



AUTOARME LANGSTRASSE

Das Projekt «autoarme Langstrasse» ist endlich umgesetzt. 20 Jahre nachdem Pro Velo Kanton Zürich die Veränderung mit einer Petition und Motion angestossen hat. Endlich kann die Langstrasse von Velofahrenden in beide Richtungen legal befahren werden. Das ist ein deutlicher

Fortschritt. Autoarm ist die berühmt-berüchtigte Strasse im Kreis 4 jedoch noch nicht wirklich. Zu viele Autofahrende missachten das Fahrverbot noch. Nicht nur, aber sicher auch, weil es nur am Tag gilt und in der Nacht aufgehoben ist – mehr dazu auf Seite 2.

GEMEIN(T)

WAS LANGE WÄHRT, WIRD ENDLICH GUT?

Velofahrende dürfen die Langstrasse nun endlich legal in beide Richtungen befahren. Pro Velo Zürich hat diese wichtige Veränderung vor 20 Jahren angestossen – was wir vom Ergebnis halten.

Bei (fast) jedem Strassenbauprojekt in der Stadt Zürich, möchten viele mitreden und jede und jeder hat nach der Umsetzung eine Meinung. Das Paradebeispiel dafür ist wohl die Langstrasse. Pro Velo Kanton Zürich hat die Veränderung 2003 durch die Petition und Motion «velofreundliche Langstrasse» angestossen. Nach 20 Jahren (!) hat die Stadt das Projekt nun endlich umgesetzt – unter dem Titel «autoarme Langstrasse».

Teilweise ist velofreundlich und autoarm tatsächlich gelungen: Ausserhalb der Stosszeiten lässt es sich im Kreis 4 entspannt durch die Langstrasse pedalieren. Ein leises Surren der Ketten, fröhliche Gesichter und viele Velofahrende. Möglich ist das dank einem Fahrverbot auf 50 Metern. Denn nur dank des Verbots für den motorisierten Individualverkehr (MIV) konnte die Busspur abgebaut werden – und nur darum kann die Langstrasse nun von Velofahrenden legal in beide Richtungen befahren werden.

Dass die freie Durchfahrt gut genutzt wird, war zu erwarten: Die Zählstelle bei der Langstrassenunterführung weist jeweils die stadtweit höchsten Velofrequenzen auf. Vorhersehbar war aber auch, dass das neue Verkehrsregime nicht auf Anhieb funktioniert. Viele Autofahrende übersehen das Fahrverbot. Oder verstehen es nicht, weil es nur von 5.30 bis 22 Uhr gilt. Am Rotlicht bilden sich darum in den Stosszeiten oft lange Autokolonnen. Es bleibt zu hoffen, dass die angekündigte automatische Zufahrtskontrolle hier bald Abhilfe schafft.

EINMAL MEHR EIN MURKS

Die Begründung der Stadt für die Aufhebung des Fahrverbots in der Nacht: Damit werde die soziale Sicherheit erhöht, was den Anwohnenden in der ganzen Kompromissfindung ein Anliegen gewesen sei. Ob die nun mit Autos in beide Richtungen zugestellte Langstrasse wirklich die Absicht war, wagen wir zu be-

zweifeln – und dass Autos irgendeine Form von Sicherheit erhöhen, sowieso. Ein grosser Wurf ist dieser langwierige Kompromiss also nicht. Einmal mehr wollte man es allen recht machen, insbesondere dem Kanton und seinen Autofreunden. Gefunden hat man einen Mittelweg, den viele als Murks empfinden. Fest steht: Für die Verkehrswende müssen Strassen definitiv konsequenter fürs Auto gesperrt werden können. Es braucht mehr Raum für Menschen auf Velos und zu Fuss sowie für den ÖV. Aber Pro Velo ist gnädig und hat einen langen Atem. Insofern pedallieren wir nun freudig legal in beide Richtungen und wissen: Wir werden täglich mehr und es geht in die richtige Richtung. ■

Yvonne Ehrensberger

Die Chronik der Langstrasse
www.pvzh.ch/langstrasse



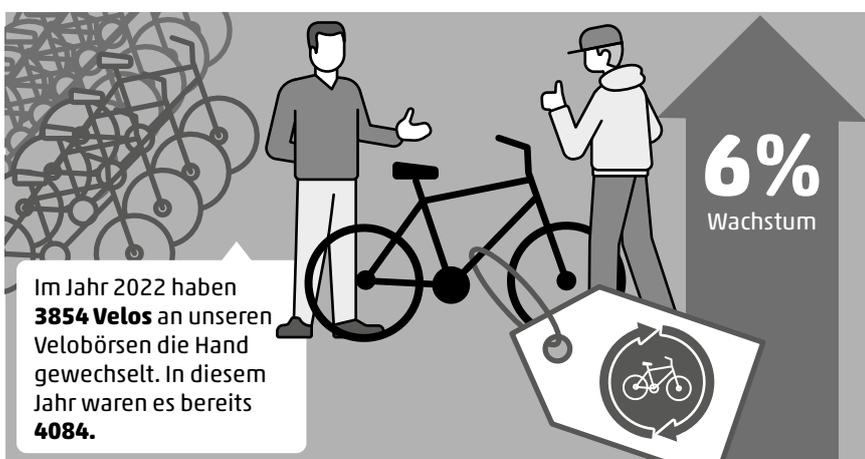
Immerhin: Ausserhalb der Stosszeiten lässt es sich nun tatsächlich entspannt durch die Langstrasse pedalieren.

GEZÄHLT

VELOBÖRSEN IM HOCH

Der Boom der Coronajahre ist vorbei: An vielen Orten gibt es derzeit saftige Rabatte auf neue Velos, weil die Händler und Discounter auf vollen Lagern sitzen. Nicht eingebrochen ist jedoch die Nachfrage nach Secondhand-Velos. Das zumindest lässt sich aus den Verkaufszahlen der Velobörsen von Pro Velo Kanton Zürich entnehmen: Im Jahr 2022 haben wir insgesamt 11 Börsen durchgeführt, und

dabei wurden total 3854 Velos verkauft. Im laufenden Jahr haben bei ebenso vielen Börsen total 4084 Velos die Hand gewechselt. Das entspricht einem Wachstum von rund 6 Prozent. Kein Wunder: Ein gut gewartetes altes Velo macht oft länger Freude – sei es, weil ein neues eher geklaut wird oder ein billiges neues schneller kaputtgeht. (fan) ■



GEFREUT

VELODEMO

In Hinwil geht fürs Velo was: In der Zürcher Gemeinde mit rund 10 000 Einwohnenden fand anlässlich vom internationalen autofreien Tag zum ersten Mal eine Velodemo statt. Zu verdanken ist dies Pro-Velo-Mitglied Felix Inderbitzin, der sich am World Car Free Day eine Velodemo wie in Zürich wünschte. Für das OK konnte er unter anderem Nationalrätin Marionna Schlatter gewinnen. Im Fokus der Forderungen standen fünf kritische Stellen für Velofahrende auf dem Gemeindegebiet von Hinwil. In der Folge hat der «Zürcher Oberländer» zwei grosse Artikel zum Thema publiziert. Felix und seine Verbündeten konnten rund 50 Velofahrinnen und Velofahrer mobilisieren. So wenige? Erinnern wir uns: In Zürich zählte die NZZ 1973 anlässlich der ersten Velodemo zwischen 70 und 100 Velofahrende – und heute sind es Tausende. ■

«Im Dunkeln ist das Unfallrisiko zu Fuss höher als auf dem Velo. Man stelle sich mal vor, das BFU würde allen zu Fuss auch eine Leuchtweste empfehlen.»

Yvonne Ehrensberger, Geschäftsleiterin von Pro Velo Kanton Zürich, ärgert sich über die Kampagne der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU).



Nein, im Winter muss man das Velo nicht zwingend stehen lassen.

GELESEN

HEISSE TIPPS FÜR KALTE TAGE

Auch im Winter kann und darf man Velo fahren. Wie das geht, macht die Stadt St. Gallen vor. Auf ihrer offiziellen Site findet man ein PDF, welches die wichtigsten Tipps fürs Velofahren in der kalten Jahreszeit auflistet. So wird etwa empfohlen, bei vermuteter Glätte den Sattel etwas tiefer zu stellen, den Luftdruck in den Pneus zu verringern und verstärkt die Hinterradbremse zu benutzen. Auch erfährt man, dass der Neigungswinkel in einer Kurve auf einem vereisten Untergrund maximal 10 Grad betragen darf.

