



SCHULE UND VELO

Dass Kinder nicht mehr so oft Velo fahren wie auch schon, ist unterdessen kalter Kaffee. Wie das auf dem Schulweg genau aussieht, ist jedoch wenig bekannt. Deshalb wurden die Schulen im Kanton Zürich zum Thema befragt.

Das Thema Veloförderung auf dem Schulweg ist im kantonalen Veloförderprogramm eine eigenständige Massnahme. Diese Wichtigkeit ergibt sich dadurch, dass es für die Förderung des Veloverkehrs unabdingbar ist, damit möglichst früh zu beginnen, eben bereits bei den Schülerinnen und Schülern. Die Massnahme ist in drei Teile gegliedert: Erhebung der Datengrundlagen in den Gemeinden, Entwicklung von Fördermassnahmen und die Umsetzung von Pilotprojekten inklusive deren Evaluation. Das erste Teilprojekt, die Erhebung der Daten, wurde von Pro Velo Kanton Zürich im Auftrag der Koordinationsstelle Veloverkehr im letzten Jahr durchgeführt. Dabei wurden alle Primar- und Sekundarschulen befragt, in der Stadt Zürich nur die Sekundarschulen, da hier die Primarschulen im Normalfall so dicht sind, dass es für die Schüler kaum Sinn

macht, mit dem Velo zur Schule zu fahren. Zusätzlich zu den SchulleiterInnen befragte Pro Velo auch alle Verkehrsinstruktoren. Gefragt wurde unter anderem nach der Verkehrsmittelwahl der Schüler, nach dem Potenzial für eine höhere Velonutzung, nach bestehenden Regelungen bezüglich Schulverkehr, aber auch nach den konkreten Schulwegen (nur Verkehrsinstruktoren) und allfälligen Hindernissen respektive Gefahrenstellen. Im letzten Teil der Befragung wurde nach dem Image des Velofahrens in der Schule, bei den Eltern und Kindern sowie nach allfälligen bereits bestehenden oder dem Wunsch nach Velofördermassnahmen an der Schule gefragt. Der Rücklauf bei den Schulen lag bei knapp der Hälfte der 506 befragten Schulen, bei den Verkehrsinstruktoren konnte ein Rücklauf von 98 Prozent erreicht werden. Dank dieser erfreulichen >

INHALT

Sture Behörden	3
Aedes: Die Rechnung der Migros	5
Regionalteil Schaffhausen	6
Regionalteil Zug	9
Regionalteil Winterthur	12
Regionalteil Thurgau	14
Vermischtes	19

Teilnahmequote bei den Schulleitungen und einem Abgleich mit verschiedenen Statistiken zeigt sich, dass mit den eingegangenen Resultaten die Schullandschaft des Kantons Zürich relativ gut wiedergegeben wird.

Dabei zeigt sich, dass einerseits die Anteile des Veloverkehrs an den Schulwegen gewaltig variieren, und zwar von 1,7 Prozent bis 85 Prozent. Zu erwarten war, dass der Veloanteil an der Oberstufe deutlich höher liegt als in der Primarschule. Dies wohl aus diversen Gründen: Erstens sind insbesondere die Unterstufenschüler rein von ihren Fähigkeiten her noch kaum in der Lage, sich sicher mit dem Velo auf der Strasse zu bewegen, erhalten also in den seltensten Fällen die Erlaubnis ihrer Eltern dazu. Zweitens werden sie in den meisten Fällen erst ab der vierten Klasse auf dem Velo geschult, und drittens empfehlen diverse Instruktionskorps, den Schulweg erst ab der fünften Klasse oder sogar erst nach Bestehen der Veloprüfung mit dem Velo zurückzulegen. Und schlussendlich sind die Primarschulhäuser oft schlicht zu wenig weit von den Kindern entfernt, so dass es sich gar nicht lohnt, das Velo zu benützen.

Ebenfalls wenig erstaunlich war die Erkenntnis, dass der Veloanteil in den Landschulgemeinden höher liegt als in der Stadt. Einfluss hat, logischerweise, die Länge des Schulwegs, aber auch, ob die Schule einschränkende Regelungen für die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg kennt oder nicht. Was zwar klar dem § 66 der Volksschulverordnung («Die Verantwortung für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern») widerspricht, aber trotzdem in rund einem Drittel der Gemeinden Tatsache ist.

Auch Schulbusse und ein gutes öV-Angebot haben einen negativen Einfluss auf die Velobenutzung. Anders sieht es bei

den Verkehrsverhältnissen aus. Ein eindeutiger Zusammenhang zwischen «Gefahrenstellen» auf dem Schulweg mit tieferen Veloquoten lässt sich nicht herstellen. Noch weniger trifft allerdings das Gegenteil zu: Auch wenn stark belastete Strassen mit geeigneten Querungshilfen ausgerüstet sind, steigert das den Veloanteil nicht.

Ganz generell wichtig ist die Haltung der Schule und der Eltern. Ist die Haltung der Schule gegenüber dem Thema Velo – aus welchen Gründen auch immer – eher negativ, sinkt der Veloanteil massiv. Die Schulen mit einer negativen Grundhaltung erreichen denn auch nur einen Veloanteil von 6,4 Prozent, während in den «velofreundlichen» Schulen über ein Viertel der Kinder und Jugendlichen ihren Schulweg mit dem Velo absolvieren.

VELOFÖRDERUNG LOHNT SICH

Auch die Verkehrsinstrukturen sind wichtig: Empfehlen sie das Velo für den Schulweg, steigt der Anteil um fünf Prozent. Schlussendlich aber doch am wichtigsten ist die Grundhaltung der Schulleitungen, Lehrpersonen und Eltern. In Schulen, in denen diese Akteure die Benutzung des Velos auf dem Schulweg gemeinsam fördern, beträgt der Anteil an der Velonutzung beinahe fünfzig Prozent. Weniger ausgeprägt als in anderen Landesteilen ist die Rolle der Elterntaxis. In Kernstädten werden nur gut zwei Prozent der Kinder von Mami oder Papi in die Schule gefahren, in den Agglomerationen und auf dem Land sind es rund fünf Prozent, allerdings mit steigender Tendenz. Im Moment sind das grob geschätzt 4000 Kinder, welche allein in der Volksschule mit dem Auto chauffiert werden. In Privatschulen dürfte dieser Anteil noch deutlich grösser sein.

Die Studie beweist also, dass Veloförderung sich lohnt. Und anscheinend ist die

Verkehrsinfrastruktur nicht ganz so wichtig, wie man glauben könnte. Das kann natürlich nicht heissen, dass es keine sicheren Schulwege braucht. Auf einen solchen gibt es nicht umsonst sogar einen Rechtsanspruch. Aber ob Schüler und Schülerinnen mit dem Velo zur Schule fahren, entscheidet sich weniger an einer einzelnen Kreuzung, als an der Grundhaltung, die an der Schule und im Elternhaus vorherrscht.

VIELE MÖGLICHE HANDLUNGSFELDER

Die Studie zeigt allerdings auch, dass für eine erfolgreiche Veloförderung ganz viele Akteure an einem Strick ziehen müssen. Es genügt nicht, die Verkehrserziehung den Verkehrsinstrukturen zu überlassen. Soll das Velo gefördert werden, und an die Notwendigkeit dieses Unterfangens glaubt nicht nur die Pro Velo, dann muss auch die Schule, müssen auch die Eltern mitziehen. Mögliche Handlungsfelder gibt es viele, zum Beispiel die «weichen» wie ein früherer Beginn der Veloschulung durch die Verkehrsinstrukturen (wie das Pro Velo mit einer Initiative zu erreichen versuchte, damit aber im Kantonsrat scheiterte), damit auch in der Mittelstufe, eventuell sogar schon in der Unterstufe mehr Velo gefahren wird. Auch Kampagnen/Aktionen wie die Teilnahme bei «bike-2school» gehört zu diesen Massnahmen, sowie generell die Thematisierung des Velos im Unterricht.

Aber auch Infrastrukturmassnahmen können der Veloförderung nutzen, denn fehlende Veloabstellplätze und Fahrverbote sind häufige Gründe für negative Empfehlungen seitens der Schulleitung. Und dass auch velofahrende SchülerInnen ein Recht auf sichere Schulwege haben, wurde bereits erwähnt und wird auch breit anerkannt.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons macht sich jetzt daran, Pilotprojekte für die Schulen zu entwickeln. In einer ersten Phase wird man sich wohl vernünftigerweise auf die Schulen konzentrieren, an denen bereits eine positive Grundhaltung gegenüber dem Velo herrscht. Das sind immerhin beinahe die Hälfte aller Schulen, die an der Befragung teilgenommen haben. Es gibt also viel zu tun im Bereich Velo und Schule. Die gute Nachricht ist, dass sich das lohnt. ■

Dave Durner

Schüler werden über die Gockhausenstrasse in Dübendorf gelotet.





Am 14. Januar wurden die Tempo 30-Markierungen entfernt.

STURE BEHÖRDEN

Die geplante Sanierung der Seestrasse zwischen Küsnacht und Erlenbach wirft hohe Wellen. Betroffen ist auch die Veloland-Route 66. Sie dürfte diesen Sommer viel von ihrer Attraktivität einbüssen.

