

Dätttau, das gefangene Quartier

Eine Petition fordert eine schnelle Veloverbindung ins Dätttau und in die Steig. Doch das ist nicht das einzige Problem des Aussenquartiers. Der Bus steht regelmässig im Stau, der Schleichverkehr donnert vorbei und manchmal ist das Quartier regelrecht von der Stadt abgeschnitten.



Michael Graf. 08:27

Stauschwerpunkt Steigstrasse: Autos und Busse müssen Geduld mitbringen, Velofahrer Mut: Der offizielle Veloweg führt über die Kreuzung. Bild: Marc Dahinden

Kaum ein Quartier ist so schnell gewachsen wie das Dätttau. Zusammen mit der Steig zählt das Aussenquartier jenseits der Autobahn inzwischen 3500 Einwohner. Das sind doppelt so viele wie noch vor 25 Jahren und fast so viele wie die Gemeinde Pfungen. Diese Leute wohnen zwar schön, im Grünen und mehr als ein Drittel im Einfamilienhaus, doch sie haben ein Problem: Wie kommen sie von ihrem kleinen Paradies in die Stadt?

Der Quartierverein Dätttau-Steig sammelt derzeit Unterschriften für den Bau einer «direkten, schnellen Veloroute» Richtung Töss und Stadtzentrum. Sie fühlen sich abgehängt. «Es ist kein Zustand», sagt Renata Tschudi, die Präsidentin des Quartiervereins. «Das Dätttau ist einfach nicht vernünftig erschlossen.»

«Eine neue Verbindung durch den Auenrainwald dürfte die realistischste Lösung sein.»

Stadtrat Josef Lisibach (SVP)

Ein Augenschein zeigt: Für die Velofahrer existieren zurzeit tatsächlich nur unbefriedigende und weitläufige Routen, welche das Überqueren viel befahrener Strassen nötig machen (siehe Text unten). Kein Wunder, bevorzugen viele Dätttauer

eine Abkürzung: den Auenrainstutz, im Volksmund «Zickzackweg» oder kurz «Zicki» genannt.

Bussen am ersten Schultag

Besonders die Oberstufenschüler nutzen den Waldweg fleissig, denn er ist die direkte Verbindung zum Schulhaus Rosenau. Das Problem: Auf dem schmalen und steilen Pfad gilt Fahrverbot. Im letzten Sommer kontrollierte die Stadtpolizei hier am ersten Schultag. «Die Schüler sind mit einer Busse ins neue Schuljahr gestartet», ärgert sich Tschudi. Eine andere Dättnauerin sagt: «Ich kenne keinen Nachbarn, der noch nie gebüsst wurde.»

Gerne würde der Quartierverein den Zickzackweg legalisieren. Doch eine Begehung mit einem Verkehrspolizisten und einem Verkehrsplaner der Stadt zeigte im Herbst: Das wäre juristisch nicht machbar. Zu steil und zu eng ist das Weglein. Bis zu 16 Prozent ist die Steigung, erlaubt wären 10 Prozent. «Es besteht keine Möglichkeit, den Auenrainstutz mit einfachen Mitteln so anzupassen, dass er auch für den Veloverkehr freigegeben werden kann», sagt Baustadtrat Josef Lisibach (SVP) auf Anfrage.

Dem Quartierverein schwebt darum eine neue Linienführung vor, die weniger steil verläuft. Bei der Stadt gibt man sich grundsätzlich offen für das Anliegen. Lisibach attestiert dem Problem eine «mittlere bis hohe» Dringlichkeit: «Dass ein Bedarf besteht, unterstreicht auch das städtische Gesamtverkehrskonzept, welches an dieser Stelle einen Velolift vorsieht.» Diese Massnahme dürfte aber «eher umstritten» und «technisch nicht einfach umzusetzen» sein, wie Lisibach einräumt. «Eine neue Verbindung durch den Auenrainwald dürfte wohl tatsächlich die zweckmässigste und realistischste Lösung sein», sagt der scheidende Bauvorsteher. Das dürften die Dättnauer gerne hören.

45 Minuten bis zum HB

Das Ausweichen auf andere Verkehrsmittel ist nämlich gerade zu Stosszeiten nicht immer eine Option. Jeden Abend, wenn sich die Autobahn A 1 zustaut, bleibt auch der Bus stecken; es kommt zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen. «Ich habe statt einer Viertelstunde auch schon eine Dreiviertelstunde zum Hauptbahnhof gebraucht», sagt eine Dättnauerin. «Wenn man zwischen halb fünf und sieben abends in die Stadt will, muss man genug Zeit einplanen.» Es gebe sogar Dättnauer, die das Zickzackwegli hinunterlaufen, um bei der Rieter in den Bus 1 zu steigen, weil das schneller sei.

