

An das Stadtparlament

Winterthur

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage betreffend der neuen Veloschnellroute auf dem Rennweg, eingereicht von Stadtparlamentarier M. Gross (für die SVP-Fraktion)

Am 20. Januar 2025 reichte der Stadtparlamentarier Michael Gross namens der SVP-Fraktion folgende Schriftliche Anfrage ein:

«Die Veloschnellroute Rennweg ist gemäss Kommunikation der Stadt ein Meilenstein im stadträtlichen Legislaturprogramm. Das neue Vorzeigeprojekt liegt direkt angrenzend an die Sportanlagen der Schützenwiese. Durch die Umgestaltung ist der bisher bereits grösstenteils autofreie Rennweg in eine Veloschnellroute mit einer Breite von 4,8 Metern und ein südseitiges Trottoir von 2,4 Metern aufgeteilt worden. Im Abschnitt Bleiche- bis Schützenstrasse wurde die bestehende Fahrbahn zugunsten eines südseitigen Trottoirs auf fünf Meter verschmälert, was eine Querung von anliefernden Lastwagen oder Reisecars für die Sport- und Eventanlässe praktisch verunmöglicht (gemäss VSS-Normen sind für ein eingeschränktes Kreuzen mindestens 5.50 bis 6.00 Meter notwendig).

Die Fahrbahn der Veloschnellroute ist auf der ganzen Länge und Breite mit einem prestigeträchtigen, roten Spezialbelag asphaltiert, der jedoch bereits wieder ermattet. Für viele Autofahrer und Anwohner suggeriert der rote Belag, dass der motorisierte Individualverkehr nicht mehr gestattet oder erwünscht ist. Dadurch entsteht ein zusätzlicher Ausweichverkehr vom Quartierrand ins ohnehin bereits stark belastete Quartier, da der Rennweg auf dem Abschnitt Bleichestrasse bis Schützenstrasse umfahren wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1) *Aus welchen Gründen wurde ein roter Spezialbelag ausgewählt?*
- 2) *Um wie viel teurer ist der Spezialbelag (Material- und Einbaukosten) pro m² und für das Gesamtprojekt im Vergleich zu einem normalen Asphalt?*
- 3) *Welche Vor- und/oder Nachteile (Eigenschaften) hat der Spezialbelag? Sind die erwartete Lebensdauer sowie Aufwand für Wartung und Reparaturen mit herkömmlichen Belägen vergleichbar?*
- 4) *Wie verhält sich der neue Spezialbelag bezüglich Umweltbelastung und Recycling (Wiederverwertung, Kreislaufwirtschaft) im Vergleich zu herkömmlichen Belägen?*
- 5) *Was unternimmt der Stadtrat, um den Ausweichverkehr ins Quartier zu unterbinden?*
- 6) *Welche Routen sind neu für die Zulieferung der Sportstätten und der Eulachhallen angedacht?»*

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

1. Gestaltung der Winterthurer Velorouten

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.

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.
- 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).

2. Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)¹. 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
- Schwachstellen der Priorität 1 aus der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr mehrheitlich behoben
- Umsetzungsstrategie «Veloschnellrouten» erstellt

3. Gesamtrevision kommunaler Richtplan

Im sich aktuell in parlamentarischer Beratung befindenden gesamtrevidierten kommunalen Richtplan² 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

¹ Parl-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

² Parl-Nr. 2024.74 vom 3. Juli 2024

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).

4. Roter Faden für Velorouten

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



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

4.1 Erfahrungen mit Pilotprojekten

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 wurden im Bericht «Gestaltung der Winterthurer Velorouten» (SR.25.258-1 vom 9. April 2025) zusammengefasst. Projekte mit roter Belageseinfärbung 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.

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 Urteil über den Einsatz und die Eignung von rötlichen Belageseinfärbungen zu fällen.

Die Kosten der Belageseinfärbung sind zum heutigen Stand rund 10 % höher als die Kosten für die Markierung der roten FGSO-Bänder entlang der Strassen. Der rote Belag weist höhere Investitionskosten auf, ist aber aufgrund der bis zu 40 Jahren dauernden Nutzungsdauer im Unterhalt wesentlich kostengünstiger. Es ist davon auszugehen, dass die Kosten gesenkt werden können, wenn sich die Belageseinfärbung in der Stadt Winterthur und schweizweit als Mittel zur Veloförderung durchsetzt.

4.2 Weiteres Vorgehen

Gemäss SR.25.258-1 vom 9. April 2025 soll im Rahmen von Strassenbauprojekten weiter auf den Einsatz von roten Belageseinfärbungen 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 Belageseinfärbung grossen Nutzen für die Velofahrenden stiften (z. B. hinsichtlich Verkehrssicherheit, intuitiver Führung, Wahrnehmung/Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmende etc.). Sollten die weiteren Erfahrungen zeigen, dass die angestrebte Qualität bzw. die Wirkungen der Belageseinfärbungen nicht erreicht werden, ist der Einsatz von roten Belageseinfärbungen nochmals zu hinterfragen.

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.

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.

5. Projekt Rennweg

Die Aufteilung des Fahrbahnquerschnitts wurde im Rahmen eines integralen Strassenraumentwurfs definiert. Grundlage waren neben den gültigen Normen z. B. zu Fahrbahn- und Trottoirbreiten oder zu Sammelstrassen auch der erwähnte Bericht «Konkretisierung Veloschnellrouten». Der Rennweg ist im Abschnitt zwischen Bleiche- und Schützenstrasse als kommunale Sammelstrasse klassiert. Gemäss den Normen zu Sammelstrassen und Begegnungsfällen ist eine Strassenbreite von 5.0 m ausreichend. Der massgebende Begegnungsfall Personenwagen - Lastwagen ist bei tiefer Fahrgeschwindigkeit sichergestellt. Für den seltenen und maximalen Begegnungsfall von Lastwagen – Lastwagen kann auf das südliche Trottoir ausgewichen werden, weil das südseitige Trottoir mit einem schrägen und nur vier Zentimeter hohen Randabschluss ausgeführt wurde. Es fanden keine Änderungen am Verkehrsregime und an der Zufahrt sowie Anlieferung zu den Sportanlagen und Eulachhallen statt. Weiter konnte für den Fussverkehr neu ein beidseitiges durchgehendes Trottoir erstellt werden. Der Gehkomfort und die Verkehrssicherheit sind dadurch südseitig verbessert.

6. Verkehrliche Situation Quartiere Oberfeld und Neuwiesen

Der mittlerweile vollendete Bau der Lichtsignalanlage am Knoten Wülflingerstrasse/Salomon-Hirzel-Strasse hat im Rahmen des Einwendungsverfahrens nach § 13 des Strassengesetzes (StrG) zu verschiedenen Einwendungen geführt. Besonders viele Bedenken gab es aus den Quartieren Oberfeld und Neuwiesen, weil dort Ausweichverkehr durch die Quartiere befürchtet wurde. In einem gemeinsamen Workshopverfahren mit Quartiervereinen und Interessengruppen wurde darauf ein Massnahmenplan zur Verkehrsberuhigung erarbeitet. Gegen die entsprechende Verkehrsordnung gingen innerhalb der Rechtsmittelfrist insgesamt 10 Rekurse ein. Sie stammten hauptsächlich von Anwohnerinnen und Anwohnern und Gewerbetreibenden aus den Quartieren und richteten sich meist nur gegen einen Teil der Verkehrsordnung. Insgesamt gab es aber Widerstand gegen alle geplanten Massnahmen. Das Statthalteramt hat am 10. Juni 2021 acht Rekurse teilweise gutgeheissen. Damit konnten alle drei geplanten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung nicht umgesetzt werden. In der Verfügung des Statthalteramts wurde bemängelt, dass die Stadt nicht genügend aufzeigen konnte, wieso die Massnahmen notwendig seien.

Die Stadt legte in der Medienmitteilung vom 25. Juni 2021 dar, dass sie weiterhin eine gute und angemessene Lösung für die Quartiere erarbeiten und Schleichverkehr und Lärmbelastungen verhindern will. Aufgrund der Verfügung des Statthalteramts muss dazu ein Monitoring erstellt werden, das die aktuelle Verkehrssituation aufzeigt. Messungen vor Baubeginn und nach Fertigstellung der Lichtsignalanlage sollen Klarheit bringen. Erstere hat stattgefunden, zweite erfolgt im Frühling 2025.

Dem Tiefbauamt sind bislang keine massgeblichen Verkehrsverlagerungen aufgrund des Projekts Rennweg bekannt. Die Situation wird aber im Rahmen der Auswertung des erwähnten Monitorings und der Festlegung des weiteren Vorgehens zur Verkehrsberuhigung der Quartiere Oberfeld und Neuwiesen beobachtet und einbezogen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage 1:

«Aus welchen Gründen wurde ein roter Spezialbelag ausgewählt?»

Die rote Belageseinfärbung entspricht den Grundsätzen zur Planung und Projektierung von Winterthurer Velorouten und wurde mit SR.25.258-1 vom 9. April 2025 bestätigt.

Zur Frage 2:

«Um wie viel teurer ist der Spezialbelag (Material- und Einbaukosten) pro m² und für das Gesamtprojekt im Vergleich zu einem normalen Asphalt?»

