



zung der Tempo-30-Zone ist durch Einsprachen bis auf Weiteres blockiert, die Schutzinsel hätte also, auch wenn sie in den Plänen enthalten gewesen wäre, noch nicht ausgeführt werden dürfen. Trotzdem hat das Tiefbauamt sie einfach gebaut. Damit wurde der Rechtsweg umgangen und zudem auf eine anfechtbare Verfügung verzichtet.

KEIN VORBEIKOMMEN FÜR VELOS

Üblicherweise werden Fahrbahnhaltestellen so ausgeführt, dass Velos am haltenden Bus vorbeifahren können. Dies scheint aber nicht allen im Winterthurer Tiefbauamt bekannt zu sein. Denn die illegale Schutzinsel in Seen ist so breit, dass es für Radfahrende kein Vorbeikommen gibt. Dies ist umso stossender, handelt es sich doch bei der Kanzleistrasse um eine überkommunale Veloroute. Wenn das Beispiel der Kanzleistrasse mit der Umsetzung von baulichen Massnahmen auf überkommunalen Velorouten ohne anfechtbare Verfügung Schule macht, lässt das leider für das Velofahren in Winterthur künftig nichts Gutes erwarten. ■

Pro Velo Winterthur

- 1| Haltestelle Zentrum Seen: Velos kommen nicht am Bus vorbei, weil die Fahrbahn zu schmal ist.
- 2| Die Schutzinsel wurde ohne Mitwirkungsverfahren und trotz Einsprachen gegen die geplante Tempo-30-Zone gebaut.

RÜCKZUG DER VELOINITIATIVE

Da der Gegenvorschlag des Stadtrats mit einem Kredit von 4,5 Millionen Franken viele Ziele der Veloinitiative erfüllt, zieht Pro Velo das Volksbegehren zurück – und fokussiert nun auf die Umsetzung.

Im September 2018 reichte Pro Velo Winterthur die Initiative «Verbesserung der Veloinfrastruktur in allen Stadtkreisen» ein. Diese verlangte einen Rahmenkredit von acht Millionen Franken für die Planung, Projektierung und Realisierung von Massnahmen und Anlagen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. Anlass für das Volksbegehren war die den Bedürfnissen des modernen Veloverkehrs immer mehr hinterherhinkende Infrastruktur in Winterthur. So wurden mit dem Hinweis auf klamme Finanzen nicht einmal mehr die bestehenden, seit Jahren verblassten Markierungen aufgefrischt.

PRO VELO SCHAUT GENAU HIN

In seiner Stellungnahme zur Initiative hielt der Stadtrat fest, dass die Initiative gleiche oder ähnliche Ziele wie die Planung des Stadtrats verfolge. Ein Rahmenkredit von acht Millionen Franken erschien ihm jedoch zu hoch. Deshalb beantragte er beim Grossen Gemeinderat einen Rahmenkredit von 4,5 Millionen, der auch bewilligt wurde. Ein Referendum dagegen wurde nicht ergriffen, und weil der Rahmenkredit es möglich macht, viele der gewünschten Massnahmen umzusetzen, beschloss Pro Velo Winterthur, die Initiative zurückzuziehen. Daher ist auch keine Volksabstimmung notwendig.

Wo das Geld eingesetzt werden könnte, wird die 2019 vom Gemeinderat bewilligte Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr zeigen. Der Bericht dazu dürfte demnächst erscheinen.

Pro Velo erwartet von der Stadt vor allem, dass seit Jahren bekannte Defizite entlang der im «Netzplan Veloschnellrouten – Juli 2020» enthaltenen Strecken und weiterer Abschnitte auf kommunalen und überregionalen Radrouten nun rasch behoben werden. Schon heute lassen sich mit kleinen Massnahmen wie Signalisationsänderungen, sowie der Aufhebung von Rechtsvortritt, Randsteinanschlägen und einzelnen Parkplätzen die Velorouten stark aufwerten. Ziel muss sein, die seit Jahren angekündigte Velopriorisierung nun rasch in Angriff zu nehmen und die Gelder wirklich dafür einzusetzen. Pro Velo wird die Umsetzung der Arbeiten durch die Stadt genau beobachten und im Velojournal laufend über die Fortschritte berichten. ■

Pro Velo Winterthur

Brühleck-Kreuzung: Gelbe Farbe macht noch keine gute Veloinfrastruktur.

