichelackerstrasse	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation		Mischverkehr mit FV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	sef	sef		
203	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Breitwisweg	Kanton	> 10'000	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein		Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Fehlende / unklare Signalisation		Mischverkehr mit MV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	sef	sef		
204	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Bachtobelstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	Bemerkungsfeld	Umlaufsperrn sind nicht velofreundlich	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Umlaufsperrn, um Befahrbarkeit zu verbessern	laufende Planung / Unterhalt	mittel	sef		
205	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Bachtobelstrasse	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		unklar	Mischverkehr FV	Bemerkungsfeld	Umlaufsperrn sind nicht velofreundlich	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Umlaufsperrn, um Befahrbarkeit zu verbessern	laufende Planung / Unterhalt	mittel	sef		
206	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Wehtalerstrasse / Gheldstrasse	Kanton	unklar	> 10'000	-	60	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 60	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	Quering Hauptstrasse nur mit FGS möglich, UF entspricht nicht Anforderungen von Veloverkehr	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Queringshilfe Velo	Queringsmöglichkeit für Veloverkehr an Knoten ergänzen	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
207	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Steinstrasse	Privat	-	2500-5000	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo-30-Zone	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit MV	bauliche Massnahme	Abbiegehilfe Velo		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch		
208	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Breitackerstrasse / Breitackerweg	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	Bemerkungsfeld	Zufahrt für Veloverkehr zu eng wegen Geländer	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Optimierung der Querungsstelle im Zuge der Verbreiterung des Breitackerwegs und Einführung von Tempo 30 vorgesehen	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	hoch		
209	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Wehtalerstrasse / Büelstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit MV	bauliche Massnahme	Abbiegehilfe Velo		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
210	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Büelstrasse / Pächterriedstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	60	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 60	Mischverkehr FV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Queringshilfe Velo		Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
211	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Niederhallsstrasse / Weiststrasse	Kanton	unklar	2500-5000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit MV	bauliche Massnahme	Queringshilfe Velo	Alternativ: Reduktion Geschwindigkeit auf Niederhallsstrasse	laufende Planung / Unterhalt	mittel	mittel	BGK Dorf-Niederhallsstrasse (TBA)
212	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Im Sand / Im Pünt	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	Sichthindernisse	Sichtverhältnisse aufgrund Vegetation aus westlicher Richtung mangelhaft	Mischverkehr mit FV	Einzeifaltrichtung	Spezialfall	zurückschneiden, um Sichtverhältnisse zu verbessern	laufende Planung / Unterhalt	mittel	sef		
213	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Weidstrasse	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	30	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo-30-Zone	Mischverkehr Velo / MV	Bemerkungsfeld	Randstein ungünstig für Veloverkehr	Mischverkehr mit MV	bauliche Massnahme	Anpassung Randstein		laufende Planung / Unterhalt	sef	sef	
214	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse	Kanton	unklar	> 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja		Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	unübersichtliche Einmündungen	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	Markierung	Velonetzverbindung sichtbar gestalten		Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	sef		
215	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Adikerstrasse / Althardstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja		Tempo 50	Kreisel	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Kreisel	bauliche Massnahme	Spezialfall		Langfristig >10 Jahre	mittel	hoch	
216	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Kanalstrasse	Gemeinde	-	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Fehlende / unklare Signalisation		Mischverkehr mit MV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Aufhebung dreiteiliges Fahrverbot	Kurzfristig 3-5 Jahre	sef	sef		
217	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Riedhofstrasse	Kanton	5000 - 10'000	-	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Andere Gefahrenstellen	keine Queringshilfe, ungeeignete Radien beim Einmünden auf den Radweg von der Strasse	Vollwertige Kernfahrbahn	bauliche Massnahme	Queringshilfe Velo	Kombinationslösung mit Fussgängerquerung prüfen	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
218	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Riedhofstrasse	Gemeinde	unklar	5000 - 10'000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	zu schmaler Rad- Gehweg	ungünstige Inselbreite (2m) und zu schmale Durchfahrtsbreite bei Insel (2m)	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Queringshilfe Velo	Erhöhung Durchfahrtsbreite Velo (3.50m) und Inselbreite (3.00m) (aufgrund übergeordneter Bedeutung im kommunalen Netz langfristig Ausbau auf Hauptverbindungsstand (rd anströben)	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
219	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Riedhofstrasse	Gemeinde	unklar	2500-5000	-	50	Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	zu schmaler Radweg	Konfliktträchtige und schmale Radwegrückführung mit ungünstigem Winkel	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	bauliche Massnahme	Spezialfall	Radwegrückführung nach Osten verschieben (geradliniger Strassenabschnitt) oder Rückführung baulich schützen	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel	
220	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Wiesacherstrasse	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Zweiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Andere Gefahrenstellen	zu schmale Durchfahrt bei Schranke	Mischverkehr mit MV	bauliche Massnahme	Spezialfall	kurzfristig Versetzung Stein abseits der Fahrbahn und ggf. 1-2 Velopiktogramme zur Verdeutlichung des Durchfahrtsbereichs // längerfristig Alternative Lösung zur Schranke zur Unterbindung MV prüfen	Kurzfristig 3-5 Jahre	hoch	sef	
221	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Adikerstrasse / Wiesacherstrasse	Gemeinde	2500-5000	-	-	30	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo-30-Zone	Rechtsvorritt	Diverse Unstimmigkeiten	Wegführung/Fahrbeziehung West-Ost ist nicht intuitiv, vortrittsbelastet und konfliktreich mit FV	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten	Baulicher Anschluss Rad-Gehweg (Adikerstrasse) an Knotenbereich Adiker-Gerenstrasse (Punktuell Aufhebung Rubatte und Absenkung Randstein)	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel	
222	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	UF Büelen	Gemeinde	-	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Zweiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Es ist physisch keine Verbindung vorhanden	Fehlende Verbindung zwischen den Rad-Gehweg und Felweg	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Neubau Rad-Gehweg	Lückenschliessung zwischen Rad-Gehweg und Felweg	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel		
223	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Neue Dällikerstrasse / Moosackerstrasse	Kanton	> 10'000	-	-	60	Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 60	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	Fehlende Verknüpfung zwischen Rad-Gehweg an Kartonsstrasse und Veloführung auf Moosackerstrasse	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten	LSA für Veloverkehr zwischen Rad-Gehweg (Kartonsstrasse) und Moosackerstrasse, baulicher Anschluss Rad-Gehweg an Knoten	Langfristig >10 Jahre	hoch	hoch	
224	Punktuell	kommunal	geplante Verbindung	Basisnetz	Ruggenacherweg	Privat	-	-	-	Pflastersteine	0-6%	Ja	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation		Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Aufhebung dreiteiliges Fahrverbot (und Ersatz mit Rad-Gehweg)	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	sef		
225	Punktuell	kommunal	geplante Verbindung	Basisnetz	Ruggenacherweg	Privat	-	-	-	Pflastersteine	0-6%	Ja	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation		Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr	Aufhebung dreiteiliges Fahrverbot (und Ersatz mit Rad-Gehweg)	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	sef		
226	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Roosstrasse	Gemeinde	5000 - 10'000	-	-	50	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 50	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	unübersichtliche Einmündungen	Einmündung von Rad-Gehweg in die Roosstrasse (schlechte Sicht aufgrund steilen Einmündungswinkel sowie Engstelle auf Trottoir, besonders gefährlich bei Ein-/Ausfahrt Stockerhof)	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Abbiegehilfe Velo	Verengung Einbiegeradius Rad-Gehweg und Verbreiterung Trottoir in Roosstrasse (kurzfristig mit markierungstechnische Massnahmen umsetzbar)	Langfristig >10 Jahre	hoch	hoch	
227	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Roosstrasse / Ostring	Kanton	unklar	> 10'000	-	60	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 60	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	keine Veloinfrastruktur im Knotenbereich (Ausnahme: Roosstrasse), kein geeigneter Anschluss an Rad-Gehweg entlang Ostring (nördlicher Knotenarm)	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten	Geeigneten Anschluss an Rad-Gehweg entlang Ostring zu gewährleisten (nördlicher Knotenarm)	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch	Optimierung Veloführung Ostring (TBA)
228	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Roosstrasse	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	50	Asphaltiert	6-10%	Ja	Fusswegroute	Rad- / Gehweg	Unterführung	Bemerkungsfeld	Unterführung entspricht nicht den aktuellen Anforderungen	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Ausbau Unterführung	Langfristig >10 Jahre	hoch	hoch	
229	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Roosstrasse	Gemeinde	unklar	0 - 2500	-	30	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo-30-Zone	Mischverkehr Velo / MV	nicht gewünschte Mischung mit Fussverkehr	Unklare Führung Veloverkehr, Veloverkehr soll auf Strasse geführt werden	Mischverkehr mit MV	Markierung	Anpassung Markierung für Veloverkehr	Velopiktogramm	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	sef	

Nr.	Projektstatus	Verwaltungsebene	Verbindungstyp	Strassenname	Gemeinde	Strassenlänge	Strassenbreite	Strassenart	Flächenanteil	Einbahnstrasse	Rad-/Gehweg	Verkehrsmittel	Problemfeld	Ursache	Maßnahmen	Planungszeitpunkt	Dringlichkeit	Realisierbarkeit	Notwendigkeit	Maßnahmen	Planungszeitpunkt	Dringlichkeit	Realisierbarkeit	Notwendigkeit	Maßnahmen	Planungszeitpunkt	Dringlichkeit	Realisierbarkeit	Notwendigkeit	
230	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Wehtalerstrasse / Alburgstrasse	Kanton	> 10'000		60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Rad- / Gehweg	Mischverkehr FV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	keine Velofurt bei LSA	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo	Querungsmöglichkeit für Veloverkehr an Knoten erlözen	Mittelfristig 5-10 Jahre	mittel	mittel									
231	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	unklar	0 - 2500	80 Asphaltiert	0-6%	Nein	Zweitesiliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Bemerkungsfeld	Umlaufsperrn sind nicht velofreundlich	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Anpassung Umlaufsperrn, um Belohnbarkeit zu verbessern	Kurzfristig 3-5 Jahre	mittel	tief									
232	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	unklar	0 - 2500	Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation	Mischverkehr mit FV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		laufende Planung / Unterhalt	tief	tief									
233	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	unklar	0 - 2500	Asphaltiert	0-6%	Ja	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation		Mischverkehr mit FV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	tief	tief									
234	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	-	-	Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Fehlende / unklare Signalisation	Mischverkehr mit FV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	tief	tief									
235	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	0 - 2500	-	30 Asphaltiert	6-10%	Ja	Wanderwegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Fehlende / unklare Signalisation	Mischverkehr mit MV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	tief	tief									
236	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Kanton	5000 - 10'000	-	80 Asphaltiert	6-10%	Nein	Tempo 80	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	Andere Gefahrenstellen	Rad-/Gehweg endet abrupt, Rückführung Velo auf Hauptstrasse ohne jegliche Infrastruktur	Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen (bergauf)	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo	mit Schutzinsel und Herabsetzung zur Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 60km/h, idealerweise 50km/h	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel									
237	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Kanton	5000 - 10'000	-	50 Asphaltiert	6-10%	Nein	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Andere Gefahrenstellen	keine Abbiegehilfe für Veloverkehr	Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen (bergauf)	bauliche Massnahme	Abbiegehilfe Velo		Mittelfristig 5-10 Jahre	tief	mittel									
238	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Kanton	5000 - 10'000	-	50 Asphaltiert	6-10%	Nein	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Andere Gefahrenstellen	keine Abbiegehilfe für Veloverkehr	Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen (bergauf)	bauliche Massnahme	Abbiegehilfe Velo		Mittelfristig 5-10 Jahre	tief	mittel									
239	Punktuell	kantonal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Fehlende / unklare Signalisation	Aufhebung dreiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr mit MV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	tief	tief								
240	Punktuell	kantonal	geplante Verbindung	Direkt	Kanton	unklar	> 10'000	60 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 60	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	keine Veloinfrastruktur im Knotenbereich	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten		Kurzfristig 3-5 Jahre	hoch	hoch								
241	Punktuell	kommunal	bestehende Verbindung	Komfortabel	Gemeinde	-	-	Chaussiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr Velo / MV	Fehlende / unklare Signalisation	Aufhebung dreiteiliges Fahrverbot	Mischverkehr mit MV	Signalisation	Anpassung Signalisation für Veloverkehr		Kurzfristig 3-5 Jahre	tief	tief								
301	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Gemeinde	5000 - 10'000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo	Alternativ: Reduktion Geschwindigkeit auf Unterdorfstrasse	laufende Planung / Unterhalt	mittel	mittel								BGK	
302	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	unklar	> 10'000	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch								BGK Dorf-Niederaltstrasse (TBA)	
303	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	unklar	> 10'000	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend		Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo	Alternativ: Reduktion Geschwindigkeit auf Dorfstrasse	laufende Planung / Unterhalt	mittel	mittel								BGK Dorf-Niederaltstrasse (TBA)	
304	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	unklar	> 10'000	Asphaltiert	0-6%	Ja	Rad- / Gehweg	Unterführung	Bemerkungsfeld	Unterführung entspricht nicht den aktuellen Anforderungen	Mischverkehr mit FV	bauliche Massnahme	Spezialfall	Ausbau Unterführung	laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch								BGK Wehtalerstrasse (TBA)	
305	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	geplante Verbindung	Direkt	Gemeinde	unklar	0 - 2500	50 Asphaltiert	0-6%	Nein	Fusswegroute	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Diverse Unstimmigkeiten	Mangelhafte Verknüpfung zwischen Wassertrasse und Fuss-/Veloweg entlang Ostring (vortrittsbelastet, schlechte Sichtverhältnisse, unruhig)	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	bauliche Massnahme	Spezialfall	Kurz-Mittelfristig: Einführung Rechtsvortritt, Fläche Einfärbung des Knotenbereichs (FGSO), Reduzierung Abbiegeradius von Wassertrasse in Lindenberg // Langfristig: Anhebung Knotenbereich Wassertrasse/Lindenberg	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch					BGK Wassertrasse			
306	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	geplante Verbindung	Basisnetz	Gemeinde	2500-5000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Dreitelliges Fahrverbot	Mischverkehr FV	Bemerkungsfeld	Einkürzen/Abbiegen für Veloverkehr aufgrund von Gelände erschwert und konfliktträchtig mit Fussverkehr	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Neugestaltung ganzer Strassenraum	Ertüchtigung Einkürzen/Abbiegen Veloverkehr durch Versetzen/Aufheben Gelände	laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch						BGK Wassertrasse		
307	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Direkt	Gemeinde	2500-5000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 50	Rad-Gehweg (Zweirichtungsverkehr)	zu schmaler Rad- Gehweg	ungünstige Inselbreite (1.50m) und zu schmale Durchfahrtsbreite bei Insel (1.50m)	Quartierstrasse, Zone Tempo 30	bauliche Massnahme	Neugestaltung ganzer Strassenraum	Durch Führung im Mischverkehr mit MV bei 130 ist eine Querungshilfe für den Veloverkehr nicht mehr notwendig	laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch						BGK Wassertrasse		
308	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kommunal	bestehende Verbindung	Basisnetz	Kanton	> 10'000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Wanderwegroute	Tempo 50	Mischverkehr Velo / MV	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	Keine Querungshilfe für den Veloverkehr (nur FGS abseits der Wunschlinie)	Abgesetzter Radweg / Rad-Gehweg	bauliche Massnahme	Querungshilfe Velo	mit Schutzinsel, Mehrzweckstreifen o.ä. oder Verengung Querungsdistanz	Mittelfristig 5-10 Jahre	hoch	mittel								
309	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	> 10'000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 50	beidseitiger Radstreifen	Bemerkungsfeld	Linksabbiegen von der Neuen Dällikerstrasse in die U. Mühlstrasse und von der U. Mühlstrasse in die Neue Dällikerstrasse aufgrund Verkehrsinsel nicht möglich	Beidseitiger Radstreifen	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten		laufende Planung / Unterhalt	mittel	hoch							BGK Affolternstrasse (TBA)	
310	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	> 10'000	-	50 Asphaltiert	0-6%	Ja	Wanderwegroute	Tempo 50	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	keine durchgehende Veloinfrastruktur im Knotenbereich	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten		laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch								BGK Affolternstrasse (TBA)
311	Dritprojekt vorhanden - Schwachstelle	kantonal	bestehende Verbindung	Direkt	Kanton	> 10'000	-	60 Asphaltiert	0-6%	Ja	Fusswegroute	Tempo 60	LSA-Knoten	Die Veloinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	keine durchgehende Veloinfrastruktur im Knotenbereich	LSA Knoten	bauliche Massnahme	Neugestaltung Knoten		laufende Planung / Unterhalt	hoch	hoch								BGK Affolternstrasse (TBA) / Optimierung Veloführung Ostring (TBA)