



1

VORBILD BASEL-STADT

Auch 17 Monate nachdem der Bund die gesetzlichen Grundlagen bereitgestellt hat, warten die Velofahrer in Winterthur noch auf die Umsetzung einer ersten Velostrasse. In derselben Zeit hat Basel-Stadt acht Strassenabschnitte umgewandelt – pragmatisch und mit einfachen Markierungen.

Pro Velo Winterthur hat bereits mehrfach darüber berichtet: Obwohl der Stadtrat das Netz der Veloschnellrouten schon 2014 genehmigte, gibt es bis heute nur ein paar Meter Strecke in Oberwinterthur sowie ein paar Hundert Meter probeweise rot eingefärbten Asphalt bei der Auwiesenstrasse in Töss. Nach wie vor werden im Tiefbauamt Pläne für die Umsetzung gewälzt. Ein Thema war dabei lange die Vortrittsberechtigung der Velorouten in Tempo-30-Zonen mit

Rechtsvortritt. Am 1. Januar 2021 hat der Bundesrat das Recht so angepasst, dass Velorouten signalisiert und der Rechtsvortritt in den Tempo-30-Zonen dafür aufgehoben werden darf – damit wäre dieses Hindernis beseitigt. Eine entsprechende Beschilderung und am Boden aufgemalte «Haifischzähne» oder Stoppmarkierungen sowie Velosymbole würden somit genügen, um Velostrassen zu realisieren. Trotzdem ist in Winterthur nichts pas-

siert. Hier gibt es sogar Pläne, die künftig wieder nicht mehr vortrittsberechtigten Seitenstrassen mit aufwendigen, teuren und bei Velofahrernden äusserst unbeliebten Trottoirüberfahrten abzugrenzen.

ZWÖLF MONATE BIS ZUR UMSETZUNG

Doch eigentlich würde es viel einfacher, günstiger und vor allem schneller gehen. Das zeigt ein Blick in die Stadt Basel. Dort rollen die Velofahrernden bereits auf zehn Velostrassen mit einer Gesamtlänge von gut acht Kilometern. Die letzte davon am Berner- und St. Gallerring wurde Anfang 2022 in Betrieb genommen – nur knapp ein Jahr nachdem das Bundesrecht angepasst worden war. In weniger als zwölf Monaten wurden die



2

3

- 1 | In Basel gibt es bereits zehn Velostrassen auf acht Kilometern Länge.
- 2 | Markierungsarbeiten an der Velostrasse Schaffhauserheinweg.
- 3 | Der erdbeerrote Schriftzug und das Velologo markieren den Beginn der Velostrassen.

«DANK DES POLITISCHEN WILLENS UND DES EINBEZUGS EINES EXTERNEN PLANUNGSBÜROS KONNTEN WIR DIE VELOSTRASSEN IN BASEL IN KURZER FRIST REALISIEREN.»

Projekte für die Strassen geplant, öffentlich aufgelegt und alle Massnahmen dafür getroffen. «Dank des politischen Willens und des Einbezugs eines externen Planungsbüros konnten wir die Velostrassen in so kurzer Frist realisieren», sagt Rahel Grossenbacher, Projektleiterin Verkehrsnetze beim Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt.

PRAGMATISCHES VORGEHEN SPART ZEIT

Möglich gemacht haben die schnelle Realisierung nicht nur das hohe Tempo der Stadtbasler Behörden, sondern auch ein pragmatisches Vorgehen: Aufgemalte Haifischzähne und Stoppzeichen sowie

die zugehörigen Schilder sichern der Velostrasse gegenüber den Seitenstrassen den Vortritt. Grosse gelbe Velosymbole auf dem Belag und der erdbeerröte Schriftzug «Velostrasse» zu Beginn und Ende der jeweiligen Routen weisen auf die prioritäre Nutzung hin.

Gekostet hat die Umsetzung wenig: «Im Schnitt haben wir pro Laufmeter Velostrasse 20 Franken investiert», sagt Rahel Grossenbacher. Bei Pro Velo bei der Basel ist man mit der pragmatischen Lösung über weite Strecken zufrieden: «Die Erfahrungen sind gut», sagt Geschäftsführer Roland Chrétien. Er wünscht sich vor allem noch eine bessere Markierung der Kreuzungsbereiche, etwa durch eine Wiederholung des Velostrassen-Schriftzugs. Optimal wäre eine Einfärbung des Belags. Vorbild dafür ist das nahe Lörrach in Deutschland. Dort sind die Kreuzungen kräftig rot markiert – das ist gemäss deutschem Recht zulässig, gemäss Schweizer Rege-

lung hingegen nicht. Verbesserungspotenzial gibt es aus Chrétiens Sicht auch noch bezüglich Parkierung: «An einigen Stellen ist die Durchfahrt für Velos aufgrund der Anordnung der Parkplätze zu eng. Dazu läuft aber bereits ein politischer Vorstoss.»

BASEL ALS VORBILD FÜR SCHAFFHAUSEN

Von solchen Justierungsproblemen können die Velofahrenden in Winterthur weiterhin nur träumen. Auch gut 17 Monate nach der Gesetzesänderung warten sie weiter auf die Realisierung von Velostrassen. Die Seidenstrasse, die Wartstrasse, die Tössfeldstrasse oder Teile der St.-Georgenstrasse etwa hätten längst mit den einfachen Mitteln nach Basler Vorbild umgestaltet werden können. Spätere Anpassungen, etwa zu vollwertigen Veloschnellrouten, wären jederzeit problemlos möglich. ■

Pro Velo Winterthur

ANZEIGE

WINTERTHURER
VELOFRÜHLING
20./21. MAI 2022

VELOKULTUR PUR
21. MAI 2022:
VELONACHT

www.velofruehling.ch



- 1 | Markierte Velospur von der Arealzufahrt bis zum Veloständer (links vom Eingang).
 2 | Ausreichend Platz für Velos, nur für Anhänger reicht es unter dem schützenden Dach nicht.

VELOABSTELLANLAGEN

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Diesmal bei der Coop-Filiale Wülflingen.

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

Standort: Wülflingerstrasse 271

Notenskala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop

Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, von beiden Seiten her, auf Seite Wülflingerstrasse mit markierter Velospur.

PUNKTE ●●●●●●

Zufahrt stufenfrei?

Ja, sowohl von der Wülflinger- als auch von der Eulachstrasse her (Veloroute).

PUNKTE ●●●●●●

Parkierung nahe beim Eingang?

Ja, knapp 15 Meter Distanz.

PUNKTE ●●●●●○

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja, ausreichend Platz (circa 20 Velos) für die Grösse der Filiale.

PUNKTE ●●●●●●

Überdachung vorhanden?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Bedingt, der angekoppelte Anhänger oder Teile des Lastenvelos stehen aufgrund des kurzen Dachs im Regen.

PUNKTE ●●●●○○

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, altes System zum Einklemmen des Vorderrads, führt gern zu Schäden am Rad.

PUNKTE ●○○○○○

Fazit: Die Planer der 1999 eröffneten Coop-Filiale haben sich einiges überlegt, um es Velofahrenden angenehm zu machen. Mit einem etwas breiteren Dach, das auch Velos mit Anhänger oder Lastenräder schützt, sowie einem gescheiterten Ständersystem würde die Anlage zu den ganz guten auf Stadtgebiet gehören. Top ist auch die einfache Zufahrt direkt von der (künftigen) Veloschnellroute an der Eulachstrasse. Die grosse Zahl an parkierten Velos zeigt, dass hier gerne mit dem umweltfreundlichen Zweirad eingekauft wird.

GESAMTNOTE

4,9

IMPRESSUM

Herausgeber und Verlag:

Velomedien AG, Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich – in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Zürich

Layout: tnt-graphics AG, Neue Winterthurerstr. 15, 8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Redaktion: Andrea Freiermuth (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Johannes Bösel (Zug), Martin Schwarz (SH)

Korrektorat: Kathrin Berger, woerterbuero.ch

Auflage: 5000 Exemplare

KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch