

POLITALK

Gemeindeautonomie unter Beschuss



Andreas Büeler,
Stadtparlamentarier, Grüne Winterthur

Die Gemeindeautonomie – das Recht, lokale Angelegenheiten selbst zu regeln – ist eine tragende Säule unserer Demokratie. Doch sie gerät zunehmend unter Druck. Die aktuelle Debatte um Tempo 30 zeigt beispielhaft, wie Kanton und Bund vermehrt in kommunale Zuständigkeiten eingreifen:

Die bürgerlichen Vertreter des Kantonsparlaments unterstützen mit einem Zufallsmehr von einer Stimme eine Initiative, welche den Städten Zürich und Winterthur die Hoheit über Temporeduktionen auf Hauptachsen entziehen will. Immerhin kann hier die Stimmbevölkerung im Herbst 2025 noch korrigierend eingreifen. Dreister handelt Bundesrat Albert Rösti (SVP): Er plant, in der ganzen Schweiz Tempo 30 innerorts auf verkehrsorientierten Strassen nur noch in Ausnahmefällen zuzulassen. Dies will er in Trump'scher Manier in einer Verordnung durchdrücken. Dagegen sind kein Referendum und darum auch keine Volksabstimmung möglich.

Damit verlieren Gemeinden ein zentrales Mittel zu Lärmschutz und Personensicherheit. Das ist mehr als Verkehrspolitik – es ist ein Angriff auf die Gemeindeautonomie. Wenn kommunale Entscheidung nur gelten, wenn sie «nach oben» passen, ist das für unsere Demokratie höchst bedenklich. Gemeindeautonomie ist Voraussetzung für eine bürger-nahe Politik. In Winterthur wollen wir weiterhin selbst entscheiden, was für unsere Stadt richtig ist. Dafür setzen wir uns ein.

Ihre Meinung zum Thema?
Schreiben Sie uns an:
echo@winterthurer-zeitung.ch

Im Zentrum top, am Rand flop

Die Plattform VelObserver macht auf gefährliche Abschnitte auf städtischen Velorouten aufmerksam

Wie sicher sind die Velorouten in der Stadt Winterthur? Der VelObserver ist ein neues Tool, das Velofahrer einlädt, die Velorouten zu bewerten.

Mobilität Das Winterthurer Velonetz kommt auf den Prüfstand der härtesten Kritiker: Neu können die Velofahrerinnen und Velofahrer selbst die städtische Veloroute bewerten. Auf der Plattform VelObserver ist neben Städten wie Bern, Basel oder Aarau neu auch die Stadt Winterthur aufgeschaltet. Entstanden ist das Portal in Zürich, um der Stadtregierung auf die Finger zu schauen. 2020 wurde nämlich die Velorouten-Initiative deutlich angenommen, die ein sicheres Velonetz für acht- bis Achtzigjährige von 50 Kilometern Länge forderte. 70 Prozent der Stimmbevölkerung sagten Ja. «Aber leider passiert nach solchen Abstimmungen oft nichts. Darum dachten wir, man muss das Velonetz sehen und von allen bewerten lassen», sagt Roger Fischer, Präsident der Verwaltung der Genossenschaft Posmo Schweiz, die hinter dem VeloObserver steckt und sich damals selbst für die Initiative engagierte.

Wo sind Unfallschwerpunkte?

Gesagt, getan. Ein Jahr nach der Abstimmung ging der VelObserver für die Stadt Zürich online. Seither haben die 579 Bewerberinnen und Bewerber auf einer Strecke von 129 Kilometern fast 80 000 Bewertungen abgegeben. Nach und nach kamen weitere Städte hinzu, neu auch Winterthur. Auf einer interaktiven Karte sind die Velorouten der Stadt abgebildet. Alle fünf Meter gibt es ein Foto. Dazu die Frage: «Wie gerne würdest du hier Velo fahren?» Die Szene kann in vier Kategorien, von ungenügend bis hervorragend, bewertet werden. Stand heute gibt es für Winterthur erst neun angemeldete Personen, diese waren aber fleissig: 1627 Bewertungen für eine Strecke von 43 Kilometer haben sie bereits abgegeben. «Aktuell zeigen wir nur die städtischen Velorouten an. Jeder Nutzer kann neu auch selbst Routen erstellen und bewerten. In aggregierter, also anonymi-



Velofahrerinnen und Velofahrer können das städtische Velonetz beurteilen.

siert Form, werden wir auch diese Routen bald öffentlich anzeigen», so Fischer. Auch würden laufend weitere Städte hinzukommen, aus der Schweiz aber auch aus dem Ausland. Gossau, Freiburg im Breis-

Der absolute Horror ist die Route dann aber auf der Zürcherstrasse Richtung Kemptthal.

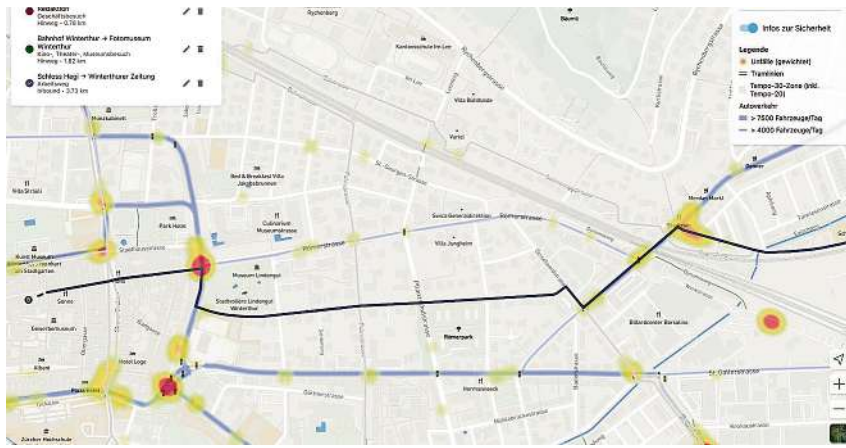
Roger Fischer,
VelObserver

gau und Danzig sind nur drei Beispiele dafür. Registrierte Benutzer haben zudem die Möglichkeit, die Unfallschwerpunkte auf der Karte einzublenden. Die Daten dazu stammen von der Polizei.

Kritik für die Peripherie

Das Tool zeigt mit der Zeit auch, wie sich Strecken verändern. Das macht den VelObserver zu einem spannenden Zeitraffer, zeige oft aber auch, wie langsam die Umsetzung ist, wie Fischer sagt. «Die Schweiz hat ein gemächliches Tempo. Dass es auch anders geht, zeigt zum Beispiel Frankreich, wo die Stadt Paris innert kürzester Zeit von einer Auto- und Fussgängerstadt zur Velostadt transformiert», so Fischer.

Und wie sehen die Bewertungen für die Stadt Winterthur aus? «In Winterthur sieht das Velonetz im Vergleich mit anderen Städten sehr gut



Nutzer sehen auch die Unfallschwerpunkte auf der Veloroute.

Bilder: zvg

aus, man ist als Velofahrer relativ gut geschützt – aber es gibt auch hier immer wieder Unterbrüche, wo die Velofahrer alleine gelassen werden», so Fischer. So sei das Velonetz im Stadtzentrum sehr schön ausgebaut, je näher an der Peripherie aber, umso gefährlicher sei auch die Strecke. Zum Beispiel die Veloroute Töss: Die Bewertungen zeigen, dass sich die Velofahrerinnen und Velofahrer im Zentrum sicher fühlen. «Ab Höhe Vitus-Areal ist es dann nicht mehr so toll, der absolute Horror ist die Route dann aber auf der Zürcherstrasse Richtung Kemptthal. Hier sind die Velofahrer überhaupt nicht mehr geschützt», so Fischer.

Bessere Priorisierung

Das Anliegen, der Regierung auf die Finger zu schauen, teilt Pro Velo Winterthur, hat der Verband doch kürzlich die langwierige Umset-

zung beim Ausbau des städtischen Velonetzes kritisiert. Entsprechend kommt das Tool gut an. «Der VelObserver schafft eine gewisse öffentliche Sichtbarkeit bezüglich den Schwachstellen im Velowegnetz», sagt Kurt Egli vom Verband. Dass das Portal allerdings politisch viel bewegen wird, glaubt er nicht. «Die Schwachstellen im Netz sind seit langem bekannt und dokumentiert. Das Problem liegt nicht im Wissen, sondern im Prioritätensetzen beim Handeln.» Vielleicht, so seine Hoffnung, helfe der Observer bei der Prioritätensetzung der Projekte. «Unfallschwerpunkte sollten in erster Priorität behoben werden. Dann die übrigen Schwachstellen im Netz.»

Sandro Portmann

Weitere Infos unter:
velobserver.ch/winterthur

Skatepark Auwiesen mit neuer Miniramp

Aufwertung Die Stadt Winterthur hat den Skatepark Töss Auwiesen überholt und mit einer neuen Miniramp aufgewertet. Im Frühjahr 2024 baute die Stadt beim 30 Jahre alten Park den Teil zurück, der in schlechtem Zustand war und somit ein Sicherheitsrisiko darstellte.

Für das Vorhaben wurde ein Verpflichtungskredit von 100 000 Franken bewilligt. Voraussichtlich unterstützt der kantonale Sportfonds die Anschaffungen mit rund 10 000 Franken.

Mit der Wiedereröffnung der Anlage am Montag, 14. Juli, bekommt das Quartier Töss erneut ein Angebot für Rollsportler unterschiedlicher Niveaus. Der Skatepark wird zudem die hoch frequentierte Anlage im Eulachpark entlasten. Weder im Eulachpark noch im Skills Park gibt es eine Miniramp. Somit ergänzt der Skatepark Töss Auwiesen das Angebot für den Rollsport in der Stadt Winterthur. Die neue Miniramp und die weiteren Elemente sind mobil und können im Bedarfsfall verlegt werden. *pd/rb*

Gewaltstraftaten nehmen ab

Der Sicherheitsbericht 2024 ist da

Weniger Gewaltstraftaten, weniger Verkehrsunfälle: Der Sicherheitsbericht 2024 zeigt eine positive Entwicklung, aber nicht in allen Bereichen.

Sicherheit Im Jahr 2024 hat sich die Sicherheitslage in Winterthur weiter verbessert. So ist die Zahl der Gewaltstraftaten pro 1000 Einwohner von 7,3 auf 7 zurückgegangen. Dies zeigt der Sicherheitsbericht 2024 der Stadt. «Herausfordernd bleiben die Themen familiäre Differenzen und Häusliche Gewalt. Rund 2,5-mal pro Tag rückt die Stadtpolizei Winterthur durchschnittlich wegen solcher Fälle aus», schreibt die Stadt in einer Medienmitteilung. Auffällig sei, dass sowohl unter den Opfern als auch den Tätern vermehrt Jugendliche und Senioren, teils mit Demenz, sind.

Zwar stellt die Stadt bei den Gewaltdelikten durch Minderjährige keine signifikante Zunahme fest, einige Delikte würden aber durch eine höhe-

re Brutalität auffallen. Zur Bekämpfung von Kriminalität und Gewalt setzt die Stadtpolizei auf Präventionsarbeit, eine hohe Präsenz und Repression.

Zwei Todesopfer

Auf den Strassen von Winterthur ist es 2024 ebenfalls sicherer geworden. So ist die Zahl der Verkehrsunfälle um 12 Prozent und die Zahl der Unfälle mit Verletzten um 16 Prozent gesunken. Allerdings kamen zwei Personen im Strassenverkehr ums Leben. Im Jahr 2024 wurden kontinuierlich Unfallschwerpunkte im Strassennetz und Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr behoben sowie Tempo-30-Zonen geschaffen. «Zu den sanierten Unfallschwerpunkten gehören unter anderem die Zürcherstrasse im Bereich Autobahnausfahrt A1 oder die Temporeduktion auf der Steigstrasse», so die Stadt. Ziel bleibe, das hohe Niveau an subjektiver und objektiver Sicherheit zu halten. *pd/spo*



Monika Hochreutener übergab Michael Künzle symbolisch die Petition.

Bild: gs

Ludotheken-Petition überreicht

5055 Unterschriften pro Beibehaltung der drei Standorte

Engagement Im Mai 2025 hatte die Stadt bekanntgegeben, ab Mitte 2026 nur noch die Ludothek Altstadt mit einem jährlichen Betrag von 24 000 Franken zu unterstützen, was der Schliessung der beiden anderen Winterthurer Ludotheken in Seen und Oberwinterthur gleichkommen würde. Dies, obwohl die drei Ludotheken nachweislich rege genutzt werden und wichtige soziale und ge-

meinnützige Aufgaben in den Quartieren übernehmen. Eine von den Ludotheken-Betreiberinnen initiierte Petition stiess auf grosse Unterstützung. Symbolisch für die über 5000 Unterschriften übergab Ludotheken-Präsidentin Monika Hochreutener am Dienstag Stadtpräsident Michael Künzle eine Kiste mit einer entsprechenden Anzahl farbiger Spielfiguren. *gs*