

Creator's Circle by Velopa
Mittwoch, 30. August 2023

Stadt Winterthur



VELOSTADT WINTERTHUR

Städtische Velorouten

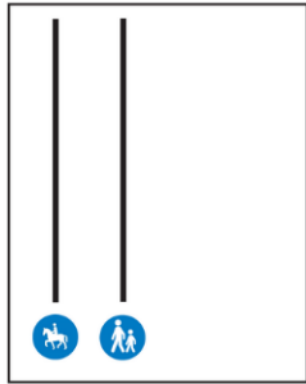
... oder Velovorrangrouten / Velobahnen / Veloschnellrouten ...

Veloparkierung / Veloabstellanlagen

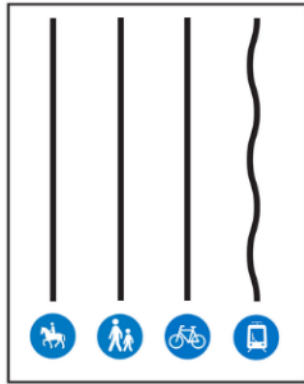
**Veloroute
töss**

Ist und bleibt Winterthur die Schweizer Velostadt Nr. 1?!

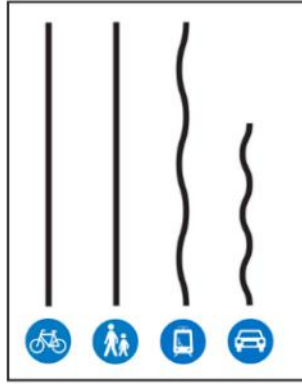
A Short History of Traffic Engineering (Quelle; copenhagenize.eu / wikipedia.org)



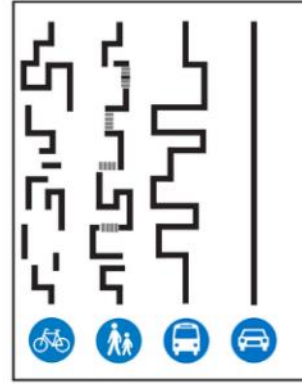
1800



1900



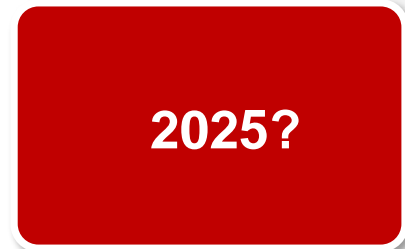
1920



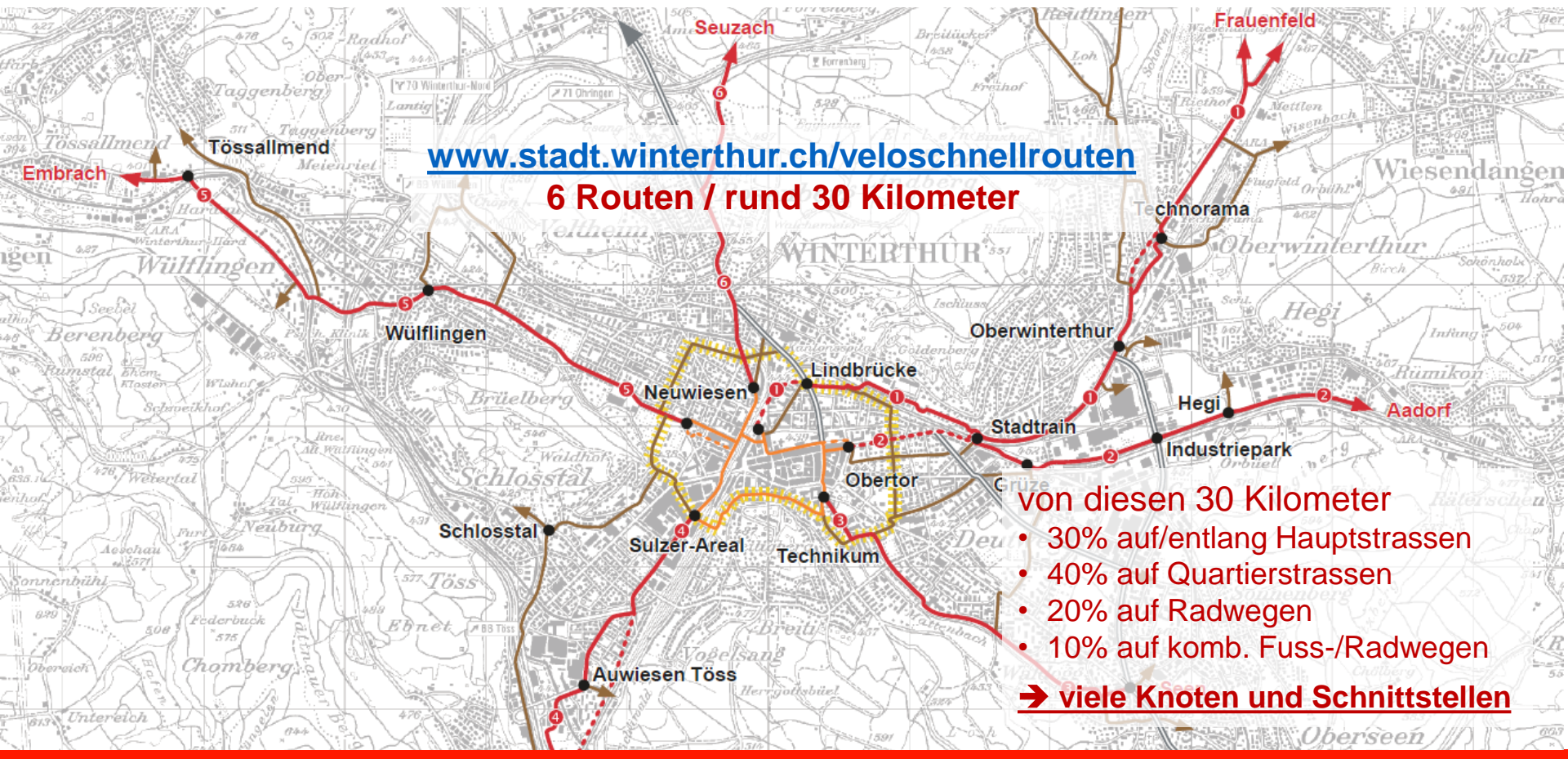
1950 - present



... in der Arbeiterstadt Winterthur behielt das Velo auch in den Nachkriegsjahren eine wichtige Bedeutung!



Städtische Velorouten I Netz und Konkretisierung



Städtische Velorouten | Grundsätze Planung und Projektierung

Strategische Grundsätze

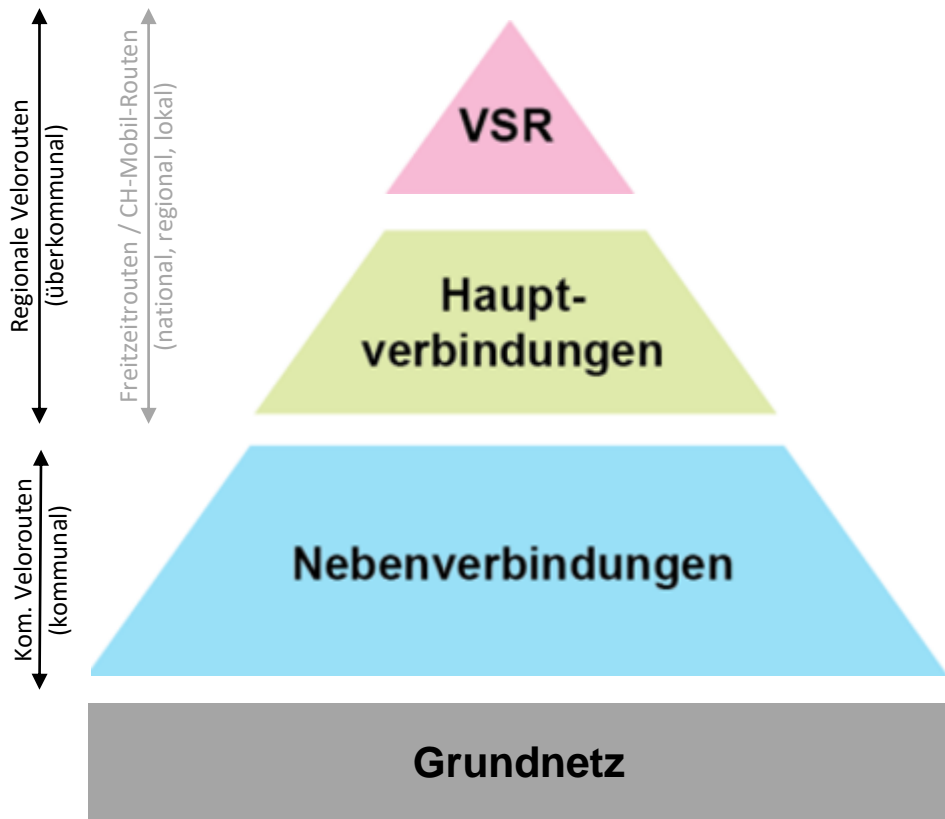
- **Benutzerkreis 8 bis 80 Jahre**
(Velorouten für ALLE)
- Begrifflichkeit (...ohne «schnell»)
- Hierarchie zwischen den Verkehrsnetzen
- Wichtige Stadt- und Quartierräume werden berücksichtigt
- Fil Rouge (farbiger Strassenbelag) inkl. Markennamen und Logo
- Umsetzungsstrategie und Erfolgskontrolle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

Planerische Grundsätze

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

Netzelemente und ...

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



- Velobahn
- Weloschnellroute
- Velovorzugsroute
- Velovortrittsroute
- Velostrasse
- Velo♥Route
- VeloRoute
- ?
- veloWINroute

Die Angst der Velostadt vor den «Schnellrouten»

Der Stadtrat wollte die Velofahrer beschenken, stattdessen laufen sie Sturm. Wie konnte es so weit kommen? Geschichte eines vermeidbaren Missverständnisses.

Netzelemente und ...



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

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



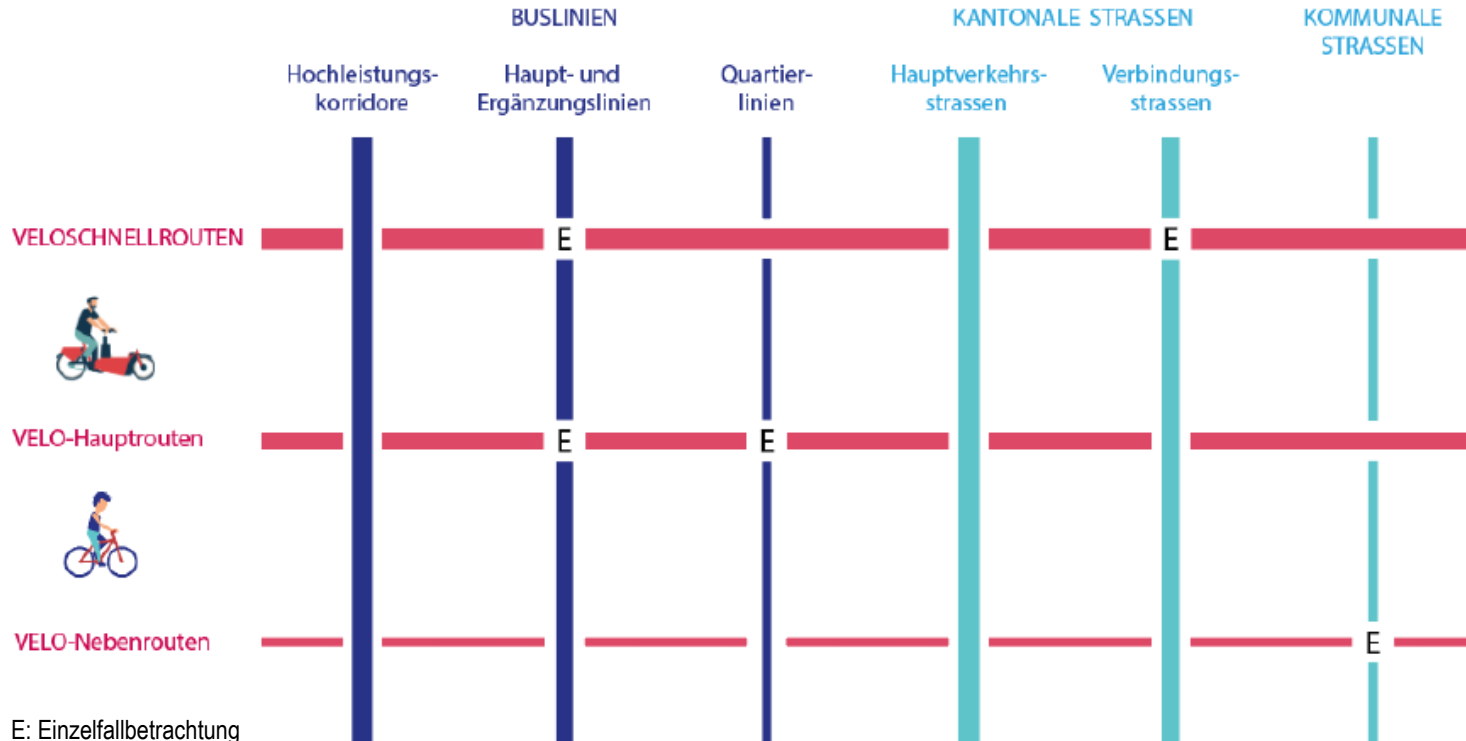
Die Angst der Velostadt vor den «Schnellrouten»

Städtische Velorouten

(seit 20. April 2023)

Der Stadtpräsident hat die Velofahrer im Falle eines Sturms in Laufschuhen laufen lassen. Wie konnte es so weit kommen? Geschichte eines vermeidbaren Missverständnisses.

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.

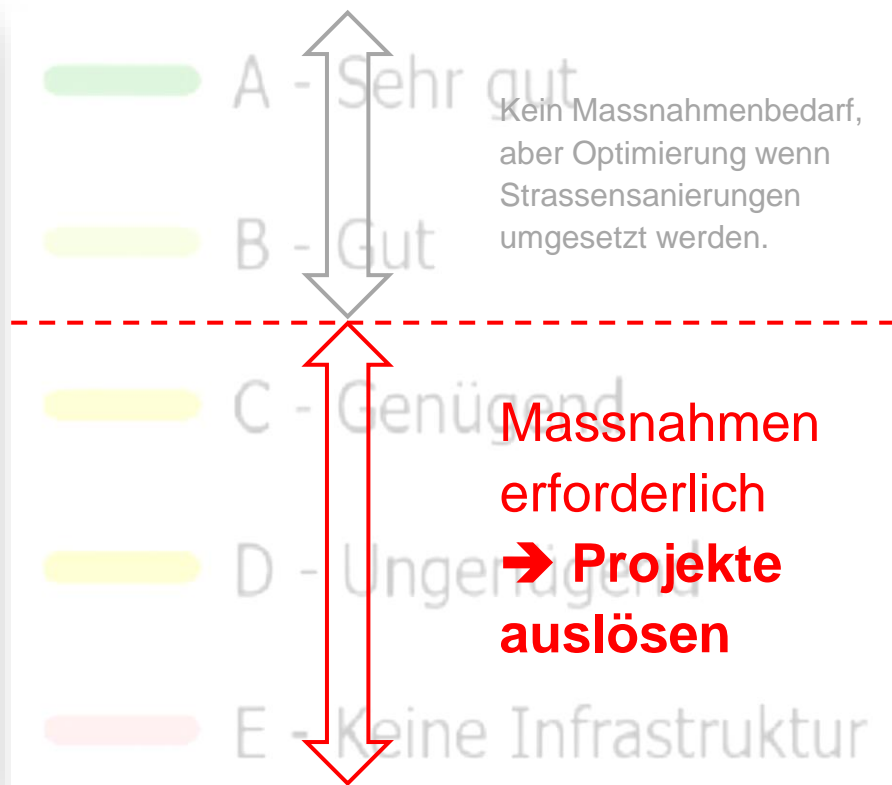


Ziel, dass bis 2030 ca. 80 % der Routen realisiert sind?!



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»	●●●●●	●●●●○	●●●○●	●○○○○	



Qualitätsstandard Strecke

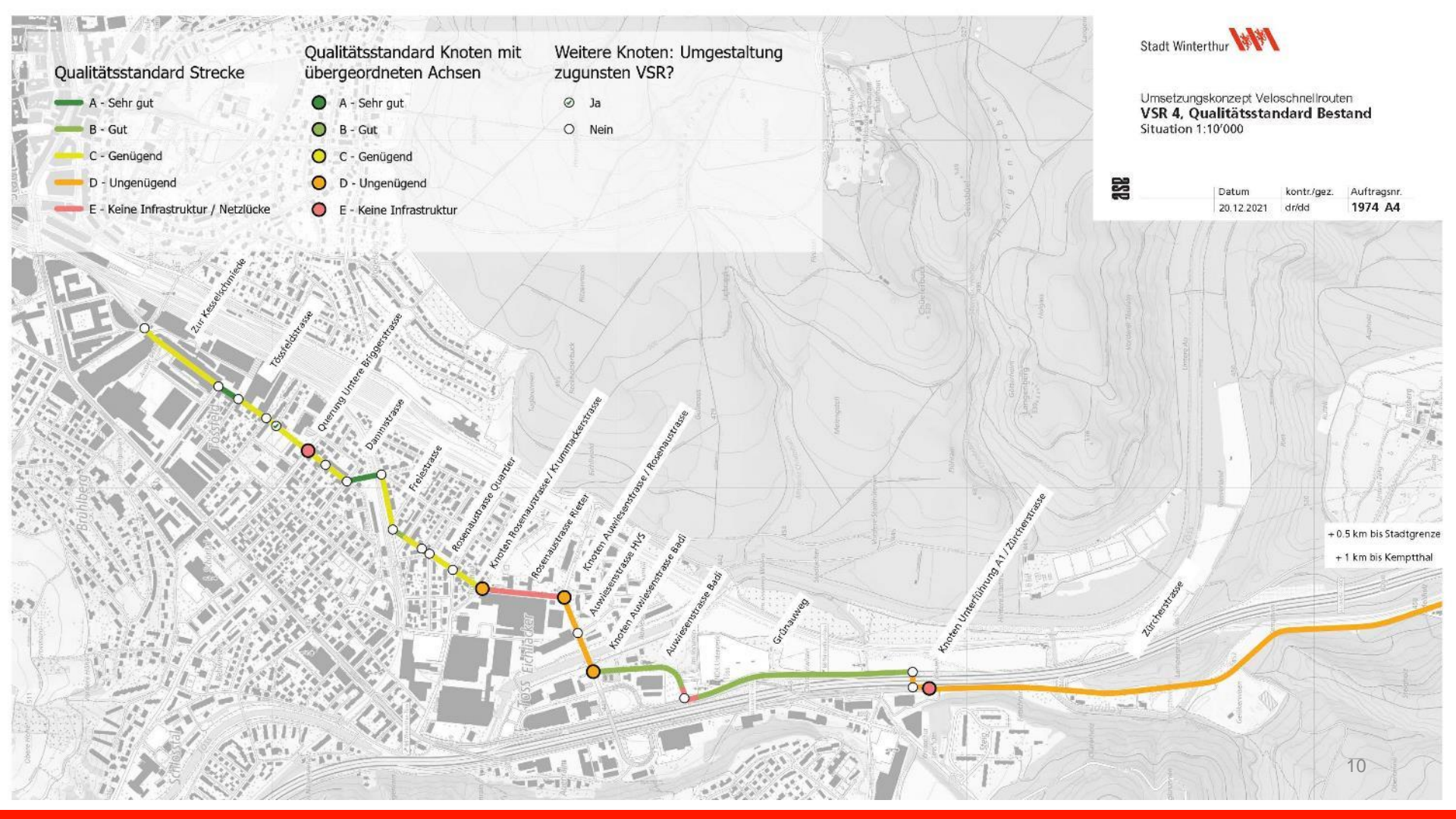
- A - Sehr gut
- B - Gut
- C - Genügend
- D - Ungenügend
- E - Keine Infrastruktur / Netzlücke

Qualitätsstandard Knoten mit übergeordneten Achsen

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

Weitere Knoten: Umgestaltung zugunsten VSR?

- Ja
- Nein











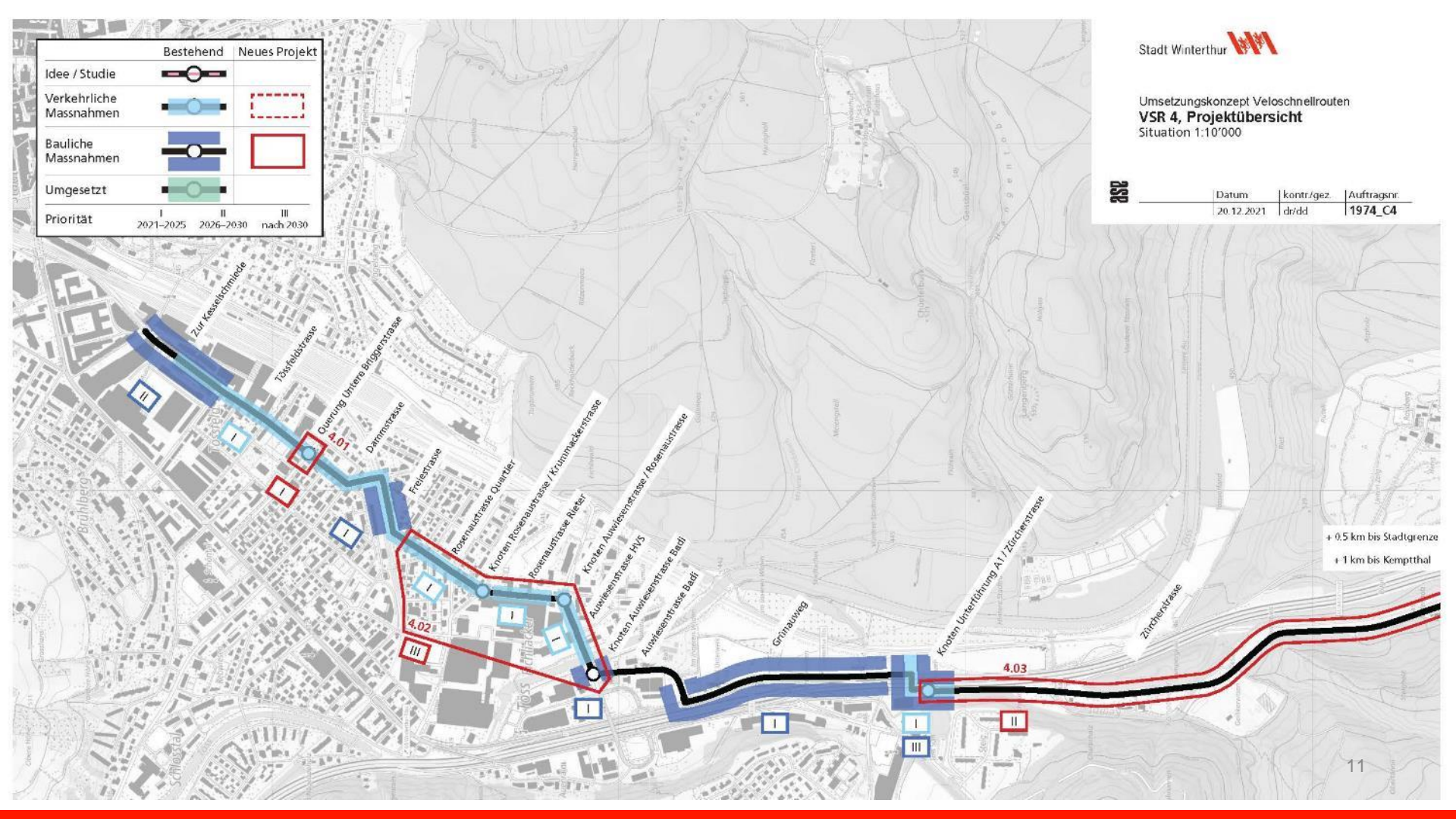
BSB

Datum	kontr./gez.	Auftragsnr.
20.12.2021	dr/dk	1974 A4

+ 0.5 km bis Stadtgrenze
 + 1 km bis Kempthal

Datum	kontr./gez.	Auftragsnr.
20.12.2021	dr/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:

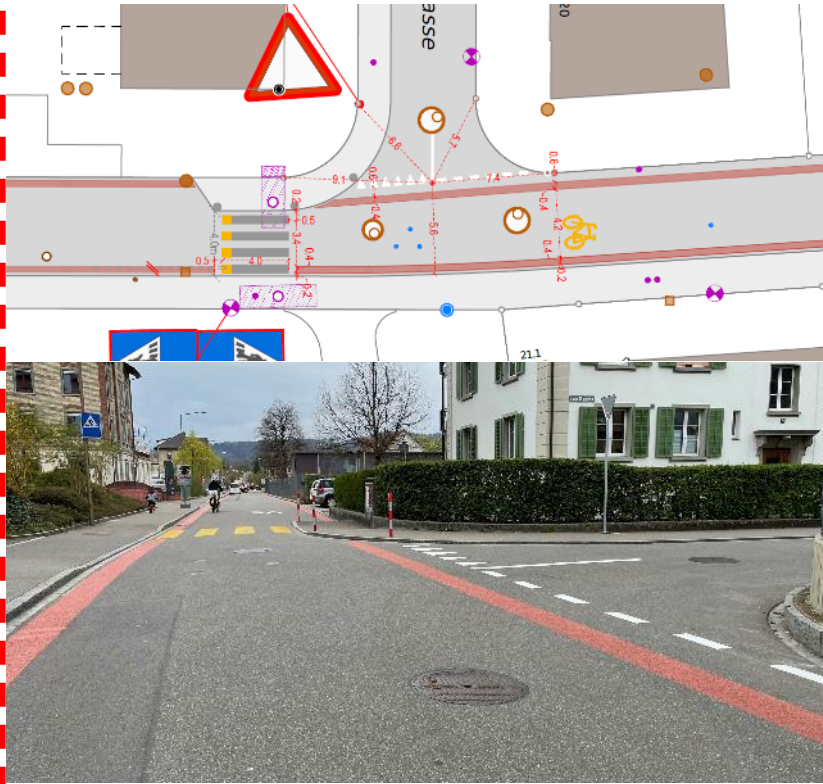
- Fokus auf Anpassung Signalisation und Markierung, keine/kleine bauliche Eingriffe
- Verzicht auf Auflageverfahren nach kantonalem Strassengesetz (keine Auflagen gem. StrG §13/16)
- Verkehrsanordnung i.d.R. erforderlich
- Keine Koordination mit anderen städtischen Anliegen
- Zeitraum Start Planung bis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

Unterschied verkehrliche / bauliche Massnahme

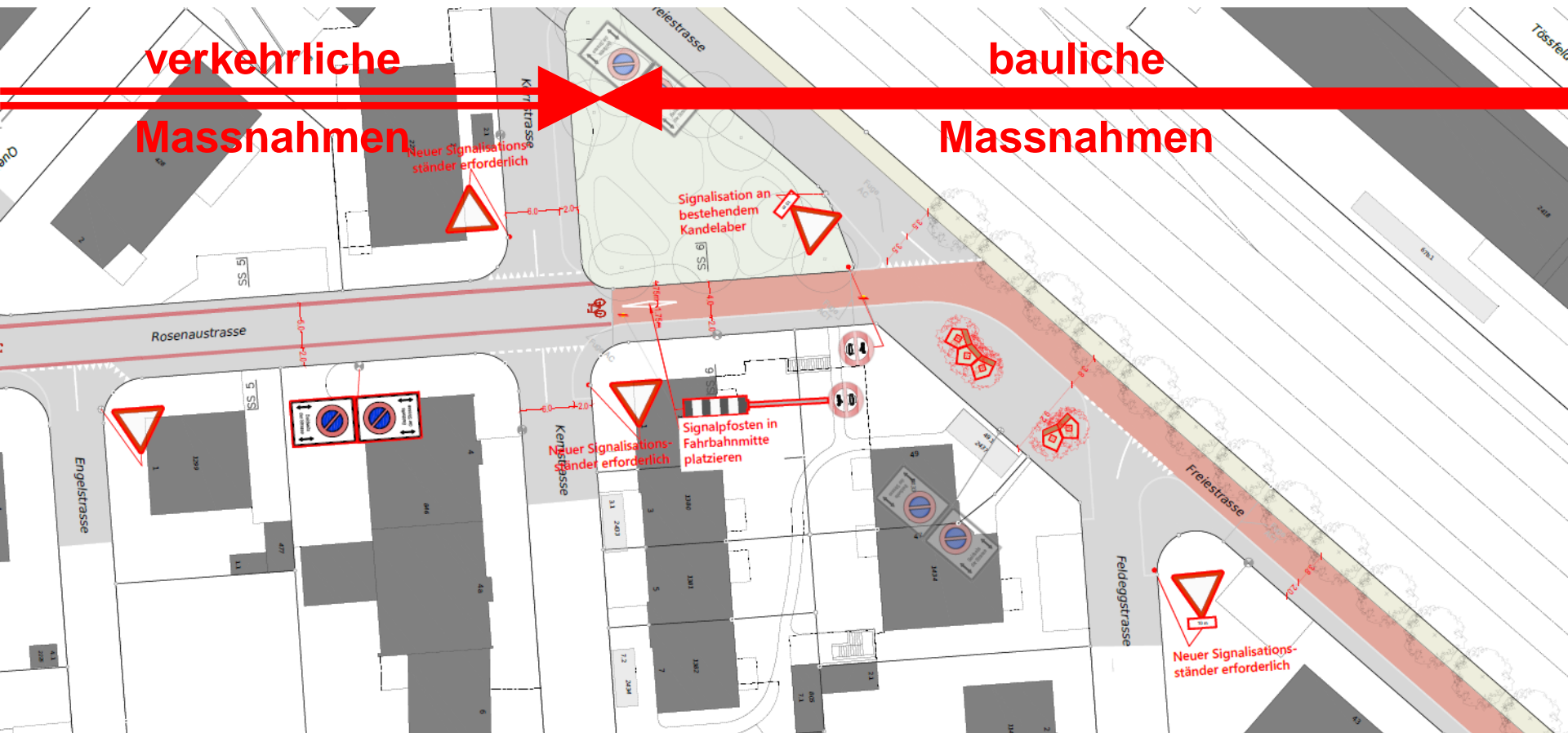
Verkehrliche Massnahme:

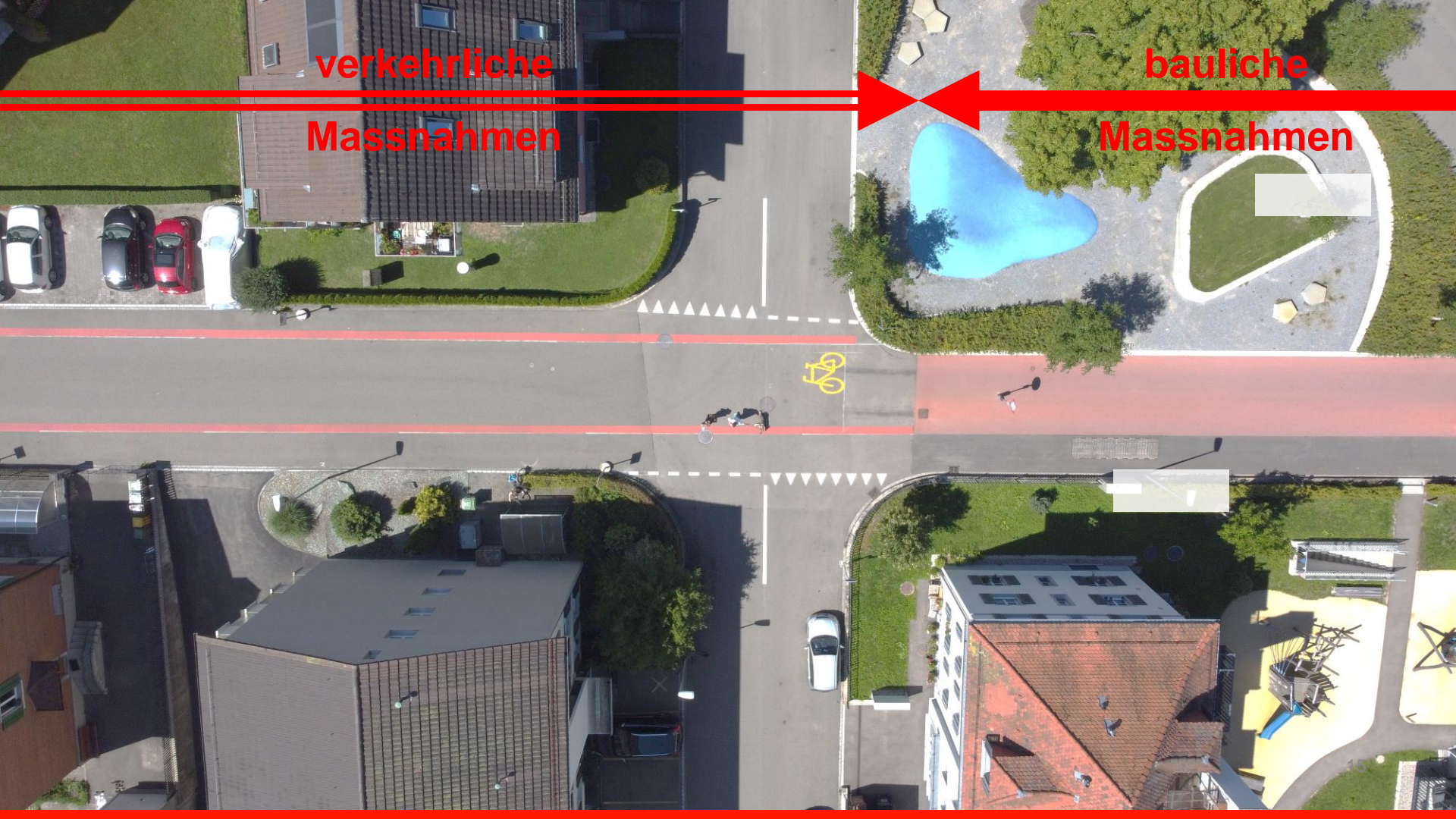


Bauliche Massnahme:



Aktuelles Projekt I VSR 4 | kurz- und langfristig

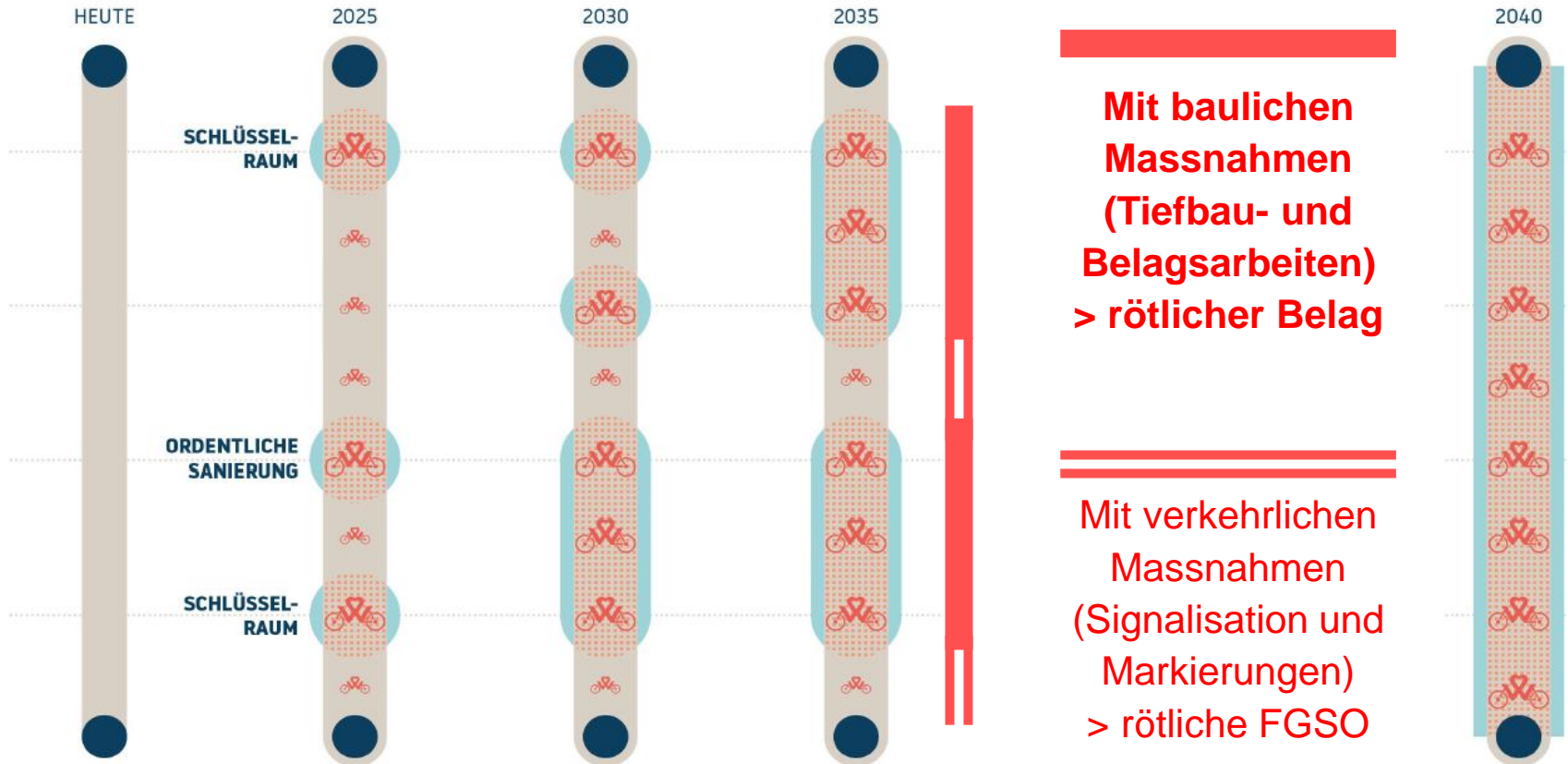




**verkehrliche
Massnahmen**

**bauliche
Massnahmen**

Wann sind wir fertig?



Wieso **ROT**?



- **Rot** ist bereits bekannte Farbe zur Veloführung (Velowegweisung, Kennzeichnung von Konflikflächen, 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 SVR 4

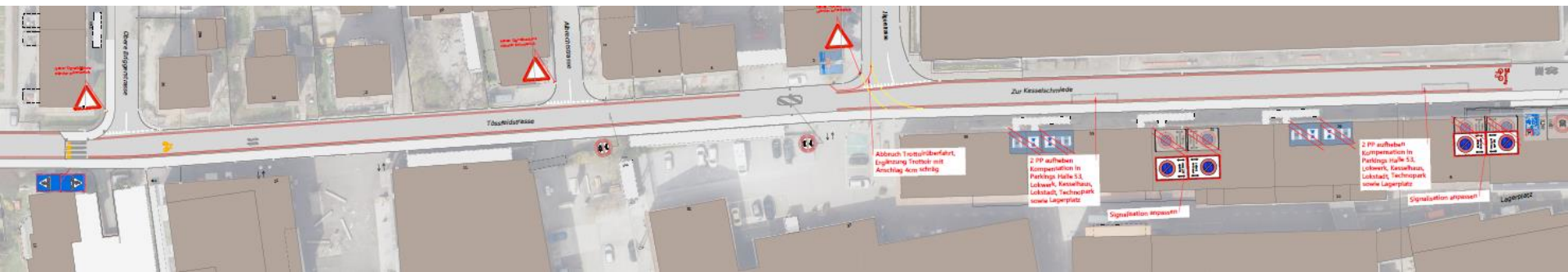


Früherer Zustand

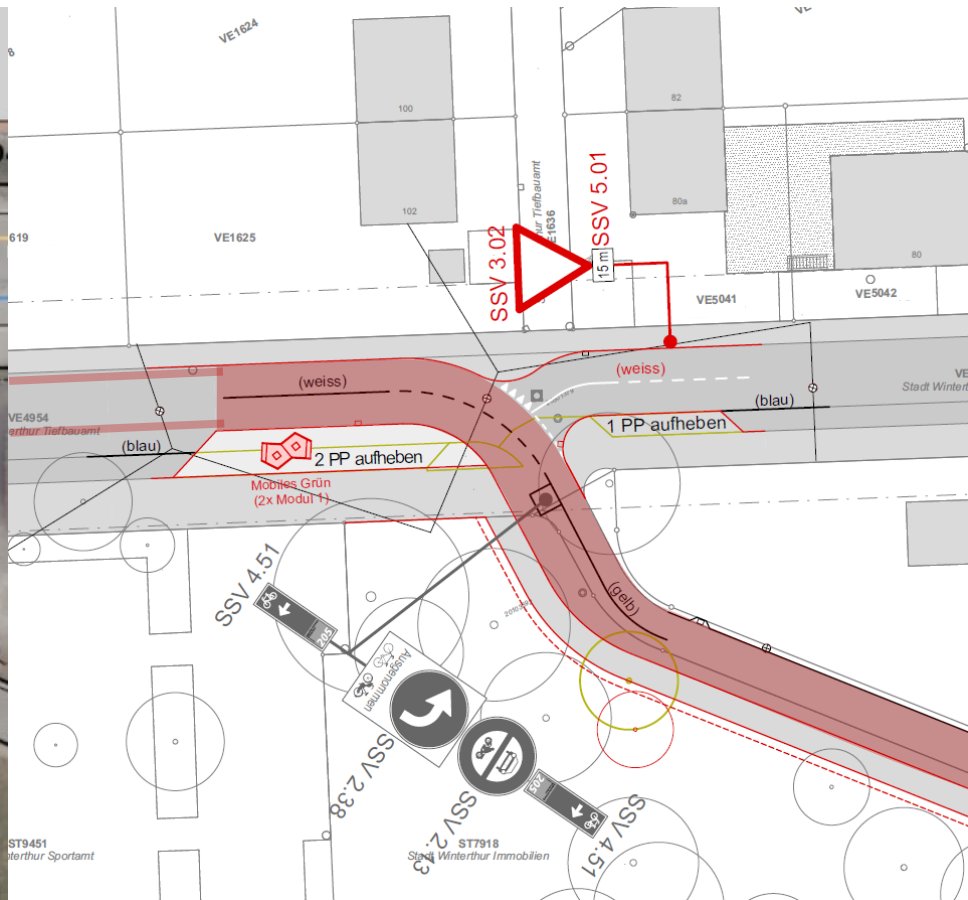
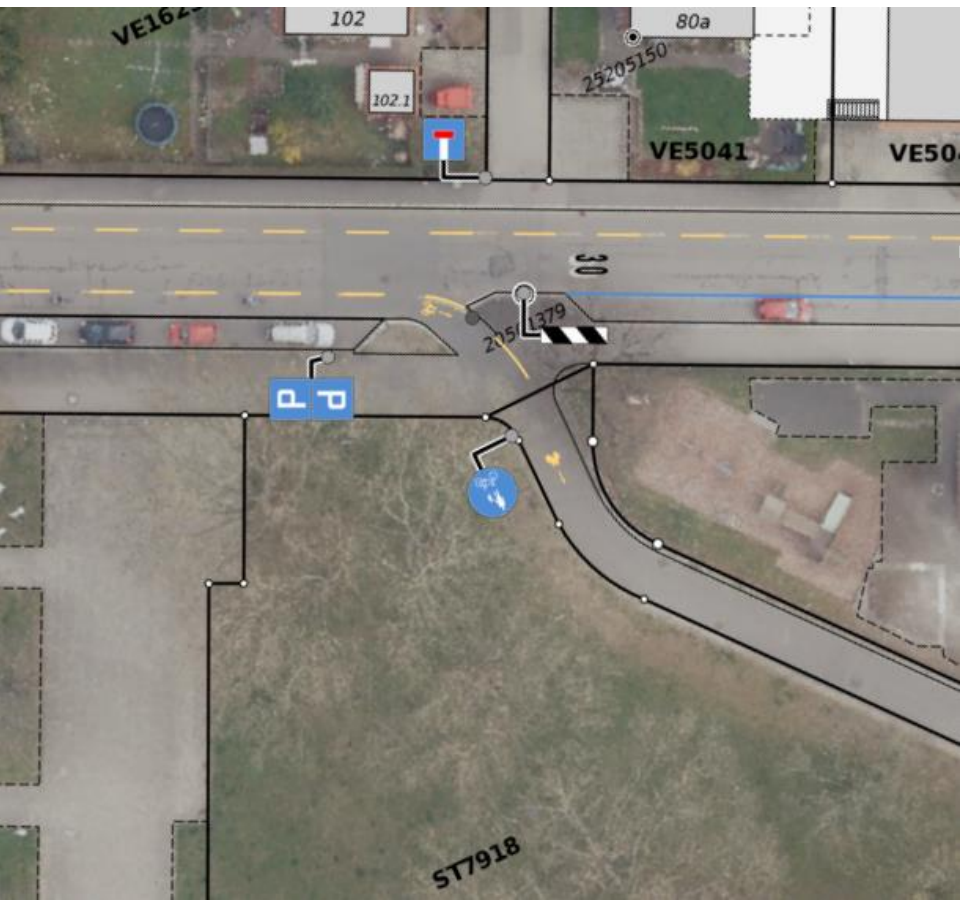


Heutiger Zielzustand

Aktuelles Projekt I SVR 4



Aktuelles Projekt I SVR 5 > Umsetzung Herbst 2023



Veloparkierung und Veloabstellanlagen

Grundsätzlich zu beachten:

- Unterscheidung zwischen **öffentlicher und privater** Veloparkierung
... und „halböffentliche“ (Bsp. Einkaufszentren, Altstadt, Bereich Haltestellen öV)
- Unterscheidung zwischen **Kurzzeit- und Langzeit**-Veloabstellplätzen
- **Verschiedene** Bedürfnisse > verschiedene Probleme > verschiedene Lösungen
 - / Lage Veloabstellanlagen
 - / Ausrüstung Veloabstellanlagen
 - / Betrieb Veloabstellanlagen
 - / weiteres

Veloparkierung Bahnhof Winterthur I öffentliche Veloparkierung

Velochaos beim Hauptbahnhof sorgt für Ärger

Hinter dem Bahnhof werden täglich über hundert Velos unerlaubt abgestellt. Die Polizei ist überfordert. Gleichzeitig ist die neue Velostation noch immer nicht ausgelastet.

Verstopfte Veloständer oben, leere Halle unten

Die Velostation Rudolfstrasse ist nach knapp fünf Monaten erst sparsam belegt. Dafür wirds oberirdisch noch enger, weil die Stadt beliebte Provisorien aufgehoben hat.



Strategie 2030-40/50

- 7'200 Veloabstellplätze im Perimeter HB bis 2030
- Abbau oberirdische Abstellplätze (Aufenthaltsqualität)
- Kundenorientiertes Veloabstellplatzangebot
- Kosteneffizienter Betrieb der Velostationen
- Bis 2040/50 rund 10'000 Abstellplätze



Zielzustand 2040/50

	Velostation T1 bestehend	2600
	Velostation T2 bestehend	550
	Velostation T1/T2 geplant	4100
Total VAP in Velostationen		7250
	oberirdische 48h-VAP	1750
	oberirdische Kurzzeit-VAP	800
Total oberirdische VAP		2550
Total VAP		9800

Veloparkierung Bahnhof Winterthur | Massnahmen

• Mehr Veloabstellplätze

- Bau neue Velostation Rudolfstrasse (erfolgt)
- Bau neues Veloparking Esse (erfolgt)
- Bau neue Velostation Stellwerk 2 (in Planung, Bau ab 2025)
- Erstellung weiterer Veloabstellanlagen / Velostationen

• Bewirtschaftung und Kontrolle

- **4h- / 48h-Regime** für oberirdische Veloabstellplätze
- Kommunikation und Kontrolle
- Gratis Veloabstellplätze in Veloparkings
- Velostationen (attraktive Lage) mit angemessenen Preisen



Private Veloparkierung

Rechtliche Grundlage in Winterthur, Auszug aus PPVO:

Die minimal erforderliche Zahl an Veloabstellplätzen ist gemäss der Tabelle in Anhang 3 zu ermitteln.

Veloabstellplätze sind auf dem Grundstück an gut zugänglicher und zweckmässiger Lage anzuordnen.

Pflichtveloabstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind in der Regel zu überdachen.

Für die Nutzung „Wohnen“ geeignete Parkiersysteme				In Spezialfällen geeignet	
					
Anlehnbügel	Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung	Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen)	Schieberinne	Doppelstockparker: Bedienung und Parkieren nicht für alle Personen und Velos geeignet. Minimale Raumhöhe 2.70 m	Wandhalter: für Dauerparkieren, z.B. Sporträder während des Winters

Wo mein Velo abgestellt wird...



Private Veloparkierung > Merkblatt in Erarbeitung

- Klare Unterscheidung zwischen Kurzzeit- und Langzeit-Veloabstellplätzen
- Achsabstand > 50cm (nicht 45cm)
- Genügend Platz für Spezialvelos (Liegevelos, Lastenvelos, Kinderanhänger)
- Ausrüstung für E-Bikes
- Bedarfsgerechte Erschliessung und Lage
 - / Steigung, Breite und Niveauunterschied
 - / Erschliessung und Lage innerhalb Gebäude resp. zu Haupteingang
 - wenig bis keine oder selbstöffnende Türen
 - fahrend bis zum Veloabstellplatz
 - gehend bis zur Wohnung
- Zusatzausrüstung (Velowerkstatt, Velowaschanlage)

Creator's Circle by Velopa

Mittwoch, 30. August 2023

Stadt Winterthur

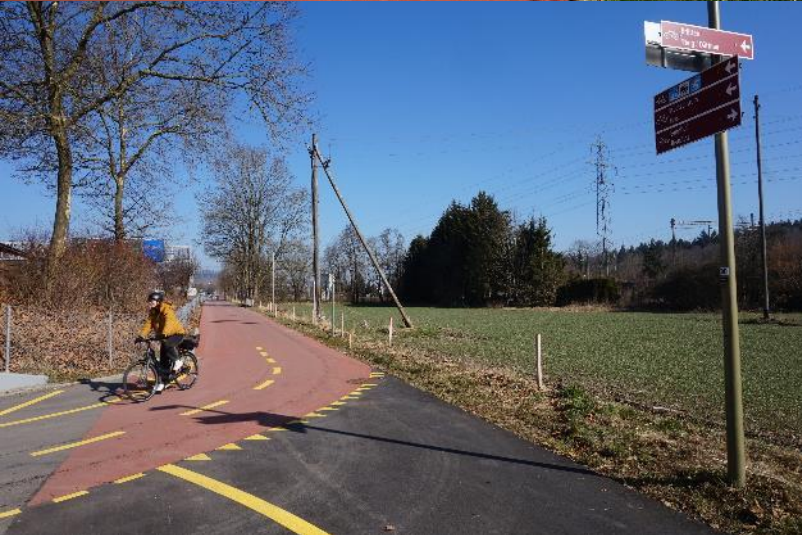


VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT

Christoph Oetiker
Leiter Fachbereich Strassenraum

Stadt Winterthur, Departement Bau und Mobilität
Tiefbauamt, Abteilung Mobilität

Telefon 052 267 54 68
christoph.oetiker@win.ch



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)

Städtische Velorouten | Qualität IST-Zustand

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

