



Rote Beläge sorgen für mehr Sicherheit, sind aber komplexer und damit teurer in der Umsetzung.

## ROT FÜR SCHNELLROUTEN

**Bald werden rötlich eingefärbte Strassenbeläge an verschiedenen Stellen im Winterthurer Stadtbild die neuen Veloschnellrouten hervorheben. Was auf den ersten Blick eine einfache Lösung scheint, verursacht im Hintergrund einigen Aufwand.**

Nach langem Warten werden sie endlich konkret: Die ersten längeren Abschnitte der Winterthurer Veloschnellrouten befinden sich aktuell in Planung und werden bald umgesetzt. Die eine führt vom Sulzerareal stadtauswärts nach Töss, die andere umfasst ein Teilstück bei der Eulachhalle. Mehrheitlich werden «nur» einfache Massnahmen umgesetzt. Als Übergangslösung bis zu einer Belagserneuerung werden rote Bänder an den beiden Strassenrändern aufgemalt. Wo die Strassenoberfläche hingegen sowieso erneuert werden muss, erfolgt dies mit einem rot eingefärbten Belag, wie man ihn aus den Niederlanden kennt. Erst-

mals zur Anwendung kam dieser im Herbst auf dem Velorouten-Abschnitt von der Auwiesenstrasse stadtauswärts bis zur Unterführung auf Höhe der Steigmühle in Töss. Zu finden ist die neue Farbe auch bei der Verzweigung an der Hegistrasse und künftig beim Teilstück vor der Eulachhalle. Bis alle Veloschnellrouten durchgehend einen roten Belag haben wird, es rund 20 Jahre dauern.

### TESTSTRECKE IN OBERWINTERTHUR

Auf den ersten Blick scheint ein roter Belag eine einfache Sache zu sein. Dem ist aber nicht so. «Die Anforderungen an Strassenbeläge sind sowohl beim Einbau

als auch während ihrer Nutzung hoch», sagt Gert Delle Karth, Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt Winterthur. Um einen Belag rot einzufärben, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Entweder verwendet man ein transparentes Bindemittel und gibt rote Farbe bei, oder man verwendet zusätzlich ein rötliches Gestein. Ziel ist es immer, dass die rote Färbung auch nach vielen Jahren Gebrauch noch gut sichtbar ist. Um zu prüfen, welche Variante sich langfristig auch bei schwerer Belastung bewährt, liess die Stadt 2021 bei der Zufahrt zur Deponie Riet in Oberwinterthur zwei Testabschnitte verlegen, die täglich von Hunderten Lastwagen befahren werden. Dabei schnitt die Lösung mit roter Färbung und rotem Gestein, das aus dem Schwarzwald stammt, besser ab.

### HÖHERER PREIS - ZUSÄTZLICHE AUFGABEN

Die roten Beläge müssen im Werk nicht nur extra angemischt werden, sie verursachen auch sonst einen höheren Aufwand: So muss die Maschine, die sonst schwarze Beläge aufbringt, zuvor sauber gereinigt werden. Deshalb können auch nur grössere Abschnitte auf einmal realisiert werden. «Die sinnvolle Mindestbestellmenge umfasst drei Tonnen», sagt Delle Karth vom Tiefbauamt, der das erste Projekt in Töss geleitet hat. Diese Mindestmenge hat auch Auswirkungen auf Reparaturarbeiten: Diese werden notfalls vorübergehend mit schwarzem Belagsmaterial ausgeführt, bis anderswo sowieso rotes Belagsmaterial benötigt wird. Reparaturen an den roten Belägen aufgrund von Arbeiten an Leitungen unter der Strasse sollen aber möglichst vermieden werden: Eine neue Koordinationsstelle im Tiefbauamt sorgt dafür, dass vor dem Einbringen eines roten Velorouten-Belags alle Leitungsarbeiten unter dem Strassenstück ausgeführt worden sind.

Der erhöhte Aufwand für die Herstellung und das Einbringen des roten Belags schlägt sich schliesslich auch in den Kosten nieder: Beim Abschnitt in Töss kostete der Quadratmeter Deckbelag mit 60 Franken gut doppelt so viel wie ein klassischer schwarzer Belag. Dafür erfüllt die rote Fahrbahn aber gegenüber der Standardlösung zusätzliche Aufgaben: Sie macht die Veloschnellrouten im Strassennetz klar sichtbar und sorgt für Sicherheit. Denn der rote Belag signalisiert den Autofahrenden, dass hier der Veloverkehr Priorität hat. ■

Reto Westermann

# VELOABSTELLANLAGEN

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Diesmal die Lidl-Filiale beim Ohrbühlkreisel.

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

**Standort:** Im Schönengrund 3

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

**Tester:** Reto Westermann

## Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Nein, Zufahrt direkt über die Einfahrt für die Autos mit viel Verkehr und schlechter Übersicht.

PUNKTE ●○○○○○

## Zufahrt stufenfrei?

Ja, ebene Zufahrt.

PUNKTE ●●●●●●

## Parkierung nahe beim Eingang?

Offiziell keine Parkierung markiert, inoffiziell wird direkt beim Eingang parkiert.

PUNKTE ●○○○○○

## Anzahl der Plätze ausreichend?

Nein, die nicht offiziell für Velos vorgesehene Fläche ist zu klein, weil

hier auch noch Motorroller und Töffs parkieren.

PUNKTE ●●○○○○

## Überdachung vorhanden?

Nein.

PUNKTE ●○○○○○

## Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nein, sie ragen in die Fahrbahn der Autos.

PUNKTE ●○○○○○

## Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, es sind keine Ständer vorhanden.

PUNKTE ●○○○○○

**Fazit:** Velofahrende scheinen für Lidl inexistent zu sein. Obwohl auf dem Areal – auch in der Nähe des Eingangs – genügend Platz vorhanden ist und diverse Kundinnen und Kunden mit dem Rad kommen, gibt es keinen offiziellen Abstellbereich für Velos. Velofahrende behelfen sich daher selber und parkieren



Offiziell bietet Lidl keine Veloparkplätze, inoffiziell nutzen Zweiradfahrende den Bereich links vom Eingang – ohne Dach und Ständer.

ren direkt links vom Eingang bei den Wägeli – ohne Dach, ohne Möglichkeit, das Velo anzuschliessen, und ohne ausreichend Platz für Anhänger oder Lastenvelos. Heutzutage für einen Detailhändler eigentlich ein No-Go.

**GESAMTNOTE**

**1,9**

