



Winterthur-Ohringen: Ein- und Ausfahrt Seite Ober-Ohringen



Oberwinterthur: Veloweg unter der Autobahnbrücke

CHANCEN FÜR VELOFAHRER VERTAN

Die Kreuzungen zwischen Velowegen sowie Ein- und Ausfahrten bei den umgebauten Autobahnanschlüssen Oberi und Ohringen sehen auf den ersten Blick gut aus. Wer genauer hinsieht, merkt: Das Bundesamt für Strassen hat hier eine Chance verpasst.

Mehr Verkehrssicherheit – mit diesem Ziel hat das Bundesamt für Strassen (Astra) 2019 Anpassungen am Autobahnabschnitt zwischen den Anschlüssen Winterthur-Ohringen und Oberwinterthur vorgenommen sowie die Schnittstelle zwischen den beiden Anschlüssen und dem regionalen Strassennetz umgebaut. Mehr Sicherheit gewonnen haben bei dem Projekt vor allem die Autofahrenden; bei der Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden hingegen hat das Astra trotz des Baus von Lichtsignalanlagen an den Kreuzungspunkten von Velo- und Autoverkehr unnötigerweise eine Chance vergeben. Nicht zuletzt auch, weil die städtischen Veloverantwortlichen – trotz Hinweisen von Pro Velo – nicht bei den Autobahnplanern vorstellig geworden sind. Ein Augenschein vor Ort zeigt, wo es bei den neu angelegten Kreuzungspunkten mangelt:

ZU ENG, ZU KURZ UND ZU UNSICHER

1 Oberwinterthur, Ein- und Ausfahrt Seite Stadt: Die Mittelinsel beim neuen Lichtsignal zwischen den Spuren der Ein- und Ausfahrt ist nur 2,5 Meter breit. Weil die Grünphase für Velos je nach Verkehrsaufkommen sehr kurz ist und auf dem unnötigerweise nur 2,25 Meter breiten Weg zwei Velofahrende nebeneinander nur knapp Platz haben, kann es vorkommen, dass man auf der Mittelinsel warten muss. Mit einem Standardvelo reicht der Platz knapp. Ist ein

Kinderanhänger mit dabei, kommt dieser auf der Fahrspur der Einfahrt zu stehen. Hier müsste zumindest die Grünphase für Velos so verlängert werden, dass die Mittelinsel nicht benötigt wird.

2 Oberwinterthur, Ein- und Ausfahrt Seite Rickenbach: Auch hier ist die Mittelinsel nur 2,5 Meter breit und der Veloweg gemäss Plan nur 1,8 Meter, obwohl ausreichend Platz vorhanden gewesen wäre. Tests von Pro Velo haben gezeigt: Die Grünphase ist zum Teil so kurz, dass selbst ein einzelner Velofahrer eine Querung ohne Zwischenhalt auf der engen Insel nicht schafft.

3 Oberwinterthur, Veloweg unter der Autobahnbrücke: Die Erneuerung der Ein- und Ausfahrten hätte die Chance geboten, die Velowege unter der Brücke sicherer zu machen. Doch die Bordsteinkanten auf der jeweils rechten Seite zum Brückenpfeiler hin wurden belassen. Wer bei hellem Sonnenlicht in die Dunkelheit unter der Brücke fährt, übersieht die Kanten schnell – und stürzt eventuell.

4 Winterthur-Ohringen, Veloweg entlang der Schaffhauserstrasse stadtauswärts: Der Pfosten der neuen Lichtsignalanlage wurde genau zwischen Fuss- und Velobereich platziert. Das erhöht die Unfallgefahr unnötig. Es wäre kein Problem gewesen, den Pfosten ganz rechts neben dem Velo- und Fussweg zu platzieren.

5 Winterthur-Ohringen, Ein- und Ausfahrt Seite Ober-Ohringen: Analog zu Oberwinterthur ist auch hier die Insel nur 2,5 Meter breit und der Velostreifen gar nur 1,5 Meter – der parallel verlaufende Gehwegbereich, der kaum begangen ist, bringt es hingegen auf 4 Meter. Warten mehrere Velofahrende, können diese zumindest (unerlaubterweise) den Gehweg mitnutzen und schaffen es so ohne Halt auf der Insel über die Kreuzung.

6 Winterthur-Ohringen, Veloweg Seite Ohringen Fahrtrichtung Stadt: Der kombinierte Velo- und Fusswegbereich war hier bis anhin schon sehr schmal. Die Bauarbeiten hätten die Chance geboten, diese Situation zulasten der mehr als ausreichend breiten Autofahrspuren zu verbessern. Darauf wurde leider verzichtet.

BEIM ASTRA KÜNFTIG GENAU HINSEHEN

Fast alle obigen Kritikpunkte hätten sich im Rahmen der umfangreichen Bauarbeiten problemlos und ohne zusätzliche Kosten gescheitert lösen lassen. Aufgrund dieser Erfahrung und der Untätigkeit der Stadt hat Pro Velo beschlossen, bei den nächsten anstehenden Arbeiten des Astra an Autobahnanschlüssen in Winterthur genauer hinzuschauen – beispielsweise bei der Umgestaltung des Anschlusses Töss im Rahmen des Ausbaus der A1 rund um Winterthur. ■

Reto Westermann



TEST VELOABSTELLANLAGEN – ALDI GRÜZE

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur künftig Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Die Testkriterien orientieren sich dabei am Merkblatt des Kantons Zürich für Veloabstellanlagen bei Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsliegenschaften. Beurteilt werden so etwa Verkehrssicherheit oder Platzverhältnisse. Den Anfang macht die Aldi-Filiale an der Industriestrasse in der Grüze.

Standort: Industriestrasse 9

Notenskala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Nein, Zufahrt erfolgt quer über den Parkplatz mit zahlreichen ein- und ausparkenden Autos.

PUNKTE ●○○○○○

Zufahrt stufenfrei?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

Parkierung nahe beim Eingang?

Ja, direkt neben dem Eingang bei der Abstellanlage für die Einkaufswägel.

PUNKTE ●●●●●●

Anzahl der Plätze ausreichend?

Sehr knapp.

PUNKTE ●●○○○○

Überdachung vorhanden?

Nein, Vordach schützt nur die Einkaufswägel.

PUNKTE ●○○○○○

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, aber knapp bemessen (ragen zum Teil in Parkplatzzufahrt).

PUNKTE ●●○○○○

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, der spiralförmige Ständer zum Einklemmen des Vorderrads ist untauglich. Velos können nicht sicher angeschlossen werden.

PUNKTE ●○○○○○

Fazit

Obwohl zu den Kunden des Aldi in der Grüze zahlreiche Velofahrende gehören, werden sie stiefmütterlich behandelt. Einziger Pluspunkt sind die Position der Abstellanlage direkt beim Eingang und die stufenfreie Zufahrt. Es ist zu hoffen, dass die velofahrende Kundschaft mit dem geplanten Umbau des Eingangs (bereits ausgesteckt) endlich eine adäquate, überdachte und mit einem gescheiterten Ständer versehene Abstellanlage erhält. Die nicht ungefährliche Zufahrt quer über den Parkplatz wird aber wohl so oder so bleiben.

GESAMTNOTE

2.7



Am 23. August 2020 in den Stadtrat

KATRIN COMETTA

grün – sozial – liberal

grünliberale