



MYTHEN RUND UMS VELO

Wenn jemand über ein Thema nichts weiss bedeutet das noch lange nicht, dass er oder sie den weisen Rat «Nichtwisser, Maul halten!» befolgt. Das gilt leider auch bei den Themen Velo und Velofahren.

Rund ums Thema Velofahren gibt es Mythen, die regelmässig aufgewärmt werden. Die Gründe dafür sind vielfältig: Unwissenheit und Ignoranz dürften die häufigsten Ursachen für die Verbreitung dieser Mythen sein, es darf aber auch vermutet werden, dass nicht selten Böswilligkeit oder die Absicht, Velofahrende und damit den Veloverkehr insgesamt schlechzureden, die Gründe sind. Es sollte nicht erstaunen, wenn Vertreter der Sünnelipartei bei jedem Votum im Zürcher Gemeinderat zu einem Geschäft, das auch nur im entferntesten etwas mit Velo zu tun hat, fleissig den Begriff «Velowowdy» einfließen lassen. Erstaunlicher und weitaus bedenklicher ist es, wenn auch dem Veloverkehr eigentlich wohlgesinnte Personen oder Organisationen diese Pauschaldisqualifizierung benutzen. Sogar für viel zu schnell fahrende Auto-

mobilitätInnen wird der unverfänglichere Begriff «Raser» gebraucht, obwohl dessen Tun deutlich gefährlicher für Unbeteiligte ist, als wenn ein Velofahrer beim Rechtsabbiegen ein Rotlicht überfährt. Dabei wird auch gerne insinuiert, dass sich kein Velofahrer und keine Velofahrerin zu keiner Zeit an keine Regeln hält. Was natürlich innert Minuten durch Beobachtung widerlegt werden könnte, aber trotzdem immer wieder vorgebracht wird. Zum Mythos «Velofahrende halten sich an keine Regeln» kommen wir jedoch später. Zuerst soll es um andere Mythen rund ums Zweirad gehen.

Der harmloseste, weil am leichtesten zu widerlegende Mythos ist die Behauptung, dass Velofahrende nichts für die Strassen bezahlen, die sie benützen. Das ist, um es kurz und prägnant zu sagen, absoluter Mumpitz. Die Finanzierung der Ver- ▶

Velofahrende übertreten immer jede Regel, lautet ein hartnäckiges Vorurteil. Das ist nicht der einzige Mythos.

INHALT

Sandgelb auf Grau	3
Knackiges Gemüse	4
Vermischte Meldungen	5
Regionalteil Thurgau	6
Regionalteil Schaffhausen	11
Regionalteil Zug	14



Velofahrende bezahlen sehr wohl für die Strassen, die sie benutzen.

kehrinfrastruktur ist in der Schweiz zwar gelinde gesagt komplex, aber ein Fakt ist klar und einfach: Kommunal klassierte Strassen werden in der Schweiz durch allgemeine Steuermittel geplant, gebaut und unterhalten. In der Stadt Zürich sind das zum Beispiel über drei Viertel aller Strassenkilometer. Zieht man die Strassen ab, auf denen Velos gar nicht verkehren dürfen, bleiben noch einmal deutlich weniger (Staats-)Strassen, die Velofahrende zwar benutzen, aber nicht direkt mitfinanzieren. Wobei das natürlich nur für RadlerInnen gilt, die nicht ab und zu auch Auto fahren oder ein solches eingelöst haben. Dieser Mythos ist also schnell ausgeräumt. Umso bedenklicher, dass ihm selbst der oberste Hüter der Zürcher Strassen erlegen ist. Unterdessen weiss er es – Pro Velo sei Dank – besser.

ZU 96 PROZENT UNSCHULDIG

Mythos Nummer zwei ist schon etwas schwieriger zu widerlegen: Velofahren ist nicht nur gefährlich, die verunfallten Velofahrenden sind auch noch selber schuld. Zum Punkt eins: Die Zahlen der Unfallopfer nehmen zwar zu, aber gleichzeitig steigt auch die Anzahl der Velofahrenden. Allerdings, und das ist doch bedenklich, steigen unterdessen die Unfallzahlen schneller als die Zahl Velofahrenden, zumindest in Zürich. Möglicherweise liegt das daran, dass sich vermehrt auch Ungeübte in den Stadtverkehr begeben und dort auf ungenügende Infrastruktur treffen (siehe auch *Velojournal regio 3/16*). Ob Velofahrende selber schuld sind, wenn's knallt, ist fraglich. Bei Selbstunfällen, die gemäss einer Studie des Bundesamts für Strassen gut ein Viertel aller Velounfälle ausmachen, ist das natürlich der Fall. Anders sieht es jedoch aus, wenn an einem Unfall mehrere Personen beteiligt sind: Bei Kollisionen

mit mehreren Beteiligten sind Velofahrende nur in einem guten Drittel der Fälle die VerursacherInnen. Noch viel deutlicher sieht es in Verkehrskreiseln aus: Bei 96 Prozent aller Unfälle, an denen Velofahrende beteiligt waren, lag die Schuld nicht bei ihnen.

ZAHLEN SIND MANGELWARE

Dass Velofahren nicht per se extrem gefährlich ist, zeigen die Niederlande: Ein gutes Viertel der Verkehrsleistung wird dort per Velo erbracht, und dennoch belegt Holland regelmässig einen Spitzenplatz in der Liste der sichersten Länder, gemeinsam mit der Schweiz, wo der Anteil des Velos am Gesamtverkehr rund vier Mal kleiner ist. Und das, obwohl in Holland praktisch niemand beim Velofahren einen Helm trägt.

Kommen wir zum letzten, hartnäckigsten und am schwierigsten zu widerlegenden Mythos: Velofahrer (und wohl auch -fahrerinnen, auch wenn die selten direkt genannt werden) halten sich an keine Regeln. Nie und nirgends. Diese Behauptung wird gerne durch Anekdoten ergänzt, was der Behauptung zwar eine gewisse Dramatik, aber sicher keine Richtigkeit verleiht. Schliesslich käme es auch niemandem in den Sinn zu behaupten, Fahrer von roten Cabriolets missachten rote Ampeln grundsätzlich immer und überall, nur weil er oder sie am Vortag beobachtet hat, wie ein rotes Cabriolet ein Rotlicht überfuhr.

Es ist nicht einfach, diese «Velorowdy»-Behauptung mit Zahlen zu widerlegen. Alle Untersuchungen und Befragungen, die wir im Internet gefunden haben, weisen grössere Mängel auf und halten keinen wissenschaftlichen Kriterien stand. In der Tendenz ergeben sie aber dennoch ein Bild, nämlich, dass Velofahrende nicht mehr und nicht weniger regel-

sind als andere Verkehrsteilnehmende. Unterschiede gibt es bei der Art der Regelverstösse: Velofahrende fahren eher auf einem Trottoir, dafür findet man sie selten unter den Temposündern. Und FussgängerInnen wiederum tun sich beim Missachten von Rotlichtern hervor. Dass Velofahrende nicht öfter Regeln verletzen als andere, stellte auch die Luzerner Stadtpolizei fest, als sie vor einigen Jahren ihr Augenmerk auf sie richtete. Schon kurz nach dem Start der Kampagne zeigte sich, dass die Übertretungsquote der Radfahrenden nicht höher war als diejenige der Fussgänger und Autofahrerinnen.

Es gibt also keine Zahlen, die belegen würden, dass Velofahrende undisziplinierter sind. Trotzdem hört man diese Behauptung nicht nur in Onlinekommentaren und von (Provinz-)Politikern, sondern zum Beispiel auch von Kommandanten grosser Polizeikorps. Da fragt sich schon, ob das Unwissenheit oder Mutwilligkeit ist. Bedenklich ist es allemal. ■

Dave Durner

LECKERE PREISE ZU GEWINNEN

Pro Velo Kanton Zürich will Fakten, keine Mythen. Fakten darüber, ob Velofahrende tatsächlich häufiger Regeln verletzen als andere Verkehrsteilnehmende. Oder eben nicht. Für die Zusendung von zuverlässigem und statistisch einigermassen tauglichem Datenmaterial zum Thema offerieren wir eine Kiste leckeren Wein oder wahlweise einen noch viel leckeren Früchtekorb. Das Angebot gilt für die ersten drei Zusendungen.

Zusendungen bitte an:
info@provelozuerich.ch

SANDGELB AUF GRAU

Für Radstreifen reicht es zwar immer noch nicht in der Langstrasse im Kreis 5. Aber immerhin wurden kürzlich sandgelbe Streifen aufgemalt, die Velofahrenden das Vorwärtskommen erleichtern sollen.

Vor gut zehn Jahren startete das Zürcher Tiefbauamt einen Versuch und liess auf der Langstrasse im Kreis 5 breite graue Streifen aufmalen. Die Hoffnung war, damit am rechten Strassenrand für die Velofahrenden Platz zu schaffen, damit sie nicht hinter den Autos warten mussten oder auf das Trottoir auswichen. Die graue Farbe veränderte sich jedoch anders als geplant, und bereits nach kurzer Zeit waren die Farbbänder kaum noch vom Asphalt zu unterscheiden.

In der Zwischenzeit wurde vom Bundesamt für Strassen die «Verordnung über die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche» (FGSO) erlassen, und die damals mehr oder weniger illegal aufgemalten Farbbänder wurden legalisiert. Zusätzlich wurde vom Bund eine ganze Palette von Farben aufgestellt, welche verwendet werden dürfen. Der Weg war also frei, die Farbbänder in der Langstrasse nicht nur zu erneuern, sondern auch optisch sichtbarer und somit wirkungsvoller zu machen. Aber bis es so weit war, musste noch entschieden werden, welche Farbe zur Anwendung kommen sollte, ein Prozess, in dem auch Pro Velo involviert war.

50 ZENTIMETER FARBE

Es dauerte eine Weile, bis sich die Dienstabteilung Verkehr und das Tiefbauamt einigten. Aber schliesslich war klar: Sandgelb sollten die Streifen sein, in Anlehnung an die gelbe Farbe, die auch für Radstreifen zur Anwendung kommt.

Kurz nach den Sommerferien war es dann so weit: Die Dienstabteilung Verkehr, zuständig für jegliche Signalisationen und Markierungen, rührte die Farbe an und sprühte auf jeder Seite der Langstrasse 50 Zentimeter breite sandgelbe Streifen auf.

GETEILTE MEINUNGEN

Über die Wirkung gehen die Meinungen auseinander: Von «Genial, ich kann mühelos vom Limmatplatz zur Unterführung fahren» bis «Nützt nichts» hört man alles. Wir meinen, die Farbstreifen nützen durchaus. Nur genügt leider ein einzelner Autofahrer, der zu weit rechts fährt, um alles zu vermässeln. Vom Bus ganz zu schweigen, der konsequent immer direkt entlang des Randsteins fährt.

Bleibt zu hoffen, dass es auch ennet der Gleise vorwärtsgeht und die velofreundliche Verkehrslösung für die Langstrasse endlich umgesetzt wird. Damit könnte der Zürcher Stadtrat eine Menge Lorbeeren holen, schliesslich fahren täglich bis zu 12000 Velofahrende durch die Langstrassenunterführung. ■

Dave Durner

Häufig klappt es mit der Vorfahrt, aber ein einziger «Rechtsfahrer» genügt, um die Gasse zu verstopfen.

KURZ & BÜNDIG

VELODEMO

«Mehr Platz fürs Velo» lautet die Forderung, die an der Velodemo, die immer am 22. September stattfindet, gestellt wird. Mehr Platz für das Velo ist tatsächlich nötig, soll es in Zürich mit der Förderung des Veloverkehrs vorwärtsgehen. Wer wissen will, wie es ist, mit viel Platz in der Stadt Velo zu fahren, kann genau das an der Velodemo erleben. Und dabei gleichzeitig die Forderung nach diesem Platz unterstützen und erst noch einen lustigen, gemütlichen, friedlichen Abend auf zwei Rädern erleben.

22. September, 18 Uhr, Bürkliplatz
www.velodemo.ch



Für einmal gehört die Strasse dem Velo.

SLOWUP ZÜRICHSEE

Der slowUp am Zürichsee ist traditions-gemäss der letzte derartige Anlass im Jahr. Am 25.9. ist die Seestrasse zwischen Meilen und Schmerikon Velos, Trottinets, Skates und anderen muskelbetriebenen Vehikeln vorbehalten. Pro Velo ist mit der LaufradWM und einem Pumptrack in Uerikon beim Restaurant Seehof präsent.

www.slowup.ch, www.laufradwm.ch

TERMINE

- **23. September**, Filme für die Erde zeigt «Bike vs Cars» in 17 Schweizer Städten. www.filmefuerdieerde.org
- **24. September**, Velobörse Helvetiaplatz, www.provelozuerich.ch
- **1. Oktober**, Züritrails Dirt Contest im Jumpark Allmend. www.zueritrails.ch

KNACKIGES GEMÜSE UND STRAMME WADEN

Wie der richtige Reifegrad von Gemüse und Früchten, sportliche Freiwillige und das beste Transportmittel zusammenkommen.

In der Obergasse 23 in der Altstadt von Winterthur stehen gut versteckt zwei Veloanhänger. Sechsmal pro Woche haben sie ihren Auftritt: Die RestEssBar Winterthur Altstadt nutzt die Veloanhänger zum Transport von Obst, Gemüse und Brot. 2014 wurde sie gegründet, um Lebensmittelverschwendung zu reduzieren: Freiwillige HelferInnen holen noch geniessbare Lebensmittel mit dem Veloanhänger von Kooperationsläden ab und füllen damit öffentlich zugängliche Kühlschränke. Floyd Sprenger ist im fünfköpfigen Vorstand der RestEssBar Winterthur Altstadt und erzählt vom Transport mit den Velos.

Velojournal: Bei den Bedingungen für HelferInnen der RestEssBar in Winterthur Altstadt steht, dass man gerne Velofahren sollte. Wieso das?

Floyd Sprenger: Die RestEssBar ist ein Umweltprojekt. Aus Umweltschutzgründen versuchen wir, all unsere Touren mit Velos und grossen Veloanhängern zu machen. Man muss nicht supersportlich sein, um bei uns mitzumachen, aber Velofahren sollte man schon können. Wir haben das Glück, dass Winterthur flach ist – zumindest da, wo wir unterwegs sind.

Ist es anstrengend und schwierig, mit dem Veloanhänger zu fahren?

Das kommt auf die Ladung an und eine gute Wartung ist auch wichtig. Wenn das Velo und der Anhänger gut in Schuss und die Reifen gut aufgepumpt sind, ist es leichter. Aber wenn der Anhänger komplett voll mit Rüebli und Händöpfel ist, wird es relativ schwer. Ich, mit untrainier-

ten Beinen, fahre dann schon mal Schrittempo, aber: Wenn's mal rollt, dann rollts! (lacht). Bei voller Ladung kann das Bremsen auch eine Herausforderung darstellen, immer wieder hebt es da das Hinterrad.

Gab es auf euren Touren schon Unfälle mit dem Veloanhänger?

Bisher gab es keine ernsthaften Unfälle (keine Verletzungen oder Sachschäden). Ein Kollege vor mir ist mal zu schnell um die Kurve gefahren. Da ist sein Anhänger gekippt. Die Strasse voller Gemüse und Obst ergab dann ein recht lustiges Bild. Leider konnten wir nicht mehr alles auflesen, ein paar Erdbeeren sind unter die Autoräder gekommen. Aber abgesehen vom Erdbeerschaden ist nichts Ernsthaftes passiert. Leichte Schäden am Velo – ich nenne die auch Gebrauchsspuren – gibt es manchmal, da haben wir dann Leute, die das reparieren.

Woher stammen eure Veloanhänger?

Einen Anhänger haben wir geschenkt bekommen, und den zweiten konnten wir günstig erwerben. Generell versuchen wir, mit wenig Geld auszukommen. Das geht mittlerweile durch unsere grosse Bekanntheit leichter als zu Beginn. Aufruf-

fe über Facebook helfen uns auch sehr dabei. Sogar Velos wurden uns schon gespendet. Grundsätzlich wäre es auch einmal spannend, verschiedene Lastenvelos auszuprobieren und das Fahrverhalten der einzelnen mit Obst und Gemüse vollbepackten Velos zu beobachten.

Wie reagieren die Leute, wenn man mit dem vollbepackten Anhängern an ihnen vorbeifährt?

Ich werde immer wieder angesprochen. Das hat sicher auch mit den von Kindergartenkindern schön bemalten Anhängern zu tun. Gerade samstags drehen sich Leute um, wenn wir in einer Karawane mit zwei oder sogar drei Anhängern – für den Ernstfall gibt es noch einen dritten – unterwegs sind. Man kennt uns mittlerweile auch. Vor allem am Anfang haben uns Passanten scherzhaft gefragt, ob sie Salat rausnehmen können. Wenn man ihnen das erlaubte, waren sie überrascht. Dann kommt man ins Gespräch. Das sind schöne Momente. ■

Simone Feigl

Floyd Sprenger und sein farbenprächtiger Fuhrpark im Vöglipark.

INFO

Die RestEssBar Winterthur Altstadt wurde 2014 gegründet und zählt zu den Pionieren der RestEssBars in der Schweiz. Weitere eigenständige RestEssBars und ähnliche Vereine gibt es in Frauenfeld, Kreuzlingen, Luzern, Olten, Schaffhausen, St. Gallen und Winterthur Töss. In vielen anderen Städten in der Schweiz ist foodsharing mit gleichem Ziel aktiv: Auch hier wird auf umweltfreundlichen Transport geachtet.

www.restessbar.ch, foodsharing.de





1

1 | Wilde, einsame Landschaften gibts in Skandinavien reichlich. 2 | Es gibt keinen Grund, den Kompromiss abzulehnen.



2

1 | NORDLICHT

Nicht nur Insider wissen es schon lange: Der Besuch von Markus Greter's Multivisionsshows über seine Weltumradlung in Etappen sind ein Muss. Denn er kann nicht nur fotografieren, sondern ebenso gut erzählen. Und obendrauf gibts immer noch ein extra-Goodie von seiner Reise. Diesmal führte ihn seine Reise nach Frankreich, England, Irland und Skandinavien, und er berichtet von alten Grabsteinen und einem kaputten Fernseher. Von 32 Mücken im Teetopf und dem besoffenen Putin. Von Schlittenhunden und dem Warten auf das grosse Licht. Tipp der Redaktion: Nicht verpassen. Volkshaus, Freitag, 28. Oktober, 20 Uhr www.bikeforever.ch

2 | JA ZUM PARKGEBÜHRENKOMPROMISS

In der Stadt Zürich sind die Parkgebühren in der Innenstadt und in Oerlikon seit 20 Jahren nicht mehr angepasst worden. Da die Stadt Zürich sich in der Zwischenzeit vorgenommen hat, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren, ist eine Erhöhung der Parkgebühren eine von vielen Massnahmen, die dazu beitragen soll, dass Auswärtige mit ihrem Auto weniger durch die Wohnquartiere ins Stadtzentrum fahren. Im Zürcher Gemeinderat haben die Bestrebungen um eine Erhöhung der Gebühren für Parkplätze im Zentrum der Stadt Zürich zu einem breit abgestützten Kompromiss geführt. Alle Fraktion mit Ausnahme der SVP machen mit. Der

Kompromiss sieht vor, dass die Gebühren für rund 4000 von 49000 öffentlichen Strassenparkplätzen in der Stadt Zürich erhöht werden. Und zwar dort, wo heute die Parkplätze sehr stark ausgelastet sind und ein entsprechender Parkplatzsuchverkehr besteht. Wenn weniger Autofahrende diese Parkplätze anfahren, so verschwindet nicht nur der Parksuchverkehr, sondern die Parkplätze werden auch für diejenigen frei, die wirklich etwas zu transportieren haben oder die aus anderen Gründen darauf angewiesen sind, möglichst nahe bei einem Laden parkieren zu können. ■

Markus Knauss

Kolumne

VERNUNFTBREMSEN UND GRÜNRAUMKILLER

Safiental. Ein heimliches Paradies, dieses enge Walsertal. Auch ein Paradies für Velofahrer. Ein Paradies ohne Velowege, aber eines mit einer ziemlich schmalen Strasse. Diese lässt kaum Gegenverkehr zu. Aber trotzdem fühle ich mich sicher auf dieser Strasse. Man fährt langsamer. Man nimmt Rücksicht. Man wartet. Man winkt einander dabei freundlich zu. Diese Strasse wurde einst behutsam und deshalb kurvenreich dem Gelände und den Dörfern angepasst. Doch es droht Gefahr: Stück für Stück wird die Strasse zweispurig ausgebaut. Beton frisst sich brutal vorwärts, zerschneidet die Landschaft wie mit einer Axt, zerreisst die Wälder mit breiten Schneisen. Und alles läuft unter schönen Titeln: «Entwicklung des Tales», «Kampf gegen Abwanderung», «Förderung der

Wirtschaft», «Förderung des Tourismus», «Sicherheit». Bis zur Abzweigung nach Tenna wurde der brachiale Eingriff in die Landschaft bereits umgesetzt. Massstab für jeweils weitere Ausbauschritte sind auch in andern Tälern die Strassenbaunormalien und damit die «grosszügigsten» Strassenabschnitte und nicht jene, die Landschaft und Ortsbilder schonen. Diese Normalien sind «busgerecht»: Sie ermöglichen, dass sich zwei Busse ohne Temporeduktion kreuzen können. Auch wenn sich wie im Safiental nie zwei Postautos begegnen. Wir Unterländer haben aber keinen Grund, herablassend hinauf ins Berggebiet zu schauen und über die Bergler zu schimpfen, die mit Subventionen grosszügigen Strassenbau betreiben. Werden im Unterland nicht auch Strassen normgerecht gebaut? Oder normgerecht saniert statt rückgebaut? Auch wenn nur alle 20 Minuten

ein Auto oder ein Traktor auf ihnen fährt. Werden nicht selbst einsamste Strassen normgerecht mit Velostreifen statt mit tieferen Tempolimiten versehen? Werden im Unterland nicht auch unsinnige Linksabbiegerspuren saniert statt rückgebaut? Spuren, wo bestenfalls alle 30 Minuten ein Fahrzeug links abbiegt und dabei vielleicht jeden vierten Tag seltenem Gegenverkehr den Vortritt geben muss. Muss bei andern verkehrsarmen Quartierstrassen nicht sogar die hindernisfreie Fahrt der Feuerwehr als Begründung für viel Beton und Asphalt erhalten? Oben oder unten: Gleichmacherische Strassenbaunormen gehören zu den grössten Vernunftbremsen und Grünraumkillern.

Aedes

