

CHRONOLOGIE EINES STILLSTANDS

Zehn Jahre Planung, drei Stadträtinnen und Stadträte, Berge von Papier, aber nur gerade 500 Meter realisierte Strecke – das ist die traurige Bilanz des Veloschnellrouten-Projekts in der Stadt Winterthur. Pro Velo fordert deshalb von Baustadträtin Christa Meier einen klaren Strategiewechsel.

«Winterthur macht vorwärts mit den Velobahnen» titelte die Stadt im April 2014 in einer Medienmitteilung. Schweizweite Pionierarbeit nach Vorbildern aus Holland, wo die schnellen Velowege – dort «Snelfietsroute» genannt – schon lange Realität sind, sollte geleistet werden. Die Velofahrenden freuten sich entsprechend und gingen davon aus, bald schon auf fünf komfortablen und sicheren Routen (siehe Plan) ins Stadtzentrum und wieder zurück radeln zu können. Doch die Realität ist heute eine andere: Die Zahl der Laufmeter Papier mit Konzepten und Varianten bis hin zum Logo des künftigen

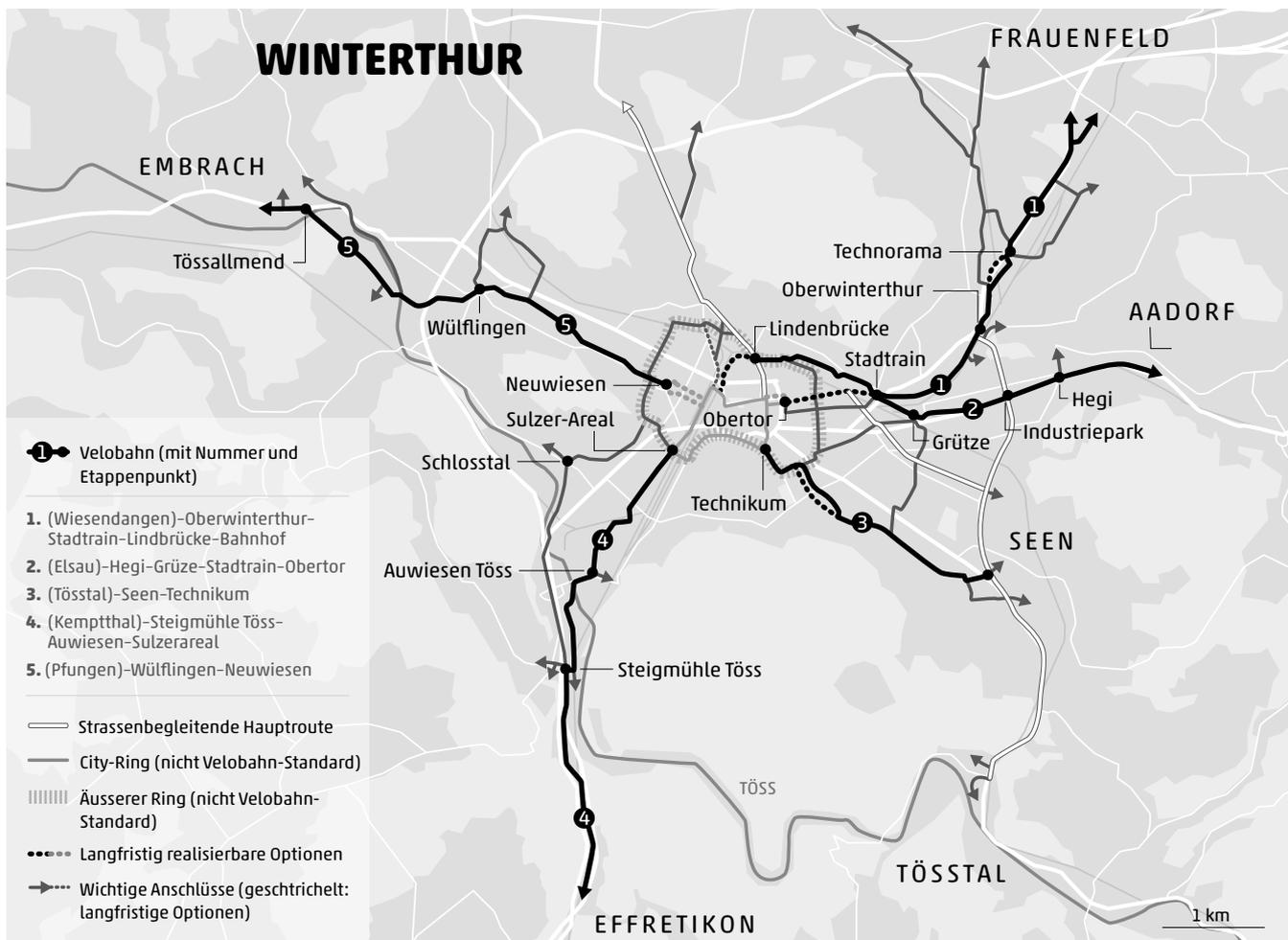
Netzes ist bereits um ein Mehrfaches grösser als diejenige der gebauten Veloschnellrouten.

