



NEUE REGELN

Bisher müssen schnelle E-Bikes Velostreifen, Radwege und gemischte Rad-/Gehwege zwingend benützen. Das führt zu immer mehr Konflikten, denn die Zahl dieser E-Bikes nimmt laufend zu. Auch andere Regeln bezüglich E-Bikes entsprechen nicht mehr den Gegebenheiten. So dürfen schnelle E-Bike Feldwege, die für Autos, Töfss und Mofas verboten sind, nur mit ausgeschaltetem Motor befahren. Das entspricht wohl kaum der ursprünglichen Absicht. Das Bundesamt für Strassen ist also gefordert, diese veralteten Regeln den heutigen Umständen anzupassen. MEHR: WWW.PROVELOZUERICH.CH



Auch acht Spuren
reichen langfristig
wohl nicht:
A1 im Glattal.

BETONKÖPFE ALLÜBERALL

Der Bundesrat will durchgehend sechsspurige Autobahnen im Mittelland. Als ob er absolut nichts aus den letzten 50 Jahren Verkehrspolitik gelernt hätte. Als ob es irgendwo auf der Welt gelungen wäre, Verkehrsprobleme mit mehr Strassen zu lösen (wer's nicht glaubt: Los Angeles, wo dieses Experiment am konsequentesten durchgeführt wurde, gilt heute als die am meisten Stau geplagte Stadt der westlichen Welt). All die zusätzlichen Autos, die künftig über die Autobahnen rollen, werden sich in die Dörfer und Städte des Landes ergiessen. Und dort zu Staus führen, worauf auch dort die Kapazität erhöht werden muss. Was zu noch mehr Autos ... Man kennt's. Wir wissen alle, wie es weitergeht. Wir wissen alle, was getan werden müsste.

Städte wie Winterthur und Zürich versuchen, ihre BewohnerInnen vor übermässigem Verkehr möglichst zu schützen. Nicht immer mit Erfolg, nicht immer mit genügend Nachdruck, aber immerhin: sie versuchen es. Ganz anders der Kanton. Das Geschrei bei den Bürgerlichen war riesig, als für den Sechseläutenplatz eine Autospur, die es nicht brauchte, abgebaut wurde. Und jetzt kommt die Retourkutsche: Die Städte Zürich und Winterthur sollen die Kantonsstrassen auf ihrem Gebiet nicht mehr selber planen dürfen. Das will der Kanton künftig selber machen. Ob er's überhaupt kann, ist fraglich. Dass er die Stadtbevölkerung nicht vor den negativen Begleiterscheinungen des Strassenverkehrs schützen will, steht ausser Frage. Das beweist er

bei praktisch jedem Bauprojekt im Restkanton ausserhalb der beiden Städte. Da gilt nur eins: Eine möglichst hohe Kapazität für den motorisierten Individualverkehr. Die Städte könnten natürlich den Spiess umkehren und genauso destruktiv antworten. Zum Beispiel Parkplätze abbauen. Frei nach dem Motto: Fahren ja, parkieren nein. Werden sie aber nicht, die Städte. Dafür sind sie wohl zu nett, die Herren und Damen Stadträte. Immerhin: Es stehen Wahlen an. Im Frühling im Kanton und im Herbst dann in der Schweiz. Vielleicht sieht es nach diesen Wahlen ja etwas weniger betongrau aus.

 www.provelozuerich.ch/gemeint



«Manchmal ist das Leben ganz schön leicht. Zwei Räder, ein Lenker und das reicht.»

MAX RAABE IM LIED «FAHRRAD FAHR'N

WEG HEISST WEG

GESTOHLENE VELOS WERDEN KAUM WIEDER GEFUNDEN

2016 wurden in der Schweiz 35869 Velodiebstähle bei der Polizei gemeldet. Die Aufklärungsquote war dabei äusserst ge-

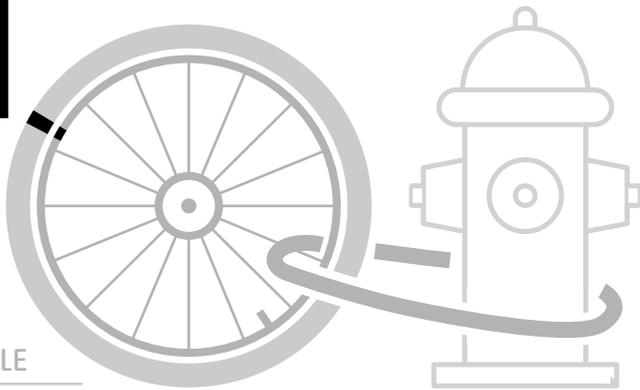
ring: Sie betrug nur gerade 1,8 Prozent. Knapp 650 Velos konnten somit ihren BesitzerInnen zurückgegeben werden.

1,8%

AUFKLÄRUNGS-
QUOTE

35 869
VELODIEBSTÄHLE

QUELLE: MARKTREPORT VELOHANDEL SCHWEIZ 2017, DYNAMOT.CH



BIKE UNCHAINED RED BULL

Mit der App «Bike Unchained Red Bull» können Biker das tun, wovon viele von ihnen träumen: Im kanadischen Mountainbike-Mekka Whistler biken, so viel sie wollen. Theoretisch, zumindest. In der Praxis verbringt man viel Zeit damit, zu warten, bis die App geladen ist. Wenn sie dann endlich läuft, dauert eine Fahrt nur wenige Sekunden. Und dann heisst's: Preise abholen, einzelne Teile des Bikes aufmotzen oder die Fähigkeiten des Fahrer verbessern. Das alles gemischt mit jeder

Menge Sponsoring und Werbung. Hinzu kommt der Zwang, Videos anzuschauen um noch besser zu werden. Das ist dann doch zu viel Ärger für den kurzen Spass. Die App muss weg, die Zeit verbringt man statt vor dem Bildschirm besser auf dem Bike. Und wenn's nur im Züri Oberland ist statt in Whistler.



[www.provelozuerich.ch/
getestet](http://www.provelozuerich.ch/getestet)

EINLADUNG

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2019

DATUM

Dienstag, 16. April 2019

PROGRAMM

18.15 Uhr Apéro
19 Uhr **Veloschuel, Veloschnell-
routen und Netzplanung**
Referat von Steve Coucheman und Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich
19.30 Uhr Mitgliederversammlung

ORT

Kirchgemeindehaus Aussersihl,
Stauffacherstrasse 10, 8004 Zürich

TRAKTANDEN

01. Begrüssung
02. Wahl der StimmenzählerInnen
03. Protokoll der Mitgliederversammlung vom 3. April 2018
04. Jahresbericht 2018
05. Rechnung und Bilanz 2018
06. Bericht des Revisors
07. Budget 2019
08. Wahlen
09. Anträge
10. Varia

Mit den besten Wünschen für ein schönes Velojahr
Vorstand und Geschäftsleitung Pro Velo Kanton Zürich.



Alle Dokumente zur ab Mitte März verfügbar auf www.provelozuerich.ch



Einladung

ERFOLGREICHE EINSPRACHEN

Zwei Einsprachen aus dem exakt gleichen Grund machte die Pro Velo an der Bertastrasse. Die zweite war nun erfolgreich. Und ermöglicht es sogar, fünf zusätzliche Bäume zu pflanzen.



Zu schmal für eine Komfortroute: Bertastrasse mit beidseitiger Parkierung.

An der Bertastrasse in Zürich wird seit längerem herumgeplant. Bisher mit wenig Erfolg: Bei der ersten Auflage der Pläne 2013 reichte Pro Velo eine Einsprache ein. Darin wurde verlangt, die städtischen Vorgaben für die Breite von Komfortrouuten einzuhalten.

«Geht nicht», liess die Stadt verlauten, «dazu müssten zu viele Bäume gefällt werden.» Und Parkplätze, von denen es in den Plänen auf beiden Seiten der Strasse reichlich hatte, könne man nicht abbauen, weil es im betreffenden Gebiet bereits zu wenige gäbe. Dazu gab's eine

Rechnung über einige Hundert Franken, weil Pro Velo mit ihrer Einsprache verloren hatte. Vier Jahre später wurden die Pläne erneut aufgelegt und Pro Velo forderte noch einmal dasselbe, verlangte diesmal aber explizit die Aufhebung der beidseitigen Parkierung. Diesmal klappte es. Das Anliegen sei berechtigt, meinte das Tiefbauamt, Komfortrouuten, auf denen sich gemäss den Velostandards auch ungeübte Velofahrende sicher fühlen sollen, müssten tatsächlich hohen Anforderungen entsprechen. Weiter hiess es, für die Komfortveloroute müssten zwölf Parkplätze aufgehoben werden, dafür blieben fünf zusätzliche Bäume erhalten.

UND ZUM DRITTEN

Warum nicht gleich beim ersten Mal auf die Anliegen der Velofahrenden eingegangen wurde, bleibt unklar. Zu hoffen ist, dass dereinst die Komfortroute auf der Bertastrasse tatsächlich den städtischen Vorgaben entspricht: Die Pläne für den betreffenden Strassenabschnitt sollen nämlich neu ausgearbeitet und – dann zum dritten Mal – neu aufgelegt werden. ■

Dave Durner

FOTOS: DAVE DURNER

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich
provelozuerich.ch

Auflage: 5200 Exemplare

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

Layout: tnt-graphics AG, Neue Winterthurerstr. 15,
8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Korrektorat: Doro Staub, dorostaub.ch

KORRESPONDENZ UND
ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

Rad-Los!

Verkauf + Service + Bau



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

ELEKTRO ⚡



FALT



TOUREN



ALLTAG



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich



DIE WAHL DER QUAL

Für viele ausländische Velofahrer ist die Veloroute am jungen Rhein die Visitenkarte für das Veloland Schweiz. Doch diese Visitenkarte hat Flecken.

Vom Oberalppass bis nach Disentis wird die nationale Radroute auf der kurven- und töffreichen Hauptstrasse geführt. Für Buben aus dem Unterland ein spannendes, temporeiches Abenteuer, aber nicht ungefährlich. Nach Rueras können sie sich neben der Raserstrecke auf dem menschlichen leeren Trottoir in Sicherheit bringen. Von Sedrun bis Disentis nutzen Ortskundige längst nicht mehr die Strasse gemäss SchweizMobil, sondern die «Senda Sursilvana». Dann stossen sie bei Bugnei das Velo über eine elegante Bahnbrücke, nutzen in Mompé-Tujetsch seit

SOLLEN SICH AUSLÄNDISCHE VELOFAHRENDE DIE EINDRÜCKLICHE LANDSCHAFT DES JUNGEN RHEINS MIT QUALEN VERDIENEN MÜSSEN?

kurzem ein öffentliches WC und werfen in Segnas vom Restaurant aus einen herrlichen Blick auf den pyramidenförmigen Piz Muraun.

Nach Disentis beginnt aber die Qual. Die tiefen Rinnen auf der Naturstrasse steil hinunter zum Rhein bescheren dem Velofahrer heftige Schläge. Dann haben sie die Qual der Wahl und damit die Wahl der Qual. Entweder fahren sie gemäss SchweizMobil auf einer Asphaltstrasse steile hundert Meter hinauf nach Cavardiras und ärgern sich, wenn sie unten neben dem Rhein den breiten Flur-/Bikerweg erblicken. Oder sie fahren auf dieser Flurstrasse nach Disla, wo die alternative Qual beginnt: Der alte Weg talwärts ist stellen-

weise derart holprig und schottrig-rutschig, dass Kinder grösste Mühe haben, sich auf dem Sattel zu halten.

Da stellen sich doch einige Fragen: Sollen sich ausländische Velofahrerinnen die eindruckliche Landschaft des jungen Rheins mit Qualen verdienen müssen? Soll den Deutschen und Niederländern vor Augen geführt werden, was für harte, sattelfeste Kerle wir Schweizer und Schweizerinnen doch sind? (Eine feminine Form von «Kerl» existiert nicht!) Oder wird nach der erfolgreichen eidgenössischen Abstimmung auch in der Surselva in einen attraktiveren nationalen Radweg investiert? Wird beispielsweise der Bikerweg unterhalb von Disla neben dem Rhein bis nach Perdomat weitergeführt? Wetten, dass dort schon einmal ein Weg existierte? Denn neben der einsamen Kapelle mitten auf der Wiese führte früher bestimmt ein Weg vorbei.

Mit einem familienfreundlichen Radweg am jungen Rhein könnten die Flecken auf einer der wichtigsten Visitenkarten des Velolandes Schweiz ausgemerzt werden. ■

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.

LISTE 4

Kantonsratswahl

BEI JEDER
WITTERUNG FÜR
SIE UNTERWEGS.



IN DEN REGIERUNGSRAT

JÖRG MÄDER

grünliberale
www.joergmaeder.ch



BIKE TRAILS PFANNENSTIEL

Während Bergregionen um Biker (und ihre Kaufkraft) werben, fehlt es im Unterland an geeigneten Bikewegen. Das will der neu gegründete Verein «Bike Trails Pfannenstiel» ändern.

Wer im Kanton Zürich in der Freizeit lustvoll velofahren will, findet mit den Velolandrouten ein grosses, gut ausgeschildertes Netz. Schwieriger wird es, wenn man anspruchsvollere Wege fahren will, als geteerte Strassen, Radwege und gekieste Forststrassen. Singletrails für Mountainbiker gibt es nämlich nicht viele, und die meisten sind bestenfalls sublegal befahrbar. Dass die Nachfrage nach Downhillstrecken und Singletrails im Kanton jedoch gross ist, beweisen die beiden Singletrails am Üetli- und am Adlisberg in Zürich. Allein am Biketrail Triemli werden jährlich rund 40 000 Abfahrten gezählt. Ein weiterer positiver Aspekt dieser offiziellen Trails: Die Konflikte zwischen Fussgängern und Bikerinnen haben deutlich abgenommen.

KEINE LEGALEN TRAILS

Anders sieht es am Pfannenstiel aus: Auch dort wird gebikt, allerdings gibt es keine offiziellen und legal befahrbaren Trails. Der Weg von der Hochwacht hinunter nach Meilen zum Beispiel ist für BikerInnen sehr attraktiv und wird oft befahren, aber insbesondere im unteren Teil im «Meilener Tobel» ist er schmal und wird auch von vielen Spazierenden genutzt. Konflikte sind also vorpro-

grammiert. Auf dem Rest des Hügels zwischen Zürichsee und Greifensee sieht es nicht viel anders aus: Waldwege gibt es reichlich, aber keine legal befahrbaren Trails. ein Projekt für einen Trail in Egg wurde kurz vor dem Abschluss durch einen Waldbesitzer verhindert.

DIE STIMME DER BIKENDEN EINBRINGEN

Ein unhaltbarer Zustand, fanden einige Biker aus der Region im Sommer letzten Jahres und gründeten den Verein Bike Trails Pfannenstiel. «Eins der ersten Ziele des Vereins ist es, den Behörden als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen», erläutert Hans-Peter Kienast, der den Verein mit einigen Gleichgesinnten gegründet hat. «Das hat in der Vergangenheit ganz eindeutig gefehlt. Zurzeit arbeitet die Zürcher Planungsgruppe Pfannenstiel ZPP an einem Erholungskonzept für die Region. Da darf die Stimme der Bikenden natürlich nicht fehlen und der Verein Bike Trails Pfannenstiel will ihre Anliegen einbringen.» Damit das gelingt und damit diese Stimme auch Gewicht hat, braucht es natürlich Mitglieder und UnterstützerInnen. Die heissen bei Bike Trails «Trail Friends» und innert kürzester Zeit ist ihre Zahl auf 110 angewachsen.

«Eins der ersten Ziele des Vereins ist es, den Behörden als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen», erläutert Hans-Peter Kienast, der den Verein mit einigen Gleichgesinnten gegründet hat. «Das hat in der Vergangenheit ganz eindeutig gefehlt.»

Im Frühling, wenn wieder mehr Biker unterwegs sind, wolle man dann eine Kampagne für neue Mitglieder und Trail Friends starten, so Kienast. Und in ferner Zukunft sei nicht ausgeschlossen, dass man mit Mountainbikern aus dem Züri Oberland zusammenarbeite. Denn auch dort tut sich was. Bleibt zu hoffen, dass dem jungen Verein Erfolg beschieden ist. BikerInnen sollten nicht in die Alpen fahren müssen, um ihren Sport auszuüben, wenn's quasi vor der Haustüre so schöne Hügel hat. ■

Dave Durner

www.biketrailspfannenstiel.ch

1 | Trails wie dieser am Üetliberg fehlen am Pfannenstiel.

2 | Turm auf der Hochwacht.