



Protokollauszug vom

09.04.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Gestaltung der Winterthurer Velorouten: Kenntnisnahme und Auftrag zur Umsetzung

IDG-Status: öffentlich

SR.25.258-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Bericht «Gestaltung der Winterthurer Velorouten» vom 26. Februar 2025 wird zugestimmt.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Winterthurer Velorouten im Rahmen von Strassenbauprojekten definitiv mit roter (flächigen) Belagseinfärbung zu planen, zu projektieren und auszuführen. Bei der Umsetzung von Velorouten im Rahmen von Projekten ohne Belagssanierung sind rote FGSO-Bänder zu verwenden.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Eignung, Qualität und Optik der Belagseinfärbungen weiter zu beobachten und sollten die Erfahrungen zeigen, dass die angestrebte Qualität bzw. die Wirkungen der Belagseinfärbungen nicht erreicht werden, dem Stadtrat Antrag zu stellen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Wirkung der roten Beläge auf die Veloförderung zu analysieren und dem Stadtrat bis spätestens 31. August 2028 Bericht zu erstatten.
5. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Finanzen, Finanzamt; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Schutz und Intervention; Departement Schule und Sport; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbus, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, flowing script.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

1.1 Gesamtverkehrskonzept

Als wichtige Massnahme war im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010) die Schaffung von Veloschnellrouten vorgesehen. Im Jahr 2014 verabschiedete der Stadtrat die Projektstudie Velobahnen inkl. Netzbeschluss. 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.

1.2 Volksinitiative Verbesserung der Veloinfrastruktur in allen Stadtkreisen¹

Das Stadtparlament hat am 29. Juni 2020 dem Gegenvorschlag zur obgenannten Initiative mit 47:9 Stimmen zugestimmt. Am 15. September 2021 konnte der Stadtrat vom Rückzug der Initiative Kenntnis nehmen. Damit wurde der Gegenvorschlag rechtskräftig und ein Rahmenkredit von 4,5 Millionen für die Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen und Anlagen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur bewilligt. Der Rahmenkredit soll in erster Linie für Projektierungsarbeiten und für die kurzfristige Umsetzung von Massnahmen einerseits aus der Schwachstellenanalyse des Fuss- und Veloverkehrs (Projekt-Nr. 5007420) und andererseits aus der planerischen Aufarbeitung aller Achsen der Velobahnen (Projekt-Nr. 5008070) eingesetzt werden.

Initiative und Behandlung im Parlament zeigen, dass die Veloförderung in Winterthur politisch und gesellschaftlich sehr breit abgestützt ist.

1.3 Konkretisierung Veloschnellrouten

Im Juli 2020 hat der Stadtrat vom Bericht «Konkretisierung Veloschnellrouten» Kenntnis genommen und die darin formulierten Grundsätze zur Planung und Projektierung von Winterthurer Velorouten als verbindlich erklärt. Zu den Grundsätzen gehören:

- Einerseits die Entwicklung eines Signets/Logos für die Velorouten. Ein solches wurde mittlerweile definiert und bereits angewandt. Auch wurde mittlerweile die Bezeichnung «Winterthurer Velorouten bzw. z. B. Veloroute Töss» festgelegt. Auf die Verwendung der Begriffe «Veloschnellroute» und «Velobahn» wird seither verzichtet.

¹ Parl-Nr. 2019.67 vom 29. Juni 2020

- Andererseits die Verwendung eines rötlich eingefärbten Belags. Wo ein Belagsersatz (noch) nicht sinnvoll ist, soll die Erkennbarkeit mit einem anderen gestalterischen Element geschaffen werden.

Der Stadtrat hat das Tiefbauamt beauftragt, die technischen, gestalterischen und finanziellen Rahmenbedingungen für den Einsatz eines farbigen Strassenbelags zu prüfen und ermächtigt, bei aktuell anstehenden Projekten testweise einen rötlichen Strassenbelag anzuwenden (SR.20.451-1).

1.4 Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)². Im Schwerpunkt «Lebensqualität & Stadtentwicklung» wurde unter anderen die Stossrichtung «Stadtverträgliche Mobilität ermöglichen» festgelegt. «Komfortable, direkte und sichere Velowege» ist eine Massnahme dieser Stossrichtung.

Veloschnellrouten wurden eröffnet und Schwachstellen behoben.

Im Veloverkehr liegen grosse Potenziale für die gemäss Entwicklungsplanung «Winterthur 2040» sowie dem «Energie- und Klimakonzept 2050» notwendige Veränderung des Modal-Splits. Der Stadtrat will deshalb im gesamten Stadtgebiet optimale Voraussetzungen schaffen, damit das Velofahren für alle Altersgruppen attraktiv ist. Sechs radiale Veloschnellrouten werden künftig die Quartiere komfortabel, sicher und direkt mit der Innenstadt und der Region verbinden. Sie bilden das Grundgerüst für ein flächendeckendes Velowegnetz.

In der laufenden Legislatur sollen die Veloschnellroute 3 (Oberseen-Stadtzentrum) und der Teilabschnitt Rennweg realisiert sowie die Schwachstellen mit hoher Priorität aus der entsprechenden Analyse Fuss- und Veloverkehr behoben werden. Auf den Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) werden mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen umgesetzt. Für die Realisierung der übrigen Veloschnellrouten wird ein Umsetzungskonzept ausgearbeitet.

Meilensteine

- Veloschnellroute 3 Oberseen-Stadtzentrum realisiert
- Veloschnellrouten 1 (Oberwinterthur), 4 (Töss) und 5 (Wülflingen) mindestens abschnittsweise Sofortmassnahmen realisiert
- Teilabschnitt 5 Rennweg realisiert

² Parl-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

- Schwachstellen der Priorität 1 aus der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr mehrheitlich behoben
- Umsetzungsstrategie «Veloschnellrouten» erstellt

1.5 Gesamtrevision kommunaler Richtplan

Im sich aktuell in parlamentarischer Beratung befindenden gesamtrevidierten kommunalen Richtplan³ sind als Ziele für die Winterthurer Velorouten (regionale Festsetzung als Veloschnellrouten) festgelegt: Sie bilden die höchste Netzkategorie und verbinden die Quartiere und die Region mit der Innenstadt. Sie weisen die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur auf, sind grosszügig dimensioniert und für alle von «8 bis 80» Jahren sicher und attraktiv zu befahren. Die Erstellung des Winterthurer Veloroutennetzes ist als mittelfristige Massnahme (bis 2030) enthalten (M.3.1).

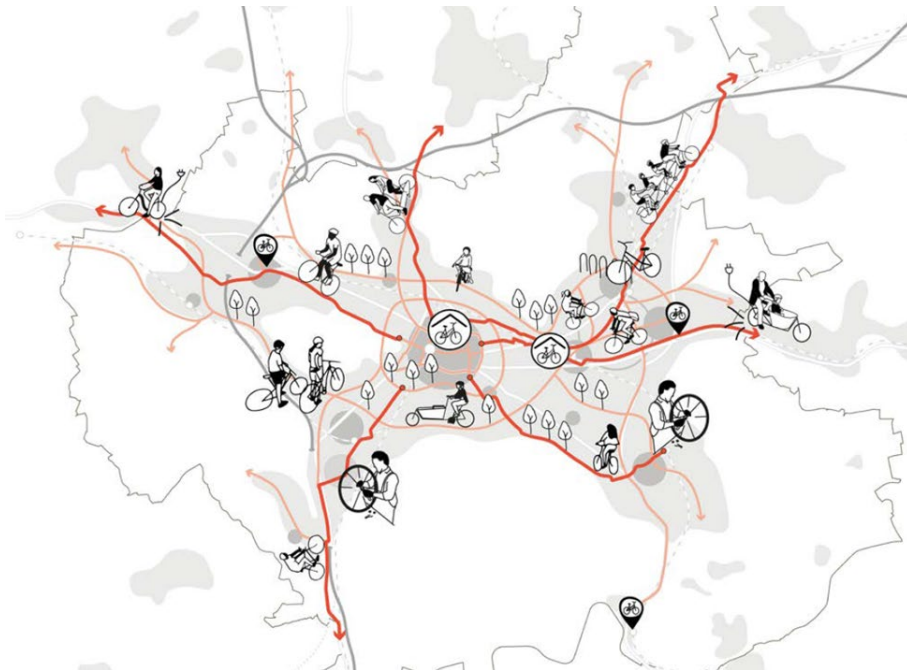


Abbildung: Zukunftsbild Velo, Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 (Quelle: Stadt Winterthur)

2. Ziele

Folgende Ziele werden mit einer speziellen farblichen Gestaltung der Velorouten verfolgt:

- Intuitive und klare Führung der Velofahrenden
- Hohe Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende
- Hohe Wiedererkennbarkeit/Markenzeichen

³ Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024



Abbildung: Farbliche Hervorhebung als «roter Faden» (Quelle: Metron)

3. Pilotprojekte rote Beläge auf Velorouten

Das Tiefbauamt hat seit dem Jahr 2020 einige Pilotprojekte umgesetzt und verschiedene Arten von roten Belägen geprüft. Die technischen, gestalterischen und finanziellen Erkenntnisse der Pilotprojekte sind im Bericht «Gestaltung der Winterthurer Velorouten» zusammengefasst.

Projekte mit roter Belageeinfärbung haben gezeigt, dass die Farbe wie ein roter Faden im Strassenraum wirkt und ein klares und sichtbares Signal für die Veloförderung gibt. Die Stadt Winterthur positioniert sich mit diesen Pilotprojekten mit Pioniercharakter als attraktive Velostadt.



Abbildung: Pilotprojekt Rennweg (Quelle: Stadt Winterthur)

Die Anforderungen hinsichtlich «Griffigkeit», Langlebigkeit und Verdichtbarkeit des roten Belags konnten in den Pilotprojekten erfüllt werden. Nichtsdestotrotz ist die Zusammensetzung des roten Belags weiter zu optimieren. Das Ziel ist es, die rote Farbwirkung noch besser aufrechtzuerhalten. Der Betrachtungszeitraum von maximal drei Jahren ist (zu) kurz, um ein abschliessendes betriebliches, technisches, kundenorientiertes, finanzielles und politisches Urteil über den Einsatz und die Eignung von rötlichen Belageeinfärbungen zu fällen.

