



WARTEN AUF WEITERES

In der Stadt Zürich wird der Masterplan Velo von 2012 von der Velostrategie 2030 abgelöst. Schön und gut. Aber es ist eigentlich egal, wie das Ding heisst. Wichtig wäre uns, dass es in Sachen Velo endlich vorwärtsgeht. Die wichtigsten Eckpfeiler – und unsere Meinung dazu auf Seite 6.



Der «Jahresbericht Veloförderung 2020»: Darin zieht der Kanton eine Bilanz der letzten zehn Jahre.

GEMEIN(T)

PAPIER IST GEDULDIG

Der Abschlussbericht über das Veloförderprogramm im Kanton Zürich ist da. Das Fazit nach der Lektüre: viel gute Kommunikation – wenig konkrete Verbesserungen.

Es klingt super: Von insgesamt 33 Massnahmen des ersten Veloförderprogramms 2010–2020 konnten 28 erfolgreich umgesetzt werden, heisst es im «Jahresbericht Veloförderung» des Kantons Zürich. Schaut man sich die Massnahmen der letzten zehn Jahre jedoch genauer an, muss man leider feststellen, dass viele im Bereich von Marketing und Kommunikation liegen. So etwa die Imagekampagne für die Velonutzung. Klar lesen auch wir die Velogesichten gerne, in denen interessante Persönlichkeiten mit hoher Veloaffinität vorgestellt werden. Auch wird in diesen Geschichten immer allerlei Wissenswertes rund ums Velo erzählt. Das ist löblich. Aber gibt es nicht schon genug Leute, die gerne aufs Velo umsteigen würden – dies aber nicht tun, weil sie

sich dabei nicht sicher fühlen? Im Bericht heisst es, die Weichen seien nun gestellt: «Volle Fahrt voraus!» Wenn dem so wäre, müssten wir keine Einsprachen mehr schreiben, wie etwa aktuell gegen die Planaufgabe Zugerstrasse in Horgen.

WIR WÜNSCHEN UNS EINEN KANTON, DER SEINE PLÄNE ENDLICH AUF DIE STRASSE BRINGT – UND DAS BITTE ETWAS PROAKTIVER UND MUTIGER.

Die 1200 Schwachstellen im Velonetzplan sind seit 2016 bekannt. Doch noch immer sind bloss eine paar wenige behoben. Auch schöpft der Kanton das Budget von jährlich 15 Millionen Franken für die Veloinfrastruktur jeweils gar nicht aus – weil man lieber zuwartet, bis

ein Abschnitt sowieso saniert oder umgebaut werden muss. Darum zählt die einzige wirklich Erfolgsmeldung, das Go für die Veloschnellroute in Wallisellen und für eine Velohauptverbindung in Dietlikon und Wangen-Brüttisellen, nicht wirklich. Denn diese beiden Projekte haben wir vor allem dem SBB-Neubauprojekt Brüttenertunnel zu verdanken. Wir wünschen uns für die kommenden zehn Jahre, dass der Kanton etwas weniger kommuniziert und evaluiert, dafür seine Pläne, Konzepte und Standards endlich auf die Strasse bringt – und das bitte gerne etwas proaktiver und mutiger. ■



Bericht als PDF zum Download:
www.bit.ly/3uTc4FZ

GEZÄHLT

FÜR EIN BESSERES STADTKLIMA

In der Stadt ist es im Sommer heisser als auf dem Land. Wie gross der Unterschied ist, zeigen etwa Daten des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL): Im Sommer 2019 zählte etwa die Messstation am Paradeplatz 19 Tropennächte; bei jener in Lindau, Ortsteil Tagelswangen, blieb das Thermometer bloss während zweier Nächte über 20 Grad. Städtische Grünflächen haben eine kühlende Wirkung auf

das Stadtklima: So wurden im Sihlfeld in Zürich im selben Jahr ebenfalls bloss drei Tropennächte gezählt. Um für den Klimawandel gewappnet zu sein, hat der Verein umverkehr eine Initiative lanciert, die den Anteil der Grünflächen in diversen Schweizer Städten erhöhen will – auch in Winterthur und Zürich. ■



Jetzt unterzeichnen:
www.stadtklima.ch



GEFREUT

USTER MIT PILOTVERSUCH

Die Stadt Uster hat bei der Kantonspolizei Überzeugungsarbeit geleistet: Sie konnte die Gesetzeshüter zu einem Versuch bewegen. Auf der Brandstrasse läuft seit Anfang April ein Test mit einem 1,5 Meter breiten Velostreifen, auf beiden Seiten der Fahrbahn. Üblicherweise lässt die Kapo beidseitige Velostreifen erst aber einer Fahrbahnbreite von 7,5 Metern zu. Damit können sich zwei Autos

kreuzen, ohne zwingend den Velostreifen zu befahren. Die Brandstrasse hingegen ist bloss 6 Meter breit. Mittels Testbetrieb will die Stadt Uster nun eruieren, ob von der üblichen Praxis abgewichen werden kann. Die neue Markierung soll dem Veloverkehr mehr Sichtbarkeit und Sicherheit geben. Im kommenden Herbst sollen erste Erkenntnisse vorliegen. ■

GESAGT

«Ich habe mich völlig inkorrekt verhalten und bin bei Rot über die Kreuzung gefahren. Der Frust des Autofahrers ist verständlich. Aber dass jemand einen Velofahrer umbringen will, das geht nicht.»

Der Zürcher Multimillionär Steff Fischer, der einen SUV-Fahrer wegen versuchter schwerer Körperverletzung anzeigte, in «20 Minuten».



Das aktuelle Cover des Ostschweizer Kulturmagazins «Saiten».

GELESEN

DAS VELO IST AUCH KULTUR

Das Velo ist viel mehr als ein Fortbewegungsmittel. Es ist Kultur und Savoir-vivre. Der jüngste Beweis dafür: Das Ostschweizer Kulturmagazin «Saiten» widmet dem Velo fast eine ganze Ausgabe. Das Heft taucht ein in die Gedankenwelt von Velopendlern und der Mitglieder des Old Bicycle Fan Clubs, die ein Velomuseum in Ausserrhoden betreiben. Es zeigt Radball-Legenden noch einmal ganz gross und porträtiert den Erfinder des Flugvelos, der Zeit seines Lebens verkannt wurde. Spannend ist auch der Artikel über das Velo als Emanzipationsmaschine. Und last but not least gibts Velopolitisches: So nimmt Autorin Corinne Riedener etwa die St. Galler Velopolitik unter dem Titel «Bald kommt der Besenwagen» auf die Schippe und lässt Michael Liebi von der Berner Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Interview erklären, warum es in der Hauptstadt in Sachen Velo schneller vorwärtsgesht. Wir sind begeistert, auch oder gerade weil es da zudem einen Artikel mit dem Titel «VelokulturTM abschaffen!» gibt – und wünschen uns, dass sich andere Kulturmagazine inspirieren lassen. ■

Hallo Velo?: Saiten, Ostschweizer Kulturmagazin, Nr. 310, 04/2021, 88 Seiten. Print nur im Abo für Fr. 85.– erhältlich, PDF kostenlos auf www.saiten.ch.

DER VELOTUNNEL AUF DER ZIELGERADEN

Das Stadtzürcher Stimmvolk wird am 13. Juni über den Velotunnel unter dem HB entscheiden. Pro Velo Kanton Zürich legte vor rund einer Dekade den Grundstein dafür.

Am Anfang war das Chaos rund um den Hauptbahnhof: zu viele Velos, zu wenig Platz. Dieser unbefriedigende Zustand bewog Pro Velo Zürich 2011 zu einer Petition: «Pro Velo hat dazu das Ei des Kolumbus gefunden und fordert vom Regierungsrat, in einem ungenutzten Autobahntunnel eine Velostation einzurichten», schrieb der damalige Geschäftsleiter Dave Durner in der April-Ausgabe des Velojournals.

AUS DEM AUTOBAHNTUNNEL ...

Der besagte Tunnel führt auf einer Breite von 25 Metern entlang der Sihl unter den Gleisen hindurch. Er wurde Ende der 1980er-Jahre als Vorinvestition in den Stadttunnel gebaut, der dereinst die A1 mit der A3 hätte verbinden sollen. Damals dachte man, es sei eine gute Idee,

die Autobahn mitten durchs Stadtzentrum zu führen. Die Zeiten ändern sich zum Glück – und so wurde die Fertigstellung auf unbestimmte Zeit verschoben. Fast nebenbei erwähnt Durner am Ende des Artikels, dass es noch einen anderen Vorteil hätte, den ungenutzten Tunnel freizugeben: «Da der Tunnel den gesamten HB unterquert, könnte er nicht nur als Velostation, sondern eben auch als Tunnel genutzt werden. Als Velotunnel, natürlich. Als bequeme, schnelle und direkte Verbindung zwischen den Kreisen 4 und 5, ohne den Umweg rund um den Bahnhof oder durch die Langstrassenunterführung.»

Innerhalb von fünf Monaten gelang es Pro Velo Zürich, rund 3000 Unterschriften zu sammeln. Die Zeit drängte, denn im Oktober 2011 war auch das neue «Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal» des Kantons Zürich in der Vernehmlassung. Es legte unter anderem fest, welche Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden sollten. «Ausser für Wintthur sind darin kaum konkrete Vorschläge für den Langsamverkehr vorgesehen. Dabei wird das vom Bund

ausdrücklich verlangt», sagte der damalige Geschäftsleiter von Pro Velo gegenüber dem «Tagesanzeiger». Der Stadttunnel als Veloweg wäre ein perfektes Projekt für den Kanton, der ohnehin viel zu wenige Velowege habe.

Stadt und Kanton zeigten sich offen für die Idee, und das Tiefbauamt gab eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Bereits drei Jahre nach der Petition, also 2014, hätte der Tunnel für die Velos eröffnet werden sollen. Aber wie so manches Projekt zur Verbesserung der Veloinfrastruktur in Zürich strapaziert auch dieses Bauvorhaben die Geduld der Velofahrenden.

... WIRD NACH ÜBER 30 JAHREN ...

2019 verlangten GLP, SP und Grüne vom Stadtrat ultimativ Auskunft darüber, wie es zu den massiven Verzögerungen kommen konnte. Gegenüber dem «Tagesanzeiger» sagte GLP-Gemeinderat Sven Sobernheim: «Immer wieder wurden verschiedene Stellen als Bremser genannt.» Zuerst der Kanton, dann das Bundesamt für Strassen (Astra) als Besitzer des Autobahnstummels, das offenbar

- 1 | Die Bilder stammen von Michael T. Ganz, der den Tunnel 2015 für sein Buch «Zürich Untergrund. Die Stadt unter der Stadt» besichtigen durfte.
- 2 | Türhüter Wilhelm Morf vor dem Eingang zum Tunnel.



plötzlich doch wieder Ansprüche auf den Tunnel anmelde. Hinzu kämen technische Schwierigkeiten etwa wegen der im Untergrund verlaufenden Leitungen. Mit den Jahren stiegen auch die Kosten: Schätzte das städtische Tiefbauamt die Kosten für den Bau der Rampen und den Einbau des Velotunnels in die vorhandene Kaverne 2012 noch auf unter eine Million Franken, ist der Betrag inzwischen auf 27,4 Millionen angestiegen. Warum braucht es so viel Geld für den Ausbau eines bereits vorhandenen Tunnels? Das Bauvorhaben erwies sich als komplexer als anfänglich angenommen. Für den Bau der Rampen und des Anschlusstunnels an die Velostation Europaplatz müssten gemäss Tiefbauamt diverse Werkleitungen neu verlegt werden. Bei dieser Gelegenheit würde auch gleich ein ewz-Trasse aus der Sihl in den Stadttunnel umgelegt. Zudem sind zusätzliche Sicherheitsanlagen wie etwa Brandschutztüren oder eine Videoüberwachung erforderlich. Im Objektkredit enthalten sind auch rund 9 Millionen Franken für einen allfälligen Rückbau, falls der Autobahntunnel doch noch

kommen sollte. Dies würde dann aber nicht Millionen, sondern Milliarden kosten und wäre frühestens in 20 Jahren der Fall – und bis dann ist das Thema Stadtautobahn hoffentlich ganz vom Tisch.