Die Mehrkosten des roten Belages gegenüber einem schwarzen Belag betrugen beim Rennweg Fr. 60/m². Bei einer Belagsfläche von rund 2'070 m² betragen die Mehrkosten für das Gesamtprojekt rund 125'000 Franken. Dies entspricht beim Rennweg rund 10 % der Kosten des Gesamtprojekts. Wie erwähnt ist davon auszugehen, dass die Kosten bei künftigen Projekten gesenkt werden können, wenn sich die Belageseinfärbung in der Stadt Winterthur und schweizweit als Mittel zur Veloförderung durchsetzt.

Die Kosten der Belageseinfärbung sind zum heutigen Stand rund 10 % höher als die Kosten für die Markierung der roten FGSO-Bänder entlang der Strassen. Dass die Erkennbarkeit der Velorouten spezifisch hervorgehoben werden sollen, mittels roten Belags oder mit einem anderen gestalterischen Element (FGSO-Bänder), hat der Stadtrat im Juli 2020 mit der Kenntnisnahme des Berichts «Konkretisierung Veloschnellrouten» und den darin formulierten Grundsätzen zur Planung und Projektierung von Winterthurer Velorouten entschieden.

Zur Frage 3:

«Welche Vor- und/oder Nachteile (Eigenschaften) hat der Spezialbelag? Sind die erwartete Lebensdauer sowie Aufwand für Wartung und Reparaturen mit herkömmlichen Belägen vergleichbar?»

Es werden dieselben Anforderungen an einen roten Belag wie an einen schwarzen Deckbelag gestellt, deshalb ist auch die erwartete Lebensdauer identisch zu einem Schwarzelag. In Frauenfeld wurden bei einem 40-jährigen roten Belag ein zu einem Schwarzelag vergleichbares Schadensbild festgestellt.

Bezüglich Lebensdauer und Wartung sind keine Unterschiede zu erwarten. Der Mehraufwand bei Reparaturarbeiten und Instandstellungen (z. B. im Rahmen von Werkleitungsarbeiten oder ordentlicher Unterhalt) kann mit folgendem Vorgehen minimiert werden (ohne mit Standard-Asphalt ein optisches Flickwerk zu schaffen):

- Koordinierung der Instandstellung von Belagsflicken unter Berücksichtigung der Mindestbestellmengen.
- In einem ersten Schritt ist bei Flickarbeiten die Tragschicht bis auf die Höhe der bestehenden Deckschicht einzubauen. Anschliessend sind in einer koordinierten Kampagne mehrere Flicke gemeinsam mit farbigem Asphalt instand zu stellen. Der Farbton des Asphaltes für die Flickarbeiten wird dabei sichtbar vom Farbton des bestehenden farbigen Asphaltes abweichen. Dies tritt jedoch auch bei Schwarzelag auf und ist zu relativieren.

Zur Frage 4:

«Wie verhält sich der neue Spezialbelag bezüglich Umweltbelastung und Recycling (Wiederverwertung, Kreislaufwirtschaft) im Vergleich zu herkömmlichen Belägen?»

Der rote Asphalt kann am Ende der Lebenszeit gleich wie ein schwarzer Belag recycelt und wiederverwendet werden. Kleinere Mengen werden für die Herstellung von farbigen oder schwarzen Deckbelägen verwendet, bei grösseren Mengen wird der zurückgebaute Asphalt erfahrungsgemäss für die Erstellung von Trag- und Binderschichten verwendet.

Zur Frage 5:

«Was unternimmt der Stadtrat, um den Ausweichverkehr ins Quartier zu unterbinden?»

Wie erwähnt sind dem Tiefbauamt bislang keine massgeblichen Verkehrsverlagerungen aufgrund des Projekts Rennweg bekannt. Die Situation wird aber im Rahmen der Auswertung des erwähnten Monitorings und der Festlegung des weiteren Vorgehens zur Verkehrsberuhigung der Quartiere Oberfeld und Neuwiesen beobachtet und einbezogen.

Zur Frage 6:

«Welche Routen sind neu für die Zulieferung der Sportstätten und der Eulachhallen angedacht?»

Die Zufahrt der TV-Lastwagen und Teambusse zur Schützenwiese erfolgt auch nach der Umgestaltung des Rennwegs über die Schützenstrasse. Es sind keine Probleme bei der Zufahrt von grossen Fahrzeugen bekannt. Die Zufahrt zu den Rennweghallen erfolgt aufgrund der abgeänderten Signalisierung über die Habsburgstrasse. Die Zufahrt für die Eulachhallen hat sich aufgrund des Projekts Rennweg nicht verändert.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon