

Stadt Winterthur



Mitgliederversammlung Velokonferenz

Mittwoch, 26. April 2023

Velofahren in Winterthur / se déplacer à vélo à Winterthour
Städtische Velorouten

Input, Stand und Diskussion

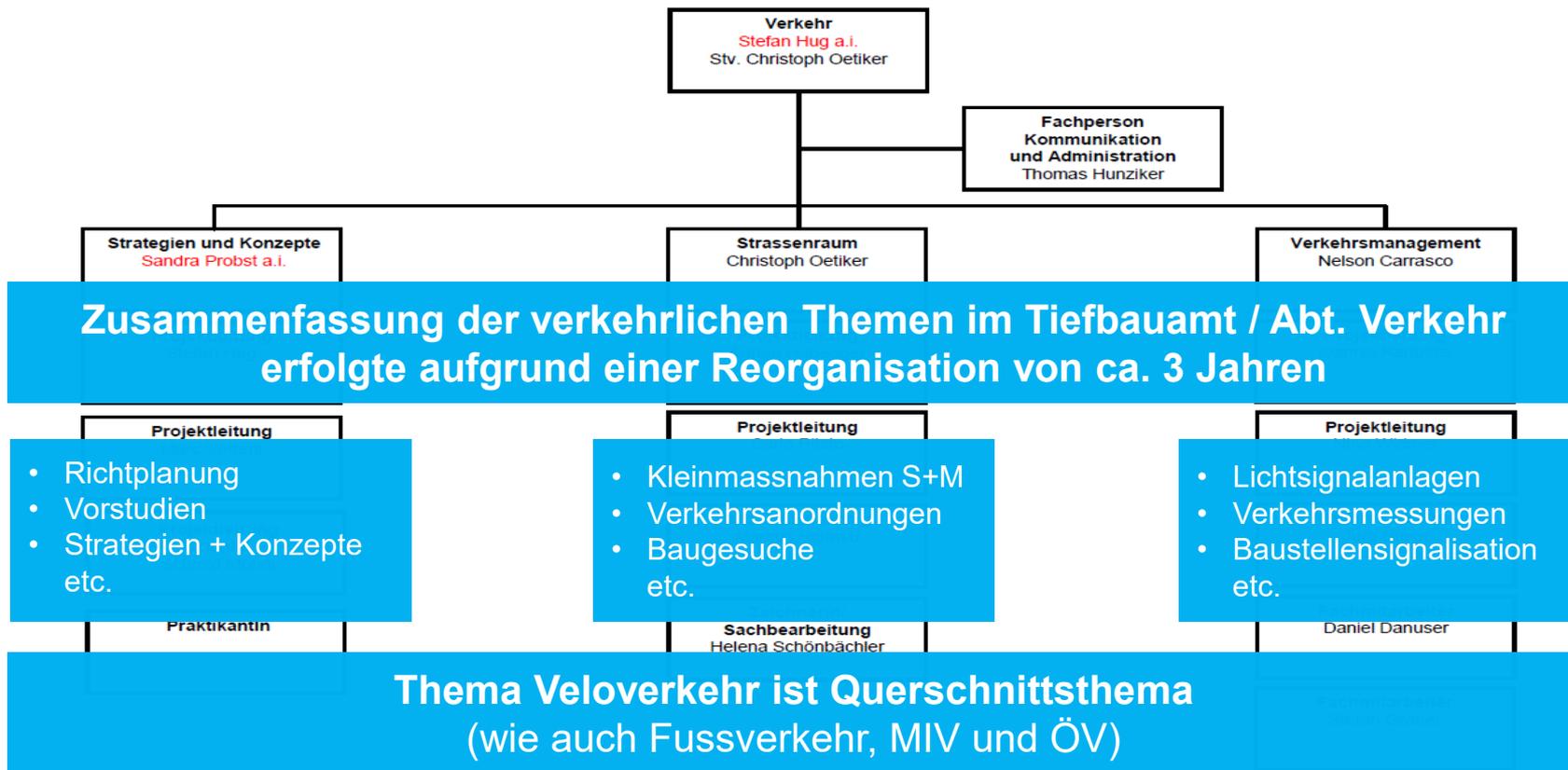
Veloroute
töss

Organisation «Veloplanung» in der Stadt Winterthur

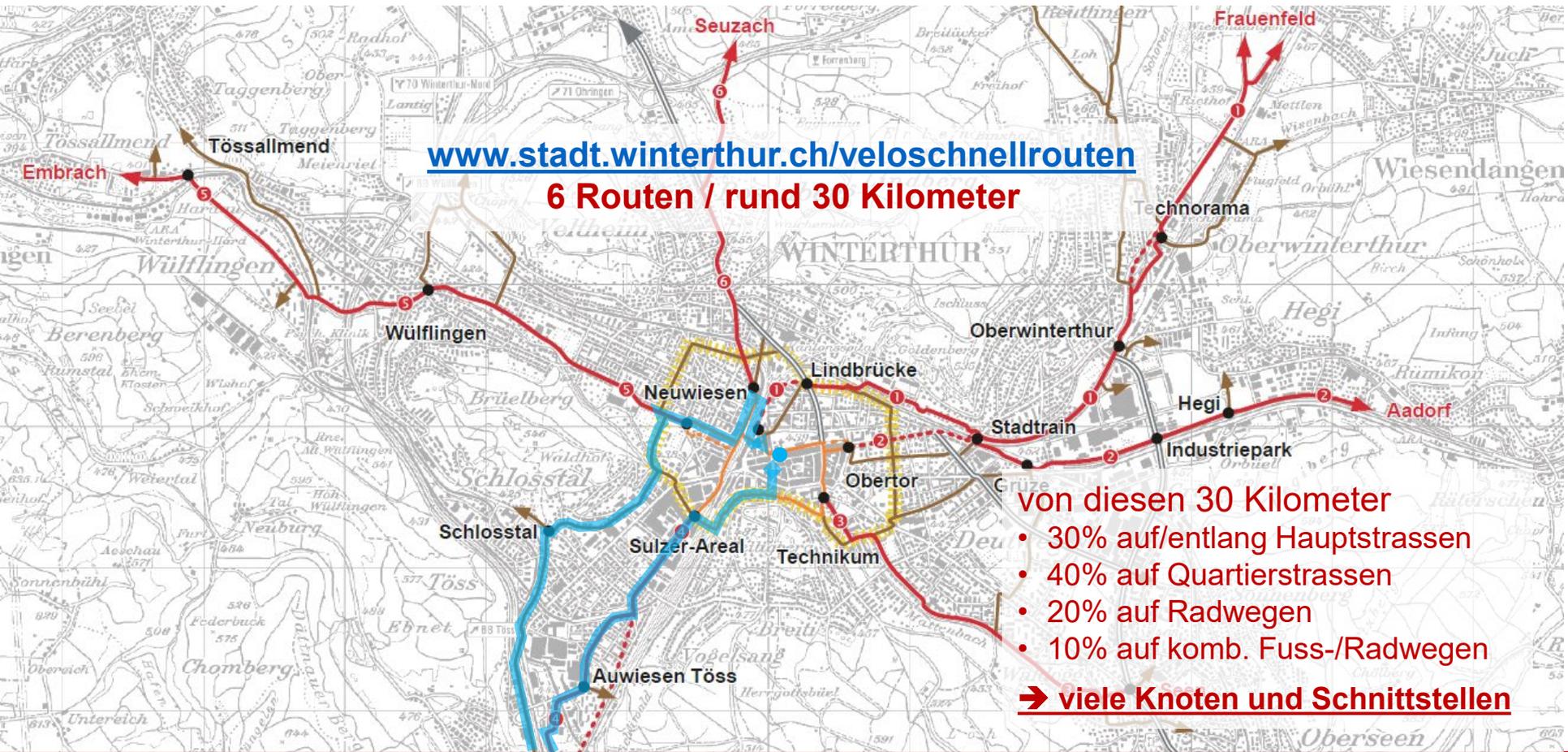
| | | | | | | |
|---|---|--|---|--|---|--|
| Kulturelles und Dienste Stadtpräsident Michael Künzle, CVP | Finanzen Stadtrat Kaspar Bopp, SP | Bau Stadträtin Christa Meier, SP | Sicherheit und Umwelt Stadträtin Katrin Cometta, GLP | Schule und Sport Stadtrat Jürg Altwegg, Grüne | Soziales Stadtrat Nicolas Galladé, SP | Technische Betriebe Stadtrat Stefan Fritschi, FDP |
| Departementssekretariat Mark Bona | Departementssekretariat Benedikt Minzer | Departementssekretariat Lukas Mischler | Departementssekretariat Christine Keller | Departementssekretariat Christoph Bebi | Departementssekretariat Eva Weishaupt | Departementssekretariat Daniel Jeker |
| Stadtentwicklung Bettina Furrer | Finanzamt Petra Oberchristl | Tiefbauamt Martin Joos | Stadtrichteramt Sylvia Huber | Schulamt Marc Tschann | Kindes- und Erwachsenen- schutzbehörde Kesb Karin Fischer | Stadtwerk Winterthur Marco Gabathuler |
| Personalamt Pascal Hirt Locher | Steueramt Caroline Lüthi | Vermessungsamt Daniel Kofmel | Stadtpolizei Anjan Sartory | Familie und Betreuung Regula Forster | Soziale Dienste Doris Egli | Stadtbus Winterthur Thomas Nideröst |
| Kultur Nicole Kurmann | Immobilien Erich Dürig | Baupolizeiamt Thomas Jung | Schutz und Intervention Jürg Bühlmann | Sportamt Dave Mischler | Bereich Alter und Pflege Markus Wittwer | Stadtgrün Winterthur Beat Kunz |
| Museen und Sammlungen | | | | | | |