IDEE VON PRO VELO

Die Planung der schnellen Velowege in Winterthur und ihre Nicht-Realisierung feiert 2020 bereits ihr zehnjähriges Jubiläum. Seinen hoffnungsvollen Anfang nahm das Projekt im Jahr 2010. Damals bat der Bund die Städte, Projekte für das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation zu erarbeiten. Bei der Stadt Winterthur gab es damals keine speziellen Ideen, nachdem man erst gerade die

Projekte rund um den Bahnhof aufgegleist hatte. Pro Velo sprang in die Bresche und schlug vor, ein Netz von Veloschnellrouten zu projektieren und einzureichen. Um der Sache noch mehr Schub zu verleihen, erstellte Pro Velo als Arbeitsgrundlage für die städtischen VerkehrsplanerInnen gleich auch noch einen Netzentwurf. Im Baudepartement der Stadt – damals noch unter Führung von Pearl Pedergrana (SP) – fand die Idee Anklang. Im Jahr 2012 wurde das Projekt der Velobahnen, wie die Wege auch genannt werden, deshalb im Rahmen des Agglomerationsprogramms beim Bund

FÜNF GEPLANTE VELOBAHNEN



eingereicht und 2013 ein Auftrag an das Planungsbüro asa aus Rapperswil für die Prüfung und Weiterentwicklung des Entwurfs von Pro Velo erteilt. Bereits im Jahr darauf beschloss der Stadtrat den Netzplan für die Velorouten und kündigte in der erwähnten Medienmitteilung deren Umsetzung an. Angekündigt wurden schnelle Velowege mit einer Breite von – wo immer möglich – 4,8 Metern und mit Vortritt an vielen Kreuzungen mit anderen Strassen. Doch nach 2014 geschah bis 2019 nichts mehr – in dieser Zeit führten zuerst Josef Lisibach (SVP) und seit 2018 Christa Meier (SP) das Baudepartement. Selbst die viel gelobten, 2016 eingeweihten ersten 500 Meter Veloschnellroute zwischen dem Technorama und der Stadtgrenze, wurden nur dank der Intervention von Pro Velo normgerecht umgesetzt (siehe Box). Erst im Dezember 2018 gab der Stadtrat die planerische Aufarbeitung aller Achsen für die Velobahnen in Auftrag. Der Entwurf liegt seit Juli 2019 vor und wartet jetzt seit bald einem Jahr darauf, vom Stadtrat verabschiedet zu werden.

STRATEGIEWECHSEL GEFORDERT

Doch selbst wenn dies endlich geschieht, fahren noch lange keine Bagger und Strassenmarkierungsmaschinen auf. Denn erst braucht es gemäss den Stadtoberen noch ein Umsetzungskonzept – die Laufmeter Papier wachsen also weiter, die erstellten Laufmeter Veloschnellroute hingegen verharren weiterhin auf den 500 Metern von 2016. Für Pro Velo ist das ein unhaltbarer Zustand: So kann es nicht weitergehen, sonst feiert die Planung der Veloschnellrouten irgendwann das 20-jährige Jubiläum, ohne dass eine einzige Route fertiggestellt sein wird. Es braucht nun einen klaren Strategiewechsel von Baustadträtin Christa Meier. Dazu gehören die sofortige Erarbeitung von konkreten Projekten ebenso wie der konsequente Einbezug der Vorgaben der Veloschnellrouten bei Baumaassnahmen an betroffenen Strassenabschnitten – etwa wenn Leitungen ersetzt oder Beläge erneuert werden müssen (siehe Box). ■

Adrian Meyer und Kurt Egli

5 BEISPIELE – PLANUNG MIT SCHEUKLAPPEN

Im April 2014 hat der Winterthurer Stadtrat das Netz der Veloschnellrouten sowie klare bauliche Vorgaben dafür festgelegt. Doch die eigenen Planer ignorieren diese bei sowieso anstehenden Tiefbauprojekten. Pro Velo musste deshalb bereits fünf Mal intervenieren. Dass die Planung der Veloschnellrouten bereits zehn Jahre dauert, ist nur eine Seite der langwierigen Geschichte. Ebenso störend ist, dass bei anderen Tiefbauprojekten – etwa Kanalisationsarbeiten, Belagserneuerungen oder dem Bau neuer Strassenabschnitte – das im kommunalen Richtplan eingetragene Netz der Veloschnellrouten von den Planern der Stadt schlichtweg ignoriert wird. Wer sich die erarbeiteten Projekte ansieht, hat das Gefühl, dass man in der Verwaltung weder den Stadtratsbeschluss von 2014 noch die Richtplanein-

träge zu kennen scheint. Pro Velo muss deshalb regelmässig bei der Stadt intervenieren oder Einsprachen verfassen, damit die vom Stadtrat 2014 selber festgelegten Standards auch umgesetzt werden. Die Scheuklappen der Planer sind aber nicht nur ärgerlich, sondern auch eine Verschleuderung von Steuergeldern: Werden Strassenabschnitte, in deren Verlauf künftig Veloschnellrouten geplant sind, heute bei notwendigen Arbeiten nicht entsprechend ausgeführt, müssen die Bagger in einigen Jahren nochmals auffahren und teure Anpassungen vornehmen.

VIELE INTERVENTIONEN NÖTIG

Konkret hat Pro Velo in den letzten Jahren bei folgenden Projekten interveniert und die Einhaltung der Veloschnellrouten-Vorgaben eingefordert:



Frauenfelderstrasse (Technorama bis Stadtgrenze)

Die Stadt wollte diesen Abschnitt als lediglich drei Meter breiten, kombinierten Fuss- und Veloweg bauen. Dank der Intervention von Pro Velo entstanden schliesslich die ersten 500 Meter Veloschnellroute unter Einhaltung aller Vorgaben. ➤



2

Verzweigung Freiestrasse/Rosenaustrasse (Töss)

Stadtgrün Winterthur plante eine Verbreiterung des kleinen Parks zu-
lasten der Rosenaustrasse. Diese wäre dadurch schmaler geworden als
für die künftige Veloschnellroute nötig. Aufgrund der Intervention von
Pro Velo wurde die Rosenaustrasse ausreichend breit belassen.



3

Rennweg (Einmündung Schützenwiesenstrasse)

Erste Pläne sahen bei der Einmündung des
von Velos oft befahrenden Schützenwie-
senwegs in den Rennweg (künftige Ve-
loschnellroute) eine Trottoirüberfahrt
anstelle einer ebenerdigen Einmündung
vor. Auf Druck von Pro Velo wurde
schliesslich auf die Überfahrt verzichtet.



4

Rennweg (Einmündung Wartstrasse)

Beim Ausbau des Rennwegs zum Velo-
schnellrouten-Abschnitt könnte gleich-
zeitig die saubere Einfädelung in die
Wartstrasse mit Vortritt für die Velos ge-
baut werden. Projektskizzen liegen vor.
Trotzdem möchte das Bauamt diesen Teil
des Projekts weiter zurückstellen.

Solarstrasse (Neuhegi)

Der parallel zu den SBB-Glei-
sen verlaufende Abschnitt ist
Teil der Veloschnellroute
Nummer 5. Trotzdem wurde
er von der Stadt nicht den Vor-
gaben entsprechend geplant.
Die Pläne werden nach der
Einwendung von Pro Velo nun
überarbeitet.



5

Weitere Informationen

Das Konzept ist mit einer
Internetsuche nach «Velobah-
nen Winterthur» zu finden.