



THE GOOD, THE BAD OR THE UGLY?

Seit einigen Wochen ist die Birmensdorferstrasse fertig umgebaut. Vieles wurde besser, vor allem für Velofahrende, schreibt Res Marti, Präsident von Pro Velo Kanton Zürich. Weniger zufrieden ist Geschäftsführer Dave Durner (siehe Pro/Kontra auf den folgenden Seiten).

Lange wurde an der Birmensdorferstrasse gebaut, gepflastert und markiert, seit dem Herbst ist sie nun fertig. Von der Schmiede Wiedikon bis zum Triemli und auch wieder zurück finden VelofahrerInnen nun eine durchgehende Veloroute vor. Was für Zürich nicht selbstverständlich und deshalb besonders erwähnenswert ist. Auf dem Abschnitt Schmiede bis Gutstrasse verläuft die Veloroute vorwiegend auf einem von Strasse und Trottoir abgetrennten Radweg von mindestens 1,5 Meter Breite, ähnlich wie man es bereits von der Zweier- und aus der Birmensdorferstrasse zwischen Schmiede und Bahnhof Wiedikon kennt. Der Anschluss von der Bertastrasse über die Birmensdorfer- in die Talwiesenstrasse, eine Komfortroute im Masterplan Velo, ist bisher noch nicht so ganz

geglückt. Das soll aber, auf Anregung von Pro Velo, noch verbessert werden. Sehr sorgfältig wurden die Auf- und Ab-rampungen über Inseln und auf Trottoirs gemacht, man wird beim Befahren von Randsteinen nicht stärker durchgeschüttelt, als unbedingt nötig.

DURCHGEHENDE VELOMASSNAHMEN

Von der Gutstrasse bis zum Triemli fährt man und frau dann auf einem Radstreifen, ebenfalls durchgängig, ebenfalls überall 1,50 Meter breit. An allen Kreuzungen können sich Velofahrende in vorgezogenen oder – bei Linksabbiegern – aufgeweiteten Haltestreifen vor den Autos aufstellen. Für unsichere Velofahrende gibt es einen indirekten Linksabbieger in Richtung Triemli, selbstsichere und selbstbewusste fahren die Kurve und

kommen so zum Stadtspital. Und für die mit besonders viel Chuzpe und Unverfrorenheit gibt es auch die Möglichkeit, die Gegenfahrbahn zu benutzen, wie der Kurrier bei unserem Augenschein vor Ort.

Dave Durner



INHALT

Kolumne	4
Keine 2. Röhre	5
Parkingtest/Zukunftstag	6
Velocheck	7
Regionalteil Winterthur	8
Tour	10
Regionalteil Schaffhausen	13
Regionalteil Thurgau	16
Regionalteil Zug	18



PRO: DER ERSTE BLICK DES LAIEN

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Üetlibergtunnel und weil es nötig war, wurde die Birmensdorferstrasse zwischen Schmiede Wiedikon und Triemli nicht nur saniert, sondern auch neu gestaltet. Es hat sich einiges verändert.

Während die Birmensdorferstrasse früher die Rosengartenstrasse im Kreis 3 war ist sie heute nicht gerade eine Flaniermeile oder ein Stadtpark aber immerhin eine ganz anständige Verkehrsachse mit durchgehend nur noch einer Autospur.

Was uns natürlich als Erstes interessiert ist die Veloinfrastruktur, und ich finde diese ganz anständig. Früher gab es auf weiten Strecken nichts fürs Velo. Über den Goldbrunnenplatz kam man nur mit viel Glück unversehrt und stand zusammen mit dem MIV im Stau. Heute gibt es vom Triemli bis zur Schmiede Wiedikon (und auch zurück) einen durchgehenden Velostreifen. Im Bereich von der Schmiede Wiedikon bis zur Verzweigung Gutstrasse ist dieser oft sogar von der Autofahrbahn und auch dem Trottoir mit einem Absatz getrennt. Für einmal also kein Mischverkehr mit den Fussgängern, auf jeden Fall kein ge-

planter. Diese Trennung ist zwar nicht durchgehend, aber angesichts der vielen Parkierer auf dem Velostreifen ist das vielleicht gar nicht so schlecht. Das an einem Sonntagnachmittag gleich drei Autos auf dem Velostreifen und Trottoir parkieren, ist zwar ärgerlich, aber dafür können ja die Planer nichts. Als Velofahrer nervt man sich zwar, dass man trotz Velospur ständig auf die Autofahrbahn muss, aber im Sinne von «Generell freundlich» nimmt man es ausnahmsweise ohne verbale «Tätlichkeiten» hin. Auch die Fussgänger benutzen zur Besichtigung der Christbäume vor dem Coop den Velostreifen, gehen aber immer zur Seite, wenn ein Velo kommt. Der Raum ist halt knapp.

JAMMERN AUF HOHEM NIVEAU

Sowohl beim Coop als auch bei der Migros kann man direkt vom Velostreifen in die Veloabstellplätze fahren. Am Goldbrunnenplatz wäre eine Auffahrt zu den Abstellplätzen der Stadt schön gewesen, aber das ist nun wirklich jammern auf hohem Niveau. Auch die Knoten sind einigermaßen gelungen, auch wenn es an

einigen Stellen noch etwas rote Farbe für die Sicherheit vertragen könnte. Warum es die separate Rechtsabbiegespur von der Birmensdorferstrasse in die Gutstrasse braucht, ist mir nicht ganz klar, und es wäre hier sicher schöner ohne.

Was die allgemeine Situation angeht, kann man sicher einiges bemängeln. Obwohl sowohl die Talwiesenstrasse und der Goldbrunnenplatz eigentlich ein Quartierzentrum (QUARZ) sein sollten, hat man als Fussgänger wohl immer noch eher ein Feeling wie auf der Rosengartenstrasse als wie am Limmatquai. Ein Quartierzentrum, auf dem sich diverse Strassen mit Tempo 50 kreuzen, ist halt nicht ein Quartierzentrum, sondern eben nichts anderes als eine Kreuzung. ■

Res Marti

- 1 | Durchgehende Velomassnahmen von Schmiede Wiedikon bis Triemli.
- 2 | Für FussgängerInnen wirds stellenweise sehr eng.
- 3 | Von der Fahrbahn getrennter Park-äh Radstreifen.



KONTRA: KEIN LEUCHTTURM

Nein, ein wirklich gelungenes Beispiel der städtischen Veloförderung ist die neue Birmensdorferstrasse nicht, auch wenn uns das die Verantwortlichen der Stadt weismachen wollen. Natürlich, es gibt durchgehende Velomassnahmen von der Schmiede Wiedikon bis zum Triemli und darüber hinaus. Das ist schon viel für eine Stadt, die sich velomässig regelmässig dadurch auszeichnet, dass die Velowege und Radstreifen genau dann aufhören, wenn man sie wirklich bräuchte.

DEN PREIS ZAHLEN DIE FALSCHEN

Den Preis für diese durchgehende Veloroute haben jedoch die Falschen bezahlt, nämlich hauptsächlich die Fussgänger und Fussgängerinnen. Ihnen wurde im Bereich zwischen Schmiede Wiedikon und Gutstrasse das Trottoir stellenweise halbiert. Übrig bleiben magere 1,5 Meter oder noch weniger, wenn noch ein Restaurant irgendwelche Blumentöpfe aufstellt. Vom Trottoir und von der Fahrbahn abgetrennte Radwege, wie sie in diesem Bereich die Norm sind, sind zwar so etwas wie das velotechnische Non-

plusultra und in Velostädten wie Amsterdam oder Kopenhagen die Norm, nur müsste man entweder konsequent die darauf parkierten Autos und Lieferwagen entfernen (wegsprengen würde wohl nachhaltiger wirken), oder zumindest alle fünf Meter ein Piktogramm aufmalen, damit auch die Dümmeren und Faulsten unter den Velostreifenparkierern merken, dass sie nicht auf einem Parkstreifen, sondern auf einem Veloweg parkieren. Muss man ein solches Auto auf der Strasse umfahren, geht der Sicherheitsgewinn durch den taktile abgegrenzten Velostreifen nämlich gleich wieder flöten.

DIE PRIORITÄTEN SIND KLAR

Weiter oben, bei der Einmündung der Gutstrasse, sieht man dann schön, wie die Prioritäten wirklich gesetzt wurden: Damit der rechts abbiegende Motorfahrzeugverkehr auch ja keine Autos behindert, die geradeaus fahren, wurde eine separate Rechtsabbiegespur gebaut. Die Velofahrenden müssen diese Spur queren – und sich mindestens während der abendlichen Stosszeit durch die Kolonne

der Autos kämpfen, deren Fahrer sich ebenso wenig um die Velospur kümmern wie weiter stadteinwärts die Velostreifenparkierer.

Nein, ein Leuchtturm der Veloförderung ist sie nicht, die Birmensdorferstrasse. Sondern ein perfektes Beispiel für das Gewurstel, das rauskommt, wenn einerseits die heilige Kuh öffentlicher Verkehr und andererseits die möglichst schnelle Auto-Entleerung der Stadt zur abendlichen Stosszeit die grundlegenden Parameter der Planung sind. Den Preis für diese Priorisierung bezahlen die Verkehrsträger, die man eigentlich am meisten fördern müsste (und das auch immer wieder wortreich zu tun vorgibt), nämlich Fuss- und Veloverkehr. ■

Dave Durner

- 4 | Auch Lieferanten und Handwerker freuen sich über den Radweg.
- 5 | Das Trottoir wurde zugunsten des Radstreifens beinahe halbiert.
- 6 | Der Pöstler bringt Pakete. Der Velofahrer flucht.

DAS KLIMAWUNDER VON PARIS

In der Fussballgeschichte spricht man vom Wunder von Bern im Jahre 1954. In der Klimapolitik spricht man vom Wunder von Paris im Jahre 2015.

Acht Monate vor dem Klimagipfel 2015 richtete der Präsident des kleinen Staates B an alle Staatschefs ein knappes Schreiben: «Warum zur Rettung des Weltklimas nicht sofort Taten statt viele vertröstende Worte?» Alle Staatschefs waren begeistert. Der Präsident des Himalayastaates A folgerte logisch: «Das würde doch heissen, dass wir weniger Leute nach Paris schicken.» Alle Staatschefs einigten sich darauf, ihre Delegation auf einen Viertel zu verkleinern. So spare man Kosten, Kerosen und CO₂.

Der Staatschef des Inselstaates D war noch konsequenter: Die verbleibenden Teilnehmer sollten mit dem guten Beispiel vorangehen und in kleinen Hotelzimmern logieren. Das ging den meisten Staatschefs aber zu weit, bis Präsident Obama entschied, er würde auf die reservierte Suite verzichten: halb so viel Raum, halb so viel Heizenergie. Der italienische Ministerpräsident Renzi mahnte, das Klimaproblem sei auch ein Nahrungsproblem: «Italienische Spaghetti statt brasilianisches Beef!».

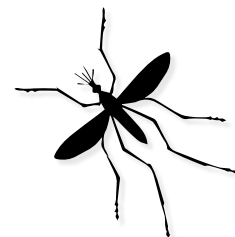
Die Schweizerin Doris Leuthard ordnete an, dass die Schweizer Teilnehmer nur in Fahrgemeinschaften zu den Konferenzräumen fahren dürfen. Angela Merkel war noch konsequenter. Medienwirksam führte sie aus: «Wir schaffen es, mit ÖV und Velo zu fahren.»

Das schlug Wellen. In Paris wurden Spruchbänder aufgehängt mit der Aufforderung: «Mehr Bewegung im Kopf



Vielleicht ist das schon bald ein Bild der Vergangenheit.

und in den Beinen!» Und die Strassen zu den Konferenzräumen wurden für den Autoverkehr gesperrt. Auf der ganzen Welt verbreiteten sich nun die Bilder von vorbildlichen Staatschefs, Ministern, Experten und Medienleuten, die mit Velos zu den Beratungen fuhren. Und weil Bewegung klug macht, fielen



ihnen rasche Lösungen beinahe in den Schoss. Sie beschlossen einhellig eine hohe Steuer auf fossiler Energie. Auf Treibstoffen sollte sie berechenbar jedes Jahr um 20 Prozent steigen.

Und schon bald konnte diese Steuer all die andern Massnahmen zur CO₂-Reduktion finanzieren. In der EU erkannten auch die verbohrtesten Technokraten, dass der freie Warenverkehr auf der Strasse klimaschädlich ist. In der Schweiz waren alle Parteien bereit, den Benzinspreis als erstes auf 3 Franken zu erhöhen. Nahe Versorgung und nahe Erholung blühten wieder auf. China entwickelte raffiniert-einfache Velos für jedes Alter, jedes Wetter und jedes Gelände. Diese wurden zu einem gigantischen Exportschlager.

Überall folgten die Menschen dem Beispiel ihrer Staatschefs. Sie fuhren Velo, nutzten die Bahn oder bildeten zumindest Auto-Fahrgemeinschaften. Zahlreiche Strassen konnten in Bahnrassetrassees und Velowege umgebaut werden. Und seltsam: Das Leben verlief nun weniger hektisch und weniger konfliktreich.

Am Klimagipfel 2015 waren die Staatschefs stolz, dass die Klimaziele ihrer Vorgänger beinahe erreicht wurden. Dies nur dank des Klimawunders von Paris. Man fragte sich allerdings, warum das Klimawunder nicht bereits am Klimagipfel von Kopenhagen geschehen war. ■

Aedes

EINLADUNG

MITGLIEDERVERSAMMLUNG
PRO VELO KANTON ZÜRICH

Datum: Dienstag 29. März 2016

Programm: 18.30 Uhr

Apéro: 19 Uhr

«Neues vom Bund»: Referat von Urs Walter, Velobeauftragter im Bundesamt für Strassen

20 Uhr: Mitgliederversammlung

Pro Velo Kanton Zürich

Ort: Zentrum Karl der Grosse,
Kirchgasse 14, 8001 Zürich

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der StimmentzählerInnen
3. Protokoll der Mitgliederversammlung vom 31. März 2015
4. Jahresbericht 2015
5. Rechnung und Bilanz 2015
6. Bericht des Revisors
7. Budget 2016
8. Wahlen
9. Anträge
10. Varia

Alle Dokumente zur Mitgliederversammlung sind ab März verfügbar auf www.provelozuerich.ch

Referat: «Neues vom Bund»

Velostrassen, Velobahnen, Rechtsabbiegen bei Rot, Segways auf Velowegen, Versuche zu velofreundlichen Ampeln: Vom Bund kam in letzter Zeit viel Neues, und das wird sich auch in den nächsten Jahren kaum ändern.

Urs Walter, bis 2015 Velobeauftragter der Stadt Zürich und seither in gleicher Funktion beim Bundesamt für Strassen tätig, wird uns berichten, was beim Bund in Sachen Velo alles läuft und noch zum Laufen kommen wird. ■

KEINE 2. RÖHRE

Eine 2. Röhre hätte gravierende Folgen entlang der Transitstrecke in der ganzen Schweiz.

Mit dem Bau einer 2. Röhre wird die Kapazität am Gotthard verdoppelt. Die Behauptung des Bundesrates, dass nur zwei der dann vorhandenen vier Spuren benutzt werden würden, glaubt niemand. Denn was gebaut wird, wird auch benutzt. Auf die Verdoppelung der Fahrspuren folgt dann die Verdoppelung des Transitgüterverkehrs auf der Strasse. Schon der amerikanische Stadtforscher Lewis Mumford wusste vor 60 Jahren: «Breitere Strassen zu bauen, um den Stau zu verringern, ist genau so, wie seinen Hosengürtel zu öffnen, um Übergewicht loszuwerden.»

DIE SCHWEIZ ALS TRANSITSTRECKE

Die Lastwagenlawine, die als Folge einer 2. Röhre auf die Schweiz zurrollen würde, belastet nicht nur die Gotthardregion: Die ganze Strecke von Basel über das Mittelland bis nach Chiasso wird zur Transitöhle. Fahren mehr Lastwagen, wird unsere Luft mit mehr Feinstaub und CO₂ belastet. Und das wiederum macht uns krank. Bundesstudien haben gezeigt, dass die Anwohnerinnen und Anwohner entlang von Autobahnen einem erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt sind. Und gerade die engen Alpentäler sind von



Gefühlt stimmen wir jährlich über Transittunnels ab. Machen wir Schluss damit.

Luftverschmutzung und Lärmbelastung besonders betroffen. So liegt z.B. im Tessin die Belastung schon heute oft über den Grenzwerten.

Auch verkehrspolitisch ist eine 2. Röhre nicht sinnvoll: Die wahren Verkehrsprobleme liegen nicht am Gotthard, sondern in den Agglomerationen, wo täglich zehntausende Pendler im Stau oder in überfüllten Zügen feststecken. Der durchschnittliche Tagesverkehr am Gotthard beträgt lediglich rund 17 000 Fahrzeuge, auf den Autobahnen in Zürich und Zug sind es über 80 000, am Gubrist sogar

140 000. Der Bau einer 2. Röhre kostet rund 3 Milliarden mehr als eine vernünftige Sanierung mit Bahnverlad. Dieses Geld wäre besser für die Lösung der wirklichen Verkehrsprobleme investiert als am Gotthard verlockt. Übrigens: Für 3 Milliarden könnte man auch 5 Millionen Kilometer neue, asphaltierte Velowege bauen – das reicht 13 mal bis zum Mond. ■

Julia Rickenbacher, Alpen-Initiative

Weitere Infos unter:
www.alpeninitiative.ch

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich
www.provelozuerich.ch

Auflage: 5000 Exemplare

Redaktion: Dave Durner (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Micha Bräuer (Zug), Vera Zahner (TG), Martin Schwarz (SH)

Layout: tnt-graphics AG, Grindelstrasse 12, 8303 Bassersdorf, www.tnt-graphics.ch

Korrektur: Susanne Brugger

KORRESPONDENZ UND
ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Thurgau: info@provelothurgau.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

Rad-Los! Verkauf + Service + Bau



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



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich

PARKINGTEST: TONI-AREAL

Knapp 3000 StudentInnen studieren seit 2014 im Toni-Areal. Grund genug, dem Ort einen Besuch abzustatten und das Veloparking zu prüfen.

Wo von 1977 bis 2000 Milch verarbeitet wurde, logieren heute die Zürcher Hochschule der Künste sowie zwei Departemente der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. In den markanten Türmen auf der ehemaligen Molkerei werden zudem hundert Wohnungen vermietet. Velotechnisch ist das Areal von allen Seiten gut erschlossen, auch wenn nicht alle zuführenden Velorouten den Qualitätsansprüchen, die man in einem Entwicklungsquartier wie Züri West stellen muss, genügen. Entsprechend gross ist selbst an einem garstigen Donnerstag im Januar die Zahl der Velos, die auf drei Seiten um den massigen Bau parkiert sind. Auf der Ostseite des Gebäudes reihen sich auf beinahe der ganzen Länge Velobügel aneinander. Nur der kleinste Teil von ihnen ist überdacht, die anderen sind entsprechend leer. Umso voller sind dafür die Abstellplätze auf der Westseite, wo sich ein Velobügel unter der Eisenbahnbrü-

cke befindet und so mehr oder weniger vor Regen geschütztes Veloparkieren ermöglicht. Auch das nordseitige Parking ist einigermaßen wettergeschützt unter der markanten Zufahrtsrampe. An beiden Orten darf vermutet werden, dass an einem schönen Frühlings- oder Sommertag die Kapazitäten nicht ausreichen und die Veloparkings überquellen.

PRO VELO BLEIBT DRAN

Immerhin: Die verwendeten Bügel sorgen für Ordnung und Sicherheit, zumal sie enger als üblich aneinander gereiht sind, wodurch es niemandem in den Sinn kommt, ein Velo zwischen zwei bereits parkierte zu murksen. Pro Velo wird die Veloabstell-Situation in der wärmeren Jahreszeit auf jeden Fall noch einmal beurteilen und, falls nötig, bei der Betreiberin des Toni-Areals vorstellig werden. ■

Dave Durner



Volles Veloparking im Januar.

BEWERTUNG

Anzahl Abstellplätze: ca. 300

Veloständermodell: Bügel

Anschliessen: Ja

Witterungsschutz: Teilweise

Gesamtbeurteilung: Ob die Anzahl der Abstellplätze im Sommer genügt, darf bezweifelt werden. Wenigstens auf der Nord- und der Westseite des Gebäudes, dürfte dann Velochaos herrschen. Zur Abhilfe könnte man zumindest noch die Abstellplätze entlang der Duttweilerstrasse überdachen.

Punkte: ●●●○○

EIN TAG BEI PRO VELO

Jedes Jahr im November begleiten Fünft- und Sechstklässler Mami oder Papi einen Tag lang bei der Arbeit. Zum ersten Mal wurde jetzt Pro Velo besucht.

Heute ist Zukunftstag und ich gehe mit meinem Vater zur Pro Velo. Gekommen sind wir mit dem Velo. Im Büro schauen wir E-Mails an, die er bekommen hat. Dann gehen wir zum Bellevue und schauen, ob alles richtig gebaut wurde. Ich durfte Fotos machen. Ein paar Sachen gefallen meinem Vater und Monika nicht so gut, es wurden Velowege nicht markiert, und es ist zu lange Rot für die Velofahrer. Der breite Veloweg auf der Quaibrücke ist jedoch super, die Querungen vom See zum Sechsiläutenplatz sind gut. Dann fahren

wir mit dem Velo rund um das Bellevue um zu schauen, ob das funktioniert.

Nach dem Mittagessen bin ich bei einer Sitzung beim Amt für Verkehr. Sie sprechen über verschiedene Velowege in der Stadt Zürich. Ich verstehe nicht sehr viel, weil es kompliziert ist. Nach der Sitzung bekomme ich eine super coole Velotatsche. Wir posten auf Facebook Bilder, die wir vom Bellevue gemacht haben und schreiben kleine Texte dazu. Nachher fahren wir durch eine Strasse, die repariert wird. Dort dürfen Autos nur in eine Richtung fahren, die Velos aber in beide. Wir müssen austesten, ob es gefährlich ist oder ob der Platz reicht. Wir finden, es reicht, aber komfortabel ist es nicht. Es hat mir sehr gefallen bei Pro Velo, weil immer was los ist. ■

Moritz Durner

Testvelofahrer M.D. am Bellevue.

GESCHÄFTSRÄUME KRONENWIESE

Im Herbst 2016 wird Pro Velo Kanton Zürich in die neu erstellte städtische Siedlung Kronenwiese umziehen. In den letzten Jahren hat nämlich nicht nur die Arbeit laufend zugenommen, sondern entsprechend auch der Platzbedarf.

Wie immer in solchen Fällen ist der Endausbau der Geschäftsräume Sache der Mieterin. Wir von Pro Velo haben zwar viel Ahnung von Velo und allem Drumherum, aber nur wenig von Innenausbau.

Wir sind für jede Hilfe dankbar. Wenn Sie uns mit Ihren speziellen Fähigkeiten und Kenntnissen oder auch «nur» mit Ihrer Zeit dabei unterstützen wollen, aus einem leeren Raum ein brauchbares Büro zu machen, dann melden Sie sich doch bitte bei uns:

info@provelozuerich / 044 440 23 32

TERMINE

- 19. März 2016 Velobörse, Helvetiaplatz, Zürich
- 29. März 2016 Mitgliederversammlung Pro Velo Kanton Zürich
- 1.-3. April 2016: Urban Bike Festival, Schiffbau und Turbinenplatz
urbanbikfestival.ch

Mehr Termine: provelozuerich.ch



JETZT VELO CHECKEN

In vielen Fachgeschäften beinahe im ganzen Kanton Zürich können Pro-Velo-Mitglieder ihr Velo noch bis Ende Februar gratis checken lassen.

dd. Ein voll funktionstüchtiges Velo erhöht nicht nur die Sicherheit des Besitzers oder der Besitzerin, sondern auch diejenige der Mitmenschen, denen man mit ebendiesem Velo begegnet. Zudem macht es auch schlicht mehr Spass und ist weniger anstrengend, wenn die Pneu's gut gepumpt sind, die Kette nicht quietscht, die Gangschaltung funktioniert und die Bremsen das Velo tatsächlich innert nützlicher Frist zum Stehen bringen.

Ein jährlicher Check beim Fachmann (Velo-Fachfrauen gibt es leider noch viel zu wenige) ist ein probates Mittel, um die Funktionstüchtigkeit des Velos zu garantieren. Für Mitglieder der Pro Velo ist dieser Check in den unten aufgeführten Fachgeschäften bis Ende Februar gratis, allfällige aufwendige Reparaturarbeiten sowie Material müssen jedoch bezahlt werden. Aber auch da profitieren Mitglieder in vielen Geschäften von Rabatten. ■

GRATISCHECK VON DER POLIZEI

Das Kommissariat Prävention der Stadtpolizei Zürich führt gemeinsam mit der Firma Velo Elsener vom 11. bis 14. April, jeweils von 14 bis 18 Uhr, gegenüber vom Limmatquai 66 in 8001 Zürich, am ehemaligen Standort des viel kommentierten Hafenkran's, den Velocheck 2016 durch. Hierbei wird den Velofahrenden in der Stadt Zürich die Möglichkeit geboten, ihre Fahrzeuge auf ihre Verkehrstauglichkeit und Sicherheit zu überprüfen. Kleinere Mängel werden gleich vor Ort durch die anwesenden Fachleute behoben.

Gleichzeitig stehen Mitarbeiter der Stadtpolizei Zürich, unter anderem von der Bikepolice, als sachverständige «Velofahrer» bereit, und stehen Rede und Antwort. Zudem wird der Velocheck 2016 als Plattform für die «generell freundlich» Kampagne dienen.



Der Fachmann bei der Arbeit, hier beim Montieren eines Nabenlichts.

GESCHÄFT	ADRESSE	ORT	WEB
Bike Stop	Untere Vogelsangstrasse 2	8400 Winterthur	bikestop.ch
Dynamoo	Rudolfstrasse 4	8400 Winterthur	dynamoo.ch
Fahrradbau Stolz	Hofwiesenstrasse 200	8057 Zürich	fahrradbaustolz.ch
Gfellergut	Stettbachstrasse 300	8051 Zürich	gfellergut.ch
Happy Sport	Albisriederstrasse 381	8047 Zürich	happysport.net
Merkli 2Rad Sport	Bahnhofstrasse 272	8623 Wetzikon	merkli-2rad.ch
Rad-Los Rote Fabrik	Seestrasse 395	8038 Zürich	radlos.ch
Rad-Los Seefeld	Florastrasse 38	8008 Zürich	radlos.ch
Ruchti Bicycle	Dorfstrasse 42	8192 Glattfelden	ruchtibicycle.ch
Stahlross Velo	Ida-Sträuli-Strasse 69	8404 Winterthur	stahlross-velo.ch
Tempo Sport Thalwil	Gotthardstrasse 6	8052 Zürich	tempo-sport.ch
Velofabrik	Stockerstrasse 38	8002 Zürich	velofabrik.ch
Velocittà	Neugasse 31	8005 Zürich	velo-citta.ch
Velofix	Birmensdorferstrasse 126	8003 Zürich	velofix.ch
Velo Lade Schlieren	Zürcherstrasse 46	8952 Schlieren	velo-lade.ch
Velo Lade Urdorf	Steinackerstrasse 2	8902 Urdorf	velo-lade.ch
Velo Lukas	Regensdorferstrasse 4	8049 Zürich	velolukas.ch
Velo Lukas	Schwamendingerstrasse 25	8050 Zürich	velolukas.ch
Velomaier	Schaffhauserstrasse 73	8400 Winterthur	velo-maier.ch
Veloplus (nur Läden, ohne Versand)			veloplus.ch
Velorei	Predigergasse 20	8001 Zürich	velorei.ch
Veloteria	Seestrasse 151	8712 Stäfa	www.veloteria.ch
Velowerkstatt	Badenerstrasse 437	8004 Zürich	stadt-zuerich.ch/velowerkstatt
Velo Zürich GmbH	Flüelastrasse 54	8047 Zürich	velo-zuerich.ch

ZWEITE VELOSTATION AM BAHNHOF

Gibt der Gemeinderat grünes Licht, entsteht unter der Rudolfstrasse bis 2021 eine unterirdische Velostation mit 750 gedeckten und überwachten Abstellplätzen. Damit würde ein weiterer Teil des von Pro Velo geforderten Kapazitätsausbaus realisiert.



Bei der Volksabstimmung im Mai 2009 war der Masterplan Stadtraum Bahnhof ein noch wenig greifbares Gebilde. Knapp sieben Jahre später sind viele Elemente bereits nutz- oder sichtbar: der Bahnhofplatz selber, das Busdach zwischen Coop City und Altstadt, der Platz vor den Archhöfen sowie erste Teile der Gleisquerung Stadtmitte. Auch in der Rudolfstrasse hat die Neugestaltung des Bahnhofumfelds erste Spuren hinterlassen: Die massiven Rampen des Parkdecks wurden letzten Sommer mit spektakulären Kranaktionen demontiert und haben einer neuen, filigranen, doppelspurigen Rampe auf Höhe Konradstrasse Platz gemacht. Seither gehört die Rudolfstrasse in erster Linie den Velos und Fussgängern.

750 PLÄTZE UNTER DER RUDOLFSTRASSE

Die aus Sicht des Veloverkehrs wichtigsten Schritte im Rahmen des Stadtraums Bahnhof folgen aber erst noch: Ab 2021 wird die Veloquerung Nord direkte Verbindungen zwischen beiden Bahnhofseiten mit dem Velo ermöglichen. Ein zweites ebenso wichtiges Element steht ebenfalls schon in den Startlöchern: Für 10,6 Millionen Franken soll unter der Rudolfstrasse im Abschnitt zwischen der Konrad- und Paulstrasse die erste Etappe einer unterirdischen Velostation gebaut wer-

den. In den Kosten eingeschlossen ist die Neugestaltung des Strassenabschnitts über der Abstellanlage, die Velostation alleine wird rund 6,8 Millionen Franken kosten. Gut 40 Prozent davon dürfte der Bund aller Voraussicht nach im Rahmen des Agglomerationsprogramms übernehmen, weitere Beiträge vonseiten Kanton könnten dazukommen. «Velostation Nord» heisst das Projekt kurz, das voraussichtlich im Verlauf des Februars vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur behandelt wird. Die geplante Anlage liegt unter der westlichen Seite der Rudolfstrasse, ist rund 125 Meter lang sowie acht Meter breit und bietet Abstellplätze für 750 Velos. Dazu kommen Ladestationen für E-Bikes und Abstellflächen für Spezialräder. Analog zur Velostation unter dem Stellwerk-Gebäude auf der anderen Bahnhofseite soll die Anlage überwacht und eine Gebühr fürs Einstellen erhoben werden. Die neue Station wird direkt an die Veloquerung Nord anschliessen – so können Velofahrende von beiden Seiten des Bahnhofs die Abstellplätze nutzen. «Durch die Kombination mit der Unterführung benötigt die Velostation zudem keine eigene Zufahrtsrampe – das spart Platz und Kosten», sagt Armand Bosonnet, Gesamtprojektleiter für den Stadtraum Bahnhof bei der Stadt

- 1 | Blick in die Rudolfstrasse mit Abfahrtsrampe zur Velostation.
- 2 | Die Rudolfstrasse wird autofrei.
- 3 | Die Anlage bietet Platz für 750 Velos.

Winterthur. Die Velostation Nord ist so konzipiert, dass sie später in Richtung Zürcherstrasse und Paulstrasse erweitert werden kann – eine Forderung, die in der 2014 von Pro Velo mitinitiierten Volksinitiative «Endlich genügend Veloabstellplätze am Hauptbahnhof» enthalten war und vom Gemeinderat als verschärfter Gegenvorschlag übernommen wurde.

MASSIVES WACHSTUM PROGNOSTIEZT

Dass der Bau der Velostation Nord nötig ist, zeigen alleine schon die Prognosen der SBB für die Entwicklung der Frequenzen im Bahnhof Winterthur: Nutzen heute rund 90 000 Reisende pro Tag den Bahnhof Winterthur, rechnet die Bahn mit dem Ausbau des S-Bahnnetzes ab Dezember 2018 mit 130 000 – ein nicht unerheblicher Teil davon wird für den Weg zum und vom Bahnhof das Velo nutzen. Um den neuen Verkehrsströmen Herr zu werden, arbeiten die SBB selber am Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs. Kernstück ist die Personenunterführung Nord, deren Bau mit der Veloquerung