| Bibliotheken Franziska Baetcke | Informatikdienste Markus Freuler | Amt für Städtebau Jens Andersen | Umwelt- und Gesundheitsschutz Peter Jann | | | |
| Stadtammann- und Betriebsämter * Friedensrichteramt * | | | | | | |

| | | | | | |
|-----------------------------------|--|------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------------|
| Verkehr Herbert Elsener | Planung und Koordination Stefan Gahler | Projekte Armand Bosonnet | Strasseninspektorat Peter Hirsiger | Entwässerung Ueli Sieber | Entsorgung Armin Bachofner |
| Strategien und Konzepte | Planung/Koordination | Grossprojekte | Unterhaltskreise | Infrastruktur | Entsorgungsdienst |
| Strassenraum | Erhaltungsplanung Strasse | Strassen- und Kanalbau | Werterhalt Strassen | Privatanlagen | Deponie Riet |
| Verkehrsmanagement | Baugesuche/Nutzungen (Eigentümergebiet) | Kunst- und Wasserbau | Signalisation | GIS-Fachstelle | Umweltprojekte |
| | | | Werkstatt/Schlosserei | Gewässer | |
| | | | Beschaffung/Infra- struktur/Sicherheit | Betrieb und Unterhalt | |

Organisation «Veloplanung» in der Stadt Winterthur



Städtische Velorouten I Netz und Konkretisierung



Städtische Velorouten | Grundsätze Planung und Projektierung

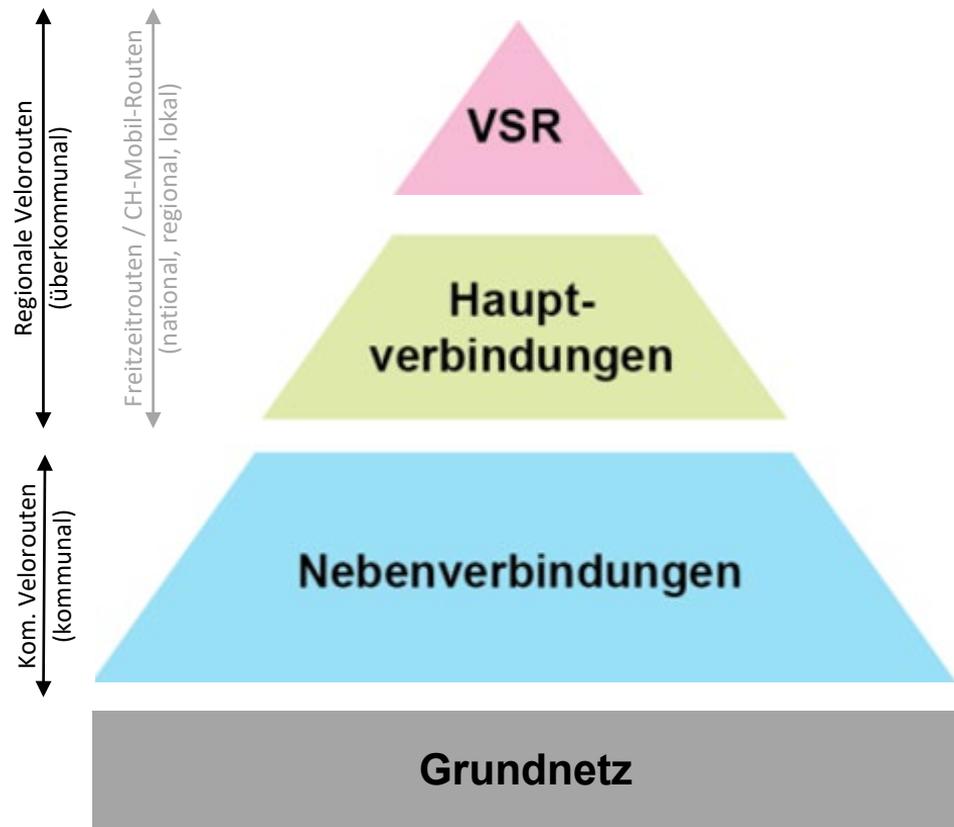
Strategische Grundsätze

- Benutzerkreis 8 bis 80 Jahre
(Veloschnellrouten sind für ALLE geeignet)
- Begrifflichkeit (...ohne «schnell»)
- Hierarchie zwischen den Verkehrsnetzen
- Wichtige Stadt- und Quartierräume werden berücksichtigt
- Fil Rouge (farbiger Strassenbelag) inkl. Markennamen und Logo
- Umsetzungsstrategie und Erfolgskontrolle (Umsetzung bis 2030)

Planerische Grundsätze

- Zweirichtungsradwege
- Fuss- und Velowege
- Quartierstrassen
- Hauptverkehrsstrassen
- Querungen und Abbiegebeziehungen
- Parkierung

Netzelemente und ...



Quelle: Richtlinie Velostandards Kanton Zürich, Version 1.0 (2021)

... wie heisst dieses Ding nun ...?!



Städtische Velorouten
(seit 20. April 2023)

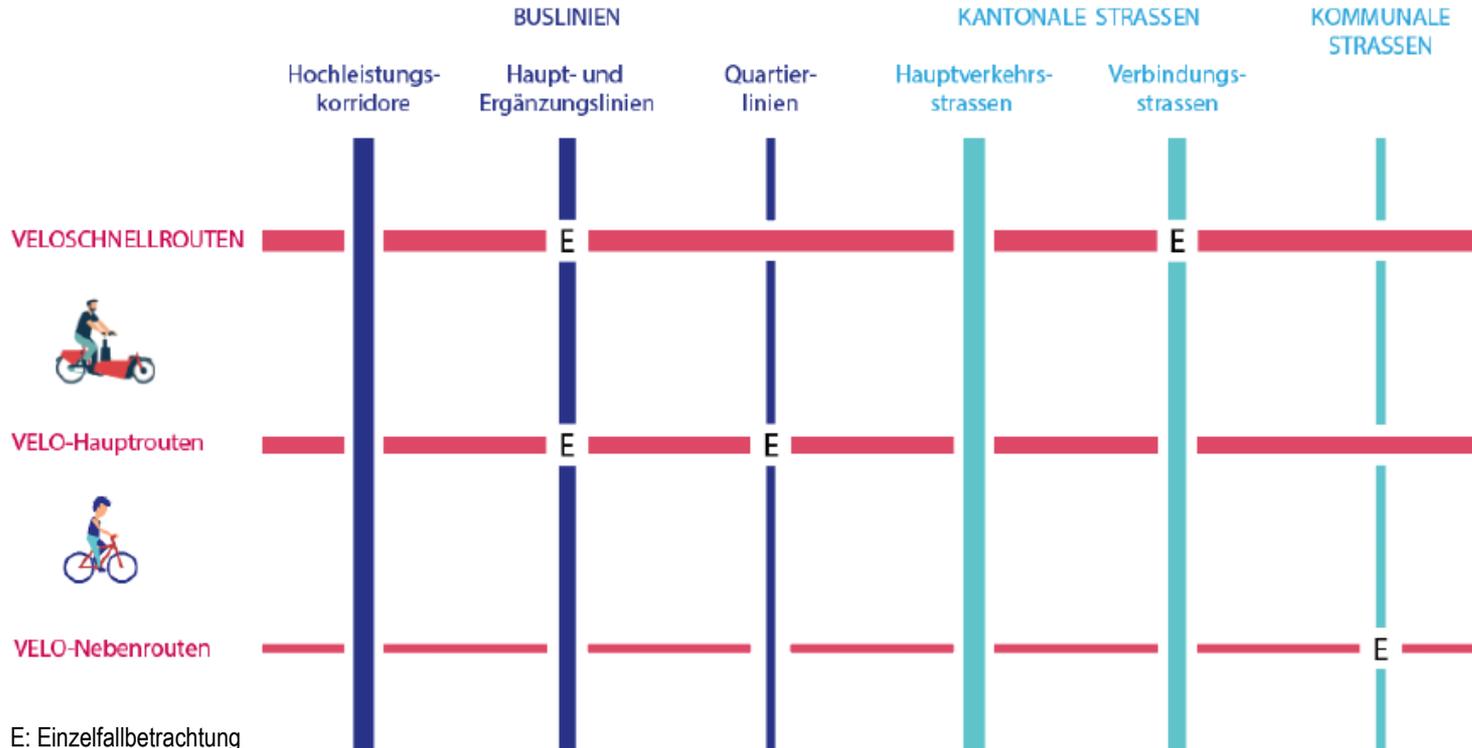


Welcher Name ist für die oberste Netzhierarchie eines Velonetzes am geeignetsten?

Join at
slido.com
#2641 084



Städtische Velorouten | Knotenhierarchie

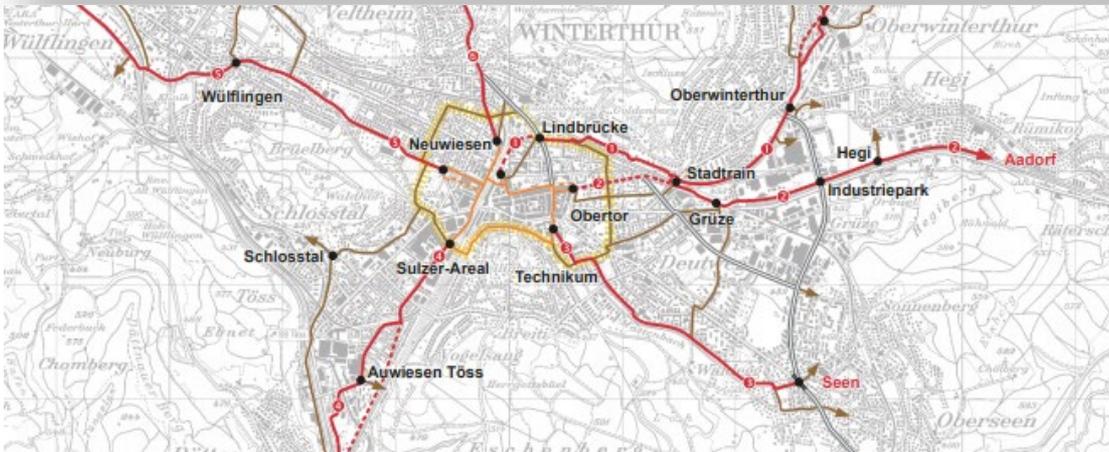


Städtische Velorouten | Umsetzungsstrategie → «Ziel?!»

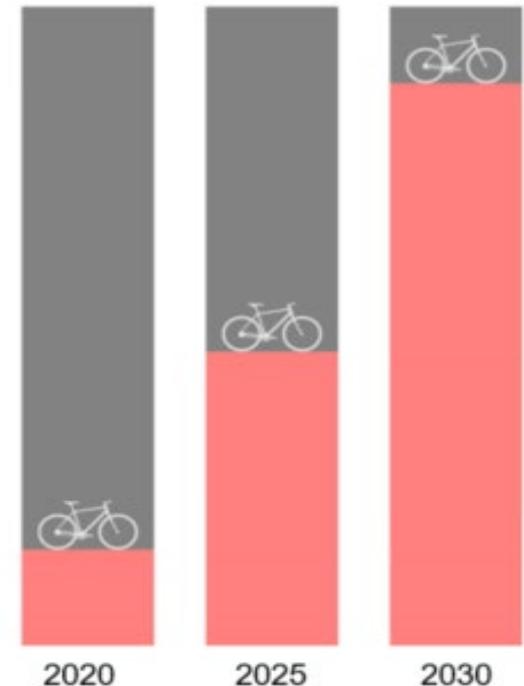
Strategischer Grundsatz

Umsetzungsstrategie und Erfolgskontrolle

Eine Umsetzungsstrategie soll aufzeigen, wann und wo Veloschnellrouten in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden. Um kurzfristig einen grossen Nutzen zu erzielen, sind neben «einfach» umsetzbaren Abschnitten zeitnah auch die «problematischeren» Abschnitte / Stellen mit grösserem Umsetzungsaufwand anzugehen. Zur Umsetzungsstrategie gehört auch ein Monitoring, welches periodisch den jeweiligen Umsetzungsstand der Veloschnellrouten aufzeigt. Mittels eines Messstellennetzes wird die Velonutzung auf den Veloschnellrouten quantitativ erhoben.

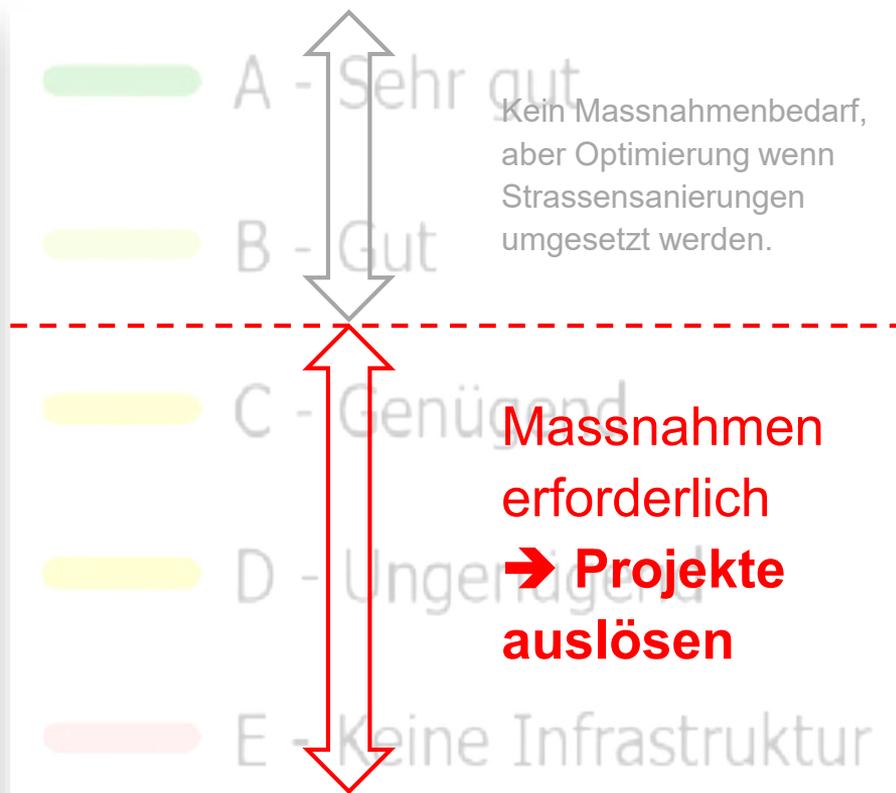


Ziel, dass bis 2030 ca. 80 % der Routen realisiert sind?!



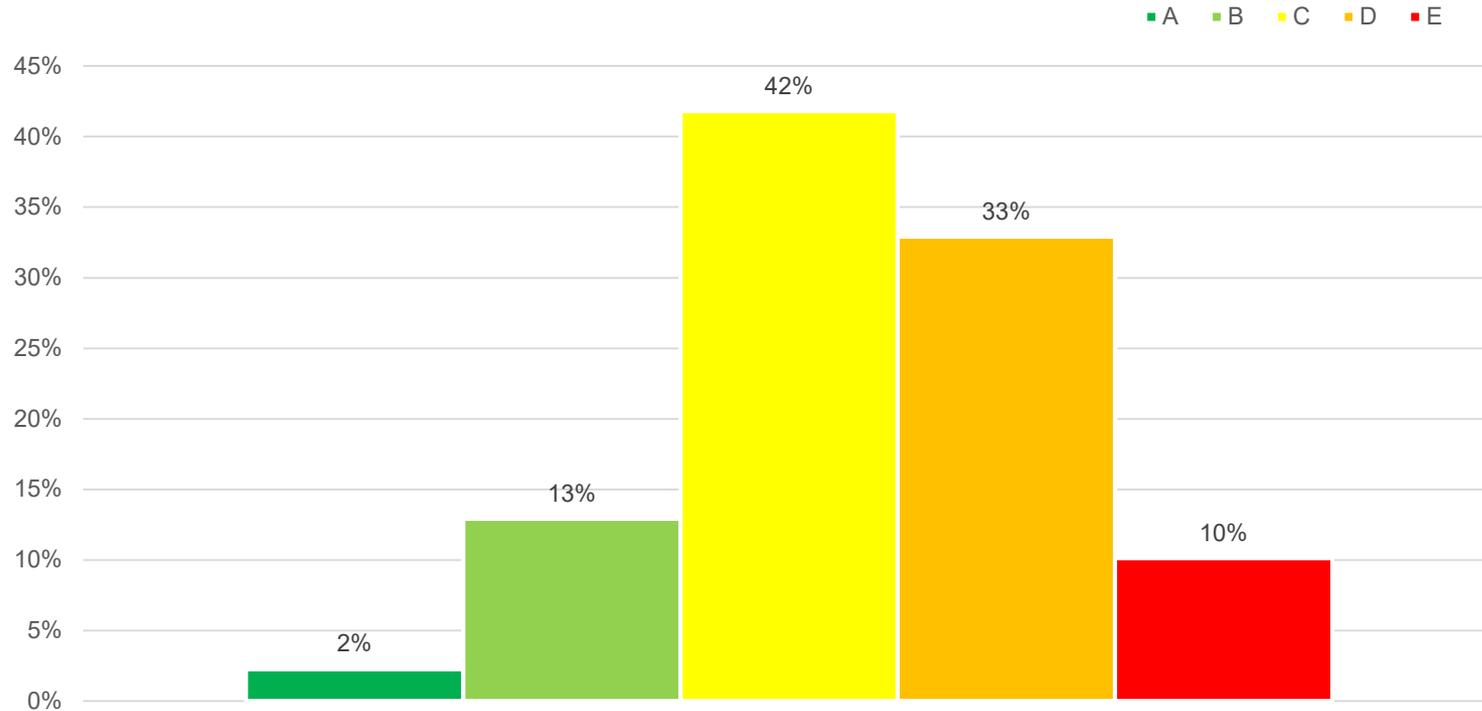
Städtische Velorouten I Qualität IST und SOLL

| | A VSR-Standard | B Gut | C Genügend | D Ungenügend | E |
|--|---|---|---|---|---------------------------------|
| Radweg mit Zweirichtungsverkehr + separater Fussweg oder Gehbereich | ≥ 4.00 m | ≥ 3.00 m | ≥ 2.40 m | < 2.40 m | Keine Infrastruktur / Netzlücke |
| Kombinierter Rad-/Fussweg | | ≥ 4.50 m ≥ 3.50 m bei sehr geringem Fussverkehr | ≥ 3.50 m | < 3.50 m | |
| Kombinierte Rad-/Fusswege mit Einrichtungsverkehr Velo | Für VSR wird die Führung auf kombinierten Rad-/Fusswegen nur in Ausnahmefällen mit geringen Fussgängerfrequenzen empfohlen. | | ≥ 3.00 m | < 3.00 m | |
| Veloführung richtungstrennt auf Radstreifen oder Radwegen <u>Auf übergeordneten Strassen</u> + separater Fussweg oder Gehbereich | Radwege (richtungstrennt) ≥ 2.50 m je Richtung | Velostreifen ≥ 1.80 m oder Radwege (richtungstrennt) ≥ 2.00 m je Richtung | Velostreifen ≥ 1.50 m oder Radwege (richtungstrennt) ≥ 1.60 m je Richtung oder Busstreifen (Velos zugelassen) ≥ 4.25 m / ≤ 3.25 m | Velostreifen < 1.50 m oder Radwege (richtungstrennt) < 1.60 m je Richtung | |
| Veloführung im Mischverkehr <u>Auf untergeordneten Strassen</u> mit wenig DTV Bewertung gemäss nächstehender Tabelle «Kriterien für Mischverkehr auf untergeordneten Strassen» | ● ● ● ● ● Alle Kriterien treffen zu | ● ● ● ● ○ Drei Kriterien treffen zu | ● ● ● ● ○ Zwei Kriterien treffen zu | ● ● ● ● ○ Ein Kriterium trifft zu | |



Städtische Velorouten | Qualität IST-Zustand

Qualität aller Velorouten (VSR 1 bis 6), Stand Ende 2020





| Datum | kontr./gez. | Auftragsnr. |
|------------|-------------|-------------|
| 20.12.2021 | dr/dd | 1974_A4 |

Qualitätsstandard Strecke

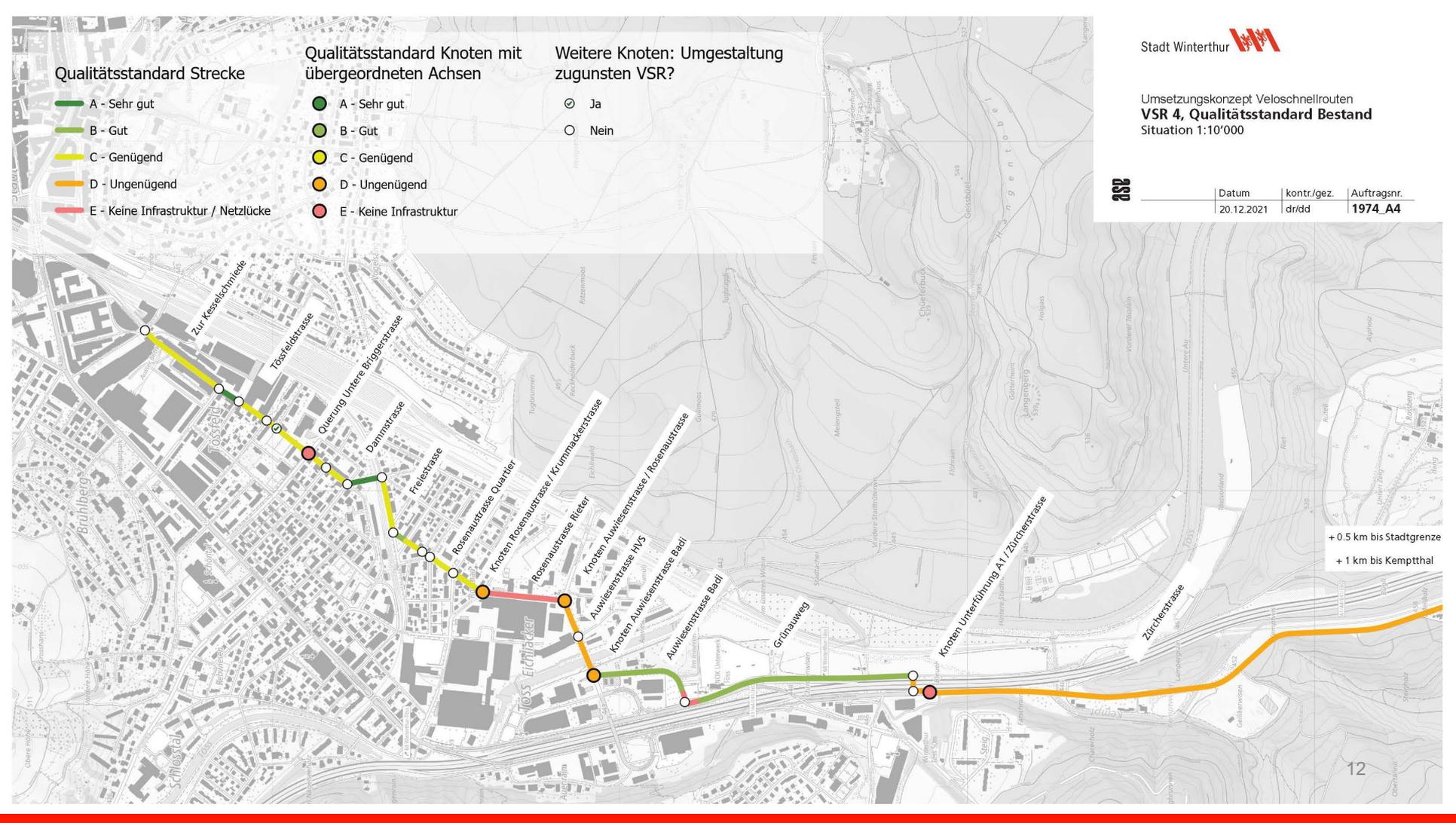
- A - Sehr gut
- B - Gut
- C - Genügend
- D - Ungenügend
- E - Keine Infrastruktur / Netzlücke

Qualitätsstandard Knoten mit übergeordneten Achsen

- A - Sehr gut
- B - Gut
- C - Genügend
- D - Ungenügend
- E - Keine Infrastruktur

Weitere Knoten: Umgestaltung zugunsten VSR?

