

KAHLSCHLAG ABGEWENDET

Ohne Mitwirkungsverfahren wollte der Stadtrat die Stadthausstrasse mit einer «Sofortmassnahme» umgestalten. Dank dem Engagement von Pro Velo und weiteren Verkehrsverbänden konnte dies verhindert werden.

Das Ende 2019 kurzfristig beschlossene Bauprojekt des Stadtrates sah vor, die Veloparkierung zwischen Bankstrasse und Bahnhofplatz um gut 200 Plätze zu reduzieren – was einem Abbau von mehr als der Hälfte entsprechen würde. Gegen diesen Kahlschlag und weitere bauliche Massnahmen haben sich mehrere Verkehrsverbände und Private mittels Einsprachen und Rekursen gewehrt.

TEMPO 30 UNBESTRITTEN

Mit dem Projekt wollte der Stadtrat eine im Parlament breit abgestützte Motion für Tempo 30 und ein Motorfahrzeugverbot an der Stadthausstrasse umsetzen. Gegen diese Verkehrsberuhigung gab es keine Opposition. Doch die Umsetzung hat sich wegen des hängigen Rekursverfahrens nun um gut zwei Jahre verzögert. Pro Velo, VCS und «Winterthur: agil mobil» versuchten mehrfach, den Stadtrat zu motivieren, die unumstrittene Verkehrsberuhigung rasch umzusetzen. Dazu hätte das umkämpfte Bauprojekt zurückgezogen werden müssen. So wäre der Weg für die ohne Baumassnahmen realisierbaren Markierungen und Verkehrstafeln für die neue Tempo-30-Zone und das Motorfahrzeugverbot frei gewesen.

Doch für den Stadtrat ergab sich ein anderes Dilemma. Tatsächlich hatte das Departement Bau entschieden, vorerst auf die Umsetzung der temporären baulichen Massnahmen zu verzichten. In der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage zur Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse, eingereicht von Gemeinderätin R. Heuberger (FDP), den Gemeinderäten Z. Dähler (CVP/EDU), M. Reinhard (SVP) und R. Diener (Grüne/AL), schrieb der Stadtrat im Dezember 2020: «Der Hinweis der Verkehrsverbände im vorliegenden Fall bezüglich ungenügender Mitwirkung der Bevölkerung durch Weglassen des Mitwirkungsverfahrens nach Paragraf 13 Strassengesetz wurde vom Departement Bau zur Kenntnis genommen.» Und er kam zum Schluss: «Im Nachhinein gesehen, war der Entscheid, aufgrund der politischen Dringlichkeit bei den provisorischen Massnahmen für die Stadthausstrasse direkt das Einspracheverfahren nach § 16 StrG durchzuführen (und auf die Mitwirkung zu verzichten), offensichtlich eine Fehleinschätzung.» Alle baulichen Massnahmen müssen nun in eine zweite Runde. Der Stadtrat hat das Bauprojekt im Juni nun auch gegenüber den einsprechenden Verbän-

den zurückgezogen. Als nächster Schritt wird das 2019 ausgelassene ordentliche Mitwirkungsverfahren durchzuführen sein.

STADTRAT VERLANGT KLÄRUNG

Der Stadtrat hatte also das umstrittene temporäre Bauprojekt sistiert und das Weglassen eines ordentlichen Mitwirkungsverfahrens als Fehler taxiert. Und trotzdem war Ende 2020 der Weg für die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen noch immer nicht frei. Denn die Rekurrenten hatten gleichzeitig mit den Einsprachen zum Bauprojekt auch rechtliche Rügen zum gewählten Verfahrensablauf geltend gemacht. Der Stadtrat wollte diese strittigen Verfahrensfragen geklärt haben. In einer Medienmitteilung vom Dezember 2020 schrieb er: «Die strittigen Fragen zur Verkehrsordnung sind prozessual zu klären, weil die Rekurrierenden der Stadt vorwerfen, die Verfahren nach Strassengesetz und die Verkehrsord-

1 | Wermutstropfen: Trotz Sieg in den Verfahrensfragen werden diese Veloparkplätze neben dem Restaurant National bald verschwinden.



nung nicht korrekt koordiniert zu haben.» Der Stadtrat teile diese Auffassung nicht. «Ohne klärenden Entscheid könnten die Verkehrsverbände den Vorwurf der angeblich falschen Verfahrenskoordination bei jeder weiteren Publikation erneut erheben.» Dieser Punkt bedürfe deshalb einer grundsätzlichen rechtlichen Klärung. Es ist ärgerlich, dass die Umsetzung der Verkehrsberuhigung an der Stadthausstrasse aufgrund dieser formalrechtlichen Auseinandersetzung verzögert wurde. Dieser Umweg wäre jedoch zu vermeiden gewesen. Denn das von den Verkehrsverbänden eingeforderte Verfahren hat die Stadt bei anderen Bauprojekten bereits entsprechend durchgeführt, und es ist auch Standard in der Stadt Zürich. Mit Entscheid vom Februar 2022 hat das Zürcher Verwaltungsgericht in diesen Verfahrensfragen den Verkehrsverbänden vollumfänglich Recht gegeben. Obwohl der Stadtrat die Auffassung nicht teilt (vgl. Zitat oben aus der städtischen Medienmitteilung), muss er künftig Projekte genau so publizieren.

WO SIND ALL DIE VELOS GEBLIEBEN?

Ein Wermutstropfen bleibt: Trotz formalem Sieg in der Verfahrensfrage hat das Zürcher Verwaltungsgericht den Rekurs der Verkehrsverbände als Ganzes abgewiesen. Damit sind nun alle Elemente der Verkehrsordnung (betrifft Markierungen und Signalisation) rechtskräftig. Darunter fallen leider auch alle Veloabstellplätze im Bereich der Stadthausstrasse 24 vor dem Restaurant National. Sie werden nun aufgehoben. Die Verkehrsverbände haben sich gegen diesen Abbau gewehrt und während der zwischenzeitlich geführten Verhandlungen vorgeschlagen, nur eine der beiden Parkplatzeihen abzubauen. Damit hätten sich die engen Platzverhältnisse für den Fussverkehr erheblich verbessern lassen. Nun ist zu befürchten, dass auch auf diesem Trottoir häufig parkierte Lieferwagen den Platz beanspruchen und den Fussverkehr auf die Fahrbahn verdrängen. ■

Pro Velo Winterthur



Stadträtin Christa Meier und Leiter Verkehr Tiefbauamt Herbert Elsener freuen sich über den gewonnenen Prix Velo.

1. PLATZ FÜR WINTERTHUR

Beim jährlich von Pro Velo verliehenen «Prix Velo» hat Winterthur wieder einen Spitzenplatz belegt. Negativ beurteilt wurde allerdings die ungenügende Signalisation bei Strassenbaustellen.

«Winterthur, die beste Velostadt mit Schwächen» titelte der Landbote Anfang Mai. In der von Pro Velo alle vier Jahre durchgeführten Bevölkerungsumfrage «Prix Velo» holte sich Winterthur den Sieg in der Kategorie Grosse Städte. In der Gesamttrangliste schnitten Burgdorf und Zuchwil noch besser ab als unsere Velostadt. Winterthurs Gesamtnote ist mit 4,4 aber alles andere als berauschend. Fehlende Veloinfrastruktur, Löcher und Unebenheiten in den Fahrbahnen und vor allem die in allen vorangegangenen Umfragen und auch diesmal wieder

ungenügende Bewertung der Regelung rund um Baustellen und der entsprechenden Signalisation für den Veloverkehr ziehen die in anderen Bereichen wie Abstellanlagen, Veloklima und Sicherheitsgefühl recht guten Noten nach unten. Das Baudepartement macht sich aktuell auf, die geplanten Veloschnellrouten zügig zu realisieren. Falls dies gelingt, könnte sich Winterthur dank diesem Grosseffort beim Infrastrukturausbau in einigen Jahren wieder an der Prix-Velo-Ranglistenspitze platzieren. ■

Reto Westermann



Interdisziplinäre Diskussion mit Stadtplanerin Anouk Kuitenbrouwer, Schriftsteller Alex Capus, Regierungsrätin Jacqueline Fehr und Simon Strauss von der FAZ (Moderation).

STADTLUFT – VELOFAHREN IN DER STADT

Beim Workshop «Velofahren in der Stadt» lieferten sich Winterthurer Fachleute und ihre Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausland einen interessanten Schlagabtausch bei der Suche nach der besten Lösung.

Am 6. Mai fand in den Räumen des Tiefbauamts der Stadt Winterthur ein Workshop zum Thema «Velofahren in der Stadt» statt. Das ist an sich keine Mitteilung im Velojournal wert, doch die Form der Organisation des Anlasses und die daraus gewonnenen Erkenntnisse dürfen hier nicht fehlen.

Mit Vertretern und Vertreterinnen aus Graz und Berlin diskutierten die Verkehrsplaner aus Winterthur drei ausgesuchte Projekte. Zuerst präsentierten die Winterthurer ihre Ideen, danach analysierten die Berliner und Grazer die Pläne und entwickelten ihre spontanen Lösungsmöglichkeiten. Eine «Fachtribüne» (Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Veloszene, Polizei, Gewerbe und Stadtbus) verfolgte sie dabei, durfte Inputs geben und Fragen stellen.

Beim Thema «Raum neu aufteilen», wo es um den Umgang mit einer Hauptver-

kehrsstrasse in einem Quartier ging, fand ein Vorschlag Gefallen, der durch die passende Schaltung der Lichtsignale Freiraum gewinnen will. Im Klartext: Während der Verkehr auf der Hauptstrasse «rot» hat, können die Zufussgehenden, Velofahrenden und auch Autofahrenden die durch das Rotlicht gesicherte Fläche überall und in jede Richtung queren – also beispielsweise auch diagonal. Fahrzeuge sind dabei jedoch nicht vortrittsberechtigt. Bei dieser Lösung handelt es sich faktisch um ein Wechselspiel zwischen Hauptverkehrsstrasse und Begegnungszone.

ANTI STAU IST KEIN ARGUMENT

Den von Winterthurer Seite bei allen Lösungsvorschlägen immer wieder vorgebrachten Einwand, die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs dürfe aufgrund des entsprechenden Gesetzes-

artikels nicht reduziert werden, stellten die Kollegen aus Berlin vehement infrage. Ihr Denkansatz: Andere Gesetze, etwa die Einhaltung der Lärmgrenzwerte oder von Abgasemissionen, würden ebenso gelten. Also müsse zwischen der Einhaltung der Gesetzesvorgaben abgewogen werden. Wenn die Kapazität mal wieder als Vorwand genutzt wird, wird sich Pro Velo die Argumente der Berliner zunutze machen.

TRENNEN IST UNABDINGBAR

Zum Thema Velo und Fussverkehr präsentierten die Winterthurer einen Abschnitt mit sehr grossem Fuss- sowie Veloverkehr. Es gab zwei Varianten: gemischt und getrennt. Das Verdikt aus den zwei Städten sowie vonseiten der Fachtribüne war eindeutig: Trennen! ■

Pro Velo Winterthur

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