



SO NICHT!

Der Stadtrat von Winterthur hat Ende 2019 kurzfristig ein Bauprojekt zwischen Bankstrasse und Bahnhofplatz beschlossen. Ganz ohne Mitwirkungsverfahren. Das Projekt sah vor, die Veloparkierung um gut 200 Plätze zu reduzieren. Das hätte

einem Abbau von mehr als der Hälfte entsprochen. Gegen diesen Kahlschlag und weitere bauliche Massnahmen haben sich Pro Velo Winterthur und andere Betroffene mittels Einsprachen und Rekursen gewehrt – mehr dazu auf Seite 8.

GEMEIN(T)

OKAY, ABER NOCH NICHT GUT

Die Stadt Zürich hat Mitte Juni die Pläne für drei Velovorzugsrouten aufgelegt. Warum wir auf eine Einsprache verzichten – obwohl wir nicht zufrieden sind.

Bei der Umsetzung der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» geht es endlich vorwärts: Das Tiefbauamt hat drei Routen von insgesamt knapp zehn Kilometern Länge aufgelegt. Die Velovorzugsroute «Höngg» verbindet die Stadtgrenze mit dem Wipkingerplatz, die Route «Schwamendingen» den Schwamendingerplatz mit dem Bahnhof Stettbach und die Route «Affoltern – Oerlikon» die beiden genannten Quartiere direkt miteinander.

Die drei Velovorzugsrouten verlaufen grösstenteils auf Quartierstrassen. Verkehrsanordnungen und Markierungen sowie bauliche Eingriffe sollen die Sicherheit fürs Velo erhöhen. Dazu gehören Tempo 30, Vortrittsberechtigung und ein grünes, 40 Zentimeter breites Band am Strassenrand, das die Velovorzugsroute sichtbar macht. Um genügend Platz für überholende und nebeneinanderfahrende Velos zu schaffen, sollen entlang der drei

Strecken 496 Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden. Pro Velo Zürich begrüsst diese Massnahmen.

STOPP DURCHGANGSVERKEHR!

Kritisch sind wir gegenüber den halbhatzigen Lösungen an den Knoten. Beim Meierhofplatz etwa bleibt die Situation für die Velofahrenden praktisch beim Status quo. Und auch wenn wir uns über die grüne Farbe freuen, hätten wir uns allgemein mehr bauliche Massnahmen gewünscht. Zudem hat die Stadt keine Vorkehrungen gegen den Durchgangsverkehr getroffen. Aber immerhin verspricht sie, die Situation zu beobachten, den Verkehr zu messen und bei Bedarf zu handeln.

Da wir wegen des Durchgangsverkehrs bereits an der Mühlebachstrasse Rekurs ergriffen haben und dazu ein Verfahren läuft, verzichten wir bei den drei neuen Vorzugsrouten auf eine Einsprache.

Denn eine solche würde die Projekte verzögern. Die Velovorzugsrouten sollen endlich sichtbar werden. Für Pro Velo ist die Situation jedoch noch nicht befriedigend – und wir hoffen nach wie vor, dass das Stadthalteramt dem Rekurs stattgibt und damit der Standard für Velovorzugsrouten deutlich geklärt wird. Auch bedauern wir, dass die Stadt lieber abwartet und misst, statt proaktiv und mutig etwas gegen den ortsfremden motorisierten Verkehr zu unternehmen und so die Velorouten-Initiative im Wortlaut umzusetzen. ■

Andrea Freiermuth

So soll die Markierung der Velovorzugsrouten aussehen: rechts und links der Fahrbahn ein 40 Zentimeter breites Band sowie dann und wann ein zwei Meter grosses Velopikto.

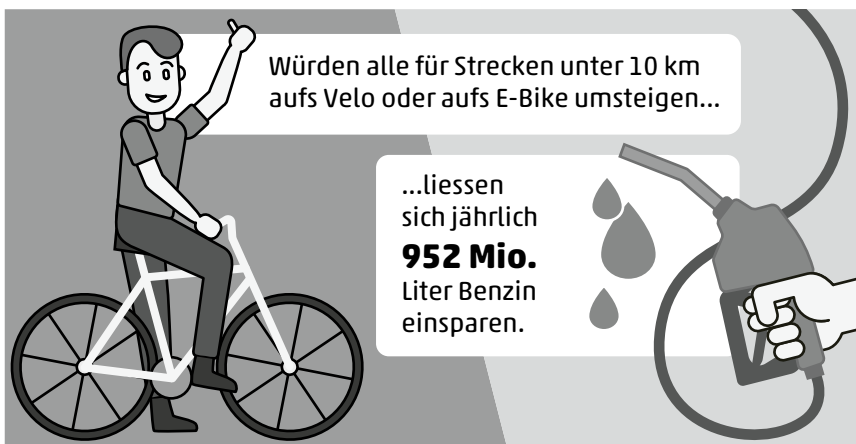


GEZÄHLT

BENZIN SPAREN, VELO FAHREN

Wie viel Benzin und Diesel liessen sich einsparen, wenn für kurze Strecken von fünf respektive zehn Kilometern alle aufs Velo oder aufs E-Bike umsteigen würden? Sehr viele. Denn 46 Prozent aller Autofahrten hierzulande betragen weniger als fünf Kilometer. Und mit 66 Prozent sind sogar zwei Drittel aller Autofahrten kürzer als zehn Kilometer. Multipliziert man die durchschnittlichen Personenkilometer unter fünf respektive

zehn Kilometern mit der Einwohnerzahl, so kommt man auf rund 5700 beziehungsweise 13 600 Millionen Kilometer pro Jahr. Geht man von einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von sieben Litern pro 100 Kilometer aus, liessen sich jährlich 399 beziehungsweise 952 Millionen Liter Benzin einsparen – damit könnte man nicht nur viel CO₂ vermeiden, sondern auch ziemlich viel Geld sparen. ■




GEFREUT

UMFRAGE ZU CARGOBIKES

Das Veloinstitut der Universität Lausanne führt eine schweizweite Untersuchung zur Nutzung von Cargobikes durch. Mit der Umfrage möchten die Forschenden herausfinden, von wem, warum und wie Cargobikes in der Schweiz genutzt werden. Als Cargovelo gilt dabei jedes Fahrrad, das vorne oder hinten eine Ladefläche hat, unabhängig von der Anzahl Räder und davon, ob das Velo elektrisch unterstützt ist oder nicht.

Dank der Studie soll es künftig möglich sein, besser auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer von Lastenvelos einzugehen und diese Form der nachhaltigen Mobilität zu fördern. Darum: unbedingt mitmachen! Das Ausfüllen des Fragebogens dauert rund zehn Minuten. ■

 Icon für den Weblink www.pvzh.ch/cargovelo



Theoretisch wäre im Rampenspiegel oben rechts ein Velorad zu erkennen.

GETESTET

VIRTUELLER TOTER WINKEL

Die Stadtpolizei Zürich setzt seit kurzem auf Virtual Reality, um Velofahrende für den toten Winkel zu sensibilisieren. Dafür setzt man sich auf einen LKW-Sitz, stülpt die VR-Brille über und wähnt sich so in einer Fahrerkabine. Der virtuelle Lastwagen steht nicht still, sondern macht einen Rechtsabbieger. Dabei muss man sich entscheiden, ob man auf die Bremse tritt oder Gas gibt. Alle vier für Lastwagen vorgeschriebenen Spiegel sind vorhanden. Auf einem davon ist immer irgendwo ein Teil des Velofahrenden im toten Winkel zu sehen. Dennoch kann es passieren, dass man ihn nicht wahrnimmt. Denn man schafft es einfach nicht, in alle vier Spiegel gleichzeitig zu schauen.

Damit bietet der Simulator einen gelungenen Perspektivenwechsel vom Velosattel in die Kabine eines LKW-Fahrers und kann die Velofahrenden so tatsächlich sensibilisieren. Wir wünschten uns aber trotzdem, dass die Veloinfrastruktur in der Stadt Zürich so gut wäre, dass Velofahrende gar nicht erst in solch gefährliche Situationen kommen. ■



GESAGT

«Dass Autofahrer beim Überholen eines Velofahrers das Tempo drosseln und einen Mindestabstand einhalten müssen. Nicht 15 Zentimeter, sondern eineinhalb Meter.»

Jolanda Neff auf die Frage «Was sollte gesetzlich besser geregelt sein?» im Tages-Anzeiger vom 20. April 2022.

Veloinfrastruktur ist nicht gratis: Das Geld dafür stammt hauptsächlich aus dem Topf der Gemeindesteuern.



WER BEZAHLT DIE ZECHÉ?

Velofahrende kommen grösstenteils selber für die Kosten auf, die sie verursachen. Das ist eine Tatsache, auch wenn Autofahrende gerne das Gegenteil behaupten.

VELOFAHRENDE BEZAHLEN STEUERN UND DAMIT FÜR DIE INFRASTRUKTUR

Die Strasseninfrastruktur der Gemeinden finanziert sich ausschliesslich aus ordentlichen Steuereinnahmen. Und Steuern bezahlen bekanntlich alle Menschen, die zumindest etwas Geld verdienen, darunter auch Velofahrende. Der Anteil der Gemeindestrassen am ganzen Strassennetz beträgt 72 Prozent, also ziemlich viel. Der Anteil der Kantonsstrassen macht 25 Prozent und jener der Nationalstrassen lediglich rund 3 Prozent an der gesamten Strasseninfrastruktur aus – wobei anzumerken ist, dass Velofah-

rende in der Regel gar nicht auf die Autobahn wollen, selbst wenn sie dürften.
Quelle: www.pvzh.ch/kosten1

VELOFAHRENDE HABEN EIN SCHWIERIGES VERHÄLTNISS ZU KANTONSSTRASSEN

Einverstanden: Kantonsstrassen werden hauptsächlich aus Motorfahrzeugsteuern, aus der Schwerverkehrsabgabe und aus dem Treibstoffzollzuschlag finanziert. Hier kann man den Velofahrenden, wenn man denn unbedingt will, unterstellen, sie würden nur profitieren. Schaut man jedoch genauer hin, wird ersichtlich, dass sich in vielen Kantonen

die Gemeinden innerorts an den Kosten beteiligen müssen. Kommt hinzu, dass der Kanton auf den Kantonsstrassen das Sagen hat und die Velofahrenden oft vergisst. In der Stadt Zürich führt das dazu, dass sich praktisch alle gefährlichen Stellen im städtischen Strassenetz auf Kantonsstrassen befinden.

Quelle: www.pvzh.ch/kosten2

WO DIE MILLIARDEN AUS DEM NAF-TOPF WIRKLICH LANDEN

Veloinfrastruktur wird auch aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds (NAF) finanziert. Der Topf wird hauptsächlich durch die Abgaben der Autofahrenden gefüllt. Das stimmt. Aber hier muss man die Relationen sehen: Für 2021 rechnet man mit Einnahmen von rund 3 Milliarden Franken. 2,9 Milliarden davon werden für Betrieb, Ausbau, Fertigstellung, Unterhalt, Engpassbeseitigung und Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes eingesetzt. Für die Infrastruktur in Städten und Agglomerationen sind 400 Millionen eingeplant – und davon dürfte nur ein Bruchteil bei den Velofahrenden landen, weil es bekanntlich in der Agglo auch noch andere Verkehrsteilnehmende gibt, die mit ihren Gefährten leider mehr Raum beanspruchen als die Velofahrenden.

Quelle: www.pvzh.ch/kosten3

AUTOFAHRENDE VERURSACHEN EXTREM HOHE EXTERNE KOSTEN

Last but not least muss man die externen Kosten miteinberechnen, also die Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden. Konkret handelt es sich dabei um die durch Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Unfälle verursachten Kosten. Die externen Kosten des Velos sind im Vergleich zu jenen des motorisierten Privatverkehrs relativ tief, 571 Millionen versus 9,7 Milliarden: Sie sind also um den Faktor 17 tiefer! Es handelt sich dabei hauptsächlich um Velounfälle, die nur in zwei Dritteln aller Fälle von Velofahrenden verursacht wurden. Das heisst, zu einem Drittel müssten diese Kosten eigentlich den anderen Verkehrsteilnehmenden belastet werden, welche überwiegend Autofahrende sind. So oder so: Die Kosten werden beinahe vom Nutzen wettgemacht. Der Nutzen des Velos allein für die Gesundheit beträgt 456 Millionen Franken, jener des Autos ist inexistent.

Quelle: www.pvzh.ch/kosten4 ■

Andrea Freiermuth

THE BIKEABLE CITY MASTERCLASS:

Nach einer Woche Weiterbildung mit geballter Ladung Velo-Know-how und der Besichtigung von tollen Veloinfrastrukturen in Kopenhagen ist Pro-Velo-Zürich-Geschäftsleiterin Yvonne Ehrensberger mit neuen und gefestigten Argumenten zur Veloförderung zurück. Hier ihre Top-10-Erkenntnisse.

1 FÜR DIE ZUKÜNFTIGEN VELO-MASSEN BAUEN

Baue die Infrastruktur – die Velos werden kommen! Das lässt sich in Kopenhagen bei etlichen Brücken über den Hafen eindeutig zeigen. Wurde die Brygge-Brücke auf 7000 Velofahrende am Tag ausgelegt, queren heute 20 000 Velos am Tag die besagte Stelle.

2 TESTEN, TESTEN, TESTEN

Pop-up-Velowege in diversen Städten haben gezeigt, was kurzfristige Massnahmen auslösen können. Anstatt am Schreibtisch etliche Varianten durchzuplanen und wieder zu verwerfen, sollen kurzfristige und temporäre Lösungen als Tests genutzt werden – damit werden Ängste abgebaut. Tactical Urbanism als Weg zu einer velofreundlichen Stadt!

3 MESSEN, MESSEN, MESSEN

Nur was zählt, zählt! Bezüglich verlässlicher Daten zum Veloverkehr hinken wir im Vergleich zu anderen Verkehrsarten Jahrzehnte hinterher. Mehr Fakten durch Messungen, mit Zählstellen, Apps und Umfragen sind unerlässlich für künftige Planung.

4 GUTE BEISPIELE ZEIGEN UND VISUALISIEREN

Anstatt von Spurreduktion und Parkplatzabbau zu sprechen, müssen wir Bilder und Visualisierungen von einer lebenswerten Stadt zeigen! Umgestaltete Strassen mit mehr Platz für Menschen sind durchs Band Erfolge; niemand will eine Blechwüste.

5 NACHHALTIGE KAMPAGNEN MIT VELOSTADT BRANDEN

Eine gute Kampagne ist die, die auch nach ihrem Ende noch deutlich sichtbar bleibt. So wie die Kampagne «Aarhus Cykelby», die auch längst nachdem kein Geld mehr zur Verfügung stand, an Zählstellen und Velopumpen im öffentlichen Raum Präsenz markiert und die Erwartungen der Bevölkerung an eine velofreundliche Stadt weiterhin hochhält!

6 VORTEILE FÜR DIE VOLKSGESUNDHEIT – DAS BESTE ARGUMENT!

Velofahren hat ganz viele Vorteile – das wissen wir alle. Was aber in Dänemark am

besten zieht, um die Veloförderung politisch zu begründen, ist nicht etwa das Klimaargument, sondern die Volksgesundheit. Wer Velo fährt, tut immer gleichzeitig Gutes für das eigene physische sowie psychische Wohlbefinden und fehlt weniger bei der Arbeit.

7 WIR BRAUCHEN EINE FACHSTELLE, DIE VERANTWORTUNG ÜBERNIMMT

Die direkten und unterbruchfreien Verbindungen von der Agglomeration in die Stadt können nicht im Alleingang oder nur so nebenbei umgesetzt werden. Es braucht eine übergeordnete Koordination sowie den Willen der beteiligten Gemeinden. Darum gibt es in der Grossregion Kopenhagen eine eigene Organisation: Sie garantiert den Bau und die Qualität der Cycle-Superhighways.

8 ERFOLG DER EINE-RICHTUNG-RADWEGE

Konsequente Eine-Richtung-Radwege vereinfachen die Situation an Knoten und sind für alle Beteiligten glasklar und intuitiv; Querungen und Konfliktpunkte sind gering. In dichtem Gebiet sind Eine-

Richtung-Radwege um ein Vielfaches besser als Zwei-Richtungen-Radwege.

9 GUTE LEUTE BRAUCHT DIE CHEF-ETAGE DER VERWALTUNG!

Die Verwaltung hat einen riesigen Hebel und kann sowohl Veloprojekte jahrelang verschlampen als sie eben auch massgeblich vorwärtstreiben. Wichtig ist, dass der Umbau zur Velostadt auch in der Chefinnenetage in der Verwaltung prioritär behandelt wird und das Mind-Set stimmt.

10 DIE LAUTESTEN SIND HÄUFIG NICHT DIE MEHRHEIT

Auch in der bekannten Velostadt wird bei jeden Parkplatz-Abbau laut ausgerufen. Die Resultate von Umfragen in Kopenhagen zeigen jedoch, dass eine deutliche Mehrheit fürs Velo ist. Dasselbe gilt bei uns: Vergangene Veloabstimmungen wurden mit über 70 Prozent Zustimmung angenommen. Die Zahlen sprechen für sich und legitimieren jegliche Verbesserungen fürs Velo. Immer. ■

Yvonne Ehrensberger



Geplante Velobrücke über das Gleisfeld in Zürich: Baue die Infrastruktur – die Velos werden kommen!



Waren ganz einfach transportieren mit Carvelo2go.

STADTAUTO DER ZUKUNFT

Über die Sharing-Plattform Carvelo2go kann man in wenigen Schritten ein elektrisches Cargobikes mieten. Pro-Velo-Mitglieder profitieren von einer Vergünstigung.

In den Städten Zürich und Winterthur gehören die elektrischen Cargobikes von Carvelo2go bereits zum Stadtbild: Familien bringen damit ihre Kinder zur Krippe, Kleinbetriebe liefern ihre Produkte an die Kunden aus, und wieder andere transportieren damit ihre wöchentlichen Grosseinkäufe. In Zürich gibt es 38 dieser sogenannten «Carvelos», in Winterthur sind es 7. Und auf dem ganzen Kantonsgebiet sind es total 61 in 12 Städten beziehungsweise Gemeinden, wobei Regensdorf und Flaach zu den neuesten gehören.

BUCHEN UND NUTZEN VIA APP

Carvelo2go entstand im Rahmen von Carvelo, einer Initiative der Mobilitätsakademie des TCS und des Förderfonds Engagement Migros. Es handelt sich um eine Sharing-Plattform für elektrische Lastenräder. Die Carvelos werden bei Cafés, Quartierläden, Restaurants oder Poststellen stationiert. Diesen sogenannten «Hosts» kommt eine Schlüsselfunktion zu: Sie übergeben den Nutzerinnen und Nutzern Schlüssel und Akku und laden nach jeder Buchung den Akku wieder auf. Im Gegenzug können sie das Carvelo während 25 Stunden pro Monat für eigene Zwecke nutzen.

Was vor knapp vier Jahren in Bern begann, ist heute ein etabliertes Angebot. Inzwischen sind bereits mehr als 5200 Nutzerinnen und Nutzer aus dem Kanton Zürich auf der Plattform registriert. Nach einer einmaligen und kostenlosen Registrierung auf www.carvelo2go.ch beziehungsweise über die gleichnamige App und die Hinterlegung eines Zahlungsmittels (Mastercard, Visa oder Postfinance-Card) können die Carvelos online reserviert werden. Die erste Stunde mit dem Cargobike kostet 5 Franken, jede weitere Stunde 2.50 Franken. Von 22 Uhr bis 8 Uhr morgens entfällt der Stundentarif. Für Personen, die oft ein Cargobike ausleihen, lohnt sich das Carvelo2go-Halbtaxabo für 90 Franken pro Jahr. Damit halbiert sich die Miete.

Und last but not least: Pro-Velo-Mitglieder erhalten einen Gutschein über 20 Franken, der im gesamten Netzwerk für das laufende Jahr gültig ist – eine Mail an info@pro-velo.ch genügt, um den Gutschein anzufordern. ■

www.carvelo2go.ch

Andrea Freiermuth

TERMINE

VELOBÖRSEN

Die nächste Velobörse findet am 27. August auf dem Helvetiaplatz in Zürich statt. Anschliessend folgen Dübendorf Stadthausplatz am 3. September und Oerlikon Max-Bill-Platz am 17. September.

www.pvzh.ch/veloboersen

CYCLOMANIA

Im September heisst es wieder: Cyclomania – die schweizweite Velo-Challenge für Gemeinden. Im Kanton Zürich sind die Städte Uster, Wetzikon und Bülach mit dabei. Auch das Glatttal und die Gemeinde Niederhasli machen mit. Während des ganzen Monats kann man hier fleissig in die Pedale treten und Preise gewinnen – und gleichzeitig mit-helfen, die Infrastruktur zu verbessern.

www.cyclomania.ch

PARKING DAY

Am dritten Freitag im September ist PARK(ing) Day. Auch dieses Jahr nutzen wir einige Parkplätze zur Velowerkstatt um. In Zürich und anderen Städten finden viele weitere tolle Aktionen statt. Mehr Infos gibts auf der Website des Vereins [umverkehrR](http://umverkehr.ch), der den Event koordiniert.

www.umverkehr.ch



Am PARK(ing) Day nutzen wir mit dem Verein [umverkehrR](http://umverkehr.ch) Parkplätze um.

VELODEMO

Einmal mehr heisst es am 22. September «World Car Free Day». Traditionsgemäss findet in Zürich an diesem Datum die grösste jährliche Veloausfahrt statt. Sie wird von verschiedenen Veloorganisationen organisiert. Nach der Sternfahrt besammeln sich die Velofahrenden um 18 Uhr auf dem Helvetiaplatz, Start der Rundfahrt ist eine halbe Stunde später. Knappe zwei Stunden später gibts ein buntes Abendprogramm mit Musik, Velomodeschau, Kino und Bar.

www.velodemo.ch ■



Wer hier in Dozwil (TG) geradeaus fährt, wird das Schulhaus lange suchen.

RINKS ODER LECHTS?

Abseits von Nummernrouten kann man viele Überraschungen erleben. In Dozwil sogar auf einer Nummernroute.

Mainstream und Konformismus sind nicht mein Ding. Sie riechen mir zu sehr nach Herdensenheit, Überraschungsängsten, Horizontverengung.

Gibt es Mainstream auch im Veloverkehr? Mir fallen sofort die Nummernrouten ein, mit denen Freizeitfahrende brav wie Schafe geführt werden sollen. Aareroute 8, Wasseramroute 802, Alter Bernerweg 34 etwa. Gewiss, solche Routen sind gut ausgebaut und führen an manchen Sehenswürdigkeiten vorbei. Doch abseits der Nummernrouten lassen sich sehr viele verborgene Naturschönheiten und kulturhistorische Perlen entdecken. Wer ein Ziel fernab des Mainstreams erreichen will, wird von Nummernwegweisern ohne Ortsangaben oft im Regen stehen gelassen oder sogar in die Irre geführt. Warum eigentlich finden sich in der Schweiz so wenige Velowegweiser mit Ortsangaben? Was würden Autofahrende oder Wandernde sagen, wenn auf ihren Wegweisern nur Nummern ständen? Entspringen die Nummern-Velowegweiser übertriebenem Schweizer Ordnungs- und Sicherheitssinn?

Gewohnt nonkonformistisch halten wir uns auf unserer Velotour nach Romanshorn wenig an Nummern. Auf der Nummernroute 923 gelangen wir nach Hugelshofen. Dort lösen wir uns von der Mainstreamstrasse.

Allein schon der Ortsnamen wegen, die absurde Fantasien wecken: Engelswilen. Willensstarke Engel? Wir gelangen zufällig auf die Nummernroute 41. In Berg aber verlassen wir diese und schwenken ab Richtung Birwinken. Keine Spur dort von Bier, dafür ein weiss-schaumiges Blustparadies! Nummernfahrende verpassen dieses eindrückliche Frühlingserlebnis. Belzstadel. Weicher Pelz oder Balz? Wir gelangen zufällig wieder auf eine Nummernroute. Bärshof: Bären im Thurgau? Oder orthografisch etwas ungeschickte Beeren?

Nummehr bleiben wir brav auf Nummernwegen: 922/82, 55/82, 82. Eingangs Dozwil findet sich endlich ein Velowegweiser mit Ortsangaben: geradeaus zur Schule, alle übrigen Richtungen nach rechts. Ich wäre der Nase nach lieber geradeaus gefahren. Doch meine Begleitung setzt auf

die narrensichere Wegweisung. Bald aber werden wir für diesen Konformismus bestraft: Wir landen entweder auf einer Zusatzschleife oder auf der Strasse nach Amriswil.

In Romanshorn beugen wir uns über die App von SchweizMobil, schmunzeln und jandln: Der Dozwiler Wegweiser wechselt geradeaus, rinks und lechts. Das Schulhaus läge rinks, alle übrigen Wege führen geradeaus. Es lebe der Nonkonformismus!

Aedes

AEDES - DIE ERKLÄRUNG

Aedes ist eine Gattung innerhalb der Familie der Stechmücken. Der wissenschaftliche Name leitet sich von dem griechischen Wort «aëdes» ab und bedeutet übersetzt «unangenehm» bzw. «lästig», da die Weibchen dieser Gattung auch beim Menschen Blut saugen.

KAHLSCHLAG ABGEWENDET

Ohne Mitwirkungsverfahren wollte der Stadtrat die Stadthausstrasse mit einer «Sofortmassnahme» umgestalten. Dank dem Engagement von Pro Velo und weiteren Verkehrsverbänden konnte dies verhindert werden.

Das Ende 2019 kurzfristig beschlossene Bauprojekt des Stadtrates sah vor, die Veloparkierung zwischen Bankstrasse und Bahnhofplatz um gut 200 Plätze zu reduzieren – was einem Abbau von mehr als der Hälfte entsprechen würde. Gegen diesen Kahlschlag und weitere bauliche Massnahmen haben sich mehrere Verkehrsverbände und Private mittels Einsprachen und Rekursen gewehrt.

TEMPO 30 UNBESTRITTEN

Mit dem Projekt wollte der Stadtrat eine im Parlament breit abgestützte Motion für Tempo 30 und ein Motorfahrzeugverbot an der Stadthausstrasse umsetzen. Gegen diese Verkehrsberuhigung gab es keine Opposition. Doch die Umsetzung hat sich wegen des hängigen Rekursverfahrens nun um gut zwei Jahre verzögert. Pro Velo, VCS und «Winterthur: agil mobil» versuchten mehrfach, den Stadtrat zu motivieren, die unumstrittene Verkehrsberuhigung rasch umzusetzen. Dazu hätte das umkämpfte Bauprojekt zurückgezogen werden müssen. So wäre der Weg für die ohne Baumassnahmen realisierbaren Markierungen und Verkehrstafeln für die neue Tempo-30-Zone und das Motorfahrzeugverbot frei gewesen.

Doch für den Stadtrat ergab sich ein anderes Dilemma. Tatsächlich hatte das Departement Bau entschieden, vorerst auf die Umsetzung der temporären baulichen Massnahmen zu verzichten. In der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage zur Verkehrsberuhigung Stadthausstrasse, eingereicht von Gemeinderätin R. Heuberger (FDP), den Gemeinderäten Z. Dähler (CVP/EDU), M. Reinhard (SVP) und R. Diener (Grüne/AL), schrieb der Stadtrat im Dezember 2020: «Der Hinweis der Verkehrsverbände im vorliegenden Fall bezüglich ungenügender Mitwirkung der Bevölkerung durch Weglassen des Mitwirkungsverfahrens nach Paragraf 13 Strassengesetz wurde vom Departement Bau zur Kenntnis genommen.» Und er kam zum Schluss: «Im Nachhinein gesehen, war der Entscheid, aufgrund der politischen Dringlichkeit bei den provisorischen Massnahmen für die Stadthausstrasse direkt das Einspracheverfahren nach § 16 StrG durchzuführen (und auf die Mitwirkung zu verzichten), offensichtlich eine Fehleinschätzung.» Alle baulichen Massnahmen müssen nun in eine zweite Runde. Der Stadtrat hat das Bauprojekt im Juni nun auch gegenüber den einsprechenden Verbän-

den zurückgezogen. Als nächster Schritt wird das 2019 ausgelassene ordentliche Mitwirkungsverfahren durchzuführen sein.

STADTRAT VERLANGT KLÄRUNG

Der Stadtrat hatte also das umstrittene temporäre Bauprojekt sistiert und das Weglassen eines ordentlichen Mitwirkungsverfahrens als Fehler taxiert. Und trotzdem war Ende 2020 der Weg für die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen noch immer nicht frei. Denn die Rekurrenten hatten gleichzeitig mit den Einsprachen zum Bauprojekt auch rechtliche Rügen zum gewählten Verfahrensablauf geltend gemacht. Der Stadtrat wollte diese strittigen Verfahrensfragen geklärt haben. In einer Medienmitteilung vom Dezember 2020 schrieb er: «Die strittigen Fragen zur Verkehrsordnung sind prozessual zu klären, weil die Rekurrierenden der Stadt vorwerfen, die Verfahren nach Strassengesetz und die Verkehrsord-

1 | Wermutstropfen: Trotz Sieg in den Verfahrensfragen werden diese Veloparkplätze neben dem Restaurant National bald verschwinden.



nung nicht korrekt koordiniert zu haben.» Der Stadtrat teile diese Auffassung nicht. «Ohne klärenden Entscheidung könnten die Verkehrsverbände den Vorwurf der angeblich falschen Verfahrenskoordination bei jeder weiteren Publikation erneut erheben.» Dieser Punkt bedürfe deshalb einer grundsätzlichen rechtlichen Klärung. Es ist ärgerlich, dass die Umsetzung der Verkehrsberuhigung an der Stadthausstrasse aufgrund dieser formalrechtlichen Auseinandersetzung verzögert wurde. Dieser Umweg wäre jedoch zu vermeiden gewesen. Denn das von den Verkehrsverbänden eingeforderte Verfahren hat die Stadt bei anderen Bauprojekten bereits entsprechend durchgeführt, und es ist auch Standard in der Stadt Zürich. Mit Entscheidung vom Februar 2022 hat das Zürcher Verwaltungsgericht in diesen Verfahrensfragen den Verkehrsverbänden vollumfänglich Recht gegeben. Obwohl der Stadtrat die Auffassung nicht teilt (vgl. Zitat oben aus der städtischen Medienmitteilung), muss er künftig Projekte genau so publizieren.

WO SIND ALL DIE VELOS GEBLIEBEN?

Ein Wermutstropfen bleibt: Trotz formalem Sieg in der Verfahrensfrage hat das Zürcher Verwaltungsgericht den Rekurs der Verkehrsverbände als Ganzes abgewiesen. Damit sind nun alle Elemente der Verkehrsordnung (betrifft Markierungen und Signalisation) rechtskräftig. Darunter fallen leider auch alle Veloabstellplätze im Bereich der Stadthausstrasse 24 vor dem Restaurant National. Sie werden nun aufgehoben. Die Verkehrsverbände haben sich gegen diesen Abbau gewehrt und während der zwischenzeitlich geführten Verhandlungen vorgeschlagen, nur eine der beiden Parkplatzreihen abzubauen. Damit hätten sich die engen Platzverhältnisse für den Fussverkehr erheblich verbessern lassen. Nun ist zu befürchten, dass auch auf diesem Trottoir häufig parkierte Lieferwagen den Platz beanspruchen und den Fussverkehr auf die Fahrbahn verdrängen. ■

Pro Velo Winterthur



Stadträtin Christa Meier und Leiter Verkehr Tiefbauamt Herbert Elsener freuen sich über den gewonnenen Prix Velo.

1. PLATZ FÜR WINTERTHUR

Beim jährlich von Pro Velo verliehenen «Prix Velo» hat Winterthur wieder einen Spitzenplatz belegt. Negativ beurteilt wurde allerdings die ungenügende Signalisation bei Strassenbaustellen.

«Winterthur, die beste Velostadt mit Schwächen» titelte der Landbote Anfang Mai. In der von Pro Velo alle vier Jahre durchgeführten Bevölkerungsumfrage «Prix Velo» holte sich Winterthur den Sieg in der Kategorie Grosse Städte. In der Gesamttrangliste schnitten Burgdorf und Zuchwil noch besser ab als unsere Velostadt. Winterthurs Gesamtnote ist mit 4,4 aber alles andere als berauschend. Fehlende Veloinfrastruktur, Löcher und Unebenheiten in den Fahrbahnen und vor allem die in allen vorangegangenen Umfragen und auch diesmal wieder

ungenügende Bewertung der Regelung rund um Baustellen und der entsprechenden Signalisation für den Veloverkehr ziehen die in anderen Bereichen wie Abstellanlagen, Veloklima und Sicherheitsgefühl recht guten Noten nach unten. Das Baudepartement macht sich aktuell auf, die geplanten Veloschnellrouten zügig zu realisieren. Falls dies gelingt, könnte sich Winterthur dank diesem Grosseffort beim Infrastrukturausbau in einigen Jahren wieder an der Prix-Velo-Ranglistenspitze platzieren. ■

Reto Westermann



Interdisziplinäre Diskussion mit Stadtplanerin Anouk Kuitenbrouwer, Schriftsteller Alex Capus, Regierungsrätin Jacqueline Fehr und Simon Strauss von der FAZ (Moderation).

STADTLUFT – VELOFAHREN IN DER STADT

Beim Workshop «Velofahren in der Stadt» lieferten sich Winterthurer Fachleute und ihre Kolleginnen und Kollegen aus dem Ausland einen interessanten Schlagabtausch bei der Suche nach der besten Lösung.

Am 6. Mai fand in den Räumen des Tiefbauamts der Stadt Winterthur ein Workshop zum Thema «Velofahren in der Stadt» statt. Das ist an sich keine Mitteilung im Velojournal wert, doch die Form der Organisation des Anlasses und die daraus gewonnenen Erkenntnisse dürfen hier nicht fehlen.

Mit Vertretern und Vertreterinnen aus Graz und Berlin diskutierten die Verkehrsplaner aus Winterthur drei ausgesuchte Projekte. Zuerst präsentierten die Winterthurer ihre Ideen, danach analysierten die Berliner und Grazer die Pläne und entwickelten ihre spontanen Lösungsmöglichkeiten. Eine «Fachtribüne» (Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Veloszene, Polizei, Gewerbe und Stadtbus) verfolgte sie dabei, durfte Inputs geben und Fragen stellen.

Beim Thema «Raum neu aufteilen», wo es um den Umgang mit einer Hauptver-

kehrsstrasse in einem Quartier ging, fand ein Vorschlag Gefallen, der durch die passende Schaltung der Lichtsignale Freiraum gewinnen will. Im Klartext: Während der Verkehr auf der Hauptstrasse «rot» hat, können die Zufussgehenden, Velofahrenden und auch Autofahrenden die durch das Rotlicht gesicherte Fläche überall und in jede Richtung queren – also beispielsweise auch diagonal. Fahrzeuge sind dabei jedoch nicht vortrittsberechtigt. Bei dieser Lösung handelt es sich faktisch um ein Wechselspiel zwischen Hauptverkehrsstrasse und Begegnungszone.

ANTI STAU IST KEIN ARGUMENT

Den von Winterthurer Seite bei allen Lösungsvorschlägen immer wieder vorgebrachten Einwand, die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs dürfe aufgrund des entsprechenden Gesetzes-

artikels nicht reduziert werden, stellten die Kollegen aus Berlin vehement infrage. Ihr Denkansatz: Andere Gesetze, etwa die Einhaltung der Lärmgrenzwerte oder von Abgasemissionen, würden ebenso gelten. Also müsse zwischen der Einhaltung der Gesetzesvorgaben abgewogen werden. Wenn die Kapazität mal wieder als Vorwand genutzt wird, wird sich Pro Velo die Argumente der Berliner zunutze machen.

TRENNEN IST UNABDINGBAR

Zum Thema Velo und Fussverkehr präsentierten die Winterthurer einen Abschnitt mit sehr grossem Fuss- sowie Veloverkehr. Es gab zwei Varianten: gemischt und getrennt. Das Verdikt aus den zwei Städten sowie vonseiten der Fachtribüne war eindeutig: Trennen! ■

Pro Velo Winterthur

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: Kathrin Berger, woerterbuero.ch

Auflage: 5000 Exemplare

KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

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



Hilfswerk der Evangelischen
Kirchen Schweiz

HEKS rollt

Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich

Mehr Informationen unter:
www.heks.ch

Rad-Los! Verkauf + Service + Bau



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

ELEKTRO



FALT



TOUREN



ALLTAG



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich




Wir unterstützen
Kinder in der Freizeit.
Helfen Sie mit!

 Ihre Spende
in guten Händen.

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

FRISCHER WIND IM VORSTAND

Seit März 2022 ist Andrin Schauber neues Vorstandsmitglied von Pro Velo Zug. Im Gespräch erklärt er, was ihn motiviert hat, sich im Verein aktiv zu engagieren, und wie er sich einbringen möchte.

Welche Rolle spielt das Velofahren in deinem Leben?

Das Velo hat mich schon immer begleitet. Grundsätzlich muss ich aber sagen, dass mich alle möglichen Formen des Auf-Rädern-unterwegs-Seins begeistern. Früher konnte man mich genauso oft auf dem Einrad, Rollbrett oder den Inlineskates antreffen. Heute ist meine erste Wahl das Velo.

Wie nutzt du das Velo?

Als ehemaliger Velokurier in Zug weiss ich, dass es in der Stadt Zug, um von A nach B zu kommen, kein schnelleres Verkehrsmittel gibt als das Velo. Mit meinem Cyclocross Bike fahre ich sowohl im Alltag als auch auf meinen Touren durch die Schweiz. Meine längste Veloreise führte mich von Bern über Genf nach Marseille und weiter nach Genua, Como und über den Splügenpass zurück in die Schweiz.

Welche Bedeutung hat das Velofahren deiner Meinung nach für die junge Generation?

Neben seinem praktischen Nutzen ist das Velo in meinem Umfeld oft auch Ausdruck des persönlichen Stils. Viele sehen im Velo ein praktisches und ökologisches Verkehrsmittel, mit dem man als Gruppe unterwegs sein kann. Das ist aber – wenn man die Stadt Zug mit Bern, Zürich oder Basel vergleicht – noch lange nicht alles, was das Velo möglich machen könnte. Zum Beispiel sind in Zug die Sportart Velopolo, ein Fest wie die Velonacht oder auch die Kultur um die Critical Mass noch

vielen unbekannt. Ein Velokino etwa, bei dem der Strom für den Beamer aus der Pedale kommt, wäre sicher toll, um die Möglichkeiten des Velos aus einer anderen Perspektive zu betrachten.

Welche Motivation hast du, bei Pro Velo Zug aktiv mitzuarbeiten?

Neben meinem persönlichen Interesse, mich für die Veloinfrastruktur in Zug einzusetzen, motivieren mich gemeinsame Erlebnisse mit anderen Velofahrenden. Das Velo bringt neben gesundheitlichen Vorteilen auch soziale und kulturelle Chancen mit. Zudem möchte ich meine Freude und die vielen positiven Erfahrungen

als Velokurier, als Leiter bei DEFI VELO und den Velofahrkursen von Pro Velo weitergeben.

Was möchtest du bei deiner Arbeit für Pro Velo in den Vorstand einbringen?

Mir ist wichtig zu betonen, wie viel Gutes bereits gemacht wird. Durch meinen Beitritt in den Vorstand hoffe ich verschiedene Projekte fördern zu können, die besonders jungen Velofahrenden zugutekommen. Ich wünsche mir in Zug mehr Plattformen, Anlässe und Feste um und fürs Velo. Mit dem PARK(ing) Day haben wir es letztes Jahr in Zug geschafft, einen Tag im Zeichen des Velos zu gestalten.

PERSÖNLICH

Andrin ist 23 Jahre alt, Germanistik-Student und wohnt in der Stadt Zug. Er war einige Jahre als Velokurier unterwegs, arbeitet als Leiter bei DEFI VELO und ist regelmässig bei den Velobörsen und Velofahrkursen von Pro Velo dabei. Andrin ist – nicht nur mit dem Velo – am liebsten im Freien unterwegs: Man kann ihn regelmässig in der Pfadi, beim Wandern und Campieren oder beim Snowboarden antreffen. Zudem spielt er Klavier, liest, reist und kocht gerne.



INNOVATIV UND DIGITAL

Das «VeloLab» bietet in Bezug auf das Velo Einblick in die Themen Fortbewegung, Sicherheit, Gesundheit und Klima. Unser Vorstandsmitglied Andrin Schaubert hat daran mitgearbeitet.

ten. Dieses Angebot will ich beibehalten und ausbauen.

Was stört dich als Velofahrer im Kanton Zug zurzeit am meisten?

Als Velofahrer bin ich grundsätzlich immer gut gelaunt. Da bringen mich ein zu eng überholendes Fahrzeug, ein aufheulender Motor oder die unanständige Breite eines SUVs nicht aus der Ruhe. Um frech auf dem Velostreifen parkierte Lieferwagen kurve ich schwungvoll herum. Wenn ich jedoch genauer darüber nachdenke, haben viele dieser Fahrzeuge in der Innenstadt kaum noch eine Existenzberechtigung. Sie sind zu gefährlich, brauchen zu viel Platz, sind zu laut und unökologisch.

Welche Vision hast du fürs Velo in der Stadt und im Kanton Zug?

Von der Politik fordere ich die Einsicht und nötigen Schritte, welche uns einer gesünderen, nachhaltigeren und sozialeren Stadt und Agglomeration näherbringen. Mit elektrischen Kleinfahrzeugen, Lastenfahrrädern und E-Bikes sind die technologischen Mittel vorhanden. Dafür muss die bestehende Infrastruktur den neuen Möglichkeiten angepasst werden. Zurzeit gibt es noch zu viele Gefahrenstellen und Lücken, als dass das Netz von allen Altersgruppen sicher genutzt werden könnte. Hier sehe ich grosses Potenzial. ■

Interview: Johannes Bösel

TERMINE

VELOFAHRKURSE FÜR KINDER CHAM, 3. SEPTEMBER 2022

Weitere Informationen und Anmeldung unter www.provelozug.ch/angebote/velofahrkurse/

HERBST-VELOBÖRSE ZUG, STIERENMARKTAREAL 27. AUGUST 2022

Weitere Informationen unter: www.provelozug.ch/angebote/veloboerse

Als Leiter bei DEFI VELO hatte ich im letzten Spätsommer die Gelegenheit, bei einem digitalen Lehrmittel mitzuarbeiten. Ich durfte dabei als Moderator vor der Kamera stehen und verschiedenste Lerninhalte präsentieren. Schliesslich ist aus der Zusammenarbeit von Idée21, DEFI VELO und Lernetz das VeloLab entstanden.

Als Moderator hatte ich nur einen kleinen Einblick in das umfangreiche Projekt, welches das «VeloLab» schliesslich geworden ist. Für die Aufnahme der Erklärvideos reiste ich als Teil eines achtköpfigen Teams nach Neuenburg, um in einer Drehwoche einen Teil der Inhalte zu präsentieren. Während einige Aufnahmen in einer Velowerkstatt gedreht wurden, stiegen wir für das Vorfahren von Verkehrsregeln oder zur Veranschaulichung von Verkehrssituationen aufs Velo. Besonders beeindruckt hat mich das ausgeklügelte Konzept bei den Dreharbeiten. Zudem durfte ich selbst noch viele Dinge über das Velofahren lernen. Auch jetzt fallen mir bei der Betrachtung des «VeloLabs» immer wieder neue Dinge auf. Ich denke, es lohnt sich für alle, sich das Projekt genauer anzusehen.

DAS LERNJOURNAL

Das «VeloLab» lässt sich auf der Website auf Deutsch oder Französisch erkunden. Neben vielen Infos enthält die Website auch ein downloadbares Lernjournal, das im Schulunterricht verwendet werden kann. Das Lernjournal richtet sich besonders an die Schulstufen Sek I und II, kann aber auch auf der Primarstufe verwendet werden und lässt sich in den Lehrplan 21 integrieren. Somit wurde mit dem «VeloLab» nicht nur eine spannende Website geschaffen, die verschiedenste Informationen rund ums Velofahren enthält, sondern auch ein digitales Lernmittel mit konkretem Praxisbezug.

Wer sich dafür interessiert, wie sich die Infrastruktur in den Schweizer Innenstädten entwickelt hat, findet unter dem Reiter «Fortbewegung» spannende Einsichten. Unter «Sicherheit» lassen sich die wichtigen Hinweise zur Befahrung heutiger Infrastruktur (wie



Die Mitarbeit beim «VeloLab» machte viel Freude.

etwa Kreiseln), zum Linksabbiegen oder zum Fahren in der Nacht finden. Die Informationen unter «Gesundheit & Klima» haben mir persönlich am meisten Eindruck gemacht und zeigen, wie wichtig es ist, mehr über die Chancen des Velos zu sprechen. Und wer ein kaputtes Velo im Keller rumstehen hat, dem werden unter dem Thema «Mechanik» die nötigen Hilfestellungen angeboten, um es selbstständig wieder fahrtauglich zu machen.

Ein Besuch des Portals lohnt sich aber nicht nur für die eigene Weiterbildung – es kann der einen oder dem anderen auch den Anstoss geben, sich wieder einmal auf den Sattel zu schwingen. Viel Spass beim Stöbern! ■

www.velolab.org

Andrin Schaubert

ERÖFFNUNG RADWEG IM WANGENTAL

Sanft gleitend durch eine wunderbare Landschaft: So etwa kann der neue Veloweg durchs Wangental zusammengefasst beschrieben werden.

Der neue Veloweg führt durchs wunderschöne Wangental, vorbei an Feldern und Wiesen sowie einem Naturschutzgebiet mit Weihern. Das Spezielle an diesem Veloweg ist, dass er zu einem Teil auf deutschem Staatsgebiet verläuft. Die Fortsetzung des Velowegs auf deutscher Seite ist noch nicht erstellt, soll aber in den nächsten Jahren erfolgen. Ungefähr 40 geladene Gäste fanden sich zur Eröffnung des Velowegs beim Landwirtschaftsbetrieb Rainhof in Osterfingen ein. Trotz regnerischem Wetter liessen es sich einige nicht nehmen, die Eröffnungsfeier mit dem Velo zu besuchen.

Nach dem Apéro und einer kurzen Einführung von Dino Giuliani, Leiter Tiefbau Schaffhausen, erfolgte die Eröffnungsrede von Regierungsrat Martin Kessler. Kaum zu glauben: Es war seine

erste Eröffnungsrede zu einem Strassenbauprojekt im Kanton Schaffhausen seit seiner Wahl vor fünf Jahren! Umso schöner, dass es sich bei diesem Projekt um einen Veloweg handelt. Er fand vor allem lobende Worte für die Planung und Umsetzung, gab aber auch zu bedenken, dass es ein schwieriger Weg war, bis der Veloweg endlich gebaut werden konnte.

AUF KOMOOT BEREITS ERFASST

Karl Kleemann, Leiter der Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen im Regierungspräsidium Freiburg, verkündete hoffnungsvolle Worte bezüglich der Radstrategie im Land Baden-Württemberg. Der Anteil des Veloverkehrs soll bis 2030 20 Prozent des Gesamtverkehrs ausmachen. Zudem kündigte Kleemann auch die Fortsetzung des Velowegs auf deut-

scher Seite an. Die Umsetzung soll allerdings erst 2024/25 erfolgen.

Und wie Virginia Stoll, Gemeindepräsidentin von Wilchingen, erläuterte, hat der Veloweg auch schon einen Namen. Auf Komoot, einem Routenplaner für Outdooraktivitäten, wurde der Radweg «Martin Kessler Gravel-Radweg» benannt. Dies sollte doch einen Schub geben, weitere solche Projekte voranzutreiben. Vielleicht sprechen wir dann in Zukunft im Kanton Schaffhausen auch von einem Veloanteil im zweistelligen Prozentbereich. ■

Pascal Häberli

Auf dem neuen Veloweg: sanftes Gleiten entlang von Feldern und Wiesen.





Nächste Velotouren

Velofahren macht Spass
und sorgt für gute Laune.

SAMSTAG, 30. JULI

Velotour über den Seerücken
nach Ermatingen. Treffpunkt 10 Uhr
Schifflande.

Infolge schlechten Wetters im Mai holen wir die damals geplante Tour nach. Auf rund 55 Kilometern entdecken wir eine abwechslungsreiche und vielseitige Landschaft. Über Altparadies geht es zuerst durch den Scharenwald nach Diesenhofen. Durch die Ebene des Geisslbachs gelangen wir anschliessend nach Stammheim. Nun steigt die Strasse über Nussbaumen stetig an. Am Biotop Nägelsee inmitten des Hörnliwalds machen wir halt für unser Picknick. Weiter gehts über Herdern und Homburg nach Raperswilen zum Kaffeehalt in der Besen-

beiz von Werner Strasser. Seine selbstgemachten Patisseries, Kuchen und Torten werden nicht unbeachtet bleiben! Wenig später geniessen wir als Krönung der Tour die herrliche Aussicht vom 36 Meter hohen Napoleonturm. Die Rundumsicht reicht bis zum Untersee mit der Insel Reichenau und zum Alpenkamm mit Säntis, Churfürsten, Rigi und Pilatus. Nach kurzer Talfahrt erreichen wir Ermatingen. Von dort geht es mit der Bahn zurück nach Schaffhausen. Eine individuelle Rückfahrt mit dem Velo oder ein Abend am See sind natürlich möglich.

SAMSTAG, 27. AUGUST

Velotour zur Aachquelle.
Treffpunkt 10 Uhr Bahnhof Thayngen,
geplante Rückkehr in Thayngen 17 Uhr.

Wir fahren durch die grandiose Vulkanlandschaft des Hegaus. Hohentwiel und Hohenstoffel, Mägdeberg, Hohenhewen sind auf der Hin- und Rückfahrt in unserem Blickfeld. Vom Hohenkrähen aus geniessen wir die schöne Aussicht auf den Untersee und die Hegau-Ebene. Strecke: Hilzingen, Vulkankegel Hohenkrähen zur Aachquelle. Zurück über Ehingen, Weiterdingen, Hilzingen nach Thayngen. Fast durchwegs asphaltierte Radwege oder Nebenstrassen. Distanz: circa 65 Kilometer. ■

Anmeldung:

Die Anzahl der Teilnehmenden ist beschränkt, bitte meldet euch über sh@provelo-sh.ch an.

RÜCKBLICK VELOBÖRSE

Wir verkauften rund 260 Occasionvelos und fabrikneue Vorjahresmodelle. An der letzten Velobörse waren es rund 300 Velos. Die stetige Abnahme in den letzten Jahren erklären wir unter anderem damit, dass mittlerweile viele Velos über Online-Plattformen verkauft werden. Bei den Altvelos wurden rund 70 Velos für die Velowerkstatt Krebsbach gesammelt. Das ist ein schöner Erfolg und zeigt, dass

dieses sinnvolle Angebot bei der Bevölkerung Anklang findet. Wir danken dem Hauptsponsor Georg Fischer AG und der Stadt Schaffhausen sowie den weiteren Partnern KSS, Rigling, SH POWER für die Unterstützung und die sehr gute Zusammenarbeit. Dies gilt natürlich auch für die rund 40 freiwilligen Helferinnen und Helfer, die uns tatkräftig unterstützen haben. ■

TERMINE

- 20. August: Velofahrkurs für Kinder mit Eltern in Neunkirch
- 27. August: Velofahrkurs für Kinder mit Eltern in Stein am Rhein
- 3. September: Velofahrkurs für Kinder von 9 bis 12 Jahren, Schaffhausen
- 17. September: nationaler Aktionstag gegen Autobahnprojekte

Weitere Infos: www.provelo-sh.ch

EIN VELO FÜR STAUB UND STEIN

Bald 40 Jahre hat Bettinas Velo unter den Rädern, sieht aber immer noch frisch aus. Und Stil hat es natürlich auch, schliesslich ist es ein Alan.

Bettina Maeschli kommt stilvoll daher zum Treffen beim Seebad Enge in Zürich. Nämlich auf einem Alu-Rennvelo von Alan aus dem Jahr 1983. Eine Fachfrau würde sofort erkennen, dass der filigrane Rennrahmen aus perfekt gesteckten Alurohren gebaut ist. Ich bin aber kein Fachmann und eine Fachfrau noch viel weniger. Ist aber egal, denn Bettina weiss natürlich über ihr Velo Bescheid.

«Es ist eins der ganz wenigen Aluvelos, die an der Eroica zugelassen sind», erzählt sie. Natürlich hat sie auch schon an dem legendären Rennen in der Toscana teilgenommen, das überwiegend über «strade bianche», also staubige Naturstrassen, führt. Hingefahren ist sie, ebenso selbstverständlich, mit dem Velo, über das Stifserjoch und den Passo di Gavia.

TROUVAILLE AN DER VELOBÖRSE

Das Velo hat Bettina übrigens an einem Ort gekauft, an den man nicht als Erstes denkt, wenn es um klassische Rennvelos geht: an einer Velobörse auf dem Helvetiaplatz. «Bis auf die Nabe und den Lenker war alles so, wie es sein sollte und wie es heute wieder ist.» Sie erzählt noch, dass sie in Italien, wo das Rennrad herkommt, schon einige Male «Mira, un Alan!» gehört hat, wenn ein Kenner das Velo erkannt hat.

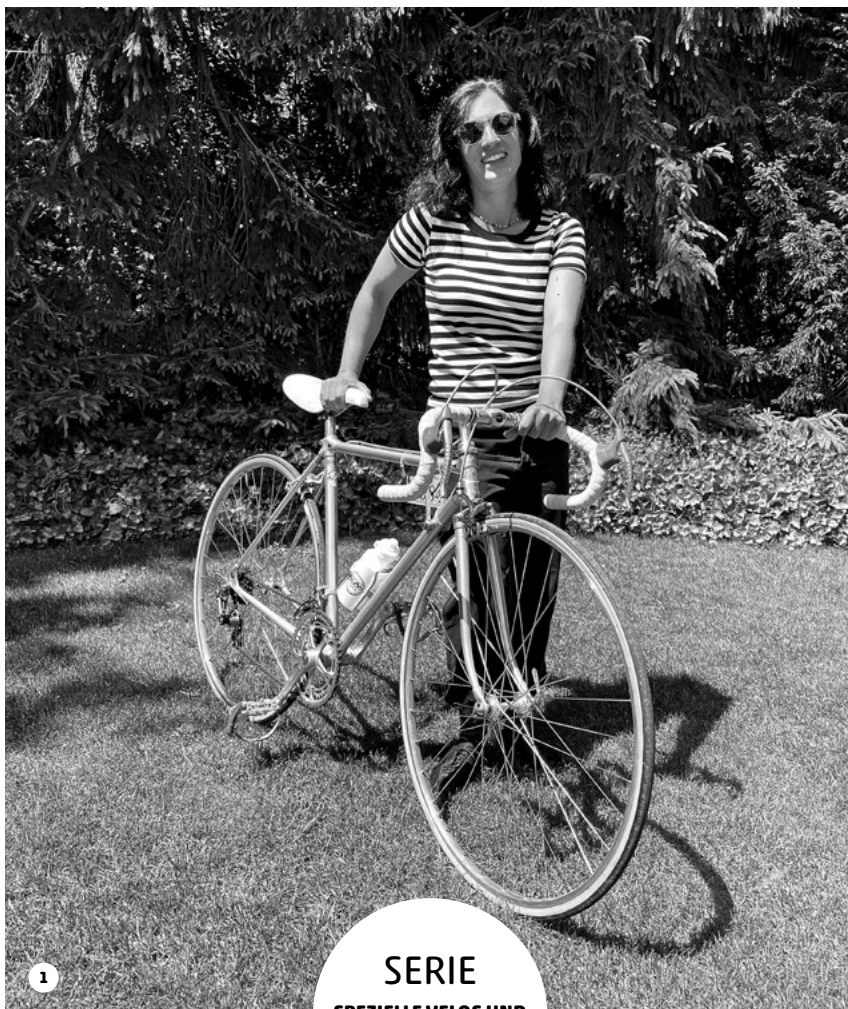
Und dann schwingt sie sich in den Sattel und radelt davon. Stilvoll. ■

Dave Durner

- 1| Bettina Maeschli mit ihrem Alan.
- 2| Starke Leistung: Mit solch schweren Gängen über das Stifserjoch zu fahren, schafft nicht jeder und jede.
- 3| Obwohl aus Alu, ist das Alan an der Eroica zugelassen.
- 4| Rot auf Silber: Die kleinen Details machen den Unterschied.

HINWEIS

Falls Sie ebenfalls ein ganz spezielles Velo haben, das wir porträtieren dürfen, melden Sie sich doch via: dave.durner@gmail.com



SERIE
SPEZIELLE VELOS UND
IHRE BESITZERINNEN
UND BESITZER

