

# DEMONTAGE DER VELOSTADT – TEIL 1

**Einst galt Winterthur als vorbildliche Velostadt. Gemäss den politischen Lippenbekenntnissen soll sie das auch künftig sein. Derzeit läuft aber einiges in die falsche Richtung – etwa bei den Velobahnen.**

Vor sieben Jahren wurden die Veloschnellrouten von der Stadt ein erstes Mal vollmundig lanciert, zwei Jahre später die ersten 500 Meter in Oberwinterthur eröffnet, danach folgten laufend weitere Ankündigungen durch das Baudepartement, zuletzt durch Christa Meier im Sommer 2020 im Rahmen des Berichts zu den Routen. Gemäss der damaligen Aussage der Baustadträtin «sollte es jetzt vorwärtsgehen». Doch hinter der Ankündigung scheint sich vor allem warme Luft zu verbergen, zumindest wenn man sich das kürzlich aufgelegte Projekt zur Sanierung des Knotens im Bereich der Auwiesenstrasse anschaut. Dort wird zwar verkündet, man habe von der «Konkretisierung der Veloschnellrouten» Kenntnis genommen. Damit hat es sich dann aber schon. Denn

im technischen Bericht zum Projekt heisst es dann, es seien noch zu viele Details zu den Schnellrouten unklar, daher könne man deren Anforderungen nur teilweise berücksichtigen. Zitat: «Der Lückenschluss der Veloschnellroute wird zu einem späteren Zeitpunkt in das Projekt integriert oder – nach Umfang der Arbeiten – als separates Projekt umgesetzt.» Im Klartext: Beim Auwiesenknoten werden bis zu fünf Millionen Franken verbaut, ohne dass die parallel erarbeiteten Anforderungen der Veloschnellrouten adäquat berücksichtigt sind. Da fragen sich die Velofahrenden doch: Sehen so die Prioritäten einer Stadt aus, die sich seit Jahrzehnten als Velostadt verkauft – einer Stadt, die notabene seit sieben Jahren an einem Netz von Veloschnellrouten herumplant?

Wer angesichts von Projekten wie beim Auwiesenknoten einen Umsetzungswillen für die Veloschnellrouten finden will, muss tief graben und wird trotzdem nicht fündig. Und auch sonst scheint im Superblock die Veloförderung trotz anders lautenden politischen Beteuerungen wieder in den Kinderschuhen zu stecken.

## SCHWELLEN, KANTEN UND ANSCHLÄGE

Das zeigen zahlreiche Strassensanierungsprojekte, bei denen die Velofahrenden vergessen gingen oder Lösungen umgesetzt wurden, die den Alltag gar noch unnötig erschweren – das kommt einer Demontage der Velostadt gleich, und die politischen Bekenntnisse zum Velofahren werden zur Makulatur. Einige Beispiele: Trottoirüberfahrten auf Velorouten sollten eigentlich ein No-go sein. Die Stadt



# VELOABSTELLANLAGEN

**In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Dieses Mal ist die Coop-Filiale in Oberwinterthur an der Reihe.**

baut sie trotzdem – etwa 2017 an der Wylandstrasse, wo anschliessend für teures Geld die neu erstellte Überfahrt wieder eingeebnet werden musste. Gelernt hat man daraus nichts. Nur so ist zu erklären, dass an der Verzweigung Wieshof- und Wasserwiesenstrasse auf einer Radroute von regionaler Bedeutung 2020 grad wieder eine Trottoirüberfahrt geplant wurde. Pro Velo konnte den Bau dieser Schikane mir einer Einsprache zum Glück verhindern. Doch die Sache scheint System zu haben, denn auf der regionalen Radroute an der Verzweigung von Rümiker- und Mettlenstrasse dürfen die Bewohnerinnen und Bewohner von Hegi künftig mit ihren Velos ebenfalls über eine solch unnötige Schwelle holpern, die nicht mehr verhindert werden konnte.

## HINDERNISFREI GIBTS NUR FÜR LKWS

Ins gleiche Schema passt die Gestaltung der neuen Strasse «Im Link» in Neuhegi. Um den Lastwagen und Gabelstaplern dort keine Hindernisse in den Weg zu stellen, wurde das Trottoir bei allen Fabrikeinfahrten strasseneben ausgeführt, mit einer Leitlinie auf dem Trottoir für blinde Menschen als Orientierung. Einzig bei der Abzweigung für Velofahrende zur SBB-Unterführung hat man eine Trottoirüberfahrt mit einem «Mörderanschlag» gebaut. Warum nicht dieselbe, hindernisfreie Lösung wie bei den Fabrikeinfahrten gewählt wurde, lässt sich rational nicht erklären. Fast würde man meinen, das Tiefbauamt wolle die Velofahrenden extra wach rütteln ... Die Liste solcher unnötigen und oft sogar gefährlichen Hindernisse ist noch einiges länger, deshalb: Über weitere, schier unglaubliche Beispiele berichten wir im nächsten Velojournal. ■

Pro Velo Winterthur

- 1 | Topfeben für den Schwerverkehr an der neuen Strasse «Im Link» ...
- 2 | ... und gleich daneben ein mörderischer Anschlag für Velofahrende.



Kurzer Weg von der Veloabstellanlage (links) zum Eingang des Coop.

**Kriterien:** Die Testkriterien orientieren sich am Merkblatt des Kantons Zürich für Veloabstellanlagen bei Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsliegenschaften.

**Standort:** Römertorstrasse 16

**Hinweis:** Beurteilt werden hier nur die Ständer an der Zürcherstrasse.

**Notenskala:** Note 6 = Top, Note 1 = Flop

**Tester:** Reto Westermann

## Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Einfache Zufahrt aus der verkehrsarmen Quartierstrasse über die flache Trottoirkante direkt zum Ständer.

PUNKTE ●●●●●●

## Zufahrt stufenfrei?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

## Parkierung nahe beim Eingang?

Ja, nahe beim Eingang neben den Einkaufswagen.

PUNKTE ●●●●●○

## Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja, knapp 30 Plätze, genügend für den normalen Alltagsbetrieb.

PUNKTE ●●●●●●

## Überdachung vorhanden?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

## Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nein, können zwar parkiert werden, blockieren dann aber unter Umständen den Durchgang für andere Velos.

PUNKTE ●●●○●○

## Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, das System zum Einhängen des Lenkers beschädigt Kabel und wurde beim Augenschein vor Ort nicht genutzt.

PUNKTE ●○●●●○

## Fazit

Die Veloabstellanlage liegt bequem nahe beim Eingang, und man gelangt, ohne gross nass zu werden, in den Laden und zurück. Zudem kann die Anlage auch für den Einkauf in der benachbarten Apotheke genutzt werden. Das verbaute Ständermodell zum Einhängen der Lenker ist aber schlecht und wird entsprechend nicht genutzt. Zu verbessern wären zudem die Parkiermöglichkeiten für die heute häufigen Lastenvelos oder Velos mit Anhängern. Für einen Quartierladen ist das Angebot unter dem Strich aber okay.

GESAMTNOTE

4,7



Untaugliches Ständersystem zum Einhängen der Lenker – wird konsequent nicht genutzt.