



Von der Quadratur des Kreises

In aufwändigen Tests suchten Pro Velo und die Fachstelle für behindertengerechtes Bauen nach dem Ei des Kolumbus unter den Randsteinen.

Die einen hassen sie, die anderen brauchen sie: Randsteine. Velofahrer und Gehbehinderte mit Rollstühlen oder Gehhilfen fluchen, wenn sie zu steil oder zu hoch sind, Sehbehinderte müssen sie mit dem Stock ertasten können, damit sie wissen, wo die Gehfläche aufhört und wo die Strasse beginnt. Kommen noch die Blindenführhunde dazu, welche auch nicht einfach alles als Randstein erkennen, was beim Bauen als Randstein gedacht war. Und zuletzt wollen auch noch die Fachleute vom Städtebau ihre ästhetischen Überlegungen einbringen, und schon steigen die Anforderungen an einen simplen Stein ins schier Unermessliche. Und weil eben die Ansprüche so verschieden sind, sind auch die Konflikte zwischen den einzelnen Interessengruppen schon vorprogrammiert. Diese Kon-

flikte tauchten in der Vergangenheit immer wieder auf und führten seit der Annahme der Behindertengleichstellungsinitiative durch das Stimmvolk dazu, dass vermehrt Randsteine gebaut wurden, welche den Anforderungen insbesondere der Sehbehinderten genügten. Das ist zweifellos richtig so, denn auch Sehbehinderte müssen sich darauf verlassen können, dass sie nicht unbemerkt von einer Gehfläche auf die Fahrbahn geraten.

Geharnischte Reaktionen

Allerdings gerieten dabei die Bedürfnisse aller anderen sprichwörtlich unter die Räder, zumal bei einem ersten Testlauf vor rund zehn Jahren das Befahren mit dem Velo kaum möglich war, die Testresultate demzufolge keine Aussagekraft

bezüglich Befahrbarkeit mit dem Velo hatten. Und so wurden denn fleissig und vielerorts Randsteine gebaut, welche allenfalls mit einem vollgefederten Bike von erfahrenen VelofahrerInnen, aber kaum von eher ungeübten und unsicheren Radfahrenden befahren werden konnten. Wohl zu keinem Thema erreichten Pro Velo in den letzten Jahren so viele und so geharnischte Meldungen wie zum Thema Randsteine und Trottoirübergängen. Der Vorwurf, die Kommunen bauten extra Schikanen oder kümmerten sich überhaupt nicht um den Veloverkehr, wurde dabei stellenweise mehr oder weniger deutlich vorgebracht, liess sich aber jeweils mit dem Hinweis auf das ➤

Die Sehbehinderten wurden beim Testen der Randsteine besonders gefordert.



Die SchülerInnen liessen sich auch vom strömenden Regen nicht beeindrucken.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) deutlich entkräften.

Aber zufrieden war mit der Situation doch niemand so recht. Und da die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrs fachleute VSS sowieso derzeit überarbeitet werden, wurde beschlossen, die Bandbreite der Randsteine unter den bestmöglichen Bedingungen zu testen (siehe *vj regio* 4/12). An mehreren runden Tischen mit VertreterInnen von Behindertenverbänden, Pro Velo und Planungsstellen wurden die zu testenden Randsteine festgelegt, darunter natürlich auch diejenigen, welche gemäss

geltender Norm heute zur Anwendung kommen. So wurden schliesslich acht Randsteintypen ausgewählt. Die Spannweite der zu testenden Objekte reichte von der unter Velofahrenden berühmt-berüchtigten «Killerkante», einem vertikalen Absatz von 3 cm Höhe, bis zum relativ komfortablen, 30 cm breiten und schräg gestellten Stein. Zwischen diesen beiden «Extremen» gab es steilere, dafür weniger hohe sowie behauene und gestürzte Steine. Auch ein Exot, ein gewellt gehauener Stein, wie er in Bern ab und zu verwendet wird, kam in die Auswahl.

Zahnlücken im Härtetest

Zusätzlich wurde eine weitere Testreihe vorgeschlagen, sogenannte Zahnlücken. Das sind mehr oder weniger kurze Abschnitte, in welchen der übliche Randstein zugunsten einer flacheren Ausführung unterbrochen ist. Also zum Beispiel da, wo VelofahrerInnen auf eine Fussgängerfläche fahren. Solche «Zahnlücken» gibt es bereits, zum Beispiel beim Bahnhof Stadelhofen von der Tramspur auf die Stadelhoferstrasse. Nur wurde bisher nie getestet, ob sie auch wirklich

eine Verbesserung bringen und wie breit sie sein dürfen, damit Sehbehinderte noch merken, dass es eben nur eine «Zahnlücke» ist.

Jetzt ging es darum, diese Objekte ausgiebig zu testen. Zu diesem Zweck baute das Tiefbauamt der Stadt Zürich ein wohl weltweit einmaliges Randsteinlabor in der Förrlibuckstrasse in Zürich West. Schön nummeriert sind sie da auf beiden Seiten der Strasse aufgereiht, die Randabschlüsse, wie sie offiziell heissen. Und dann wurde getestet. Mit dem Velo, mit dem Blindenstock, mit dem Rollstuhl, elektrifiziert oder nicht. Von Kindern, Jungen und Älteren, Erfahrenen, Geübten und Unsicheren, bei Regen und Schnee und bei beissender Kälte.

Die Probanden wurden dabei zu diversen Themen befragt; allein die VelofahrerInnen mussten sechs Mal über jeden Randstein fahren, einmal senkrecht, einmal spitzwinklig, einmal beim rechts Abbiegen, und das alles sowohl langsam als auch schnell. Noch intensiver war es für die Sehbehinderten, welche teilweise bis zu neunzig Mal die Randabschlüsse per Stock ertasten mussten.

DAS RANDSTEINLABOR

Das Randsteinlabor kann noch bis im Frühling von allen Interessierten besucht werden. Anschliessend wird die Förrlibuckstrasse saniert und umgebaut. Genaue Angaben über die Lage des Labors sowie einen Fragebogen zu Ihrer Einschätzung der einzelnen Randsteine finden Sie unter www.provelozuerich.ch. Vor Ort steht auch ein Übersichtsplan.

Dabei zeigte sich schon bald, dass das eingangs erwähnte Ei des Kolumbus nicht existiert. Der derzeit häufig gebaute 3 cm hohe Vertikalversatz fand sowohl bei den Sehbehinderten als auch bei den Rollstuhlfahrenden Anklang, wurde aber von den Velofahrenden ebenso pauschal als nicht komfortabel und sogar gefährlich bezeichnet. Gefährlich insbesondere dann, wenn man ihn mehr oder weniger spitzwinklig befahren muss. Und wenn er senkrecht und zügig überfahren wird, dann rumpelt es zwar nicht ganz so stark wie bei Absätzen mit vier, sechs oder mehr Zentimetern Vertikalversatz, aber dafür riskiert man schnell einmal einen «Schlangenbiss», also das Punktieren des Schlauches mit der Felge. Gut fanden diesen Absatz eigentlich nur ein ehemaliger Velokurier und der Schreibende selber. «Der Absatz ist ehrlich. Da weiss man wenigstens, woran man ist», wie es der Ex-Kurier formulierte. Wenig geeignet dürfte dieser Randstein auch für Personen mit Gehbehinderung und Rollator sein, wie Projektleiterin Eva Schmidt von der Fachstelle für behindertengerechtes Bauen anmerkte. Wobei anzumerken ist, dass die kurze Testphase und die teilweise sehr schlechte Witterung Tests mit älteren und gebrechlichen Personen verunmöglichten, weshalb keine Resultate für diese Gruppe vorliegen.

Voll blöd!

Auch die Fünftklässler aus dem Schulhaus Limmat, welche bei strömendem Regen die Randsteine mit ihren Velos testeten, waren sich einig: «Der ist voll blöd!», lautete ihr einhelliges Verdikt. Bei den Schulkindern zeigte sich auch deutlich, dass nicht nur die Routine der Velofahrenden, sondern ebenso sehr auch das Velo einen Einfluss auf die Beurteilung hat. Die zwei Jungs, welche mit

ihrem Mountainbike kamen, bretterten relativ ungehindert über alle Hindernisse, während die anderen Kinder zum Teil grosse Bogen in die Fahrbahn hinein machten, um die Randsteine möglichst steil anfahren zu können.

