



Heisser Velosommer

Velofreundliche Tramschienen, vermeintlich gefährliche Schulwege, ein etwas velofreundlicheres Central sind nur einige der Themen, welche dieses Jahr das Sommerloch velomässig eher wie ein Löchlein erscheinen liessen.

Früher gab's mal ein Sommerloch, auch Sauregurkenzeit genannt. Das scheint vorbei zu sein, zumindest was Velothemen angeht. Wobei zu sagen ist, dass diesen Sommer einige Themen durchaus auch aufgebaut wurden, um eben dieses Loch zu stopfen. So zum Beispiel eine vom Online-Tagi im Nachgang der Ghost-Bike-Aktion der jungen Grünen (siehe *vj regio* 4/13) durchgeführte Umfrage, ob es in Zürich gefährlich sei, Velo zu fahren. Nicht völlig unerwartet zeigte sich dasselbe Bild, welches auch schon die Befragungen von Pro Velo (Veloklimatest) ans Licht brachten: Zürcher und Zürcherinnen fühlen sich nicht sicher auf dem Velo, sie beurteilen die Infrastruktur als ungenügend und die Velorouten als schlecht sichtbar. Als besonders gefährliche Orte wurden Bellevue und Lang-

strasse genannt, wobei diese Orte auch deshalb oben in dieser Liste auftauchen, weil man hier einfach «durch muss» und hier entsprechend viele Vagos verkehren. Praktisch zeitgleich und mit deutlich grösserem potenziellen Erkenntnisgewinn lancierte das Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich die «Veloinfrastruktur und Velounfallrisiko Studie» VIVUS, welche das Unfall- und Beinaheunfallgeschehen im Zusammenhang mit der Infrastruktur untersucht. Wer in den letzten Jahren in einen (Beinahe-)Unfall verwickelt war, ist herzlich eingeladen, daran teilzunehmen. Die Studie ist auf der Homepage der Pro Velo Kanton Zürich verlinkt. Eine Studie hat auch die Allianz-Versicherung gemacht. Und Schlüsse daraus

gezogen. Und diese der Öffentlichkeit kundgetan, wie sich das eben gehört. Zum Beispiel die Erkenntnis, dass Velofahrende ein achtmal höheres Risiko haben im Strassenverkehr zu sterben als ein Autoinsasse. Oder «Das Fahrrad ist für den Weg zur Schule für Kinder aufgrund der besonderen Gefährdungslage das ungeeignetste Verkehrsmittel.» So weit so richtig und so schlecht. Aber die Allianz hat natürlich gute Vorschläge, wie dem zu begegnen ist: Schulbusse und ein Velohelmobligatorium für die ganz renitenten und lebensmüden, die sich nicht davon abhalten lassen, auf's Velo zu sitzen. Kein Wort davon, dass die Strassen für Kinder gefährlich sind, ➤

In Zürich darf man hier auch mit dem schnellen E-Bike durchfahren: Limmatquai.

weil zu viele (motorisierte) Verkehrsteilnehmer zu unaufmerksam und mit zu hohen Geschwindigkeiten, mögen diese auch legal sein, unterwegs sind. Aber halt! Die Allianz ist gross im Geschäft mit Autoversicherungen, vielleicht besteht da ja ein Zusammenhang?

«Wenn wir einen deutlichen Rückgang verletzter und getöteter Menschen im Strassenverkehr wollen, ist das nur mit besonderem Augenmerk auf die Fussgänger und Velofahrer erreichbar», so Thomas Lanfermann, Leiter Sachversicherungen bei der Allianz Suisse. Folgt man der Allianz-Logik, räumt man die schwachen Verkehrsteilnehmer am besten weg, in Schulbusse zum Beispiel.

Marco Hüttensmoser von «Netzwerk Kind und Umwelt» hat in verschiedenen Interviews den besseren Lösungsansatz formuliert: Die Strassenräume müssen kindgerecht werden.

Central: Nice try, aber nicht genug

Ende August stellt das Tiefbauamt seine Pläne zur Neugestaltung des Centrals ins Netz. Die neue Verkehrsführung bringt einige Vorteile, zum Beispiel darf mit dem Velo künftig legal aus der Weinbergstrasse in das Limmatquai eingebogen werden. Auch die vorgezogenen Haltebalken auf dem Neumühlequai gehören zu diesen Verbesserungen. Was immer noch fehlt, sind Velomassnahmen auf den meisten zu- und wegführenden Strassen. So bleiben die Velofahrenden denn

auch künftig im Stau auf der Bahnhofbrücke stecken. Und warum es nicht möglich ist, auf dem Neumühlequai wenigstens einen Radstreifen einzurichten, wenn dort eine Autospur abgebaut wird, ist völlig unverständlich. Pro Velo Kanton Zürich wird auf jeden Fall dranbleiben und Verbesserungen am Projekt verlangen. Es wäre zu schade, wenn diese Gelegenheit vertan würde, eines der grossen schwarzen Löcher im Zürcher Veloroutennetz zu schliessen.

Lustige Basler

Für den Velo-Lacher des Sommers war die Basler Polizei besorgt. Sie wollen schnellen E-Bikes das Befahren von Fussgängerzonen verbieten, selbst auf den Velorouten und selbst zu den Zeiten, in denen sogar Autos verkehren dürfen. E-Bike mit Kontrollschild dürfen hier noch nicht einmal fahren, wenn sie den Motor ausschalten und aus eigener Kraft pedallieren. Dass die Basler Polizei damit ganz bewusst gegen geltendes Bundesrecht verstösst gibt einem schon etwas zu denken. Gelassener gehen das die Polizeien von Zürich und Winterthur an. Mit abgeschalteter Tretunterstützung sind auch schnelle E-Bikes überall da zugelassen, wo auch Velos verkehren dürfen. Die Regelung funktioniere bisher gut, meinten Sprecher der beiden Polizeikorps, auch

So soll es dereinst am General Guisan-Quai aussehen.



Die Schiene mit dem Gummi ist kaum spürbar.

wenn sich kaum überprüfen lasse, ob die FahrerInnen den Motor tatsächlich abstellen. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen, also zum Beispiel das Tempo-30-Regime auf dem Limmatquai, gälten aber natürlich auch für schnelle E-Bikes.

Velofreundliche Tramschienen

Wer in Zürich Velo fährt, kennt sie und ist vielleicht schon mal wegen ihnen gestürzt: Tramgleise sind nicht des Velofahrers und der Velofahrerin Freund. Dessen sind sich auch die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich VBZ bewusst und suchen schon seit Jahren nach einer Lösung, welche Velofahrenden ein gefahrloses Befahren der Tramschienen erlaubt. Frühere Versuche mit eingelegten Gummiprofilen funktionierten zwar für die VelofahrerInnen sehr gut, der hohen Belastung durch die Tramräder hielten die Gummis jedoch nicht lange stand. Deshalb wurde jetzt ein gänzlich neues Schienenprofil entwickelt, in welchem der Gummiprofil nicht nur nach unten gedrückt wird sondern auch zur Seite ausweichen kann. Bei der Haltestelle Schwert an der Limmattalstrasse wurden im August zwei verschiedene velofreundliche Schienen probeweise verlegt und von Velofahrenden getestet. Eine Testbefahrung zeigt, dass die Schienen sogar in extrem spitzen Winkeln kaum wahrzunehmen sind und ein «Einfädeln» des Vorderrades auch mit relativ schmalen Pneus praktisch unmöglich ist. Leider ist die neue Schiene ziemlich teuer, für den laufenden Versuch wird mit Kosten von gut 400 000 Franken gerechnet. Aber es sollen ja auch nicht das gesamte Schienennetz sondern nur besonders heikle



Stellen damit ausgerüstet werden. Noch schlechter ist, dass es so aussieht, als ob auch bei diesem Versuch die in der Schiene eingelegten Gummiprofile dem Druck der vielen täglich darüber fahrenden Tramräder nicht standhalten würden. Zumindest sehen die Profile nach drei Wochen Testbetrieb alles andere als frisch aus.

Gute Nachrichten vom Seebeken

Nachdem das Tiefbauamt der Stadt Zürich im April die Pläne für eine erste Tranche des Radweges um das Seebeken aufgelegt hat, soll nun bald die zweite folgen. Die erste Etappe sieht einen Zweirichtungsradweg am Seefeldquai beim Restaurant Frascati vor, dem insgesamt 45 Parkplätze zum Opfer fallen. Nicht verwunderlich, dass dagegen viele Einwendungen eingegangen sind, zumal die Stadt juristisch zwar richtig aber doch etwas spitzfindig argumentierte, weshalb die Parkplätze nicht im Sinne des historischen Parkplatzkompromisses kompensiert werden müssten. Bei

der zweiten Tranche sollte es jedoch zumindest von Anhängern der motorisierten (Im-)Mobilität kaum Einwendungen hageln. Dieser Abschnitt betrifft nämlich das General Guisan-Quai und das Mythenquai, wo sich bekanntlich gar keine Parkplätze befinden. Mit 3,5 Metern Breite ist der Zweirichtungsradweg nicht wirklich überbreit, aber anscheinend das absolute Maximum, welches herausgeholt werden konnte. Betrüblich ist, dass dafür die Velostreifen auf dem General Guisan-Quai in Richtung Enge verschwinden. Diese Kröte muss wohl schlucken, wer den Velofahrenden am Seebeken endlich die Schlingel-Schlangel-Holperfahrt durch's Arboretum ersparen möchte.

Bewegt sich der Kanton?

Eine der ehrlichen Gewissheiten bei der Planung von Ortsdurchfahrten war bisher, dass Tempo 30 auf Hauptstrassen noch nicht einmal gedacht, geschweige denn umgesetzt werden darf. Obwohl eigentlich allen Beteiligten klar ist, dass

bei gefährlichen, engen Strassen eine Temporeduktion mit Sicherheit die vernünftigste, häufig wohl sogar die einzige sinnvolle Lösung ist. Aber eben: Autos müssen mit mindestens 50 km/h durch die Dörfer und Städte des Kantons brettern dürfen, so will es der Regierungsrat. Kürzlich soll nun aber an einer Befragung in einer Gemeinde tatsächlich ein Vertreter des Kantons das Unfassbare getan und allen Ernstes gesagt haben, am besten würde man die Geschwindigkeit auf dreissig begrenzen. Leider wollten davon die anwesenden Vertreter der Gemeinde nichts wissen. Andere Gemeinden wären froh, wenn sie auch auf Hauptstrassen die Geschwindigkeit reduzieren könnten. Uster zum Beispiel lässt derzeit ein Gutachten erstellen, das aufzeigen soll, dass die angestrebte Sicherheit nicht anders erreicht werden kann. Ein erster Tropfen, der vielleicht einmal den Stein höhlt? Es wäre zu hoffen. ■

Dave Durner

Kolumne

Asphaltstopp

Welcher Kanton macht endlich ernst mit der Grünraumschonung? Welcher Kanton wagt es als erster, die asphaltierten Verkehrsflächen zu plafonieren? Welche Kantonspolitiker merken als erste, dass eine Plafonierung der Verkehrsflächen viel leichter umzusetzen wäre als Rückzonungen? Denn der grösste Teil der Verkehrsflächen gehört der öffentlichen Hand, die Bauzonen – leider – nur zum kleinsten Teil. Welche kantonsrätliche Kommission nimmt ab nächstem Jahr wenigstens eine Verkehrsflächenbilanz vor?

Wetten, dass ein Plafonierungzwang im Gesetz eine Denk- und Planungsrevolution auslöst! Weg vom Strassenperfektionismus hin zur Entschleunigung und zu mehr Rücksichtnahme. Weg von der Zersiedelung hin zur Siedlungsentwicklung nach innen mit kurzen Wegen.

Ich höre natürlich bereits den Aufschrei der Autolobby: Der Autoverkehr nehme einfach zu, so wie ein gesundes Baby – ganz natürlich – an Gewicht zunehme. Deshalb müssten auch die Verkehrsflächen – ganz natürlich – zunehmen. Schon wegen der geforderten Velowegen. Wer nun den Autoverkehr einem fetten Vielesser gleichsetzt, der kurz vor dem Kreislaufkollaps steht, gilt entweder als wirtschaftsfeindlicher Ideologe, bewegt sich in den Wolken oder in den Ecken der Ecopopisten.

Die Fakten: Der Schweizer, die Schweizerin braucht pro Kopf circa 50 m² Wohnraum. Ein heimtückisches Wohlstandsphänomen. Pro Schweizer und Schweizerin stehen sogar über 130 m² Verkehrsfläche zur Verfügung. Ein Zersiedelungsphänomen.

Dass der Autoverkehr stark wächst, hängt nicht bloss von viel zu tiefen Treibstoffpreisen, sondern auch von zu grosszügigen Verkehrsflächen ab. Die Strassen wurden auf behinderungsfreie kurze Reisezeiten ausgelegt. Und die Anzahl Parkplätze auf die freie Wahl des Verkehrsmittels an fast jeden Ort.

Natürlich müssen neue Nutzflächen auch künftig erschlossen werden. Fragt sich nur, wo und mit welchem Standard. Natürlich erfordert der Veloverkehr mehr Raum. Fragt sich nur, ob zu Lasten von Grünraum oder bestehenden Verkehrsflächen.

Trotzdem ist die Plafonierung der asphaltierten Verkehrsflächen keine Illusion. Fangen wir doch mit dem Rückbau von überflüssigen Verkehrsflächen an: Zum Beispiel all die überflüssigen Linksabbiegerspuren, auf denen bestenfalls alle 10 Minuten ein Auto links abbiegt. Und warum soll jede ländliche Strasse mit einer Autofahrt pro Viertelstunde zweispurig sein? Warum soll eine grosszügige Strassenbreite inklusive

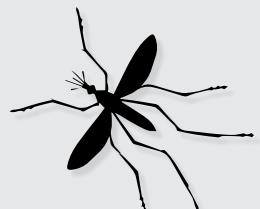
Trottoir beibehalten werden, wenn Tempo 30 oder eine Begegnungszone eingeführt wird? Und wie lange pflegen wir unseren Schweizer Perfektionismus im Strassenbau, der brutal Grünraum frisst und daneben immer höhere Unterhaltskosten verursacht? Warum wird nicht vermehrt Mischverkehr angestrebt? Ruhiger Mischverkehr erfordert weniger Asphalt.

Und erst der Parkraum: Was hier an Rückbau möglich wäre! Oder dann gehört Parkraum ins UG. Warum nicht mehr verdichten? Mischnutzung mit kurzen Wegen. All dies spart Asphaltflächen.

Jedes Jahr werden Unmengen von Matur-, Bachelor- oder Masterarbeiten geschrieben. Warum statt lauter ähnlicher Wegwerttheorien zu den Themen Grünraumverlust, Zerstörung von Landschaften und Biodiversität nicht konkret aufzeigen, wo Grünraum wieder gewonnen werden könnte?

Warum stellen Schulen, Heimat- und Landschaftsschutz nicht abschreckende Sündenfälle von Asphaltmanie an den Pranger und positive Beispiele von Grünraumschonung auf den Scheffel? In welchem Kanton geht zuerst das Licht auf dem Scheffel an? ■

Aedes



Veloplus zieht in der Limmatstadt ein

Seit dem 17. August ist Veloplus in Zürich mit einer eigenen Filiale vertreten. Der Shop unterscheidet sich von anderen Filialen durch ein neues Konzept. In Zürich wird auf eine Verschmelzung von Internet und herkömmlichem Laden gesetzt.

Das neue Geschäft an der Konradstrasse 19 in Zürich ist die bereits sechste Filiale des Veloteilehändlers aus dem Zürcher Oberland. Kundinnen und Kunden aus der Limmatstadt, die Zubehör nicht im Internet bestellen wollen oder persönliche Beratung wünschen, können sich künftig den Weg nach Wetzikon sparen. Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof zielt Veloplus aber nicht nur auf städtische Kundschaft. Der HB ist der meistfrequentierte Knotenbahnhof der Schweiz. Mehrere hunderttausend Personen wechseln hier täglich den Zug. Bei Veloplus hofft man, dass Pendlerinnen und Pendler eine Umsteigepause gleich noch für einen Besuch der Filiale nutzen.

Neues Ladenkonzept

Mit dem neuen Laden strebe man eine «Verschmelzung von Internet und herkömmlichem Laden» an, beschreibt Martin Wunderli die Kernidee des Shops. Wunderli hat Veloplus zusammen mit Theo Weilenmann 1986 gegründet. Heute kümmert er sich als Verwaltungsratspräsident um die Entwicklung des Geschäfts. Mit rund 400 Quadratmetern Verkaufsfläche, verteilt auf zwei Stockwerke, ist der helle und modern gestaltete Laden nicht klein. Trotzdem reiche die Fläche nicht aus, um das ganze Veloplus-Sortiment an Lager zu haben. In Zürich führe man ein reduziertes Kernsortiment aus etwa 4000 Artikeln, sagt Wunderli im Gespräch. Ein Besuch im Laden zeigt, dass das Angebot auf eine eher urbane Veloklientel zugeschnitten

ist. Trotz reduziertem Sortiment können Kundinnen und Kunden aus der ganzen Produktpalette wählen. Bei Veloplus spricht man vom «Click'n'Pick»-Konzept. Alle Produkte des Online-Shops können portofrei nach Zürich geordert werden. Bereits am nächsten Tag soll das gewünschte Produkt im Laden zum Abholen bereit stehen. Im Gegensatz zur reinen Online-Bestellung können Regenhose, Helm oder Veloschuhe so vor dem Kauf anprobiert werden. Wenn etwas nicht passt, lässt man es einfach im Laden. Zusätzlich würden die Kunden von der fachkundigen Beratung im Laden profitieren, ergänzt Martin Wunderli. Alle Angestellten der Zürcher Filiale sind künftig mit einem Mini-Tablet-Computer ausgerüstet. Bei Beratungsgesprächen können sie sofort nachsehen, ob etwa eine Jacke noch in anderer Farbe lieferbar ist.

Bewährte Dienstleistungen

Im Geschäft an der Konradstrasse kann man aber nicht nur Velozubehör kaufen, sondern auch weitere Dienstleistung in Anspruch nehmen. Fahrräder können für Service- oder Reparaturarbeiten in der «Veloclinic» abgegeben werden. Und in der Kundenwerkstatt im Untergeschoss kann selber am Zweirad rumgeschraubt werden. Veloplus stellt eine komplett eingerichtete Velowerkstatt zu Verfügung. Wer möchte, kann das soeben gekaufte Veloteil gleich montieren. Wie sich vor Ort zeigt, wird das Angebot bereits rege genutzt. Gleich zwei Kunden schrauben beim Besuch

des Schreibenden an ihren Velos. Neben der Mechanik und technischer Beratung bietet die Filiale weitere Zusatzdienstleistungen. Ergonomie-Analysen mittels Videoaufnahmen sind ebenfalls möglich. Und dank einer elektronischen Druckfolie kann der passende Sattel eruiert werden. Die Kaffee-Ecke, das so genannte Wohnzimmer der Filiale, rundet das Angebot ab.

Dusche für Velos

Eine innovative Dienstleistung befindet sich im unteren Stock neben dem Lager, im für Kunden nicht zugänglichen Teil der Filiale. Hier steht eine Velowaschanlage, welche von Veloplus selbst konstruiert wurde. Herzstück der Anlage ist der «Smartwasher» des englischen Anbieters Rozone. Dieser enthält eine Reinigungsflüssigkeit mit Mikroben. Durch das Waschen der Velos gerät Öl in die Reinigungsflüssigkeit. Die Mikrolebewesen ernähren sich von Ölen und Fetten und freuen sich deshalb über schmutzige Wechsler, Ritzel und Veloketten. Sie bauen Öl und Fett in der Reinigungsflüssigkeit ab. So wird eine besonders umweltschonende Veloreinigung möglich, weil kein Öl in die Kanalisation gelangt. Nach dem Putzen kann der «Smartwasher» auf Rollen aus der Waschstrasse geschoben werden. Der freie Platz dient dann den Mitarbeitenden als Dusche. Wie Martin Wunderli versichert, habe er die Dusche bereits selbst getestet. Sie funktioniere bestens. ■

Fabian Baumann



Der Servicebereich wirkt wie der übrige Laden hell und einladend.

