

# Mit neuen Zahlen zur Velostadt

Seit den 1950er-Jahren hat sich der Veloverkehr mehr als verdreifacht. Die Velo- und E-Bike-Zählung 2025 von Pro Velo Winterthur liefert eine umfassende Datengrundlage – und stellt der Stadt klare Aufgaben.

An einem warmen Dienstagabend Ende Juni sitzen in Winterthur an Dutzenden Strassenrändern Menschen mit Klemmbrettern. Es ist 17 Uhr, die Stosszeit am Feierabend setzt ein. Velos und E-Bikes surren über Brücken, durch Quartiere, zum Bahnhof. Eine Stunde lang wird gezählt – konzentriert, ruhig, unspektakulär. Und doch entsteht dabei ein selten scharfes Bild davon, wie sich die Stadt bewegt.

Die von Pro Velo Winterthur organisierte Erhebung war die erste flächendeckende Velo-Grosszählung seit 1955. Damals hatte die Stadt selbst gezählt, in einer Zeit, in der die Massenmotorisierung erst begann. Am 24. Juni 2025 erfassten 80 Freiwillige an 72 Standorten den Veloverkehr zwischen 17 und 18 Uhr. Das Resultat: In nur einer Stunde wurden über 20 000 Fahrten von Velos und E-Bikes registriert.

Die Zahlen zeigen vor allem eines: Das Velo ist längst ein zentraler Bestandteil der Winterthurer Mobilität. Im Vergleich zu den 1950er-Jahren hat sich das Veloverkehrsaufkommen etwa verdreieinhalbfacht. Das ist bemerkenswert. Vor allem, wenn man bedenkt, dass die Zahl der Einwohner im selben Zeitraum nur halb so viel gewachsen ist. Doch ist die Velostadt ein Selbstläufer?

## Die Kraft der Infrastruktur

Besonders stark ist der Zuwachs dort, wo die Infrastruktur gezielt verbessert wurde. Auf der Wylandbrücke oder am City-Ring bei der Turmhaldenstrasse verkehren heute rund siebenmal mehr Velos gegenüber früheren Zählungen. Auch auf den im Netzplan von 2014/2020 vorgesehenen – aber erst unvollständig umgesetzten! – Velorouten sind deutlich mehr Zweiräder unterwegs als auf parallel verlaufenden Strecken.

Am meisten Bewegung herrscht erwartungsgemäss in Bahnhofsnähe. Auf der Stadthausstrasse wurden in der Spitzenstunde 750 Velos und



Pro-Velo-Geschäftsleiterin hat an der Veloroute Töss mitgezählt.

E-Bikes gezählt, auf der Rudolfstrasse rund 570. Beide Verbindungen dienen als zentrale Zufahrten zu den Veloabstellanlagen und zur Querung beim Hauptbahnhof, aber auch als «Hauptschlagader» der sechs städtischen Velorouten. Hoch ist die Nutzung aber auch auf weiteren wichtigen Verbindungen: Auf den teilweise realisierten und rotgefärbten Velorouten in Rich-

tung Wülflingen, Töss und Oberwinterthur bewegen sich täglich 4500 bis 5500 Velos.

## Die unbequeme Seite der Zahlen

Die Erhebung macht zugleich sichtbar, dass das Velo auf den Hauptachsen stiefmütterlich behandelt wird: Auf der Schaffhauserstrasse am Lindspitz zum Beispiel sind 17 Prozent der Menschen zur Feierabendzeit mit dem Velo unterwegs – und trotzdem gibt es dort nur einen schmalen Radstreifen. Die sechs attraktiven, aber noch unvollständigen Velorouten alleine reichen nicht, um ungebrochen Velostadt zu bleiben.

Die Zahlen gewinnen zusätzlich an Gewicht mit Blick auf die Entwicklung der Stadt. Für die kommenden 15 Jahre wird weiteres Wachstum der Bevölkerung und Beschäftigten erwartet – bei gleichzeitig angestrebter Verdoppelung des Veloverkehrs. Die Zählung liefert damit nicht nur eine Momentaufnahme, sondern auch eine Grundlage und Ansporn für noch mehr Velostadt. **OO**

## Sei dabei!

Du möchtest mehr über die Zählresultate erfahren? Dann komm am **Montag, 30. März, von 19.00 bis 20.30 Uhr** ins Restaurant Eulachstrand/Läbesruum. Dort diskutieren wir über die Ergebnisse der Velozählung und überlegen uns, wo noch mehr Velostadt drinliegen könnte. Keine Anmeldung nötig. Dafür gibts schicke Postkarten der Velozählung abzuholen.

## Fakten und Forderungen

### Bahnhof und Altstadtquerung als Hotspot

Die höchsten Velofrequenzen liegen im Umfeld des Hauptbahnhofs. Die Stadthausstrasse und die Rudolfstrasse fungieren als zentrale Zufahrtsachsen zu Abstellanlagen und Querungen, die Altstadtquerung bleibt herausfordernd.

**Forderung:** Bahnhoofsnahe Veloinfrastruktur prioritär optimieren und mit dem inneren und äusseren City-Ring alternative Verbindungen zwischen den Velorouten aufwerten.

### Infrastruktur wirkt

Wo Veloinfrastruktur konsequent umgesetzt wurde – beispielsweise mit Roteinfärbung oder prägnantem Veloroute-Logo –, ist die Nutzung besonders hoch. Die sechs Velorouten sind aber noch nicht lückenlos – und reichen nicht, um alle Haustüren einer Velostadt zu verbinden.

**Forderung:** Velorouten und Hauptverbindungen lückenlos und in hoher Qualität bis spätestens 2042 realisieren.

### Velo trägt den Pendelverkehr

In einer einzigen Feierabendstunde wurden stadtweit über 20 000 Fahrten registriert. Auf wichtigen Achsen und Velorouten bewegen sich täglich mehrere tausend Velos und E-Bikes. Die Zahlen bestätigen die Rolle des Velos als zentraler Bestandteil des Pendlerverkehrs.

**Forderung:** Dem Veloverkehr auf Hauptachsen ausreichend Raum und Schutz für ein sicheres Nebeneinander mit weiteren Verkehrsteilnehmenden geben.

### Wachstum braucht Platz – dank mehr Velo aber weniger

Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird auch die Nachfrage nach platzsparender Mobilität steigen. Damit das Verkehrs-

system leistungsfähig bleibt, muss der Anteil des Veloverkehrs deutlich zunehmen.

**Forderung:** Velo- und Fussverkehr gezielt als Verkehrsmittel erster Wahl fördern und den unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnissen Rechnung tragen.

### Was gezählt wird, zählt

Dass die Stadt Winterthur Velozählungen an mehreren Orten automatisiert durchführt und die Daten veröffentlicht, ist zu begrüßen. Leider fehlt aber weiterhin das systematische Monitoring, das seit über zehn Jahren versprochen wird. Nur so kann die Weiterentwicklung der Velostadt gezielt gefördert werden.

**Forderung:** Stadtweites, dauerhaftes Velomonitoring mit automatischen Zählstellen aufbauen.