Die Rollstuhlfahrerinnen andererseits bevorzugten Randsteine mit weniger hohem Vertikalversatz. Nicht nur, weil es einen deutlich grösseren Kraftaufwand erfordert, acht Zentimeter als nur drei zu überwinden, sondern auch, weil sie bei den hohen Randsteinen oft mit den Fussrasten einhängten, egal wie schräg die Neigung war. Und das wiederum kann durchaus dazu führen, dass ein Rollstuhl beim Hinterfahren über einen Randstein mit samt seinem Besitzer nach vorne kippt.

Mehr als ein Kampfpilot

Schlussendlich wurden die Beschleunigungen, welchen VelofahrerInnen beim Überfahren eines Randsteins ausgesetzt sind, auch noch mit einem an ein Velo montierten Messgerät befahren. Obwohl die gefahrene Geschwindigkeit mit 14 km/h sehr moderat war, wurden doch bei diversen Randsteinen mit 18 G deutlich grössere Beschleunigungen gemessen, als sie ein Kampfpilot auszuhalten hat. All diese Aussagen und Bewertungen, Messungen und stundenlanges Videomaterial wurden anschliessend von Marco Starkermann, Verkehrsplaner bei der Metron AG, ausgewertet und in leicht verständlicher Form den Beteiligten zugestellt. Und dann ging es darum, die Ergebnisse zu beurteilen. Dabei bestätigte sich, was sich bereits während der Testphase abgezeichnet hatte: Die Bedürfnisse der Sehbehinderten und diejenigen der VelofahrerInnen stehen sich diametral gegenüber. Ein 3 cm hoher, senkrechter Randabschluss wird von den Blinden als Bestvariante, von den Velofahrenden als schlechteste

Lösung bezeichnet. Andererseits schneidet der von den Velofahrenden als Bestlösung bezeichnete Randstein mit sechs cm Gefälle auf 30 cm Länge bei den Rollstuhlfahrenden bezüglich Kraftaufwand ziemlich schlecht ab.

Etwa dasselbe Bild zeigte sich bei den getesteten Zahnlücken: Erst ab einer Breite von einem halben Meter seien diese ein Gewinn, meinten die Test-VelofahrerInnen, während die Sehbehinderten zum Schluss kamen, dass 50 cm das Maximum sei, was sie noch mit dem Stock ertasten könnten. Auch Hunde würden wohl eine Zahnlücke von mehr als 50 cm nicht mehr als Unterbrechung eines Randsteins erkennen, sondern meinen, da sei gar nirgends ein Randstein, den sie beachten müssten, wie ein Führhundetrainer meinte. Getestet werden konnte das allerdings nicht, weil Hunde eine solch aufwändige Testerei schlicht nicht mitmachen.

Es gibt aber auch gute Nachrichten: Immerhin zwei der getesteten Randsteine wurden von allen Nutzergruppen positiv beurteilt, wenn auch nur knapp. Das eröffnet zumindest neue Einsatzmöglichkeiten für verschiedene Ansprüche. Wobei es, und das zeigte sich ganz deutlich während der Tests, auf die Ausführung beim Bauen mindestens ebenso sehr ankommt wie auf den gewählten Randsteintyp. Schon ein leichter Überbau des Teers bedeutet nämlich für die Sehbehinderten, dass sie einen Randstein viel leichter ertasten können. Während derselbe Überbau allerdings auch bedeuten kann, dass sich die Kippgefahr für Rollstuhlfahrende drastisch erhöht.

Ebenfalls positiv zu bewerten ist die Erkenntnis, dass Zahnlücken durchaus eine Verbesserung für Velofahrende bedeuten, ohne zu gefährlichen Situationen für Sehbehinderte zu führen. Wo und wie genau solche Zahnlücken zum Einsatz kommen werden, steht allerdings noch in den Sternen.

Wobei das für die gesamten Ergebnisse gilt. Momentan geht es darum, Empfehlungen zuhanden des VSS abzugeben. Ob und wie diese Empfehlungen in die Normen einfließen, steht derzeit noch nicht fest, wobei anzunehmen ist, dass sich der VSS kaum um die Ergebnisse dieser Tests foutiert. Es könnte also durchaus sein, dass neue Straßen und Plätze schon in naher Zukunft für VelofahrerInnen etwas weniger rumpelig gestaltet werden. ■

Dave Durner

Für Rollstuhlfahrende darf ein Randstein keine Kippgefahr bedeuten.



Schneeräumung auf Velowegen

Einmal mehr blickt man als Stadtzürcher neidisch auf die Velostadt Winterthur: Dort scheint nämlich die Schneeräumung von Velowegen zu funktionieren. Ganz anders ist das in Zürich.



Jeden Winter, zumindest in Wintern, in denen es schneit, hört man wieder das-selbe: Die Velofahrer gehen vergessen, die Velorouten werden nicht vom Schnee ge-räumt, ganz im Gegenteil, häufig werde der Schnee direkt auf die Velostreifen und Radwege gepflügt. Aber dieser Ein-druck stimmt nicht ganz. Auf jeden Fall nicht überall. Der Winterthurer Land-bote hat das Thema dieser Tage aufge-griffen, und zumindest für Winterthur lässt sich festhalten, dass die Schneeräu-mung auf den Velorouten ziemlich gut funktioniert. «Zwar bleiben noch punk-tuell Schneemaden auf Velowegen liegen, aber das sind Ausnahmen. Und die stören auch erst, wenn sie nach mehreren Tagen immer noch nicht weggeräumt sind», wie Kurt Egli von der Pro Velo Winterthur aus-führt. «Generell lässt sich aber sagen, dass das Winterthurer Strasseninspek-torat einen sehr guten Job macht.» Ganz von selber funktionierte das allerdings nicht. Dazu brauchte es erst eine Sitzung vor einigen Jahren, in welchen das Pro-bllem eingehend erörtert und nach Lö-sungen gesucht wurde.

Ein anderes Bild zeigt sich in Zürich. Hier wird der Schneeräumung von Velorouten kaum Beachtung geschenkt. Das zeigt sich nur schon in der Auflistung der Prioritäten bei der Schneeräumung auf der Website des Tiefbau- und Entsor-gungsdepartements. Dort werden die Velorouten oder Velos nicht einmal er-wähnt. Ganz im Gegensatz zu «wichtigen öffentlichen Parkplätzen», welche im-merhin in dritter Priorität geräumt wer-den. Und so stand es denn im letzten

Dezember auch sehr übel um die Stadt-zürcher Velowegen. Dass diese nicht in-nerhalb von 24 Stunden nach den letzten Schneefällen geräumt waren, ist ja noch verständlich. Aber dann verstrich ein weiterer Tag und nichts geschah, und am dritten Tag sah man nur noch vereinzelt Schneeflüge, aber immer noch kaum ein Velopiktogramm. Und am vierten Tag verschwanden auch noch die letzten Pflüge in den Garagen, ohne die Velo-routen vom Schnee befreit zu haben. (Die Bilder auf dieser Seite entstanden alle mindestens 56 Stunden nach den letzten Schneefällen.)

Mit Schlittschuhen gehts

Zurück blieben Rad-/Gehwege, welche konsequent nur auf der Gehseite ge-räumt waren, wichtige Veloverbindun-gen auf Tempo-30-Strassen, auf wel-chen man zwar mit den Schlittschuhen hätte fahren können, aber sicher nicht mit dem Velo, Schneberge auf Auf-fahrten zu Velowegen und Schneemaden auf Radstreifen. Wer sich getraute, trotz-



1 | Radstreifen auf der Schaffhauserstrasse.

2 | Einfahrt in die Scheuchzerstrasse.

dem Velo zu fahren und auf die Fahr-bahn auswich, der wurde angehupt, knapp überholt oder vom folgenden Fahrzeug «aufgehockt». Es war nur dem Wärmeeinbruch zu verdanken, dass nach fünf, sechs Tagen ein Vorankommen mit dem Velo in der Stadt wieder einigemas-sen möglich war.

Niemand erwartet, dass bereits am ers-ten Tag nach einem Schneefall alle Velo-routen geräumt sind. Aber das ist, mit Verlaub, doch sehr schwach für eine

Stadt, welche sich nur einige Wochen zuvor mit einem Masterplan Velo gebrüs-tet hat und den Veloverkehr auf abseh-bare Zeit verdoppeln will. Die Pro Velo wird deshalb auch das Gespräch mit den Verantwortlichen suchen, damit das in Zukunft deutlich besser funktioniert.

Zum grossen Rest des Kantons lässt sich wenig sagen. Pro Velo erhält zwar immer wieder Meldungen von VelofahrerInnen, aber nur in den Fällen, wo die Schneeräu-mung der Velowegen nicht funkto-niert. Das Bild, das sich daraus ergibt, ist nicht besonders gut, aber vielleicht gibt es ja Gegenden im Kanton ausserhalb Winterthurs, wo die Schneeräumung auch den Velofahrenden innert vernünf-tiger Frist ein sicheres Vorankommen er-möglicht. ■

Dave Durner

Die Rothstrasse. Selbst mit Spikes an den Pneus wäre hier der Veloauftieg schwierig.

Parkingtest: Pädagogische Hochschule

Ein nigelnagelneues Gebäude konnte die Pädagogische Hochschule Zürich vor einigen Monaten beziehen, in Steinwurfdistanz vom Hauptbahnhof. Für die Velofahrenden steht ein komfortables Parking bereit.

dd. Es herrschte jedoch nicht nur eitel Freude über die neuen Räumlichkeiten: Kurze Zeit nach dem Umzug der PH Zürich an die Lagerstrasse wurden Klagen über das trockene und stickige Klima in den Räumen laut. Studenten sollen darob sogar in Ohnmacht gefallen sein, wie der Tages Anzeiger berichtete. Ob und wie diese Probleme unterdessen behoben sind, entzieht sich unserer Kenntnis. Auch ob die automatischen Türen, welche zu Beginn noch oft mit einem Zettel «Defekt, bitte Eingang links benutzen» behängt waren, in der Zwischenzeit funktionieren, wissen wir ebenfalls nicht. Aber dafür wissen wir, dass

sich mindestens diejenigen MitarbeiterInnen und Studierenden, welche mit dem Velo in die PH kommen, sicher nicht über schlechte oder mangelnde Abstellplätze beklagen können. An der westlichen Ecke des Gebäudes, praktisch direkt an der Lagerstrasse, wurde für sie nämlich ein komfortabler Veloraum eingerichtet. In drei langen Reihen stehen darin Doppelstock-Parkieranlagen. Ob das Angebot für die 750 Angestellten und die 2500 Studierenden reicht, ist schwierig einzuschätzen. Zumindest Mitte Januar hatte es noch viele freie Plätze, aber das wird sich hoffentlich im Frühling ändern. ■

BEWERTUNG

Anzahl Abstellplätze: 140

Veloständermodell: Doppelstöcker

Anschließen: Ja

Witterungsschutz: Ja

Gesamtbewertung: Die Nähe zur Hochschule überzeugt, besser als im Haus geht es nun mal nicht. Auch der kurze Weg von der Strasse bis zum Eingang ist lobenswert.

Ob man, wie von der Tiefgarage, auch vom Veloraum direkt mit dem Lift ins Büro fahren kann, wissen wir nicht. Es darf aber vermutet werden, dass VelofahrerInnen im Bedarfsfall auch noch einige Treppen steigen können.



Der Eingang zum Veloparking der PH Zürich.

TERMINE PRO VELO ZÜRICH

23. März, Velobörse

Helvetiaplatz, Zürich

26. März, Mitgliederversammlung Pro Velo

Kanton Zürich

Gartenhofstrasse 15, Zürich

13. April, Velobörse

Reithalle, Winterthur

27. April, Velobörse

Max Bill Platz, Zürich

4. Mai, Velobörse

Helvetiaplatz, Zürich

1. Juni, Velobörse

Wolli-Märt, Zürich Wollishofen

EINLADUNG ZUR MV 2013

Unterhaltung: Wie immer bei den Mitgliederversammlungen von Pro Velo Kanton Zürich bieten wir auch dieses Jahr ein Rahmenprogramm. Wernher Brucks, Chef der Verkehrsunfallauswertung der Stadtzürcher Dienstabteilung Verkehr, wird über Interessantes, Erstaunliches und Überraschendes zum Thema «Sicherheit des Veloverkehrs» referieren und natürlich auch Ihre Fragen beantworten. Für Spannung und Unterhaltung ist also gesorgt.

Auf dem Internet: Alle Dokumente zur Mitgliederversammlung sind ab Mitte Februar auf www.provelozuerich.ch verfügbar.

Datum: Dienstag, 26. März 2013

Ort: Geschäftsstelle SP, Gartenhofstrasse 15, 8004 Zürich

Programm:

18.45 Uhr: Begrüssung

19.00 Uhr: «Sicherheit des Veloverkehrs in der Stadt Zürich». Referat von Dr. Wernher Brucks, Chef Verkehrsunfallauswertung der Dienstabteilung Verkehr.

19.45 Uhr: Apéro

20.30 Uhr: Mitgliederversammlung Pro Velo Kanton Zürich

KOLUMNE

Prost!

Zusammen mit dem Londoner «The Spectator» feiert die «Weltwoche» das Jahr 2012 als «grossartigstes Jahr der Weltgeschichte». Die weltweite Armut nehme ab. Kriege und Krankheiten würden immer weniger Tote fordern. Die Erderwärmung steige immer weniger an. Immer neue Ölfinden würden das Ölzeitalter verlängern. Und moderne Technologien würden Sturmschäden verringern. Schöne, heile Welt dank der «fulminanten Wohlstandsexplosion». Prost.

Selbstverständlich kein Wort davon, dass mit der Wohlstandsexplosion auch der Raum- und

Energiebedarf explodiert. Kein Wort davon, wie viel Grünraum jeden Tag im Jubeljahr 2012 verschwand. Wie die Verstädterung in den Entwicklungsländern zunahm oder die Zersiedelung in der Schweiz. Und damit die Mobilität. Für die Schweiz hat man bequeme Sündenböcke zur Hand: die Zuwanderer. Sie sind es, die die Züge und Autobahnen verstopfen. Sie sind es, die zentralen Wohnraum wegsschnappen und brave Schweizer vertreiben. Schnell zur Hand hat die «Weltwoche» auch den freien Wettbewerb unter den Verkehrsträ-

gern: Weniger Subventionen für den ÖV, weniger Abgaben für die Autofahrer. Lenkungsmaßnahmen sind des Teufels und seiner linken und grünen Gefolgsleute. Denn der freie Wettbewerb wird es richten und eine zweite Schweiz aus dem Hosensack zaubern. Diese schafft dann Raum für die uneingeschränkte freie Fahrt aller Menschen. Prost! ■

Aedes



Zurück in den Velosattel

Das Velo als Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche wird immer mehr verdrängt von Eltern-Taxis und Kickboards. Dabei sorgt es nicht nur für Bewegung, sondern ermöglicht den Kindern auch Autonomie.



Auf Pumptracks lernen nicht nur Cracks ihr Velo beherrschen, sondern auch Kinder.

Kürzlich konnte man in der NZZ (Nr. 10 vom 14.1.2013) lesen, dass sich Eltern-Taxis immer grösserer Beliebtheit erfreuen. Entgegen aller guten Argumente für eine selbstständige Bewältigung des Schulwegs durch die Kinder werden in der Deutschschweiz 7 Prozent aller SchülerInnen regelmässig von ihren Eltern zur Schule gefahren, in der Romandie und im Tessin beträgt der prozentuale Anteil der chauffierten Kinder bereits beachtliche 20 Prozent. Die Zunahme dieser Taxidienste ist hauptsächlich auf eine gesteigerte elterliche Sorge um ihre Kinder im Strassenverkehr zurückzuführen. Zeitgleich verzeichnet man eine deutliche Abnahme von Velo fahrenden Kindern, sei es auf dem Schulweg oder zu Freizeitaktivitäten. Eltern sehen es lieber, wenn ihre Kinder anstatt Velo zu fahren das Kickboard benutzen. Im Gegensatz zum Velofahren bewegen sich die Kinder mit dem Kickboard nicht auf der Strasse, sondern auf Trottoirs, zudem scheinen die Kickboards auch keine allzu rasanten Fahrten zu erlauben und sind somit in den Augen vieler Eltern sicherer als das Velo. Dies ist aber leider eine falsche Annahme: Stürze mit den Kickboards sind relativ häufig, da die kleinen Räder schnell einmal in Löchern oder Unebenheiten auf dem Trot-

toir steckenbleiben. Blockiert das Vorderrad, stürzt das Kind über den Lenker; Knochenbrüche, Zahnschäden und Kopfverletzungen sind die Folge. Nebst der Unfallgefahr durch Fehler im Umgang mit dem Kickboard, stellen auch die anderen Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Unfallgefahr dar. Die Kinder sind mit ihren Silberpfeilen oft viel schneller unterwegs, als man glauben möchte. Die Autofahrer unterschätzen deren Geschwindigkeit und werden überrascht von «plötzlich» auftauchenden KickboardfahrerInnen.

Übung macht Meister

Marco Hüttensmoser, Leiter der Forschungs- und Dokumentationsstelle «Kind und Umwelt», sieht die Nutzung der Kickboards pragmatisch. Hauptsam-



che, die Kinder bewegen sich. Wenn er allerdings eine Empfehlung abgeben müsste, würde er ebenfalls das Velo vorziehen.

Dass Eltern sich Sorgen machen um die Sicherheit ihrer Kinder im Strassenverkehr ist natürlich und auch gut so. Nicht gut hingegen ist es, wenn die Sorge in Angst umschlägt und dadurch das Kind wichtiger Lernfortschritte und Erfahrungen beraubt wird. Besser ist es, das Kind in seiner Selbstständigkeit zu unterstützen und ihm das nötige Rüstzeug für einen selbstverantwortlichen Umgang mit den Gefahren des Strassenverkehrs mitzugeben. Das Einüben des Schulwegs per Velo ist am Anfang unerlässlich, damit gewinnt das Kind Sicherheit und Selbstvertrauen. Ganz genau so, wie das Einüben des Kindergartenwegs zu Fuss am Anfang elementar war. Auch der Geschicklichkeit im Umgang mit dem Velo sollte Beachtung geschenkt werden. Ist die Bedienung des Velos zur Selbstverständlichkeit geworden für das Kind, kann es sich mit grösserer Aufmerksamkeit dem Verkehrsgeschehen widmen und kritische Situationen frühzeitig erkennen. Eine tolle Möglichkeit, das Handling des Velos zu erlernen oder zu festigen, bieten sogenannte Pumptracks. Diese Tracks sind Rundkurse für Velofahrer mit Hügeln, Sprüngen und steilen Kurven, in denen der Velolenker sein Gefährt von Runde zu Runde besser beherrschen lernt, sich spielend immer mehr zutraut und so Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten aufbauen kann. Zudem macht es riesig Spass.

Das Fazit: Kinder, zurück in die Sättel! Richtig erlernt und eingesetzt, bietet das Velo für alle Beteiligten nur Vorteile. Die Kinder bewältigen den Schulweg alleine und gewinnen dadurch Selbstständigkeit, sie können ihre sozialen Kontakte pflegen und sind sicherer unterwegs als mit dem Kickboard. Die Eltern müssen ihre Sprösslinge nicht viermal am Tag auf dem Schulweg begleiten, sei es per Velo, zu Fuss oder per Auto. Und schliesslich ist auch noch der Gesundheit der Kinder geholfen; regelmässige Bewegung verhindert diverse physische und psychische Beschwerden. ■

Dania Marthaler

www.pumptracks.ch

Die ganz Harten lassen sich durch nichts vom Velofahren abhalten.

Freie Fahrt auf der Schützenstrasse

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen für die Abklassierung der Rudolfstrasse hinter dem Bahnhof wurde die Schützenstrasse für den Langsamverkehr aufgewertet.

Die Umgebung des Winterthurer Hauptbahnhofs wird schrittweise umgestaltet. Die einzelnen Projekte dazu laufen unter dem Übertitel «Stadtraum Bahnhof». Die bereits ausgeführte Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes gehört ebenso dazu, wie der neue Platz samt Velorampe vor dem Kinocenter Kesselhaus. Die nächsten Projekte befinden sich in der Detailplanung oder der Ausführung: Das neue Busterminal wird im Juni in Betrieb gehen und die Arbeiten an der «Gleisquerung» im Bereich Zürcherstrasse sollen ebenfalls noch 2013 starten.

Kernstück des neuen Stadtraumes wird aber die abklassierte Rudolfstrasse sein. In drei Jahren sollen dort die Arbeiten starten. Nach deren Abschluss dient die Strasse in erster Linie dem Langsamverkehr und wird von Fahrzeugen nur noch zur Anlieferung befahren. Einzig im nördlichsten Abschnitt bleibt der Autoverkehr, da dort die neue Zu- und Wegfahrt zum Parkhaus über den Gleisen zu liegen kommt. Um die Rudolfstrasse vom Autoverkehr befreien zu können, sind verschiedene flankierende Massnahmen im Neuwiesenquartier zwischen Bahnhof und Sportstadion Schützenwiese nötig. Ziel ist es, den Autoverkehr zwischen der Zürcher- und der Wülflingerstrasse in der Neuwiesenstrasse zu kanalisieren. Dazu gestaltete die Stadt im letzten Jahr die Kreuzungsbereiche Neuwiesen-/Wülflingerstrasse und Neuwiesen-/Schützenstrasse um.

Schlaue Insellösung

Im gleichen Zug wurde der Bereich westlich der Neuwiesenstrasse durchgehend zu einer Tempo-30-Zone. Dabei konnten auch verschiedene Verbesserungen für Velofahrerinnen und Velofahrer umgesetzt werden. Das zeigt sich bereits an der Kreuzung Neuwiesen- und Schützenstrasse. Im Verlauf der Schützenstrasse können Velofahrerinnen und Velofahrer neu in einem Velosack auf die Grünphase warten. Zudem schaltet das Lichtsignal zuerst für die Velos und erst dann für die Autos auf Grün. Nach dem Queren der Kreuzung in Fahrtrichtung Wülflingerstrasse folgt sogleich ein Velostreifen und nach gut hundert Metern beginnt bei der Einmündung der Tellstrasse die Tempo-30-Zone samt Fahrverbot für Lastwagen. Eine Insel in der Strasse zwingt die Autos zum Abbremsen. Velos hingegen können rechts an der Insel geradeaus vorbeifahren. So kommt es zu keinerlei gefährlichen Konflikten mit den Autos,

weil ein Ausscheren für die Velos entfällt. Eine Lösung, die von Pro Velo schon mehrfach angeregt, von der Stadt Winterthur bisher aber noch kaum umgesetzt worden war. Ganz neu gestaltet präsentiert sich auch die hinter einer Kurve liegende und deshalb unübersichtliche Kreuzung mit den Einmündungen der Wartstrasse und des Rennweges. An der gleichen Stelle befindet sich zudem ein Kindergarten. Der gesamte Fahrbahnbereich wurde hier leicht angehoben um das Tempo der Fahrzeuge nochmals zu drosseln. Zusätzlich verengen Pfosten die Strasse und verhindern das Parkieren. Große Markierungen am Boden machen auf den Schulweg und das geltende Tempo aufmerksam. Auf diese Weise wurde die Kreuzung für die Kindergärtler sowie den Fuss- und Veloverkehr wesentlich sicherer gemacht.

Wenig geändert hat sich hingegen am Reststück der Schützenstrasse bis zur Wülflingerstrasse. Auch hier gilt aber durchgehend Tempo 30. Insgesamt eine gelungene Verkehrsberuhigung, mit der die Schützenstrasse für den Langsamverkehr stark aufgewertet wurde. Auch die weiteren Projekte im Rahmen des Stadtraums Bahnhof werden starke Verbesserungen für den Veloverkehr bringen. So soll ab 2018 die lang ersehnte Veloquerung im Bereich der nördlichen Personenunterführung unter dem Bahnhof hindurch gebaut werden – mit zusätzlichen Abstellplätzen und direktem Anschluss ans Veloparking. ■

Reto Westermann

1 | Kreuzung Schützen-/Neuwiesenstrasse.

2 | Insel in der Schützenstrasse.



Diese Radstreifen gefährden Ihre Gesundheit

Eine Analyse der Radstreifen auf Frauenfelder Stadtgebiet führte zu einem erschreckenden Resultat: Sie täuschen Schutz vor und locken direkt in die Sicherheitsfalle. Nun fordert Pro Velo Thurgau eine schnelle Anpassung oder Aufhebung der Radstreifen.

Die Verkehrsplaner haben einen ganz eigenen Fachjargon, um die Strassengestaltung und technische Einzelheiten zu beschreiben. So heissen etwa Schikanen wie Poller oder Blumentöpfe zusammengefasst «Möblierung» oder das Fundament einer Strasse «Koffer». Damit haben die Planer ein Erkennungsmerkmal und ein Möchtegern wird sofort entlarvt, wenn ihm die Begrifflichkeiten nicht geläufig sind. Ein weiteres solches Wort heisst «Lichtraumprofil» und bezeichnet den Platzbedarf eines Verkehrsteilnehmers. Velofahrende haben ein Lichtraumprofil von mindestens 1,25 m auf gerader, ebener Strecke und etwas mehr, wo Steigungen und Kurvenradien im Spiel sind. Es ist wegen dieses Lichtraumprofils, weshalb die Velolobby unermüdlich darauf hinweist, dass man mit mindestens 70 cm Abstand vom Strassenrand fahren soll. Damit soll nicht nur Platz geboten werden, um Hindernissen wie Abfall ausweichen zu können, sondern auch

dem überholenden Automobilisten signalisiert werden, dass man auch etwas Platz braucht, da kaum einer es schafft, über auch nur kurze Distanzen eine millimetergenaue Spur zu fahren.

Aus demselben Grund wurde auch die Normbreite für Radstreifen beim Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrs fachleute, gemeinhin als VSS-Norm betitelt, auf eben besagte 1,25 m auf gerader, ebener Strecke festgelegt. Wo dieses Mass unterschritten



wird, handelt es sich um sogenannte «defizitäre Infrastruktur», und selbst die bfu warnt davor und spricht von einer Überlappung der Raumprofile, was zu Streifkollisionen führt.

Minimalbreite 57 cm

In Frauenfeld hat Pro Velo Thurgau 47 Messungen durchgeführt, um zu schauen, ob die Norm eingehalten wird. Das Resultat: Der Richtwert ist eher bei 80cm anzusiedeln, was bedeutet, dass man praktisch auf der gelben Markierung fahren muss. Konsequenz ist dabei aber ein Fremdwort: Zwischen 57cm(!) und 1,15m ist alles anzutreffen. Keinen Unterschied macht es dabei, ob es sich um eine Kantonsstrasse oder um eine Gemeindestrasse handelt, und auch wenn die neuesten Radstreifen der Stadt eher etwa einen Meter breit sind, so genügt dies bei weitem nicht. Zudem gibt es einige weitere grobe Schnitzer an Stellen, wo ein Unfall nur eine Frage der Zeit ist. Beispielsweise dort, wo der Radstreifen dicht an parkierten Autos vorbei geführt wird oder ohne vorgeschriebene Schutzinsel in eine Einbahn mündet, die beim Linksabbiegen das Schneiden der Kurve durch Autos und LKWs unterbindet, wie seit neuestem in der Erchingerstrasse – eine sogenannte Verbesserung aufgrund des Fuss- und Velochecks (an dem Pro Velo Thurgau nicht beteiligt war).

Wie lässt sich diese Tatsache interpretieren? Ist die VSS-Norm im Thurgau noch nicht angekommen? Will man den Veloverkehr damit förmlich an den Seitenrand drängen? Oder haben sich die Verkehrsplaner tatsächlich als Möchtegern-Laien herausgestellt? Mit solch polemischen Fragen wird der Thurgauer Veloverband das Frauenfelder Tiefbauamt kaum konfrontieren. Wohl aber mit der Frage, wie lange es dauern wird, bis die Radstreifen den Normbreiten entsprechen und das Velo in Frauenfeld endlich den minimalen Platz erhält, der ihm auch zusteht – oder mit der Frage, ob das Amt lieber den wohl schwer erklärbaren Schluss daraus ziehen will und die Radstreifen gleich ganz aufheben soll. Da sind wir sehr gespannt. Egal wofür sich das Tiefbauamt entscheidet, die Velofahrenden wären auf jeden Fall sicherer unterwegs. ■

Eddie Kessler, Vera Zahner

Zwei Beispiele von vielen, wo Velofahrende auf Radstreifen gefährdet sind: St. Gallerstrasse (unten) und Erchingerstrasse.

Ab in den Süden

Wer sein Rennrad im Winter im Keller lässt und während der kalten Jahreszeit Kilos statt Kilometer ansammelt, möchte vielleicht den Sommer schon im Frühling geniessen und sich mit Radferien für die Saison fit machen.

Während sich in der Schweiz der Winter noch lange hinziehen kann, ist es in Spanien meist schon sommerlich warm, die Touristenströme und der Verkehr halten sich aber noch in Grenzen. Krapf Radsport aus Bischofszell bietet jedes Jahr ein verlockendes Paket an: Mit dem Flugzeug für 7 Tage nach Mallorca. Das Spezielle dabei: Man kann das eigene oder ein gemietetes Velo oder E-Bike mitnehmen, ohne es demontieren und einpacken zu müssen. Der Transport geschieht mit dem LKW auf der Strasse, mit dem Vorteil, dass selbst die Pedalen nicht abmontiert werden müssen. In Mallorca angekommen, steht das Zweirad dann schon für den Gebrauch bereit.

Zum 33. Mal organisiert Norbert Krapf, Inhaber von Krapf Radsport, die Reise auf der spanischen Ferieninsel und kennt die Strassen deshalb wie seine eigene Westentasche. Dafür ist er zu Beginn auch mal in einem ausgetrockneten Bachbett gelandet, wie er uns berichtete. Am Anfang war der Ausflug Teil des Trainingsprogramms, das er mit seinem Radrennclub absolvierte. Zu zehnt lernten sie die Kurven des Strassenetzes und das Klima zu schätzen. Mittlerweile stehen nebst dem Sport vor allem die

Unterhaltung und die Entspannung im Vordergrund. Die Teilnehmerzahl ist auf gegen 80 gewachsen und schon längst nicht nur den Sportcracks vorbehalten. Es gibt vier Leistungsgruppen, drei davon für Rennvelos und eine für gemütliche E-Bike-Touren. Etwas schade fand Krapf, dass es eher wenige Fahrrinnen gab und Partnerinnen sich früher oft ein wenig gelangweilt haben, wenn sie selbst nicht gefahren sind. Seit seine Frau aber auch Nordic-Walking-Touren anbietet haben nun alle etwas zu tun und können sich in der ökologisch ausgerichteten Unterkunft wohlverdient entspannen.

Verschiedene Leistungsklassen

Wer sich noch in diesem Frühling spontan anschliessen möchte, hat auch nach der Anmeldefrist noch gute Chancen. Es werden zwei Wochen angeboten, entweder ab dem 29. März oder 5. April. Wem die Daten nicht passen, findet vielleicht

REISEANBIETER

- Radferien Mallorca, Krapf Radsport, www.radsport-krapf.ch
- Radferien Tossa de Mar, Cambrils, Eitzinger Sports, www.eitzinger.ch



Wer viel Wert auf das Gemeinsame legt, kommt mit dem Angebot von Krapf Radsport voll auf seine Kosten.

eine Alternative bei Eitzinger Sports aus Eschlikon. Auch er bietet geführte Touren in verschiedenen Leistungsklassen in Katalonien an, und dies bereits ab Mitte März bis Ende Mai. Die Preise für alle Angebote bewegen sich je nach Unterkunft und Spezialwünschen zwischen Fr. 1000.– und Fr. 1400.– pro Woche. ■

Eddie Kessler, Vera Zahner

Kolumne

Holländische Kinder fahren besser

Seit der Geburt meiner Tochter vor sechs Jahren setze ich mich mit den Möglichkeiten auseinander, wie man auf unseren nicht für Fahrräder konzipierten Strassen Kinder am sichersten auf dem Zweirad mitführt. Als unwissender, junger Papa entschied ich mich zuerst für einen schmalen, nachgezogenen Legero-Anhänger. Leider musste ich aber immer wieder zurückblicken, ob die Kleine noch in Position war. Oder ich musste sie mit Worten beruhigen, was meine Fahrt nicht eben sicherer machte. Die Strassen in Frauenfeld sind nicht für Fahrradfahrer gedacht und schon gar nicht auf sie ausgelegt – ich war mit dem doppelspurigen Anhänger immer wieder ein Hindernis im Verkehr.

Aus der Not heraus habe ich das gute Stück sofort wieder verkauft und stattdessen ein holländisches Bakfiets erstanden. Das einspurige Transportvelo mit stabiler Transportkiste vorm Lenker und MaxiCosi-Halterung in der Kiste hat mich von Anfang an überzeugt. Ich konnte mit dem Verkehr mitschwimmen, fuhr nicht dauernd mit einem Rad in die Gullis am Strassenrand und konnte jederzeit in normaler Lautstärke mit meiner kleinen Tochter sprechen.



Sjoerd van Rooijen.

Später konnte sie bereits auf der klappbaren Sitzbank Platz nehmen und genoss so die täglichen Fahrten in der Stadt. Und lernte ganz nebenbei noch eine ganze Menge über die Gefahren im Verkehr. Passiv nachgezogen, hätte sie ihren Interessenshorizont wohl für länger im Anhänger

gelassen und bei einsetzender Dunkelheit erst noch in das grelle LED-Rücklicht schauen müssen. In der Bakfiets-Kiste mitgeführt, begann sie sich für das Geschehen im Verkehr zu interessieren und rief auch öfters keck zur Kiste heraus Passanten zu. Das Schöne an diesem Transportrad: Wenn die Kinder einmal nicht mitgeführt werden, kann ich damit Einkäufe tätigen oder Altglas und Karton entsorgen. Und belaste die Frauenfelder Strassen dabei nicht unnötig mit einem weiteren Auto.

Die Reaktionen von Passanten auf das Bakfiets sind immer positiv – sogar in der für Autos ausgelegten Stadt wie Frauenfeld. Und der Vorteil liegt auf der Hand: Sogar die Altstadt darf ich mit dem Gefährt jederzeit befahren. Auch das Parken ist eigentlich immer und überall erlaubt. Es lebe der Fortschritt auf zwei Rädern! ■

Sjoerd van Rooijen, 40, verheiratet und Vater einer Tochter, ist ein in Steckborn aufgewachsener Holländer, Inhaber der Firma Double-Dutch GmbH und kurvt auf den Frauenfelder Strassen umher.

Die Geheimnisse der Velopflege

Das Velo ist wohl das einzige Verkehrsmittel, welches man selber reparieren kann. Doch auch dies will gelernt sein, weshalb die Pedalerie im letzten November zum ersten Mal Flickkurse angeboten hat.

Wer bei einem der beiden Veloflickkurse der Pedalerie in Frauenfeld Anfang November keinen Kursplatz mehr ergattern konnte, verpasste einen lehrreichen Abend, an welchem man alle möglichen und unmöglichen Fragen zum gesamten Velo und dessen Funktionen stellen konnte. Frauen und Männer fanden sich ein, weil sie als Pro-Velo-Mitglieder im velojournal 5/2012 vom Flickkurs erfahren hatten oder direkt bei der Pedalerie darauf aufmerksam wurden. Kursleiter Nicolas Ljutow, Velomechaniker bei der Pedalerie, führte die erste Gruppe gut gelaut und hoch motiviert in die Welt eines kaputten Pneus ein. Ganz unterschiedliche Velos hatte er bereitgestellt, um jeder Teilnehmerin und jedem Teil-

nehmer zeigen zu können, wie es zuhause am eigenen Velo geht.

Nachdem Nicolas ausführlich die einzelnen Arten des Pneu-Ausbaus aufgrund unterschiedlicher Bremsvorrichtungen erläutert hatte, wandten Zweier-Teams sogleich das Gelernte an. Die ausgebauten Pneus mussten daraufhin ihre Schläuche hergeben, was der eine oder andere nicht so ganz freiwillig tat. Da sie aber alle tiptopp in Ordnung waren, wurden sie gegen defekte Schläuche ausgetauscht – es sollte ja etwas zu flicken geben. Also wurden fleissig die Schläuche gepumpt und Löcher gesucht. Nicolas half mit dem Tipp, dass jeder Schlauch nur ein Loch habe. Die erfolgreiche Suche wurde mit einer Kugel-

schreibermarkierung belohnt, damit das Loch beim Flicken schnell wieder gefunden werden konnte. Nach Anrauen und Leimen der markierten Stelle bedurfte es einiger Geduld beim An trocknen. Die Zeit nutzte der eine oder die andere jedoch sehr gerne zum Blättern im ausgelegten velojournal, wie die Teilnehmerin Aline Graf verriet. Jeder Schlauch wurde so gut geflickt, dass nach dem Aufpumpen weder Pfeif- noch Zischgeräusche zu hören waren. Mission erfüllt!

Psssst, Geheimtipps ...

Interessant wurde es abermals, als Nicolas Tipps zur Velopflege erläuterte und sie praktischerweise auch gleich vor führte: Mit der Schuhbürste war die Kette ratzfatz sauber! Denn es bringe nichts, wenn nur der Rahmen schön glänze – Veloputzen könne sogar zum geringeren Teileverschleiss beitragen. Wichtig sei zudem, die Kette gut zu ölen. Pro Velo Thurgau-Mitglied Liselotte Fr euler interessierte sich für die unter schiedlichen Viskositäten und wurde mit allen zusammen aufgeklärt. Zur allgemeinen Freude bekam jede Velopneu flickerin und jeder Velopneuflicker zum Abschluss des Kurses ein komplettes Flickset inklusive Pneuheber und ein gutes Kettenöl geschenkt. Ein schöner Abschluss für einen gelungenen Abend, der allseits zum besseren Veloverständnis beigetragen hat. Auch nach Ende der Kurszeit erfuhr, wer wollte, zusätzlich einiges über verschiedene Brems vorrichtungen.

Der reine Frauenkurs eine Woche später verging auch wie im Flug. Unterstützt wurde Nicolas beim überbuchten Kurs von Velomechanikerin Romina Bollinger und der Lehrtochter Anina Bundi. Eine lockere Atmosphäre machte auch diesen Kurs erfolgreich und verlangt nach einer Fortsetzung. Denn schon nach zwei Wo chen konnte etwa Pro-Velo-Thurgau Mitglied Cordula Bühlmann Schlaf das bisher Erlernte einsetzen.

Die Fortsetzung findet am Dienstag, 5. März von 19–21 Uhr in der Pedalerie Frauenfeld statt. Dieser Flickkurs wird ausschliesslich für Frauen angeboten und kostet SFR 50.– (für Pro-Velo-Mitglieder SFR 37.50). ■

Manuela Winter

Vom Profi gelernt: Die Teilnehmenden des Flickkurses wurde geduldig angeleitet.



Ein Velo besteht aus vielen Teilen

Im November erfuhrn die Mitglieder von Pro Velo Thurgau bei einer exklusiven Werksbesichtigung bei Tour-de-Suisse Rad AG in Kreuzlingen, wie aus vielen Einzelteilen ein Velo entsteht.



Mit Bewunderung schauen die Pro-Velo-Mitglieder zu, wie ein neues Velo entsteht.

«Natürlich führen wir eine Modellpalette», erklärte Ramon Hegi, Montageliefer beim Kreuzlinger Velohersteller, als erstes. «Doch wir produzieren nach dem Prinzip der A-la-carte Bestellung. Mit all den Kombinationen der verschiedenen Komponenten sind es gut über 1000 verschiedene Ausführungen, welche unser Werk verlassen.» Die Velos werden auf einer Etage einer denkmalgeschützten ehemaligen Schuhfabrik aus dem Jahre 1911 angefertigt. Im hohen Raum sind fensterseitig verschiedene Stationen eingerichtet, welche die Velos passieren, und in der Mitte befindet sich in einem Flügel ein grosses Gestell, wo die farbigen Rahmen wie viele bunte Smarties wirken. Im zweiten Flügel reiht sich Rad an Rad im Gestell, das polierte Metall glänzt und schimmert im Sonnenlicht, das durch die Fenster scheint. Schon der Anblick fasziniert.

Viel Handarbeit

Die Führung begann bei der Einspeichemaschine, wo aus Felgen, Naben und Speichen ganze Räder entstehen. Eine Angestellte speicht dabei die Räder von Hand ein, bevor sie auf einer Schiene in eine Maschine geschoben werden, wel-

che die Auswuchtung und das Festziehen und Ausgleichen der einzelnen Speichen vornimmt. Es ist die einzige Arbeitshilfe ausser Werkzeuge, die wir antrafen. Der Rest der Montage wird von Hand vorgenommen.

Jeder Rahmen, der montiert wird, wird von einem Bestellformular begleitet, worauf die gewünschten Komponenten aufgelistet sind. Damit kann sich jeder an seinem Arbeitsplatz orientieren. Zuerst kommt die Gabel hinzu, dann Schutzbleche, Tretlager und Kurbel, und auch der Lenker, die Bremsen und die Lichtanlage dürfen nicht fehlen. So hat jede Station seine eigene Aufgabe, die alle von Hegi geduldig erklärt wurden. Ebenso geduldig beantwortete er die vielen Fragen der Gruppe. Dafür brachten die mitgekommenen Kinder zwar weniger Geduld auf, aber da es viel zu sehen und zu bestaunen gab, kamen auch sie auf ihre Kosten. Zum Schluss waren dann die E-Bikes das grosse Thema, weshalb Hegi uns die Möglichkeit bot, den neuen Impuls auf einer Probefahrt für sich zu entdecken. ■

Eddie Kessler, Vera Zahner

Thurgau fährt Velo

5 Fragen an Velofahrende auf Thurgauer Strassen. Diesmal Manuel Gut aus Tobel.

Wohin bist du unterwegs?

Ich bin zusammen mit meinem Kollegen unterwegs zu mir nach Hause. Bis vorhin waren wir bei ihm in Bettwiesen, jetzt gehts nach Tobel zu mir.

Weshalb benützt du das Velo?

Weil ich nicht laufen mag und man mit dem Velo viel schneller ist.

Bist du viel mit dem Velo unterwegs?

Ich brauche das Velo vor allem um schnell am Bahnhof zu sein. Zu Fuss hätte ich zehn Minuten, mit dem Velo etwa zwei. Mit dem Zug fahre ich dann zu meinem Lehrbetrieb, wo ich eine Lehre als Automechaniker mache.