4. Kostenübersicht

Bei den Kosten hat sich gezeigt, dass die rote Belagseinfärbung über einen Betrachtungszeitraum von 40 Jahren ungefähr rund 10 % teurer ist als rote FGSO-Bänder. Der rote Belag weist höhere Investitionskosten auf, ist aber aufgrund der bis zu 40 Jahren dauernden Nutzungsdauer im Unterhalt wesentlich kostengünstiger. Die definitive Rezeptur und der entsprechende Preis stehen jedoch noch nicht abschliessend fest, weshalb auch die Mehrkosten für eine konsequente Umsetzung der roten Belagseinfärbung nicht definitiv geklärt sind. Unter der Annahme der Kosten gemäss Pilotprojekt Rennweg liegen die Mehrkosten für rote Asphaltbeläge bei einer Gesamtlänge des Velorouten-Netzes von rund 23 km grob bei rund sieben Millionen Franken, bei roten FGSO-Bändern bei rund 6,3 Millionen Franken. Über 40 Jahre betrachtet sind dies rund 160'000 bis 170'000 Fr./Jahr. Es ist anzumerken, dass bei Strassenbauprojekten die Investitionen in Asphaltbeläge aufgrund der regionalen Klassierung der Veloroute grösstenteils durch den kantonalen Strassenfonds übernommen werden. Bei FGSO-Bändern werden die Investitions- und Unterhaltskosten vollumfänglich durch die Stadt getragen.

5. Fazit und weiteres Vorgehen

Es soll im Rahmen von Strassenbauprojekten weiter auf den Einsatz von roten Belagseinfärbungen gesetzt werden, da diese gegenüber den roten FGSO-Bändern eine höhere Sichtbarkeit und Wiedererkennbarkeit aufweisen. Sie sollen nicht «nur» auf untergeordneten Quartierstrassen eingesetzt werden, sondern auch entlang von Hauptverkehrsstrassen (z. B. Veloroute Rosenberg), zentralen Räumen (z. B. Sulzerareal, Zur Kesselschmiede) oder Querungen von stark belasteten Strassen. Gerade in diesen Anwendungsfällen kann die Belagseinfärbung grossen Nutzen für die Velofahrenden und die anderen Verkehrsteilnehmenden stiften (z. B. hinsichtlich Verkehrssicherheit, intuitiver Führung, Wahrnehmung/Sichtbarkeit etc.). Sollten die weiteren Erfahrungen zeigen, dass die angestrebte Qualität bzw. die Wirkungen der Belagseinfärbungen nicht erreicht werden, ist der Einsatz von roten Belagseinfärbungen nochmals zu hinterfragen und der Stadtrat zu informieren.



Abbildung: Visualisierung Studienauftrag Neugestaltung Sulzerareal, Siegerprojekt «Fil Vert»
(Quelle: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG / B + S AG)

Bei der Umsetzung von Velorouten im Rahmen von Projekten ohne Belagssanierung sind weiterhin rote FGSO-Bänder zu verwenden.

Die Wirkungen der umgesetzten Massnahmen auf den Velorouten sind im Hinblick auf die Veloförderung (Wahrnehmung, Nutzererlebnis, Nachfrageentwicklung) mittels Befragungen und Erhebungen zu analysieren. Dem Stadtrat soll bis spätestens 31. August 2028 Bericht erstattet werden.

Gleichzeitig beabsichtigt das Tiefbauamt, weiter in engem Austausch mit den verschiedenen relevanten Institutionen auf diesem Gebiet zu bleiben (u. a. Kanton Zürich, EMPA, ASTRA, Stadt Münster/DE), um über die aktuellen Entwicklungen im Bild zu bleiben.

Dass die Stadt Winterthur von der Bevölkerung als vorbildliche Velostadt geschätzt wird und schweizweit wahrgenommen wird, zeigen die regelmässigen Auszeichnungen von Prix Velo Schweiz.⁴ Die Ausgestaltung der Velorouten sind in diesem Zusammenhang ein wichtiges Puzzleteil und tragen massgeblich zum bestehenden Image bei.

⁴ Medienmitteilung vom 16. Mai 2024: Auszeichnung für Veloroute Töss (Prix Velo Schweiz)

Medienmitteilung vom 9. Mai 2022: Winterthur bleibt velofreundlichste Schweizer Grossstadt (Prix Velo Schweiz)

Medienmitteilung vom 4. Mai 2018: Winterthur ist die velofreundlichste Schweizer Grossstadt (Prix Velo Schweiz)

6. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Sollte es im Rahmen der Veröffentlichung des Beschlusses zu Medienanfragen kommen, würde das Tiefbauamt Auskunft erteilen.

Beilage (öffentlich):

1. Gestaltung der Winterthurer Velorouten – Pilotprojekte / Stand der Arbeiten / Vorschlag für künftige Projekte, 26. Februar 2025, Stadt Winterthur.