- Ja
- Nein



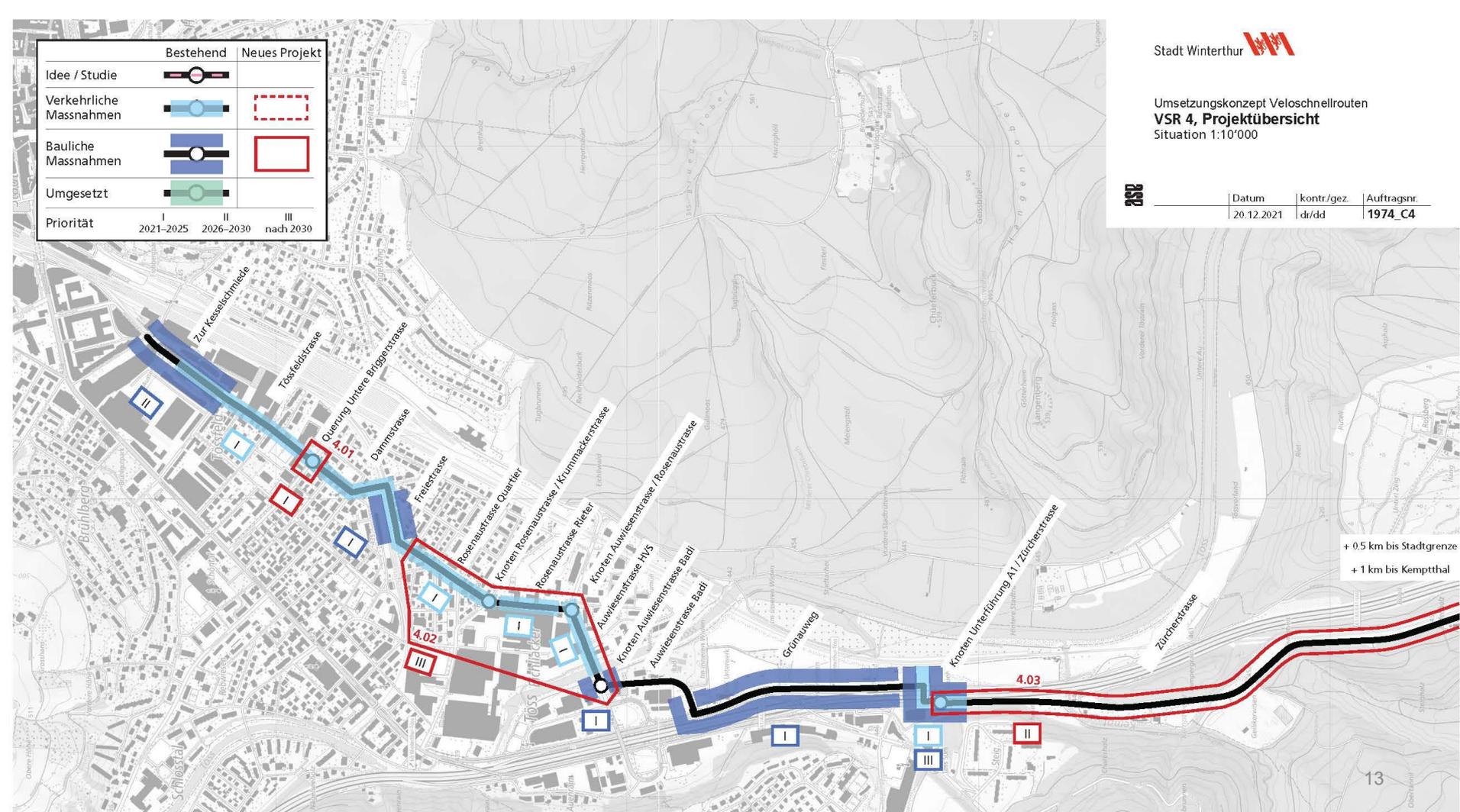
+ 0.5 km bis Stadtgrenze
 + 1 km bis Kempthal

Umsetzungskonzept Veloschnellrouten
VSR 4, Projektübersicht
 Situation 1:10'000



| Datum | kontr./gez. | Auftragsnr. |
|------------|-------------|-------------|
| 20.12.2021 | dt/dd | 1974_C4 |

| | Bestehend | Neues Projekt |
|-------------------------|---|---|
| Idee / Studie |  |  |
| Verkehrliche Massnahmen |  |  |
| Bauliche Massnahmen |  |  |
| Umgesetzt |  |  |
| Priorität | I 2021–2025 II 2026–2030 | III nach 2030 |



+ 0.5 km bis Stadtgrenze
 + 1 km bis Kempthal

Unterschied verkehrliche / bauliche Massnahme

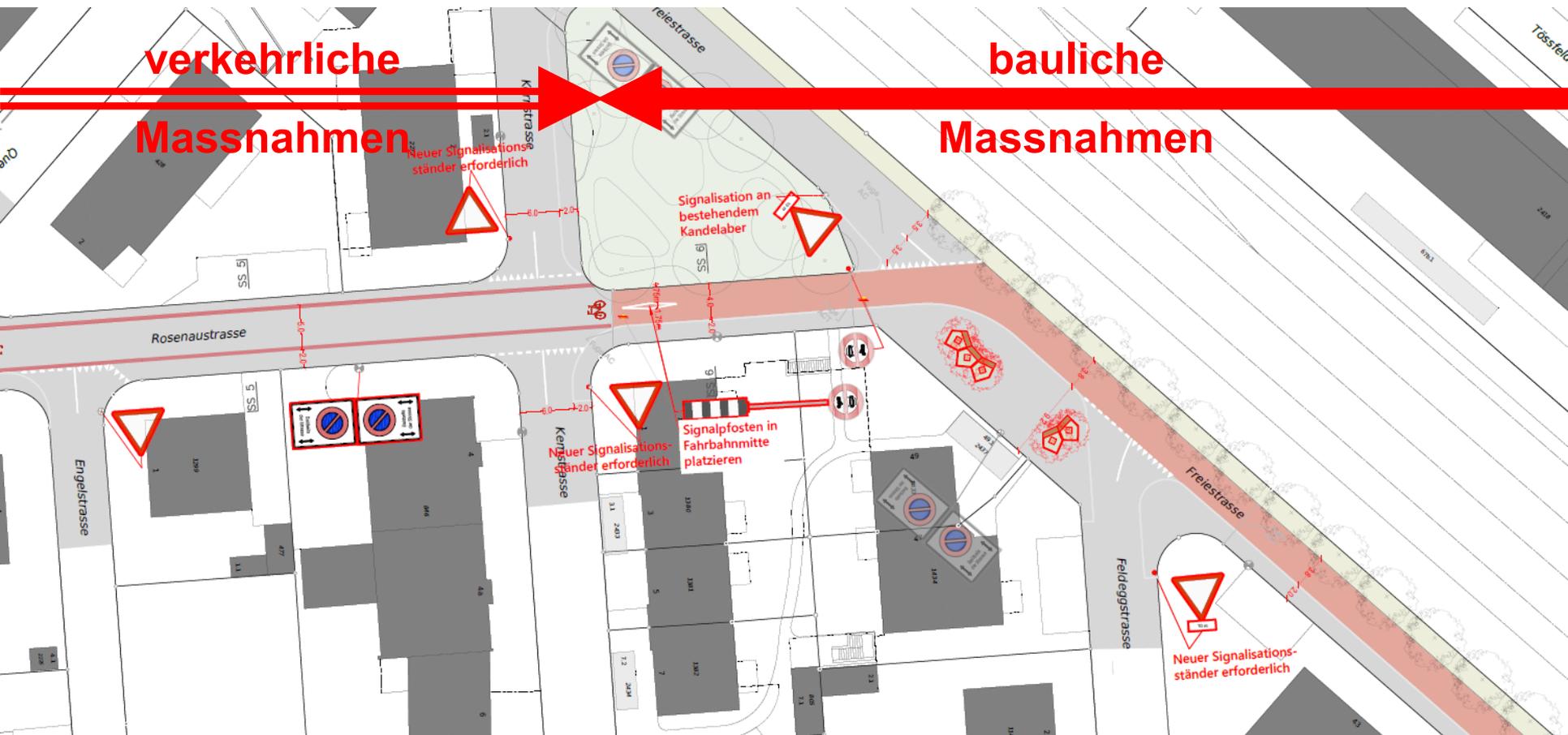
Verkehrliche Massnahme:

- Fokus auf Anpassung Signalisation und Markierung, keine/kleine bauliche Eingriffe
- Verzicht auf Auflageverfahren nach kantonalem Strassengesetz (keine Auflagen gem. StrG §13/16)
- Verkehrsanordnung i.d.R. erforderlich
- Keine Koordination mit anderen städtischen Anliegen
- Zeitraum Start Planung bis Umsetzung ca. 6 bis 18 Monate
- Federführung Umsetzung bei AVE
- Finanzierung über «Velokredit»

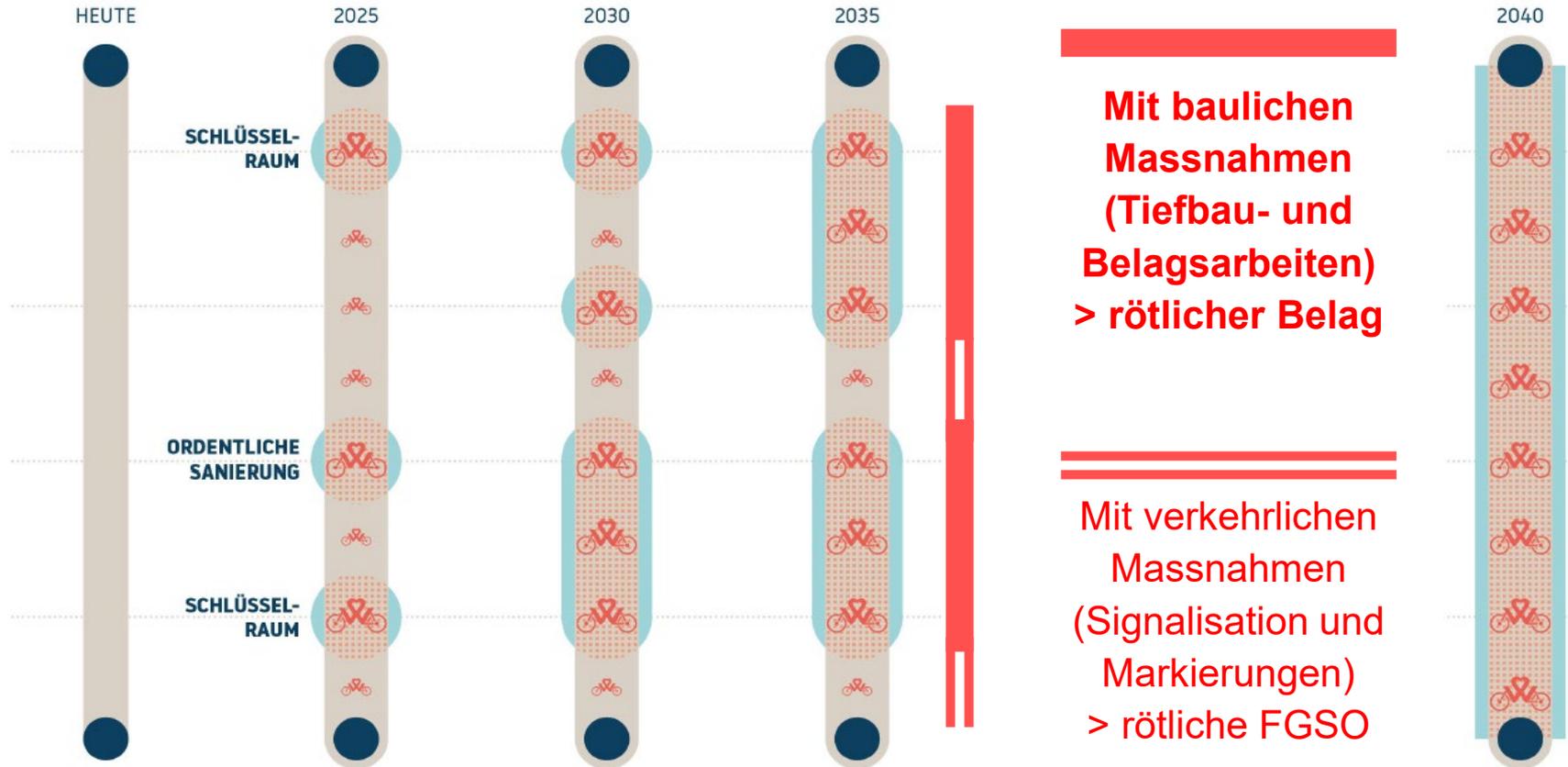
Bauliche Massnahme:

- Grössere bauliche Eingriffe erforderlich inkl. Anpassung Signalisation und Markierung
- Auflageverfahren nach kantonalem Strassengesetz (keine Auflagen gem. StrG §13/16) erforderlich.
- Verkehrsanordnung i.d.R. zus. erforderlich
- Koordination mit städtischen Anliegen (Unterhalt, Werkleitungen) erforderlich
- Zeitraum Start Planung bis Umsetzung ca. 3 bis 5 Jahre, Vorstudie i.d.R. erforderlich
- Federführung Umsetzung bei APR
- Finanzierung über Investitionskredite

Aktuelles Projekt | VSR 4 | kurz- und langfristig



Wann sind wir fertig?



Wieso **ROT**?



- **Rot** ist bereits bekannte Farbe zur Veloführung (Velowegweisung, Kennzeichnung von Konfliktflächen, Verwendung in anderen Ländern und Städten)
- **Blau** ist der **Himmel**, **Grün** ist die **Wiese**.
- **Beige (gelb)** wäre denkbar, aber verträgt sich schlecht mit gelben Markierungen.
- **Rot** ist technisch relativ einfach umsetzbar.
- **Rot** ist die Wappenfarbe von Winterthur (;-).

Aktuelles Projekt I VSR 4

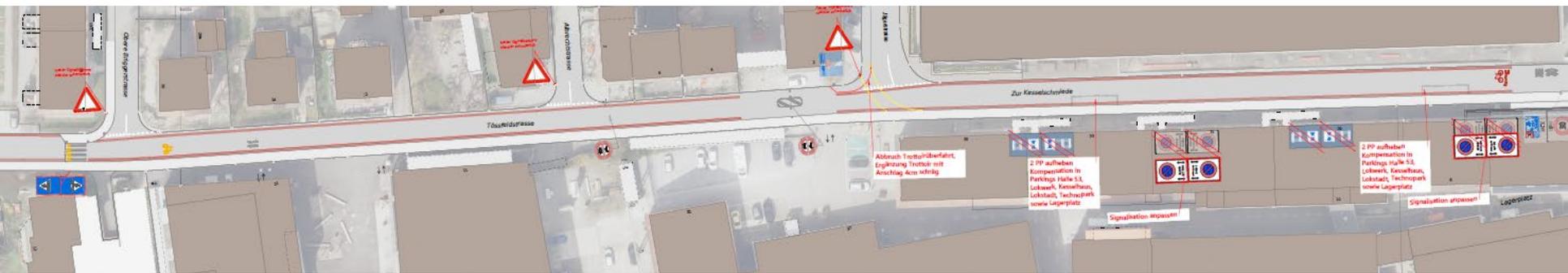


Früherer Zustand

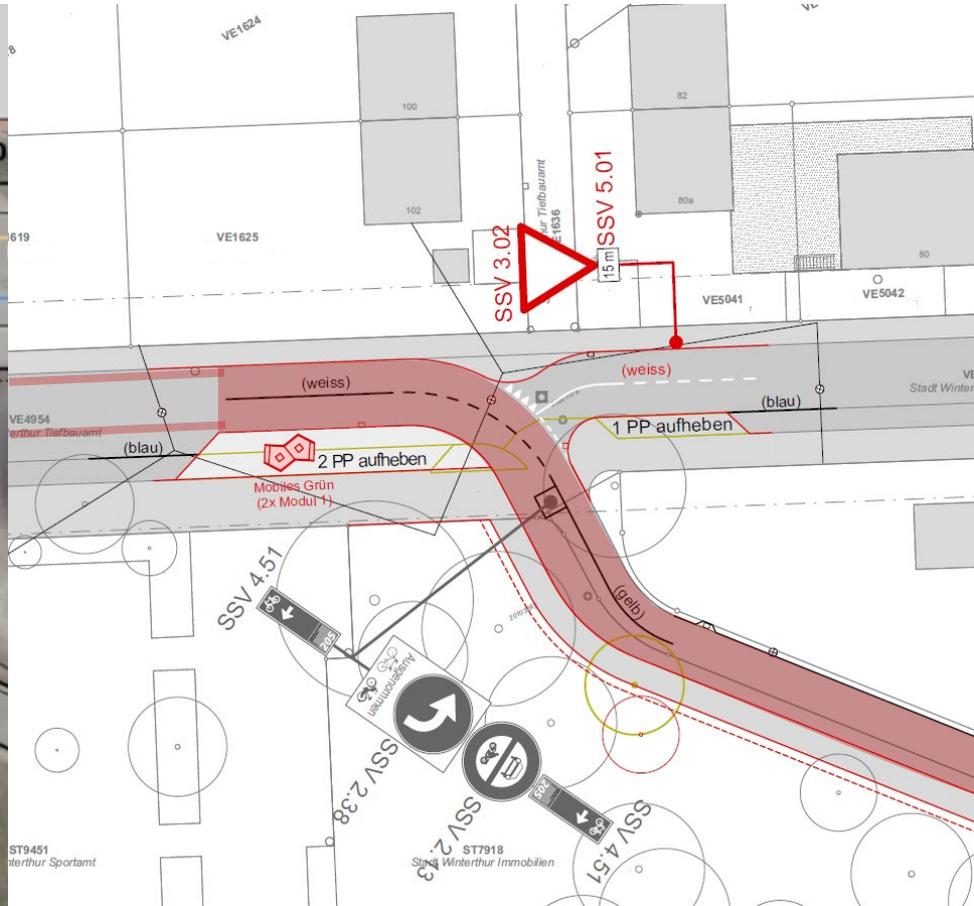


Heutiger Zielzustand

Aktuelles Projekt I VSR 4



Aktuelles Projekt I VSR 5



Rötlicher Belag | Technische Aspekte



TECHNISCHE ASPEKTE: Farbloses synthetisches Bitumen (Bernstein) / rote Farbstoffe (Rezeptur) / roter porphyrartiger Stein (Langzeitwirkung).

Hinweis: Das Bitumen ist rot, durch Abrieb und Oxidation blasst die Farbe allmählich aus. Durch rötliche Steine wird eine länger anhaltende Wirkung erwirkt. Die «Verblassung» ist auch abhängig von Belastung, Temperatur und Sonneneinstrahlung.

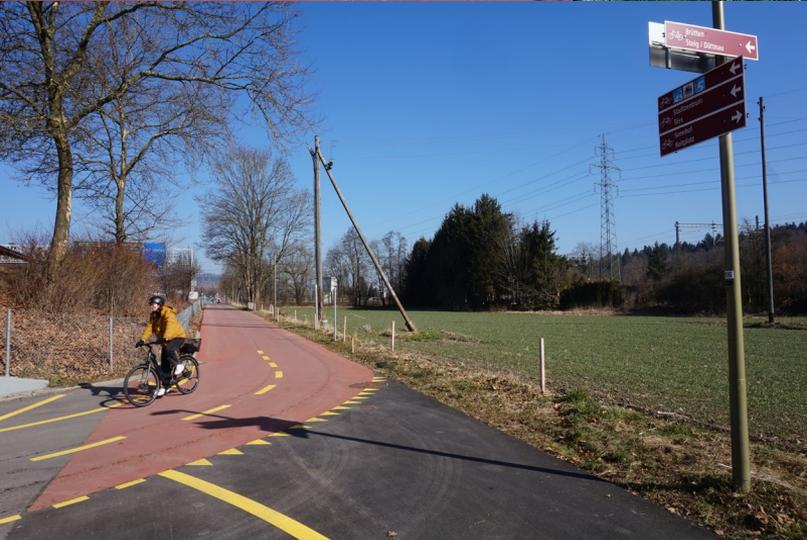
Bild: Testflächen Deponie Ried (ohne/mit rötlichen Stein)



QUALITÄT: Erste Erkenntnisse bestätigen, dass der **ROT**-Belag gleichwertig mit einem SCHWARZ-Belag ist.

KOSTEN: Reine Materialkosten für Deckbelag (3cm) sind 2 bis 2.5-Mal teurer (Preisdifferenz relativiert sich je nach Projektumfang > Kosten für Werkleitungen, Koffer, Tragschicht, Einbau etc.)

AKTUELL: Das Ziel-Erscheinungsbild mit dezenter Farbwirkung ist jetzt (nach 1-2 Jahren) schon erreicht. Bleicht Belag schneller aus als erwartet? Anpassung Rezeptur erforderlich?!



Bilder: Grüнауweg (während/nach Einbau)