

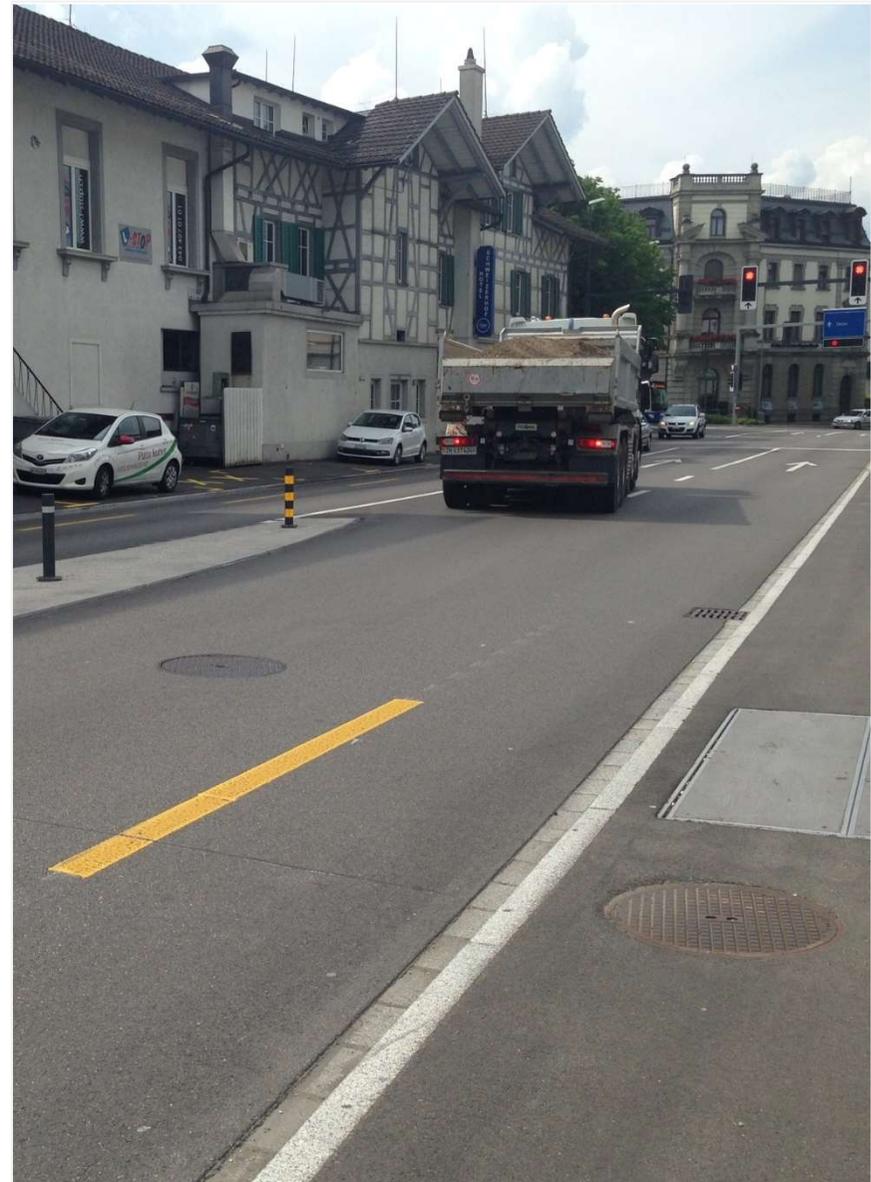


## **Hardbrücke rund 28 m breit**

- Bus / Tram 2 x 3.75 m (7.5 m)
- MIV 4 x 3.25 m (13 m)
- Fuss / Velo 2 x 3.5 m (7 m)



## Veloinfrastruktur - dort wo man sie braucht, fehlt sie oft...



... es geht auch anders



## Wir planen nach technischen Normen...



... genügt das?

# Bei der Führung des Velos auf der Strasse dringen Autos oft in die persönliche Distanzzonen der Velofahrer ein...



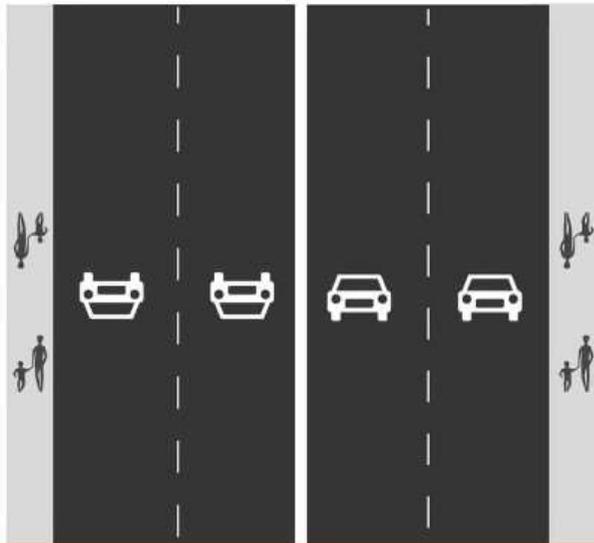
nach Edward T. Hall



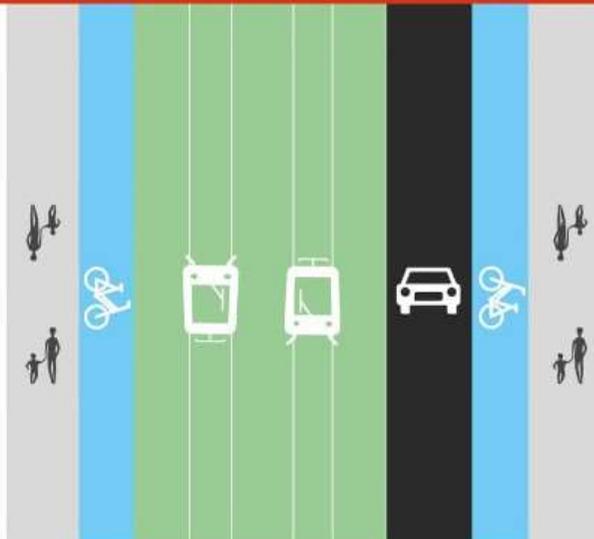
Petition Pro Velo

... das erzeugt Angst und Stress

20<sup>th</sup> CENTURY: HOW MANY **CARS**  
CAN WE MOVE DOWN THE STREET?



**CHANGE THE QUESTION**



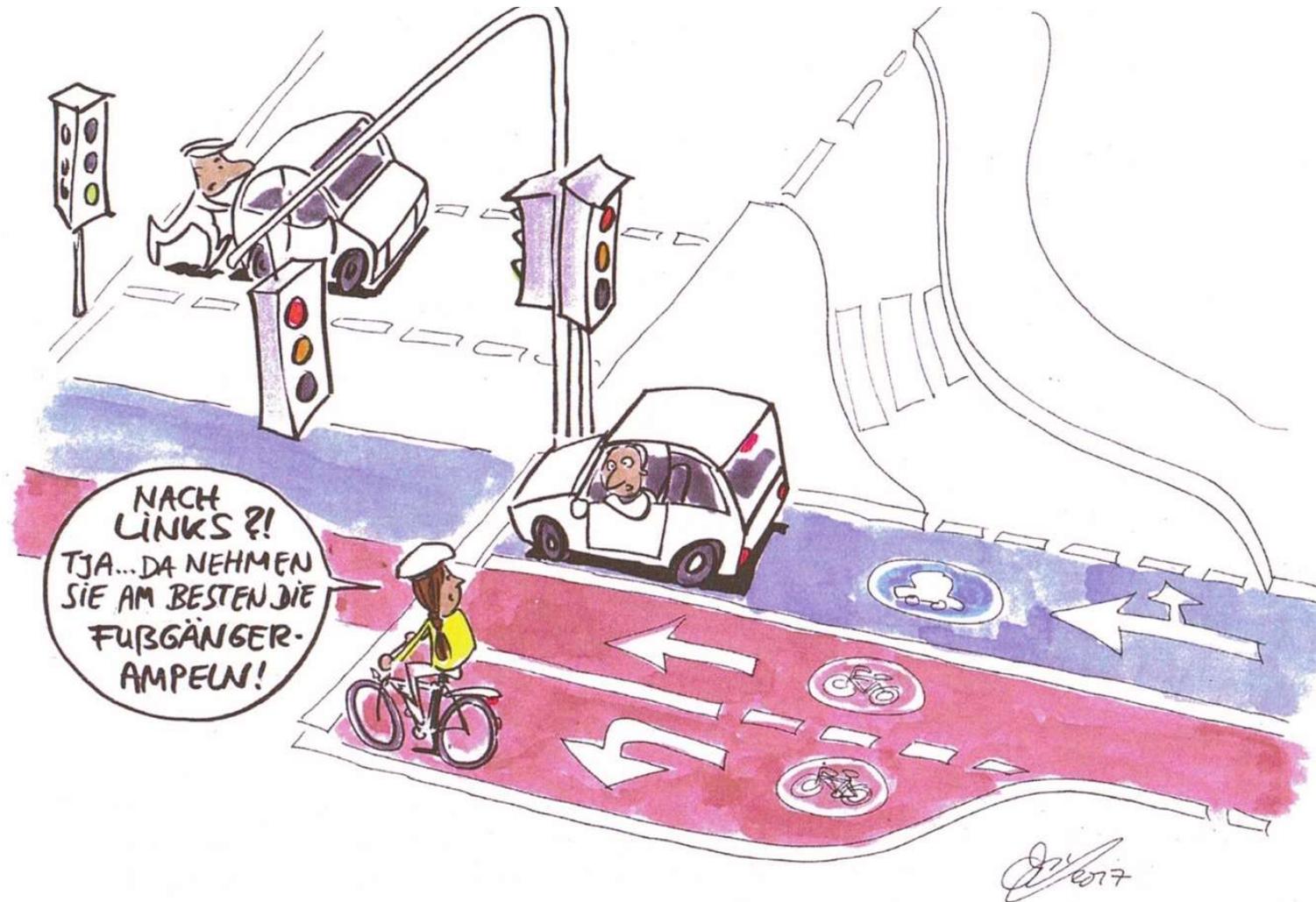
21<sup>st</sup> CENTURY: HOW MANY **PEOPLE**  
CAN WE MOVE DOWN THE STREET?

Copenhagenize Design Co.

**Nicht die Frage nach der Anzahl  
der Autos ist wichtig sondern –**

**Wie können wir am meisten Leute  
platzsparend transportieren?**

# Veloförderung – braucht Systemplanung das heisst Qualitäts- und Gestaltungsstandards



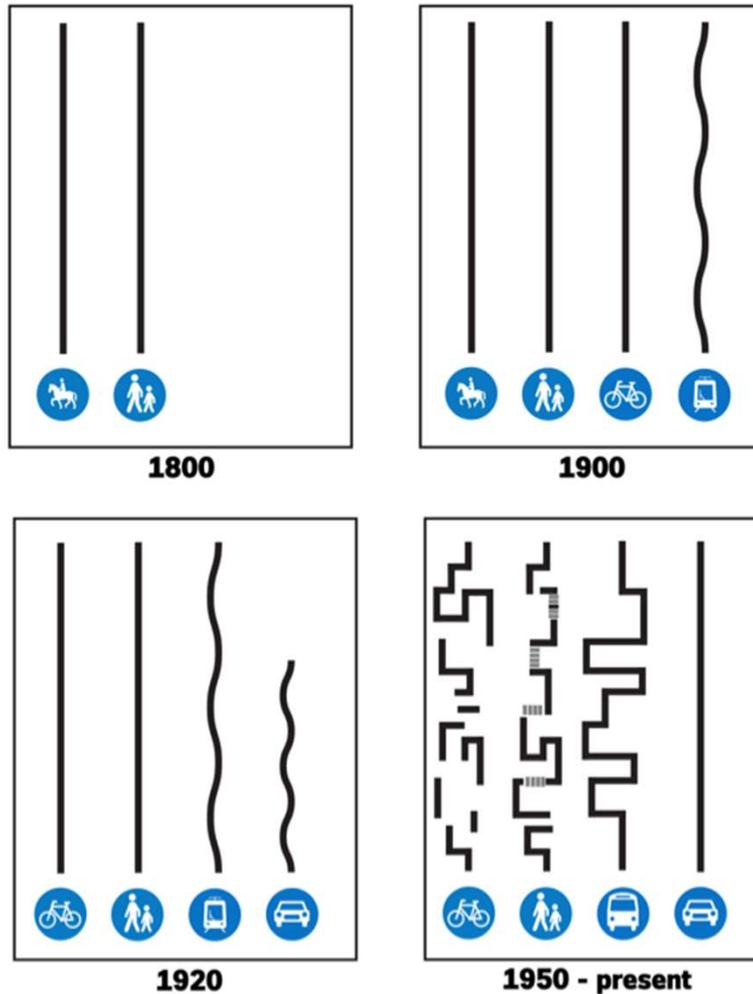
Aus: Thiemo Graf, Absurdes aus der Verkehrsplanung – humorvoll illustriert von Michael Hüter, 1. Auflage 2017

# Veloförderung – positive Erlebnisse ermöglichen

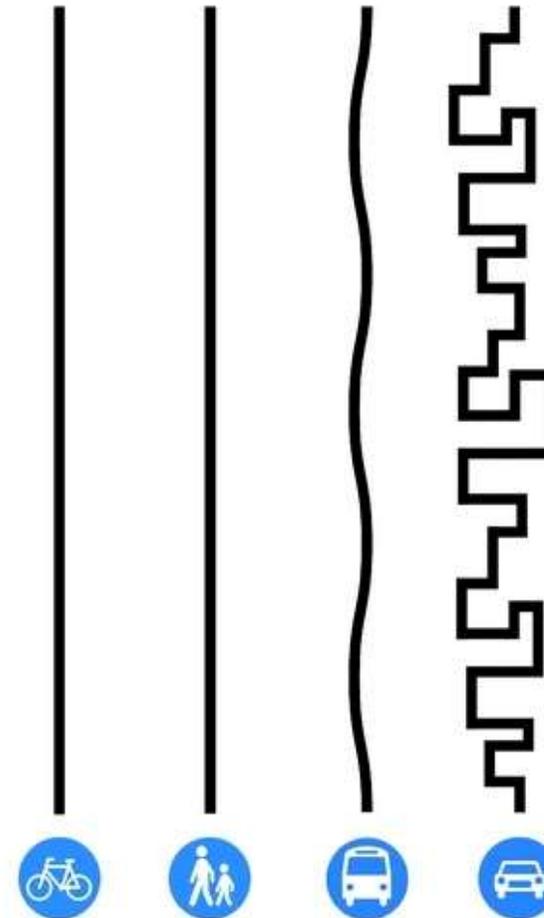


# Veloförderung - Direktheit und Durchgängigkeit

A Short History of Traffic Engineering



heute



The Copenhagenize Traffic Planning Guide for Modern Cities

morgen

COPENHAGENIZE EU  
Copenhagenize Design Co.  
2013

COPENHAGENIZE EU

# Netzplanung: kohärent - zusammenhängend



# Netzplanung: sicher – einheitlich, intuitiv

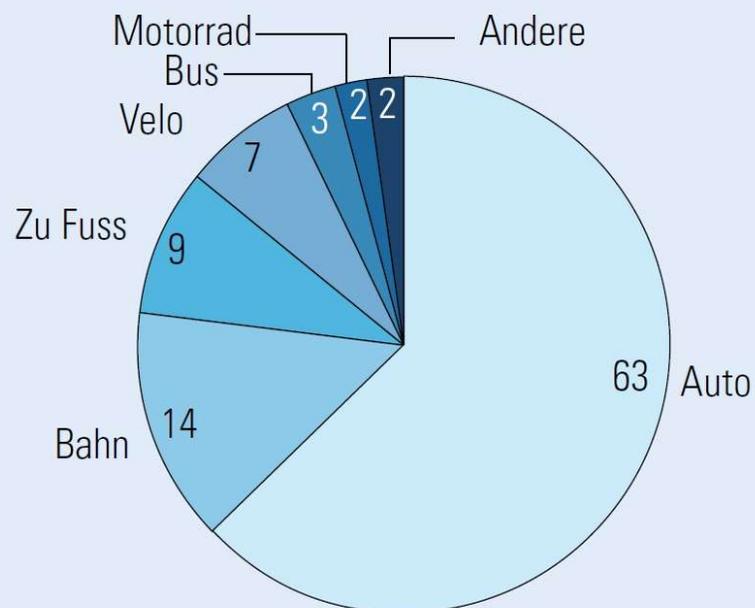


# Netzplanung: attraktiv - einladend



## Herausforderungen im Thurgau

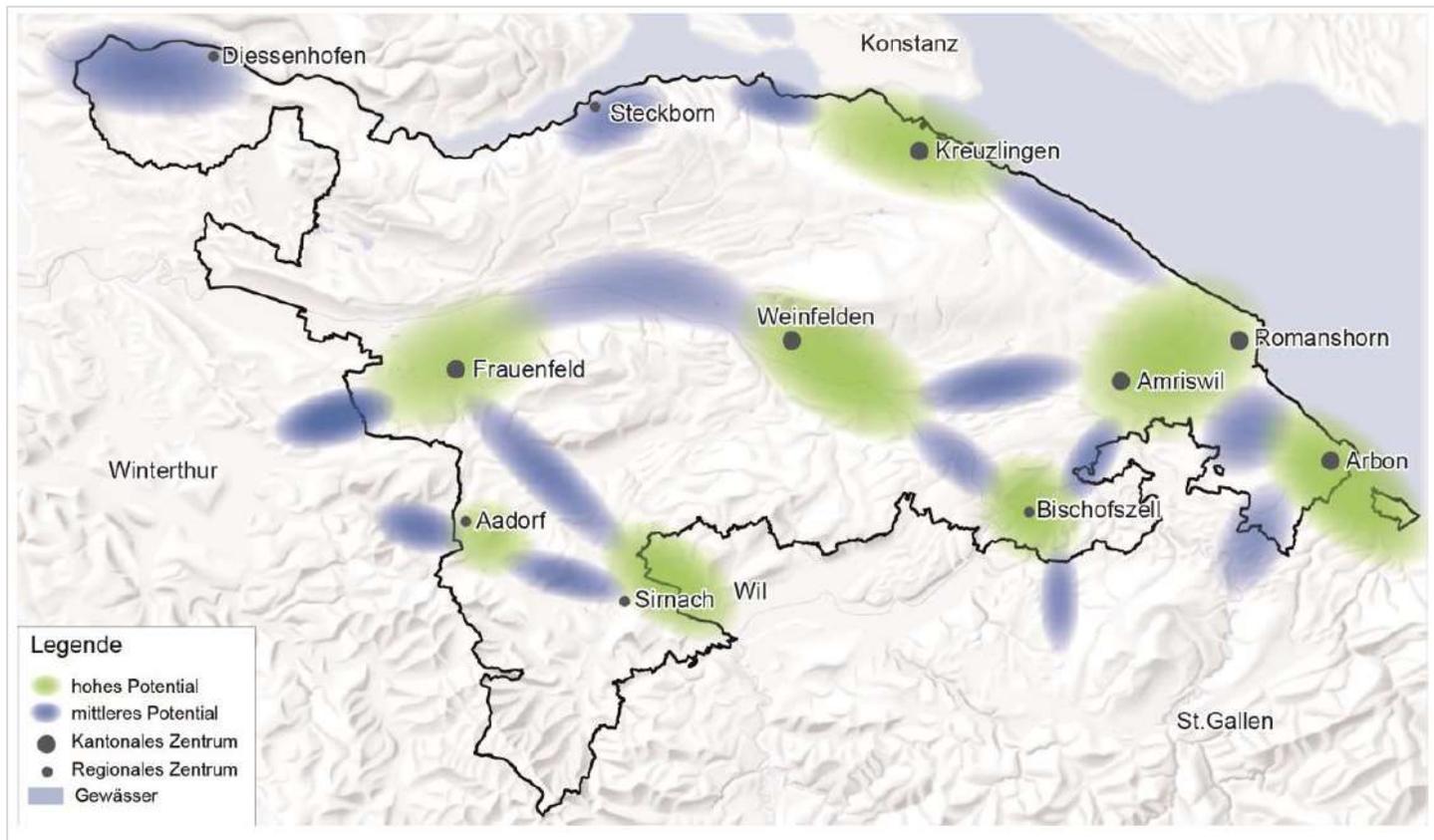
Arbeitspendler nach Verkehrsmittel, Kanton Thurgau, 2010–2012, Anteile in %



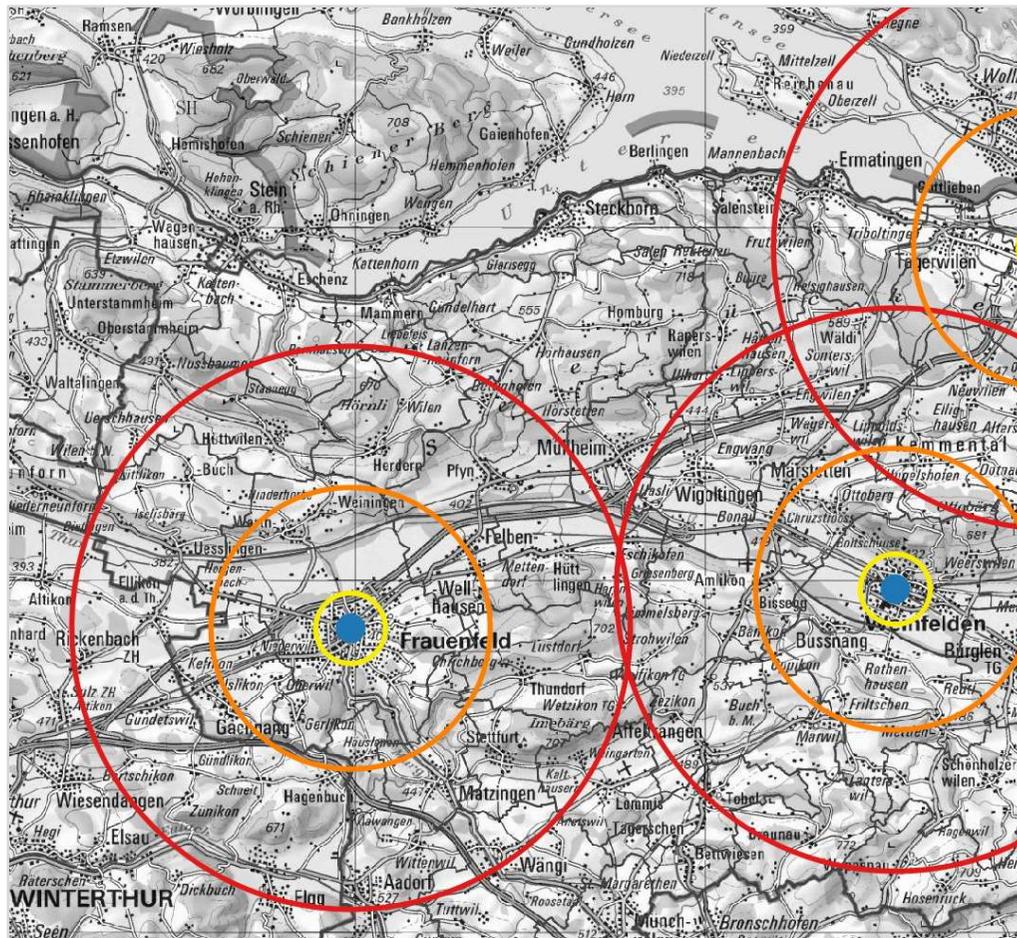
Datenquelle: Bundesamt für Statistik, Strukturerhebung 2010–2012

Die meisten Thurgauerinnen und Thurgauer pendeln mit dem Auto zur Arbeit

## Potenzial Alltagsveloverkehr 2030



## Grosses Verlagerungspotenzial



- 1 km >> bis 15 min zu Fuss
- 5 km >> bis 20 min mit dem Velo
- 10 km >> bis 30 min mit dem Velo  
bis 20 min mit dem E-Bike

## Aufgabenbereiche

- Koordination
- Grundlagen
- Planung und Projektierung
- Betrieb und Unterhalt
- Kommunikation
- Zusammenarbeit und Information
- Politik



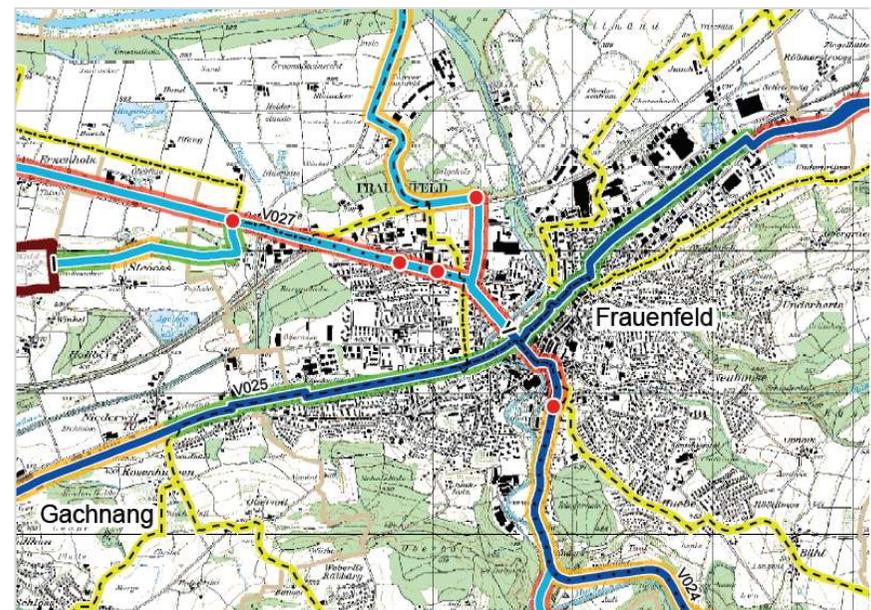
## Umsetzung Alltags-Velonetz

- Mit dem Veloverkehr lassen sich grosse Flächen erschliessen
- Voraussetzung:  
taugliche und attraktive Alltags- und Freizeitnetze fürs Velofahren

>> sicheres Netzsystem anbieten:

- Kohärenz
- Direktheit
- Sicherheit
- Attraktivität

- Umsetzungsplan 2019 erstellen  
(Aggloprojekte, Sanierungen,  
Sicherheitsaspekte, Netzpriorität)



## Beispiel Baustellenkommunikation

### Neubau Radweg Tägerwilen - Gottlieberzoll

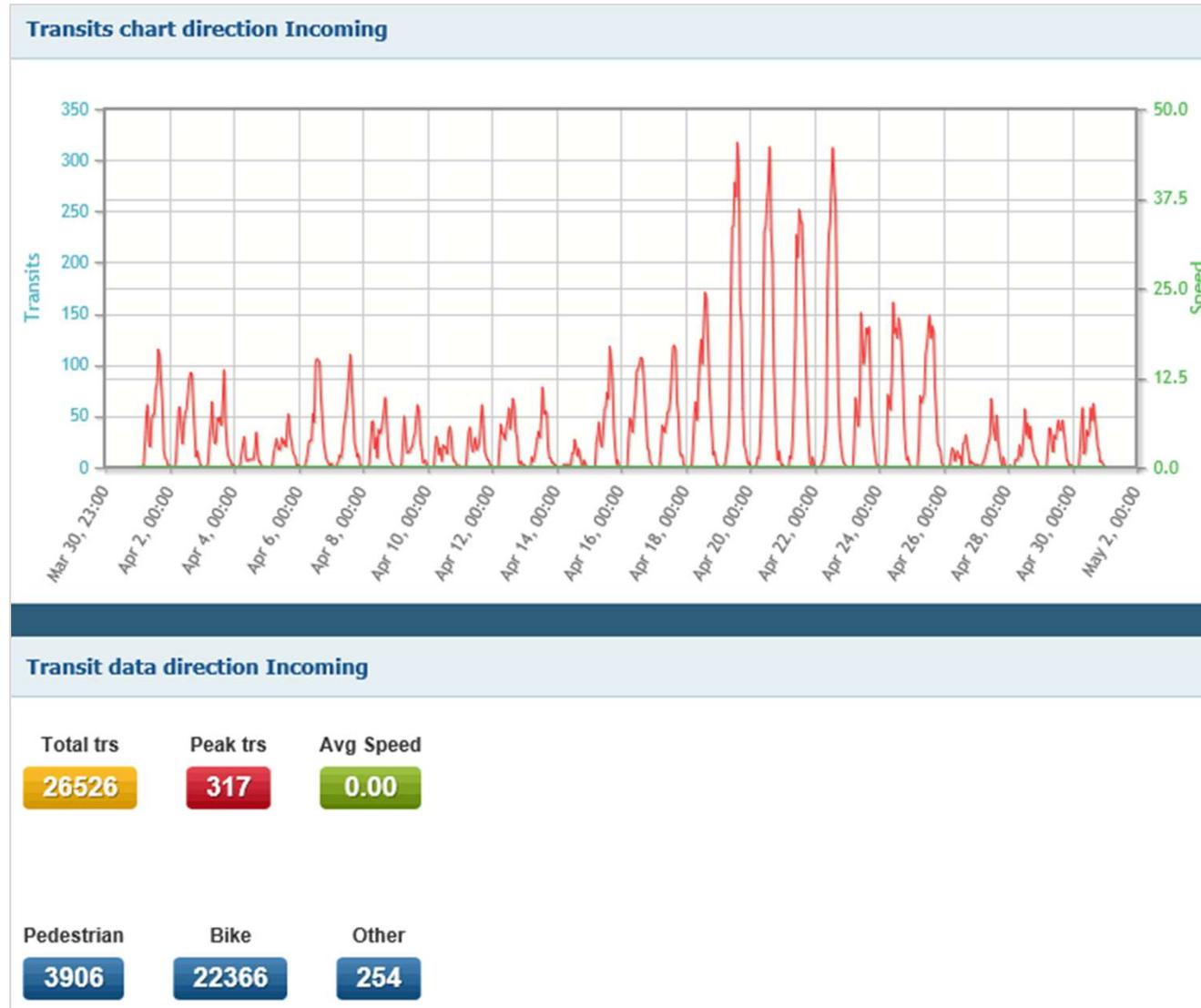
Im Rahmen von clever mobil (cleo.ch)  
Zusammenarbeit u.a. mit  
Regio St. Gallen – Bodensee / Regio Wil



## Zählstellen

- Zählstellenkonzept (Velo) für permanente Zählstellen erstellt und Modell der Zählstellen bestimmt
- neue Laser-Zählstelle in Bottighofen seit Dezember 2018 in Betrieb
- weitere Zählstellen installieren, in Absprache mit Gemeinden und Städten
- jährliche Datenauswertung auf Homepage veröffentlichen







## Ausserortsstrecken Tempo 80



Veloinfrastruktur notwendig?  
Radweg oder Radstreifen?  
>> Landverbrauch, Fruchtfolgefläche

Beispiel Herdern - Lanzenneunforn

- DTV 1'600
- Fahrbahnbreite ca. 5.5 - 6m
- Rad-/ Gehweg 2.5m



Beispiel Wängi - Matzingen

- DTV 5'700
- Fahrbahnbreite ca. 9m
- Radstreifen knapp 1.5m

## Ortsdurchfahrten Tempo 50



Mischverkehr mit MIV oder separate  
Veloinfrastruktur?



Beispiel Herdern

- DTV 2'600
- Fahrbahnbreite ca. 6m
- aufwärts Rad-/ Gehweg 2m
- abwärts keine Infrastruktur

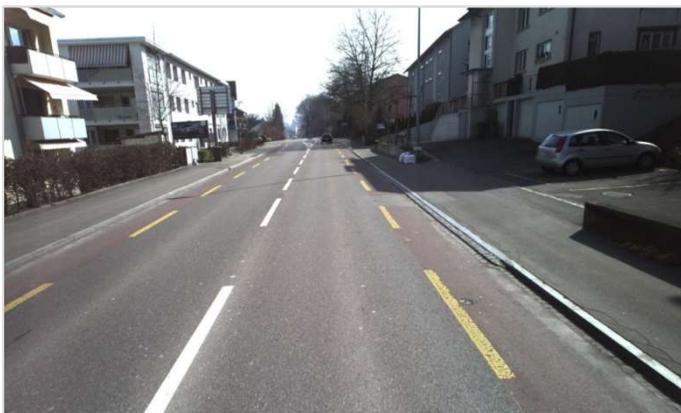
## Innerorts: städtische Bereiche



### Radweg oder Radstreifen?

#### Beispiel Kreuzlingen, Seestrasse

- DTV 15'000
- Fahrbahnbreite ca. 7m
- Rad-/ Gehweg ca. 3m



#### Beispiel Frauenfeld, Zürcherstrasse

- DTV 10'500
- Fahrbahnbreite ca. 8.5m
- Radstreifen ca. 1.30m

## Freizeitrouten Trennen Fuss- / Veloverkehr



Platzbedarf

>> ausserorts: Eingriff in Natur

>> innerorts: aufwendig

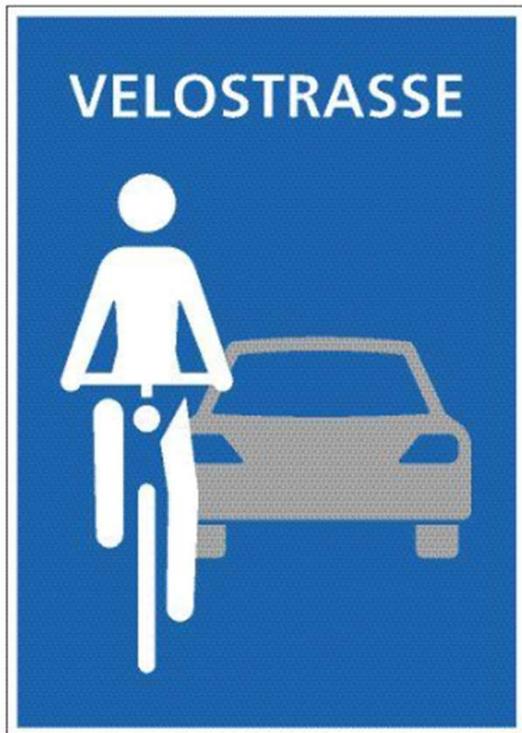


Unterschiedliche Belagswahl

>> ausserorts: Chaussierung für Zufussgehende wird nicht immer angenommen

>> innerorts: deutliche Markierung notwendig

# Ausblick: Velostrassen



## Prinzip

Vortrittsberechtigte Fahrt durch Tempo-30-Zonen für Velohaupttrouten mit Velostrassen. Aufhebung des Rechtsvortritts und ermöglichen des Nebeneinander-Fahrens.

# Ausblick: geschützte Radstreifen



## Prinzip

Mit baulichen Elementen geschützter Radstreifen. Kostengünstige Massnahme, auch als Sofortmassnahme geeignet.

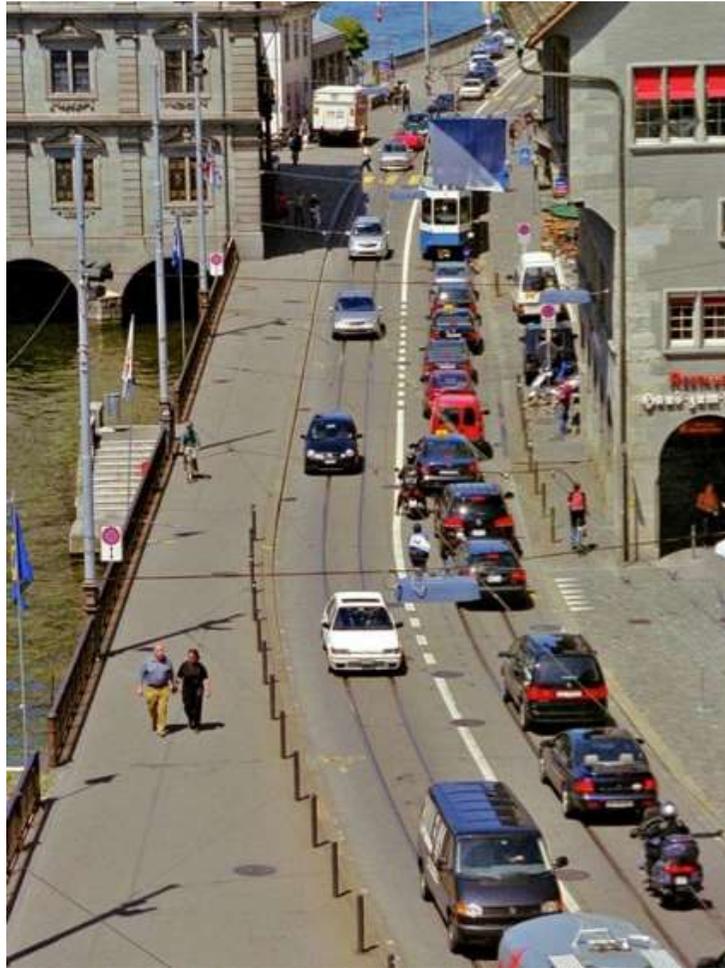
# Ausblick: Velofurten



## Prinzip

Vortrittsberechtigte Führung von Radwegen über querende Strasse mit Velofurten >> komfortable Fahrt ohne Stopps

# Mehr Platz fürs Velo ...



Limmatquai bis 2006

# nur eine Frage der Prioritäten



Limmatquai nach 2006

# Besten Dank!

