



Protokollauszug vom

08.07.2020

Departement Bau / Tiefbauamt:

Kenntnisnahme Bericht «Konkretisierung Veloschnellrouten» und weiteres Vorgehen

IDG-Status: öffentlich

SR.20.451-1

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Vom Bericht «Konkretisierung Veloschnellrouten» vom 8. Juni 2020 wird zustimmend Kenntnis genommen. Die darin formulierten Grundsätze zur Planung und Projektierung von Veloschnellrouten werden als verbindlich erklärt. Der Bericht wird zur Publikation freigegeben.
2. Dem Vorschlag von Netzergänzungen/-anpassungen für die Veloschnellrouten gemäss Planbeilage (Beilage: Netzbeschluss Veloschnellrouten) wird zugestimmt.
3. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird beauftragt, die Netzoptimierungen/-anpassungen gemäss Ziffer 2 bei der nächsten Teilrevision des regionalen Richtplans einzugeben sowie die Raumsicherungen (Baulinien) in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, vorzubereiten.
4. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, die technischen, gestalterischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Einsatz eines farbigen Strassenbelages zu prüfen und ermächtigt, bei aktuell anstehenden Projekten testweise einen rötlichen Strassenbelag anzuwenden.
5. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, ein Kommunikationskonzept zu erarbeiten, welches namentlich die folgenden Elemente beinhaltet: Markenname, Logo, Signaletik, begleitende Kommunikation.
6. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, eine Umsetzungsstrategie zu erstellen, welche aufzeigt, wie die im Netzbeschluss enthaltenen Veloschnellrouten bis 2030 realisiert werden können.

7. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Kommunikation die Öffentlichkeit mittels einer Medienmitteilung zu informieren. Die Medienmitteilung gemäss Beilage wird genehmigt.

8. Die Stadtkanzlei wird beauftragt, den Beschluss, die Begründung und den Synthesebericht vom 8.6.2020 in Koordination mit der Publikation der Medienmitteilung gemäss Ziffer 7 zu veröffentlichen.

9. Mitteilung (mit Synthesebericht vom 8.6.2020) an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Finanzen; Departement Bau, Amt für Städtebau; Tiefbauamt, Baupolizeiamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention, Umwelt- und Gesundheitsschutz; Departement Schule und Sport, Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtwerk, Stadtgrün, Stadtbuss; Stadtkanzlei (Auftrag gemäss Ziffer 1 «Publikation Bericht» und Ziffer 8).

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Als wichtige Massnahme ist im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) die Schaffung von Veloschnellrouten vorgesehen. Im Jahr 2014 verabschiedete der Stadtrat die Projektstudie Velobahnen inkl. Netzbeschluss (Velobahnen werden nachfolgend auch Veloschnellrouten genannt). Die entsprechende Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 2 des Kantons Zürich für Winterthur und Umgebung enthalten. Mit der Gesamtrevision des regionalen Richtplans 2016 (RRB Nr. 1071/2016) erfolgte die planungsrechtliche Sicherung der Veloschnellrouten und mit dem Schreiben vom 16. Februar 2017 bestätigte der Kanton Zürich, dass er der Projektstudie Velobahnen grundsätzlich positiv gegenübersteht und dass sie innerhalb des Kantons Pilotcharakter aufweist. Winterthur kann damit innerhalb des Kantons Zürich als Pilotstadt für die Umsetzung von Veloschnellrouten angesehen werden.

Mit der Umsetzung eines Veloschnellrouten-Netzes soll der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit durch direkte, sichere und schnelle Routen erhöht werden, welche das Stadtzentrum mit dem neuen Zentrum Neuhegi-Grüze sowie den gewachsenen Ortsteilen Oberwinterthur, Wülflingen, Töss, Seen, Veltheim/Rosenberg und mit der Region verbindet. Dadurch leisten sie einen wichtigen Beitrag, um die Winterthurer Energie- und Klimaziele gemäss Energiekonzept 2050 zu erreichen.

