

«Die Stadt hat ihre Aufgabe erfüllt»

VERKEHR Der neue Veloweg zwischen Wiesendangen und Oberwinterthur stösst in Leserbriefen auf Kritik. Ein grüner Politiker und der städtische Verkehrsbeauftragte geben Gegensteuer.

«Ein klarer Rückschritt» sei er, der neue Veloweg zwischen Wiesendangen und Oberwinterthur, urteilte vor kurzem ein Leserbriefschreiber im «Landboten». So würden die Velofahrer zweimal durch Haifischzähne ausgebremst, um Autofahrern Vortritt einzuräumen. Winterthur verdiene den Titel «Velostadt» nicht, wenn Radfahrer weiterhin als «Verkehrsteilnehmer zweiter Priorität» behandelt würden.

Aktuell eine Übergangslösung

Auch andere Leserbriefschreiber übten Kritik am neuen Veloweg – zu Recht? Die Redaktion wollte es genau wissen und ist den Radweg abgefahren. Der Augenschein vor Ort zeigt vor allem eines: Aktuell steht das geplante Lichtsignal bei der Abzweigung der neu gebauten Albert-Einstein-Strasse von der Frauenfelderstrasse noch nicht. Man muss also bei den Haifischzähnen verlangsamen und gut nach rechts und links schauen. Ganz anhalten müssen Velofahrer aber nur selten, weil auf dem Industriezubringer kaum Verkehr ist. Dank der lichten Querung haben Velofahrer zudem eine gute Übersicht. So oder so ist die aktuelle Situation aber nur eine Übergangslösung. Ein zweiter in einem Leserbrief kritischer Einwand liess sich vor Ort nicht bestätigen. Die velofeindlichen Absätze bei Querungen, die – rechtwinklig – beim Überfahren die Felgen auf den Asphalt



Provisorische Lösung an der Abzweigung Frauenfelder-/Albert-Einstein-Strasse. Das hier geplante Lichtsignal soll Velofahrer weitgehend bevorzugen.

drücken sollen, waren nicht auffindbar.

«Deutlicher Komfortgewinn»

Dieser Kritik widerspricht auch der grüne Gemeinderat Reto Diener. Velofeindliche Absätze gebe es auf der neuen Strecke nicht. «Die Stadt hat hier ihre Aufgabe erfüllt», sagt Diener. Und auf die Haifischzähne angesprochen: «Die sind nicht zu umgehen.» In der Schweiz sei es – im Gegensatz etwa zu Holland – unmöglich, einen Veloweg gegenüber Autos

zu bevorzugen. «Es fehlen die gesetzlichen Grundlagen.»

Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr beim städtischen Baudepartement, wundert sich ebenfalls über die Kritik. «Der Weg ist sehr breit und zurückversetzt von der stark befahrenen Frauenfelderstrasse», sagt er. «Das ist ein deutlicher Komfortgewinn.» Das neue Lichtsignal, das bei der Einmündung ins Industriegebiet entstehe, sei für Velofahrer grün, wenn die Autos auf der Frauenfelderstrasse

stadtauswärts Grün haben. «Also sehr oft.»

Die Stadt habe die Querung im Vorfeld mit Pro Velo Winterthur angeschaut. «Aufgrund dessen optimieren wir die Verkehrssteuerung so, dass die Grünzeiten für die Velofahrer möglichst lang werden», sagt Noesberger. Die theoretisch einzige Alternative, die den Velofahrern einen permanenten Vortritt verschaffen würde, wäre eine Über- oder Unterführung. Doch im beanstandeten Fall wäre das nicht infrage gekommen. «Das

wäre angesichts des geringen Verkehrs, der dort abzweigt, und der hohen Kosten unverhältnismässig», sagt Noesberger.

«Wir verfolgen das Ziel, die geplanten Velobahnen komfortabel, also möglichst breit und ohne Unterbrüche zu führen», versichert Noesberger. Bereits heute liefert die Winterthurer Velowege oft abseits der Hauptverkehrsachsen. «Aber natürlich gibt es in der Stadt immer wieder Querungspunkte. Das kann man nicht ganz verhindern.» *Deborah Stoffel*

Oberi erhält einen Ministrand

OBERWINTERTHUR Von 2018 bis 2020 baut die Stadt beim Schulhaus Talacker ein Regenbecken. Das Projekt verändert auch die Umgebung: Ein Stück Eulach wird renaturiert und das Ufer zugänglich.

Es ist der vorläufig letzte Schritt in der Modernisierung des städtischen Abwassersystems: Ab 2018 baut die Stadt an der Hegistrasse in Oberwinterthur, gleich angrenzend an die Spielwiese des Schulhauses Talacker, ein Regenbecken. Es ist die vierte Anlage dieser Art, die innerhalb eines Jahrzehnts entsteht (Kasten). Die Regenbecken sollen bei Niederschlag verhindern, dass verschmutztes Wasser in Flüsse und Bäche geleitet wird. Denn wenn es regnet, mischen sich im über weite Strecken nicht getrennten Kanalnetz Abwasser und Regenwasser, und dieses Mischwasser läuft über Überläufe ungefiltert in die Flüsse. Die Regenbecken wirken im System als Puffer und sorgen für eine mechanische Vorreinigung.

Scheco-Areal steht Modell

Die Projektierungsarbeiten für das neue Becken laufen noch. Der Stadtrat hat für Planung und Bau 8,3 Millionen Franken als gebundene Ausgabe bewilligt. Ein Teil dieses Geldes fliesst in die Aufwertung der Umgebung. Einerseits wird der Fussgängersteg über die Eulach saniert. Andererseits wird – wie weiter bachaufwärts beim Scheco-Areal – die Eulach auch beim Schulhaus Talacker renaturiert und mit einem flachen Ufer einseitig zugänglich gemacht.

Die Eulach in der Stadt grossräumig zu renaturieren, sei nicht möglich, sagt Ueli Sieber, Leiter der Stadtentwässerung. «Aber wir haben einige Parzellen, wo wir etwas machen können. Wenn wir in Oberi mit dem Regenbecken eine grosse Baustelle haben, ist das für uns eine Möglichkeit, den Abschnitt aufzuwerten.» Der renaturierte Bachabschnitt reicht vom Regenbecken bis an die Talackerstrasse und dürfte damit rund 100 Meter lang werden. Hinter dem Schulgebäude sei der Platz eher eng bemessen, relativiert Sieber. Entlang der Spielwiese habe man mehr Gestaltungsmöglichkeiten.

Das Aus für die Pünten

Einen Wermutstropfen hat das Projekt: Dem Regenbecken müssen einige Pünten weichen. Die Stadt will die Betroffenen in den nächsten Tagen informieren. Voraussichtlich ist 2017 für sie die letzte Püntensaison vor Ort. «Wir bedauern das sehr», sagt Sieber. Platz für Regenbecken zu finden, sei aber äusserst schwierig. «Wir brauchen dafür eine unbebaute Fläche, möglichst nah am Wasser.» *Marc Leutenegger*

DIE SECHS REGENBECKEN

Bis 2020 wird die Stadt sechs Regenbecken zählen. Zwei davon, das Becken bei der ARA Hard sowie dasjenige beim Sportplatz Flüeli, sind älteren Datums. Die restlichen vier sind Teil einer Modernisierung des Abwassersystems. 2010 und 2011 wurden die Becken Schlosstalstrasse in Töss sowie Steinacker in Seen in Betrieb genommen. Noch im Bau ist das Regenbecken Schützenwiese. Das Becken Talacker in Oberwinterthur schliesst die Erneuerung ab. Es wird 38 Meter lang, 23 Meter breit und 7 Meter tief, fasst 1800 Kubikmeter Wasser und kommt – bis auf ein Betriebsgebäude – unter das Terrain zu liegen. *mdl*



Knackpunkte auf dem neuen Veloweg zwischen Oberwinterthur und Wiesendangen: Die «vielen» Haifischzähne.



Bilder des

Sie haben sich den neuen Veloweg in Winterthur angeschaut. Wie beurteilen Sie die umstrittene Abzweigung von der Frauenfelder- in die Albert-Einstein-Strasse?