Die Seestrasse in Erlenbach und Küsnacht wird in den nächsten zwanzig Monaten saniert. Damit der (Auto-)Verkehr auch während der Bauarbeiten fliesst, wird eine Umfahrungsroute signalisiert. So weit, so normal. Ziemlich normal ist auch, dass von den Bauarbeiten auch der Veloverkehr betroffen ist. Aussergewöhnlich ist in diesem Fall jedoch, dass auf der Umfahrungsroute eine regionale Veloland-Route verläuft, nämlich die Route 66. Aussergewöhnlich ist auch, dass der Kanton beabsichtigt, auf der Umfahrung Tempo 30 aufzuheben und während der Bauzeit die Geschwindigkeit auf satte 50 km/h zu erhöhen.

WIDERSTAND DER ANWOHNER

Gegen dieses Ansinnen wehrte sich eine Gruppe von Anwohnern und Anwohnerinnen sowie die Pro Velo mittels einer Petition. Verlangt wurde ein Verzicht auf die Tempoerhöhung, zusätzliche Fussgängerstreifen, zusätzliche Sicherheitsmassnahmen und auf Anregung von Pro

Velo die «sichere Führung der Veloroute 66 während der ganzen Bauzeit».

Die Gemeinderäte von Erlenbach und Küsnacht lehnten die meisten dieser Anliegen ab, insbesondere die Forderung nach Tempo 30. Das führe zu ellenlangen Rückstaus, was schliesslich auch den öffentlichen Verkehr behindere. Die Forderung nach zusätzlichen Fussgängerstreifen sei hingegen schon erfüllt. Dass Fussgängerstreifen bei Tempo 50 zu deutlich mehr «Stop and Go» führen und also den Verkehrsfluss stärker behindern als bei Tempo 30, wird dabei ausser Acht gelassen. Ebenfalls abgelehnt wurde die Forderung der Pro Velo, auf der Umfahrungsroute Parkplätze aufzuheben, damit mehr Platz für Autos und Velos bleibt. Dies, obwohl für einmal selbst die AnwohnerInnen dieser Forderung gegenüber aufgeschlossen sind. Immerhin soll der Veloverkehr auf der Seestrasse nicht umgeleitet werden. Wer also per Velo durch die Baustelle fahren will, wird das tun können. Wer aller-

dings auf der Route 66 in Richtung Meilen fahren will, wird durch die Baustelle umgeleitet, weil die Umfahrungsroute im Einbahnverkehr betrieben wird. Wie attraktiv diese Baustellendurchfahrt sein wird, oder ob die Velofahrenden sogar über das Trottoir geführt werden, war bei Produktion dieser Nummer des Velojournal regional noch nicht bekannt.

ZWEI UNANGENEHME SOMMER

Bekannt ist aber, dass am 14. Januar die Umleitung begonnen hat. Bekannt ist auch, dass über einen Rekurs der AnwohnerInnen gegen diese Verkehrsanordnungen erst nach Beginn dieser Umleitung entschieden wird.

Es dürfte an der Goldküste also aller Voraussicht nach zwei unangenehme Sommer für die Velofahrenden geben. Es bleibt wohl nur zu hoffen, dass die Situation nur unangenehm ist und nicht zu Unfällen führt. ■

Dave Durner

REKORD BEI DEN VELOFAHRKURSEN

Velofahrkurse liegen im Trend und sind zunehmend beliebt. Über zwanzig Prozent beträgt der Zuwachs 2013 gegenüber dem bisherigen Teilnehmerrekord. Und es könnten noch deutlich mehr sein, wenn es Pro Velo nicht an KursleiterInnen mangeln würde.

Die Velofahrkurse der Pro Velo für Kinder und Eltern sind nach wie vor äusserst beliebt. In der vergangenen Saison konnte der bisherige Teilnehmerrekord aus dem Jahr 2011 um gut einen Fünftel übertroffen werden. Und nebst den 1340 Personen, die an den verschiedenen Kursen waren, hätten noch etliche mehr teilnehmen wollen. Nur waren diverse Kurse schnell ausgebucht.

Was macht die Kurse so beliebt? Gründe hören wir viele, vom «Oft müssen die Kinder es einfach von einem Fremden hören» bis zu «Es war so läsig, dass ich nun jeden Samstag an den Velofahrkurs will.» Aber insgesamt ist es sicher das Gesamtkonzept, das sowohl die Eltern als auch die Kinder überzeugt, weil sie da abgeholt werden, wo sie gerade stehen.

Dass auch beim Velofahren keine Meister vom Himmel fallen und dass Velofahren gelernt sein will, zeigt sich an den Kursen immer wieder. Der erste Schritt ist natürlich, das Velo als Fahrzeug per se im Griff zu haben. Aber damit ist es noch nicht getan. Der Verkehr auf den

Strassen verlangt von unseren Kindern noch viel mehr. Da müssen Signale und Regeln gekannt und verstanden werden, da gilt es, stets vorausdenkend zu fahren, um nicht plötzlich von einer Autotür überrascht zu werden, die unachtsam gegen die Strasse hin geöffnet wird. Und vor allem reicht die Zeit in der realen Situation meist nicht mehr aus, um sich von Grund auf zu überlegen, ob die Seite, von der das Auto herkommt, nun «rechts» oder «links» heisst und ob das Fahrzeug von rechts nun eigentlich Vortritt hat oder nicht.

Im Kurs dient eine mit Kreide auf dem Pausenplatz aufgezeichnete Strasse als Übungsstrecke für das Linksabbiegen. Fahrzeuge von rechts und vorne haben Vortritt. Soviel zur und so klar die Theorie. In der Hitze des Gefechts beziehungsweise bei der Übung auf dem Pausenplatz ist das alles dann schon wieder viel komplizierter. Denn obwohl ein Kind am Anfang der Übung noch genau weiss, dass das Fahrzeug von rechts Vortritt hat, bremst es vor der Kreuzung nicht rechtzeitig, sondern erzwingt sich ungewollt den Vortritt. Warum? Es beginnt mit dem zu schnellen auf die Kreuzung Zufahren. Da reicht dann die Zeit nicht vom Realisieren, dass das andere Velo Vortritt hat, über die Finger von der Lenkstange an die Bremshebel bewegen bis zum rechtzeitigen Bremsen. Ergebnis: Das Kind bremst zu spät, nämlich wenn es bereits auf der Kreuzung und vor dem Velo von rechts steht. Genau um solche



Fleissige Kurven im Velofahrkurs.

Situationen durchzuspielen, wird zuerst auf dem Pausenplatz geübt, mit aufmerksamen Mamis und Papis als weitere Verkehrsteilnehmende, die auch einmal mehr bremsen als sie eigentlich müssten. So können die Kinder vieles schon im geschützten Raum üben und aus Fehlern lernen, bevor es dann auf einen kleinen Ausflug ins Quartier geht, wo auch einmal ein «echtes» Auto auftaucht. Aber auch der beste Kurs schafft es in drei Stunden natürlich nicht, aus den angehenden Sattelpiloten richtige Überflieger zu machen. Dafür gibt es am Ende nur eines: üben, üben und weiterüben. ■

Maja Ravaioli

KURSPROGRAMM

Das ganze Kursprogramm ist ab Ende Februar auf www.velofahrkurs.ch aufgeschaltet. Neu werden ab 2014 auch Kurse im Schulhaus Freiestrasse im Zürcher Quartier Hirslanden durchgeführt. Die Kurse werden von Sympany und den EKZ gesponsert.

www.fahrradbaustolz.ch

TREUE BEGLEITER FÜR ALLE WEGE

Handgefertigte Touren- und Alltagsvelos: Rahmen nach Mass und nach Ihren Wünschen zusammengestellte Ausstattung. **Serienvelos mit optimalem Preis-Leistungsverhältnis:** Arios, eine Schweizer Marke, bietet grosse Wahlmöglichkeiten bei Farbe, Sattel, Lenker... Wir beraten Sie individuell und ausführlich. **Wir sind erst dann zufrieden, wenn Sie es sind!** Zudem führen wir ein breites Angebot an Zubehör und Ausrüstung für Alltag und Touren.



Fahrradbau Stolz Hofwiesenstrasse 200 8057 Zürich Tel. 044 362 92 90 Fax 044 362 39 43 fahrradbau@bluewin.ch

FÜNF FRAGEN AN ...

... Ruth Genner, abtretende Stadträtin und während sechs Jahren Vorsteherin des Zürcher Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes.

Ruth Genner, wann sind Sie zum letzten Mal Velo gefahren?

Da der Januar so milde ist, bin ich fast täglich auf dem Velo – heute fuhr ich mit Freude über den Sechseläutenplatz.

Was ist der grösste Erfolg für das Velo, den Sie in Ihrer Amtszeit feiern konnten?

Die Verabschiedung des Masterplan Velo durch den Stadtrat.

Wagen wir einen Blick in die Zukunft: Wie viele Menschen fahren in Zürich in zehn Jahren Velo?

Es werden doppelt so viele sein wie heute!

Und jetzt zurück in die Vergangenheit: Würden Sie noch einmal Stadträtin werden, jetzt wo Sie wissen, wie das ist?

Ja. Ich durfte eine spannende Arbeit machen, von der ich in der Stadt viele Spuren sehen kann.

Auf was freuen Sie sich am meisten, jetzt wo Sie bald wieder mehr Zeit für sich haben?

Ich freue mich auf mehr Zeit in der Natur und mit meinen Enkelkindern. ■



Ruth Genner, Stadträtin.

WIE DIE RECHNUNG DER MIGROS AUFGIHT, DIEJENIGE DER UMWELT WENIGER

Die Migros gibt sich grün. Da hätte man erwarten können, dass der Grossverteiler bei seinem «grössten Migros Gewinnspiel aller Zeiten» 500 gute Velos als Gewinn ausgeschrieben hätte. 500 Verkehrsteilnehmende mehr, die kurze Strecken oder einen Sonntagsausflug mit dem Velo zurücklegen und nicht mit dem Auto. 500 Velofahrende mehr, die etwas für ihre Gesundheit tun. 500 Velofahrende mehr, die schonend mit dem knappen (Strassen-)Raum umgehen. Die Umwelt wäre der grösste Gewinner gewesen.

Doch die Migros setzte auf Autos. Von einer Preissumme über 900 000 Franken setzte die Migros über 770 000 Franken für automobile Prestigeförderung ein.

Zu den Gewinnern des «grössten Migros Gewinnspiels aller Zeiten» gehörte vorerst die Migros selber, weil viele Leute auf der Jagd nach Originalstickern einkauften

wie wild. Vor allem auf der Jagd nach den letzten zwei fehlenden Stickern.

Zu den Gewinnern gehörten auch Lexus, Volvo und Toyota. Migros verhalf ihnen zu einer einmaligen PR-Kampagne. Lexus-VolvoToyota auf Plakaten, auf ganzseitigen Inseraten, auf jedem Stickerkärtchen. Migros, die mit grünem Mäntelchen einer strahlenden Autowelt unter die Arme greift. Verschämt am Rande, gleichsam als grünes Alibi, gehören auch E-Bike Smart und E-Scooter Govecs Go zu den Gewinnern.

Zu den Gewinnern gehörten wohl auch einige wenige Kundinnen und Kunden, die sich unbeirrt bis zum letzten raren Sticker durchkämpften und mit dem gewonnenen Auto, Scooter oder E-Bike nun das überflüssige Konsumgut leichter transportieren können.

Verliererin bei dieser Jagd auf schöne Autos wäre eigentlich die Umwelt. Aber weil wahrscheinlich nur wenige tapfere Kundinnen und Kunden alle Sticker aufkleben

konnten und dadurch die meisten der 20 Gewinnautos gar nicht gewonnen wurden, kam die Umwelt mit einem blauen Auge davon. ■

Aedes

WAHLEMPFEHLUNGEN

Pro Velo empfiehlt Vorstandsmitglieder, Mitarbeitende, Mitglieder von Arbeitsgruppen und Ehrenmitglieder zur Wahl.

Winterthur: Christoph Baumann, SP
Retor Diener, Grüne
Annetta Steiner, GLP

Zürich: Caterina Guglielmi, Grüne Kreis 3
Alexander Jäger, FDP Kreis 10
Elisabeth Karrer, Grüne Kreis 1+2
Res Marti, Grüne Kreis 9
Pete Mijnsen, Grüne Kreis 3
Matthias Probst, Grüne Kreis 9

Stadtrat: Daniel Leupi, Grüne

RÜCKBLICK VELOJAHR 2013

Zu Jahresbeginn erarbeitete der Vorstand von Pro Velo Schaffhausen ein Leitbild und darauf aufbauend eine Strategie für die Jahre 2013–2015. Pro Velo hat sich die zwei Schwerpunkte «Kurzstrecken» und «Junioren» vorgenommen.



Velokonferenz der Schaffhauser Lehrpersonen

Im April lud Pro Velo zur ersten Velo-Konferenz. Interessierte Lehrpersonen entwickelten zahlreiche Ideen, um die Kinder und Lehrpersonen wieder mehr auf den Geschmack des Velos zu bringen. Einige dieser Massnahmen werden nun 2014 umgesetzt, so etwa ein Velo-Angebot im Ferienpass.

Velo-Masterplan für Altstadt Schaffhausen

Ende Mai stellten wir einen Masterplan für die Schaffhauser Altstadt vor. Aufgeteilt in Transit- und Zufahrtsrouten soll den Bedürfnissen der Rad fahrenden für Einkauf, Tourismus, Arbeitsweg und Freizeit vermehrt Rechnung getragen werden.

Gruppe «Zukunft Mobilität Schaffhausen»

Gemeinsam mit ACS, TCS, VCS und der Schaffhauser Polizei lancierte Pro Velo eine Kampagne zur Reduktion der Eltern-Taxifahrten. Die Plakate stiessen auf grosses Echo. Die Kampagne wird im neuen Jahr wiederholt.

Gruppe «Veloverkehr Klettgau»

Ähnlich wie in Stein am Rhein und Neuhausen besteht im Klettgau neu eine Gruppe aus Gemeindevertretern, welche sich dem Veloverkehr widmet. Die

- 1 | Schulwegsicherheit
- 2 | Roter Teppich für Velos
- 3 | Mehr Kurzzeit-Parkplätze

Gruppe zieht auch den kantonalen Langsamverkehr-Beauftragten Martin Baggenstoss bei und wird 2014 einen Velo-Masterplan für den Klettgau erarbeiten.

Mehr Veloständer für Stein

In Stein am Rhein ging die Arbeitsgruppe Langsamverkehr das Veloparking-Problem an. Diverse Ständer wurden probeweise im Städtchen aufgestellt und die Rückmeldungen gesammelt. Wir rechnen damit, dass sich 2014 daraus definitive Lösungen ergeben.

Velo-Masterplan für Neuhausen

Pünktlich zur Überarbeitung des Verkehrskonzepts Neuhausen erschien unser Masterplan. Die Hauptprobleme sehen wir bei der Route zum Rheinflussbecken sowie an der Rheinhofkreuzung und bei der Kreuzstrasse, siehe dazu den separaten Artikel in diesem Heft.

Velofahrkurse

Die Velofahrkurse für Kinder sind ein zentraler Baustein, um die Erwachsenen von morgen vermehrt zum Velofahren zu animieren. In der ganzen Region fanden zwölf Velokurse statt, wie immer vorbildlich organisiert und mit engagierten

LeiterInnen. Die Kurse wurden auch in diesem Jahr von den beiden Sponsoren Pedale und Daniele unterstützt. Wir durften erfreuliche 370 Teilnehmer (Vorjahr: 310) verzeichnen, je hälftig Kinder und Begleitpersonen. Im neuen Jahr soll das Kursangebot ausgebaut werden. Auch ein Velofahrkurs für Migrantinnen soll wieder stattfinden. 2013 konnten dank diverser Sponsoren 17 Frauen aus neun Ländern das Velofahren erlernen.

Velobörse

Erneut konnte die Velobörse in der Stahlgiesserei an einem optimalen Austragungsort stattfinden. Mit einem motivierten Team wurden 370 Velos wieder in den Verkehr gebracht, etwas weniger als 2012. Wir möchten diesen «Umsatz» natürlich halten. Die nächste Velobörse öffnet am 29. März ihre Tore erneut in der Stahlgiesserei.

«bike to work»

Für den nationalen Grossanlass «bike to work» ist es uns gelungen, vier neue Firmen aus der Region zu gewinnen. Zusammen mit drei «Wiedereinsteigern» nahmen 27 Unternehmen mit 806 Personen teil, was einer leichten Steigerung entspricht. 2014 dürfen auch die Schaffhauser Lehrpersonen wieder mitmachen!

Weitere Aktivitäten

Es fanden zahlreiche Sitzungen mit kantonalen und kommunalen Behördenvertretern statt. Wir erhalten meist frühzeitig Gelegenheit, uns zu velorelevanten Themen einzubringen. Unsere Homepage wurde überarbeitet und enthält viele nützliche Hinweise zum Velofahren in unserer Region. Anlässlich der europäischen Mobilitätswoche waren wir am 21. September auf dem Fronwagplatz und empfingen die VelofahrerInnen mit einem roten Teppich und einer Belohnung. Am Tag des Lichts im November verteilten wir ReparaturGutscheine für die Lichtanlage am Velo. ■

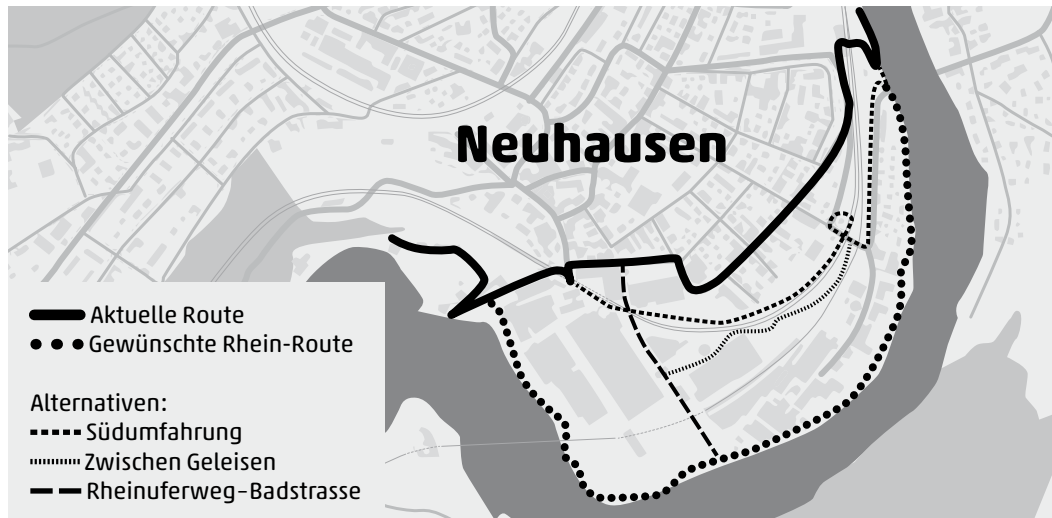
Martin Schwarz

Mehr Informationen auch zu den für 2014 geplanten Aktivitäten auf www.provelo-sh.ch

NEUHAUSEN PER VELO

Warum kann man auf Schaffhauser Seite nicht vernünftig per Velo zum Rheinflall fahren? Weshalb sind einige Kreuzungen in Neuhausen für Velos schwer passierbar? Zu diesen und anderen Fragen macht der Velo-Masterplan Neuhausen konkrete Vorschläge.

Pünktlich zur Überarbeitung des Verkehrskonzepts Neuhausen präsentierte Pro Velo einen Velo-Masterplan für die Rheinflall-Gemeinde. Gemäss «Schaffhauser Nachrichten» vom 28. Dezember war dies sogar das lokale Ereignis des Monats. Das Hauptziel besteht darin, mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur und der Erhöhung der Sicherheit die Neuhauser Bevölkerung von den Vorzügen des Velofahrens zu überzeugen und den Touristen attraktive Routen anzubieten. Dazu gehört eine verbesserte Veroverbindung zum Rheinflallbecken. Alle nationalen und internationalen Routen, mit einer einzigen Ausnahme, werden beim Flurlingersteg auf die Zürcher Seite geleitet. Ein Velosteg über dem Rhein bleibt nach wie vor die aus Velosicht optimale Variante. Da dies von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission abgelehnt wurde, schlagen wir drei Alternativen vor: Auf dem bestehenden Trasse des Industriegeleises zum SIG-Areal, zwischen den Geleisen der Linien nach Winterthur und Zürich oder via Rheinuferweg und Badstrasse. Als unbefriedigend und gefährlich für Velofahrende mussten wir die Kreuzstrasse, die Verbindung ins Klettgau via Galgenbuck-Baustelle sowie die Rheinhofkreuzung taxieren. An der Kreuzstrasse wird mit der Überbauung des Rhytech-Areals



Routenvarianten Flurlingersteg - Rheinflallbecken.

eine neue Veloführung ermöglicht. Wie lange dies noch dauern wird, sollte sich in den nächsten Monaten klären. Bei der Tunnelbaustelle in der Enge sind wir in Verhandlungen mit dem Bundesamt für Strassen Astra, um zumindest eine Verbesserung des Belags auf dem Velosteg zu erreichen. Im Ort selbst wird entscheidend sein, wie die «flankierenden Massnahmen» ausgestaltet werden. Sie sollen nach Eröffnung des Galgenbuck-Tunnels Neuhausen deutlich

vom Durchgangsverkehr entlasten. Selbstredend gehört dazu eine massive Aufwertung für die Fussgängerinnen und Velofahrer. Auch die Rheinhof-Kreuzung wird erst dann ein Thema werden. Wir drängen hier auf eine rechtzeitige Planung, damit Verbesserungen sofort nach Eröffnung des Tunnels umgesetzt werden können.

Direktore und sicherere Verbindungen zwischen einzelnen Quartieren und dem Zentrum würden die Attraktivität des Velofahrens in Neuhausen steigern. Das Erfreuliche ist: Hier bestehen bereits Handlungsmöglichkeiten. So müssten an der Verbindung Scheidegg – Rosenbergstrasse via Charlottenfels- und Löwenstein-Areal nur einige Verkehrsschilder geändert werden, um dort legal durchzuradeln. Andere Verbindungen, etwa von der Zubastrasse zum Dorfzentrum, liessen sich im unteren Teil durch einfache bauliche Massnahmen realisieren. Wir sind überzeugt, mit dem Velo-Masterplan einen Beitrag zur Gestaltung der Mobilitätszukunft von Neuhausen am Rheinflall zu leisten und bieten den Behörden unsere volle Unterstützung bei der Umsetzung an. ■

Julius Koch

Der gesamte Masterplan ist auf www.provelo-sh.ch einsehbar.



Verbindungen/Knoten:

- 1 Flurlingersteg-Rheinflall
- 2 Rheinuferweg
- 3 Industriestrasse
- 4 Rabenfluhsteg
- 5 Rheinhofkreuzung-Post
- 6 Zubastrasse-Dorfzentrum
- 7 Charlottenfels
- 8 Urwerf-Liebefels
- 9 Rhytech-Brunnenwiesen
- 10 Kreuzstrasse
- 11 Flankierende Massnahmen Galgenbuck-Tunnel

Abstellplätze

- A Industrieplatz
- B Badischer Bahnhof Ost
- C Div. Schulhäuser

An diesen Stellen besteht Handlungsbedarf

DAS ZWEIRAD-PARADIES

Mitten in der Schaffhauser Altstadt gibt es ein Paradies. Genau genommen ein Haus namens «Paradies», mit Bruno Widmanns Velo-Werkstatt im Erdgeschoss. Hier kann man mit etwas Glück sein kaputtes Velo am Morgen bringen und es am Abend wieder abholen.

Über eine kleine Rampe führt der Weg abwärts ins schmale Gewölbe, und vorbei an aufgereihten Fahrrädern und Mofas gelangt man in Brunos Werkstatt. Seit 35 Jahren besteht am Rosengässchen 3 bereits ein Velogeschäft, Bruno Widmann betreibt es seit acht Jahren unter dem alten Namen: Leu Velos Motos. Es ist gerade ein Kunde und Freund von Bruno anwesend, der zu Hause einen ansehnlichen Velo-Fuhrpark sein eigen nennt. Bruno repariert alles, betont er, nicht nur die neueste Generation von Hightechvelos.

Auch Ersatzteile stehen für ältere Modelle noch zur Verfügung, ergänzt Bruno Widmann. Überhaupt stehen Reparaturen im Vordergrund. Es geschehe schon mal, dass eine dreissigköpfige Tourengruppe vor dem Laden stehe und warte, weil ein Fahrer durch eine Panne aufgehalten werde. Da müsse er sich die Zeit schon gut einteilen. Die äusserst zentrale Lage in der verkehrsfreien Zone zieht besonders Laufkundschaft an: Die Lehrerin bringt am Morgen ihr Velo zum Mech und holt es abends repariert wieder ab, der Hausmann lässt sich während einiger Besorgungen die Schaltung neu einstellen und so weiter. Die Wartezeiten seien in der Regel kurz, gibt Bruno Widmann Auskunft. Es kämen vor allem Leute, die im Alltag viel Velo fahren, und weniger Sonntagsradler. Ökologisch orientierte Menschen eben.

Im Winter, der Velo-Tiefsaison, stehen vor allem Restaurationen auf dem Arbeitsplan. Einige Neuvelos habe er auch, meint Bruno, doch viel Platz dafür bleibt im



Bruno Widmann in seiner Werkstatt.

Laden nicht. Im Nebenraum steht ein restauriertes Tandem, das wohl schon bald ein Jahrhundert auf dem Buckel hat. Man sollte es eigentlich wieder mal ausfahren, findet Bruno, zum Beispiel am slowUp. Daneben stehen antike Mofas und ein Flipperkasten, den Bruno auch aufgefrischt hat. Der gelernte Elektromonteur hat denn auch schon E-Bike-Motoren repariert, wo andere einfach das Teil ausge-

wechselt hätten – ganz im Sinne einer langen Lebensdauer. Liebe LeserInnen, statt im Baumarkt ein Billigstvelo zu kaufen, bringen Sie Ihre Kellerfunde lieber zu Bruno Widmann. Eine Reparatur ist zwar nicht günstiger, aber das alte Qualitätsvelo wieder im Einsatz, unter Schonung von Ressourcen und Umwelt. ■

Martin Schwarz

VERMISCHTES

Neue Abstellplätze in der Altstadt

Die Arbeiten für den Bau zusätzlicher Abstellanlagen sind abgeschlossen: Pro Velo Schaffhausen freut sich über die neuen Veloständer an den Standorten Tanne, Stadthausgasse, Gerberplatz, Webergasse, Bachstrasse, Herrenacker Klubschule und Parkhauszugang Ost mit total rund 60 Plätzen.

Die Ständer sind für tageweises Parkieren vorgesehen. Ein Dankeschön an die zuständigen Behörden!

Veloweg Hemmental: Was lange währt, wird endlich gut!

Gut ist er tatsächlich, der neue Veloweg nach Hemmental! Und am 26. September stimmte auch das Wetter zur Eröffnung dieser Verbindung. Ein Wermutstropfen ist allerdings zu verzeichnen: Auf einer Strecke von etwa 600 Metern konnte der Veloweg nicht geteert werden, weil er zu nahe an einem Bach ist. Vielleicht kann das noch nachgeholt werden in einiger Zeit, und bis dahin geniessen wir die Strecke auch mit wechselndem Belag.

TERMINE

- Donnerstag, 20. März, Mitgliederversammlung mit musikalisch-literarischer Einlage
- Samstag, 29. März, Velobörse Stahlgiesserei
- Donnerstag, 1. Mai, Velotour zu den Weinkellereien im Klettgau
- Sonntag, 18. Mai, slowUp Schaffhausen-Hegau

Weitere Infos:
www.provelo-sh.ch

IM KANTON ZUG NICHT VIEL NEUES

Ernüchternde Bilanz des jährlichen Treffens mit Zuger Behörden: Die Verkehrsplanung ist einseitig auf den Motorfahrzeugverkehr ausgerichtet, Veloanliegen kaum umgesetzt oder verzögert, die Pro Velo wird noch immer zu wenig in die Planungsprozesse einbezogen.

Die Pro Velo Zug wird nur vereinzelt, wie beispielsweise bei der Realisierung des Velohauses beim Bahnhof Zug, in die Planung der öffentlichen Veloinfrastruktur einbezogen. Bei grossen Projekten werden von den Planern bestimmt die verkehrstechnischen und baurechtlichen Normen und die Kostenvorgaben genau befolgt. Die «vollendeten Tatsachen», wie sie dann die Velofahrenden antreffen, entsprechen leider zu oft nicht den – dem baulichen und finanziellen Aufwand entsprechenden – praktischen Erwartungen. Ein noch besserer Einbezug der Pro Velo Zug in den Planungsprozess wird dringend gefordert.

DOCH ETWAS POSITIVES

Nach 20 Jahren wird endlich die Velobrücke im Alpenblick gebaut. Am 12. September 1995 reichte die Kantonsrätin Jeannette Ackermann ihre diesbezügliche Motion ein. Dieses Jahr wird nun die im Velojournal schon mehrfach erwähnte Traversierung über die Zugerstrasse zwischen Alpenblick und Kollermühle realisiert. Zuletzt durfte sogar die Pro Velo Zug Planänderungen zur Linienführung begutachten. Alle Velofahrenden zwischen Cham und Zug / Steinhausen freuen sich, dass die sich mittlerweile zu Stunden addierten Wartezeiten am Rotlicht bald vergangen sein werden.

Anliegen zu den flankierenden Massnahmen für die Umfahrung Cham-Hünenberg aus der politischen Arbeitsgruppe unter der Leitung von Astrid Estermann konnten mit Vertretern der Baudirektion besprochen werden. Der weitere Austausch ist vorgesehen, das Projekt ist aber noch nicht so weit fortgeschritten, dass bereits über Details gesprochen werden kann.

STATUS QUO ODER NUR ETWAS GEDULD?

Die zuletzt nur noch humorvoll als «running Gags» zu bezeichnenden Unmöglichkeiten Brüggli und Postplatz werden noch weitere lange Jahre einer Lösung harren. Die Unterführung zwischen Herti und See soll dereinst in einer vereinfachten Variante frühestens ab 2016 die Querung der Eisenbahnlinie ermöglichen. Mal schauen, was das wird. Beim Postplatz wird nach wie vor mit der Fertigstellung des Parkhauses und der damit verbundenen neuen Platzgestaltung im Jahr 2017 vertröstet. Das bis dann eingerichtete Provisorium lässt einfach keine Veloverbindung zwischen Post und See zu. Fertig!

VERPASSTE CHANCEN, WENN ES DENN SOLCHE GEGEBEN HÄTTE

Bei der Neugestaltung der Artherstrasse infolge der Busspur vom alten Kantons-

spital bis zum Casino geht es im April mit der Bauerei los. Leider konnte der ursprüngliche Wunsch der Pro Velo, den seeseitigen Veloweg bis zum Casino auf dem Trottoir weiterzuführen, nicht erfüllt werden.

Beim Ausbau der Alpenblick-Kreuzung täuscht die positiv erwähnte Velobrücke über die verschlechterte Situation für das Quartier Duggeli hinweg. Die bisher direkte, etwa 100 m lange Verbindung über die Lichtsignalanlage entfällt, das Gewerbegebiet westlich der alten Steinhäuserstrasse wird nur noch mit einem Umweg von fast 1 km über Rotlichter und die Brücke erreichbar sein.

GEHT DAS SO WEITER?

Mindestens konsultativ müssen die Anliegen der Velofahrenden bei der Linienführung, beim Spurdesign bis hin zur Gestaltung von Belagsoberflächen und Absätzen usw. einfließen. Personell wird mindestens die Pro Velo Zug mit Vorstand und politischer Arbeitsgruppe personell und fachlich in der Lage sein, sich konstruktiv für noch bessere Lösungen zu bemühen. ■

Victor Zoller

Die Kreuzung Alpenblick ist noch im Bau, die neuen Spuren sind schon erkennbar.



Freie Fahrt für freie

Mit Köpfchen statt Bleifuss: Mit uns fahren Sie gut!



**Daniel Leupi und
Markus Knauss
in den Stadtrat!**

www.danielleupi.ch
www.markusknauss.ch

**Zürcher
Wahlen
9. Februar
2014**



Gabi Kisker (bisher)
Dipl. Architektin
Kreis 1/2



Caterina Guglielmi
dipl. Architektin ETH
Kreis 3



Katharina Prelicz-Huber
Sozialfachfrau, Präsidentin VPOD
Kreis 9



Luca Maggi
Student Soziologie und Recht
Kreis 1/2



Martin Abele (bisher)
Soziologe, Gemeinderatspräsident
Kreis 3



Markus Kunz (bisher)
Nachhaltigkeitsforscher, Vollblut-
politiker, Kreis 3



Ralf Margreiter
Kantonsrat, Bildungsprojekte und
Beratung, Kreis 3



Karin Rykart (bisher)
Soziologin
Kreis 4/5



Philippe Koch
Geschäftsführer umverkehrR
Kreis 4/5



Christina Hug (bisher)
lic phil., Wissenschaftliche
Mitarbeiterin, Kreis 7/8



Matthias Probst (bisher)
Umweltnaturwissenschaftler,
Velofreak, Kreis 9



Roland Hurschler
Betriebsverantwortlicher Wohn-
genossenschaft, Kreis 10



Bernhard Piller (bisher)
Elektromonteur, Soziologe
Kreis 11



Elena Marti
Lernende Polydesignerin 3D
Kreis 11



Felix Moser (bisher)
KMU-Unternehmer
Kreis 12

AUF DER VELOBAHN NACH NEUHEGI

In den nächsten Wochen wird der Grosse Gemeinderat über die Planungszone Neuhegi befinden. Dank den Einwendungen von Pro Velo und VCS wird das neue Stadtzentrum attraktive Routen für Velofahrende erhalten – darunter auch eine direkte Velobahn ins Stadtzentrum.

Im Gebiet Neuhegi im Osten der Stadt Winterthur soll in den nächsten Jahren ein zweites Stadtzentrum entstehen. Mehrere grössere Wohnbauten wurden bereits erstellt, darunter das Mehrgenerationenhaus «Giesserei» mit seiner auffälligen rot gestrichenen Holzfassade. Und die erste Etappe des Eulachparks zieht in der warmen Jahreszeit bereits viele Leute an. Weitere Projekte, darunter neue Wohnsiedlungen, ein Schulhaus sowie der Europahauptsitz des deutsch-japanischen Maschinenbaukonzerns DMG Mori Seiki befinden sich in der Planung oder werden bereits realisiert. Die rechtliche und planerische Grundlage für die künftige Entwicklung des neuen Stadtzentrums bildet die sogenannte Planungszone Neuhegi-Grüze. Sie sichert Flächen für Industrie- und Gewerbebetriebe, schliesst unerwünschte Nutzungen, wie etwa Fachmärkte aus und legt die künftigen Korridore für alle Verkehrsträger fest. Dazu gehört auch die bereits in den Medien gezeigte Busbrücke beim Bahnhof Grüze, welche eine direkte Verknüpfung zwischen S-Bahnnetz und Stadtbusschafft sowie eine Führung von Buslinien über die ganze Länge der Sulzerallee ermöglicht.

Nachdem der Stadtrat im Herbst der Planungszone bereits zugestimmt hat, wird im Lauf des ersten Quartals 2014 der Grosse Gemeinderat darüber befinden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Planungszone vom 18. März bis 14. Mai 2013 hatten Pro Velo und der VCS verschiedene Einwendungen gemacht mit dem Ziel im neuen Stadtzentrum möglichst optimale Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Ein Teil der Einwendungen wurde berücksichtigt.