**«Es ist kein Zustand. Das Dätt nau
ist einfach nicht richtig
erschlossen.»**

Renata Tschudi, Präsidentin Quartierverein Dätt nau-Steig

Hier gibt es zwei kleine Silberstreifen am Horizont. Erstens plant die Stadt eine Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung bei der Einmündung in die Steigstrasse. Sie soll 2020 realisiert werden. Auch am ebenfalls viel befahrenen Knoten Zürcherstrasse–Auwiesenstrasse ist eine Ampel geplant. Zweitens führen die SBB ab Dezember den Viertelstundentakt der S 12 nach Zürich ein. Wer den Anschluss verpasst, muss dann wenigstens nicht mehr so lange auf den nächsten warten.

Wenn die Autobahn überläuft

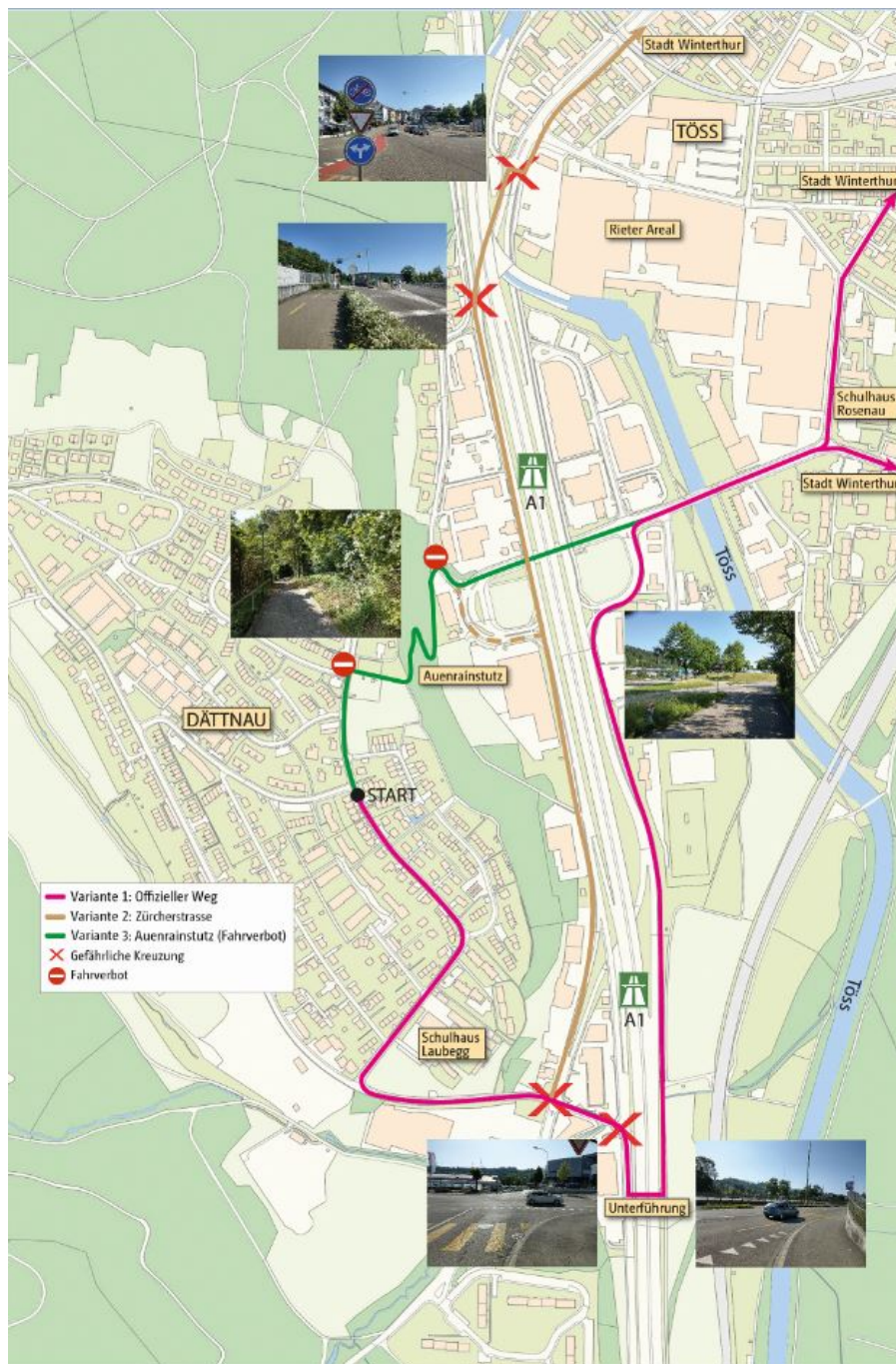
Unbefriedigend bleibt die Situation für die Autofahrer im Dätt nau. Wenn abends die Autobahnumfahrung verstopft, kommen sie kaum noch aus ihrem Quartier weg. «Teilweise ist es haarsträubend», sagt Maria Wegelin vom Quartierverein. «Wir sind regelrecht abgeschnitten.» Wegelin ist im Dätt nau aufgewachsen und beobachtet, wie der Verkehr stark zugenommen hat. «Es herrscht auch reger Durchgangsverkehr. Autofahrer nutzen den Weg übers Weiertal nach Wülflingen, um den Stau zu umfahren.»

Im September will der Quartierverein die Unterschriftenbögen im Superblock einreichen. Mit dem Velo. Die Sammlung gestaltet sich nicht ganz einfach, sagt Tschudi. Das Dätttau hat nämlich bisher nicht einmal einen Dorfladen. Eine Migros kommt erst mit der neuen Überbauung des Ziegeleiareals. Immerhin, die Bauvisiere stehen. Bald müssen 3500 Dätttauer und Steigemer nicht mehr in den Bus oder das Auto steigen, um Milch und Brot zu kaufen.

Michael Graf (Landbote)

Dätttau–City: Velofahrer haben die Wahl der Qual

FEHLENDE ANBINDUNG Wer vom Dätttau mit dem Velo in die Stadt will, braucht starke Nerven oder starke Waden. Selbst der Stadtrat gibt zu: Eine gute legale Variante fehlt derzeit.



Mit dem Velo in die Stadt: Zwei schlechte Wege und ein verbotener. Quelle: GIS Zürich, Grafik: mb

Dass dem Quartier eine Veloanbindung an die Stadt fehlt, wurde schon in der Sozialraumanalyse Dätttau-Steig festgehalten, die 2012 publiziert wurde. Insgesamt 111 Interviews führten Forscher der Hochschule St. Gallen mit Anwohnern. «Eine sichere Fahrradverbindung oder ein gut ausgebauter und beleuchteter Gehweg fehlen», steht im Bericht. In Interviews hätten Bewohner gesagt: «Mit dem Velo kommt mannirgendwo hin.»

- Die **offizielle Veloroute** (in der Karte pink) jenseits der Autobahn A 1 überzeugt jedenfalls nicht, findet Quartiervereinspräsidentin Renata Tschudi. Vom Dätttau her kommend sind zwei viel befahrene Strassen zu queren, erst die Steigstrasse, dann die Alte Zürcherstrasse. Das sei umständlich und gefährlich, findet Tschudi und zudem ein ziemlicher Umweg. Eine Unterführung führt unter der Autobahn durch, dann geht der Weg entlang von Feldern bis zum Schwimmbad Töss. «Nachts meide ich dieses Niemandsland.»
- Auf die Frage, ob die Stadt eine gute Alternative empfehlen kann, sagt Baustadtrat Josef Lisibach: «Nein.» Auch die **direktere Variante** (braun) entlang der Alten Zürcherstrasse hat ihre Tücken. Sie führt vorbei am Baumarkt und an Autogaragen sowie der Einmündung der A-1-Abfahrt. Auf Höhe des Cafés Lienhart endet der Veloweg abrupt, dann gilt es die Zürcherstrasse zu queren. «Diese Route ist durch die vielen Einfahrten sehr gefährlich», sagt Renata Tschudi. «Die Autos rechnen nicht mit Gegenverkehr und ich wäre schon fast überfahren worden.» Eine andere Dätttauenerin sagt: «Meiner 14-jährigen Tochter habe ich diese Route verboten.»
- Die Lieblingsvariante der Dätttauener, der **Auenrainstutz** (grün), entspricht leider nicht den Anforderungen an einen Veloweg, sagt Lisibach. «Daher kann das Verbot nicht aufgehoben werden.» Um wie viel kürzer der Weg etwa für Oberstüfler ist, zeigt ein Beispiel: Eine Schülerin von der Rainstrasse (Startpunkt im Plan) hat, wenn sie verbotenerweise den «Zicki» fährt, einen Schulweg von 1,2 Kilometern. Nimmt sie die offizielle Route durch die Autobahnunterführung, verdoppelt sich der Schulweg auf 2,4 Kilometer.

mig (Landbote)

Erstellt: 31.05.2018, 08:27 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein