



KÜHL BLEIBEN

Für einmal gibt es an dieser Stelle keinen Hauptartikel über mehrere Seiten zu einem aktuellen Thema aus der grossen, weiten Velowelt. Dafür war es schlicht zu heiss.

dd. Der Sommer 2015 wird wohl als einer der heissesten seit Langem in die Geschichte eingehen. Mindestens der Juli hat den Rekord locker geknackt und war der heisseste hierzulande seit Beginn der Aufzeichnungen überhaupt. Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe des Velojournal regional Zürich gibt auch der August noch einmal so richtig Gas. Und deshalb gibt es an dieser Stelle eben für einmal keine tiefeschürfende und mehr oder weniger aufwändig recherchierte Titelgeschichte zu einem akut drängenden Veloproblem oder einem wichtigen politischen Anliegen, sondern einfach ein paar Bilder und Impressionen von einem extrem heissen Sommer und einige nicht immer ganz ernst gemeinte Tipps, wie man bei der

Hitze auch beim Velofahren kühl bleibt. Denn, um ganz ehrlich zu sein: Zum Denken und um Gehaltvolles aufs Papier zu bringen wars oft zu heiss und ist es immer noch. Um die Unfallzahlen, die garantiert wieder einen Anstieg von verunfallten VelofahrerInnen vermelden werden, können wir uns später noch kümmern (ca. im Februar oder März, aller Erfahrung nach) und den JournalistInnen erklären, dass es kaum erstaunlich ist, dass mehr Velofahrende verunfallen, wenn viel mehr unterwegs sind als in einem nasskalten Sommer. In dem Sinn wünschen wir Ihnen einen schönen Veloherbst. ■

Bilder eines heissen Velosommers, respektive wie man kühl blieb.

INHALT

Nachgeprüft	2
Schlappe für Autolobby	3
Fix fertig	4
Regionalteil Winterthur	5
Regionalteil Zug	7
Regionalteil Schaffhausen	10
Regionalteil Thurgau	12

ALBISRIEDERPLATZ

NACH-
GEPRÜFT!

VJ Regio hat
hingeschaut.

Nach Fertigstellung des Albisriederplatzes freuen sich fast alle. Nur die Velofahrenden haben überhaupt keinen Grund zur Freude.

Der Albisriederplatz ist ein wichtiger Knoten für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Velofahrenden und die FussgängerInnen. Entsprechend hoch sind die Anforderungen, die von allen Seiten an den Platz gestellt werden. Mit dem Umbau der ehemaligen Kreuzung zu einem Kreisell wurden die meisten Forderungen und Ansprüche erfüllt. Nur diejenigen der Velofahrenden blieben auf der Strecke. Hiess es zu Beginn der Planung noch, der Platz werde weiterhin eine Kreuzung bleiben, wurde im Laufe der Planung

plötzlich ein Kreisell daraus. Wobei man sich fragen kann, ob ein Kreisell, der durch eine Tramlinie durchschnitten wird, überhaupt noch ein Kreisell ist. Schliesslich hat das Tram auf jeden Fall Vorfahrt, auch gegenüber den Fahrzeugen, die bereits im Kreisell fahren.

Weil ein Kreisell geplant wurde, fielen die vorgesehenen Velostreifen weg (zu einem Zeitpunkt, in dem es zu spät war, noch eine Einsprache zu machen), denn in einem Kreisell dürfen keine Velostreifen markiert werden. Und deshalb sieht man auf dem Albisriederplatz überhaupt nichts in Sachen Veloverkehr. Kein Piktogramm, keine Linie, gar nichts. Nur Plakate wurden aufgestellt, auf denen Velofahrenden mitgeteilt wird, sie sollten im Kreisell in der Mitte der Spur fahren. Was tatsächlich sicherer ist, als am Rand entlangzufahren und von einem abbiegenden Auto «abgeschossen» zu werden und zumindest dann funktioniert, wenn sich die Autos nicht im Kreisell stauen. Nur: In einer Stadt, die den Veloverkehr

INFO

In der neuen Serie «Nachgeprüft!» untersuchen wir kürzlich fertiggestellte Bauprojekte im ganzen Kanton auf ihre Velotauglichkeit und vergleichen das Resultat auch mit den Plänen, die aufgelegt wurden. Nicht immer entspricht das, was gebaut wird, nämlich den Auflageplänen.



1 | Fluchen nützt nur wenig.

2 | Velomassnahmen? Fehlanzeige.

fördern will und muss, müsste eigentlich mehr drinliegen. Es wäre ziemlich sicher möglich gewesen, wenigstens auf der Seite der Hardstrasse eine vertikal abgesetzten Veloführung zu bauen. Damit hätte Zürich beinahe schon holländisches Veloführungs-Niveau erreicht. Diese Chance, für einmal richtig innovative Veloförderung zu betreiben, wurde leider vollständig vergeigt. ■

Dave Durner

GENERELL FREUNDLICH

Die Stadt Zürich und zwölf Verbände lancieren gemeinsam die Aktion «generell freundlich», eine Kampagne mit dem Ziel, das Verkehrsklima zu verbessern.



Mit einem Lächeln gehts leichter.

Was haben ACS, TCS und Pro Velo gemeinsam? Nicht viel, kann die Antwort auf diese Frage nur lauten. Wenn ACS und TCS mit einer Einsprache gegen Velostreifen am Central verlieren, jubelt Pro Velo, und umgekehrt freuen sich die Autoverbände, wenn Parkplätze nicht für einen Velostreifen weichen müssen.

Aber es gibt ein Thema, bei dem sich nicht nur diese drei Verbände, sondern neun weitere einig sind: Auf Zürichs Strassen herrscht ein schlechtes und aggressives Klima. Es wird zu oft gedrängelt, gehupt, zu häufig wird anderen Verkehrsteilnehmenden der Vortritt verweigert. Das sorgt nicht nur für unnötige Aggression und schlechte Stimmung, sondern führt im Extremfall sogar zu Unfällen, mit allen Konsequenzen. Mit diesem Konsens machten sich die Verbände

darin, unter Federführung der Stadtpolizei Zürich die Kampagne «generell freundlich – Aktion freundlicher Stadtverkehr» zu entwickeln. Die Kernaussage ist klar: In Zürich kommt man mit etwas Rücksicht, Toleranz und Freundlichkeit besser ans Ziel. Freundlich lächelnde und lachende Gesichter veranschaulichen, dass es im Verkehr auch entspannter als heute zugehen kann. Plakate, eine Website und Mitmach-Aktionen sollen im ersten Jahr der Kampagne dafür sorgen, dass die Message bei den Menschen, die sich täglich auf Zürichs Strassen bewegen, ankommt. ■

Dave Durner

Weitere Informationen unter:
www.generell-freundlich.ch

SCHLAPPE FÜR AUTOLOBBY

Klar und eindeutig beurteilte das Bundesverwaltungsgericht eine Einsprache der Automobilverbände ACS und TCS am Central zugunsten der Velofahrenden.

dd. Das Zürcher Central soll nach dem Willen der Stadt umgebaut werden. Die Tramperrons müssen verlängert und die Kreuzung auch für Velofahrer sicherer und komfortabler werden. In der Kurve Richtung Seilergraben wird eine Autospur aufgehoben und dafür ein Radstreifen geplant, und neu soll es für Velofahrende möglich sein, von der Weinbergstrasse kommend nach links ins Limmatquai einzubiegen, eine Fahrbeziehung die bisher schmerzlich vermisst wurde. Zu diesem Zweck ist vor dem Hotel Central ein Velosack geplant.

SPURABBAU KEIN PROBLEM

Nicht ganz unerwartet haben die Automobilverbände ACS und TCS sowohl gegen den Spurabbau als auch gegen den Velosack eine Einsprache eingereicht, welche vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen wurde. Entscheidend sei am Central nicht die Anzahl Spuren, sondern das Fussgängeraufkommen, teilte das Gericht mit. Das habe sich auch bei einem temporären Spurabbau wegen einer Baustelle vor einigen Jahren gezeigt. Eine zweite Spur liesse sich nur unter Verzicht auf einen geplanten Velostreifen realisieren, und auch dazu fand das Verwaltungsgericht deutliche Worte: «... liegt es im allgemeinen öffentlichen Interesse, den Velofahrenden sichere Fahrwege über das Central zu bieten.» Ausserdem sei die Verbindung Bahnhof-

brücke/Neumühlequai in Richtung Weinbergstrasse/Seilergraben im regionalen Richtplan Velo eingetragen, und ein solcher Eintrag könne nicht einfach missachtet werden. Kurz: «Für einen Spurabbau spricht somit der Umstand, dass auf diese Weise die Interessen der Velofahrenden sowie die Vorgaben des regionalen Richtplans des Kantons Zürich besser gewahrt werden.»

Auch auf den geplanten Velosack vor dem Central könne nicht verzichtet werden, wie von den Beschwerdeführern verlangt wird, denn auch diese Verbindung

sei im Richtplan eingetragen. Und «selbst wenn es in folgedessen zu leichten Verzögerungen für den motorisierten Individualverkehr käme, wären diese aus Sicherheitsgründen sachlich gerechtfertigt.»

Auch das Bundesverwaltungsgericht erachtet also die Sicherheit der Velofahrenden wichtiger als den minimalen Zeitverlust der Automobilisten. ■

Dave Durner

Wird in naher Zukunft um einiges velofreundlicher: das Central.