Martin Wälti*: Ich kann das Argument, dass Velofahrer durch die provisorische Lösung benachteiligt sind, nachvollziehen. Mit der geplanten Lichtsignalanlage wird es künftig aber möglich, Velofahrer weitgehend zu bevorzugen. Denn die Veloampel muss dann nur auf Rot schalten, wenn sich ein Auto per Induktion auf der Abzweigungs- oder der Frauenfelderstrasse anmeldet. Dank der separaten Spur besteht ein Rückstauraum, es kann also eine Kolonne von mehreren Fahrzeugen geben, bevor die ebenfalls bedarfsgesteuerte Veloampel auf Rotspringt.

Kritik ist also nicht angebracht?

Eher nein, denn: Was wäre die Alternative? Untersuchungen in Schweden haben ergeben, dass bei Querungen mehr Unfälle passieren, wenn Velos separat ent-

Nachgefragt



Martin Wälti
Mobilitätsmanager und Verkehrsplaner

Priorität Velo: «Eine Frage der Kultur und der Masse»

lang von Hauptstrassen statt auf Velostreifen geführt werden. Fährt der Velofahrer auf derselben Strasse mit dem Auto, nimmt der Autofahrer das Velo besser

wahr. In der Schweiz baut man auch deswegen gerade in dicht besiedelten Gebieten Radstreifen. Eine Alternative in Oberwinterthur wäre also, die Veloverbindung im Kreuzungsbereich über einen Radstreifen auf die Frauenfelderstrasse zu führen. Dieser Systemwechsel ist allerdings bei Velofahrern auch nicht beliebt. Die ampelgesteuerte Lösung dürfte einen flüssigen und sicheren Übergang für die Velofahrer bieten.

Welche Baustellen sind in der Schweiz noch zu bewältigen, um einen möglichst schnellen, fließenden Veloverkehr zu erreichen?

Während die Veloparkierung an den Bahnhöfen bereits systematisch verbessert wurde, gibt es in den Velowegnetzen der Siedlungsgebiete noch grosse Lücken. Zwar hat man mit den Agglomerationsprogrammen flächendeckende Velonetze geplant, deren Umsetzung lässt sich aber nicht allein mit Geld erreichen. Der Strassenraum in unseren Städten muss zwischen Fussgängern, Ve-

lofahrern, dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr neu aufgeteilt werden. Die Politik muss lernen, mit den damit verbundenen Zielkonflikten umzugehen. Die rasche Verbreitung der Elektroveilos verstärkt zurzeit diese Zielkonflikte. Diese Entwicklung bietet zwar die Chance, längere Wegstrecken mit dem Velo zurückzulegen. Mit den Elektrovelofahrern steigen aber auch die Anforderungen an Velowege. Das betrifft auch solche, die bisher gut funktioniert haben.

Wenn die Schweizer Velopolitik in der Kritik steht, dann wird auch häufig vorgebracht, dass Kreisel zu gefährlich seien für Velofahrer – anders als beispielsweise in Holland, wo Velofahrer auf einem separaten Kreisel rund um den Autokreisel Vortritt haben. Ein Modell für die Schweiz?

Der Teufel liegt im Detail. Der erwähnte Kreisel funktioniert nur mit Zusatzmassnahmen: Die Velofahrspur muss beispielsweise erhöht sein, damit die Autofahrer

den Velovortritt deutlich wahrnehmen. Dann muss sich eine Kultur etablieren, in der die Autofahrer verstehen und respektieren. Das ist ähnlich wie bei den E-Bikes: Da müssen wir auch lernen, Distanzen und Geschwindigkeiten neu einzuschätzen. Oder wie beim Snowboard: Als es auf die Schweizer Pisten kam, mussten sich die Skifahrer ebenfalls an die neuen Fahrradien gewöhnen. Zuletzt kann ein solcher Kreisel aber auch sicherer werden mit der Masse: In Holland sieht man regelrechte Velokolonnen; in der Schweiz ist der Veloverkehr noch weniger dicht. Je mehr Velos unterwegs sind, desto grösser wird das Verständnis für die Velofahrer und damit deren Sicherheit – und je flüssiger und sicherer wir die Veloverkehrsachsen ausgestalten, desto mehr Velos werden sich auf der Strasse bewegen.

Interview: Deborah Stoffel

*Martin Wälti leitet in Bern und Burgdorf ein Büro für Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung.