



VELOKOMPETENZ

Mit dem neuen Kompetenzzentrum für alle Fragen, die Veloinfrastruktur und -planung betreffen, macht Pro Velo einen Quantensprung. Und verbindet erst noch das Praktische perfekt mit dem Nützlichen.

Szenario 1, irgendwo in Zürich: Eine Genossenschaft plant und baut einen Ersatzneubau. Viele günstige Familienwohnungen werden gebaut, komplett mit grosszügigen, ebenerdig zugänglichen Veloräumen. Wo allerdings Felgenklemmer zum Einsatz kommen. Draussen, zwischen den Wohnblöcken und perfekt positioniert, die gesetzlich vorgeschriebenen Veloabstellplätze für BesucherInnen. Die werden, natürlich, nicht nur von BesucherInnen benutzt, sondern auch von Mietern und Mieterinnen und vor allem deren Kindern. Leider sind auch diese Abstellplätze mehr oder weniger unbrauchbar, denn es wurden die unsäglichen Lenkerhalterungen verbaut.

WISSENSTRANSFER FÜR ALLE

Szenario 2, eine mittelgrosse Gemeinde im Kanton Zürich: Die will, das gibt es tatsächlich, den Veloverkehr fördern und

plant deshalb ein Veloroutennetz inklusive durchgängiger, schlüssiger Beschilderung. Stellt sich die Frage, wer das planen soll. Es gibt natürlich Planungsbüros, die sowas machen, keine Frage. Nur: Haben die Planer Erfahrung mit solchen Projekten? Oder meinen sie, das Rad respektive die Veloplanung neu erfinden zu müssen? Können sie sich vorstellen, wo die VelofahrerInnen verkehren?

Es gibt natürlich auch ArchitektInnen, die durchaus wissen, was für Bedürfnisse Velofahrende haben und dass eben die oben genannten Lenkerhalterungen zwar das günstigste, aber auch mit Abstand schlechteste Veloständermodell sind. Vielleicht mit Ausnahme der Felgenklemmer, die sind noch schlechter. Jetzt hat aber die Genossenschaft in Szenario 1 zwar einen Architekten gefunden, der ein schönes, funktionelles und günstiges Haus geplant hat, aber ganz offensicht- ➔

INHALT

Aedes	3
Schön oder praktisch	4
Winterthur	5
Thurgau	6
Tour	8
Zug	10
Schaffhausen	12

lich war es keiner von denen, die viel Ahnung von Velos haben. Dabei wäre es so einfach gewesen, das Velochaos zu verhindern. Und bei einem Bauvolumen von zehn Millionen wären die paar Tausend Franken für bessere Veloständer auch nicht mehr gross ins Gewicht gefallen.

BREITES, FUNDIERTES WISSEN

Genau diese Wissenslücken kann Pro Velo Kanton Zürich füllen. Seit Bestehen kümmert sich Pro Velo nämlich nicht nur um Politik, sondern auch um Infrastruktur. In den vergangenen 35 Jahren ist deshalb ein grosse Know-how aufgebaut und Wissen gesammelt worden. Vor zehn Jahren war Pro Velo Kanton Zürich sogar der erste Veloverband in der Schweiz, wo eine Stelle für Planung und Infrastruktur geschaffen hat. «Schuld» an diesem Quantensprung war der damalige Präsident und heutige Zürcher Stadtrat Daniel Leupi, welcher jahrelang gepredigt und gefordert hat, dass «Pro

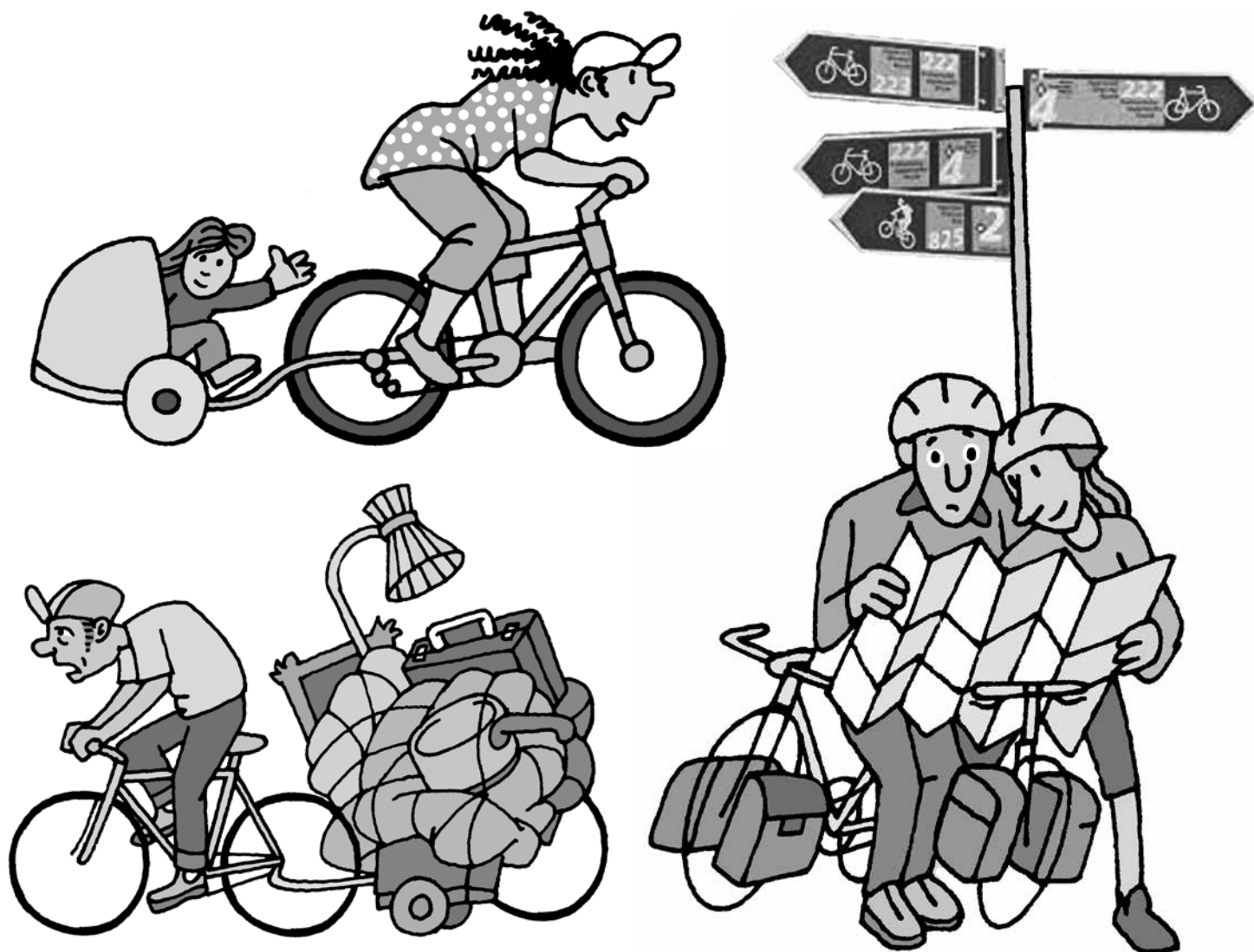
Velo unbedingt jemanden braucht, der sich professionell um diese Thematik kümmert». Schliesslich waren die Voraussetzungen für eine 40-Prozent-Stelle geschaffen und der Job konnte ausgeschrieben werden. Mit Monika Hungerbühler wurde die Stelle dann perfekt besetzt, und seither hat sich Pro Velo Kanton Zürich mehr und mehr zum Kompetenzzentrum für Veloplanung und -infrastruktur entwickelt. Die Bandbreite der bearbeiteten Projekte in diesen Jahren reicht von einfachen Beratungen für Veloabstellplätze über die Befahrung der Veloland-Routen bis hin zu grösseren und komplexeren Projekten wie etwa dem Randsteinlabor oder die Befragung aller Schulen im Kanton Zürich. Und na-

Egal, ob für gestresste Mütter, schwer arbeitende Transporter oder geniessende Freizeitvelöler geplant wird: Pro Velo kennt ihre Bedürfnisse und weiss, wie ihnen am besten geholfen ist.

türlich wurden in dieser Zeit Dutzende, wenn nicht Hunderte Bauprojekte überall im Kanton kritisch begutachtet und wenn nötig Verbesserungsvorschläge gemacht. Dieses breite, fundierte Wissen soll nun besser zugänglich gemacht werden, weshalb Pro Velo Kanton Zürich sich zum «Kompetenzzentrum Velo» erklärt und ihre Dienste allen anbietet, die sie brauchen können, wollen und häufig auch sollten. Dabei geht es nicht darum, Geld zu scheffeln. Im Zentrum muss dabei immer der Nutzen für die Velofahrenden stehen, wie das die Statuten der Pro Velo fordern. Mitglieder von Pro Velo profitieren natürlich auch bei grösseren Aufträgen von grosszügigen Rabatten. Und einfache Beratungen werden auf jeden Fall auch weiterhin kostenlos, speditiv und vor allem fachlich fundiert erledigt. ■

Dave Durner

www.velokompetenz.ch



PARKINGTEST: KALKBREITE

Mit viel Pipapo und Drumherum wurde Ende August die autofreie Genossenschaftssiedlung Kalkbreite eröffnet. Und wie steht es um das Velo?

Viel wurde über die Siedlung Kalkbreite schon geschrieben, diskutiert und gestritten. Denkwürdig zum Beispiel die Debatte im Gemeinderat, in der sich Links und Rechts unversöhnlich gegenüberstanden, was die Parkplatzfrage betrifft. Jetzt ist sie fertig, die BewohnerInnen sind eingezogen, die Läden, Restaurants und das Kino sind eröffnet. Und was sich viele hauptsächlich bürgerliche PolitikerInnen noch nicht einmal vorstellen können, nämlich dass ein Leben ohne Auto nicht nur möglich ist, sondern sogar eine Bereicherung sein kann, scheint so weit ganz gut zu funktionieren. Zumindest wurde noch nichts darüber bekannt, dass es BewohnerInnen gäbe, die ihren Chlapf klandestin in den umliegenden blauen Zonen parkieren.

So autofrei, so gut. Aber wie steht es um das Velo? Wird ihm in der Genossenschaft genügend Platz eingeräumt? Velojournal regional wollte es wissen und hat sich aufgemacht zum grossen Parkingtest. Dabei interessierte uns natürlich nur der Teil, den wir als Besucher tatsächlich beurtei-

len können. Das heisst, die Veloinstallplätze für die Bewohner haben wir nicht getestet. Dafür die entlang der Badenerstrasse und diejenigen hinter dem ehemaligen Restaurant Rosengarten. Und, das muss leider gesagt werden: Es sieht zwar schön, aber nicht wirklich gut aus.

An der Badenerstrasse wurden vier Batterien à fünf Bügel verbaut, also rund vierzig Abstellplätze. Die sind an einem normalen Dienstagnachmittag proppenvoll. Noch einmal etwa zehn schmale Bügel gibt es beim Restaurant Rosengarten hinter der Bushaltestelle. Das sind, dafür braucht es kein Kennerauge, deutlich zu wenig. Die sind nicht nur proppenvoll, sondern es stehen auch noch mindestens einmal so viele Velos kreuz und quer. Einen Witterungsschutz sucht man vergeblich. Der ist zwar nicht vorgeschrieben, aber bei einer ökologischen Vorzeigesiedlung hätte man doch dem Velo für einmal den roten Teppich ausrollen können. ■

Dave Durner



Hübsche Bügel vor der Kalkbreite.

BEWERTUNG

Anzahl Abstellplätze: ca. 60

Veloständermodell: Schmale Bügel

Anschliessen: Ja

Witterungsschutz: Nein

Gesamtbeurteilung: Zu wenig Plätze, und die schmalen Bügel sind zwar hübsch, aber nicht wirklich praktisch. Witterungsschutz fehlt auch.

Punkte: ●●●○○

KOLUMNE

DURCHMESSERLINIE MIT SCHATTEN IN ZÜRICH UND WINTERTHUR

Ein grosses Fest mit grossen Worten für ein grosses Werk. Gewiss, mit der Durchmesserlinie konnte das Unding Nebenbahnhof verhindert werden. Die Kapazität des HB Zürich konnte massiv erhöht werden. Der S-Bahnverkehr wird attraktiver. Bald auch der Fernverkehr. Personenströme werden im HB klug gelenkt. Der HB bietet als autofreies Einkaufszentrum ein noch grösseres Angebot.

Doch das gefeierte Werk hat seine Schattenseiten. Warum verschwieg man verschämt, dass in nahen Bahnhöfen miserable Umsteigebeziehungen bestehen? Oerlikon, Hardbrücke und Stadelhofen dürfen früher oder später zwar markante Verbesserungen erfahren. Doch Winterthur, der viertgrösste Bahnhof der Schweiz, macht den Eindruck eines kleinen Provinzbahnhofs. Und das wird mit der nächsten Bauphase so bleiben. Die wichtigste Unterführung vor dem Busbahnhof bleibt unverantwortlich schmal und gefährlich.

Der kleine, überfüllte Coop im UG bleibt verwinkelt eng wie heute. Der Busbahnhof mit dem imposanten Pilz bleibt ohne UG-Nutzung. Eine nördliche Passerelle als zusätzliche (Teil-)Querung bei 400 m langen Zügen wird nicht gebaut. Die Perrons bleiben zu schmal. Die Abgänge ebenso. Regionalzüge werden im Personenstau weiterhin verpasst. Und der Feinverteiler mit Velo und Bus gleicht jeweils einer Spiessrutenfahrt. Kurz: Eine zukunftstaugliche Lösung wurde von Stadt und SBB verpasst.

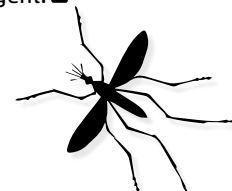
Doch steht Zürich beim Feinverteiler besser da? Wurde mit der Durchmesserlinie ebenfalls eine zukunftstaugliche Lösung verbaut? Die Trams zwingen sich nämlich weiterhin um den HB, diesem grossen Riegel in der Stadt. Und vor dem Bahnhof, am Limmatquai und am Central kommen sie sich selber in die Quere, kämpfen zusätzlich gegen Fussgänger, Velos und Autos um mehr Raum und Grünphasen. Gewiss, Tramtangente könnten etwas Entlastung bringen. Trotzdem wird der HB noch mehr an Bedeutung gewinnen. Eine Tieferlegung schneller UG-Trams wurde aber mit

der neuen Durchmesserlinie und dem zweiten Tunnel unter der Limmat verbaut. Nun könnte nur noch eine neue Tramtangente im Stadttunnel unter dem HB den gordischen Knoten etwas lockern. Leider zu Lasten des Veloparkings.

Dabei wurden für die beiden Städte einst zukunftstaugliche Lösungen vorgeschlagen: Winterthur hätte das Korsett Parkdeck durch andere grosszügige Nutzungen ersetzen sowie einen fussgängerfreundlichen und durchaus rentablen Shopville unter dem Südteil des Bahnhofs, dem Busbahnhof und der ehemaligen Epa bauen können. Zürich hätte den Kopfbahnhof ganz aufheben, dafür einen neuen Durchmesserbahnhof im Raum Hardbrücke bauen können. Riesige Gleisflächen wären frei geworden und hätten das neue grosse Werk mitfinanzieren können.

Doch solche Ideen wurden von der Zürcher Regierung und von der SBB als teure Illusionen belächelt. Bleibt zu hoffen, dass ihnen das Lächeln nicht zu schnell vergeht. ■

Aedes



SCHÖN ODER PRAKTISCH

Über die Ästhetik von Veloständern machen sich wohl die wenigsten Leute Gedanken. Aber nicht niemand. Wir versuchen die Gedankengänge der Planerinnen nachzuvollziehen.



Zugegeben, sonderlich wichtig ist das Thema nicht. Als Velofahrer oder Velofahrerin kümmert man sich zu recht herzlich wenig darum, ob nun ein Veloständer schön ist oder nicht. Hauptsache, man kann das Velo dran anschliessen und findet es nach dem Einkauf, dem Kino- oder Restaurantbesuch oder was auch immer man tut, während das Velomutterseelenallein wartet, unbeschädigt wieder da vor, wo man es abgestellt hat. Wie der Veloständer ins Stadtbild passt, kann einem sch... naja, es muss einen nicht interessieren.

Ganz anders sehen das aber diejenigen, die die Veloständer aufstellen. Respektive die Leute, die entscheiden, wo welche Veloständer aufgestellt werden. Die muss es geben, auch wenn schwer fassbar ist, wer das ist. In Zürich zum Beispiel gibt es drei offizielle Veloständer-Modelle. Das erste, schlichteste, sind die achtzig Zentimeter breiten Bügel, wie sie zum Beispiel in Tempo-30-Strassen stehen, oder auch am Hauptbahnhof. Das zweite, schon etwas elegantere, ist nur rund 15 Zentimeter breit, auch grau und steht unter anderem vor der Kalkbreite. Die dritten, elegantesten, sind schwarz, schmal und haben oben eine hübsche silberne Kugel (sind aber unseres Wissens

- 1 | Schön und praktisch: Eingehäkelte Bügel in Malchow, Mecklenburg.
- 2 | Schön und unpraktisch: Bügel «Millenium» in Zürich.

nicht vom Schweizer Fastfood-Pionier gesponsert). Dieses Modell, welches nicht nur das hübscheste, sondern auch das teuerste ist, findet man am Limmatquai oder auch an der Lagerstrasse.

STRICKEN, FERTIG, LOS

Aus Nutzersicht lässt sich ganz einfach sagen: Die breiten Bügel sind brauchbar, die schmalen taugen nur so halb, um ein Velo anzuschliessen, denn wenn man keinen Ständer am Velo hat, ist die Gefahr gross, dass das Velo trotz Schloss wegrollt und schliesslich wie ein nasser Sack am Schloss im Veloständer hängt. Das ist ärgerlich und sieht nicht schön aus, womit wir wieder bei der Ästhetik wären: Was bringt es, hübsche, aber wenig brauchbare Ständer zu verbauen, wenn nach fünf Minuten bereits drei Velos kreuz und quer darin herumliegen? Von den zum Teil nicht sonderlich hübschen Bahnhofsvelos, welche in Zürich häufig zum Einsatz kommen, ganz abgesehen. Auf diese Frage erhält man im Tiefbauamt ein Schulterzucken. Anschei-

nend weiss es niemand so ganz genau. Oder will es nicht wissen.

Egal. Es ist, wie es ist. Wobei, was bedeutet es nun genau, wenn die Kalkbreite zwar schöne, aber eher günstige Bügel erhält, die Europaallee aber noch schönere, dafür auch teurere? Werden da die Mieter der teuren Ladenlokale, eine Grossbank und die Pädagogische Hochschule gegenüber den Genossenschaftlern in der Kalkbreite hofiert? Und warum stehen am Limmatplatz, immerhin Sitz eines der grössten Arbeitgebers des Landes, nur billige, hässliche (aber praktische!) Breitbügel? Wird hier unerschwinglich einerseits dem Mammon gehuldigt und andererseits die hart arbeitende Migros-Kassierin mit minderer Ästhetik abgespeist?

Man weiss es nicht. Und wahrscheinlich will man es gar nicht wissen. Ich auf jeden Fall bin jedes Mal froh, wenn ich mein schönes Velo an einen guten Bügel anschliessen kann. Auch wenn der nicht schön ist. Alternativ könnte man es natürlich auch so machen wie einige Strickbegeisterte im mecklenburgischen Malchow: Die haben alle ihre breiten, hässlichen Velobügel hübsch farbig bestrickt. ■

Dave Durner