KOLUMNE

ZIGGI ODER ZICKZACK

«Ist das wirklich noch cool» heisst der Titel einer Kolumne in einem Gratisanzeiger. Es lohnt sich zu zitieren:

«Um dem elenden Stau in der Innenstadt morgendlich ein wenig auszuweichen, fahre ich einen regelrechten Zickzackkurs zu unserer Redaktion ... Der Weg führt mich jeweils durch Quartiere, durch ein kleines Stück Wald und durch viele Tempo-30-Zonen.»

Diese Zeilen bedürfen eigentlich keines Kommentars. Aber es kommt noch besser: «Kurz vor meinem eigentlichen Ziel passiert ich allmorgendlich die (Berufs-)

Schulen ... Was bei fast allen zwischen den Fingern nicht fehlen darf, ist der Glimmstängel ... Ist das wirklich immer noch cool, sich morgens eine Ziggi anzustecken?»

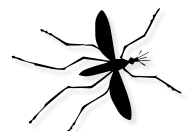
Ich frage den moralisierenden Autopendler, der allein in seinem Auto in die Stadt pendelt: Ist das Steuerrad zwischen den Händen cooler als eine Ziggi zwischen den Fingern? Gewiss, Glimmstängel schaden. Sie schaden schon in meiner Jugend. Draussen vor dem Schulhaus schaden sie aber den Rauchenden selber. Der moralisierende Autopendler schadet aber mit dem CO₂-Ausstoss dem Klima, mit dem Lärm den Quartierbewohnern, mit seinen Umwegen auf Schulwegen den Kindern

und den Velofahrenden, mit seiner Solofahrt auf einem überlasteten Strassennetz dem Gewerbe- und dem Busverkehr.

Wenn einer mit seinen Umwegen noch angibt und daneben die rauchende Jugend kritisiert, ist er für Aedes weder schlau, noch cool, sondern schlicht: dumm!

P.S.: Der Arbeitsplatz des schreibenden Autopendlers liegt 40 m von einem der grössten Schweizer Hauptbahnhöfe entfernt. ■

Aedes





Zwei Arbeitstage später war ein Velostreifen markiert.

FIX FERTIG

Sich für sichere Veloführung einzusetzen, lohnt sich fast immer. Und manchmal geht es sogar viel schneller, als man sich erhofft hatte.

Es wird ja, nicht zuletzt auch von Pro Velo Kanton Zürich, immer wieder gerne gemeckert, wenn die öffentliche Verwaltung ihren Job nicht genau so macht, wie wir es gerne hätten. Aber es gibt eben auch Beispiele, wo die Verwaltung extrem schnell reagiert. So ein Beispiel erlebte Pro Velo Ende August, als die Schweizergasse, immerhin eine regionale Veloland-Route, zwischen dem Beatenplatz und der Bahnhofstrasse, durch

eine Baustelle unterbrochen wurde. Was an dieser Stelle doppelt mühsam ist, denn auch mit Velostreifen gibt es genügend AutofahrerInnen, die meinen, sie müssten den entgegenkommenden Velofahrenden keinen Platz machen.

Ein kurzes Mail mit Foto an die zuständige Dienstabteilung Verkehr genügte, um das Problem zu lösen. Bereits zwei Tage später war ein provisorischer Velostreifen um die Baustelle herum mar-

kiert. Es lohnt sich also, nicht einfach zu schimpfen und die Faust im Sack zu machen, sondern konkrete Probleme zu melden. ■

Dave Durner

Mailen Sie Probleme und Anliegen info@provelozuerich.ch, damit wir sie an die zuständigen Stellen weiterleiten können.



Flanieren am slowUp Zürichsee.

TERMINE

- 22. September, 18 Uhr, Velodemo auf dem Bürkliplatz, Zürich
- 26. September, Velobörse Helvetiaplatz, Zürich
- 27. September, slowUp Zürichsee, mit Laufrad-WM und Veloparcours der Pro Velo in Uerikon
- 19. März 2016, Velobörse Helvetiaplatz, Zürich
- 29. März 2016, Mitgliederversammlung Pro Velo Kanton Zürich
- 9. April 2016, Velobörse Reithalle, Winterthur

Details und mehr Termine auf www.provelozuerich.ch

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich
Auflage: 5000 Exemplare
Redaktion: Dave Durner (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Micha Bräuer (Zug), Vera Zahner (TG), Martin Schwarz (SH)
Layout: tnt-graphics AG, www.tnt-graphics.ch
Korrektur: Susanne Brugger
KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN
 Zürich/Winterthur:
info@provelozuerich.ch
 Zug: seki@provelozug.ch
 Thurgau: info@provelothurgau.ch
 Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch