



## 1 JAHR MASTERPLAN VELO

**Im November 2012 wurde der Masterplan Velo unter viel Medienaufmerksamkeit der Bevölkerung vorgestellt. Ein Jahr später ist es Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen.**

Die Vision «Zürich lädt zum Velofahren ein», die im Masterplan postuliert wird, klingt gut, und die geplanten Massnahmen sind wohl die richtigen. Kein Wunder, freute sich Pro Velo vor einem Jahr sehr bei der Bekanntmachung des Plans. Der Masterplan Velo war und ist immer noch ein grosser Schritt in die richtige Richtung. Jetzt, ein Jahr später, stellt sich natürlich die Frage, ob das, was tatsächlich umgesetzt wurde oder in der Planung ist, der schönen Verpackung auch entspricht.

Vier Handlungsfelder werden im Masterplan aufgezählt: attraktive und sichere Infrastruktur, Verkehrsklima und -verhalten, Velofahren für alle und die Verankerung in der Verwaltung. Dazu kommen noch die zwei Querschnittsaufgaben Kommunikation und Evaluation. Schliesslich soll man nicht nur Gutes tun, sondern auch darüber reden, und natür-

lich will man wissen, ob die Anstrengungen von Erfolg gekrönt sind.

Die Bilanz nach einem Jahr fällt durchwegs durchgezogen aus. Schlechte Noten gibt es für viele Strassenbauprojekte, die in den letzten zwölf Monaten aufgelegt wurden und das im Masterplan festgelegte Veloroutennetz betreffen. Dieses Routennetz sieht Hauptrouten zum schnellen Vorankommen und Komfort-routen für eher gemütliches Velofahren abseits der Hauptstrassen vor und ist bereits in der Planung relativ grobmaschig. Bei unzähligen dieser aufgelegten Projekte hat Pro Velo eine Einwendung oder gar eine Einsprache gemacht. Die Erklärung seitens der Verantwortlichen, dass diese Projekte halt vor dem Beschluss des Masterplans ausgearbeitet wurden und keine Kapazitäten vorhanden waren, diese noch einmal zu überarbeiten, greift deutlich zu kurz. Erstens dürfte auch im

### INHALT

Ab in den Dreck	4
Parkingtest	5
Regioteil Winterthur	6
Tour: Auf der Suche nach Sujets	8
Regioteil Schaffhausen	12
Regioteil Zug	15
Regioteil Thurgau	17



1



2



3



4

zuständigen Tiefbauamt klar sein, dass Strassen für durchschnittlich 25 Jahre gebaut werden, das Bauen von nicht velotauglichen Abschnitten die Fertigstellung eines Veloroutennetzes mithin für ein Vierteljahrhundert verhindern. Zweitens ergibt sich ja kaum eine Aufwandsparnis, wenn die PlanerInnen das Projekt infolge einer Einwendung oder einer Einsprache doch noch einmal überarbeiten müssen. Sofern den Anliegen von Pro Velo denn Rechnung getragen wird, was leider längst nicht immer der Fall ist.

Immerhin, in der Zwischenzeit wurden die anstehenden Bauprojekte auf ihre «Masterplantauglichkeit» hin überprüft, wie Urs Walter, Velobeauftragter im Tiefbauamt versichert. Es sollten in Zukunft also seltener Baupläne aufgelegt werden, welche den Anforderungen bezüglich Masterplan nicht entsprechen.

Diese Anforderungen oder Qualitätsstandards werden zurzeit festgelegt und betreffen nicht nur die Routen an und für sich, sondern es werden auch Standards für die Parkierung und für Knoten festgelegt. Definitiv beschlossen werden sie in den nächsten Monaten.

#### BISHER KAUM GELD FÜR NEUES

Natürlich gibt es aus dem städtischen Tiefbauamt nicht nur schlechte Nachrichten. Die Pläne für einen Veloweg um das Seebecken sind sehr erfreulich und wären ohne Masterplan wohl in dieser Form nicht denkbar gewesen. Aber auch kleine Änderungen können schon einiges bewirke. So wurden zum Beispiel die Parkplätze entlang der Kasernenstrasse, welche über Jahre einen durchgehenden Velostreifen verhindert hatten, ohne viel Aufhebens gestrichen und stattdessen ein Velostreifen aufgemalt. Warum dasselbe

1 | Veloschulung in der Sek.

2 | Das neue Baustellen-Signalisationskonzept im Praxistest.

3 | Velostosszeit am Limmatquai.

4 | Zürich lädt zum Velofahren ein.

in der Bertastrasse, immerhin sowohl eine geplante Haupt- als auch eine Komfortroute, nicht auch gehen sollte und stattdessen Parkplätze auf beiden Strassenseiten eingeplant werden, ist nicht nur für Laien schwer verständlich. Zugute halten muss man den Leuten vom Tiefbauamt, dass sie im vergangenen Jahr noch kaum Geld zur Verfügung hatten, um ihre Ideen und Projekte umzusetzen. Das sollte sich per 2014 ändern, denn im Budget wurden Posten zugunsten der Veloplanung verschoben. Man kann also darauf gespannt sein, was den Velofahrenden in Zukunft geboten wird. Das Tiefbauamt ist jedoch nicht die ein-



zige städtische Behörde, welche sich um VelofahrerInnen kümmert. Viel tut auch die Dienstabteilung Verkehr DAV, welche in Zürich für die Lenkung und Regelung des Verkehrs zuständig ist. Veloampeln, wie sie beim Opernhaus oder neu bei der Gessnerbrücke stehen, sind nur ein Zeichen dafür, dass auch bei der DAV das Velo als Verkehrsträger ernst genommen wird. Ein weiteres Projekt für das Velo ist das noch von Daniel Leupi als Polizeivorstand vorgestellte Konzept zur Velosignalisation bei Baustellen. Zurzeit wird es noch evaluiert und getestet, aber bereits haben andere Städte ihr Interesse an diesem Konzept bekundet. Als Strassenutzer lässt sich feststellen, dass die Leute von der DAV tatsächlich an das Velo denken, allerdings sind die vorgeschlagenen Umfahrungsrouten nicht immer nachvollziehbar. Während die Umfahrung bei der Kalkbreite direkt, sicher und bequem ist (aber leider von vielen VelofahrerInnen zugunsten des Vorankommens auf dem Trottoir nicht beachtet wird), erschliesst sich die Notwendigkeit bei der Umleitung an der Birnensdorferstrasse nicht. Dort fragen sich die Velofahrenden wohl zu Recht, weshalb sie einen mehr als doppelt so langen Umweg fahren sollen, inklusive einer Ampel und einem heiklen Linksabbieger, wenn der motorisierte Verkehr mehr oder weniger geradeaus die Baustelle durchfahren kann. Vorwärts geht es auch bei der Verkehrsinstruktion. Bereits die nächste Veloprüfung findet nicht mehr am Samstag, son-

dern während der Schulzeit statt. Das bedeutet, dass die Veloprüfung nicht mehr freiwillig, sondern Teil des obligatorischen Schulunterrichts ist. Auch die Ausbildung wurde intensiviert, zwei Stellen wurden im Polizeidepartement extra geschaffen. Ein weiteres Pilotprojekt wurde in der Sekundarstufe gestartet. Unter dem Begriff «Velo-Schulwegplan» planen Schülerinnen und Schüler der 1. Sek ihren Schulweg per Velo online und nehmen daraufhin am Projekt bike2school der Pro Velo Schweiz teil. Ergebnisse gibt es bisher nicht.

### SCHLECHTE NACHRICHT RICHTPLAN

Noch wenig ist bisher in dem im Masterplan erwähnten Themenbereich «Klima und Verhalten» geschehen. Auch das ist zu einem guten Teil dem fehlenden Geld zuzuschreiben. Dass es aber bitter nötig ist, in Zürich auf ein besseres Klima unter den Verkehrsteilnehmenden hinzuwirken, stellt wohl niemand infrage, der regelmässig in der Stadt unterwegs ist. Wenig zielführend ist es deshalb, wenn die Grünliberalen im Gemeinderat genau diesen Kredit kürzen wollen. Schliesslich profitieren von etwas mehr Gelassenheit auf Zürichs Strassen alle, egal ob sie per Velo, zu Fuss, mit dem Tram oder Bus oder motorisiert unterwegs sind.

Bis dahin also eine ziemlich durchgezogene Bilanz zum ersten Jahr Masterplan Velo. Die ganz schlechten Nachrichten betreffen jedoch nicht die Vergangenheit, sondern die Zukunft des Masterplans. Dass

die Stadt es schafft, die «weichen» Massnahmen, umzusetzen, davon ist auszugehen. Ob dasselbe auch bei der «harten» Infrastruktur gelingt, muss derzeit stark bezweifelt werden. Denn im Oktober stellte die Stadt den regionalen Richtplan vor. Darin enthalten: eine Priorisierung der Strassen je nach Verkehrsträger. Dass in einer Stadt wie Zürich der ÖV auf praktisch allen Hauptverkehrsachsen erste Priorität geniesst, überrascht kaum. Dazu kommen noch einige Achsen, auf denen der motorisierte Verkehr Priorität geniesst. Dass auf vielen dieser Achsen gemäss Masterplan Velorouten, zumeist Hauptrouten, geplant sind, ist ebenfalls zu erwarten. Denn diese Hauptrouten sollen ja ein Netz von schnellen Verbindungsrouten bilden, und schnell voran geht es nun einmal nicht auf schmalen Quartierstrassen oder Schlingel-Schlingel-Routen, sondern eben auf den grossen Achsen. Zwar beteuert man im Tiefbauamt, dass diejenigen Achsen, auf denen infolge der Priorisierung keine vernünftige Veloinfrastruktur möglich ist, schon längst aus dem Routennetz gekippt wurden. Aber wenn man sieht, wie oft das Velo bei Bauvorhaben auf Hauptverkehrsachsen in der jüngsten Vergangenheit aussen vor bleiben musste, dann muss man wirklich stark daran zweifeln, ob es je gelingen wird, das geplante Veloroutennetz fertigzustellen. ■

Dave Durner

Karten: [www.provelozuerich.ch](http://www.provelozuerich.ch)

# KAMOEKO

## LOGISCH



**Umzugsservice**  
Wohnungen  
Büros & Entsorgung  
auch Samstags

**Reinigungsservice**  
Wohn-, Büro- und  
Gebäudereinigung,  
kostenlose Beratung  
und Offerte  
mit Abgabegarantie

[www.kamoeko.ch](http://www.kamoeko.ch) Tel. 044 272 14 44

## Rad-Los!

### Verkauf + Service + Bau



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

ELEKTRO 

FALT 

TOUREN 

ALLTAG 

**RoteFabrik**  
8038 Zürich

[radlos.ch](http://radlos.ch)

**Florastr. 38**  
8008 Zürich

# AB IN DEN DRECK

**Vor drei Jahren gegründet, ist der Verein Züritrails unterdessen bereits der grösste Mountainbikeverein der Schweiz. Dementsprechend aktiv sind die Biker auch, sowohl im Hintergrund als auch «draussen im Dreck».**

Gemäss kantonalem Sportamt sind Radfahren und Biken die beliebtesten sportlichen Freizeitbeschäftigungen. Besonders das Biken hat in den letzten Jahren einen riesigen Boom erlebt, welcher bislang ungebrochen ist. Auch in Zürich und vor allem auf seinen Hügeln bewegen sich täglich Tausende von Menschen mit dem Mountain-, Downhill-, Dirt-jump- oder Cross-Countrybike, und wie sie sonst noch heissen. Allein der Üetliberg wird jährlich von gleich viel Zweiradfahrern als «Sportstätte» benutzt wie alle Fussballplätze der Stadt zusammen. Lange Zeit waren all diese SportlerInnen nicht organisiert, es gab Konflikte, die Förster und die Wildhüter fluchten, die Spaziergänger sowieso, und schliesslich eskalierte die Situation; das Biken am Üetliberg sollte mit massiver Repression völlig verboten werden. Das konnte gerade noch verhindert werden, stattdessen wurde das Nutzungskonzept «Wandern und Velofahren am Üetliberg» erarbeitet und zwei Trails gebaut.



Die Züritrailer bei einem ihrer vielen Arbeitseinsätze im Wald.

## GRÖSSTER MTB-VEREIN DER SCHWEIZ

Nicht zur vollen Zufriedenheit der Biker, wie Frank Wadenpohl, Präsident von Züritrails, erläutert. «Die Trails wurden teilweise falsch angelegt, hatten kaum Flow, waren für Anfänger zu schwierig und für Könnern zu einfach.» Das fehlende Know-how der Stadt beim Trailbau war mit ein Grund, weshalb sich im Jahr 2010 interessierte Biker und Bikerinnen zusammaten und den Verein Züritrails gründeten. «Mittlerweile ist Züritrails mit rund 800 Mitgliedern der grösste Mountainbikeverein der Schweiz», sagt der umtriebige Präsident mit sichtlichem Stolz. Doch trotz der vielen Mitglieder und ihrer grossen Bereitschaft, beim Trailbau mitzuschaffen, gerät er an seine Grenzen. In die Optimierung des Biketrails «Triemli» am Üetliberg sind in den letzten Jahren viele tausend Stunden Freiwilligenarbeit geflossen. Und auch der Bau des neuen Trails auf dem Adlisberg wurde mit unzähligen Stunden Arbeit der Züritrailer unterstützt. Viele der von Hand durchgeführten Arbeiten sind aber nur von kurzer Dauerhaftigkeit, und der Einsatz von Maschinen ist dem Verein von Behördenseite untersagt worden. Umgekehrt steht den

Förstern kein Budget für den Unterhalt der Infrastruktur zur Verfügung. Gerade dieses Budget wird nun aber dringend benötigt, damit die Biketrails nicht verfallen und die alten Konflikte wieder aufflammen. Auch wünscht man sich, dass Profis herbeigezogen werden, die eine Ahnung davon haben, wie man einen Trail in einen Wald legt, der den Ansprüchen von Anfängern und fortgeschrittenen BikerInnen gerecht wird.

Ein entsprechender Vorstoss im Zürcher Gemeinderat ist in Vorbereitung, und Frank Wadenpohl schätzt die Aussichten trotz der wieder düsterer werdenden finanziellen Aussichten nicht schlecht ein. Zu hoffen bleibt, dass er damit Recht hat und es dem Verein gelingt, dem Biken, welches schliesslich längst ein Breitensport ist, auch die Beachtung und die Mittel zu verschaffen, die es verdient.

In der Zwischenzeit fokussieren die Züritrailer jedoch nicht nur auf Trails und Parks, sondern sie widmen sich ganz gezielt der Nachwuchsförderung. Die ersten Kurse für Jugendliche fanden im vergangenen Sommer statt, und in Zusammenarbeit mit dem Sportamt der Stadt Zürich werden derzeit Ferienkurse

für Schülerinnen und Schüler geplant. Gut möglich, dass also schon bald ein Mountainbike-Crack aus Zürich kommt. Auch Wettkämpfe stehen auf der Traktandenliste von Züritrails, allerdings noch nicht zuoberst.

## JETZT ABER AB AUF'S BIKE

Aber schliesslich geht es bei Züritrails nicht nur um das Drumherum, sondern vor allem um eines: sich mit dem Bike draussen zu bewegen. Und weil das der grosse gemeinsame Nenner des Vereins ist, wird jedes Jahr ein grosses Programm an Rides und Weekends angeboten. Im Jahr 2014 soll zusätzlich auch noch das Vereinsgelände neben dem Bikepark endlich gebaut werden. Für Frauen gibt es spezielle Frauenbiketreffe und Technikurse, und wenn es mal zu kalt ist oder zu viel Schnee liegt, um zu biken, dann trifft man sich eben für die traditionelle Züritrails-Geburtstagsfeier Mitte Dezember zum Fondue. Natürlich draussen im Wald. ■

Dave Durner

[www.zueritrails.ch](http://www.zueritrails.ch)

# PARKINGTEST: TRIO DIETIKON

**Direkt neben dem Dietiker Bahnhof entstand kürzlich eine neue Wohnsiedlung inklusive Läden. Bezüglich Veloparking lässt sich sagen: Gut gemeint, aber Ziel verfehlt.**

Früher stand im direkt an der Bahnlinie Zürich–Bern liegenden «Schellerareal», wie es damals noch hiess, das Dietiker Jugendhaus, es gab einen Eisenwarenladen und diverse Kleinbetriebe mit Lagern und Hallen. Dann wurde lange darüber diskutiert, ob an diesem Standort das Bezirksgebäude errichtet werden sollte. Aber diese Pläne wurden verworfen und das Bezirksgebäude andernorts gebaut. Seit Kurzem steht auf diesem Gelände eine Wohnsiedlung inklusive diverser Geschäfte, darunter ein Aldi, ein Migro-lino und eine Kinderkrippe.

Das Ganze sieht etwa so aus, wie solche Siedlungen heutzutage aussehen, also ziemlich gepflastert und aufgeräumt. Diesen Eindruck wollten die PlanerInnen offensichtlich auch innerhalb der Siedlung erwecken und dachten sich, dass das schöne Bild durch parkierte Velos nur gestört wird. Wohl deshalb haben sie sich

dazu entschlossen, Veloparkplätze nur am Rande des Grundstücks, entlang der Strassen, zu platzieren. Was natürlich, wie den Planern jeder Velofahrer und jede Velofahrerin ohne gross nachzudenken hätte sagen können, nicht funktioniert. Denn Velofahrende sind nicht grundsätzlich weniger faul als andere Menschen. Auch sie möchten mit ihrem Fahrzeug am liebsten in den Laden hinein, zumindest aber möglichst direkt vor den Eingang fahren können und es dort abstellen und womöglich anschliessen können.

Und deshalb stehen entlang der Zürcherstrasse und der Poststrasse nun Dutzende von formvollendeten Bügeln, an welchen der geneigte Velofahrer oder die nicht minder eifrige Velofahrerin ihr Velo anschliessen könnte. Und diese Bügel sind alle leer, was eigentlich schade ist, denn es sind wirklich schöne Bügel. Aber eben, wer die Mühe auf sich nimmt, mit dem



Leere Veloständer im Trio.

Velo zum Aldi zu fahren, der will nicht auch noch dreissig Meter zu Fuss vom Velo zum Laden gehen. Was durchaus verständlich ist. Denn wer mit dem Auto kommt, fährt schliesslich auch direkt per Lift von der Tiefgarage zum Eingang. ■

Dave Durner

## BEWERTUNG

**Anzahl Abstellplätze:** unzählige

**Veloständermodell:** Bügel (schöne!)

**Anschliessen:** Ja

**Witterungsschutz:** Nein

**Punkte:** ●●○○○



## Good bye, Elisabeth

Elf Jahre lang hat sich Elisabeth Karrer bei der Pro Velo Kanton Zürich um die Mitgliederadministration und das Finanz- und Rechnungswesen gekümmert. Nebenher hat sie auch Aktionen und Events organisiert und war auch sonst immer zur Stelle, wenn Not an der Frau war.

Nun verlässt sie die Pro Velo und bricht zu neuen Ufern und neuen Aufgaben auf. Vorstand und Geschäftsleitung bedauern

Elisabeths Kündigung sehr und freuen sich gleichzeitig, dass mit Maja Ravaioli, die bereits seit einigen Jahren die Velofahrerkurse managed, die richtige Nachfolgerin gefunden wurde.

Und Elisabeth danken wir von Herzen für ihren grossartigen Einsatz, wünschen ihr alles Gute für die Zukunft und nehmen an, dass wir sie auch weiterhin mal hier und mal dort auf dem (Liege-)Velo antreffen werden. ■

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:** Aarios, 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



# ORDNUNGSHÜTER FÜR 3000 ABSTELLPLÄTZE

**Seit drei Jahren sorgt die «Veloordnung» rund um den Winterthurer Hauptbahnhof für aufgeräumte Veloabstellanlagen – velojournal hat die Mitarbeiter bei ihrer frühmorgendlichen Tätigkeit begleitet.**

Um 6.30 Uhr herrscht rund um den Winterthurer Hauptbahnhof noch wenig Betrieb. Wer als Pendler sein Velo in «Pole Position» am untersten Ende der Stadthausstrasse parkieren möchte, findet problemlos noch einen freien Platz. Dort steht an diesem Morgen auch der weisse Lieferwagen der «Veloordnung» der Stadt Winterthur. Für die beiden Mitarbeiter des Bereichs, Agim Tusi und Marcel Heim, hat der Arbeitstag an diesem Donnerstagmorgen bereits um vier Uhr begonnen. Sechs bis acht Mal pro Jahr räumen sie Velos weg, die länger als die erlaubten 48 Stunden parkiert wurden. «Wir sind dabei aber kulant und warten länger als zwei Tage», sagt Kasimir Bischoff. Er ist Hauptabteilungsleiter des Bereichs Ermittlungen bei der Winterthurer Stadtpolizei und unter anderem für die Veloordnung zuständig.

## MIT TRENNSCHEIBE UND LIEFERWAGEN

Bereits am Montag haben seine beiden Mitarbeiter die Velos rund um den Bahnhof markiert – drei Tage vor dem Räumtermin. Trotzdem müssen sie an diesem Morgen bereits die vierte Fuhre für den Transport ins Lager verladen. «Gut neunzig Velos werden es heute sein»,

sagt Agim Tusi. Rund zwanzig der eingesammelten Velos werden gemäss seiner Erfahrung später wieder abgeholt und das eine oder andere kann nach einem Abgleich mit der Liste der als gestohlen gemeldeten Fahrzeuge wieder seinem Besitzer zurückgegeben werden. Die restlichen rund siebzig Velos der heutigen Aktion hingegen gehen nach Ende der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist von zwölf Monaten an die Brühlgutstiftung zur Weiterverwertung in deren Hilfsprojekt für Afrika. «Heute sind Velos so günstig, dass der eine oder andere Besitzer sein Gefährt, wenn er es nicht mehr braucht, einfach stehen lässt», sagt Kasimir Bischoff von der Stadtpolizei. Dass seine Leute bei den Wegräumaktionen so früh unterwegs sind hat seinen Grund: Zum einen können sie ihren Lieferwagen um diese Zeit problemlos auf der Strasse abstellen ohne den Busverkehr zu behindern und die Velos direkt aufladen, zum anderen müssen sie nicht dauernd Fragen von erstaunten Passanten beantworten, wenn sie mit der Trennscheibe die Schlösser auffräsen.

Eingeführt wurde die Veloordnung in ihrer heutigen Form vor gut drei Jahren. Damals gab es immer häufiger Reklamati-

onen wegen der überall abgestellten Räder. Beispielsweise bei den Abgängen in die Unterführung an der Rudolfstrasse, wo Velos teilweise direkt vor den Treppen standen. Rund 250 Stellenprozente werden für die Arbeit aufgewendet. Neben Agim Tusi und Marcel Heim, die schwergewichtig rund um den Bahnhof, aber auch auf dem restlichen Stadtgebiet tätig sind, kommt noch der Aufwand durch weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Büro hinzu. Diese erfassen die eingesammelten Velos in Listen. Die Daten dazu stellen Tusi und Heim zusammen: Nach der Rückkehr ins Lager wird jedes Velo erfasst. «Unterdessen wissen wir bei jeder Marke wo die Rahmennummer zu finden ist», sagt Tusi.

Meist sind Agim Tusi und Marcel Heim zwischen sieben und elf Uhr am Morgen rund um den Bahnhof unterwegs. Dabei müssen sie ein Auge auf fast 3000 Veloabstellplätze haben. Die beiden stellen umgefallene Velos auf und parkieren

- 1 | Velos werden zum Abtransport aufgeladen.
- 2 | Ordnung dank Veloordnung.
- 3 | Eine von vier Fuhren Velos an diesem nasskalten Morgen.



ausserhalb der Markierung stehende – wenn es Platz hat – innerhalb der erlaubten Flächen. Fehlt ein Platz in der Nähe, wird das Velo abtransportiert, und sein Besitzer oder seine Besitzerin kann es gegen eine Gebühr von 50 Franken wieder bei der Stadtpolizei abholen.

#### DER AUFWAND LOHNT SICH FÜR ALLE

Vor dem Abtransport dokumentieren die Mitarbeiter der Veloordnung jeweils mit einer Kamera den Fundort. «So können wir den Sachverhalt wenn nötig beweisen», sagt Bischoff. Grundsätzlich stellt er den Nutzern der Veloabstellanlagen am Bahnhof aber ein gutes Zeugnis aus: «99 Prozent kennen die Regeln und halten sich daran, uns beschäftigt vor allem das eine Prozent.» Dabei lassen sich interessante Phänomene beobachten: «Kaum steht ein Velo ausserhalb der Markierungen, kommen ein paar weitere dazu», sagt Marcel Heim. Im Grossen und Ganzen sei die Disziplin aber gut. Das gilt gemäss Bischoff auch für die Kurzzeitparkplätze vor der Hauptpost, die sich bewährt haben. Agim und Marcel räumen aber nicht nur falsch parkierte Velos weg und sorgen für Ordnung, sondern unterstützen auch die Leute von der Strassenreinigung: Damit diese im Bereich der Veloabstellflächen putzen können, werden die Velos jeweils für kurze Zeit aus den einzelnen Ständern geräumt und danach wieder zurückgestellt.

Der von der Stadt betriebene Aufwand für die Veloordnung ist nicht unerheb-

lich, aber nötig: Der Bahnhofplatz und die ihn umgebenden Strassen werden täglich von Tausenden Menschen genutzt, dazu kommen Busse, Taxis und die Fahrzeuge von Lieferanten. Falsch parkierte Velos führen da schnell zu Konflikten: Stehen sie beispielsweise auf den weissen Leitlinien für sehbehinderte Menschen, finden diese sich auf dem grossen Platz nur schlecht zurecht. Gleiches gilt auch für die rückwärtige Zufahrt zur Hauptpost neben dem Café Vollenweider: Stehen dort Velos ausserhalb der Markierung, wird es für die Lastwagen beim Rangieren schwierig.

Die Arbeit der Veloordnung hat Erfolg: «Vor allem von den Nutzern der Abstellplätze bekommen wir immer wieder positive Rückmeldungen», freut sich Bischoff. Denn durch den konsequenten Abtransport der herrenlosen Velos erhöht sich die Kapazität der Plätze, was wiederum den Velopendlern zugute kommt. Trotzdem ist der Platz nach wie vor knapp. Selbst die Profis von der Veloordnung kennen nur wenige Stellen, wo es nach acht Uhr noch freie Plätze gibt: beispielsweise in den Ständern an der Museumsstrasse neben dem Manor (siehe auch Tippbox). Eine Entlastung dürfte es erst geben, wenn die neue Velounterführung gebaut und die Rudolfstrasse umgestaltet ist. Bis es so weit ist, sorgen die Leute von der Veloordnung für möglichst gute Verhältnisse in den bestehenden Abstellanlagen. ■

Reto Westermann



Agim Tusi und Marcel Heim und ein schön aufgeräumter Veloständer.

#### TIPPS FÜR DIE VELOPARKIERUNG BEIM BAHNHOF WINTERTHUR

- Velos nur innerhalb der markierten Flächen abstellen.
- Wo vorhanden die Ständer nutzen.
- Auf den Kurzzeitplätzen bei der Hauptpost dürfen Velos nur 30 Minuten stehen.
- Weiter entfernt vom Bahnhof ist das Platzangebot besser.
- Immer freie Plätze gibt es in der Velostation unter der Migrolino-Filiale (1.-/Tag, 15.-/Monat, 120.-/Jahr)
- Rahmennummer, Farbe und Marke des Velos zu Hause notieren. Das vereinfacht die Rückholung, falls es von der Veloordnung abtransportiert wird.
- Fehlt das Velo bei der Rückkehr, gibt die Stadtpolizei unter 052 267 58 27 Auskunft.



IN DEN STADTRAT  
**BEAT MEIER**

IN DEN GEMEINDERAT  
**ANNETTA STEINER**

## NATÜRLICH! LISTE 4

Für attraktive  
Velorouten  
und genug  
Veloparkplätze.

**grünliberale**  
www.zh.grunliberale.ch



# GEGEN DEN TEXANISCHEN WIND

**Im Sommer reiste ich durch die USA, von Osten nach Westen mit Greyhound-Bussen und Zügen. In Amarillo mietete ich ein Velo. Ausgerechnet, um zu einem Autokunstwerk zu fahren.**



Die Autorin bei der Cadillac Ranch in Amarillo, Texas.

Die Reise hatte schon lange auf meiner «Einmal im Leben»-Liste gestanden. Vor allem die Idee mit den Greyhound-Bussen hatte es mir angetan. Die wildesten Blogs konnten mich nicht abschrecken. Zum Glück, denn das Unternehmen ist viel besser als sein Ruf. Man sollte nicht allzu zart besaitet sein oder touristisch auffallen wollen: Fotoapparate gehören nicht um den Hals gehängt, und etwas Englischkenntnisse sind von Vorteil. Zumal man wunderbar mit allerlei «echten» Menschen ins Plaudern kommt. Greyhound fährt ziemlich pünktlich und bringt einen ohne Umwege von A nach B. Wenn man in Amerika mit öffentlichen Verkehrsmitteln reist, ist man natürlich an Ort ein bisschen aufgeschmissen. Oder wie die Lady vom Tourist Office in Amarillo sagte: «Well, 99,9% of our visitors travel in a private vehicle.» Da ich zu den wenigen Besuchern ohne Privatfahrzeug gehörte, musste ich improvisieren. Denn für meinen Plan, mit dem Velo zur «Cadillac Ranch» zu fahren, brauchte ich erst einmal eines! Ein Ver-

leih wurde ausfindig gemacht: Hill Sports an der Mockingbird Avenue. Spottdrosselstrasse – das passte gut, denn ich realisierte, dass ich es zu Fuss niemals dorthin schaffen würde. Nicht wegen der Distanz, sondern weil amerikanische Städte schlicht nicht für Fussmärsche taugen. Dutzende Autostrassen winden sich so kunstvoll um die Städte, dass es eine Freude ist, aber leider nicht für Fussgänger. Also: mit dem Taxi zum Veloverleih.

## DIE NUMMER FÜR ALLE NOTFÄLLE

Dave von «Hill Sports» musterte mich grinsend, als er hörte, wohin ich wollte. Er habe da noch ein Test-Mountainbike, ich solle dann rapportieren. Vermutlich wollte er mit möglichst breiten Pneus das Risiko minimieren, dass ich bei all diesem «Cadillac Ranch mit dem Velo»-Unsinn auch noch einen Platten einfieng. Bei der Routenbesprechung wurde mir schnell klar, was Dave amüsierte: dass ich nicht auf hübschen Nebenstrassen biken würde, sondern auf der Zubringerstrasse der Interstate 40, die auf diesem

Streckenabschnitt der Route 66 entspricht. Dave zeigte mir auf der Karte ganz genau, wie ich zu dieser «Access» hinkommen würde und steckte mir auch noch seine Telefonnummer zu, falls ich Greenhorn verloren ginge und es vor Geschäftsschluss nicht schaffen würde. Spottdrossel!

Zehn Meilen entlang der Interstate sind – nun ja, einfach zehn Meilen entlang der Interstate. Durch die Aussenbezirke von Amarillo, vorbei an Motels, MacDonald's, Industrie, Rinderweiden, Ölfördertürmen, Tankstellen und Schildern, die vor dem Wegwerfen von Zigarettentstummeln aus dem Auto warnen.

## ALLES IST HEISS HIER

Ich strampelte auf heissem texanischem Asphalt gegen den heissen texanischen Wind und nahm ab und zu einen Schluck aus meiner von heisser texanischer Sonne erhitzten Flasche. Und nach einer gefühlten Ewigkeit sah ich endlich mein Ziel: Cadillac Ranch, eine Kunst-Installation aus dem Jahr 1974: zehn Cadillacs im gleichen Winkel auf einer Linie kopfüber in den Boden gerammt. Sie symbolisieren die Freiheit, die das Automobil mit sich brachte und gleichzeitig die Faszination der Road Trips durch Amerika, vor allem natürlich entlang der Route 66. Die Cadillacs sind über und über mit Graffiti bemalt, und der Betrachter wird ausdrücklich ermuntert, die Kunst weiterzuführen. Was bei meinem Besuch allerdings erschwert wurde, weil die Cadillacs aufgrund einer unüblichen Nässeperiode knietief im Wasser standen. Sehr zum Frust einiger Jungs, die mit Spraydosen angereist waren.

Ich hievte mein Velo über den Stacheldraht an der Strasse, denn ich wollte unbedingt ein Foto mit Velo vor den Cadillacs. Falls Dave mir nicht glaubte, dass ich wirklich da war ...

Auf dem Rückweg war der Wind mein Freund, und im Nu war ich wieder an der Mockingbird Avenue. Zur Freude von Dave, der sein Velo wieder hatte und zu meiner eigenen über das Gelingen meines kleinen «Road Trips» entlang der Route 66. Ohne Motor. ■

Cornelia Wolf



### Schaffhausen: Pro City ist auch Pro Velo

Pro City und Pro Velo Schaffhausen setzen sich in zwei Begleitgruppen von städtischen Projekten gemeinsam für die Attraktivierung der Altstadt ein. Genauso wie die Auto- und BusfahrerInnen wünschen sich auch die Velofahrenden einen guten und einfachen Zugang zur Altstadt. EinkäuferInnen möchten möglichst nahe an den gewünschten Laden heranfahren und dort für kurze Zeit parkieren können. Durch die neue gegenseitige Mitgliedschaft von Pro City bei Pro Velo und umgekehrt möchten wir vermehrt gemeinsame Lösungen anstreben, die für alle Beteiligten Nutzen schaffen.

### Zürich: Rekord bei den Velofahrkursen

Die Velofahrkurse der Pro Velo für Kinder und deren Eltern sind nach wie vor sehr beliebt. Dieses Jahr konnte der bisherige Teilnehmerrekord aus dem Jahr 2011 um gut einen Fünftel übertroffen werden. Nebst den 1340 Personen, die an den verschiedenen Kursen waren, hätten noch etliche mehr teilnehmen wollen.



Der Cityguide im handlichen Format.

### VeloCity-Guide ZÜRICH

Der praktische Guide für alle Pedalierenden bringt nützliche Tipps, interessante Porträts, spannende Hintergründe und eine ganze Liste von Adressen, die das Velofahren in Zürich viel einfacher machen. Herausgegeben wurde der Guide von Bruno Angeli, erhältlich ist er gratis in Fachgeschäften oder bei Pro Velo unter [info@provelozuerich.ch](mailto:info@provelozuerich.ch). ■

### WAHLEMPFEHLUNGEN

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

**Winterthur:** Christoph Baumann, SP

Retor Diener

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

Matthias Probst, Grüne Kreis 9

**Stadtrat:** Daniel Leupi, Grüne

### IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich

Auflage: 4800 Exemplare

Redaktion: Dave Durner (verantwortlich, ZH),

Kurt Egli (Winterthur), Victor Zoller (Zug), Vera Zahner (TG),

Martin Schwarz (SH)

Layout: tnt-graphics AG, Lars Weiss,

[www.tnt-graphics.ch](http://www.tnt-graphics.ch)

**Korrespondenz und Adressänderungen:**

Zürich/Winterthur: [info@provelozuerich.ch](mailto:info@provelozuerich.ch)

Zug: [seki@provelozug.ch](mailto:seki@provelozug.ch)

Thurgau: [info@provelothurgau.ch](mailto:info@provelothurgau.ch)

Schaffhausen: [sh@provelo-sh.ch](mailto:sh@provelo-sh.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.