Was fährst du für ein Velo?

Ich fahre das Velo meines Kollegen, es ist ein beige-schwarzes Mountain Bike der Marke Giant und etwa zwei Jahre alt.

Was ärgert dich besonders beim Velofahren?

Am meisten ärgert mich beim Velofahren das Wetter. Wenn es regnet, fahre ich gar nicht gerne Velo, da man nass wird und es einfach unangenehm ist. Ansonsten stört mich beim Velofahren nichts. ■

Eddie Kessler, Vera Zahner

Manuel Gut auf dem Weg nach Tobel



Jahresbesprechung 2012

Die Hoffnung stirbt zuletzt: In der letzten Ausgabe des velojournal berichteten wir einerseits über verschiedene Lichtblicke im Zuger Veloalltag und andererseits über vermeintlich ewig hinausgeschobene Projekte.



Der Postplatz in Zug bleibt ein Dauerbrenner bei der Pro Velo Zug und auch bei den Verantwortlichen.

Einmal mehr nutzte die Pro Velo Zug die Möglichkeit, mit Vertretern des Kantons und der Stadt Anliegen von Velofahrenden im Kanton Zug zu besprechen. Neben Stefan Bürgler (Kanton Zug) und Stefan Juch (Stadt Zug) nahm auch Martin Gätzi als neuer Veloverantwortlicher des kantonalen Tiefbauamtes an der konstruktiven Gesprächsrunde teil. Die Themen bewegten sich von Grossprojekten bis zu Kleinigkeiten wie fehlenden Auffahrten beziehungsweise nicht abgesenkten Randsteinen, die das Radfahren im Zugerland unnötig erschweren. Folgende Schwerpunkte können dem Protokoll entnommen werden:

Unterführung Brüggli

Stefan Bürgler eröffnete die Sitzung mit einer Überraschung: Das Projekt für eine benutzerfreundliche «Unterführung Brüggli» wird 2013 dank wieder besetzter Stellen beim Kanton neu angepackt. Obwohl die Realisierung noch in weiter Ferne liegt, rückt die schon seit Jahren herbeigewünschte Lösung somit wieder etwas näher.

Casino–Kantonsspital

Wenn alles gut läuft, soll ab Ende 2013 auf der Artherstrasse mit einer elektronischen Busspur den Bussen geholfen werden, den Stau stadteinwärts auf der Gegenfahrbahn zu umfahren. Die Velofahrenden müssten dann jedoch auf dem Abschnitt der elektronischen Busspur das seeseitige Trottoir in beide Richtungen benutzen; am Anfang und am Ende würden dazu dynamische Querungshilfen gebaut. Zwischen der Einmündung Mänibachstrasse und dem Casino würde sich für die Velofahrenden gegenüber dem heutigen Zustand nichts ändern, außer dass der Abbiegevorgang für die von Süden herkommenden Velofahrenden in Richtung Altstadt verbessert würde.

Blickensdorf–Zimbel–Steinhausen

Eine herbe Enttäuschung ist die Entwicklung zum geplanten Rad- und Fussweg zwischen Steinhausen und Blickensdorf. Mit den betroffenen Grundeigentümern konnte nicht überall eine Einigung gefunden werden. Aufgrund dringender Projekte hat die Baudirektion deshalb

beschlossen, die Projektierung vorübergehend zu sistieren. So ist diese landschaftlich reizvolle Strecke weiterhin nur beschränkt mit dem Fahrrad zu genießen, sofern man sich wegen der Autofahrer überhaupt getraut, sie auf der Strasse zu befahren.

Gotthardstrasse/Baarerstrasse

Der nochmalige Einsatz der Stadt Zug für Velofahrende und Umbau an der Gotthardstrasse zahlt sich aus: Der neu markierte Radstreifen auf der Gotthardstrasse West wird von den Autofahrenden immer mehr respektiert, sodass das mühsame Durchkommen Richtung Ampel der Vergangenheit angehört. Ein Wermutstropfen ist, dass die Linksabbieger Richtung Baar keinen gesonderten Warteraum haben und beim Abbiegen somit besonders gut aufpassen müssen.

Alpenblick ahoi!

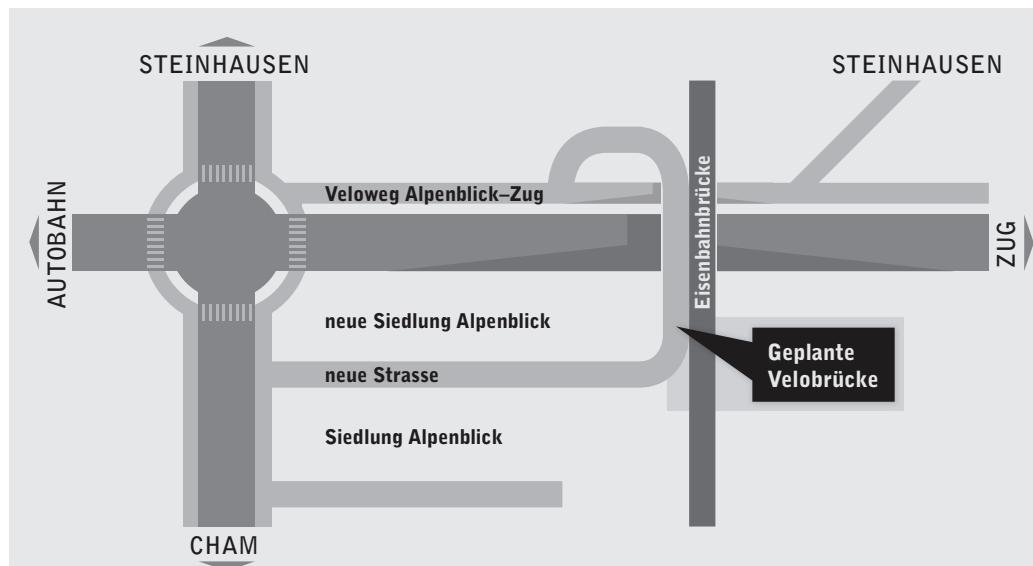
Kaum zu glauben, aber wahr: Das Vernehmlassungsverfahren zur Velobrücke Alpenblick ist abgeschlossen und 2013 wird wohl mit dem Brückenbau begonnen. Die Fertigstellung erfolgt spätestens

zusammen mit dem Abschluss der Überbauung Alpenblick II. Mit Hilfe dieser Zusatzbrücke wird es endlich möglich, die alles andere als beliebte Alpenblickkreuzung inskünftig nicht mehr zwingend befahren zu müssen.

Postplatz

Nach wie vor unbefriedigend ist aus Sicht der Pro Velo Zug die Neusignalisation-/markierung am Postplatz. Die Platzverhältnisse auf der Neugasse lassen ein geordnetes Nebeneinander von Velofahrenden und Autos, Bussen, Lastwagen kaum zu; Velofahrende werden unweigerlich zum Hindernis, das kaum ohne Gefährdung überholt werden kann. Es sollte deshalb eigentlich auch im Interesse von Stadt und Kanton liegen, dass Velofahrende von der Vorstadt Richtung Ägeristrasse den Weg über den Postplatz und die Zeughausgasse nehmen. Hierzu müsste jedoch ein legaler und alltags-tauglicher Weg Richtung Postgebäude geschaffen werden.

Die Stadt Zug sieht als möglichen Ansatz die Mitbenutzung der kurzen Busspur (von der Vorstadt in Richtung Bahnhofstrasse), von wo aus die Velofahrenden auf die Fussgängerfläche inmitten des Postplatzes gelangen könnten. Die anzustrebende Fortsetzung eines «Radweges» auf dem oberen Postplatz wird jedoch leider als «kaum machbar» angesehen. Das Tiefbauamt klärt nun ab, welche Massnahmen zugunsten der Velofahrenden umsetzbar wären. Die Pro



Die geplante Velobrücke ermöglicht ein bequemes Umfahren der Alpenblickkreuzung.

Velo Zug wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass eine bessere Lösung realisiert wird.

Metallstrasse

Für die vielen KantischülerInnen wurde auf der Metallstrasse Richtung Metalli ein grosszügiger Warteraum eingerichtet. Es stellt sich jedoch die Frage, weshalb die Haltebalken (gelber Haltebalken für Velos und weißer Haltebalken für Motorfahrzeuge) so weit zurückversetzt sind. Steht ein Auto am Haltebalken, steht es genau im Bereich des Radweges. Für einmal scheint der Nutzen des abge-

trennten Aufstellbereichs nicht ganz klar und wird durch die Stadt Zug im Zusammenhang mit den in diesem Jahr anstehenden baulichen Verrichtungen (Vorfluterleitung Zugersee) überprüft werden.

Sinserstrasse

Bei der Zufahrt von Sins her bestehen offensichtlich Probleme, den Seitenwechsel in Lindenham rechtzeitig zu erkennen. Doch nicht nur das Erkennen ist ein Problem, auch die Verkehrsmengen verhindern ein sicheres und komfortables Einspuren. Gemäss Stefan Bürgler wird die Situation als Folge eines gemeinsam →

IMPRESSUM

Herausgeber: Pro Velo Kanton Zürich

Auflage: 4200 Exemplare

Redaktion: Dave Durner (verantwortlich),

Kurt Egli (Winterthur), Andreas Hägi (Zug), Vera Zahner (Thurgau)

Layout: tnt-graphics AG, Lars Weiss,

www.tnt-graphics.ch

Korrespondenz und Adressänderungen:

Pro Velo Kanton Zürich, Zwinglistrasse 19, 8004 Zürich, Telefon:

044 440 23 32, E-Mail: info@provelozuerich.ch

Adressänderungen Zug: Pro Velo Zug, Postfach 1019, 6301 Zug
seki@provelozug.ch

Adressänderungen Thurgau: Pro Velo Thurgau, Freiestrasse 27,
8500 Frauenfeld, info@provelothurgau.ch

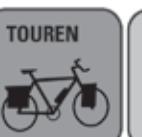
OO PRO VELO
KANTON ZÜRICH

Rad-Los!

Verkauf + Service + Bau



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



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich



Wird wieder angepackt: Das Projekt «velofreundliche Unterführung Brüggli».

durchgeföhrten Augenscheins (Tiefbauamt, Amt für Raumplanung und Zuger Polizei) vom 30.11.2012 durch neue Signalisationsmassnahmen markant verbessert werden.

Rotkreuz, Bereich Autobahnanschlüsse

Aus Sicht des Kantons ist der Übergang vom separaten Rad-/Fussweg zurück auf die Fahrbahn (und umgekehrt) in Fahrtrichtung Kreisel Holzhäusern sicher und komfortabel gelöst. Geübte Velofahrende haben in Fahrtrichtung Holzhäusern die Möglichkeit, in einem dynamischen Fahrvorgang zurück auf die Fahrbahn zu gelangen. Unsichere Velofahrende haben die Möglichkeit, die Fahrbahn beim folgenden Fussgängerstreifen zu queren.

Beim Kreisel Forren am anderen Ende des Rad-/Fussweges liegt das Problem vor allem beim Bypass. Da mit dem Bypass eine Zurückführung des abgesetzten Rad-/Fussweges auf die Fahrbahn verunmöglich wird, müssen Velofahrende Umwege in Kauf nehmen, um den Knoten sicher befahren zu können. Die Linienführung mit Umwegen bietet dafür grös-

sere Sicherheit. Die Zunahme von Kreiseln mit Bypass ist eine verkehrstechnische Herausforderung und schafft für Velofahrende je nach Lösung ein neues Sicherheitsproblem. Die Pro Velo Zug wird diese Entwicklung gut im Auge behalten.

Buonaserstrasse, Migros

Im Bereich der neuen Migros auf der Buonaserstrasse ist keine Veränderung der Situation gegenüber dem Zustand vor dem Bau dieser Häuser geplant. Die Platzverhältnisse lassen die Markierung von Radstreifen nicht zu. Es ist jedoch geplant, im Bereich der neuen Migros eine Begegnungszone einzuführen. Diese Verkehrsberuhigung und Tempodrosselung sollte die Verhältnisse für die Velofahrenden verbessern.

LED-Strassenbeleuchtung

Nachdem der Versuch der Gemeinde Baar mit LED-Leuchten zwischen Baar und Inwil bis anhin erfolgreich verlief, testet nun der Kanton entlang des sanierten Abschnittes der Sinserstrasse in Cham ebenfalls LED-Leuchten. Die Strassenbeleuchtung muss dort auch den

abgesetzten Rad-/Fussweg ausleuchten. Ein zaghafte erster Schritt in ein neues Strassenbeleuchtungszeitalter.

Prioritäten Radwegplanung

Trotz der Zunahme der Verkäufe von Elektrobikes ist keine Änderung von Prioritäten in der kantonalen Radwegplanung vorgesehen. Nach wie vor geht man davon aus, dass der «normale» Velofahrende mit einem üblichen Velo unterwegs ist und nicht auf Zusätze, wie sie Mountainbikes oder Elektrovelos aufweisen, zählen kann.

Die Frage nach Anpassungen von Normen (Sichtweiten, Halte- und Bremswege etc.), die aufgrund von höheren Geschwindigkeiten von Elektrovelos allenfalls notwendig wären, ist auf nationaler Ebene zu lösen. Hier kann und will der Kanton keine Insellösung anstreben. ■

Urs Ehrenspurger

TERMINE

13. März 2013: GV Pro Velo Zug, Ort: Dachraum Kantonsbibliothek Zug, ab 19:00
6. April 2013: Velobörse



ZWEI GEILI TEILI

JETZT
BESTELLEN

Die nächste Velotourensaison kommt bestimmt.

Bestellen Sie jetzt für nur 25.– Franken einen Tourenführer aus der erfolgreichen Reihe von Pro Velo und wir schenken Ihnen die Spesen und Versandkosten!
www.provelozuerich.ch

OO PRO VELO
KANTON ZÜRICH



Zürich-City
Stockerstrasse 38
8002 Zürich
Oerlikon
Schwamendingenstr. 39/41
8050 Zürich
Telefon +41 44 300 12 12
www.velofabrik.ch

HEKS

Hilfswerk der
Evangelischen Kirchen
Schweiz

HEKS rollt
Thalwil bringts Hausliefer-
dienst per E-Bike

Mo–Fr / 09:00–18:00 Uhr
(Sa bis 16:00 Uhr)

Tel. 043 305 72 17
www.thalwilbringts.ch

VELOFIX

Qualitäts-Velos
www.velofix.ch

Beratung
Verkauf
Zubehör
Reparatur

Grosse
Velo-Ausstellung
im Sous-sol

Velofix AG, Birmensdorferstrasse 126
8003 Zürich, Tel. 044 463 13 03

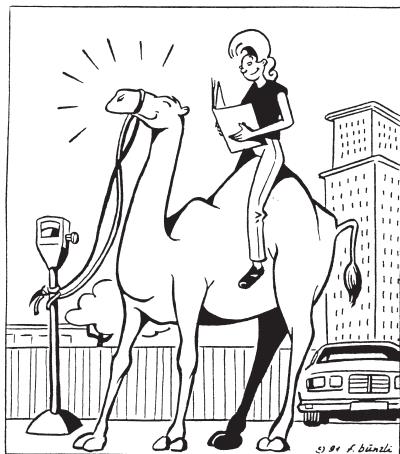
OO PRO VELO
KANTON ZÜRICH

UMGEZOGEN?

Bitte helfen Sie uns,
Kosten zu sparen und
MELDEN Sie uns Ihre
NEUE ADRESSE.

Danke!

info@provelozuerich.ch
044 440 23 32



TRAVEL BOOK SHOP

RINDERMARKT 20 CH-8001 ZÜRICH

www.travelbookshop.ch

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TEL: 044 252 00 66



Tel: 044 - 926 18 22

www.veloteria.ch



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

Bluest-Velotour für Geniesser

Kulinarische Entdeckungsreise durch den Thurgau

Samstag, 27. April 2013, Hafen Altnau – Romanshorn – Steinebrunn – Amriswil – Hafen Altnau
CHF 60.– pro Person/CHF 18.– pro Kind inkl. 3-Gang-Menu und Getränke
Infos und Anmeldung: Thurgau Tourismus, 071 414 11 44, info@thurgau-tourismus.ch, thurgau-tourismus.ch/bluest

BODENSEE



Velofahren in Romanshorn

KAMOEKO

LOGISCH



www.kamoeko.ch

Umzugsservice
Wohnungen
Büros & Entsorgung
auch Samstags

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

Tel. 044 272 14 44

Sie haben einen **TRAUM...**
wir auch...

Ihren **WAHR** zu machen!
Ihr individuell zusammengestelltes
TRAUMBIKE bei:

HAPPY Sport

Albisriederstrasse 381
8047 Zürich • Tel 044 401 58 88
happy.sport@bluewin.ch • www.happysport.net

E-Bikes von Koga • Stevens • TDS
BionX

www.fahrradbaustolz.ch

TREUE BEGLEITER FÜR ALLE WEGE

STOLZ

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