



DAS GROSSE SCHEITERN

Die Stadt Zürich wird mit ihrem Ziel, den Veloverkehr bis 2025 zu verdoppeln, scheitern. Geht es so weiter wie bisher, ist der Masterplan Velo bestenfalls Makulatur. Oder wertvoller Zellstoff für andere Papierprodukte.

Eine Halteverbotssignal, darunter ein stilisiertes Velo und ein Datum: Do. 31. März 2016. Solche Schilder stehen derzeit in grosser Zahl und unübersehbar direkt am Hauptbahnhof in der Kurve der Kasernenstrasse auf dem kleinen Plätzchen neben der provisorischen Velostation. Gleich gegenüber, an der Sihl, steht noch einmal eine Batterie solcher Schilder. Nur dass dort die Velos vier Tage länger, nämlich bis am 4. April, stehen bleiben dürfen. Auch hier: Ein Halteverbot ist signalisiert, nicht etwa ein Parkverbot. Velofahrer dürfen also nicht einmal anhalten auf diesen Flächen. Was geschieht dort? Die Veloabstellplätze werden zurückgebaut, heisst es Anfang März im Tiefbauamt. Und gibt es Ersatz? Wenn ja, wo? Wie viele? Das müsse erst abgeklärt werden, lautet die Auskunft

des Tiefbauamtes. Die Stadt, die den Veloverkehr nicht nur nach eigenen Plänen fördern will, sondern auch einen Auftrag der Stimmbürgerinnen und -bürger hat, das zu tun, räumt am mit Veloabstellplätzen notorisch unterversorgten HB Veloparkings ab und weiss einen Monat vorher noch nicht, ob es Ersatz gibt?

PRO VELO FORDERT ERSATZ

Das ist umso erstaunlicher, als Stadtrat Filippo Leutenegger, Vorsteher des Tiefbauamtes und in dieser Funktion oberster Veloabstellplatzchef der Stadt, keine Gelegenheit auslässt zu betonen, wie wichtig die gute Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs mit dem Velo sei. Es ist auch insofern erstaunlich, als Pro Velo bereits vor Monaten Ersatzparkplätze gefordert hat. Getan wurde in der Zwischen-

zeit offensichtlich nichts. Dafür bricht jetzt Hektik aus und es wird husch, husch ein Vor-Ort-Termin organisiert, zu dem auch ein Vertreter der Pro Velo eingeladen ist. Es kommt jedoch noch schlimmer: Derzeit liegen die Pläne für den Abschnitt der Kasernenstrasse bei der Sihlpost auf. >

INHALT

Frischer Wind aus Graz	3
Nachgeprüft: Soodstrasse	4
Kolumne Aedes	4
Parkingtest	5
Regionalteil Winterthur	6
Regionalteil Thurgau	8
Tour	11
Regionalteil Schaffhausen	12
Regionalteil Zug	15



Das Tiefbauamt schafft es tatsächlich, auf dem kurzen Strassenstück insgesamt 39 Parkplätze und drei Autospuren unterzubringen. Einen Velostreifen gibt es auch noch, mit 1.80 Meter Breite sogar einen ziemlich grosszügigen. Allerdings nur auf den letzten Metern vor der Lagerstrasse, auf der restlichen Strecke sind neun Parkplätze wichtiger als die Velofahrenden. Immerhin: Wer aus dem Stadttunnel kommt, hat beim Queren der Kasernenstrasse Vortritt. Veloabstellplätze sind exakt null (in Zahlen: 0) geplant. Und das in einer Stadt, die gebetsmühlenartig wiederholt, dass sie den Autoverkehr in Grenzen halten und das Velo fördern will. Und exakt diesen Auftrag auch von den Stimmbürgerinnen und -bürgern mit der Annahme der Städteinitiative erhalten hat.

BEREITS MAKULATUR?

Wahrscheinlich erwartet man bei der Stadt an, dass man sein Velo in der Velostation abstellt, auch wenn man nur schnell auf der Sihlpost ein Päckli abholen oder eine Einzahlung machen will. Nur: Weshalb mutet man den Autofahrern nicht dasselbe zu? Das Parkhaus Gessnerallee ist ja auch nur 300 Meter weit weg. Oder aber man hat schlicht Angst, dass zu viele Leute ihr Rad vor der Sihlpost parkieren, anstatt die kostenpflichtigen Abstellplätze in der Velostation benutzen. Dann sollte man sich vielleicht von Winterthur inspirieren lassen: Veloabstellplätze werden dort bewirtschaftet und die Parkdauer ist beschränkt.

Dank des Masterplans Velo solle sich der Veloanteil in Zürich bis 2025 verdop-

peln, verkündete der Stadtrat bei dessen Präsentation im November 2012. Bei Pro Velo trübte die Befürchtung, dass der Masterplan ein Papiertiger bleiben wird, schon damals die Freude.

Heute, gut drei Jahre (und eine angenommene, wenn auch nicht gewonnene Veloinitiative) später, muss leider konstatiert werden: Die Sorge der Velolobby war berechtigt. Die vom Stadtrat gesetzte Zielvorgabe wird wohl grandios verfehlt werden. Bisher, nach Ablauf eines Viertels der zur Verfügung stehenden Zeit, wurde aus Sicht von Pro Velo ein einziges Bauprojekt abgeschlossen, bei dem man aus Velofahrersicht erfreut sagen kann: «Das bringt's jetzt aber wirklich!» Die Lagerstrasse mit den breiten Velostreifen auf beiden Seiten, die ist brauchbar. Dazu waren aber gleich zwei (sic!) Einsprachen von Pro Velo nötig. Ob es dann irgendwann einmal auch eine taugliche Anbindung an die Langstrasse geben wird, ist offen. Der Vorschlag, diesen für den Veloverkehr extrem wichtigen Knoten bereits jetzt genau anzuschauen, wurde vonseiten der Stadt vom Tisch gewischt. Dafür sei es noch zu früh, heisst es. Das ist natürlich die perfekte Ausgangslage, um auch hier irgendeinen Murks zu planen.

Die verbreiterte Quaibrücke ist ebenfalls eine Verbesserung, nur ist das ein kurzer, isolierter Abschnitt. Aber halt, gibt es nicht Pläne für eine Komfortroute rund ums Seebecken? Also eine der Routen, die gemäss Masterplan Velo auch für Ungeübte und Kinder tauglich sein sollen? Ja, solche Pläne gibt es, sie sind sogar rechtsgültig, die Bagger könnten

- 1 | Anfang April wird geräumt.
- 2 | Auch hier: Alle Veloparkplätze kommen weg.
- 3 | Wo bleibt die Komfortroute am See?

also auffahren. Nur: Das geschieht nicht. Eine Anfrage im Tiefbauamt nach dem Grund der Verzögerung erbrachte innerhalb Wochenfrist keine Antwort.

TRAURIGES FAZIT

Schlechte Beispiele gibt es jedenfalls genügend: Der Albisriederplatz kommt einem in den Sinn. Beim Bellevue gab es ebenfalls nur marginale Verbesserungen, bei der Hardstrasse ist voraussehbar, dass mit der neuen Tramlinie die Situation für den Veloverkehr verschlechtert, der HB wird auf absehbare Zeit ein Auto- und Tramedorado bleiben. Die im Masterplan Velo vorgesehenen Standards für die Breite von Radstreifen und -wegen sind zwar, zumindest in der obersten Qualitätsstufe, akzeptabel. Die Bedingungen, wann von diesen Standards abgewichen werden kann, sind jedoch so schwammig formuliert, dass beim Radstreifen wohl als Erstes gespart werden wird, sollte es einmal eng werden. Und eng wird's in Zürich praktisch immer. Das traurige Fazit: Im Moment ist der Masterplan Velo das Papier nicht wert, auf das er gedruckt wurde. Aber vielleicht hat die Möchtegern-2000-Watt- und Velostadt ja wenigstens für die elektronische Version des hehren Plans rezyklierte Bits verwendet. ■

Dave Durner

FRISCHER WIND AUS GRAZ

Nach über zehn Jahren bei Pro Velo hört Monika Hungerbühler als Leiterin Infrastruktur und Planung bei Pro Velo auf. Warum Simone Feigl die Richtige für den Job ist, erläutert sie gleich selber.

Aufgewachsen ohne Auto in einem kleinen Ort in der Nähe von Graz, war ich immer stolz, wenn mich MitschülerInnen überrascht fragten: «Was?! Ihr habt kein Auto?» Ob in Paris, Cascais, Arco, an der Ostsee oder in Winterthur: Das Velo ist mein treuer Begleiter. Mein erstes «Erwachsenenvelo» erwies mir fast 18 Jahre gute Dienste (bis es von der Polizei konfisziert wurde – kleiner Tipp: max. 48-h-Parkieren heisst auch max. 48-h-Parkieren).

Beruflich kam ich das erste Mal im Zuge eines Praktikums bei GLOBAL 2000, einer Umweltschutzorganisation in Österreich, mit Veloprojekten (in Kontakt. Seither ist das Velo aus meinem ganzen Leben nicht mehr wegzudenken. Meine Bachelorarbeit «Stimulierungsmassnahmen für den Fahrradverkehr – Vergleichsstudie zwischen Graz und Münster» war die logische Konsequenz dieser Veloliebe. Der Veloweg führte mich schliesslich zur «ARGUS Steiermark –

Die Radlobby», wo ich für «Steiermark radelt zur Arbeit» (entspricht biketowork) tätig war.

Neben meinem beruflichen Einsatz fürs Velofahren setze ich auch gerne privat ein Zeichen: Immer wieder war ich bei Veloevents wie der Critical Mass und beim Cityradeln in Graz auf Tour. Zwar für gewöhnlich eine Alltagsvelofahrerin, nutzte ich das Velo bereits auch sportlich: Bei einem Sprint-Triathlon versuchte ich mich vor zwei Jahren erstmals auf einem Rennvelo – bergab durchgehend bremsend.

VELO BEI JEDEM WETTER

Wenn ich mal nicht am Velofahren bin, experimentiere ich mit meinem Terrassengemüsegarten. Oder ich trainiere wie verrückt für Laufwettbewerbe, weil diese doch viel schneller vor der Tür stehen, als der Trainingsverlauf es zuliesse. Ich habe Spass am Velofahren – bei jedem Wetter, zu jeder Jahreszeit. Zuge-



Simone Feigl ist die neue Infrastrukturfachfrau bei Pro Velo.

geben, bei eisigem Gegenwind im Winter wünsche ich mir auch ein paar warme Sonnenstrahlen. Gut angekommen bin ich trotzdem immer. So wie ich auch jetzt bei Pro Velo gut angekommen bin. ■

Simone Feigl

Eine ausführliche Verabschiedung und Würdigung von Monika folgt im nächsten Velojournal Regional.

MEHR PARTY

Ein Festival rund ums Velos findet Anfang April im Schiffbau und auf dem Turbinenplatz in Zürich statt. Das Urban Bike Festival wartet mit diversen Highlights auf.

Egal, ob Alltagsradler, Rennvelofahrerin oder Laufradpilotin: Am ersten Urban Bike Festival UBF im Schiffbau und auf dem Turbinenplatz in Zürich vom 1. bis 3. April sollte eigentlich jede und jeder auf seine Rechnung kommen. Neben vielen Ausstellern aus der Velobranche, darunter auch jede Menge lokal ansässiger Velofachgeschäfte, sind auch grosse Velomarken und Anbieter von Zubehör anwesend. Einen grossen Platz werden die Transportvelos einnehmen, die, wie viele andere Velos auch, gleich vor Ort auf einer Testfahrt ausprobiert werden können. Pro Velo ist natürlich auch präsent: In der Schiffbauhalle informieren wir zum Thema Veloklau und wer will, kann mithilfe eines Schlossknack-Tools selber herausfinden, wie sicher Veloschlösser sind. Den Stand teilt Pro Velo mit Züritrails.

Natürlich gibt es nicht nur Stände, an denen Velos und alles, was dazugehört, präsentiert werden, schliesslich ist das Urban Bike Festival keine Messe, sondern eben ein Festival. Mit der Verpflichtung von Danny MacAskill und seiner Drop-and-Roll-Show ist den Organisatoren des UBF ein veritabler Coup gelungen. Viermal zeigen die Jungs ihr Können. Vier Gelegenheiten, die man sich definitiv nicht entgehen lassen sollte.

Am Samstag findet dann der erste Zürcher Urban Cyclocross statt: Die FahrerInnen und Fahrer müssen auf der Rundstrecke ihr Rennvelo Treppen hoch- und wieder runtertragen, auf der Josefswiese durch den Brunnen kurven und diverse Randsteine überwinden. Für Spektakel ist also gesorgt. Deutlich gemächlicher gehts am Sonntag am City Ride zu und



Cyclocross auf dem Lettenviadukt.

her. Dabei wird Zürich aus der Veloperspektive und auf autofreien Strassen gemächlich erfahren werden.

Das UBF soll nicht nur ein Treffpunkt für alle Velobegeisterten sein, sondern auch für alle, die Spass am Velo haben oder es nutzen, weil das Velo im urbanen Umfeld schlicht und ergreifend das sinnvollste Fortbewegungsmittel ist. ■

Dave Durner

www.urbanbikefestival.ch

SOODSTRASSE

Zwischen Albisaufläufer und Sihl führt die Soodstrasse vom Bahnhof Leimbach bis zur Stadtgrenze zu Adliswil. Die Sanierung wurde in den letzten Tagen abgeschlossen. Pro Velo hat sie nachgeprüft.

NACH-
GEPRÜFT!
VI Regio hat
hingeschaut.



Etwa zehn Meter beträgt hier die Sichtweite.

Auf den ersten Blick sieht alles gut aus beim Lokaltermin in Leimbach: Stadtauswärts wurde ein Rad-/Gehweg gebaut, mit einer Rabatte von der Fahrbahn getrennt, stadteinwärts ein 1,5 Meter breiter Radstreifen aufgemalt. Ursprünglich war nur ein bergseitiger Rad-/Gehweg geplant gewesen, wogegen Pro Velo Einsprache erhoben und stattdessen beidsei-

tige Radstreifen verlangt hatte. Das deshalb, weil ein signalisierter Radweg auch von stadteinwärts fahrenden VelofahrerInnen hätte benützt werden müssen. Ausserdem wurden die Sichtweiten bemängelt, einerseits bei der Tankstelle, andererseits auch bei den Treppen, die von den Häusern oberhalb der Strasse direkt auf den Rad-/Gehweg führen.

Pro Velo fand, Radstreifen seien besser, blitzte aber mit dieser Forderung ab. «Kein Platz», hiess es, denn «für den zweispurigen Ausbau der Sihlalt Zürich Üetliberg Bahn ist ein Korridor reserviert.» Zähneknirschend akzeptierte Pro Velo den nun umgesetzten Kompromiss.

UNGENÜGENDE SICHTWEITE

Wie sich vor Ort zeigt, wurde das angepasste Projekt sauber und gut umgesetzt und ist für Velofahrende durchaus tauglich. Stadteinwärts fährt man auf dem Velostreifen zügig und schnell, und wer unbedingt will, kann auch auf dem Radweg fahren, auch wenn das wahrscheinlich sublegal ist.

Gefährlich ist die Ausfahrt aus der BP-Tankstelle. Autofahrer, die ausfahren wollen, müssen sich entweder direkt auf dem Radweg aufstellen oder sie halten korrekt davor und haben dann eine Sichtweite von zehn Metern. Hier müssten dringend die Schilder und die Stele mit den aktuellen Benzinpreisen entfernt werden, die die Sicht versperren. Andernfalls ist diese Ausfahrt eine Velofalle und Unfälle sind vorprogrammiert. Pro Velo wird auf jeden Fall dran bleiben. ■

Dave Durner, Simone Feigl

KOLUMNE

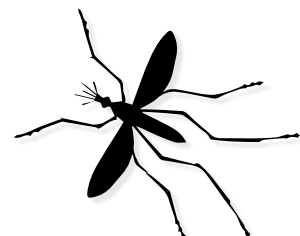
EICHENBERGERS SCHWARZES LOCH

Ich kenne intelligente Leute, deren Hirn abschaltet, sobald es ums Auto geht. Fakten verschwinden in einem schwarzen Loch. In der Weltwoche vom 11. Februar meldete sich ein Professor mit einem solchen Loch zu Wort: Prof. Reiner Eichenberger. Er verkündete das Ende des ÖV und dessen Ersatz durch eine effiziente Automobilität. Eichenberger hat zwar schon oft mit erfrischendem Nonkonformismus überrascht, doch seine Verkehrsvision hat mit Nonkonformismus nichts zu tun. Eichenberger spricht der Kostenwahrheit und dem Verursacherprinzip das Wort. Gut so, wenn nicht heimliche Kosten der Automobilität im schwarzen Loch verschwinden. Eichenberger befürwortet Mobility Pricing. Gut so, wenn damit die Spitzenbelastung auf Strasse und Schiene gebrochen werden kann. Weniger gut, wenn Mobility

Pricing nicht auch eine lenkende Wirkung hat: Wenn schon mit Fremdenergie fahren, dann möglichst in Bussen und Zügen statt mit dem Energiefresser Auto. Der Professor pflegt strenge Nachfrageorientierung: Die Nachfrage nach ÖV werde sinken, jene nach motorisiertem Individualverkehr dagegen steigen. Bahntrassees und Bahntunnels könnten dereinst in Strassen und Strassentunnels umgewandelt werden. Der Professor übersieht, dass die Nachfragesteigerung beim Autoverkehr schnurstracks in die Sackgasse führt, nämlich zur Übernutzung des Raums. Der motorisierte Individualverkehr frisst unverhältnismässig viel Fläche, auch wenn die Autos dereinst autonom fahren. Je grösser die Nachfrage nach ohnehin knappem Boden, umso teurer wird dieser, umso teurer auch die Verkehrsinfrastruktur. Sie müsste immer

mehr in den Boden verlegt werden und würde dort noch teurer und grauer. Ein Beispiel: Eine S12 führt in der Spitzenzeit zwischen Zürich und Winterthur bis 1300 Personen mit sich. 1300 Personen auf knappster Verkehrsfläche. Man könnte diese 1300 Personen auf lauter Autos verteilen: bei optimistischem Carpooling auf 500 Autos. Wie viel Verkehrsfläche erfordern 500 Autos? Wie viel, wenn all die Hunderttausende Bahnkunden die Strasse nutzen würden? Solche Rechnungen werden ebenfalls im schwarzen Loch des Professors entsorgt. Leider ist er nicht der einzige Intellektuelle mit einem solchen Loch. ■

Aedes



PARKINGTEST: KASPAR-ESCHER-HAUS

Am Neumühlequai 10, im Kaspar Escher-Haus, ist unter anderen das Amt für Verkehr untergebracht. Veloabstellplätze sucht man vergeblich.

Nein, schön ist es nicht, das Kaspar-Escher-Haus. Funktionell, grau und ziemlich massig steht es am Neumühlequai und beherbergt die Volkswirtschafts- und die Sicherheitsdirektion oder wenigstens Teile davon. Einer dieser Teile ist das Amt für Verkehr, also das Amt, das für die kantonale Verkehrsplanung zuständig ist. Dasselbe Amt, das das Veloförderprogramm erarbeitet hat und dessen Strategien vorsehen, dass ein beträchtlicher Teil des wachsenden Verkehrs per Velo absolviert werden soll. Da müsste man doch meinen, da werde zuerst einmal vor der eigenen Tür gekehrt respektive gebaut und ein Zeichen für das Velo gesetzt. Kurz, man müsste meinen, als Velo fahrender Besucher des Amtes für Verkehr würde man als ebensolcher behandelt und fände wenigstens einen oder zwei Veloabstellplätze vor.

PLATZ IST VORHANDEN

Wer das erwartet, wird jedoch enttäuscht. Es gibt zwar in der Nähe Veloabstellplätze, aber die nächsten befinden sich beim Walcheplatz und sind sogar im eisigen Spätwinter komplett überfüllt. Dabei hätte es hier Platz für ein anstän-

diges Veloparking, wenns schon nichts näher beim Eingang geht. Das würde dann auch gleich noch für die Baudirektion, den zweiten wichtigen Player im kantonalen Verkehr, taugen. Die ist im Walchetor untergebracht.

Übrigens: Dem Vernehmen nach gibt es im Hof Veloparkplätze für die Angestellten. Allerdings deutlich zu wenige. Auch bei der kantonalen Verwaltung gilt offensichtlich: Es ist eine Sache, Strategien zu erarbeiten, und eine völlig andere, sie auch tatsächlich umzusetzen. Oder sie wenigstens umsetzen zu wollen. ■

Dave Durner

BEWERTUNG

Anzahl Abstellplätze: ca. 0

Veloständermodell: -

Anschliessen: Nein

Witterungsschutz: erübrigt sich

Gesamtbeurteilung: Immerhin ist das Trottoir vor dem Amtshaus genügend breit, dass man sein Velo ohne schlechtes Gewissen parkieren kann. Ansonsten gibts nichts zu beurteilen.

Punkte: ●○○○○



Entweder überfüllt oder nicht existent: Veloparking am Neumühlequai.

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich
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, tnt-graphics.ch

Korrektorat: Kathrin Berger, woerterbuero.ch

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