



1



2



3

## VELOBAHN-ENGPASS BESEITIGT

**Die geplante Velobahn Nr. 1 führt von Oberwinterthur via Stadtrain und Lindbrücke bis zum Hauptbahnhof. Nun konnte am Velobahnende beim Bahnhof eine Engstelle unerwartet schnell und kostengünstig eliminiert werden.**

Der Bahnfussweg entlang der SBB-Gelise bildet eine attraktive Langsamverkehrsverbindung zwischen Hauptbahnhof, Lindstrasse und Kantonsspital. Ein ärgerlicher, lediglich 3 Meter breiter Engpass bildete jedoch die entlang der Gelise über die Wülflingerstrasse führende Fussgänger-Velobrücke. Nach monatelangem baubedingtem Unterbruch kann die beliebte Verbindung seit einigen Wochen wieder benutzt werden. Die alte Brücke ist verschwunden und durch einen fast doppelt so breiten Übergang ersetzt worden.

Dass die Velobahn-Infrastruktur an einer wichtigen Stelle so rasch verbessert werden konnte, ist ein absoluter Glücksfall. Denn das Verdikt zum Velobahnabschnitt zwischen Lindbrücke und Hauptbahnhof im Kapitel «Einschätzung der Machbarkeit» der Projektstudie «Velobahnen Winterthur» liess nicht viel Raum für Hoffnung. «Sehr schwierig – neues Kunstbauwerk nötig», war da zu lesen. Da ein Brückenneubau sehr teuer zu stehen kommt, hatte der Stadtrat beim Netzbeschluss Velobahnen vom 2. April 2014 folgerichtig entschieden, die Velobahn Nr. 1 an der Lindbrücke enden zu lassen. Das letzte Stück bis zum Haupt-

bahnhof wurde lediglich unter der Kategorie «langfristig realisierbare Optionen» in den Netzplan aufgenommen.

### SBB BAUTEN BRÜCKE NEU

Doch nur wenige Monate nach dem Stadtratsbeschluss gaben die SBB bekannt, die schmale Brücke abzureissen und durch einen Neubau zu ersetzen. Auslöser war die vorgesehene Verbreiterung der Eisenbahnbrücke über die Wülflingerstrasse, welche diverse Verbesserungen an Gleis- und Perronanlagen für die Linie aus dem Tösstal ermöglichen sollte. Dies hatte zur Folge, dass die parallel zu den Geleisen verlaufende Fussgänger- und Velobrücke abgerissen und leicht versetzt neu aufgebaut werden musste. Als Auslöser für den Neubau hatten die SBB die Kosten für den Brückenersatzbau zu tragen.

### BEINAHE WÄRE DER ENGPASS FÜR JAHRZEHNTE ZEMENTIERT WORDEN

Obwohl das Winterthurer Amt für Städtebau im Velobahnbericht die Fussgänger- und Velobrücke als ungenügend taxierte (neue Kunstbaute, sprich neue Brücke nötig!) definierte die im Amt zuständige Stelle ein (zu) enges Korsett für den Brückenneubau: Charakteristik und

Material (Beton) der alten Brücke sollten auch für die neue gelten. Diese Vorgaben führten zu einem Vorprojekt welches einen Eins-zu-Eins-Ersatzbau mit einer Breite von 3 Metern oder maximal 3.5 Meter vorsah. Unnötig zu betonen, dass ein 3-Mio-Neubau ohne Verbesserungen für die Fussgänger und Velofahrer einem Schildbürgerstreich gleichgekommen wäre.

Die klar ablehnende Haltung von Pro Velo und den Veloparlamentariern konnte die drohende Zementierung des Engpasses in letzter Minute verhindern. Die von den SBB mit dem Projekt betrauten Ingenieure konnten den Stadtbehörden glaubhaft aufzeigen, dass auch eine breitere Stahl- (statt Beton-) Brücke sich gut ins Stadtbild fügen würde. Wir meinen, das Resultat ist rundum gelungen. ■

Kurt Egli

- 1 | Die zu schmale Auffahrt von der Brücke Richtung Bahnhof ist verschwunden Situationen.
- 2 | Auf der alten Fussgänger-Velobrücke führten die engen Platzverhältnisse oft zu Konflikten.
- 3 | Neu eröffnete Brücke.