ATTRAKTIVE VELOBAHN

Kernstück der Veloerschliessung von Neuhegi wird die Velobahn sein, welche von der Winterthurer Altstadt bis zum Bahnhof Hegi führt. In den ursprünglichen Plänen der Stadt lagen die Verkehrsbaulinien teilweise so, dass eine Umsetzung der Velobahn mit ausreichend breiter Fahrbahn schwierig geworden wäre. Durch die Einwendungen von Pro Velo/VCS konnte eine optimale Lösung gefunden werden: Der bestehende Fuss- und Veloweg, der heute vom Bahnhof Hegi ein Stück Richtung Stadt führt, wird den Gleisen entlang in komfortabler Breite weiter gebaut bis in den Bereich der Barriere beim Bahnhof

Grüze auf Höhe der Talackerstrasse. Durch eine ebenfalls neu zu bauende Unterführung können Velofahrende dort künftig die Gleise unterqueren und gelangen so direkt bis vors ehemalige Bahnhofgebäude von Grüze. Von dort aus führt die Velobahn – ausserhalb des Parameters der Planungszone – weiter stadtwärts auf der heute schon bestehenden Route zwischen den Abstellgleisen und den Werkhallen der Firma Geilinger sowie unter der Stadtrainbrücke hindurch zur Römerstrasse. Für diesen Abschnitt hat Provelo ebenfalls schon Verbesserungsideen deponiert: So könnte im Zuge der von den SBB geplanten Anpassungen an den angrenzenden Abstellgleisen im Bereich der Geilinger-Werkhallen mehr Platz für eine Verbreiterung des sehr schmalen Velowegabschnitts geschaffen werden. Und bei der Einmündung in die Römerstrasse könnte durch eine Verkürzung, der dort aufgrund des Verkehrsaufkommens eigentlich nicht in dieser Länge nötigen, Busspur Raum für einen kombinierten Fuss- und Veloweg

Durch Anpassungen links kann die Engstelle der Velobahn beseitigt werden.

FOTOS: KURT EGI



entstehen, welcher die Velofahrenden sicher bis zur Einmündung in die Sankt-Georgen-Strasse und entlang dieser bis ins Stadtzentrum bringen würde.

VERBESSERTE QUERVERBINDUNGEN

Eine schnelle Velobahn von Neuhegi bis ins Stadtzentrum macht nur Sinn, wenn die Velofahrenden sie auf sicheren Zufahrtsrouten erreichen können. Dies war in der aufgelegten Version der Planungszone nicht ausreichend berücksichtigt worden. Pro Velo und VCS haben auch hier erfolgreich Einwendungen gemacht. Eine erste betraf die Else-Züblin-Strasse, welche in Querrichtung eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Neubaugebiet hat, quer durch den Eulachpark führt und dort an die regionale Radroute entlang der Eulach (Reismühleweg) andockt. In der nun überarbeiteten Version wird die Else-Züblin-Strasse im Süden direkt an die Velobahn entlang den Geleisen nach St. Gallen angeschlossen.

VERBESSERUNG DANK EINWENDUNG

Dieselbe Problematik zeigte sich auch auf Höhe des künftigen Schulhauses Neuhegi. Gemäss den ursprünglichen Plänen hätten Velofahrende die bestehenden Wege entlang der viel befahrenen Ohrbühlstrasse nutzen müssen, um vom Bahnhof Hegi zum neuen Schulhaus zu gelangen – inklusive Durchfahrt es Kreissels an der Kreuzung Ohrbühlstrasse/Sulzerallee. Dank der Einwendung von Pro Velo/VCS soll nun innerhalb des Grünkorridors, der den Bahnhof Neuhegi und

das Schulhaus verbindet, auch ein Veloweg realisiert werden.

Sind einmal alle neuen Wege und weitere in der Planungszone vorgesehene Massnahmen vollumfänglich realisiert, wird Neuhegi zu einem attraktiven Stadtteil für den Langsamverkehr: Fussgängerinnen und Fussgänger gelangen durch die neuen Grünkorridore auf angenehme Weise von den Wohn- und den Bürohäusern zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Velofahrerinnen und Velofahrer werden dank der neuen Velobahn, der

Unterführung beim Bahnhof Grütze und den zusätzlichen Querverbindungen nur wenige Minuten vom neuen ins alte Stadtzentrum oder umgekehrt brauchen. ■

Reto Westermann

Informationen zur Planungszone Neuhegi-Grütze:
www.neuhegi-grueze.winterthur.ch

Virtuelle Ausstellung zum Thema:
www.planungszone-ausstellung.ch



Auf der Römerstrasse liesse sich ein Rad- und Gehweg einrichten.



NATÜRLICH! LISTE 4

Für attraktive
Velorouten
und genug
Veloparkplätze.

IN DEN STADTRAT
BEAT MEIER

IN DEN GEMEINDERAT
ANNETTA STEINER

grünliberale
www.zh.grunliberale.ch

KATER NACH DER GROSSEN PARTY

Die hochgelobte «Neue Linienführung Kantonsstrasse» (NLK) in Arbon entpuppt sich aus Velo-Sicht als Reinfall. Die Streckenführung ist konfus, gefährlich und an den Nutzern vorbei geplant worden – ein Paradebeispiel, weshalb es unbedingt eine Fachstelle braucht.



Wie gross waren die Feierlichkeiten, als der scheidende Verantwortliche im kantonalen Tiefbauamt, Robert Heim, im Oktober sein letztes Projekt der Bevölkerung und dem Verkehr übergab. Heim, mittlerweile in Pension, war sichtlich stolz auf sein vielgepriesenes Kunstwerk: ein schicker Stadttunnel, eine geschwungene Unterführung, eine prachtvolle Baumallee und, sozusagen als Sahnehäubchen, eine 120 Meter lange Kreiselanlage. Eine Gesamtverkehrsführung, die in der Region ihresgleichen sucht und ein neues, urbanes Arbon repräsentieren soll. Kostenpunkt: 58 Millionen. Böse Zungen könnten behaupten, der in Rente gehende Heim habe sich ein Denkmal setzen wollen. An der Eröffnungsparty wummerten jedenfalls die Bässe und die Korken knallten.

Für die Velofahrenden bleibt nach der grossen Party leider ein Kater. Dieser hatte sich jedoch im Vorfeld der Eröffnung angekündigt. Früh konnte man sehen, dass niemand sich die Mühe nimmt, 250 Meter um einen Kreisel herumzufahren. Stattdessen wurde der Fussgängerstreifen verwendet, um den Weg abzukürzen, was zwar nicht ganz illegal ist, aber auch nicht so wie gedacht. Wer vom See her kam und in die Migros wollte, wich auf das Trottoir aus, weil die Bordsteinkante zur direkten Einfahrt zu hoch war. Beide Mängel hat Pro

Velo Thurgau dem kantonalen Tiefbauamt mitgeteilt, jedoch ohne Ergebnis, ausser dass die Bordsteinkante im viel zu steilen Winkel einfach abgefräst wurde. Später wurde im Kreisel (!) ein Radstreifen angebracht, weshalb nicht mehr klar ist, ob man sich nun im Radstreifen und damit im toten Winkel des abbiegenden LKWs aufhalten soll oder doch in der Mitte der Spur, was eigentlich das gute Recht des Velofahrers wäre. Als bei der Unterführung plötzlich ein Veloverbotsschild die Benutzung untersagte, war der Aufschrei in der Bevölkerung gross, so dass das Befahren nun gestattet ist, dies aber eine sehr unangenehme Erfahrung bleibt. Jetzt ist eine zusätzliche Überführung für den Fuss- und Veloverkehr in ein paar Jahren geplant. Und wer es in der Zwischenzeit doch wagt, durch die Schlucht zu fahren, riskiert bei der Einfahrt in den Radweg aus dem kleinen Kreisel einen bösen Sturz beim Erklimmen des Bordsteinrandes.

KONFLIKTE SIND VORPROGRAMMIERT

Entgegen allen Empfehlungen wurde zwischen dem langen und kleinen Kreisel ein 600 Meter langer Radweg hineingedrückt – teilweise, entlang einer Mauer, gerade mal 172 cm breit, so dass Kreuzen praktisch verunmöglicht wird und Streit zwischen der Rollatoren-, der Kinderwagen- und der Velofraktion vorprogrammiert ist,

- 1 | Rudimentär hergerichtete «Rampe».
- 2 | Gefahr kommt aus allen Richtungen (auch von links).

besonders, wenn die neuen Wohnungen und Geschäfte auf den heutigen Brachen, die den Radweg flankieren, errichtet sind. Dann werden sich die Velofahrenden auch mit vielen kreuzenden Autos konfrontiert sehen, welche den Spiessrutenlauf erst recht perfekt machen.

Hat man das mal als Geisterfahrer geschafft, darf man vor dem langen Kreisel zwei Fahrbahnen praktisch im rechten Winkel überqueren und gleichzeitig durch die Bäume schielen, um vielleicht zu erkennen, ob da nicht doch ein Auto heranbraust. Und wenn man sein Velo beim Bahnhof abstellen will, der gleich gegenüber wäre, müsste man zuerst eine Rundtour durch den langen Kreisel machen – es sei denn, man will schieben. Abstellplätze gleich in der Nähe gingen jedenfalls vergessen, genauso wie der Zugang zum Bahnhof selbst. Doch aus Sicht des Tiefbauamts ist alles in Butter – schliesslich hiessen die Gemeinde und der Bund via Aggloprogramm Heims «Denkmal» gut. Wir hingegen würden uns eine starke Kopfwehtablette in Form einer ausgewiesenen Fachperson wünschen. ■

Vera Zahner, Eddie Kessler

DER FACHMANN EMPFIEHLT

Das Velo ist zwar ein einfach zu bedienendes Verkehrsmittel, und dennoch komplexer, als manche meinen. Beim Neukauf sollte man darauf achten zu erfahren, wie was funktioniert. Was damit genau gemeint ist, erklärte uns Roland Stutz vom Veloveloladä Wängi.

Es gibt manche Sachen, die für den geübten Velofahrer ganz einfach eine Selbstverständlichkeit sind: Die Kette muss zwischendurch gereinigt und geölt, die Bremsen angezogen und die Pneu's gepumpt werden. Man weiss, wie eine Federgabel entsperrt wird und welcher Gang den E-Bike-Motor schont. Das ist noch nicht besonders viel Fachwissen, wem aber diese Sachen nicht fremd sind, gehört dennoch schon fast zu den Experten. Tatsache ist, dass Herr und Frau Schweizer im Durchschnitt ungefähr so viel über das Velo wissen: Wenn ich trampe, dann fahre ich – und damit hat es sich. Gerne und geduldig erklären wir an unseren Fahrkursen so manchen, wie Bremsen angezogen werden oder dass der halbplatte Reifen wahrscheinlich der Grund ist, weshalb sie das Velofahren so anstrengend finden. Das Unwissen über das eigene Gefährt beginnt bei scheinbaren Banalitäten und lässt sich beliebig fortsetzen. «Bremsklötze? Was ist denn das?» So wundert es kaum, dass die Schweiz zu den Topnationen bei der Anzahl Velos, die im Keller lagern, gehört. Ein schlecht funktionierendes Velo macht halt auch nicht so viel Spass. Roland Stutz vom Veloveloladä in Wängi macht ähnliche Beobachtungen. «Meine Tante erhielt ein E-Bike geschenkt. Da sie immer im höchsten Gang damit fuhr,

überhitzte sich plötzlich eines Tages der Motor.» Stutz moniert auch, dass viele Kunden die Grundlagen beim Velo nicht kennen und entsprechend falsch einkaufen. Dabei gälte das oberste Credo: schöne Farbe und niedriger Preis. Der Kauf ist also kein technischer Entscheid, sondern vielfach ein emotionaler, wie beim Autokauf. Der Grad an Auseinandersetzung mit dem neuen Gefährt ähnelt etwa der Platzwahl im Zug. Wenn ein Sitz gefunden wurde, beschäftigt man sich kaum mehr damit.

VIelfahrer STUTZ

Dabei verfügt das Velo über einige Raffinessen, welche die Handhabung wesentlich einfacher machen. Stutz fuchtst seine Kunden darin ein und ersetzt damit quasi die Betriebsanleitung. Dazu bekommt jeder nützliche Tipps, um mehr aus seinem Velo zu machen, beispielsweise dass man das MTB auf den «Kopf» stellen kann, damit das Öl in die Federgabel läuft und sich besser verteilt, wie man die Scheibenbremse einstellt oder wie und wann ein Akku gewechselt wird. Zusammen mit den letzten individuellen Feinabstimmungen bietet Stutz also einen umfassenden Übergabeservice an; eine Investition, die sich lohnt: «Ich möchte nicht, dass die Leute ihr Geld einfach hinauswerfen. Sie sollen viel

Freude beim Velofahren verspüren. Meine Kunden danken es mir, indem sie immer wieder zurückkommen, auch nach dem Kauf.»

Stutz ist selbst ein Vielfahrer und mit allen möglichen Veloarten unterwegs. «Oft fahre ich zusammen mit anderen, die nur gelegentlich unterwegs sind und kann sehen, mit welchen Schwierigkeiten sie sich herumschlagen. Das hilft mir, mich in die Lage des Kunden hinein zu versetzen.» Das gibt ihm eine Qualität, wogegen der Grossverteiler oder Internetversand keine Chance hat. Doch es gibt auch Fachgeschäfte, welche den Kunden sich selbst überlassen. Dabei sind es gerade diese Zusatzdienste, welche den (gewöhnlich) höheren Preis beim Fachgeschäft rechtfertigen. Stutz meint abschliessend, dass man seinen Verkäufer wechseln sollte, falls man nicht einen solchen Service erhält, und seine Empfehlung möchten wir wohlberzert unterschreiben. Schade eigentlich, dass eine kurze Einschulung nicht überall zum Standardprogramm gehört. Es wäre ein kleiner, aber wirksamer Beitrag zur Veloförderung. ■

Vera Zahner, Eddie Kessler

Seit über 20 Jahren betreibt Roland Stutz den Veloveloladä in Wängi.



BLICKFANG WOLLE

Wolle liegt im Trend. Nicht nur zum Anziehen, sondern vor allem als Kunstform, die Blicke auf sich zieht und alltägliche Dinge im öffentlichen Strassenraum verschönert. Und: Wolle hat Symbolkraft.

In unserer hochsterilen und technisierten Welt beherrschen glatte, eintönige Oberflächen unser Leben: Glas, Metalle, Kunststoffe und Hightech-Fasern geben den Ton – oder besser gesagt, das Gefühl unseres Tastsinns – an. Da wirkt Wolle schon etwas verstaubt, ja fast antiquiert. Oder aber auch warm, bunt, kreativ, natürlich, sogar etwas wild. Kurz gesagt: ein Stoff mit Charakter. Seit letztem Herbst steht nun an der Allee-Strasse in Romanshorn ein Fahrrad, ein Fahrzeug also mit ebenso anachronistischen Eigenschaften, das dank seines wolligen Winterkleids besonders viel Wärme und Charme ausstrahlt. Die Urheberin dieses Kunstwerks heisst Christina Schubert und arbeitet beim Strick-In, das paradoxerweise im europaweit einzigen Plus-Energie-Haus untergebracht ist und mit seiner Fassade aus Solarpaneelen das Hochmoderne in sich verkörpert.

WOLLVELO ALS SYMPATHIETRÄGER

Unzählige Stunden hat Schubert mit Häkeln vor dem TV verbracht, um das Velo einzuhüllen. Dabei hat sie praktisch nichts ausgelassen. Ob Korb, Pedale, Sattel oder Rücklicht, selbst jede

einzelne Speiche kommt in den Farben Weiss, Orange und Grau daher und betont die Formgebung des Gefährts. Halt machen musste sie vor kleineren Einzelheiten wie Bremsklötzen, alles Dinge aber, die auf den ersten Blick nicht auffallen. Auffällig ist das Fahrrad an sich schon und Schubert hat viele Komplimente erhalten und neugierige Fragen beantwortet. Einige würden am liebsten eine Runde drehen, wie sie uns verriet, aber fahrbar sei das Velo nicht, so wie es da steht. Ohne Wollkleid allerdings schon, denn es handelt sich um ein Gefährt neueren Datums. «Ein älteres Modell mit weniger Schnickschnack dran wäre einfacher gewesen», gibt Schubert zu bedenken, fügt aber an: «Etwas Einfacheres als ein Velo wäre auch möglich gewesen, aber ein Velo ist ein schöner Sympathieträger, der kaum übersehen wird.» Und somit weiss auch jeder: Steht das Velo vor der Türe, hat der Wollladen offen.

Aber wieder zur Symbolkraft der Wolle. Das Bestricken von Gegenständen im öffentlichen Raum ist ein seit Neuestem weitverbreitetes Phänomen, das seinen Ursprung vor einigen Jahren in Texas fand. Die Kunstform, Guerilla Stricken

genannt, wurzelt darin, dass Stricken das sei, was die Frau zu Hause machen müsse, nebst Kochen und Waschen. Das Zurschaustellen der Strickwaren soll Ausdruck des Protests gegen ein konservatives Weltbild sein.

BESTRICKEN AUS PROTEST

Wolle als Sprengstoff, sozusagen. Mittlerweile wird das Bestricken von Bäumen, Autos, Kandelabern, Parkbänken oder eben, wie in Romanshorn, Velos aus vielerlei Motiven gemacht: für den Frieden, gegen Stuttgart 21 oder als Kulturanlass wie in Brienz. Wolle ist schön, kuschlig und bringt Farbe in den Alltag. Die Idee hat sich unterdessen weltweit verbreitet. Kein Wunder also, dienen zwei in Norwegen gesichtete, wollige Velos als Vorlage für die Romanshorn-Ausführung. ■

Vera Zahner, Eddie Kessler

- 1 | Frau Schubert mit ihrem rundum bestrickten Velo.
- 2 | In unzähligen Stunden wurde jedes Detail in Wolle eingehüllt.



FIRMENFAHRZEUG VELO

Nur wenige Unternehmen setzen Velos als Dienstfahrzeuge ein. Umso erstaunlicher, wenn dies eine Umzugsfirma tut. Als sympathischer Werbeträger eignet sich das Velo dafür sehr.

Denkt man an eine Umzugsfirma, kommen einem zuerst Zügelmäner, Rollis und natürlich Lastwagen in den Sinn. Ein Velo würde man wohl nicht damit assoziieren, es sei denn, man wohnt in Frauenfeld und hat Heinz Gimmi des Öfteren auf seinem roten Gefährt vorbeiflitzen gesehen. Gimmi ist Inhaber der Gimmi Umzüge AG und benutzt als Dienstfahrzeug für seine Kundenbesuche und Besichtigungen ein holländisches Fahrrad mit zwei auffälligen Gepäckträgern und einer im Rahmen angebrachten Werbetafel. «Ja, einen Wiedererkennungseffekt kann ich durchaus feststellen», sagt Gimmi und lächelt dabei etwas stolz, «auch wenn ich meine Aufträge nicht unbedingt des Velos wegen erhalte, sondern dank meines guten Rufes.» Diesen hat er sich durch seine langjährige Erfahrung im Transportwesen erarbeitet; er holt ein Referenzschreiben hervor, das vom einwandfreien Umzug antiker Möbel, 3000 Flaschen Wein und einem Stingly Flügel bezeugt. Gimmi hat auch unzählige Velos transportiert: «Oft gibt es mehr Velos als Personen, welche im Haushalt leben.»

Für einen Umzug hat Gimmi das Velo noch nie gebraucht, dafür habe es andere

Vorteile: «Ich suche keine Parkplätze, entlaste den Verkehr und schone auch die Umwelt.» Letztlich stehen aber für Gimmi weniger die praktischen Vorzüge im Vordergrund, sondern das persönliche Erlebnis: «Das Velo fasziniert mich ähnlich wie das Segeln, im Fahrtwind fühle ich mich in meinem Element und erhalte die Bestätigung, dass ich noch beweglich bin und Kraft habe.» Ehrlicherweise gibt er aber zu, dass er Steigungen vermeide, weil er nicht gerne verschwitzt bei Kunden erscheine und ein E-Bike noch kein Thema sei. Trotz aller Schwärmerie für das Velo sind es grosse Brummis, welche Gimmis Augen zum Leuchten bringen, weshalb der ausgebildete Betriebsökonom HWV vor 15 Jahren den Gang in die Selbständigkeit im hart umkämpften Möbeltransportgeschäft wagte. Nebst Lastwagen findet er auch grossen Gefallen an seinem Mercedes. Man kann Gimmi zu Recht also als «multimobil» bezeichnen, der dem Zweck und Distanz entsprechend mal dieses, mal jenes Verkehrsmittel wählt – und da das Velo dazu gehört, gebührt ihm ein sympathischer Auftritt. ■

Vera Zahner, Eddie Kessler



Heinz Gimmi ist multimobil unterwegs.



Sicher im Sattel und besser Ankommen mit einem Velofahrkurs der Pro Velo

Info und Kursangebot ab März auf www.pro-velo.ch ○○ PRO VELO

TERMINE

Generalversammlung Pro Velo Thurgau

19. Februar, 19.15 Uhr,
Restaurant Frohsinn, Weinfelden
Weitere Informationen finden Sie unter:
www.provelothurgau.ch

Tag der offenen Fabrik

9. März 2014, TdS Rad AG, Kreuzlingen

Velobörse Arbon

22. März, Fischmarkt Arbon

Velobörse Bischofszell

29. März, Kornhalle Bischofszell

Velobörse Weinfelden

29. März, Pestalozziplatz Weinfelden

Velobörse Kreuzlingen

5. April, im Park des Hauses Sallmann
Kreuzlingen

**Matthias
Gfeller**
wieder in den
Stadtrat



**Klima schützen –
Bus, Velo- und Fuss-
wege Zug-kräftig
fördern.**

An welchen Werten wir uns
orientieren und wie wir politisch
entscheiden, prägt unsere
Stadt Winterthur.

Darum: Wählen Sie am 9. Februar
Matthias Gfeller wieder
in den Stadtrat von Winterthur!

www.matthiasgfeller.ch



Wolff bleibt Wolff.



Mit Biss!

AL
Alternative Liste

Am 9.2.2014 wieder in den Stadtrat: **Richard Wolff.**
Gemeinderatswahlen: **Liste 7 einlegen.**
Die Alternative mit Biss.

KEIN RUHMESBLATT

dd. Im November wurde die provisorische Velostation Süd unter der Sihlpost geschlossen und die – ebenfalls provisorische – Velostation auf der Postbrücke eröffnet. Ein Ruhmesblatt der Stadtzürcher Veloförderung ist diese nicht, wie ein Augenschein zeigt.

Zwar stehen mehr Abstellplätze zur Verfügung, als während langer Zeit zu befürchten war. Aber steile Rampen und wenig zweckmässige Führungsschienen machen es schwierig, das Velo auf das Obergeschoss zu schieben und ein Podest in der Treppe führt dazu, dass die Pedalen gleich zwei mal einhängen können. Weshalb es auch kaum verwundert, dass diese Abstellplätze wenig belegt sind. Das Podest ist übrigens aus feuerpolizeilichen Gründen nötig, wie eine Anfrage im Tiefbauamt ergab. Was genau an einem Stahl- und Aluminiumprofil, welches zudem im Freien steht, denn brandgefährlich wäre, war jedoch nicht in Erfahrung zu bringen. Im Untergeschoss sieht es etwas besser aus, aber auch da wäre



Wenig belegtes Obergeschoss der provisorischen Velostation Süd.

mehr drin gelegen. Die Zugänge zu den Abstellplätzen sind sehr schmal und werden nicht nur von Velofahrenden, sondern auch von PassantInnen genutzt. Alles in allem: Für ein Provisorium, welches einige Jahre Bestand hat, ist es wenig gelungen. Aber wahrscheinlich muss man froh sein, dass es überhaupt ein Provisorium gibt. ■

TERMINE

Teilchenbeschleuniger: Sonntag, 14. März, Aktionshalle Rote Fabrik
www.velozueri.ch

Velobörse Zürich: Samstag, 29. März, Helvetiaplatz Zürich
www.provelozuerich.ch

Velobörse Winterthur: Samstag, 5. April, Reithalle Winterthur
www.provelowinterthur.ch

Velobörse Oerlikon: Samstag, 12. April, Max Bill-Platz, Zürich Oerlikon
www.provelozuerich.ch

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich

Auflage: 5000 Exemplare

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

Layout: tnt-graphics AG, www.tnt-graphics.ch

Korrespondenz und Adressänderungen:

Zürich/Winterthur: 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 wissen, seit über 10 Jahren!

ELEKTRO

FALT

TOUREN

ALLTAG

RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich



IN DEN STADTRAT
RAPHAEL GOLTA

«Zürich ist grossartig und gedeiht prächtig. Nicht alle profitieren davon. Das wollen wir ändern. Zum Beispiel mit der Chancengleichheit für Kinder. Oder mit der Förderung des Baus günstiger Wohnungen.»

Radeln statt Rangeln.

«Der Kanton ist für unsere Stadt ein wichtiger, aber nicht immer einfacher Partner. Als Fraktionschef im Kantonsrat weiss ich, wie der Kanton tickt. Gemeinsame Interessen und Probleme geschickt zum Vorteil der Stadt nutzen ist besser als sinnlose Konfrontation.

Mein kantonales Netzwerk wird nützlich sein, um die velofreundliche Verkehrspolitik der Stadt noch besser und rascher umzusetzen.

Ich will Velowege bauen, nicht Gräben aufreissen.»

Erfolgreich für Zürich.



www.sp-zuerich.ch

Velobörsen 2014:

www.provelozuerich.ch/leistungen/veloboersen



Zürich-City
Stockerstrasse 38
8002 Zürich

Telefon +41 44 300 12 12

www.velofabrik.ch

HEKS

Hilfswerk der
Evangelischen Kirchen
Schweiz

HEKS rollt
Thalwil brings Hausliefer-
dienst per E-Bike

Mo–Fr / 09.00–18.00 Uhr
(Sa bis 16.00 Uhr)

Tel. 043 305 72 17
www.thalwilbrings.ch

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66



... Kompetenz in Velos

Tel: 044 - 926 18 22

www.veloteria.ch

*Der Traum
vom fliegenden Lastesel*



*Velo-Maier Hydro -
läuft vorzüglich, ist sicher und lebt lang*

velomaier

Schaffhauserstrasse 73
8400 Winterthur

Wartstrasse 295
8408 Winterthur



**JETZT
FLYER TESTFAHREN
IN WINTERTHUR**



BIKESTOP GMBH
UNT. VOGELANGSTR. 2
(IM SALZHAUS)
8400 WINTERTHUR
TEL. 052/ 214 25 25
WWW.BIKESTOP.CH

ES IST NICHT EGAL, WEN SIE WÄHLEN.

ABER NOCH WICHTIGER IST, DASS SIE WÄHLEN.

Eine herzliche Empfehlung zu den Gemeinde- und Stadtratswahlen 2014
Dave Durner, Geschäftsführer Pro Velo Kanton Zürich