... HOFFENTLICH BALD EIN VELOTUNNEL

Die hohen Kosten sind nun der Grund dafür, warum der Velotunnel noch eine letzte Hürde nehmen muss. Am 13. Juni entscheidet das Stadtzürcher Stimmvolk mit einem Ja oder Nein zum Budgetposten über das Projekt. Nach den 70,5 Prozent Ja-Stimmen zur Veloinitiative sind wir zuversichtlich, dass unser «Ei des Kolumbus» endlich gelegt und der Velotunnel 2024 eröffnet werden kann. Und falls noch jemand ein Killerargument für zaudernde Mitbürgerinnen oder Mitbürger braucht: Einfach immer daran denken, dass es extrem viel mehr kosten würde, wenn man diesen Tunnel wie ursprünglich geplant den Autos überliesse – und dass dies nicht nur zulasten des Portemonnaies ginge, sondern auch auf Kosten der Lebensqualität. ■

Andrea Freiermuth

DER VELOTUNNEL IN ZAHLEN

- **2011** forderte Pro Velo Zürich die Nutzung des bereits bestehenden Tunnels.
- **3050** Personen unterschrieben damals die Petition von Pro Velo Zürich.
- **192 Meter** lang und **25 Meter** breit ist der Hohlraum unter dem HB, der Anfang der 1980er-Jahre für die Stadtautobahn gebaut wurde.
- **2014** hätte der Velotunnel ursprünglich eröffnet werden sollen.
- **27,4 Millionen Franken** kostet der Umbau.
- **8,8 Millionen** davon sind für den Rückbau vorgesehen – und werden hoffentlich nie benötigt.
- **2,5 Milliarden** hätte das ursprünglich geplante Autobahnprojekt gemäss Schätzungen gekostet.
- **2024** soll der Velotunnel nun tatsächlich eröffnet werden.
- **1050** Abstellplätze in der neuen Velostation sind geplant, alle kostenlos.

TERMINE

STATDKLIMA-INITIATIVEN

Ab sofort kann man in Winterthur und Zürich die Stadtklima-Initiativen des Vereins umverkehR unterschreiben. Die «Initiative für ein gesundes Stadtklima», kurz «Gute-Luft-Initiative», will Strassen in Grünflächen mit Bäumen umwandeln (siehe Seite 3). Mit der «Initiative für eine zukunftsfähige Mobilität», kurz «Zukunfts-Initiative», sollen Strassenräume in Fuss- und Veloflächen sowie Flächen für den öffentlichen Verkehr umgestaltet werden.

www.stadtklima.ch



VELOFAHRKURSE

Die beliebten Velofahrkurse für Kinder in Begleitung ihrer Eltern sind in 25 Zürcher Gemeinden geplant. Die epidemiologische Lage ist bei Redaktionsschluss unsicher. Interessierte melden sich für den gewünschten Kurs an und werden in Folge über dessen Durchführung auf dem Laufenden gehalten. www.velofahrkurs.ch

VELOBÖRSEN

Die nächste Velobörse findet am Samstag, 24. April, auf dem Helvetiaplatz statt. Zwei Wochen später, am 8. Mai, gastiert die Börse in Oerlikon auf dem Max-Bill-Platz. Alle weiteren Daten gibts auf unserer Website. www.provelozuerich.ch

KIDICAL MASS

Der nächste Veloumzug für Kinder ist für Samstag, 8. Mai, geplant. Ob die Veranstaltung stattfinden kann, ist bei Redaktionsschluss noch nicht klar. Aktuelle Infos gibts auf der Website. www.kidicalmass.ch

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die Mitgliederversammlung findet voraussichtlich am Freitag, 11. Juni, statt. Anmeldungen nehmen wir entgegen, sobald klar ist, ob wir den Event dann live durchführen können. www.provelozuerich.ch/mv ■



VELOSTRATEGIE 2030

Ende März verkündete die Stadt Zürich ihre neue Velostrategie. Das sind die wichtigsten Eckpunkte – und unsere Haltung dazu.



Velostrategie 2030: Die Stadt ist seit ewig in den Startlöchern für den Umbau.

Der Masterplan Velo von 2012 wird von der Velostrategie 2030 abgelöst.

Schön und gut. Aber es ist eigentlich egal wie das Ding heisst. Wichtig wäre uns, dass es in Sachen Velo in der Stadt Zürich endlich vorwärtsgeht.

Die Stadt will bis 2022 vier Veloschnellrouten mit einer Gesamtlänge von 14 Kilometern fertigstellen. Sie spricht neu von «Velovorzugsrouten», womit Velokritikern die Angst vor rasenden Velofahrenden genommen werden soll.

Wir übernehmen die Terminologie gerne, denken aber, dass das Tempo das kleinste Problem ist, solange Autos in der Stadt Zürich noch bis zu 50 Kilometer die Stunde fahren dürfen. Tempo wird bloss zum Problem, wenn Velofahrende gemeinsam mit Zufussgehenden in Mischzonen gedrängt werden – und die neuen Velovorzugsrouten sind ja hoffentlich nicht als solche gedacht.

Velos sind auf Vorzugsrouten vortrittsberechtiget. Die Strassen sollen mit Piktogrammen entsprechend signalisiert werden. Mehrheitlich autofrei, wie das die Velorouten-Initiative verlangt, sind sie aber nicht. Und auch bauliche Massnahmen, die den Durchgangsverkehr verhindern könnten, plant die Stadt nicht.

Hier gilt es, genau hinzuschauen und dranzubleiben. Denn dies könnte der Anfang vom Ende der Velorouten-Initiative beziehungsweise ihrer Umsetzung gemäss Initiativtext sein. Darin fordern wir ausdrücklich sichere Velorouten – und das sind Velowege mit Autos nun mal einfach nicht. Pragmatismus ist okay, aber versuchen sollte man es doch.

Bis 2030 will die Stadt ein 100 Kilometer langes Netz mit durchgehenden und si-

cheren Velorouten verwirklicht haben. Der Entwurf hierfür soll mit dem neuen kommunalen Richtplan im Sommer 2021 kommuniziert werden.

Wir freuen uns über die Verdopplung. Mit der Velorouten-Initiative forderten wir bekanntlich bloss 50 Kilometer. Die Freude währt lange, falls die Umsetzung deswegen nicht doppelt so lange dauert. Und ganz wichtig: Auch wenn wir doppelt so viele Velorouten erhalten, wollen wir darauf nicht etwa einfach halb so sicher Velo fahren. Kurz: Wir freuen uns über Quantität, solange auch die Qualität stimmt und sich die Stadt an den Zeitplan hält.

Künftig sollen alle Velostreifen breiter als 1,5 Meter werden.

Super. Wir bereiten uns schon mal auf Einsprachen vor, wenn die Stadt ihre eigenen Standards nicht einhält. Wie kürzlich etwa an der Badenerstrasse, einer Hauptroute, auf der die Planaufgabe stadtauswärts bloss 1,25 Meter vorsieht und stadteinwärts teilweise ganz auf den Velostreifen verzichtet. Wobei man an dieser Stelle leider auch erwähnen muss, dass unsere Einsprache im Dezember 2020 abgelehnt wurde ... ■

Andrea Freiermuth

VON POP-UP ZU SOMMERPASS

Die Stadt hat auch vor der dritten Pandemiewelle kein Gehör für die Forderung nach Pop-up-Velowegen. Pro Velo Zürich hat das Sicherheitsdepartement schon im Frühling 2020 darum gebeten, den Velofahrenden während der Pandemie mehr Platz zu gewähren.

Die Grassroots-Bewegung «Velo Mänsche Züri» verfolgt das Thema seit einem Jahr mit grossem Elan: mit einer Petition, mit Anfragen, Social Media, Velodemos, Medienmitteilungen und vielem mehr. Der letzte Streich war ein offener Brief, der dank einer Crowdfunding-Aktion in der WOZ und im P. S. publiziert werden konnte. Gebracht hats wenig: Die Antwort lautet noch immer, dass man sich lieber auf Massnahmen konzentriere, die auch Bestand hätten.

Wir vermuten, dass die Stadt einfach nicht über ihren Schatten springen kann. Es bräuchte schon viel Grösse, wenn man nach einem Jahr Neinsagen doch noch einlenken würde. Immerhin: Um nicht als Veloverhinderer und Neinsager abgestempelt zu werden, hat Stadtrat Wolff das Projekt «Brings uf d'Strass!» lanciert. Dabei sollen während der Sommerferien vom 19. Juli bis am 20. August mehrere Teile von Quartierstrassen in den Kreisen 1, 3, 4 und 5 für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Das ist zwar nicht das, was die «Velo Mänsche Züri» und mit ihnen Pro Velo Zürich wollte, aber besser als gar nichts – und vielleicht wird ja aus wenig dereinst mehr. ■

www.popup.velowege.jetzt



Der Sticker, der für Pop-Up-Velowege wirbt.



PRIMELI FÜR CABRIOLISTEN¹

Cabriolisten¹ zieht es gerne auf kleine Strässchen. Dort können sie die freie Natur und die saubere Luft noch mehr geniessen – wenn da bloss die Velofahrenden nicht wären.

Wenn Primeli und Gänseblümchen aus dem Boden spriessen, schiessen auch die ersten Cabriolets aus ihren Garagen. Und wenn sich Löwenzahn und Sonnenblumen nach der Sonne recken und Bienen zu süßem Nektar ausschwirren, schwirren auch Heerscharen von Cabriolisten¹ in die freie Natur und recken ihre Häupter in den erfrischenden Fahrtwind. Es sind automobile Naturfreunde¹, meist elegant-sportlich gekleidet, versehen mit modischer Sonnenbrille, manchmal mit ausgefallenem Hut und teurem Seidenschal, bequem gebettet in weiche Ledersitze des glänzend gepolsterten Cabriolets. Die Cabriolisten¹ wissen die freie Natur zu geniessen: die saubere Landluft, die neckisch die Haare aufwirbelt, die fernen Schneeberge, die Blumenwiesen, die Hecken und Bäume im weissen Blütenkleid, die Bächlein und Weiher, die idyllischen Bauernhäuser mit bellenden Hunden und Hühnern neben der Strasse. Und weil sich Bächlein, Blüten und Bauernhäuser kaum neben stark befahrenen Strassen finden, zieht es die Cabriolisten¹ gerne auf abgelegene, schmale Strassen. Dort allerdings trüben immer häufiger Velofahrer ihren Naturgenuss. Sie halten die Cabriogeniesser¹ davon ab, ihren Blick über die unberührte Landschaft schweifen

zu lassen. Die Velofahrerinnen nötigen sie, ihr ohnehin geringes Geniesstempo noch weiter zu drosseln, den Blick von den Blumen und Bächlein auf die schmale Strasse zu lenken, zuweilen sogar zu hu-

DIE CABRIOLISTEN¹ KÖNNEN SICH WENIGSTENS MIT DEM KLIMAWANDEL TRÖSTEN: KÜNFTIG KÖNNEN SIE IHREN OFFENEN WAGEN FRÜHER UND LÄNGER SPAZIEREN FÜHREN.

pen oder anzuhalten. Und immer wieder ärgern sich Cabriolisten¹ über unverantwortliche Eltern, die sogar Dreijährige mit deren kreativem Fahrstil auf einem Kleinstvelo mitfahren lassen. Und sie empören sich über Velofahrerinnen mit Babys im Anhänger oder auf dem Rücken. Und manchmal entwischt den Cabriolisten¹ ein böses Wort über mangelnde Erziehung, über Respektlosigkeit und mangelnde Rücksicht gegenüber Autofahrern¹: «Wissen Sie nicht, wo der Radweg ist!?» Noch grösser ist der cabriolistische Ärger, wenn eine autofeindliche Behörde eine einsame Strasse handstreichartig mit einem Autofahrverbot versieht. So wie schon vor Jahrzehnten die meisten Waldstrassen. Dann werden die Cabriolisten¹ politisch: Genügt es nicht, wenn die da

oben wegen Corona die Bewegungsfreiheit einschränken? Wozu baut man Strassen, wenn man sie nicht nutzen darf? Was nützt das Geschwafel von diskriminierungsfreier Gesellschaft, wenn Autofahrende mit Verboten und Lenkungsabgaben diskriminiert werden?

Die Cabriolisten¹ können sich wenigstens mit dem Klimawandel trösten: Die Temperaturen steigen, die warmen Jahreszeiten dauern länger. Die Cabriolisten¹ können ihren offenen Wagen und mit ihm ihre Partnerin² oder Freundin² früher und länger spazieren führen. ■

Aedes

¹ Widerwillig korrekt: Es sind immer auch Frauen gemeint.

² Konsequenterweise sind auch Männer gemeint.

AEDES – DIE ERKLÄRUNG

Aedes ist eine Gattung innerhalb der Familie der Stechmücken. Der wissenschaftliche Name leitet sich von dem griechischen Wort «aëdes» ab und bedeutet übersetzt «unangenehm» bzw. «lästig», da die Weibchen dieser Gattung auch beim Menschen Blut saugen.

WICHTIGE NETZLÜCKE WIRD GESCHLOSSEN

Bis anhin meiden Velofahrende die Untere Vogelsangstrasse zwischen Storchenbrücke und SBB-Unterführung. Enge Fahrspuren und viel Verkehr machen die Fahrt zur unsicheren Lotterie. Das soll sich nun ändern.



Die Vogelsangstrasse heute: Viele Autos und kein Platz für Velos.

Die Untere Vogelsangstrasse stellt für das Quartier Töss eine wichtige Route ins Stadtzentrum dar. Stadtauswärts verbindet sie die Wohngebiete mit dem Naherholungsangebot entlang der Töss beim Reitplatz. Zudem ist die Strasse ein wichtiger Zubringer für den Fuss- und Veloverkehr flussaufwärts weiter in Richtung Kyburg und Tössal. Zum Leidwesen der Stadtbevölkerung dient die Untere Vogelsangstrasse jedoch auch als regionale Verbindung zwischen der Autobahn A1 und dem Tössal. Ein namhafter Pendlerstrom ergiesst sich jeden Morgen und Abend aus dem Tössal und wieder zurück via Seen, Zwingli-

platz und Breite über den Strassenabschnitt zwischen der Storchenbrücke und der Auwiesenstrasse.

GEFÄHRLICHES ÜBERHOLEN

Das hohe Verkehrsaufkommen und die knappen Platzverhältnisse machen die Strasse bis anhin für den Veloverkehr unattraktiv. Nur mutige Könnerrinnen und Könnern nutzen sie. Denn hier werden Velofahrende von den eiligen Autofahrenden regelmässig mit rechtswidrig knappem Abstand überholt, was zu gefährlichen Situationen führt. Aus diesem Grund wird der Strassenabschnitt seit Jahrzehnten im Richtplan als geplante

überkommune Radroute geführt. Aufgrund der engen Verhältnisse zwischen der Wohnüberbauung und dem Areal der SBB ist eine Verbesserung für den Veloverkehr nicht mit einfachen Mitteln zu erreichen. Vor über 20 Jahren wurden zwar Projektideen für einen Radweg im Böschungsbereich zu den SBB-Gleisen hin andiskutiert, aber wieder als zu aufwendig und zu teuer verworfen.

Da der bauliche Zustand der Strasse schlecht ist und sie dringend saniert werden sollte, musste man ein Sanierungsprojekt ohne wesentliche Verbesserung für den Veloverkehr befürchten. Durch einen glücklichen Umstand kommt es nun aber nicht wie befürchtet, sondern viel besser als erwartet.

VORBILDICHE NEUGESTALTUNG

Auslöser dafür sind die Ersatzneubauten der Gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft Winterthur (GWG) am Hang oberhalb der Strasse. Diese erstellt hier derzeit moderne Neubauten mit 160 Wohnungen. Die neue Überbauung hat verschiedene städtische Infrastrukturprojekte im Bereich der Kanalisations- und Werkleitungen ausgelöst. Darauf abgestimmt wird nun auch der Strassenraum neu gestaltet und aufgeteilt. Am 17. März 2021 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat dafür einen Kreditantrag von knapp zwei Millionen Franken unterbreitet.

Das Projekt sieht vor, beidseits der MIV-Fahrspuren durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 1,5 bis 1,75 Metern einzurichten. Die im Bereich der Wohnsiedlung bestehenden Parkplätze entlang der Strasse werden aufgehoben und in die neue Tiefgarage verlegt.

Für die Fussgängerinnen und Fussgänger entsteht ein sogenanntes Hochtrottoir. Zu Fuss bewegt man sich nicht mehr auf Strassenniveau, sondern etwas höher im Bereich des Erdgeschosses der Siedlung. Das Hochtrottoir dient gleichzeitig als Erschliessungsweg für den Veloverkehr aus der Siedlung. Innerhalb der Neubauten profitieren die Bewohnerinnen und Bewohner von vorbildlich angelegten grosszügigen Veloabstellräumen. Darin finden auch Velos mit (Kinder-)Anhängern und die immer beliebter werdenden Cargobikes problemlos Platz.

VELOABSTELLANLAGEN

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Dieses Mal ist die Decathlon-Filiale in Winterthur Grüze an der Reihe.

TIEFE KOSTEN FÜR DIE STADT

Da es sich beim Projektperimeter um eine für den motorisierten und den Veloverkehr überkommunal bedeutende Strasse handelt, wird der Löwenanteil der Kosten von knapp zwei Millionen Franken über den kantonalen Strassenfonds finanziert. Auf die Stadt Winterthur entfallen Investitionskosten von lediglich rund 300 000 Franken. Die Velofahrenden freuts: Ab Frühling 2024 geniessen sie an der Unteren Vogelsangstrasse endlich freie und sichere Fahrt auf ausreichend breiten Velospuren. ■

Pro Velo Winterthur

RECHTSABBIEGEN BEI ROT

Nach jahrelangem Einsatz von Pro Velo Schweiz war es Anfang Jahr endlich so weit: Seit dem 1. Januar erlaubt das Strassengesetz den Velofahrenden an ausgewählten Stellen das legale Rechtsabbiegen bei Rot. Auch in Winterthur tauchen seit Mitte März an verschiedenen Lichtsignalanlagen die ersten der vom Bund neu kreierten schwarzen Tafeln mit gelbem Velo und Pfeil auf. Sie zeigen den Velofahrenden, wo nun ein Anhalten an der roten Ampel nicht mehr notwendig ist, wenn die Fahrt nach rechts weitergehen soll. In weniger als einem Monat wurden in der Stadt insgesamt 43 Tafeln an 29 Kreuzungen montiert. Gemäss Auskunft von Herbert Elsener vom Tiefbauamt sollen weitere Kreuzungen in Zusammenhang mit Strassenprojekten zu einem späteren Zeitpunkt dazukommen.



Hier darf auch bei Rot ohne Halt nach rechts abgebogen werden.



Kriterien: Die Testkriterien orientieren sich am Merkblatt des Kantons Zürich für Veloabstellanlagen bei Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsliegenschaften.
Standort: Grüzefeldstrasse 49
Notenskala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop
Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Via Einfahrt für die Autos quer über den Parkplatz.

PUNKTE ●●○○○○

Zufahrt stufenfrei?

Ja

PUNKTE ●●●●●●

Parkierung nahe beim Eingang?

Nein, gut 30 Meter vom Eingang entfernt.

PUNKTE ●○○○○○

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja, 25 Plätze, genügend für den normalen Alltagsbetrieb.

PUNKTE ●●●●●●

Überdachung vorhanden?

Nein.

PUNKTE ●○○○○○

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, das Parkfeld ist ausreichend tief.

PUNKTE ●●●●●●

- 1 | Hier direkt neben dem Eingang befanden sich die Veloparkplätze zuvor.
- 2 | Die neuen Abstellplätze, gut 30 Meter entfernt ohne Dach und mit untauglichen Ständern.
- 2 | Neu muss ganz nach hinten bis zum Zaun gefahren werden.

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, klassische «Böglständer» wie in den 1970er-Jahren aus dem eigenen Sortiment. Beschädigen Felgen und taugen für viele Reifenbreiten nicht.

PUNKTE ●○○○○○

Fazit:

Sport ist zwar das Business von Decathlon – Kundschaft, die sportlich mit dem Velo kommt, wird hingegen stiefmütterlich behandelt. Eigentlich unnötig, denn bis vor kurzem befanden sich die Veloabstellplätze direkt neben dem Eingang, wenn auch ohne Dach und Ständer. Nun wird diese Fläche zeitweise zum Aufstellen von Produkten genutzt, und die Velofahrenden wurden ans Ende des Parkplatzes verdrängt, samt untauglicher Ständeranlage und ohne Schutzdach – für ein Sportgeschäft eigentlich ein No-go.

GESAMTNOTE

3,3

EIN DURCHZOGENES VELOJAHR

Wie für viele war das vergangene Pandemiejahr auch für Pro Velo Zug speziell und herausfordernd. Trotzdem gibt es einiges zu berichten – und auch für das laufende Jahr haben wir diverse Pläne.

Wie Pro Velo Schweiz erlebte auch Pro Velo Zug ein durchzogenes Jahr 2020. Einerseits wurde das Velo von vielen als Sport-, Freizeit- und Transportgerät (wieder-)entdeckt, andererseits konnten wir nicht alle unsere Jahresziele erreichen, und auch wichtige Einnahmequellen fielen weg. Während in anderen Schweizer Städten im Pandemiefrühjahr Sofortmassnahmen für den Veloverkehr getroffen wurden, blieb es diesbezüglich im Kanton Zug ruhig. Die Zunahme der Radfahrenden ist aber auch bei uns spürbar und deshalb auch nicht immer frei von Konflikten. Auffallend und erfreu-

lich war, dass Pro Velo Zug im Jahr 2020 eine ausserordentliche Medienpräsenz hatte; noch nie wurden in den Lokalmedien derart viele Berichte über einen Verein publiziert.

DIVERSE KURSE UND AKTIONEN

Pro Velo führte auch 2020 einige erfolgreiche Aktionen durch:

- Wir schenkten der Gemeinde Cham eine Veloservice-Station, die im Frühling beim Parkplatz der Badi aufgestellt wurde und seither rege benutzt wird.
- Die fünfte Plakatkampagne «Begegnung mit Respekt» sollte – wie auch in

den Vorjahren – Zufussgehende und Velofahrende zur gegenseitigen Rücksichtnahme ermuntern. Sechs Zuger Gemeinden bestellten insgesamt 60 Plakate.

- Die Frühlingsbörse mussten wir leider absagen; eine wichtige Einnahmequelle für unseren Verein fiel damit weg. Die Herbstbörse wurde erstmals im «Frei-rum» durchgeführt. Von den angenommenen 231 Velos wurden 140 verkauft.
- In Baar und Cham führten wir Velofahrerkurse mit 78 Kindern und Erwachsenen durch. Der im Mai in Zug geplante Anlass fiel aus.
- Im Juli fand die Velo-Kultour zum fünften Mal statt. Sie führte durchs Zuger Ennetsee-Gebiet zu alten Bauernhäusern und begeisterte etwa 30 Mitradelnde. Wir hatten den schweizweit bekannten Bauernhausforscher Benno Furrer als Führer gewonnen.
- In Neuheim führten wir einen Reparaturkurs durch, und im Repair Café wurden vermehrt Velos und E-Bikes repariert.
- In Baar organisierte die Gemeinde zusammen mit uns Mitte November eine Velolichtaktion, an der sich auch die Zuger Polizei beteiligte. Es ist geplant, ähnliche Aktionen auch im Jahre 2021 durchzuführen.

60 SCHWACHSTELLEN ERFASST

Auch politisch war Pro Velo Zug 2020 aktiv. So erstellten wir einen umfangreichen Schwachstellenkatalog mit etwa 60 Einträgen, schwerpunktmässig für Zug und Baar. Die Liste wird fortwährend ergänzt; Anregungen zur Aufnahme weiterer Schwachstellen sind willkommen. Bei einem ersten Gespräch mit den Behörden der Stadt Zug konnten wir den Katalog präsentieren. Unsere Forderung, Veloverantwortliche in den Gemeinden einzusetzen, fand in diesem Zusammenhang jedoch vorerst kein Gehör. Auch bei der alljährlich stattfindenden Besprechung mit Stadt und Kanton war der Schwach-

Die neue Veloservice-Station beim Parkplatz der Chamer Badi: Victor Zoller, Co-Präsident von Pro Velo Zug, in Aktion.





stellenkatalog ein Thema. Die Behörden informierten uns über die zahlreichen Studien, Planungen und Programme, welche auf Bundes- und Kantonsebene sowie in der Stadt Zug laufen. Unsere Mitarbeit wird geschätzt, und wir werden auch in Zukunft für Stellungnahmen beigezogen.

Für das Velowegnetz konnten wir keine grossen Verbesserungen erreichen. Immerhin wurde bei der Brücke Unterfeld-Baar der Autoverkehr eingeschränkt. In

ZIELE IM LAUFENDEN JAHR

Für das Jahr 2021 haben wir uns unter anderem folgende Ziele gesetzt:

- Mitwirkung bei der Ortsplanungsrevision in allen Gemeinden, siehe Beitrag auf Seite 12.
- Aktive Beteiligung im Veloclub der Politikerinnen und Politiker
- Velofahrt zum Thema Schwachstellen mit Herrn Regierungsrat Florian Weber (Baudirektion)
- Umsetzung der neuen Veloregeln im Kanton und in den Gemeinden
- Velonetz-Initiative: Mithilfe bei Unterschriftensammlung
- Plakataktion «Begegnung mit Respekt» und Standaktion am Parking Day im Herbst.
- Velofahrkurse in Zug, Baar und Cham sowie Veloreparaturkurs im Langhuus Cham.
- Velo-Kultour
- Velobörse Frühling und Herbst

Die gut besuchte Herbstbörse im «Freiruum»: 140 von 231 Velos fanden ein neues Zuhause.

der Gubelstrasse in Zug konnten wir erreichen, dass die Busspur zwischen den Kreisel Dammstrasse und Aabachstrasse 2021 für Velos geöffnet und die Situation beim Kreisel Dammstrasse verbessert wird. Wir setzten uns ferner dafür ein, dass beim Campingplatz beim Brüggl die Schwellen zur Verlangsamung des Verkehrsflusses so angeordnet werden, dass sie einfacher umfahren werden können.

