

# Sechs Velorouten für eine nachhaltigere Mobilität in Winterthur

Winterthur gilt als Velostadt mit vielen vorbildlichen Velowegen – bislang jedoch ohne Velo(schnell)routen. Dies hat sich mit der Veloroute Töss geändert. Die rund 2,6 km lange Strecke führt mehrheitlich durch Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen und quert zwei Kantonsstrassen. Die Umsetzung erfolgte grösstenteils mit einfachen Sofortmassnahmen. Das Projekt wurde im Rahmen des Prix Velo Infrastruktur von Pro Velo Schweiz mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet. Die Fachjury würdigte das Projekt als herausragendes Vorbild für die aktuell zahlreich geplanten Velo-Vorzugsrouten in der Schweiz.



VON  
**HERBERT ELSENER**  
Leiter Abteilung Mobilität,  
Tiefbauamt Stadt Winterthur



VON  
**STEFAN HUG**  
Fachbereichsleiter Strassenraum, Abteilung  
Mobilität, Tiefbauamt Stadt Winterthur

## Die Velostadt Winterthur

Winterthur verdankt seinen Ruf als Velostadt seiner industriellen Vergangenheit. Zahlreiche Angestellte von Rieter, Sulzer und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) prägten das Bild der Stadt, indem sie täglich mit dem Velo zur Arbeit fuhren. Auch heute ist das Velo ein wichtiges Verkehrsmittel: Viele Menschen nutzen es für den Arbeitsweg, Einkäufe, Freizeitaktivitäten oder um Ausbildungsstätten zu erreichen.

## Six voies vélo pour une mobilité plus durable à Winterthour

Considérée comme la ville du vélo par excellence avec ses nombreuses voies cyclables modèles, Winterthour n'avait pas encore de voies express vélo. C'est désormais chose faite avec la voie vélo de Töss. Longue d'environ 2,6 kilomètres, elle passe essentiellement par des zones résidentielles où la vitesse est limitée à 30 km/h et traverse deux routes cantonales. Le projet a été réalisé avec de simples mesures immédiates. Pro Velo Suisse lui a décerné le Prix Vélo Infrastructure. Le jury composé d'experts a souligné le caractère exemplaire de ce projet pour les nombreux voies vélo prioritaires actuellement planifiés en Suisse.

## Winterthour, ville du vélo par excellence

Winterthour doit sa réputation de ville cyclable à son passé industriel. De nombreux employés de Rieter, Sulzer et de la SLM (Société suisse de construction de locomotives et de machines) se rendaient chaque jour au travail à vélo, forgeant ainsi l'identité de la ville. Aujourd'hui encore, le vélo reste un moyen de transport très prisé: de nombreuses personnes l'utilisent pour rejoindre leur lieu de travail ou de formation, effectuer des achats ou pour leurs activités de loisirs.



1 | 1910: «Feierabend» auf der Zürcherstrasse, die heute als Bus- und MIV-Hauptachse dient. Die heutige Veloroute führt über die zurückliegenden Quartierstrassen, die damals abschnittsweise Teil der geschlossenen Industriestadt Sulzerareal Stadtmitte waren. (Quelle: Bildarchiv winbib.ch)

1 | 1910: «fin de la journée de travail» sur la Zürcherstrasse, aujourd'hui un axe principal emprunté par les bus et le TIM. L'actuel voie vélo mène aux rues de quartier situées en retrait, dont certains tronçons faisaient partie de l'ancienne zone industrielle fermée de Sulzer, au cœur de Winterthour. (Source: archives d'images winbib.ch)

Im Städtevergleich Mobilität 2021 zeigt der Modalsplit nach Wegen mit Start und/oder Ziel im Winterthurer Stadtgebiet einen Veloanteil von 12 % (vgl. Abb. 2). Damit belegt Winterthur im Vergleich der sechs grössten Deutschschweizer Städte den dritten Platz, hinter Basel (18%) und Bern (13%). Das Potenzial für eine verstärkte Nutzung des Velos ist weiterhin hoch: 80% der Winterthurer Haushalte besitzen mindestens

Dans la comparaison des villes en matière de mobilité effectuée en 2021, la part modale du vélo est de 12% pour les trajets dont le départ et/ou la destination se situent sur le territoire urbain de Winterthour (cf. fig. 2). Winterthour se classe ainsi au troisième rang des six plus grandes villes de Suisse alémanique, derrière Bâle (18%) et Berne (13%). Le potentiel de développement des déplacements à vélo reste élevé: à Winterthour,

## Veloroute Töss

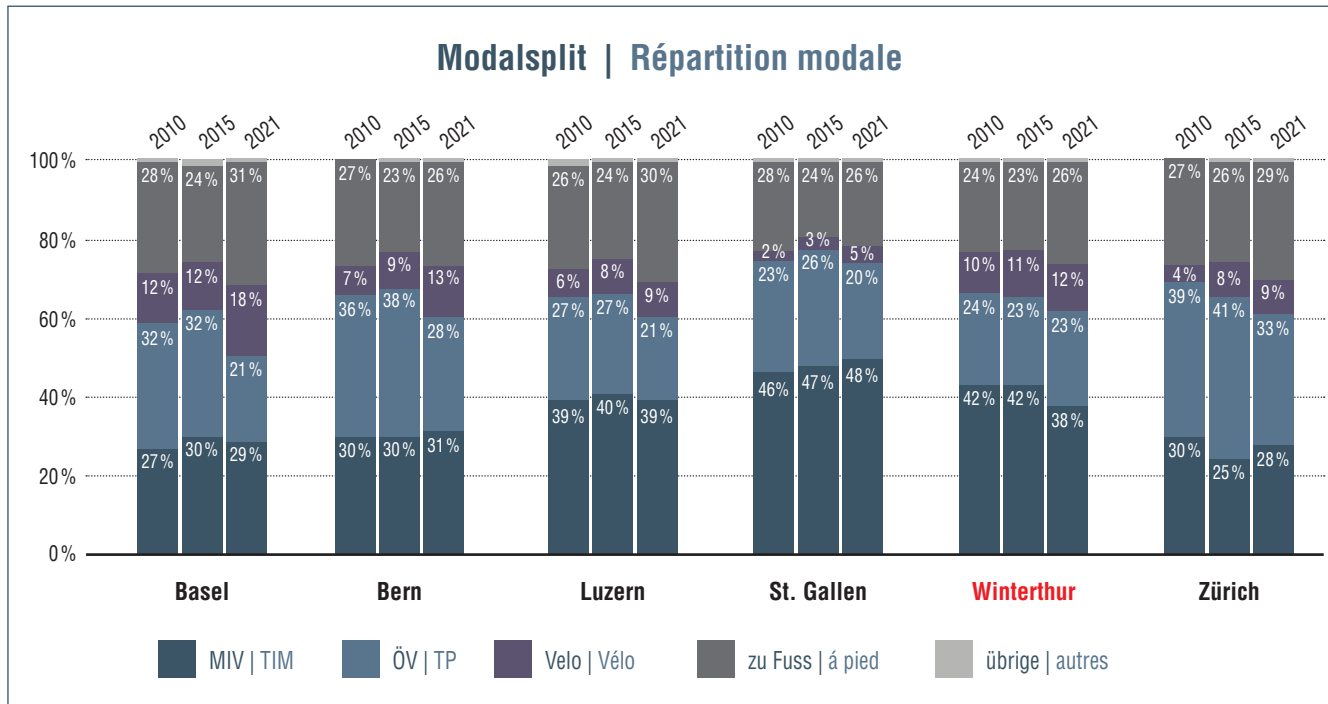
Auftraggeberin der Veloroute Töss war die Stadt Winterthur. Das städtische Tiefbauamt übernahm die Planung sowie die Projektierung und Realisierung. Die Vorstudie wurde von der asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG durchgeführt. Während der Projektierung und Realisierung erhielt das Tiefbauamt Unterstützung von der ING PLUS AG. Die Markierung wurde von der Karl Morf AG erstellt. Der Bau der Veloroute fand im Frühling und Sommer 2023 statt, und die Sofortmassnahmen belaufen sich auf rund 400 000 Franken.

Im November 2022 wurde vor dem Bau eine Verkehrserhebung durchgeführt, bei der etwa 5500 Velofahrende pro Tag gezählt wurden. Eine Nacherhebung ist für November 2024 geplant, um die Auswirkungen der umgesetzten Massnahmen zu überprüfen.

## Voie vélo de Töss

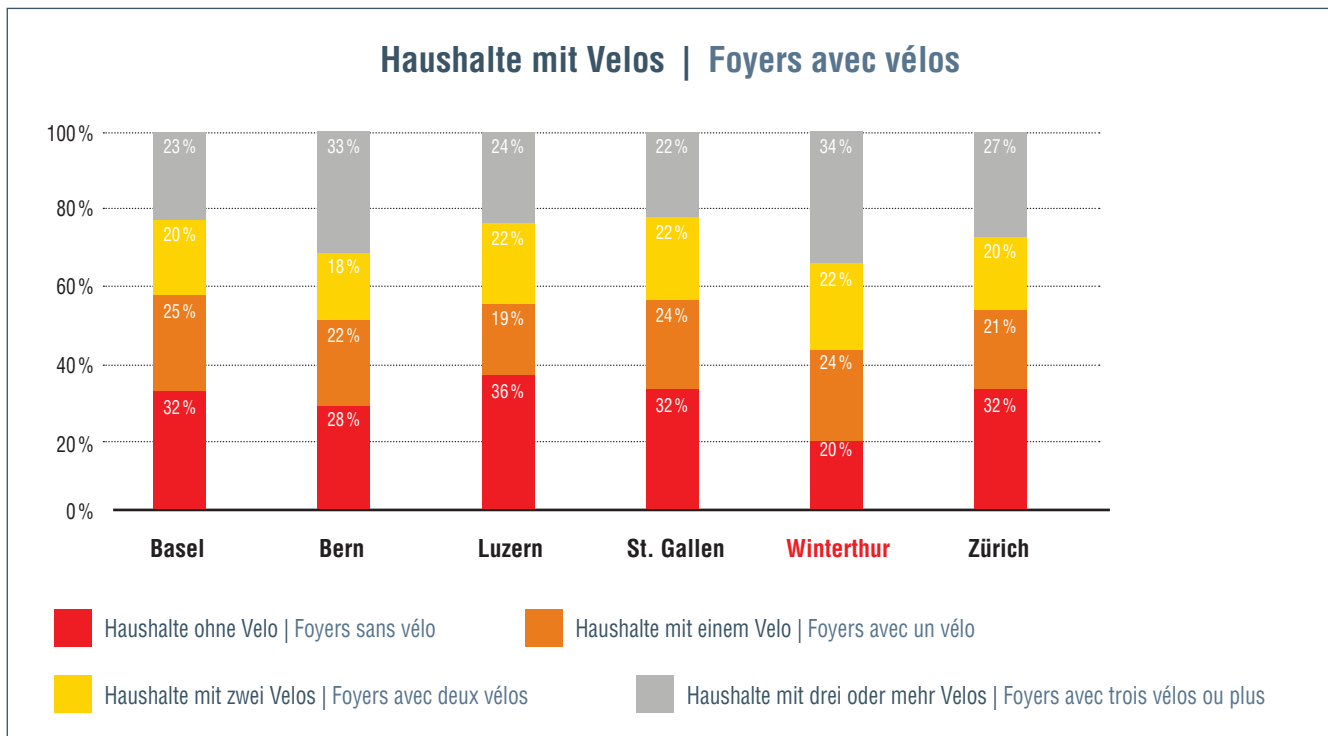
Le mandat de la voie vélo de Töss était la ville de Winterthour. La planification, l'étude de projet et la réalisation ont été assurées par l'office des ponts et chaussées (OPC) de la ville. L'étude préliminaire a été effectuée par le cabinet asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG. L'OPC a bénéficié du soutien de la société ING PLUS AG pendant les phases d'étude de projet et de réalisation. Le marquage a été réalisé par l'entreprise Karl Morf AG. La construction de la voie vélo a eu lieu durant le printemps et l'été 2023. Le coût des mesures immédiates s'élève à environ 400 000 francs.

Un comptage du trafic a été effectué en novembre 2022 avant la construction et l'on a dénombré environ 5500 cyclistes par jour. Un nouveau comptage est prévu pour novembre 2024 et doit mesurer les effets des mesures réalisées.



2 | Anteil der Verkehrsmittel auf Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet. (Quelle: Städtevergleich Mobilität 2021)

2 | Part des moyens de transport pour les trajets dont le départ et/ou la destination se situent sur le territoire urbain. (Source: comparaison des villes en matière de mobilité 2021)



3 | Haushalte mit Velos. (Quelle: Städtevergleich Mobilität 2021)

3 | Foyers avec des vélos. (Source: comparaison des villes en matière de mobilité 2021)

ein Velo (vgl. Abb. 3). Zudem sind 25% der Autofahrten kürzer als 3 km und rund die Hälfte unter 5 km. Die topografischen Bedingungen sind ebenfalls günstig, da viele Hauptverbindungen im Siedlungsgebiet ziemlich flach verlaufen.

### Planung der Velo(schnell)routen

Bereits im städtischen Gesamtverkehrskonzept von 2010 war die Schaffung von Veloschnellrouten vorgesehen. Zwischenzeitlich wurden sie auch Velobahnen genannt. Ziel war es, den Veloverkehr sowohl innerstädtisch über Distanzen von etwa 5 km als auch regional über 10 km zu fördern und so den Veloverkehrsanteil am Modalsplit zu erhöhen sowie die öffentlichen Strassenräume vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Die Entwicklungsplanung Winterthur 2040 und das Energie- und Klimakonzept (mit Netto-Null-Ziel 2040) bestätigen das Potenzial des Veloverkehrs, den Modalsplit in der wachsenden Stadt positiv zu beeinflussen. Die Winterthurer Velorouten spielen daher eine Schlüsselrolle für eine stadtverträgliche, klimaneutrale Mobilität. Das Ziel ist, im gesamten Stadtgebiet Bedingungen zu schaffen, die das Velofahren für alle Altersgruppen attraktiv machen (vgl. Abb. 4).

Die Veloroute Töss ist Teil des Legislaturprogramms 2022–2026 des Stadtrats und zählt zur Massnahme «komfortable, direkte und sichere Velowege für eine stadtverträgliche Mobilität». Insgesamt sollen sechs radiale Velorouten künftig die Winterthurer Quartiere komfortabel, sicher und direkt mit der Innenstadt und der Region verbinden. Sie bilden das Grundgerüst der Winterthurer Veloinfrastruktur und

80% des ménages possèdent au moins une voiture (cf. fig. 3). De plus, 25% des trajets effectués en voiture font moins de 3 km et environ la moitié moins de 5 km. Les conditions topographiques sont également propices à la pratique du vélo car de nombreuses liaisons principales dans l'agglomération sont relativement planes.

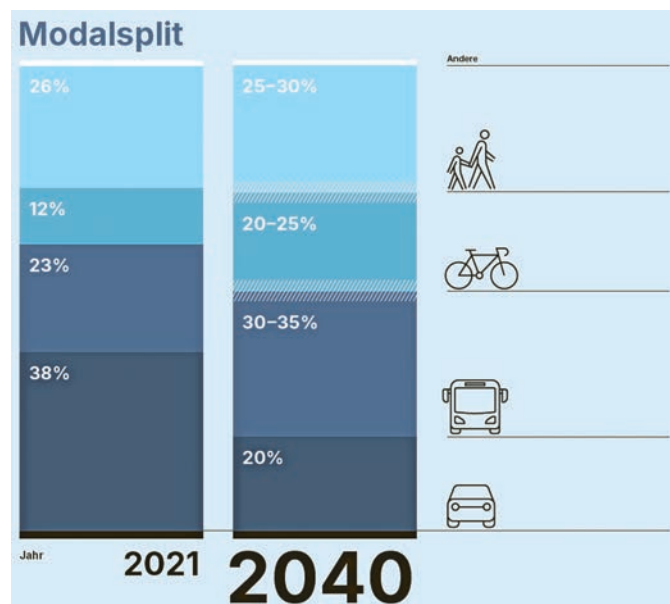
### Planification des voies express vélo

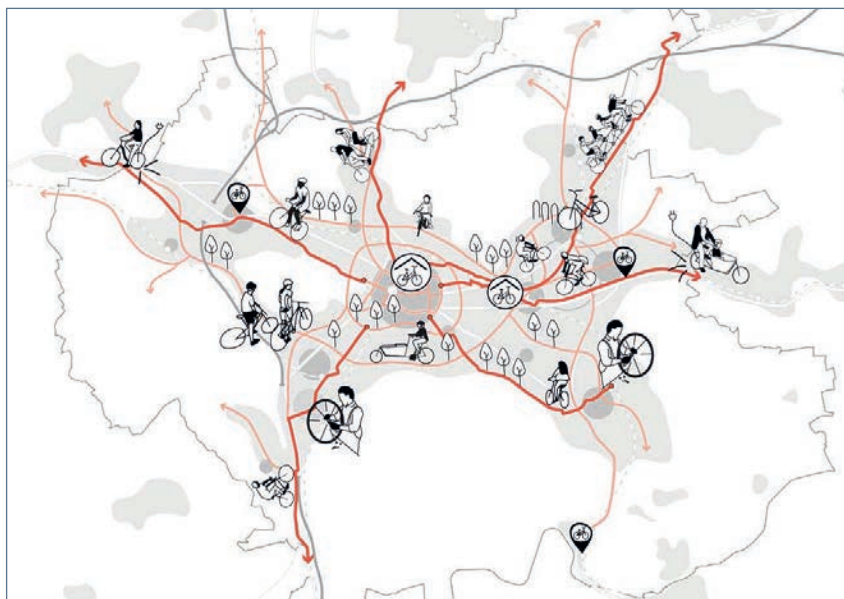
La création de voies express vélo était déjà prévue dans le concept global des transports de la ville établi en 2010. L'objectif était de promouvoir le trafic cycliste sur des distances d'environ 5 km en agglomération et de plus de 10 km à l'échelle régionale, afin d'accroître la part modale du vélo et de réduire le transport individuel motorisé sur les espaces routiers publics.

Le concept de développement urbain Winterthur 2040 et le concept énergétique et climatique (avec objectif de zéro net en 2040) confirment le potentiel du trafic cycliste à influencer favorablement sur la répartition modale à Winterthur, ville en pleine expansion. Les voies vélo de Winterthur jouent donc un rôle clé en vue de parvenir à une mobilité neutre sur le plan climatique et adaptée à la ville. L'objectif est de créer, dans l'ensemble du territoire urbain, des conditions propices à la pratique du vélo, et ce pour toutes les tranches d'âge (cf. fig. 4).

La voie vélo de Töss fait partie du programme de législature 2022–2026 du conseil municipal de la ville et s'inscrit dans la mesure visant à garantir des «voies cyclables confortables, directes et sûres pour une mobilité adaptée à la ville». À l'avenir, six voies vélo radiales relieront de manière confortable, sûre et directe les quartiers de Winterthur avec le centre-ville et la région. Ils représen-

4 | Modalsplit-Ziele 2040 für die Gesamtmobilität in Winterthur nach Wegen mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet. (Quelle: Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040)  
 4 | Objectifs de répartition modale pour 2040 pour la mobilité globale à Winterthur par trajets dont le départ et/ou la destination se situent sur le territoire urbain. (Source: perspective de développement territorial Winterthur 2040)





5 | Zukunftsbild Velo. (Quelle: Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040)  
 5 | Le vélo comme vision d'avenir. (Source: perspective de développement territorial Winterthur 2040)

zusammen mit den Haupt- und Nebenverbindungen ein flächendeckendes Velowegnetz. Diese Velorouten sind auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs ausgerichtet und sollen ein breites Zielpublikum ansprechen. Dafür müssen sie zusammenhängend, direkt, sicher, gleichartig und attraktiv sein. Sie verlaufen grösstenteils abseits der MIV-Hauptachsen, vielerorts auf Quartierstrassen (vgl. Abb. 5).

### Strategische Grundsätze

Die Stadt Winterthur hat im Rahmen eines Studienauftrags die Anforderungen an die Winterthurer Velorouten festgelegt. Drei Planungsteams, darunter eines aus den Niederlanden, entwickelten strategische und planerische Grundsätze, die erstmals bei der Veloroute Töss angewendet wurden. Diese Grundsätze beinhalten folgende Aspekte:

- **Benutzerkreis: 8 bis 80 Jahre**  
 Die sechs Winterthurer Velorouten sollen alle Nutzergruppen, insbesondere weniger geübte Velofahrende, ansprechen. Ziel ist es, die Velorouten als attraktive und sichere Infrastruktur für jüngere und ältere Velofahrende und für Familien zu gestalten.
- **Begrifflichkeit**  
 Das Image der sechs Winterthurer Velorouten soll als «sozial, sympathisch und durchgehend» wahrgenommen werden – ohne den Fokus auf «schnell» zu legen. Die Begriffe «Veloschnellroute» oder «Velobahn» werden als ungeeignet für die angestrebte Verkehrskultur in den Quartierstrassen erachtet. Daher wurde der spezifi-

teront la colonne vertébrale de l'infrastructure cyclable de Winterthur et formeront, avec les liaisons principales et secondaires, un réseau de voies cyclables qui couvrira l'ensemble du territoire. Ces voies vélo seront adaptés aux exigences du trafic quotidien et devront attirer un large public. Pour cela, ils devront être reliés, directs, sûrs, de même type et attractifs. Ils se situeront en grande partie en dehors des axes principaux du TIM et emprunteront des rues de quartier en de nombreux endroits (cf. fig. 5).

### Principes stratégiques

Dans le cadre d'un mandat d'étude, la ville de Winterthur a défini les exigences posées aux voies vélo de la ville. Trois équipes de planification, dont une originaire des Pays-Bas, ont élaboré des principes stratégiques et des règles d'aménagement qui ont été appliqués pour la première fois sur la voie vélo de Töss. Ils comportent les aspects suivants:

- **Public visé: personnes de 8 à 80 ans**  
 Les six voies vélo de Winterthur doivent cibler tous les groupes d'utilisateurs, notamment les personnes moins habituées à la pratique du vélo. L'objectif est de faire de ces itinéraires des infrastructures attractives, sûres et adaptées aux cyclistes jeunes et âgés ainsi qu'aux familles.
- **Terminologie**  
 Les six voies vélo de Winterthur doivent véhiculer l'image d'une infrastructure «conviviale, sympathique et continue», sans mettre l'accent sur la «vitesse». Le terme de «voie express vélo» a été jugé inapproprié pour désigner la culture de



6 | Die Velorouten sollen auch weniger geübte Velofahrende ansprechen. (Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)  
 6 | Les itinéraires cyclables doivent aussi attirer des personnes moins habituées à la pratique du vélo. (Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)

sche Name «Winterthurer Velorouten» gewählt, wobei die «Veloroute Töss» nach dem entsprechenden Stadtquartier benannt ist.

► **Hierarchie der Verkehrsnetze**

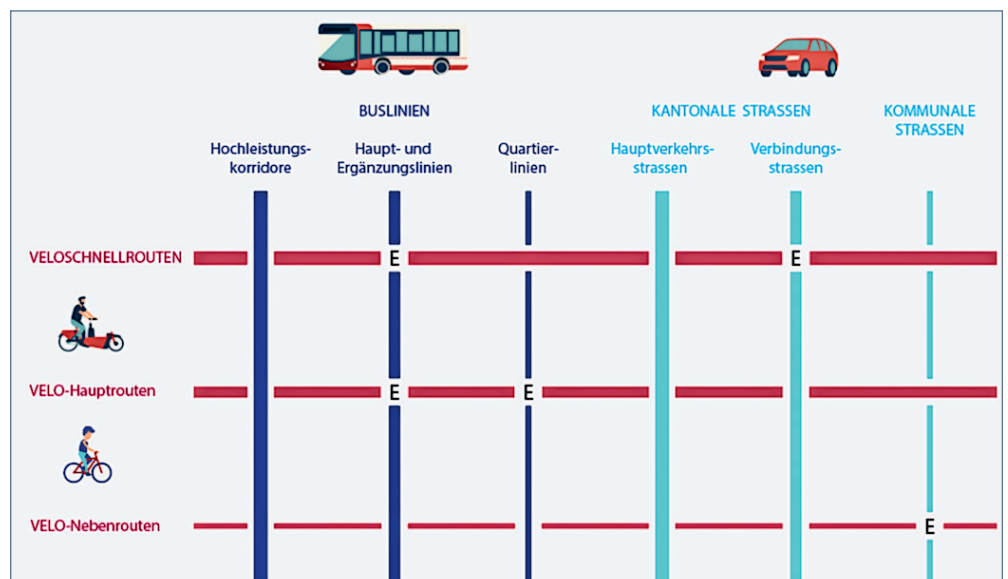
Der Synthesebericht zum Studienauftrag legt Prioritäten für die Netzelemente der Verkehrsträger fest. Gegenüber Quartierstrassen haben die Velorouten Vortritt. Bei einer Kreuzung mit einer regional klassierten Verbindungsstrassen und/oder einer wichtigen Buslinie ist die Vortrittsregelung im Einzelfall zu beurteilen (vgl. Abb. 7).

la mobilité que la ville souhaite instaurer dans les rues de quartier. Par conséquent, le choix s’est porté sur le terme spécifique de «voies vélo de Winterthur»; la «voie vélo de Töss» tire son nom d’un quartier de la ville.

► **Hiérarchie des réseaux de transport**

Le rapport de synthèse sur le mandat d’étude définit des priorités pour les éléments de réseau des modes de transport. Les voies vélo ont la priorité par rapport aux rues de quartier. En présence d’un carrefour avec des routes de liaison régionales et/ou une ligne de bus importante, la règle de priorité doit être évaluée au cas par cas (cf. fig. 7).

7 | Hierarchiestufen der Verkehrsnetze und der Umgang miteinander an den Schnittstellen. (Quelle: Veloschnellrouten – tadt Winterthur)  
 7 | Niveaux hiérarchiques des réseaux cyclables et gestion au niveau des interfaces. (Source: voies express vélo – ville de Winterthur)





8 | Wegen Sicherheitsbedenken blieben bei der Veloroute Töss (hier Dammstrasse) zwei Knoten mit Rechtsvortritt bestehen.  
(Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)

8 | Pour des considérations liées à la sécurité, la priorité à droite a été maintenue à deux carrefours situés sur la voie vélo de Töss (ici la Dammstrasse). (Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)

- **Stadt- und Quarterräume berücksichtigen**  
Die Velorouten werden an die spezifischen Gegebenheiten der Quartiere angepasst. Aufgrund von Sicherheitsbedenken, insbesondere in Schulpnähe, blieben bei der Veloroute Töss zwei Knoten mit Rechtsvortritt bestehen (vgl. Abb. 8), und eine bereits bestehende Begegnungszone wurde integriert. Fussgängerstreifen wurden unverändert beibehalten.
- **Fil Rouge (farbiger Strassenbelag)**  
Der «fil rouge» oder rote Teppich dient als Erkennungszeichen der Winterthurer Velorouten. Er wird gemäss den strategischen Grundsätzen entweder durch Sofortmassnahmen mit roten Bändern (farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen, FGSO) oder im Rahmen von Strassenbauprojekten mit einem rötlichen Strassenbelag nach holländischem Vorbild realisiert. Weitere Erkennungsmerkmale sind der spezifische Name «Winterthurer Velorouten» und das «W mit Herz» als in der Region bestens bekanntes Key Visual des House of Winterthur (vgl. Abb. 9).
- **Tenir compte des zones urbaines et de quartier**  
Les voies vélo sont adaptés aux conditions spécifiques des quartiers. Pour des considérations liées à la sécurité, notamment à proximité des écoles, la priorité à droite a été maintenue à deux carrefours situés sur la voie vélo de Töss (cf. fig. 8) et une zone de rencontre a été intégrée. Les passages pour piétons ont été conservés sans aucune modification.
- **Fil rouge (revêtement coloré)**  
Les voies vélo de Winterthur sont reconnaissables à leur «fil rouge» ou «tapis rouge». D'après les principes stratégiques, le marquage est matérialisé soit avec des bandes rouges (aménagement de surfaces routières colorées ou ASRC) réalisées via des mesures immédiates, soit avec un revêtement rougeâtre inspiré du modèle néerlandais et réalisé dans le cadre de projets de construction routière. D'autres marques d'identification sont l'appellation spécifique de «Winterthurer Velorouten» et la lettre «W avec un cœur», élément visuel de la House of Winterthur (cf. fig. 9) très connu dans la région.

## Die Veloroute Töss – Sofortmassnahmen und Umsetzung

Um die Umsetzung der 2,6 km langen Veloroute Töss zügig voranzutreiben und die Planungs-, Projektierungs- und Bauzeit zu verkürzen, wurden einfache und kostengünstige Sofortmassnahmen ergriffen. Dazu zählen beidseitig angebrachte rote Bänder, die den «roten Teppich» für Velofahrende symbolisieren und die Orientierung erleichtern. Die Vortrittsregelungen wurden entlang der Route zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt und Parkfelder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit versetzt. Entlang der Route wurden zudem das Veloroute-Logo und Velopiktogramme angebracht, um die Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Veloroute zu erhöhen. Weitere Massnahmen umfassen neue Signale, Markierungen sowie kleinere bauliche Anpassungen.

Die beidseitigen roten Bänder, jeweils etwa 40 cm breit, wurden entlang der Fahrbahn ab der Trottoir-kante angebracht. Sie dienen der einheitlichen Gestaltung gemäss der Norm VSS 40 214 zur farblichen Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) und sollen die Veloroute als «fil rouge» klar erkennbar machen (vgl. Abb. 10). Gleichzeitig verengen sie optisch die Fahrbahn, was zu einer Geschwindigkeitsreduktion und einer besseren Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden führt. Die Bänder schaffen eine neue Orientierungslinie, die es den Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, näher an der Fahrbahnmitte zu fahren und so die Sichtbarkeit der Velos bei Zu- und Wegfahrten zu verbessern.

## Dem Velo Vortritt gewähren

Die Veloroute Töss ist an zehn von vierzehn Knoten vortrittsberechtigt. Dazu mussten vereinzelt bestehende Trottoirüberfahrten aufgehoben oder ein

## La voie vélo de Töss: mesures immédiates et mise en œuvre

Des mesures immédiates, à la fois simples et avantageuses, ont été prises pour accélérer la réalisation de la voie vélo de Töss long de 2,6 km et raccourcir les délais de planification, d'étude de projet et de construction. En font partie les bandes rouges situées sur les deux côtés, qui symbolisent le «tapis rouge» pour les cyclistes et qui facilitent l'orientation. Les règles de priorité au profit du trafic cycliste ont été affichées le long de l'itinéraire et des cases de stationnement ont été déplacées pour améliorer la sécurité routière. Des pictogrammes ainsi que le logo «Veloroute» ont été placés le long de la voie pour améliorer sa visibilité et sa perception. De nouveaux signaux et marquages ainsi que de petites adaptations de la construction font partie des autres mesures.

D'une largeur d'environ 40 cm, les bandes rouges ont été placées des deux côtés de la chaussée à partir de la bordure du trottoir. Elles servent à garantir un aménagement uniforme selon la norme VSS 40 214 sur l'aménagement de surfaces routières colorées (ASRC) et doivent rendre la voie vélo clairement reconnaissable, à la manière d'un «fil rouge» (cf. fig. 10). Elles réduisent aussi optiquement la chaussée, ce qui favorise une baisse de la vitesse et un meilleur respect entre les usagers de la route. Les bandes créent une ligne qui permet aux usagers de circuler plus près du centre de la chaussée, ce qui améliore la visibilité des vélos au niveau des accès et des sorties.

## Donner la priorité au vélo

La voie vélo de Töss est prioritaire à dix carrefours sur quatorze. Pour cela, il a fallu supprimer des trottoirs par endroits ou modifier une priorité de droite par un

- 9 | Das «W mit Herz» [Velo mit Herz] – ein in der Region bekanntes Key Visual des House of Winterthur. (Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)
- 9 | La lettre «W avec un cœur» [vélo avec un cœur], élément visuel de la House of Winterthur très connu dans la région. (Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)







10 | Die beidseitigen roten Bänder und das gelbe Piktogramm sollen die Veloroute klar erkennbar machen.

(Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)

10 | Les bandes rouges situées des deux côtés et le pictogramme jaune doivent rendre la voie vélo clairement reconnaissable.

(Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)

Rechtsvortritt in «Kein Vortritt» geändert werden. Insgesamt wurde der Vortritt zugunsten der Velofahrenden an zehn Kreuzungen geändert.

Eine Ausnahme bildet die Untere Briggerstrasse. Diese ist als regionale Verbindungsstrasse klassiert (Kantonsstrasse). Eine Vortrittsänderung für den Veloverkehr wäre hier nach den aufgeführten Hierarchiestufen zwar möglich, wurde aber im Zuge der Sofortmassnahmen nicht umgesetzt. Dafür wurde ein Mehrzweckstreifen realisiert. Dieser soll die Strassenquerung für den Veloverkehr verbessern und das Queren in zwei Etappen ermöglichen (vgl. Abb. 11). Die Vortrittsregelung kann bei sich verändernden Verkehrsmengen oder einer baulichen Sanierung neu beurteilt werden.

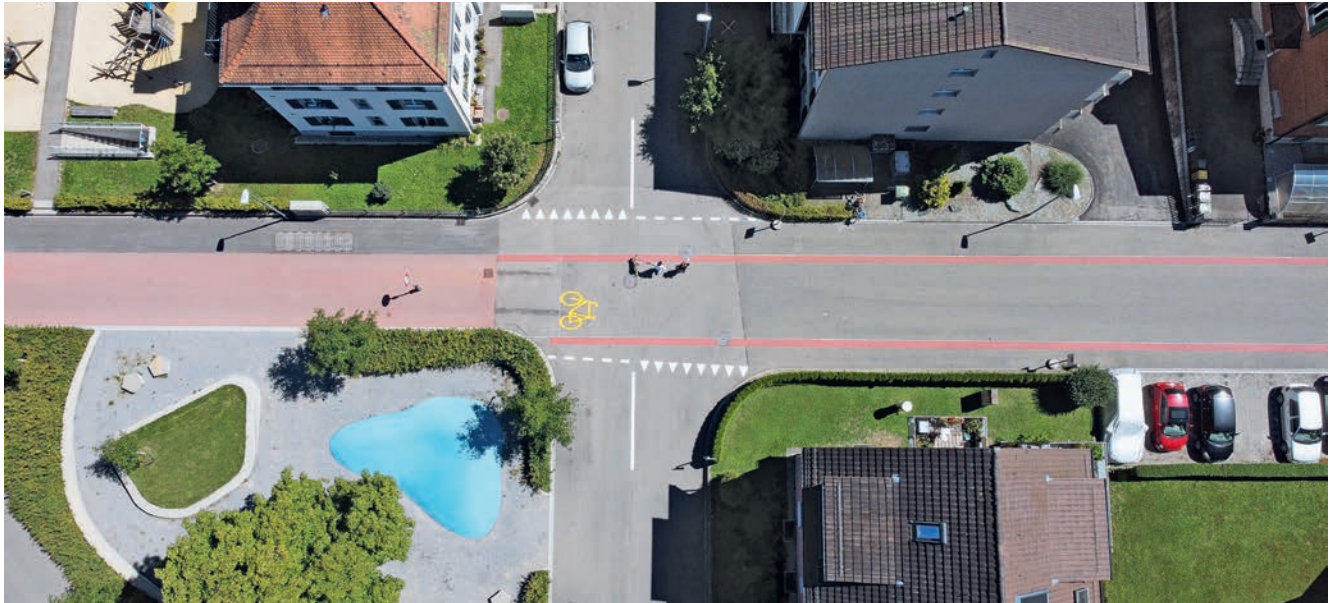
panneau «pas de priorité». Au total, la priorité a été modifiée au profit des cyclistes à dix carrefours.

L'Untere Briggerstrasse fait exception car cet axe est considéré comme une route de liaison régionale (route cantonale). Une modification de la priorité au profit du trafic cycliste selon les niveaux hiérarchiques indiqués serait certes possible à cet endroit, mais n'a pas été mise en œuvre dans le cadre des mesures immédiates. À la place, une bande polyvalente a été réalisée. Elle doit sécuriser la traversée de la route par les cyclistes et permettre son franchissement en deux étapes (cf. fig. 11). La règle de priorité pourra être réévaluée en cas de changement du volume de trafic ou d'assainissement de la construction.



11 | Ein Mehrzweckstreifen an der Kreuzung Tössfeldstrasse/Untere Briggerstrasse soll die Strassenquerung für den Veloverkehr verbessern und das Queren in zwei Etappen ermöglichen.

(Foto: Marcus Schmid, Tiefbauamt Stadt Winterthur)  
11 | Une bande polyvalente au niveau du carrefour Tössfeldstrasse/Untere Briggerstrasse doit sécuriser la traversée de la route par les cyclistes et permettre son franchissement en deux étapes. (Photo: Marcus Schmid, OPC de la ville de Winterthur)



12 | Nach holländischem Vorbild: roter Belag und rote Bänder an der Rosenaustrasse. (Foto: Marcus Schmid, Tiefbauamt Stadt Winterthur)  
 12 | Inspirés du modèle néerlandais: le revêtement rouge et les bandes rouges sur la Rosenaustrasse. (Photo: Marcus Schmid, OPC de la ville de Winterthur)

## Neues testen

An der Freiestrasse konnte aufgrund eines noch ausstehenden Deckbelageinbaus ein rötlich eingefärbter Strassenbelag nach holländischem Vorbild eingebaut werden (vgl. Abb.12). Dieser ist deutlich teurer als ein herkömmlicher Asphaltdeckbelag. Im Kontext der Gesamtkosten eines Strassenprojekts sowie der Lebensdauer einer Quartierstrasse von 30 bis 40 Jahren dürften die effektiven Mehrkosten für den roten Belag jedoch gering sein, die Unterschiede werden aktuell noch detailliert berechnet. Zu berücksichtigen ist auch, dass bei Grabenarbeiten für Werkleitungsanpassungen idealerweise zusätzlich rote Belagsflicke einzubauen sind. Der farbige Belag wird gegenwärtig an fünf Orten in unterschiedlicher Ausführung getestet. Erst dann wird entschieden, ob dieser bei den Winterthurer Velorouten auch weiterhin eingesetzt werden soll.

## Entfernen von Parkfeldern

Entlang der Veloroute Töss wurden die markierten Parkfelder zugunsten der Verkehrssicherheit entfernt und nach Möglichkeit in den angrenzenden Strassen neu markiert (vgl. Abb. 13). Mit dem Entfernen der Längsparkfelder sollen Verkehrsbehinderungen durch Parkiermanöver von Autos vermieden und die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert werden. Dies betrifft insbesondere die Vermeidung von sogenannten Doring-Unfällen. Dabei werden Velofahrende von einer unachtsam geöffneten Autotür erfasst.

## Tester des choses nouvelles

Sur la Freiestrasse, comme l'application d'un revêtement de finition était encore en attente, un revêtement rougeâtre selon le modèle néerlandais a pu être réalisé (cf. fig. 12). Ce revêtement est nettement plus coûteux qu'un revêtement de finition traditionnel en asphalte. Toutefois, compte tenu des coûts totaux que présenterait un projet de rue et de la durée de vie d'une rue de quartier (entre 30 et 40 ans), le surcoût du revêtement rouge devrait être faible. Le calcul détaillé des écarts de coûts est en cours. Il faut également noter qu'en cas de travaux d'excavation pour ajuster des conduites souterraines, les rapiécages de revêtement doivent être idéalement de couleur rouge. Le revêtement rouge est actuellement testé en cinq endroits avec des versions différentes. La décision de l'utiliser pour les voies vélo de Winterthur devra ensuite être prise.

## Suppression des cases de stationnement

Afin d'améliorer la sécurité routière, les cases de stationnement marquées ont été supprimées tout le long de la voie vélo de Töss. Dans la mesure du possible, elles ont été transférées dans les rues adjacentes (cf. fig. 13). La suppression des cases de stationnement longitudinales permettra d'éviter les perturbations du trafic dues aux manœuvres de stationnement des voitures et améliorera la sécurité routière pour les cyclistes. Cette mesure vise tout particulièrement à éviter les emportières, lorsque des cyclistes percutent une portière ouverte sans précaution.



13 | Entlang der Veloroute Töss wurden die markierten Parkfelder zugunsten der Verkehrssicherheit entfernt. (Foto: Marcus Schmid, Tiefbauamt Stadt Winterthur)

13 | Afin d'améliorer la sécurité routière, les cases de stationnement marquées ont été supprimées tout le long de la voie vélo de Töss. (Photo: Marcus Schmid, OPC de la ville de Winterthur)

Weiter wurden Poller oder enge Durchfahrtsperren entfernt, um Velounfälle zu vermeiden. Zwingend erforderliche Signale wie Fahrverbote für den motorisierten Individualverkehr wurden für eine bessere Erkennbarkeit und als Richtungstrennung für den Veloverkehr in der Fahrbahnmitte platziert und mit einer weissen Markierung umrandet (vgl. Abb. 14).

Les bornes ou les éléments de blocage d'accès ont été supprimés pour éviter les accidents de vélo. Pour qu'ils soient mieux visibles, les signaux indispensables tels que les interdictions de circuler pour le transport individuel motorisé ont été placés au milieu de la chaussée et ont été entourés d'un marquage blanc. Ils font également office de séparation du sens de circulation (cf. fig. 14).

### Nicht nur Infrastruktur – auch Kommunikation

Neben infrastrukturellen Massnahmen spielte die Begleitkommunikation eine zentrale Rolle, um gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern. Entlang der Velo-

### Autre objectif du projet: la communication

En plus des mesures infrastructurelles, une grande importance a été accordée à la communication afin d'encourager le respect entre les usagers. Des affiches



14 | Zwingend erforderliche Signale wurden für eine bessere Erkennbarkeit und als Richtungstrennung für den Veloverkehr in der Fahrbahnmitte platziert und mit einer weissen Markierung umrandet. (Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)

14 | Afin qu'ils soient mieux visibles, les signaux indispensables tels que les interdictions de circuler pour le transport individuel motorisé ont été placés au milieu de la chaussée et ont été entourés d'un marquage blanc. (Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)

15 | Entlang der Veloroute wurden Plakate aufgestellt, die auf Schulwege und Schulwegübergänge hinwiesen. (Foto: Dominique Meienberg, Tiefbauamt Stadt Winterthur)  
 15 | Des affiches signalant des chemins et passages sur les trajets scolaires ont été disposées tout au long de la voie. (Photo: Dominique Meienberg, OPC de la ville de Winterthur)



route wurden Plakate aufgestellt, die auf Schulwege und Schulwegübergänge hinwiesen (vgl. Abb. 15). Trotz dieser umfangreichen und wiederholten Massnahmen gab es weiterhin Rückmeldungen aus der Quartierbevölkerung über unangepasste Fahrweisen, insbesondere im Zusammenhang mit schnellen E-Bikes, die bis zu 45 km/h erreichen. Daher wurde eine weitere Plakatkampagne lanciert, um noch mehr Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmenden zu fordern, die Koexistenz zu unterstützen und eine positive Verkehrskultur zu stärken.

### Ausblick: Die Velostadt der Zukunft

Die Umsetzung der Veloroute Töss zeigt, wie die Velostadt Winterthur in Zukunft aussehen könnte. Die Planung wird kontinuierlich fortgesetzt. Im vergangenen Jahr wurde ein Studienauftrag zur Neuge-

signalant des chemins et passages sur les trajets scolaires ont été disposées tout au long de l’itinéraire (cf. fig. 15). Malgré ces mesures complètes et répétées, des résidents du quartier ont régulièrement signalé des comportements inadaptés, notamment de la part d’utilisatrices de vélos électriques rapides dont la vitesse peut atteindre 45 km/h. Une nouvelle campagne d’affichage a donc été lancée pour améliorer le respect entre tous les usagers, favoriser la coexistence et renforcer une culture positive de la mobilité.

### Perspectives: la ville cyclable du futur

La voie vélo de Töss préfigure la ville cyclable du futur. La planification sera poursuivie en continu. Un mandat d’étude portant sur le réaménagement de l’espace routier sur le site de Sulzer a été effectué l’année dernière. «Fil Vert», le projet réalisé par le ca-

#### Prix Velo Infrastruktur

Mit dem Prix Velo Infrastruktur zeichnet Pro Velo Schweiz alle vier Jahre wegweisende Veloprojekte, Massnahmen oder Planungsinstrumente mit Modellcharakter aus, die das Velofahren für die Bevölkerung attraktiv machen. 2024 erstmals auch innovative Informationsangebote, die der Öffentlichkeit Wissen zum Thema Velofahren vermitteln.

Die Auszeichnung richtet sich an Behörden, Unternehmen, Institutionen und Einzelpersonen, die wegweisende Projekte zugunsten des Velofahrens in der Schweiz realisiert haben. Die Projekte werden von einer Fachjury beurteilt.

Die nächste Ausschreibung findet 2027 statt.

Mehr Informationen: [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)

#### Prix Vélo Infrastructure

Avec le Prix Vélo Infrastructure, PRO VELO Suisse récompense tous les quatre ans des infrastructures cyclables d’avenir comme des aménagements et des outils stratégiques exemplaires, qui œuvrent à la promotion de la petite reine auprès du grand public.

Le prix peut être délivré aux autorités, entreprises, institutions et ou encore particuliers ayant réalisé des projets exemplaires en faveur de la mobilité cycliste en Suisse. En 2024, pour la première fois, le Prix Vélo a également récompensé des outils d’information innovantes destinées à transmettre au public des connaissances sur la pratique du vélo. Les projets sont évalués par un jury d’expert-e-s.

La prochaine mise au concours aura lieu en 2027.

Plus d’informations: [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)



16 | Visualisierung: Studienauftrag Neugestaltung Sulzerareal, Siegerprojekt «Fil Vert». [Quelle: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG/B+S AG]  
 16 | Visualisation: mandat d'étude pour le réaménagement du site de Sulzer, projet lauréat «Fil Vert». [Source: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG/B+S AG]

gestaltung des Strassenraums im Sulzerareal durchgeführt. Das Siegerprojekt «Fil Vert» von Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG und B + S AG aus Zürich demonstriert, wie dieser Abschnitt der Veloroute Töss den zukünftigen Anforderungen gerecht werden wird (vgl. Abb. 16). Ein bepflanzter Grünstreifen mit Dutzenden von Bäumen trennt den Strassenraum in einen Fahr- und einen Gehbereich. Das im Projekttitle erwähnte «grüne Band» erstreckt sich vom Kesselhaus bis zur Unteren Briggerstrasse. Die Gehwege werden durch spezielle Materialien deutlich abgegrenzt, um den Unterschied zur Fahrbahn sichtbar zu machen und klare Vortrittsregelungen zu gewährleisten. Das Siegerprojekt wird gegenwärtig in ein Vorprojekt für ein Strassenprojekt überführt.

Bis 2030 soll das Velonetz, bestehend aus sechs Winterthurer Velorouten, auf rund 25 km ausgebaut werden, um die Quartiere Töss, Wülflingen, Rosenberg, Oberwinterthur, Hegi und Seen komfortabel, sicher und direkt mit der Innenstadt zu verbinden. Dies soll die Attraktivität für Velofahrende weiter steigern. Als nächstes steht die Umsetzung der Veloroute Oberwinterthur an – ebenfalls mit Sofortmassnahmen. Diese eignen sich zur schnelleren Umsetzung, aber auch, um Akzeptanz für die Velorouten zu schaffen und möglicherweise den Weg zu ebnen für künftige Strassenbauprojekte. Bereits sind in mehreren anderen Strassenbauprojekten Abschnitte der Velorouten enthalten, die baulich realisiert werden sollen. Mit dem Ziel, den Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr bis 2040 zu verdoppeln, treibt Winterthur konsequent den Ausbau zur Velostadt voran.

binet Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG und B + S AG zu Zürich, montre comment cette section de la voie vélo de Töss satisfera aux futures exigences (cf. fig. 16). Une bande de verdure composée de dizaines d'arbres séparera l'espace routier en deux zones, l'une dédiée à la circulation et l'autre aux piétons. La «bande verte» mentionnée dans le titre du projet ira de la chaufferie à l'Untere Briggerstrasse. Les trottoirs seront clairement délimités par des matériaux spéciaux pour mettre en évidence la différence avec la chaussée et garantir des règles de priorité claires. Actuellement, ce projet est transféré dans un avant-projet destiné à un projet routier.

D'ici à 2030, le réseau cyclable, composé de six voies vélo à Winterthur, doit être étendu et atteindre environ 25 km. Il permettra de relier de manière confortable, sûre et directe les quartiers de Töss, Wülflingen, Rosenberg, Oberwinterthur, Hegi et Seen au centre-ville. L'infrastructure sera ainsi encore plus attractive pour les cyclistes. La prochaine étape sera la réalisation de la voie vélo d'Oberwinterthur, également via des mesures immédiates. Celles-ci garantiront une réalisation rapide et favorisent l'acceptation des voies vélo. En outre, elles peuvent ouvrir la voie à de futurs projets de construction routière. Des tronçons de voies vélo inclus dans d'autres projets de construction routière doivent également être réalisés. Winterthur poursuit de manière systématique sa politique d'aménagement, pour devenir une ville du vélo par excellence, avec pour objectif un doublement de la part de ce mode de transport dans le trafic total d'ici à 2040.

## Quellen

- Anerkennungspreis: Winterthur mit Veloroute Töss – Prix Velo
- Industrielweg Winterthur – Wikipedia
- Bildarchiv Winterthur
- Städtevergleich Mobilität > Fakten | Städtekonferenz Mobilität (SKM) (skm-cvm.ch)
- staedtevergleich\_2021\_231030.pdf (skm-cvm.ch)
- Winterthur 2040 – Stadt Winterthur
- Klima-Cockpit Winterthur
- Veloschnellrouten – Stadt Winterthur
- Ein grünes Band für das Sulzerareal – Stadt Winterthur