IM ZWEIFELSFALL AUF DIE AUTOSPUR

Interessant ist auch der rechtliche Hinweis: «Sind Radwege oder Radstreifen noch nicht vollständig geräumt oder ist eine Benutzung aus sicherheitstechnischen Gründen unzumutbar, darf auf die Fahrbahn ausgewichen werden.» Das Bekenntnis der Stadt, dass sie bestrebt ist, ALLEN Verkehrsteilnehmenden auch im Winter bestmögliche Strassenverhältnisse anzubieten, fehlt natürlich nicht. Was in St. Gallen möglich ist, sollte für Städte im Kanton Zürich kein Problem sein: Denn die Galsstadt stellt Velofahrende in der kalten Jahreszeit vor ernst zu nehmende Herausforderungen: Der höchste Punkt liegt auf über 1000 Meter über Meer und der Neuschnee kann sich pro Saison auf bis zu 4 Meter summieren. ■



Zum Download:
www.pvzh.ch/velowinter

WARTEN AUF DIE VELOSCHNELLROUTEN

Im Kanton Zürich sind insgesamt zwölf Veloschnellrouten in vier verschiedenen Regionen vorgesehen. Wie sollen die dereinst aussehen – und wie geht es mit der Umsetzung vorwärts?

Seit 2016 existiert im Kanton Zürich ein Velonetzplan als Grundlage für die Planung. Er kennt drei Arten von Veloverbindungen: Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und Veloschnellrouten. Letztere sollen den Veloverkehr dort bündeln, wo die Nachfrage und das Potenzial am grössten ist. Damit sind Veloschnellrouten nicht einfach ein Geschenk an Velofahrende, sondern sollen Strasse und Schiene bestmöglich entlasten.

Veloschnellrouten verkürzen die Reisezeit und ermöglichen eine direkte, komfortable und sichere Fahrt. Die Verkürzung der Reisezeit wird mit möglichst unterbruchsfreien Strecken erreicht. Die gefahrene Geschwindigkeit steht dabei nicht im Vordergrund. Veloschnellrouten werden deshalb auch Velovorzugsrouten (Zürich), Rad-Langstrecke (Wien) oder Velobahnen (Bund) genannt.

STANDARDS FÜR VELOSCHNELLROUTEN

Der Kanton orientiert sich bei der Umsetzung am Grundlagendokument «Velobahnen» aus dem Jahr 2015 des Bundesamts für Strassen (Astra) sowie an den 2023 veröffentlichten kantonalen Standards Veloverkehr. Dort ist zum Beispiel festgehalten, dass Veloschnellrouten auf Strecken, wo sie als Zweirichtungsradschweg realisiert werden können, mindestens viereinhalb Meter breit sein sollen. Damit soll Überholen und Nebeneinanderfahren gefahrlos möglich sein. Dies fördert auch den sozialen Austausch und somit die Attraktivität des Velofahrens. Zudem soll es auf Veloschnellstrassen keine Mischzonen mit Zu-FussGehenden geben. Im städtischen Bereich können die Veloschnellrouten auch über verkehrsarme Erschliessungsstrassen, als sogenannte Velostrassen, geführt werden.

Auf dem Papier existieren Veloschnellrouten in der Schweiz also schon seit rund einer Dekade. Die Planung und Projektierung dauert aber oft lange, weil die Velo-themen in jeder einzelnen Gemeinde oder auf jedem einzelnen Strassenabschnitt ausdiskutiert werden müssen. Inzwischen sind im Kanton Zürich insgesamt zwölf Veloschnellrouten in vier verschiedenen Regionen vorgesehen. Gemäss den kantonalen «Standards Veloverkehr» sollen sie rot eingefärbt und mit Velopiktogrammen versehen werden. Ab-

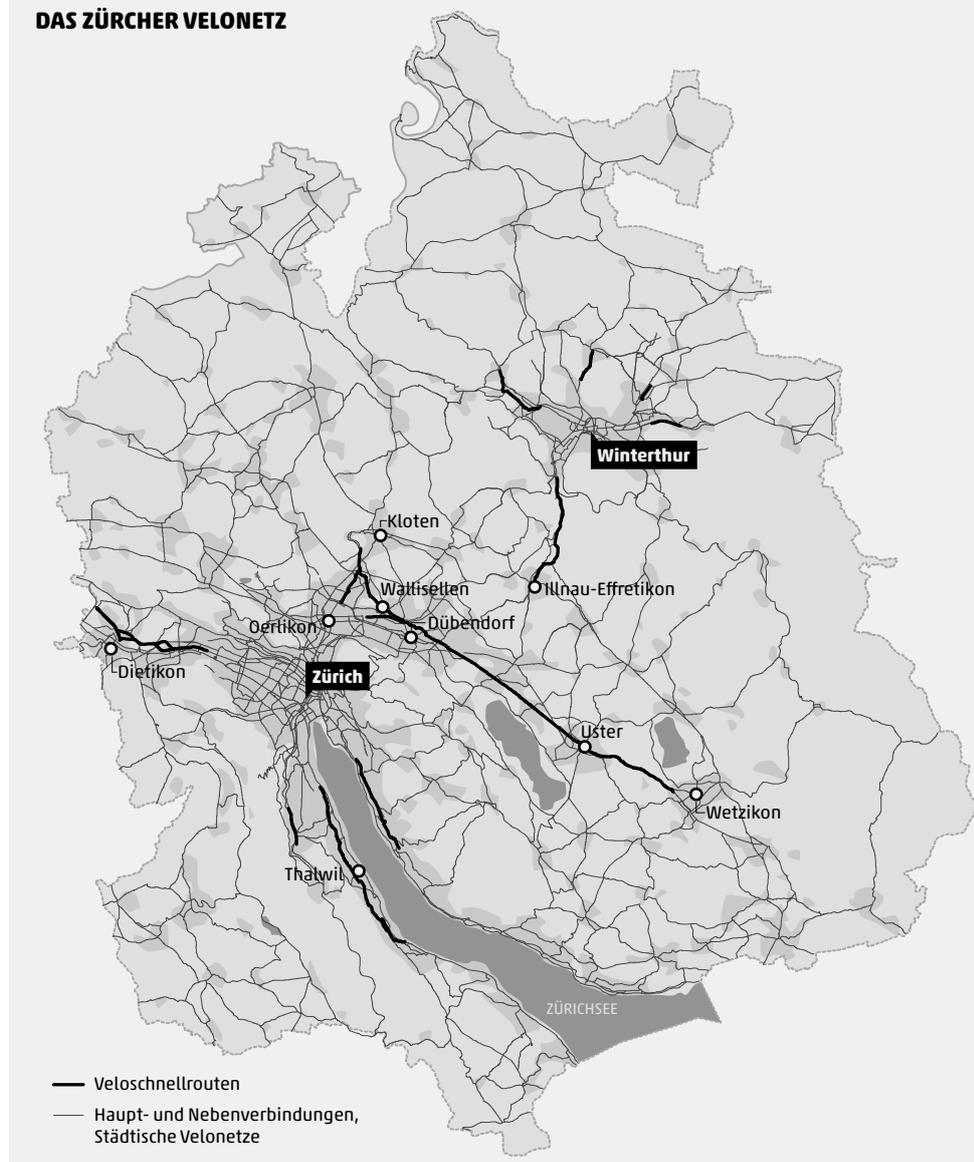
hängig vom verfügbaren Raum sollen Veloschnellrouten wo möglich ein eigenes Trasse haben oder über Velostrassen führen. Wir haben bei den Verantwortlichen im kantonalen Tiefbauamt nachgefragt, was der Stand der Dinge ist.

IM LIMMATTAL

Die Veloschnellroute Limmattal führt über rund zwölf Kilometer von Zürich über Schlieren nach Dietikon. Sofern keine Rechtsmittel ergriffen werden,

könnte das Teilstück zwischen Schlieren und der Stadtgrenze in vier Jahren in Betrieb sein. Einzelne Teile der Route sind in kommende Strassenbauprojekte integriert. So etwa wird ein Teil der Route im Rahmen der Sanierung der Niederholzstrasse und der Limmattalbrücke erstellt. Gegen dieses Bauprojekt sind jedoch drei Beschwerden am Verwaltungsgericht hängig: Der ursprünglich für 2024 vorgesehene Baustart ist deshalb auf unbestimmte Zeit verzögert.

DAS ZÜRCHER VELONETZ



IM GLATTAL

Auch im Glattal sollen zwei Veloschnellrouten entstehen. Die Vision der «Bike Line» soll den Flughafen optimal an die Stadt Zürich anbinden. Ebenso ist der Anschluss des Flughafens von Kloten nach Wallisellen vorgesehen.

Mit rund 20 Kilometern ist die Glattal-Oberland-Route die längste der geplanten Veloschnellstrassen. Sie führt von Oerlikon über Wallisellen und Dübendorf Richtung Uster nach Wetzikon. Die Route schlängelt sich durch dicht bebauten Gebiet in den Agglomerationsgürtel von Zürich.

Nach Dübendorf führt sie aber auch entlang der Bahn angrenzend an Naturschutzgebiete oder Gewässer. Die Siedlungsdichte sowie der Natur- und Gewässerschutz führen dazu, dass die Planungen sehr eng mit verschiedenen Fachgebieten und Gesetzgebungen abgestimmt werden müssen.

Der Abschnitt Oerlikon bis Wallisellen, rund zwei Kilometer lang, kann zusammen mit dem SBB-Grossprojekt «Mehr-Spur» Zürich - Winterthur umgesetzt werden. Der Baubeginn ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Gerade läuft das Planenehmigungsverfahren. Die Eröffnung ist, wenn alles nach Plan laufe, ab 2030 vorgesehen.

Zwischen Wallisellen und Dübendorf planen der Kanton und die Stadt Dübendorf die Route gemeinsam. Die Umsetzung hier ist ebenfalls erst ab 2030 zu erwarten. Insbesondere rund um den Bahnhof Dübendorf ist die Planung komplex. Unter anderem weil die Veloschnellroute zusammen mit der Verlängerung der Glattalbahn, der Planung des

neuen Bahnhofplatzes sowie der Velostation umgesetzt wird.

Zwischen Dübendorf und Wetzikon ist die Veloschnellroute noch in der Studienphase. Einzig innerhalb der Stadt Uster wird bereits mit Hochdruck geplant. Denn auch hier wird die Veloschnellroute gemeinsam mit einem SBB-Projekt angegangen. Die Arbeiten sollten 2030 abgeschlossen werden – falls alles nach Plan läuft.

RUND UM WINTERTHUR

Insgesamt fünf kantonale Veloschnellrouten sind rund um die Stadt Winterthur vorgesehen. Es gibt jedoch noch keine Studien dazu, und daher ist es unklar, wann mit der Planung begonnen wird. Aber sie sollen auf jeden Fall an die städtischen Velobahnen anschliessen, von denen einzelne Abschnitte schon umgesetzt sind – teilweise sogar mit Roteinfärbung zu Testzwecken.

ENTLANG DES ZÜRICHSEES

Auch rechts und links des Zürichsees und sowie im Sihltal sind Veloschnellrouten geplant. Die Routen entlang der beiden Zürichsee-Ufer verlaufen in der zweiten Gelände-Ebene, also nicht direkt auf der Seestrasse. Direkt am See sind Neben- und Hauptverbindung vorgesehen. Die Veloschnellrouten führen streckenweise über die alten Landstrassen und oft durch verkehrsberuhigte Quartiere. Diese Routen sind heute schon mit dem Velo befahrbar, sie entsprechen aber noch nicht den Standards der Veloschnellrouten. ■

Andrea Freiermuth



Andrea Freiermuth

Kommentar

Der lange Weg auf die Strasse

Für alle Veloschnellrouten im Kanton Zürich gilt dasselbe: Es dauert einfach zu lange, bis sie endlich auf die Strasse kommen. Klar, die Ausgangslage ist nicht einfach. Alle Projekte befinden sich mehrheitlich im besiedelten Gebiet. In den Städten und ihren Agglos ist der Platz endlich. Auf manchen Abschnitten muss Land erworben werden, auf anderen ist die Umverteilung des Strassenraums notwendig – und dies führt erfahrungsgemäss zu vielen Einsprachen und Rekursen.

Gerade deshalb müssen wir mehr Gas geben, beziehungsweise stärker in die Pedale treten. Dafür braucht es mehr Ressourcen und mehr Wille. Auf zu vielen Streckenabschnitten sind die Veloschnellrouten gekoppelt an Gesamterneuerungsprojekte. Würde man die Prioritäten anders setzen und wäre man auf höchster Ebene gewillt, den Bagger «bloss» für die Velos in Bewegung zu setzen, könnte man da und dort garantiert schneller vorwärtskommen.

Zürich ist dank dem Velonetzplan im Vergleich zu anderen Kantonen in der Planung führend. Doch dieser Vorsprung könnte verloren gehen, wenn immerzu auf alle anderen gewartet werden muss. Die letzten 50 Jahre hat man dem motorisierten Individualverkehr erste Priorität eingeräumt. Dass das ein Fehler war, weiss man inzwischen. Stichwort Klimakrise und Zersiedelung. Es wäre an der Zeit, mehr Entschiedenheit für das Velo an den Tag zu legen. Das Velo muss jetzt einfach Chefsache werden.

Fakt ist: Am 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz in Kraft getreten. Es verpflichtet Bund und Kanton bis 2027 ein durchgehendes und sicheres Velowegnetz zu planen und bis 2042 umzusetzen. Schon wieder ist ein Jahr vorbei – und die Uhr tickt munter weiter. (fan) ■



Glattal-Oberland: So soll der Abschnitt Oerlikon-Wallisellen dereinst aussehen.

VOM AUTO ZUM CARGO

Raphael Häberli ist eigentlich Fahrlehrer für angehende Autofahrende. Aber im vergangenen Jahr hat er gemeinsam mit vier anderen Velobegeisterten den auf Lastenräder spezialisierten Shop Holy Cargo eröffnet – eine Erfolgsgeschichte der velophilen Art.

Mit und ohne Motor, als Frontloader oder Longtail, mit Kindersitzen oder bloss mit Ladefläche: Im Sortiment des auf Cargobikes spezialisierten Veloladens Holy Cargo gibt es Lastenräder in allen Variationen – total 13 Marken und insgesamt 25 Modelle. Damit ist Holy Cargo der einzige Veloladen in der Schweiz, der eine derart grosse Auswahl an Lastenrädern bietet.

VOM BEDÜRFNIS ZUM BUSINESS

Entstanden ist der Shop aus einem Bedürfnis: Der Labortechniker Christoph Häberli suchte ein Cargo Bike zwecks Kindertransport. Dabei stellte er fest, dass es zwar viele Marken gab, aber diese in der Schweiz oft nicht erhältlich waren. Er schrieb einen Businessplan und überzeugte seinen Bruder und drei weitere Kollegen, mit ins Geschäft einzusteigen. Keiner der fünf hat einen Hintergrund in der Velobranche. Im Gegenteil: Raphael Häberli, der Bruder von Christoph, ist seit zwölf Jahren Fahrlehrer. Er produziert also hauptberuflich Autofahrende – was eigentlich gar nicht zu seiner Gesinnung passt.

«Privat fahre ich in der Stadt nur Velo. Es ist einfach das schnellste Transport-



Raphael Häberli mit einem Schoof & Jensen Doubledekker.

mittel im urbanen Raum», sagt Raphael Häberli bei einer Tasse Kaffee im Shop. Zum Fahrlehrer sei er nicht geworden, weil er Autos besonders liebe, sondern weil er gerne mit Menschen arbeite und er den Job durch seine Mutter und seinen Stiefvater bereits kannte. Alle fünf

Gründer arbeiten weiterhin in ihren angestammten Berufen. Für die Werkstatt hat das Quintett einen ausgebildeten Velomechaniker angestellt. Auf die Frage, ob er genügend Arbeit habe, lacht Velomechaniker Robin und meint: «Wir brauchen noch drei Mechs mehr!»

BEI CARGOS KEINE FLAUTE

Holy Cargo ging im Frühling 2022 an den Start und stiess auch vonseiten der Konkurrenz auf viel Wohlwollen: «Viele Veloläden schicken ihre Laufkundschaft mit Cargobikes direkt zu uns. Denn nicht alle reparieren Lastenvelos gerne», erzählt Raphael Häberli. Unter anderem weil ein normaler Montageständer nicht reiche, um die schweren Dinger auf Augenhöhe zu heben. Darum stünde in der Werkstatt von Holy Cargo ein Lift, der für 70 Kilogramm zugelassen sei. Derzeit kämpfen viele Velohändler mit übervollen Lagern. Bei Holy Cargo spürt man nichts von der Flaute in der Branche: «Bei uns beginnt der Boom jetzt erst richtig. In der Stadt der Zukunft werden Cargobikes zur Selbstverständlichkeit.» ■

Andrea Freiermuth

VELOCHECK

Noch bis Ende Februar können Pro-Velo-Mitglieder einen kostenlosen Velocheck in ausgewählten Velowerkstätten in Anspruch nehmen. Der Service beinhaltet: pumpen, Bremsen nachziehen, Gangschaltung kontrollieren und einstellen,

Licht kontrollieren sowie Beratung. Weitergehende Reparaturen müssen separat bezahlt werden. Auch Holy Cargo ist Partner von Pro Velo. Allerdings gibt es den Velocheck hier nur für Cargobikes. Für alle anderen Velos findet sich eine Liste der

rund zwei Dutzend Partnerbetriebe auf der Website von Pro Velo Zürich. Viele dieser Betriebe bieten Mitgliedern von Pro Velo zudem einen Rabatt auf Serviceleistungen oder Verkaufsartikel. www.pvzh.ch/velocheck

VERMISCHTES

Mitgliedschaft verschenken

Suchst du noch ein sinnvolles Weihnachtsgeschenk, das während eines ganzen Jahres Freude bereitet? Dann verschenke eine Mitgliedschaft für Pro Velo Kanton Zürich. Unterstütze damit unser Engagement für das Velo und lass die beschenkte Person von zahlreichen Extras

profitieren – einfach das betreffende Formular auf unserer Website ausfüllen. www.pvzh.ch/verschenken

Jetzt unterzeichnen

Die Petition «12 autofreie Tage für Zürich» läuft noch bis Ende November. Darin fordern wir gemeinsam mit anderen Organisationen, dass sich Velofahrende wenigstens einmal im Monat si-

cher und unbeschwert durch die Stadt Zürich bewegen können. Zwölf autofreie Tage pro Jahr sollen ein erster Schritt sein, um eine positive Velokultur in Zürich zu etablieren. ■



QR-Code scannen und Petition unterzeichnen oder via: www.pvzh.ch/12



Im Weinland: Verschwendung von Grünraum bei der Einmündung einer selten befahrenen Strasse in eine andere selten befahrene Strasse.

STOPP DEM RAUMFRASS

Aedes nervt sich über die Verschwendung von Grünraum. Und teilt einmal mehr kräftig aus – gegen Paragraphen, Planer, Politiker und Perfektionisten.

Warum waren der Verschleiss an Grünraum und der Verkehr als grösster Schweizer Klimakiller vor den Wahlen kein Thema?

Das Bild aus dem Weinland sollte aufschrecken: über 1000 Quadratmeter Grünraumfrass bei der Einmündung einer selten befahrenen Strasse in eine andere selten befahrene Strasse! Ähnliche Beispiele finden sich in fast jeder Schweizer Gemeinde. Ein Thema eigentlich für Diplomarbeiten!

In der Weinlängergemeinde hätten mit einspurigen Strassen und einer rechtwinkligen Einmündung mindestens 800 Quadratmeter Asphalt vermieden werden können. Voraussetzung dafür wären auf diesen busfreien Strassen Tempo 50 statt 80 und alle 100 Meter eine Ausweichstelle gewesen. Velofahrerinnen könnten dann bis zur nächsten Ausweichstelle mitten auf der Strasse fahren.

Einverstanden: Ein solcher Strassenbau würde bei uns als hochgradig verrückt angesehen. Im globalen Süden ist er die Regel. Bei uns richtet sich die Strassenplanung nach wie vor auf schnelle, bequeme, sowie gedanken- und rücksichtslose Menschen aus. Man klebt an verrosteten Paragraphen und an perfektionistischen Normalien, scheut raumsparenden Mischverkehr und Eigenverantwortung. Und so geht der Grünraumfrass unvermindert weiter. Meist unter verfänglichen Titeln: Sicherheit, Gleichheit, Stadtbildschutz, Brandschutz, Lärmschutz.

VIER WEITERE BEISPIELE, WIE GRÜNRAUMFRASS VERMIEDEN WERDEN KÖNNTE:

1 Viele Städte wollen auch noch ländlich sein. Die Formel «hoch = hässlich» hockt immer noch in vielen Köpfen. Ein Geschoss mehr gegen die Wohnungsnot galt in Zürich als Profitmaximierung. Ein verkrustetes Baurecht mit Ausnutzungsziffern und Höhenbeschränkung verhindert nach wie vor eine notwendige Nachverdichtung. Warum nicht sieben statt fünf Geschosse in Neubaugartieren? Und warum müssen sich Ersatzbauten in einem Quartier aus der Zeit der 3-Millionen-Schweiz brav ducken? Nivellierung nach unten wie in der Bildung?

2 Die Schweiz liebt es ordentlich. Auch bei Zonenplänen. Da wird säuberlich getrennt in Wohnzonen und Industriezonen sowie Zonen für öffentliche Bauten. Warum aber nicht Wohnraum in jeder Zone? Warum nicht mindestens so viel Wohnraum wie Schulraum auf Schularealen? Warum nicht Wohnraum über Einkaufszentren, Industriehallen und Busdepots? Der Lärmschutz einmal mehr als Verdichtungskiller?

3 Viele Quartierstrassen wurden noch vor 50 Jahren auf Tempo 60 ausgelegt: zwei Fahrbahnen und Trottoirs. Heisse Sommer erfordern in den Städten jetzt viel mehr Grün. Dank Tempo 30 oder 20

liessen sich alle Strassen ohne Busverkehr drastisch verschmälern. Warum nicht mit Auflagen öffentlichen Raum entwiden? Private könnten ihr Grundstück erweitern, müssten gegen die Strasse aber eine Baumreihe schaffen.

4 Der beschränkte Verkehrsraum wird immer mehr übernutzt. Das erste Gebot wäre dringend, Verkehr zu vermeiden, vor allem raumfressenden Autoverkehr. Um jeden grossen Bahnhof müsste also eine Stadt in der Stadt entstehen: Hochhäuser von hoher architektonischer Qualität. Diese würden im Sommer sogar Schatten auf die heissen Gleisfelder werfen. Warum nicht sogar Gleisfelder einhausen? Freiräume mit Urban Gardening über Gleisen mit einzelnen Bauten und attraktivem Langsamverkehr. Hohe Kosten als kurzichtiges Killerargument?

Wann endlich nehmen Politiker, Planerinnen, Verkehrsteilnehmende und Medienschaaffende den Raumverschleiss ernst? Wann endlich sprengen sie verrostete Denkkäfige und lichten überholtes Raumrecht sowie wuchernde Bürokratie? Eine Raumpolitik mit mehr Kreativität, gesundem Menschenverstand und vor allem einer Sicht auf eine unvermeidbare 10- oder 11-Millionen-Schweiz täte wirklich dringend not. ■

Aedes

DIESE MÜCKE PASST IN KEINE SCHUBLADE

Mit seinem letzten Beitrag gibt Aedes seine wahre Identität preis. Bei der schreibfreudigen Stechmücke handelt es sich um Alt-Kantonsrat Willy Germann aus Winterthur – wir verabschieden unseren Kolumnisten mit ein paar heissen Fragen.

VJ-Regio: Willy, warum hast du dich hinter einem Pseudonym versteckt?

Willy Germann: Das Pseudonym gab mir die Freiheit, die Narrenfreiheit, unbefangenen frech und provokativ nach allen Seiten zu stechen. Und ich konnte als Stechmücke Aedes nicht einfach in eine politische Ecke gestellt werden. Insbesondere erheiterte mich die Vorstellung, die Lesenden könnten sich den Kopf zerbrechen: Steht diese Stechmücke nun ganz links oder rechts?

Du hast schon sehr früh grüne Anliegen vertreten, wurdest sogar als Ur-Grüner von Winterthur bezeichnet. Warum bist du nicht bei den Grünen?

Hätte es die Grüne Partei in meiner Jugend schon gegeben, wäre ich beigetreten. Sicher wäre ich später auch wieder ausgetreten. Ich verfolge zwar fast die gleichen ökologischen Ziele wie GP und SP. Diese Parteien setzen aber zu sehr auf den Staat und auf eine wuchernde Bürokratie. Ausserdem schafft ihre individualistische Gesellschaftspolitik immer mehr soziale und ökologische Probleme. Ökologie, Ökonomie, Solidarität und Subsidiarität müssten unter einen Hut gebracht werden.

Wo würdest du dich dann politisch verorten?

Ich lasse mich nicht in eine politische Schublade stecken und halte auch von einer Schublade «bürgerlich» nichts. Ich schwimme am liebsten gegen den Strom,

und vermeide dabei jede Froschperspektive. Am ehesten würde ich mich als wertkonservativen Nonkonformisten bezeichnen. Ich möchte Wertvolles bewahren: zuerst unsere Lebensgrundlagen und unser wertvolles kulturelles Erbe. Und nicht zuletzt setze ich auf eine Ethik mit einem sozialen Fundament, auf dem jede funktionierende Gesellschaft aufbaut, vor allem auf der Familie, auf unbezahlter Arbeit und auf den vielen kleinen Unternehmen. Das toxische Streben nach Karriere, Macht und Reichtum zerstört dieses Fundament.

Aber mit deiner Umweltpolitik passt du überhaupt nicht zur Mitte, die verkehrspolitisch sehr oft anders tickt als du!

Es stimmt. Ich ärgere mich masslos, dass eine Mehrheit der Mitte sich beispielsweise für mehr Autobahnen ausspricht. Bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs als wichtigste Alternative zum MIV hin-

gegen hatte die Mitte sehr oft die Nase vorn. In der Gemeinderats- und der Kantonsratsfraktion der damaligen CVP fühlte ich mich wohl, weil Menschen mit verschiedensten Interessen respektvoll um solide Lösungen rangen. Ich setzte mich übrigens schon vor Jahren für eine Fusion von CVP/Mitte, EVP und GLP ein.

Was heisst für dich überhaupt klimafreundliche Verkehrspolitik?

Ich setze vor allem auf Verhaltensänderungen durch marktwirtschaftliche Mittel: Autofahrten, Flüge, lange Schiffstransporte müssten berechenbar jedes Jahr deutlich teurer werden, der öffentliche Verkehr günstiger. Die öffentliche Hand sollte auf eine Angebotsstrategie setzen: vorerst weniger Ziel-Parkplätze vor allem für Zupendler, mehr sichere Wege und Abstellflächen für Velos, dank Temporeduktionen (ausser für den Bus!) mehr Strassenraum für mehr Grün und den Langsamverkehr.

Aedes outet sich: Hinter der stechfreudigen Schreibmücke steckt Alt-Kantonsrat Willy Germann aus Winterthur.



ZUR PERSON

Willy Germann sass während 20 Jahren für die CVP im Kantonsrat. Vielen ist Germann auch als Lehrer, Autor, Theater- und Musikpädagoge bekannt. Für den Regionalteil des Velojournals hat der Wahlwinterthurer elf Jahre die Kolumne «Aedes» geschrieben. Als passionierter Velofahrer hat er stets ein Thema gewählt, das für uns relevant war und sich spannend erzählen liess. Mit dem neuen Pro-Velo-Magazin verabschieden wir die stechfreudige Schreibmücke und danken ihr herzlich für das Engagement.

Für kurze Wege ist das Velo zwar die beste Alternative zum MIV. Aber den grössten Teil der mit Autos gefahrenen Kilometer müsste ein stark ausgebauter ÖV aufnehmen. Dem ÖV bläst aber ein immer kühlerer Wind entgegen. Winterthur ist ein abschreckendes Beispiel dafür.

Du bist also gegen das Auto!

Sagen wir es mal so: Wenn einer täglich allein mit eineinhalb Tonnen unter dem Füdli 20 Kilometer zur Arbeit fährt, ist das doch ökologischer Irrsinn, verantwortungslos gegenüber der Umwelt und künftigen Generationen. Der Gewerbetreibende hingegen, der täglich auf das Auto angewiesen ist, sollte privilegiert werden. Daneben kann das Auto vor allem auch für Familien und beeinträchtigte Menschen notwendig sein.

«ICH SCHWIMME AM LIEBSTEN GEGEN DEN STROM, VERMEIDE DABEI JEDE FROSCHPERSPEKTIVE. AM EHESTEN WÜRDTE ICH MICH ALS WERTKONSERVATIVEN NONKONFORMISTEN BEZEICHNEN.»

Doch. Dass eine Gesellschaft mit ihren Lebensgrundlagen sorgsam umgeht, ist Kultur. Das ist ablesbar an ihren Siedlungen. Verkehrspolitik ist immer auch Raumpolitik. Raumpolitik, Raumfresserverkehr, eine energieintensive Verschleiss- und Wegwerfgesellschaft ist Unkultur. Der Klimawandel zwingt uns, möglichst rasch aus der Sackgasse von immer mehr ICH-ICH, Grösse, Bequemlichkeit und Geschwindigkeit zu kommen.

Du bist kulturell sehr engagiert. Da passt Verkehrspolitik nicht unbedingt dazu.

Doch. Dass eine Gesellschaft mit ihren Lebensgrundlagen sorgsam umgeht, ist Kultur. Das ist ablesbar an ihren Siedlungen. Verkehrspolitik ist immer auch Raumpolitik. Raumpolitik, Raumfresserverkehr, eine energieintensive Verschleiss- und Wegwerfgesellschaft ist Unkultur. Der Klimawandel zwingt uns, möglichst rasch aus der Sackgasse von immer mehr ICH-ICH, Grösse, Bequemlichkeit und Geschwindigkeit zu kommen.

Da muss ich sofort nachhaken. Wie hältst du es selber mit deinem ökologischen Fussabdruck?

Ich habe mein Auto vor 15 Jahren verkauft. Seither fahre ich fast ausschliesslich mit dem Velo und dem ÖV, ganz selten mit Mobility und Taxi. Mit schlechtem Gewissen gönne ich mir alle vier Jahre noch einen Flug. Trotz meines Fernwehs. Ausserdem heize ich äusserst sparsam. Jegliche Wegwerfmentalität ist mir fremd. Würden alle Menschen so bescheiden konsumieren wie ich, hätte eine auf materielles Wachstum ausgerichtete Wirtschaft Probleme. Ja, und da könnten wir nun lange über einen heimtückischen Teufelskreis reden. ■

Interview: Andrea Freiermuth

VELOABSTELLANLAGEN

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Dieses Mal ist die Lidl-Filiale in Töss an der Reihe.



Grösster Pluspunkt der Anlage ist die Lademöglichkeit für E-Bikes.

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

Standort: In der Au 10

Notenskala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop

Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Nein, die offizielle Zufahrt führt über die Ein- und Ausfahrt der Parkplätze für den Autoverkehr.

PUNKTE ●●○○○○

Zufahrt stufenfrei?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

Parkierung nahe beim Eingang?

Nein, während die Autos (illegal) direkt vor dem Eingang parkieren, müssen Velofahrende ein Stück zu Fuss gehen.

PUNKTE ●●●●○○

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

Überdachung vorhanden?

Nein.

PUNKTE ●○○○○○

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, unter Überschreitung des markierten Feldes finden auch Spezialvelos und solche mit Anhänger gut Platz ohne zu stören

PUNKTE ●●●●○○

Ist das Parkiersystem tauglich?

Nein, es werden nur billige Ständer mit Vorderradklemme angeboten, die Velos können nicht angeschlossen werden.

PUNKTE ●○○○○○

Fazit:

Die Veloabstellanlage der Lidl-Filiale in Töss ist äusserst lieblos gestaltet und wirkt eher als Pflichtübung, denn als Einladung an die velofahrende Kundschaft aus den teils recht nahe gelegenen Wohnsiedlungen. Für eine überdachte Parkierung näher beim Eingang hätte es auf dem Areal des Supermarktes problemlos Platz. Hier wäre eine Nachbesserung dringend angebracht. Einziger Pluspunkt der Anlage – und vermutlich in Winterthur bisher einmalig – ist die Möglichkeit E-Bikes während des Einkaufens zu laden. Dafür stehen drei Ladestecker zur Verfügung. ■

GESAMTNOTE

3,4



- 1| Die Veloabstellanlage bietet genügend Plätze für Velos, aber kein Dach und untaugliche Klemmständer.
- 2| Vor dem Eingang des Supermarktes hat es keine Parkplätze, theoretisch auch nicht für Autos.

NUR BEDINGT TAUGLICH: VELOSTATION ESSE

Im April 2022 wurde die Velostation Esse eröffnet. Sie nutzt die Dachfläche des SBB-Betriebsgebäudes an der Ecke Rudolf- und Wülflingerstrasse und bietet Platz für 550 Velos. So weit, so gut. Doch im täglichen Betrieb zeigt die Esse einige Schwächen.



Die Gesamtfläche für Spezialvelos ist viel zu klein.

1 Das Gebäude liegt gut 100 Meter ohne Überdachung von der Unterführung zu den Perrons entfernt. Attraktiv ist es deshalb vor allem für Velopendlerinnen und -pendler aus den Quartieren rund ums Spital und aus Richtung Schaffhauserstrasse. Diese

gelangen dank Überführung Wülflingerstrasse einfach in die Esse-Station.

2 Urprünglich waren für die Esse normale Veloständer geplant. Doch aus nicht geklärten Gründen wurde die ganze Anlage mit Doppelparkern regelrecht verstellt.

3 Von ausserhalb des Gebäudes ist nicht ersichtlich, ob es noch Platz hat. Herausfinden lässt es sich nur, wenn man die Rampe hochfährt.

4 Die doppelstöckigen Ständer sparen zwar Platz, sind aber im Handling für den Pendlerverkehr zu langsam, und Ungeübte scheuen die Benutzung.

5 Die Flächen für Spezialvelos und solche mit Anhänger sind untauglich. Ein einziges Velo mit Anhänger versperrt allen anderen die Wegfahrt, und die Gesamtfläche ist viel zu klein.

6 Von ausserhalb des Gebäudes ist nicht ersichtlich, ob es auf den Flächen für Spezialvelos noch Platz hat. Herausfinden lässt es sich nur, wenn man die Rampe hochfährt.

7 Vor allem mit schweren Taschen oder Kindern ist die Nutzung mühsam, da der Weg vom Zug zum Velo eine steile und lange Treppe hochführt.

Einige der Punkte liessen sich rasch verbessern: So etwa das Platzangebot für Spezialvelos oder die Art der Veloständer – wir hoffen sehr, dass da noch was geht. ■

Pro Velo Winterthur

WINTERTHUR – KURZNEWS

Veloroute Wartstrasse/Rennweg

Die Arbeiten für die Veloroute Richtung Wülflingen laufen auf Hochtouren. Neu gestaltet wurde etwa die Einmündung vom Rennweg in die Wartstrasse, wo Velos künftig Vortritt haben. Die von Pro Velo bei der Planaufgabe kritisierte unnötige Trottoirüberfahrt wurde nicht realisiert. Die überbreite Rabatte auf Seite Eulachhalle hingegen hat die Stadt trotz Gesprächen gebaut. Das Beet hat keinerlei nachvollziehbaren Zweck und schafft in der neuen Veloroute ein unnötig gefährliches Hindernis, da die Velofahrenden vor dem Rechtsabbiegen in den Rennweg nach links in die Fahrbahn einschwenken müssen. Höchstens versierte Mountainbiker könnten geradeaus direkt über die Rabatte fahren ...



Zählstation Velotunnel Hauptbahnhof

Die Stadt hat nun auch bei der Ausfahrt Bankstrasse des neuen Velotunnels eine Zählstation installiert. Sie zeigt eindrücklich, wie stark die neue Verbindung genutzt wird: An Werktagen queren gegen 4000 Velofahrende die Gleise, seit Jahresbeginn sind es schon weit über eine halbe Million. Zum Vergleich: Die Veloverbindung am Heiligberg wird täglich im Schnitt bloss tausendmal befahren. Der Zählstand am Heiligberg liegt zwar derzeit bei 3,5 Millionen, aber hier wird auch schon seit 2011 gezählt. ■

1| Der neue Zähler an der Bankstrasse.

2| Die unsinnige Rabatte an der Wartstrasse.

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66



Der Bike Shop am Zürichsee



Seestrasse 151
8712 Stäfa



044 926 18 22
www.veloteria.ch

HEKS rollt

Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich

www.heks.ch/heks-rollt



HEKS

Brot für alle.

Hilfswerk der Evangelisch-
reformierten Kirche Schweiz

Rad-Los!

Verkauf + Service + Bau



Möchtest du mühelos
bergauf gleiten?
Unsere Elektrovelos
machen alles flach.
Wir wissen,
seit über 10 Jahren!



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich

winterhilfe

Zürich



Wir unterstützen
Kinder in der Freizeit.
Helfen Sie mit!



Winterhilfe Zürich
Limmatstrasse 114, 8005 Zürich
IBAN CH58 0900 0000 8000 9758 8

Jetzt mit TWINT
spenden!

- QR-Code mit der
TWINT App scannen
- Betrag und Spende
bestätigen



www.fahrradbaustolz.ch

TREUE BEGLEITER FÜR ALLE WEGE

Handgefertigte Touren- und Alltagsvelos: Rahmen nach Mass und nach Ihren Wünschen zusammengestellte Ausstattung. **Serienvelos mit optimalem Preis-Leistungsverhältnis:** Arios, eine Schweizer Marke, bietet grosse Wahlmöglichkeiten bei Farbe, Sattel, Lenker... Wir beraten Sie individuell und ausführlich. **Wir sind erst dann zufrieden, wenn Sie es sind!** Zudem führen wir ein breites Angebot an Zubehör und Ausrüstung für Alltag und Touren.



Fahrradbau Stolz Hofwiesenstrasse 200 8057 Zürich Tel. 044 362 92 90 Fax 044 362 39 43 fahrradbau@bluewin.ch

«DER ANTEIL VELOVERKEHR IM KANTON SOLLTE SPÜRBAR ERHÖHT WERDEN»

Im Kanton Zug ist die Fachstelle Veloverkehr beim Amt für Raum und Verkehr angesiedelt. Seit 2019 ist dort Daniel Müller die verantwortliche Person. Pro Velo traf ihn Anfang Oktober für ein Gespräch.

VJ-Regio: Was ist Ihre persönliche Einstellung zum Velofahren? Sind Sie selbst ein Velo-Freak?

Daniel Müller: Nein, das bin ich sicher nicht, aber das Velo liegt mir sehr am Herzen. Ich nutze das Velo hauptsächlich in der Freizeit, zum Beispiel beim Biken, und weniger zum Pendeln. Von meinem Wohnort Küssnacht am Rigi nach Zug ist man rund 50 Minuten mit dem Velo unterwegs, wenn man flott fährt. Und das mache ich maximal dreissigmal im Jahr. Das Velo stellt ein wichtiges Verkehrsmittel speziell für den städtischen Bereich dar, und es ist mir auch ein persönliches Anliegen, den Anteil des Veloverkehrs im Kanton spürbar zu erhöhen.

Was können Sie bei Ihrer Arbeit für den Veloverkehr einbringen?

Ich verwende etwa 50 Prozent meines Arbeitspensums für den Veloverkehr. Unser Ziel ist es, die Sicherheit und Attraktivität des Velofahrens im Kanton Zug zu verbessern, wobei der Fokus auf dem Alltagsverkehr liegt. So wurde 2020/21 das kantonale Velonetz auf Schwachstellen überprüft und Massnahmen zu deren Behebung aufgezeigt.

ZUR PERSON

Daniel Müller arbeitet seit vier Jahren beim «Amt für Raum und Verkehr», einer Unterabteilung der kantonalen Zuger Baudirektion. Dort ist der 50-Jährige unter anderem Projektleiter für den Veloverkehr und für die konzeptionelle Planung des kantonalen Velonetzes zuständig. Von Haus aus Tiefbauzeichner bildete er sich zum Bauingenieur fort und arbeitete zunächst in der Strassenplanung und später in der Verkehrsplanung. In der Freizeit ist er gerne sportlich unterwegs, sei es joggend oder mit dem Bike und Rennrad. Daniel Müller wohnt mit seiner Familie in Küssnacht am Rigi.

Wie sieht für Sie die ideale Veloinfrastruktur aus?

Sicher, homogen und durchgehend. Dabei müssen aber auch Kompromisse möglich sein. So ist es unrealistisch, dass zum Beispiel alle Knotenquerungen beseitigt werden können. Nebst den örtlichen Gegebenheiten und Interessen Dritter spielen sicher auch die Kosten eine gewisse Rolle. Manche Einschränkungen – wie zum Beispiel das Warten an einem Rotlicht – müssen auch mal verkraftbar sein, wenn man ansonsten zufahren kann. Eine zu 100 Prozent perfekte Lösung wird es daher kaum geben. Wenn wir jedoch eine zu

vielleicht 80 Prozent optimierte Veloinfrastruktur schaffen können, haben wir viel erreicht.

Wie geht der Kanton bei der Velonetzung vor?

Für die Erarbeitung der kantonalen Velonetzung für Alltagszwecke beauftragte der Kanton 2020/21 ein externes Dienstleistungsunternehmen (Metron). Unter Einbezug der Gemeinden und von Pro Velo wurden Netzhierarchien gebildet und Ausbaustandards definiert. Die spätere Umsetzung wird in der Regel im Rahmen von anstehenden Strassenbaupro-



FOTO: DANIEL MÜLLER, ZUG

jekten durch das kantonale Tiefbauamt oder die Bauämter der einzelnen Gemeinden angegangen.

Gibt es Richtlinien oder Normen?

Der Kanton Zürich hat Anfang 2023 aktuelle und sehr gute Standards zum Veloverkehr definiert, die auch in der Stadt Zug zur Anwendung kommen könnten. Da sich die Gemeinden oft an der Vorgehensweise des Kantons orientieren, ist es wichtig, dass der Kanton vorbildhaft vorangeht. Wichtig scheint mir auch, dass sämtliche Mitarbeitende – von der Planerin bis zum Handwerker – die Sicht und Anliegen der Velofahrenden im Auge behalten, also eine gewisse Affinität fürs Velofahren mitbringen.

Was ist der aktuelle Stand in Sachen Velobahnen?

Die ursprünglich vom Astra angedachte Velobahn entlang der Autobahn A14 ist vom Tisch. Dies insbesondere aus Kosten-Nutzen-Überlegungen. Das Geld investiert man besser in andere Veloinfrastrukturen. Die aktuell geplante Richtplananpassung sieht daher als höchste Hierarchiestufe kantonale Velobahnen vor, welche die Ortschaften besser erschliessen. Diese

«Nachteilig sind sicher die langen Zeithorizonte. Oft werden Verbesserungen zur Veloinfrastruktur im Zusammenhang mit Strassensanierungen durchgeführt.»

sollen von Baar im Bereich Lättich über Zug und Cham bis nach Rotkreuz führen. Zugunsten einer schnellen und unterbrucharmer Fahrt sind diese, wenn immer möglich, eigentrasziert.

Gibt es Knackpunkte?

Ja, etwa der Bereich um den Bahnhof Baar oder beim Neufeld. Gemäss Vorgabe sollten Velobahnen vier Meter breit sein. Am ehesten lässt sich dies in Arealen umsetzen, auf denen neue Bebauungen anstehen, wie etwa im Unterfeld zwischen Zug und Baar. Wie schon erwähnt wird es keine 100-Prozent-Lösung geben – mit Einschränkungen müssen wir uns leider abfinden. Doch bin ich zuversichtlich, dass gute Ergebnisse erreicht werden. Nachteilig sind sicher die langen Zeithorizonte. Oft werden Verbesserungen zur Veloinfrastruktur im Zusammenhang mit in Etappen stattfindenden Strassensanierungen durchgeführt – und da ist Geduld gefragt.

Seit einiger Zeit können Zuger Velofahrende im Tool Bikeable Misstände melden, die der Kanton bearbeitet beziehungsweise an die Gemeinden weiterleitet. Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?

Ich finde Bikeable ein gutes Hilfsmittel bei unseren Planungsarbeiten; meine Erfahrungen sind mehrheitlich positiv. Kleinere Unzulänglichkeiten wie Unebenheiten in der Fahrbahn können oft schnell behoben werden. Grössere Schwachstellen werden registriert und sind dann «in Bearbeitung». Schade, dass diese auf der Karte im Tool dann rot erscheinen und es so aussieht, als ob nichts passiere. Es ist jedoch angedacht, solche Spots mit einer anderen Farbe zu markieren, etwa in Orange. Auch Auswertungen oder Statistiken sollten leichter und automatisch erstellt werden können.

Wie empfinden Sie die Zusammenarbeit mit Pro Velo Zug?

Das Verhältnis zu Pro Velo ist sehr gut und kollegial. Pro Velo ist um konstruktive Lösungen bemüht. Ich schätze die Zusammenarbeit auch ausserhalb der jährlich stattfindenden Sitzung von Kanton, Gemeinden und Pro Velo.

Was erwarten Sie vom neu eingesetzten Velorat?

Mit dem Velorat, in dem ja auch Pro Velo sitzt, gibt es nun die Möglichkeit, sogenannte Softmassnahmen finanziell zu fördern. Zum Beispiel ist es denkbar, dass auch einige der von Pro Velo schon lange durchgeführten Aktionen – wie etwa Fahrkurse für Kinder – unterstützt werden könnten. Für weitere Ideen sind wir offen.

Wie steht der Kanton zu einem Velo-Verleihsystem?

Aktuell ist die Beantwortung eines Postulats im Kantonsrat hängig, welches ein Konzept zur kantonalen Förderung eines Veloverleihsystems verlangt. Der Kanton sieht sich hierbei nicht im Lead, würde einen solchen Prozess aber unterstützen. Die Umsetzung eines Verleihsystems läge bei den einzelnen Gemeinden und müsste von diesen über die Gemeindegrenzen koordiniert werden. Man sollte auch die zurzeit eher negativ beurteilten Scooter in ein derartiges Verleihsystem miteinbeziehen. Sie sollten dabei aber eine Ergänzung zum ÖV oder Fussverkehr sein – einer Förderung von E-Trottis für Freizeit Zwecke stehe ich eher ablehnend gegenüber.

Was wäre Ihr persönlicher Wunsch an die Velofahrenden?

Ich selber habe kaum negative Erfahrungen mit Velofahrenden gemacht oder ärgere mich auch nicht über deren Verhalten im Verkehr. Auch der Konflikt zwischen Bikern und Wanderern scheint mir oft übertrieben, da man ja in den meisten Fällen gut aneinander vorbeikommt. Mir ist es aber ein Anliegen, dass die Velofahrenden auf gute Sichtbarkeit achten, gerade jetzt im Winter. Ich fände es zudem gut, wenn mehr Menschen das Velo nicht nur bei gutem Wetter, sondern das ganze Jahr hindurch konsequent nutzen würden, was ja auch den ÖV entlasten würde – wobei ich selbst hierfür auch kein leuchtendes Vorbild bin. ■

Interview: Johannes Bösel und Urs Ehrensperger

VELOCHECK IM WINTERHALBJAHR

Nutzen Sie die kältere Jahreszeit, um Ihr Velo auf Vordermann zu bringen! Unsere Partnerhändler Bikecorner und Team di Sevo in Baar helfen Ihnen dabei gerne. Als Pro-Velo-Mitglied erhalten Sie gewisse Vergünstigungen.



Daniel Müller, Projektleiter «Veloverkehr» beim Kanton Zug, unterwegs mit seinem Bike.

ZWÖLF NEUE VELOFAHRERINNEN

Velofahren lernen als Erwachsene ist keine einfache Sache. Doch beim Migrantinnenkurs gelang dies wiederum zahlreichen Frauen und ermöglichte ihnen eine selbstbestimmte Mobilität.

Beim ersten Treffen suchten wir gemeinsam mit den Frauen ein geeignetes Velo in der Velowerkstatt von René Albrecht aus. Das war ein Novum, denn in den vorherigen Jahren hatten wir jeweils ein Lager von rund 20 Velos, welche die Frauen während des Kurses ausleihen konnten. Leider sah man danach nur selten ehemalige Kursteilnehmerinnen auf den Schaffhauser Strassen. Mit dem eigenen Velo von Beginn an war die Motivation grösser dranzubleiben. Das hat sich bewährt, und zur Motivation und Unterstützung treffen wir uns nun monatlich zu einer kleinen Velotour in der Region – wo möglich abseits des Strassenverkehrs, um mehr Sicherheit zu gewinnen.

Doch zurück zum Kurs: Wir trafen uns während eines Monats zweimal wöchentlich auf der Breite, zuerst im geschützten Rahmen beim Schulhaus, danach im Verkehrsgarten. Zum Kursende unternahmen wir eine kleine Tour Richtung Sommerwies. Zu «Bicycle Race» von Queen wärmten wir jeweils unsere Velowädli auf, Madeleine und Charlotte studierten hierfür extra ein attraktives Programm ein. Nicht nur da ging es lustig her und zu, der ganze Kurs machte allen grosse

Freude. Für eine Kursteilnehmerin war es sogar «das Highlight des Jahres». Unter den Frauen wurden fleissig Tipps und Tricks weitergegeben, und jeder Erfolg wurde mit Beifall und Lob gewürdigt. Das war nicht selbstverständlich, hatten wir doch in diesem Kurs Frauen von allen «Herren» Ländern: Russland, Ukraine, Sri Lanka, Afghanistan, Türkei und den Komoren. Ein kunterbunter Haufen, doch gab es nie Unstimmigkeiten, im Gegenteil, der Kurs war geprägt von Respekt und Hilfsbereitschaft.

INTEGRATION UND MOBILITÄT

Nach zwei Stunden Training durften wir die Velos jeweils im Zeughaus in einem Lagerraum deponieren. Das hatte viele Vorteile: die Frauen konnten sich vor dem Kurs schon mal auf dem Zeughaus-Areal aufwärmen und einfahren, solange noch nicht alle Frauen vor Ort waren. Ebenso hatten wir Platz für allerlei Hilfsmittel, die nicht wenige waren: Trottnett, Leuchtwesten, Verkehrskegel, Bälle, Helme, Malkreiden, Seile, Broschüren, Verpflegung für die Pause und ein Erste-Hilfe-Set – welches wir zum Glück nur für Pflästerli brauchten.

Der Kurs war ein voller Erfolg: Zwölf Frauen können nun Velofahren und haben hoffentlich ein neues Hobby oder vielleicht sogar ein Fortbewegungsmittel im Alltag entdeckt. Wir sind überzeugt, dass der Kurs zur Integration und besserer Mobilität der Frauen beiträgt und nicht zuletzt das Verständnis und den Respekt zwischen den Kulturen fördert. Es war eine Freude und auch ein Lichtblick in dieser weltweit schwierigen Zeit und gibt Hoffnung auf eine friedlichere Zukunft. Im 19. Jahrhundert beflügelte das Velo die Emanzipation der Frau und brachte eine günstige Mobilität in alle Gesellschaftsschichten. Auch heute kann das Velo einen Beitrag für die Völkerverständigung leisten.

Ein herzliches Dankeschön geht an unsere motivierten Kursleiterinnen, an die grosszügigen Sponsoren, an die Krebsbachwerkstatt für die Unterstützung und den Transport der Velos und an Ronny Mathys für die Möglichkeit, die Velos im Zeughaus zu deponieren. Ohne euch wäre dieser Kurs nicht möglich gewesen! ■

Daniela Furter



Integration durch Velomobilität: Das Velo leistet einen Beitrag zur Völkerverständigung.

VERMISCHTES

Stocker ins Stöckli

Wärmstens empfehlen wir euch Simon Stocker als Ständerat. Simon ist seit Jahren Mitglied von Pro Velo und hat bereits als Stadtrat gezeigt, dass er die Anliegen des Veloverkehrs ernst nimmt. Das Foto wurde bei einer Begehung von Einbahnstrassen im Jahr 2020 aufgenommen. Viele dieser Strassen sind in der Zwischenzeit für Velos in beide Richtungen befahrbar.

Städtische Beiträge fürs Velo - vielen Dank!

Hier einige Ergänzungen zur Antwort des Stadtrates auf eine Kleine Anfrage mit dem Titel «Steuergelder für politische Propaganda der Pro Velo?». Die Stadt unterstützt Projekte, deren Zweck den Zielen des Stadtrates entspricht. Dazu gehören auch die Velobörse (Fr. 2000.– pro Jahr) und die Velofahrkurse für Migrantinnen (Fr. 500.– pro Jahr). An der Börse werden jährlich rund 300 Velos in Verkehr gebracht und weitere 100 Velos für soziale Zwecke gespendet. Was der Migrantinnenkurs bewirken kann, ist in dieser Ausgabe nachzulesen. Die übrigen Gelder fliessen in Projekte von Pro Velo Schweiz: «Bike To Work» für die städtischen Angestellten und «cyclomania» für die Bevölkerung sind beides gesundheitsfördernde Massnahmen. «cyclomania» generiert zusätzlich wertvolle Mobilitätsdaten für die Stadtplanung. Dasselbe Ziel hat auch die Umfrage «Prix Velo Städte», die alle vier Jahre durchgeführt wird. Ob es sich dabei um politische Propaganda handelt, können alle selber entscheiden.

Ein breiter Streifen für Velos

Velostreifen sollen gemäss Norm mindestens 1,50 Meter breit sein. Sie dürfen aber auch breiter sein, was die Stadt



Simon Stocker für Schaffhausen in den Ständerat wählen.



Verbreiteterer Velostreifen an der Mühlentalstrasse.

Schaffhausen in den letzten Monaten an wenigen, aber immerhin ein paar Stellen, umgesetzt hat – BRAVO! Diese Massnahme bringt mehr Sicherheit und damit mehr Menschen aufs Velo. Leider beachten einige Gemeinden nicht einmal die Norm: Neuhausen markierte auf der Rosenbergstrasse wiederum gleich breit wie vorher: 1 Meter. In anderen Ländern markiert man sogar noch deutlicher, dass der Strassenraum allen gehört.

Ein letztes Mal Regionalredaktion

Nach «meinem» elften Jahrgang gebe ich die Regionalredaktion Schaffhausen in neue Hände. Da auf 2024 hin sowieso einige Änderungen geplant sind, scheint der Zeitpunkt günstig. Vielen Dank für alle Beiträge, Bilder und Kommentare, die ich in dieser Zeit von euch bekommen habe! Meine Tätigkeit als Hobby-Reporter und -Redaktor hat mir viel Spass gemacht.

Martin Schwarz

Dank zum Schluss

Ein grosser Dank geht an Roger Diethelm und Martin Schwarz, die nach zwölf respektive elf Jahren Mitarbeit an den Velofahrkursen nun kürzertreten möchten! Wir bedanken uns ganz herzlich für eure Freundlichkeit und eure Ausdauer. Viele Mädels und Jungs haben bei euch besser gelernt, mit dem Fahrrad umzugehen. Eine wichtige Fähigkeit für die Zukunft. Bestimmt werden sich unsere (Fahr-)Wege immer wieder mal kreuzen. Wir freuen uns darauf! ■

Beat Steinacher, Co-Präsident

TERMINE

- Velobörse: 24. und 25. Mai
- MV: 21. Juni
- Velofahrkurse: 4. Mai Grundkurse, 1. Juni Kurs für Fortgeschrittene.

Mehr Info: www.provelo-sh.ch

IMPRESSUM

Herausgeber und Verlag:

Velomedien AG, Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich – in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Zürich

Layout: tnt-graphics AG,

Neue Winterthurerstr. 15, 8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Redaktion: Andrea Freiermuth (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Johannes Bösel (Zug), Martin Schwarz (SH)

Korrektorat: Heiner Fierz

Auflage: 5496 Exemplare

KORRESPONDENZ UND
ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

PRO VELO
KANTON ZÜRICH

DAS ABGESCHWATZTE BRUNO

Veloliebe drückt sich auf ganz unterschiedliche Weise aus: Etwa indem frau fremde Männer anquatscht - und ihnen ein Velo abschwatzt.

Wie kommt man zu einem Velo, das in Europa eigentlich gar nicht zu kaufen ist, das man aber unbedingt haben will? Man schwatzt es jemandem ab, der eins, oder sogar zwei hat. So zumindest ist Sara zu ihrem Bruno gekommen, einem kleinen, hübschen Velo, das hierzulande selten zu sehen ist. «Ich kam aus dem Kaufleuten, wollte nach Hause und hatte einen Platten. Während ich mich geärgert habe, hat neben mir ein jüngerer Mann ein Velo aufgeschlossen, das mir sofort ins Auge gestochen ist.» Was das für ein Velo sei, hat Sara den Unbekannten gefragt. Ein Bruno sei es, in Fernost recht beliebt, da klein, stabil und wendig. Nein, in der Schweiz könne man das seines Wissens nicht kaufen, lautete die Auskunft auf Saras entsprechende Frage. Er sei ab und zu geschäftlich in Japan und habe es selber in die Schweiz gebracht.

«Und bist du, ganz zufällig, wieder mal in Japan?», wollte Sara wissen, denn genau so ein Bruno wollte sie jetzt auch. Er habe zufällig noch eins im Keller, meinte der Besitzer des Brunos. «Und ich würde es dir sogar zu einem fairen Preis verkaufen.» Der Rest war Formsache, und so ist Sara seit gut acht Jahren stolze Besitzerin eines Brunos. Viele gibt es in Zürich tatsächlich nicht, erzählt sie. «Dreimal habe ich in den zehn Jahren eins gesehen.» Das ist eigentlich erstaunlich, denn in Fernost werden jährlich etwa 10 000 Stück verkauft, hauptsächlich in Korea, Japan und Taiwan.

EIN MINI-VELO MIT STIL

Entwickelt wurde das Bruno von einem Schweizer, von Bruno D'Archie, einem ehemaligen Radrennfahrer, der heute in Klosters lebt. Was wahrscheinlich die Bündner Flagge auf dem Velo erklärt. Das Ziel war, ein Mini-Velo mit dem Stil, der Ergonomie und der Form eines Rennrads zu bauen. Klein musste es sein, damit man es in den beengten Verhältnissen asiatischer Grossstädte in die Wohnung mitnehmen kann.

Auch Saras Bruno steht in ihrer Wohnung. «Ich würde es nie über Nacht auf der Strasse stehen lassen», meint sie. Was völlig nachvollziehbar ist. Denn es ist wirklich ein Hingucker, das Bruno. ■

Dave Durner



1| Sara mit ihrem Mini-Velo der Marke «Bruno».

2| Wer hats erfunden? Ein Bündner!

3| Ergonomisch wie ein Rennrad.

4| Schnell wie ein Grosse.

5| Stilvoll wie ein Bruno.