

«DER ZWEITE ODER DRITTE RANG BEI DER VELOFREUNDLICHKEIT IM SCHWEIZER VERGLEICH GENÜGT MIR NICHT»

Seit einem Jahr ist Christa Meier (SP) Vorsteherin des Departements Bau und damit auch für die Veloinfrastruktur verantwortlich. Im Gespräch mit Velojournal zeigt sie auf, welche Projekte bald realisiert werden und welche Ziele sie für die Zukunft verfolgt.

Frau Meier, seit einem Jahr sind sie Stadträtin. Wie sieht Ihr Alltag aus?

Der Job ist extrem abwechslungsreich, und jeder Tag verläuft anders. Fixpunkte sind die wöchentlichen Sitzungen des Stadtrats und der Amtsleitung. Dazu kommen verschiedenste Treffen mit Mitarbeitenden, Externen oder den Medien. In der verbleibenden Zeit schliesslich muss ich extrem viel lesen.

Wie gross sind Ihre Möglichkeiten, Projekte aktiv zu beeinflussen?

Ich habe durchaus Gestaltungsmöglichkeiten – sei es durch direktes Eingreifen, aber auch weil meine Mitarbeitenden wissen, in welche Richtung ich die Geschäfte lenken möchte.

Ihr Vorgänger benötigte für seine Mobilität in der Stadt keine Velowege. Wie sieht es bei Ihnen aus?

Für mich ist das Velo in der Stadt das Hauptverkehrsmittel. Ich bin deshalb sehr dankbar, dass wir eine doch recht gute Infrastruktur haben. Auf meinen täglichen Fahrten sehe ich aber auch, wo es noch Potenzial gibt.

Welche Projekte liegen Ihnen besonders am Herzen?

In der Verkehrspolitik sind die Planungszeiten lange. Daher ist klar, dass ich im ersten Amtsjahr noch keine grossen Resultate liefern konnte. Besonders am Herzen liegen mir die Veloschnellrouten. Hier hat Winterthur eine Pionierrolle, die wir auch nutzen wollen. Davon abgesehen

gibt es diverse andere Verkehrsprojekte, bei denen das Velo ebenfalls eine Rolle spielt. So werden die Velofahrenden beispielsweise auch von der Neugestaltung der Stadthaus- oder der Technikumstrasse profitieren.

Achten die Planer dort genügend auf die Bedürfnisse der Velofahrenden?

Ja, sicher, aber der zur Verfügung stehende Strassenraum setzt oft Grenzen. Es gibt Strassenzüge, bei denen selbst ich als Velofahrerin sagen muss, dass sie keine Hauptverbindung für Velos sein müssen.

WENN MEHR LEUTE VELO ODER BUS FAHREN, KOMMEN AUCH DIEJENIGEN, DIE WIRKLICH AUF EIN AUTO ANGEWIESEN SIND, RASCHER VORAN.

Können Sie ein Beispiel nennen?

Die Zürcherstrasse ist ein typisches Beispiel. Obwohl ich in Töss wohne und die Strasse einen Velostreifen hat, fahre ich lieber auf einer parallelen Achse. Solche Parallelverbindungen als Alternative zu viel befahrenen Strassen sind meiner Meinung eine sinnvolle Möglichkeit, gute Veloverbindungen zu schaffen. Diese Routen müssen aber attraktiv gestaltet sein, damit man sie auch nutzt.

Damit sprechen Sie die Veloschnellrouten an. Bis jetzt existieren erst einige Hundert Meter davon. Wann gehen die nächsten Abschnitte in Betrieb?

Im Moment läuft ein Studienauftrag, mit dem wir alle Rahmenbedingungen für die Schnellrouten festlegen, also beispielsweise die Vortrittsregelungen oder die Signalisierung. Diese Studie sollte im Herbst fertig sein. Darauf basierend machen wir dann einerseits die langfristige Planung, andererseits sehen wir, wo die Routen rasch und einfach umgesetzt werden können. Ich gehe davon aus, dass wir innerhalb eines Jahres einzelne neue Abschnitte realisieren können.

Apropos knapper Strassenraum. Sind Sie bereit, heisse Eisen anzufassen und beispielsweise Parkplätze zugunsten von Velofahrenden aufzuheben?

Ein Ziel der neuen Parkplatzbewirtschaftung und Parkraumplanung ist die flächendeckende Einführung der blauen Zone. Damit möchten wir verhindern, dass AutopendlerInnen weiterhin in den Quartierstrassen parkieren. Dadurch sinkt der Bedarf an Parkplätzen, was uns die Möglichkeit gibt, die frei werdenden Flächen für den Veloverkehr zu nutzen.

Wieweit ist das neue Gesetz, das den Erhalt der Kapazitäten auf den kantonalen Strassen in der Stadt verlangt, ein Hindernis bei der Planung der Veloinfrastruktur?

Wie vorher schon angetönt, setzen wir bei der Veloinfrastruktur vor allem auf Parallelrouten. Daher betrifft uns das Gesetz nur an wenigen Stellen. Und dort muss man erst einmal festlegen, wie die Kapazität einer Strasse definiert ist und durch welche Massnahmen sie eingeschränkt würde.

Neben den Velorouten in bestehenden Quartieren ist auch der Anschluss neuer Gebiete ein wichtiger Punkt. Im Beispiel Neuhegi ist dies die Bahnunterführung im Bereich «Im Link». Wo steht dieses Projekt aktuell?

Wenn alles klappt, wird das Projekt in die Investitionsplanung 2020 eingespeist und 2021 erfolgt die Vernehmlassung. Danach

ZUR PERSON

Christa Meier (47) ist seit Juni 2018 Winterthurer Stadträtin und Vorsteherin des Departements Bau. In dieser Funktion ist sie auch für den Bereich Verkehr und damit die Veloinfrastruktur zuständig. Zuvor war die SP-Politikerin Leiterin der Klinikschule des Kantonsspitals und während 11 Jahren Gemeinderätin. Christa Meier wohnt in Töss und hat zwei Kinder.





- 1 | Der kurze Abschnitt beim Technorama wird bald verlängert.
- 2 | Vorbildliche Umleitung und Baustellensignalisation für Velofahrende an der Hegistrasse.

an Binnenpendlern, die mit dem Auto unterwegs sind. Wie wollen Sie das verlangte Ziel trotzdem erreichen?

Mein Hauptfokus ist es, die Attraktivität des Velofahrens und des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, damit die Leute auf diese Verkehrsmittel umsteigen. Dazu gehören für mich die Veloschnellrouten, gute Parkmöglichkeiten für Velos und die Priorisierung des Busverkehrs. Davon profitieren am Schluss alle Verkehrsteilnehmenden. Wenn mehr Leute Velo oder Bus fahren, kommen auch diejenigen, die wirklich auf ein Auto angewiesen sind, rascher voran. Diese Einsicht muss sich zum Teil aber erst noch durchsetzen. Manchmal habe ich den Eindruck, die Autolobby habe immer das Gefühl, dass sich unsere Bemühungen nur gegen sie richten.

Aber lässt sich der Umstieg wirklich ganz ohne unbequeme Massnahmen gegen den Autoverkehr realisieren?

Da und dort werden wir sicher nicht darum herumkommen. Aber die Botschaft muss klar sein: Die Förderung des Veloverkehrs richtet sich nicht gegen die Autofahrenden, sondern ist eine grundsätzliche Massnahme, um den Verkehr flüssiger zu machen, die Lärmproblematik in den Griff zu bekommen und den begrenzten Strassenraum besser zu nutzen.

Blicken wir zum Schluss noch nach vorne. Wie sieht die Velostadt Winterthur in zehn Jahren aus, wenn alles nach Ihren Wünschen geht?

Der zweite oder dritte Rang bei der Velofreundlichkeit im Schweizer Vergleich genügt mir nicht. Benchmark müssen gute Beispiele im Ausland sein – etwa Kopenhagen oder Amsterdam. Deshalb liegen mir die Veloschnellrouten auch so am Herzen. Ich möchte, dass die Bevölkerung in spätestens zehn Jahren wieder stolz auf die Velostadt Winterthur ist und das Velo klar als das beste innerstädtische Verkehrsmittel gilt. ■

Reto Westermann



können wir loslegen. Eine kurzfristige Verbesserung ergibt sich aber bereits durch die neue Rampe, mit der die Strasse im Link besser an die bestehende Unterführung angebunden wird.

Unterdessen haben Sie im Tiefbauamt zwei zusätzliche Stellen schaffen können. Profitiert davon auch der Veloverkehr?

Ja, eine der beiden Stellen ist explizit für den Velobereich gedacht. Wir konnten sie aber erst im Februar besetzen. Der neue Mitarbeitende kümmert sich nun beispielsweise um die Schwachstellenanalyse auf dem bestehenden Velonetz.

Immer wieder ärgerlich für Velofahrende sind Strassenbaustellen, bei denen nicht an den Veloverkehr gedacht wird. Wären Sie hier bereit, zusammen mit Pro

Velo ein Merkblatt für die velofreundliche Gestaltung von Baustellen zu erarbeiten?

In der Tat hatten wir die Problematik von Velofahrenden bei Baustellen bisher nicht wirklich auf dem Radar. Neu sind alle Verkehrsbereiche der Stadt im Tiefbauamt zusammengefasst, und wir bauen derzeit ein Baustellenmanagement auf. Ich könnte mir gut vorstellen, dass wir die Thematik dort mit aufnehmen und an einer der nächsten Sitzungen mit den Vertretern der Velolobby darüber sprechen.

Der Gegenvorschlag zur Städteinitiative verlangt, dass bis 2025 der Anteil des Langsamverkehrs gegenüber heute um acht Prozent gesteigert werden muss. Winterthur hat aktuell unter den Schweizer Städten den höchsten Anteil