

DEMONTAGE DER VELOSTADT – TEIL 2

Kreisel sind auf den Schweizer Strassen in den letzten Jahren fast wie Pilze aus dem Boden geschossen. Eine Kreuzungsform, die für Velofahrende wenig geeignet ist. Am Etzbergkreisel in Winterthur zeigen sich die Problempunkte deutlich.



Um einen Kreisel korrekt und sicher zu befahren, müssen Velofahrende ein anspruchsvolles Manöver beherrschen. Wegen der erhöhten Unfallgefahr und des Unsicherheitsgefühls meiden sie Kreisel deshalb häufig.

Umso wichtiger ist es, solche Verkehrsbauten so zu gestalten, dass sie ein Maximum an Sicherheit bieten. Diesbezüglich hat sich der Kreisel an der Kreuzung von Etzbergstrasse, Seenerstrasse und Grüzefeldstrasse nicht bewährt und ist über die Jahre zu einem Unfallschwerpunkt geworden. Eigentlich unnötigerweise, denn verschiedene andere Kreisel in Winterthur, die über die Jahre hinweg gebaut worden sind, zeigen, dass eine möglichst unfallsichere Gestaltung machbar ist. So etwa der Kreisel am Ostende der Sulzerallee (siehe

- 1| Kreisel Sulzerallee: Ausreichend breite Einfahrt mit Velospur, die dort aufhört, wo Velofahrende mittig einspuren.
- 2| Einfahrt in den Etzbergkreisel heute: Dank genügend Breite können Velofahrende auf dem Streifen rechts gefahrlos vorziehen.
- 3| Ausfahrt aus dem Etzbergkreisel heute: Die Breite der Fahrspur bietet Velofahrenden ausreichend Sicherheit.

Bild). Wie andere gut geplante Kreisel auch kann er dank richtiger Dimensionierung und Kreiselveometrie sowie gut gestalteter Zu- und Wegfahrten und unter Beachtung der Regeln und Empfehlungen auch mit dem Velo gut

befahren werden. Zu den wichtigen Elementen zählen etwa eine Zufahrt, auf der die Velostreifen bis kurz vor der Kreiseleinfahrt markiert sind. Dies erlaubt es, bei Stau auch mit einem Anhänger oder einem breiteren Cargo-velo bis in den Bereich vorzufahren, wo in die Mitte der Fahrbahn eingespart werden muss. Im Idealfall beginnt der Radstreifen nach dem Kreisel unmittelbar bei der Ausfahrt – beim Kreisel am Ostende der Sulzerallee ebenfalls schön zu sehen.

UNGENÜGENDES PROJEKT

Nun will die Stadt auch den Etzbergkreisel «sicherer» machen und hat Ende März dafür ein Projekt zur Sanierung und Neugestaltung zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Unverständlicherweise wurde aber eine Lösung präsentiert, die den heutigen Sicherheitsanforderungen an einen Kreisel bei weitem nicht genügt. Dabei hält das «Handbuch Infrastruktur Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamtes für Strassen (Astra) zum Thema Kreisel präzise fest, was es für eine sichere Nutzung durch Velofahrende braucht: «Tiefe Geschwindigkeiten sind eine der wichtigsten Voraussetzungen für veloverträgliche Kreisel: sie verbessern die Sichtkontakte, reduzieren Konflikte, ermöglichen eine gegenseitige Rücksichtnahme und verbessern die Verkehrssicherheit und das Verkehrsklima. Oft lässt sich die Veloverträglichkeit auch nachträglich verbessern, beispielsweise durch eine schmale Kreisfahrbahn und ausschliesslich vom Schwerverkehr überfahrbare Schleppringe.»

Die Verkehrsverbände ACS, Pro Velo, TCS, VCS und «Winterthur: agil – mobil» haben am Mitwirkungsverfahren teilgenommen und sich zur geplanten Sanierung auch in einer gemeinsamen Medienmitteilung weitgehend negativ geäussert. Sie lehnen das Neugestaltungsprojekt in dieser Form ab und fordern eine generelle Überarbeitung.

Begrüsst wird einzig, dass die fehlerhaft überbreite Kreisel-fahrbahn nun richtigerweise auf eine Breite von 4,50 Metern reduziert werden soll. Dies verhindert künftig kritische oder gar gefährliche Situationen, da mit dieser Massnahme im

GESCHLOSSENE LÜCKE

Sowohl beim neuen Veloweg südlich des Bahnhofs Oberwinterthur als auch bei der Einmündung der Theaterstrasse in die Merkur- und Museumsstrasse konnte Pro Velo Winterthur Verbesserungen erreichen.

Kreisel selbst das Überholen verhindert werden kann.

Abgelehnt wird von den Verbänden jedoch das nicht verständliche Vorhaben, die Kreiselzu- und Wegfahrten massiv zu verschmälern. Dadurch wird es vielen Fahrzeugen verunmöglicht, Velofahrende mit genügendem Sicherheitsabstand zu überholen. Ein «Zuwarten» mit dem Überholvorgang führt hingegen zum «Drängeln» von hinten. Theoretisch könnten Zweiradfahrende das Überholen durch Autos verhindern, indem sie schon weit vor dem Kreisel in die Fahrbahnmitte einspuren. Je nach Verkehrsaufkommen ist dies jedoch nicht so früh nötig, und das Verhalten (zu frühes Einspuren) wird in der Folge nicht verstanden oder gar als provokativ empfunden.

Bei einem nicht sauber ausgeführten Manöver ist es auch gefährlich. Velofahrende, die für ein frühes Einspuren nicht den Mut aufbringen, also nicht einspuren wollen oder können, werden in der Folge mit viel zu knappem Sicherheitsabstand überholt.

Andererseits behindern die schmalen Zufahrten ohne Velostreifen bei einem Rückstau vor der Kreiseinfahrt das Vorfahren durch Velofahrende. Für Velos mit Anhänger oder breite Cargo-bikes wird das Vorfahren sogar verunmöglicht. Die Folge sind unerwünschte Ausweichmanöver in den Fussgängerbereich auf dem Trottoir.

Gleiches gilt für die Kreiselausfahrten: Die beim Etzbergkreisel geplanten, massiven Verschmälerungen der Fahrbahnen auf nur noch vier Meter führen zu knappen und deshalb gefährlichen Überholmanövern.

NACHBESSERUNG IST NÖTIG

Fazit: Damit auch beim Winterthurer Etzbergkreisel künftig Unfälle und kritische Situationen möglichst vermieden werden, lohnt es sich, das nun vorliegende Sanierungsprojekt nochmals zu überarbeiten. Pro Velo setzt sich im Verbund mit den anderen Verkehrsverbänden dafür ein und wird an dieser Stelle wieder berichten. ■

Pro Velo Winterthur

Bereits im Herbst 2018 hatte die Stadt angekündigt, die Veloweglücke zwischen der Unterführung unter der SBB-Linie auf Höhe der Strasse Im Link und dem Bahnhof Oberwinterthur schliessen zu wollen. In einigen Wochen wird die neue Verbindung nun fertiggestellt. Die nicht mehr benötigte Brücke des Industriegleises über die Seenerstrasse hinweg bot die Möglichkeit, den Weg relativ einfach zu erstellen. Die Zahl der neu geplanten Veloabstellplätze beim Ende des Weges am Zugang zum Bahnhof Oberwinterthur sowie die Einmündung in die Hegifeldstrasse überzeugten Pro Velo nicht. In Gesprächen mit der Stadt konnte schliesslich eine bessere Lösung gefunden werden. Statt, wie 2018 vorgesehen, rund 50 Abstellplätze entstehen nun doppelt so viele, und die Einmündung konnte velofreundlicher gestaltet werden.

VELOSACK AN DER THEATERSTRASSE

Vor dem Umbau der Kreuzung Theaterstrasse/Museumstrasse beim Coop City/Manor im Rahmen der Unterführung Wülflingerstrasse reichte der Velostreifen der Theaterstrasse bis in den Kreuzungsbereich hinein. Dies sollte gemäss Plänen auch nach dem Umbau bleiben, wurde aber nicht so ausgeführt, da gemäss Stadt die Strassenbreite nicht ausreiche. Pro Velo intervenierte, da die Situation vor allem für Velofahrende, die nach links in die Museumstrasse einbiegen wollen, nicht ungefährlich war. Nun hat die Stadt wenigstens eine Ausweitung (Velosack) realisiert. Ein Augenschein vor Ort zeigt leider, dass Velofahrende – wie andernorts auch – Mühe haben, den Velosack richtig zu nutzen, und sich lieber, wie gewohnt, hintereinander aufreihen. ■

Pro Velo Winterthur

- 1| Die neue Fahrbahnverbreiterung an der Theaterstrasse bietet Velofahrenden mehr Sicherheit.
- 2| Die neue Velowegverbindung startet auf Höhe der SBB-Unterführung bei der Strasse Im Link.



- 3| Ursprünglich waren nur die Abstellplätze links vorgesehen. Dank Intervention von Pro Velo entstehen rechts weitere Abstellmöglichkeiten.