

Wettbewerbseingabe Prix Velo 2005



Koordinierte Veloförderung Stadt Thun

Ziel Verbesserung der Attraktivität und Sicherheit durch Bauten, Markierungen und weitere Massnahmen

- Grundlagen**
- 🚲 Reglement zur Förderung des Veloverkehrs von 1986
 - 🚲 jährlicher Investitionskredit von Fr. 150'000.-
 - 🚲 Radroutenkonzept der Stadt Thun 2003
 - 🚲 Zusammenarbeit mit Verkehrsorganisationen (IG Velo, VCS etc.)

Bauliche Massnahmen

Radwege	3.3 km
Radstreifen	9.4 km (x 2 Velo-Fahrbahnen = 18.8 km)
Kernfahrbahnen	10.7 km (x 2 Velo-Fahrbahnen = 21.4 km)
Busspuren mit Velobenützung	0.8 km

90% bzw. 24.2 km von 26.8 km der verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsgebiet weisen eine Führung auf.

Tempo 30-Zonen

17 Zonen mit einer Gesamtfläche von 5.17 km² wurden realisiert, 3 Zonen sind in Bearbeitung / Planung.

Aufhebung Bahnübergänge

Die wichtigsten Bahnübergänge SBB / BLS wurden in den letzten zwei Jahren durch befahrbare Velo-Fussgängerunterführungen ersetzt.

Weitere Massnahmen

- 🚲 Abgabe Towi-Spick-Spiegel an Lastwagenfirmen
- 🚲 Bau von attraktiven Veloabstellanlagen

Ausblick

Vieles wurde erreicht, einiges bleibt noch zu tun!

- 🚲 Umsetzung des Radroutenkonzeptes von 2003 in Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan Veloverkehr 2004 und der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, insbesondere:
- 🚲 Schliessen der Netzlücken (Radwege, Radstreifen, Kernfahrbahnen)
- 🚲 Verbesserungen bei bestehenden Unterführungen
- 🚲 Verbesserungen bei Kreuzungen
- 🚲 Verbesserung der Veloabstellanlagen

«Prix Velo 2005»

Kategorie: «Gesamtprojekt»

Projekttitle: «Velotour durch Winterthur»

Stadt Winterthur



Das Veloroutennetz in der Stadt Winterthur hat einen hohen Realisierungsgrad erreicht. Mit den Projektunterlagen «Prix Velo 05» wird die Wirkung der im Jahre 1995 festgelegten Planungsziele und Konzeptgrundsätze aufgezeigt. Die nach wie vor absolut aktuellen Zielvorgaben haben die hohe Qualität unseres Veloroutennetzes gefestigt und den Weiterausbau vorangetrieben. Um den aktuellen Anforderungen des Veloverkehrs weiterhin gerecht zu werden, sind weitere neue Massnahmen geplant. Der vor Jahren eingeschlagene Kurs wird konsequent weiterverfolgt.

Ziele und Konzeptgrundsätze

Kernthesen:

- Das Velo ist als wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel anerkannt.
- Einfache klare Regelungen und homogene Routenabschnitte gewährleisten die Sicherheit.
- Ein gut angelegtes Radroutennetz fördert den Veloverkehr.
- Im Rahmen Strassenbauarbeiten werden Verbesserungen laufend geprüft.

Grundsätze, die im Laufe der Weiterentwicklung befolgt wurden:

- Neben Alternativrouten sind auch Verbesserungen auf Hauptstrassen gefragt.
- Massnahmenplanungen sind zweckmässig, wenn sie um- und durchsetzbar sind.
- Die örtlichen Verhältnisse sind eingehend zu prüfen, allgemein gültige Lösungen zu hinterfragen.

Massnahmen

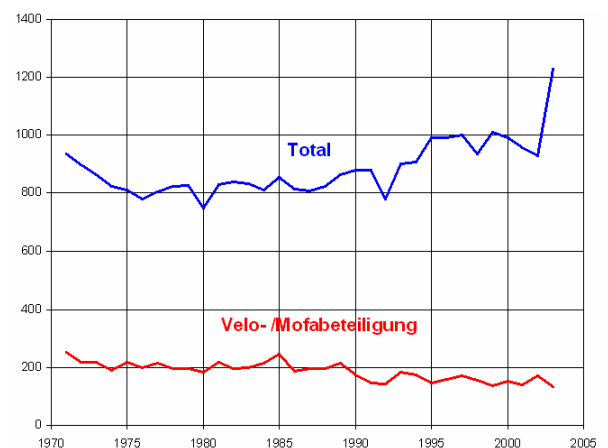
Beispiel einer Umgesetzten Massnahme, Velostadt-konzept 1995-2000



Wirkung

Sicherheit

Unfälle auf dem Stadtgebiet



Komfort

Netzlänge 175 km
Qualitative Verbesserung 1995-2005 10 km

Modal Split

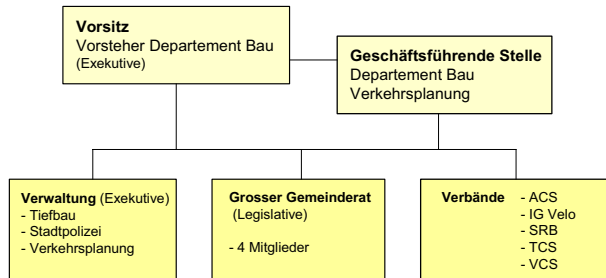
Ergebnisse der Volkszählung 2000
Erwerbstätige Binnenpendler (25'000)

- zu Fuss/ohne Weg 20%
- **Velo/Mofa 20%**
- Bus/Postauto 30%
- SBB 5%
- Personenwagen 25%

Kommunikation

AG Velo

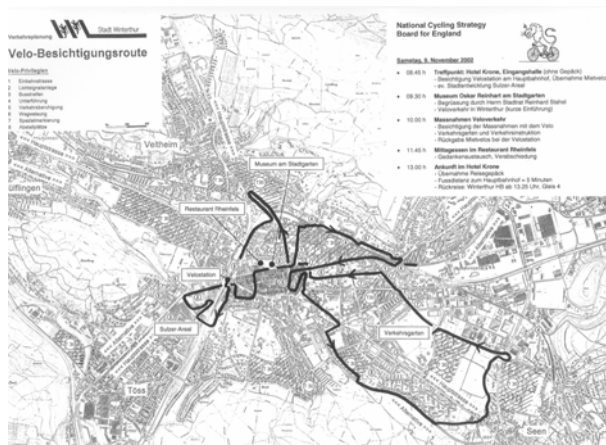
Austausch von Informationen, Erfahrungen und Behandlung konkreter Anliegen und Ideen in Bezug auf den Veloverkehr.



Mitgliedschaften



Informationsrundfahrten



Ausblick

Langsamverkehr Stadtmitte

Hauptziel eines **Ideenwettbewerbs** ist die bessere Erreichbarkeit des Sulzer-Areals von der Altstadt, dem Archareal und dem Neuwiesen-Quartier. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es neue Anlagen für den Langsamverkehr, welche diese Verbindungen südlich des Hauptbahnhofes zwischen Arealen und Quartieren beidseits der Geleise sicher und komfortabel gewährleisten.

Eine zentrale **Velounterführung** beim Hauptbahnhof ist die wichtigste fehlende Verbindung im Winterthurer Veloroutennetz. Eine gleichzeitige Nutzung der bestehenden Personenunterführungen für den fließenden Veloverkehr ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht zweckmässig. Mit einer neuen Velounterführung wird zudem die Erschliessung des Bahnhofgebiets von der West-seite der Geleise wesentlich erleichtert.

Veloparkierung

Aus der Gesamtzahl der Reisenden am Hauptbahnhof lässt sich ein Bedarf von 3'000 bis 4'500 Veloabstellplätzen abschätzen. Die SBB planen eine Überbauung des nördlichen Areals, ein Gestaltungsplanentwurf liegt vor. Dabei ist im Untergeschoss ein Veloparking für rund 800 Velos vorgesehen. In einer späteren. Etappe sollen weitere 600 Plätze erstellt werden. Diese Plätze ersetzen die heute bestehenden rund 900, so dass mit dieser Erweiterung von 500 neuen Plätzen der Bedarf im Bereich des Bahnhofplatzes gedeckt werden kann.

Stadt Winterthur
Departement Bau
Verkehrsplanung





Radfahren mit Rückenwind im Kanton Zug

Seit über 20 Jahren engagiert sich der Kanton Zug für ein attraktives und sicheres Radwegnetz. Dank systematischer Planung und Finanzierung, aber auch dank einer initiativen Fachstelle Langsamverkehr in der Baudirektion verfügt der Kanton Zug heute über ein dichtes Radwegangebot mit einer optimalen Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Velofahren im Kanton Zug ist attraktiv und sicher. Dieses Ziel beschloss der Kantonsrat vor rund 20 Jahren und legte mit dem "Richtplan Radstrecken" die Basis für den systematischen Ausbau des bestehenden Radwegnetzes. Heute sind rund 215 der geplanten 250 Radweg-Kilometer baulich realisiert. Der Rest soll in den nächsten Jahren folgen. Darüberhinaus will der Kanton Zug vor allem die Sicherheit verbessern und das Radfahren mit geeigneten Massnahmen weiter fördern. So hat es das Kantonsparlament im neuen Gesamtrichtplan 2004 festgelegt. In den vergangenen beiden Jahren ist diesbezüglich viel geschehen. Zum einen sind sämtliche Haltestellen der neuen Stadtbahn Zug mit Bike&Ride-Abstellplätzen ausgerüstet worden. Zum anderen hat die Baudirektion des Kantons Zug sämtliche lichtsignalgesteuerten Kreuzungen mit Gefährdungspotential im Kanton mit TRIXI-Spiegeln ausgestattet, um den gefährlichen toten Winkel zu eliminieren.

Engagierte Fachstelle

Treibende Kraft bei der Umsetzung der kantonsrätlichen Vorgaben ist die Baudirektion des Kantons Zug, namentlich die Fachstelle Langsamverkehr im Amt für Raumplanung. Sie plant den Radstreckenausbau, koordiniert die Ausführung und kümmert sich um alle weiteren Massnahmen, die das Velofahren im Kanton erleichtern. Um die Richtplanziele möglichst schnell zu realisieren, sucht die Fachstelle aktiv die Vernetzung mit anderen Amtsstellen und privaten Organisationen. So leitet sie zum Beispiel eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe Radstrecken, welche das umfassende Realisierungsprogramm nach Sicherheits- und Komfortkriterien zusammenstellt. Oder sie organisiert die jährliche "Chropfleerete" mit der IG Velo - ein Anlass zum gegenseitigen Nutzen.

Finanzierung und Erfolgskontrolle

Nach der Initialzündung durch den "Richtplan Radstrecken" im Jahr 1984 investierte der Kanton Zug bis zum Jahr 2003 rund 25 Mio. Franken in den Radwegbau. Seit 2004 steht ein weiterer Kredit von 16 Mio. Franken zur Verfügung. Er gilt für die Zeitspanne bis 2011 und dient dem weiteren Ausbau des Zuger Radstreckennetzes. Damit die Prioritäten bei der Verdichtung des Streckenangebotes richtig gesetzt werden, erfasst die Fachstelle Langsamverkehr das Zweiradaufkommen seit 1992 in Abständen von etwa drei Jahren. Bei der jüngsten Erhebung im August 2005 haben die Zähler/innen erstmals auch die Belegung der Bike&Ride-Abstellplätze bei den Stadtbahnhaltestellen ermittelt.

Systematische Öffentlichkeitsarbeit

Tue gutes und sprich darüber. Daran hält sich auch die Fachstelle Langsamverkehr im Amt für Raumplanung des Kantons Zug. Mit aktiver Medienarbeit sorgt sie dafür, dass die Velofahrenden über neue Streckenabschnitte und sonstige Verbesserungen informiert werden. Zudem organisiert sie Info-Tage oder beteiligt sich mit Sonderschauen an regionalen Messen. So präsentiert die Fachstelle an der bevorstehenden Zuger Messe 2005 die Ausstellung "Sattelfest zur Arbeit". Ziel der Schau ist es, die Vorzüge des täglichen Velopendelns zu propagieren - Stichworte: Zeitgewinn, Parkplatzgarantie, Fitness. Nicht zuletzt sorgt die Fachstelle für innovative Orientierungshilfen. Ein Beispiel ist die erste kombinierte Velo- und Wanderkarte des Kantons Zug, die vor wenigen Wochen aufgelegt wurde und alles an Infos bietet, was für den Langsamverkehr von Nutzen ist. Schliesslich ist gegenwärtig ein digitaler Veloroutenplaner im Entstehen begriffen, dem via Internet schon bald jede wünschbare Veloverbindung entlockt werden kann.