Bei sich aktuell in Planung befindenden Veloschnellrouten-Projekten hat sich gezeigt, dass sich immer wieder ähnliche Fragen bezüglich Regelung der Vortrittsverhältnisse, Masse, Detailausgestaltung und weiteren Aspekten stellen. Zudem bestehen bei der Quartierbevölkerung Bedenken, wie dieses neue Infrastrukturelement verträglich durch die Quartiere geführt werden kann. Namentlich die Wortteile «bahn» und «schnell» in den beiden Begriffen Velobahn und Veloschnellroute vermitteln einen Eindruck von hohen Geschwindigkeiten. Die damit verbundenen Ängste dürfte sich durch den E-Bike-Boom der letzten Jahre noch verstärkt haben.

Um dem Anspruch gerecht zu werden, möglichst von Anfang alles korrekt und in einem hohen Standard umzusetzen, hat die Stadt Winterthur einen Studienauftrag «Konkretisierung Veloschnellrouten» mit drei Planungsteams durchgeführt. Neben zwei Schweizer Planungsbüros wurde bewusst auch ein Planungsbüro aus dem «Velovorbildland» Niederlande beauftragt. Der Prozess wurde durch städtische und kantonale Fachstellen begleitet.

## **2. Inhalte und Resultate des Studienauftrags / Synthesebericht**

Die drei Planungsteams haben von Januar bis Mai 2019 intensiv an der Weiterentwicklung und Konkretisierung der städtischen Veloschnellrouten gearbeitet. Der Prozess und die hervorgebrachten Resultate wurden von allen Projektbeteiligten als positiv und konstruktiv beurteilt. Bei allen von den Teams eingereichten Beiträgen überzeugte die ausgewogene Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten (Gesamtverkehrsansatz). Es wurde klar, dass die Planung der Veloschnellrouten in enger Abstimmung mit übergeordneten / lokalen Verkehrskonzepten (Quartiere) und unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten koordiniert werden muss.

Insgesamt lieferten die drei Planungsteams quantitativ und qualitativ ausgesprochen hochstehende Resultate, welche eine sehr gute Basis für die weitere Bearbeitung bilden. Im Synthesebericht sind die wichtigsten Resultate des Studienauftrages dokumentiert.

## **3. Grundsätze für die Planung und Projektierung von Veloschnellrouten**

Die wichtigsten Erkenntnisse des Studienauftrages wurden im Synthesebericht zusammengefasst. Insbesondere wurden Grundsätze für Planung und Projektierung von Veloschnellrouten definiert, wobei zwischen strategischen und planerischen Grundsätzen unterschieden wird. Eine Verabschiedung (Verbindlichkeitserklärung) dieser Grundsätze durch den Stadtrat wird als zwingend erachtet.

### *Strategische Grundsätze*

- Veloschnellrouten sprechen alle Nutzergruppen und damit explizit auch weniger geübte Velofahrende an. Daher sollen Veloschnellrouten so ausgestaltet sein, dass sie auch spezifisch die Anforderungen von jüngeren und älteren Velofahrenden berücksichtigen und von diesem Benutzerkreis (8 bis 80 Jahre) als attraktive und sichere Infrastruktur wahrgenommen werden.
- Das Image der Veloschnellrouten ist eher mit «sozial, sympathisch, durchgehend» als mit «schnell» zu beschreiben. Die Bezeichnungen «Veloschnellroute» und «Velobahn» sind daher kritisch zu hinterfragen.
- Veloschnellrouten werden gegenüber Bus-Quartierlinien und/oder einer kommunalen Strasse priorisiert. Bei Knoten von Veloschnellrouten mit (Bus-) Haupt- und Ergänzungslinien und/oder mit regionalen Verbindungsstrassen soll anhand einer Einzelfallbetrachtung (spezifische Betrachtung des jeweiligen Knotens mit Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten) aufgezeigt werden, ob und wie die Veloschnellroute vortrittsberechtigt oder deren Führung optimiert werden kann. Bei Knoten mit Hauptverkehrsstrassen und Bushochleistungskorridoren wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) resp. der Öffentliche Verkehr (ÖV) hingegen weiterhin priorisiert.

- Veloschnellrouten nehmen Rücksicht auf die spezifischen örtlichen Gegebenheiten von Stadt- und Quartierräumen, insbesondere in Quartierzentren und bei Schulen. Bedenken der Quartierbevölkerung ist angemessen Rechnung zu tragen.
- Als wesentliches Marken- und Erkennungszeichen werden die Winterthurer Veloschnellrouten mit einem farbigen Strassenbelag nach dem Vorbild der Niederlande ausgeführt. Begleitend zu dieser Kern-Massnahme ist ein spezifisch auf die Winterthurer Veloschnellrouten fokussiertes Kommunikationskonzept (Markennamen, Logo etc.) zu entwickeln.
- Am Netzplan aus dem Konzept Velobahnen von 2014 werden diverse grössere und kleinere Anpassungen vorgenommen. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgelistet:
  - / Veloschnellroute Nr. 3: Anpassung bei der Zeughausstrasse (Anschluss an Altstadt)
  - / Veloschnellroute Nr. 3: Streichung Option bei Mattenbachweg
  - / Veloschnellroute Nr. 4: Linienführungsvariante(n) im Raum Tössfeld Süd in Zusammenhang mit Ausbau A1 und SBB-Brüttenertunnel
  - / Veloschnellroute Nr. 6: Schaffhauserstr., Neuwiesenstr. bis Seuzacherstr. (neue Veloschnellroute mit Anschluss an kantonale Veloschnellroute von/nach Seuzach)
- Eine Umsetzungsstrategie soll aufzeigen, wie, wann und wo das definierte Veloschnellrouten-Netz in den nächsten 10 Jahren umgesetzt werden kann.

#### *Planerische Grundsätze*

- Zweirichtungsradwege stellen die ideale Führungsart für Veloschnellrouten dar, da es eine ausschliesslich auf den Veloverkehr ausgelegte Infrastruktur ist. Wo es die Platzverhältnisse zulassen, sollen die Veloschnellrouten als Zweirichtungsradwege geführt werden.
- Mischverkehrsflächen für zu Fuss Gehende und Velofahrende sind grundsätzlich zu vermeiden, da mit zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zunehmen. Definierte Ausnahmen sind möglich.
- Die Führung auf siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrasse) ist eine der häufigsten Führungsarten von Veloschnellrouten in Winterthur. Konflikte mit dem MIV und dem ÖV aufgrund hoher Verkehrsbelastungen werden damit weitgehend vermieden. Die verkehrliche Höchstbelastung einer Quartierstrasse, auf welcher eine Veloschnellroute geführt wird, soll bei maximal 2'000 Motorfahrzeugen/Tag liegen und der Schwerverkehrsanteil soll gering sein. Um den Verkehrsfluss der Velofahrenden auf Quartierstrassen zu gewährleisten, wird als massgebender Begegnungsfall das Kreuzen eines breiten PW mit einem normalen PW angesehen.
- Auf resp. entlang von Hauptverkehrsstrassen werden als geeignete Führungsarten baulich abgetrennte Einrichtungsradwege oder überbreite Radstreifen angesehen. Neben dem Raumanspruch entlang der Strecke liegt die grösste Herausforderung dieser Führungsart bei der Gewährleistung einer sicheren Veloführung über verkehrsorientierte Knoten.

- Die Veloführung bei Querungen und Abbiegungen orientiert sich daran, ob die Achse der Veloschnellroute vortrittsberechtigt oder vortrittsbelastet ist resp. welches Knotenregime vorgesehen ist. In jedem Fall muss die Veloinfrastruktur so ausgestaltet sein, dass sie sicher und gut befahrbar ist – auch aus Sicht von weniger geübten Velofahrenden.
- Öffentliche Parkfelder entlang der Veloschnellrouten können bestehen bleiben, sofern gemäss den definierten Grundsätzen genügend Raum besteht und damit die Wahrung der Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Ist eine Aufhebung erforderlich, soll diese idealerweise im Rahmen der vorgesehenen Einführung der «flächendeckenden Blauen Zone» vorgenommen und wenn nötig und möglich kompensiert werden. Private Parkfelder (Privatgrund) entlang von Veloschnellrouten müssen speziell betrachtet werden. Der Fokus liegt dabei auf der Vermeidung von Senkrechtparkfeldern und damit verbundenen Rückwärtsfahrmanövern in den öffentlichen Raum. Entsprechende Richtlinien sind im zu überarbeitenden Merkblatt «Grundstückerschliessungen» festzulegen, damit Senkrechtparkfelder auf Veloschnellrouten künftig im Rahmen von Baubewilligungsverfahren vermieden werden können.

Die detaillierten Beschreibungen und Herleitungen der vorgängig beschriebenen strategischen und planerischen Grundsätze befinden sich im Synthesebericht.

#### **4. Aktuelle Projekte**

Die Erkenntnisse aus dem Synthesebericht sollen soweit möglich in laufende/anstehende Projekte einfließen. Die Verabschiedung dieser Projekte erfolgt im ordentlichen Projektgenehmigungsverfahren. Momentan bestehen für folgende Abschnitte konkrete Planungen resp. Planungsabsichten:

- Mattenbachweg, Heinrich-Bosshard-Str. bis Talgutstrasse (Teil der VSR 3)
- Mattenbachstrasse - Zeughausstrasse, Anschluss Richtung Stadtzentrum (Teil der VSR 3)
- Heinrich-Bosshard-Str. - Steinackerweg, Anschluss Richtung Oberseen (Teil der VSR 3)
- Knoten Hegistrasse/Baumschulstrasse (Teil der VSR 1)
- Rennweg, Abschnitt Schützenstrasse bis Wartstrasse (Teil der VSR 5)
- Tössfeldstrasse – Zur Kesselschmiede, Bereich Sulzerareal (Teil der VSR 4)
- Optimierung Linienführung Veloschnellroute Nr. 2 (Bhf. Grüze bis Stadtzentrum)
- Veloquerung Bahnhof Grüze (Teil der VSR 2)
- Neuer Zweirichtungsradweg entlang Bahnlinie, Bhf. Grüze bis Solarstrasse (Teil der VSR 2)
- Veloschnellroute, Solarstrasse bis Bahnhof Hegi (Teil der VSR 2)
- Fuss-/Velowegnetz westlich Technorama (Teil der VSR 1)
- Wartstrasse, Rennweg bis Flüelistrasse (Teil der VSR 5)
- Knoten Wässerwiesenstrasse / Eulachstrasse (Teil der VSR 5)

Bereits in Abklärung befinden sich die technischen, gestalterischen und finanziellen Auswirkungen für den Einsatz eines farbigen Strassenbelages. Die aktuellsten Erkenntnisse daraus zeigen, dass sich die finanziellen Aufwendungen in Grenzen halten und rot als Farbe die beste Option sein dürfte. Die beiden nachfolgenden Projekte könnten diesbezüglich weitere wichtige Erkenntnisse liefern und der testweise Einsatz eines rötlichen Strassenbelags (Deckbelag) soll hier möglich sein:

- Grüнауweg, Abschnitt Unterführung A1 bis Auwiesenstrasse (Abschnitt der VSR 4)  
Aktuell sind hier Werkleitungsarbeiten im Gange (Wasser, Beleuchtung).
- Freiestrasse, Abschnitt Dammstrasse bis Rosenaustrasse (Abschnitt VSR 4)  
Die Sanierung diverser Quartierstrassen inkl. diverser Werkleitungsarbeiten im Quartier Eichliacker wurde im Jahre 2019 abgeschlossen. Auf demjenigen Abschnitt, auf welchem die künftige VSR 4 verläuft, wurde der Deckbelag bewusst noch nicht eingebaut.

Die definitive Umsetzung eines farbigen Strassenbelages soll durch den Stadtrat im Rahmen des Kommunikationskonzeptes verabschiedet werden.

## 5. Weiteres Vorgehen

Unter Vorbehalt der Entscheide im vorliegenden Stadtratsbeschluss ist für die weiteren Schritte der folgende Zeitplan vorgesehen:

Erstellung Umsetzungsstrategie inkl. Verabschiedung durch SR	bis Frühling 2021
Erstellung Kommunikationskonzept inkl. Verabschiedung durch SR	bis Frühling 2021
Umsetzung VSR Nr. 3 Oberseen – Stadtzentrum (erste durchgehende VSR)	2021/2022
Umsetzung weiterer VSR-Projekte resp. Berücksichtigung bei Sanierungen	laufend

## 6. Kommunikation

Es ist eine Medienmitteilung vorgesehen (Beilage). Zudem wird der Synthesebericht veröffentlicht und hierzu über die städtische Homepage der Öffentlichkeit verfügbar gemacht.

## 7. Veröffentlichung

Beschluss, Begründung und Synthesebericht werden mit der Publikation der Medienmitteilung veröffentlicht. Die Abteilung Verkehr Tiefbauamt informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Medienmitteilung.

## Beilagen:

- Synthesebericht Studienauftrag Veloschnellrouten inkl. Netzplan Veloschnellrouten
- Medienmitteilung