Ein weiteres Ziel haben wir 2020 nicht erreicht: Zusammen mit der ALG und dem VCS hatten wir im Sommer 2018 die Velonetz-Initiative lanciert; immer noch fehlen einige der notwendigen 2000 Unterschriften.

DER VEREIN WÄCHST KONSTANT

Pro Velo Zug hatte Ende 2020 395 Mitgliedschaften, wobei mit etwas mehr als einem Duzend der jährliche Zuwachs in etwa konstant ist. Der Vorstand setzt sich aktuell aus sechs Personen zusammen; seit März 2020 arbeitet Luzian Franzini im Vorstand mit.

MV GING GLATT ÜBER DIE BÜHNE

Die Mitgliederversammlung konnte im März 2021 leider bloss schriftlich stattfinden. 43 Mitglieder hatten eine Rückmeldung geschickt. Alle Traktanden wurden genehmigt und der Vorstand im Amt bestätigt.

Wir bedanken uns herzlich bei allen Mitgliedern und speziell auch den Helferinnen und Helfern für ihre Treue und Unterstützung im vergangenen wie auch kommenden Jahr. ■

Victor Zoller, Johannes Bösel

Weitere Informationen unter:

www.provelozug.ch/protokolle-gv
Feedback und Anregungen jederzeit an:
seki@provelozug.ch

TERMINE

VELOBÖRSE STIERENMARKTAREAL

Samstag, 1. Mai 2021: Annahme der Velos von 8 bis 10 Uhr. Ab 10.30 Uhr exklusiver Verkauf an Mitglieder, ab 11 Uhr offener Verkauf.
www.provelozug.ch/veloboerse-fruehjahr

VELOFAHRKURSE

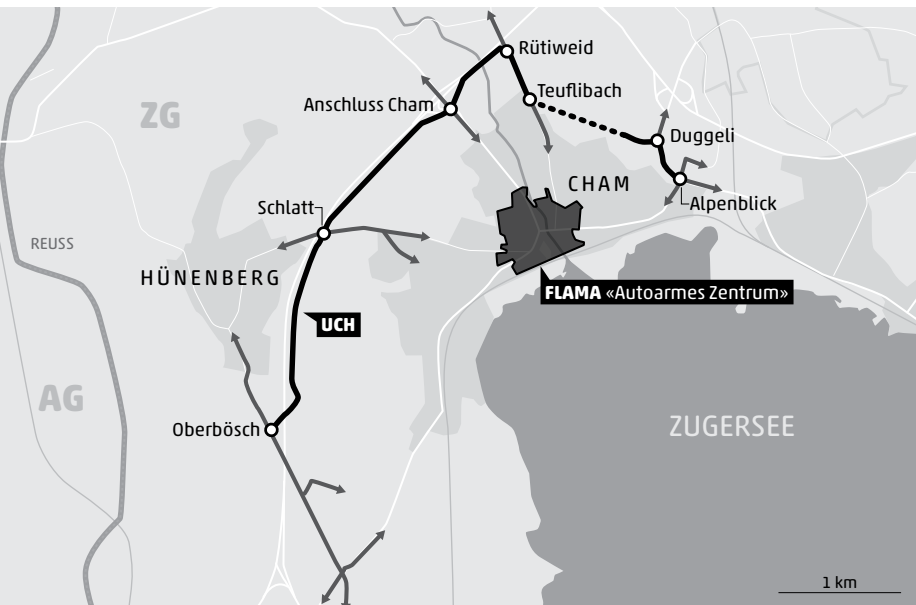
- 8. Mai 2021 Zug
 - 26. Juni 2021 Baar
 - 28. August 2021 Cham
- www.provelozug.ch/velofahrkurse-fuer-kinder-2

VELO-KULTOUR

Voraussichtlich Samstag, 3. Juli 2021 (die Durchführung hängt von der Pandemielage ab). Mögliches Thema: Renaturierungen im Kanton Zug sowie Naturschutz entlang der Lorze. ■

REVISION DER ORTSPLANUNG

Pro Velo Zug engagiert sich in den anlaufenden Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden. In Cham wurden drei Anliegen vorgebracht.



Pro Velo Zug hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision in Cham eine Stellungnahme verfasst:

1. VELOABSTELLPLÄTZE

Pro Velo fordert für die nächste Revision der kommunalen Bauordnung in Cham die Aufnahme der Bestimmungen gemäss dem Astra-Handbuch «Veloparkierung» (Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb). Bei Renovationen, Um- und Neubauten sollen gedeckte Veloab-

stellplätze möglichst nahe beim Zielort (Eingang) vorgeschrieben werden. Die Anzahl hat mindestens der VSS-Norm 640 065 zu entsprechen. Gewerbe- und Bürobauten müssen Garderoben mit Duschen zur Verfügung stellen.

2. VELOWEGNETZ

In der Verkehrsplanung gilt es, das Velowegnetz sowohl für den Pendler- und Durchgangsverkehr als auch für die Freizeitmobilität auszubauen und Lücken zu

schliessen. Wo immer möglich sollen Velofahrspuren von Motorfahrzeug- und Fussgängerflächen entflochten beziehungsweise separiert werden. Die mit der Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH, Bild 4) angedachte Verkehrsberuhigung im Zentrum von Cham bietet hierzu Chancen. Innerorts soll Tempo 30 grossflächig ausgedehnt und wo möglich sollen Begegnungszonen eingerichtet werden.

3. FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR

Eine Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Cham könnte Baugesuche prüfen und Anlagen abnehmen, sowie bei der Analyse und Optimierung des lokalen Veloverkehrsnetzes mitwirken. Sie wäre auch Anlaufstelle für Anregungen der Nutzerinnen und Nutzer der Veloinfrastruktur.

Auch bei anstehenden Ortsplanungsrevisionen in weiteren Gemeinden werden wichtige Veloplanen, wie gedeckte Abstellplätze oder eine Verkehrsplanung im Sinne des Velos, von Pro Velo Zug eingefordert. ■

Victor Zoller

- 1| Gedeckt und sicher kein Hindernis für Passanten.
- 2| Ohne Witterungsschutz und praktisch auf dem Gehweg.



REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66



Der Bike Shop am Zürichsee



Seestrasse 151
8712 Stäfa



044 926 18 22
www.veloteria.ch



Hilfswerk der Evangelischen
Kirchen Schweiz

HEKS rollt

**Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich**

Mehr Informationen unter:
www.heks.ch

Rad-Los! Verkauf + Service + Bau



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



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich

IMPRESSUM

Herausgeber und Verlag:

Velomedien AG, Kalkbreite-
strasse 33, 8003 Zürich – in
Zusammenarbeit mit Pro Velo
Kanton Zürich

Layout: tnt-graphics AG,
Neue Winterthurerstrasse 15,
8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Redaktion: Andrea Freiermuth
(verantwortlich, ZH), Kurt Egli
(Winterthur), Johannes Bösel
(Zug), Martin Schwarz (SH)

Korrektur: Kathrin Berger,
woerterbuero.ch

Auflage: 5000 Exemplare

KORRESPONDENZ UND
ADRESSÄNDERUNGEN
Zürich:
info@provelozuerich.ch
Zug:
seki@provelozug.ch
Schaffhausen:
sh@provelo-sh.ch

OO **PRO VELO**
KANTON ZÜRICH

www.fahrradbaustolz.ch

TREUE BEGLEITER FÜR ALLE WEGE

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



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

WAS BRINGT TEMPO 30 FÜRS VELO?

Die Petition von Pro Velo ist lanciert: Tempo 30 auf zahlreichen Schaffhauser Sammelstrassen. Wir haben der Geschäftsführerin Daniela Furter dazu einige Fragen gestellt.

Was hat Pro Velo SH bewogen, wieder eine Petition zu lancieren?

Daniela Furter: Wir haben Nachholbedarf. 2010 lancierte Pro Velo eine Petition zum Duraduct und überreichte diese dem Stadtrat mit mehr als 2600 Unterschriften. Man versicherte uns, dass es vorwärtsgehen werde und innerhalb zweier Jahre eine Abstimmung dazu vors Volk käme. Nun, mehr als zehn Jahre später, sind wir in dieser Sache keinen Schritt weiter. 2013 folgte der Velomasterplan für die Altstadt und 2016 die Velo-Offensive.

Viele Versprechen. Gab es auch kleine Fortschritte?

Nein. Weder haben wir ein gutes Velonetz und genügend Veloabstellplätze in der Stadt, noch hat sich die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht. Wir möchten aber etwas bewegen und das Velofahren angenehmer machen.

Wie willst du das erreichen?

Das geht am besten mit der Unterstützung der Bevölkerung. Es ist ein starkes Zeichen, wenn viele Bewohnerinnen und Bewohner Tempo 30 fordern – denn es zeigt, dass es ein grosses Anliegen ist, nicht nur von Velofahrenden, sondern auch von den lärmgeplagten Anwohnenden und von Eltern der Schaffhauser Schulkinder. Die Petition zur Öffnung der Einbahnstrassen und Fahrverbote hat Grosses bewirkt, und in kürzester Zeit wurde uns versprochen, einen grossen Teil der Strassen zu öffnen. Wir erhoffen uns natürlich einen ähnlichen Erfolg und lassen auf jeden Fall nicht locker.

Welche Verbesserungen könnte Tempo 30 auf den ausgewählten Strassen bringen?

Die Sicherheit würde sich bei Tempo 30 massiv erhöhen. So sind die vorgeschlagenen Strassen alles Schulwege. Unfälle bei Tempo 30 nehmen innerorts um die Hälfte ab, viele Schwerverletzte und gar Todesfälle können verhindert werden. Das zeigen Beispiele aus dem Ausland: So haben Helsinki und Oslo, die Tempo 30 innerorts eingeführt haben, 2019 keine Todesfälle im Strassenverkehr verzeichnet – notabene handelt es sich um Städte mit über 600 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.



Pro-Velo-SH-Geschäftsführerin Daniela Furter macht mit Tempo 30 Druck.

Gibt es weitere Argumente, die für Tempo 30 sprechen?

Der Verkehrslärm, der in allen in unserem Plan eingezeichneten Strassen (Ausnahme: Randenstrasse) über dem gesetzlichen Grenzwert liegt, nimmt um die Hälfte ab. Die Quartierbevölkerung würde von der neu gewonnenen Gelassenheit profitieren. Zu guter Letzt fliesst der Verkehr gleichmässiger, und das Vorwärtsskommen wird auch für den motorisierten Verkehr angenehmer und entspannter.

Welche hauptsächlichen Nachteile werden gegen Tempo 30 ins Feld geführt?

Es gibt in erster Linie Bedenken wegen des Busbetriebs. Dies muss sicher noch genau geprüft werden. Wir sind der Ansicht, dass der Zeitverlust auf diesen Strecken minimal ist. Die Busse müssen jeweils alle paar Hundert Meter bei den Haltestellen bremsen und danach wieder anfahren. So erreichen sie nur in seltenen Fällen eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Der Zeitverlust für eine Strecke von einem Kilometer beträgt ungefähr 20 bis 30 Sekunden. Dies ist vertretbar und wäre der

solidarische Beitrag der Stärkeren an die Schwächeren.

Warum wurden weitere Abschnitte, etwa die Kesselstrasse, Nordstrasse oder Stettenerstrasse, nicht in die Petition aufgenommen?

Die Auswahl der Strassen erfolgte nach folgenden vier Kriterien: grosses Verkehrsaufkommen (mehr als 5000 Fahrzeuge am Tag), Strasse ohne separaten Veloweg, Schule in unmittelbarer Nähe und Lärmbelastung über dem gesetzlichen Grenzwert. So befindet sich keine Schule direkt an der Nordstrasse, und bei der Stettenerstrasse sowie der Kesselstrasse ist das Verkehrsaufkommen nicht so gross. Schlussendlich mussten wir Prioritäten setzen – natürlich hätten wir am liebsten flächendeckend Tempo 30 auf dem ganzen Stadtgebiet – so wie es nun in mehreren europäischen Städten wie Paris umgesetzt wird. Doch im beschaulichen Schaffhausen gilt es, Schritt für Schritt zu gehen und «süferli» zu agieren. Früher oder später wird schweizweit Tempo 30 das «neue» Tempo 50 sein.

Kannst du uns schon einen Zwischenstand der Unterschriftensammlung verraten?

Wir haben erst gerade gestartet mit dem Sammeln der Unterschriften. Auch im 2021 ist ein aktives Unterschriftensammeln schwierig, da uns Corona zurzeit nicht erlaubt, auf dem Fronwagplatz Werbung für unser Anliegen zu machen. Wir haben aber innerhalb einer Woche knapp 200 Unterschriften gesammelt, vor allem online über unsere Homepage und via Facebook. Das ist ein sehr gutes Ergebnis. Natürlich hoffen wir auf ganz viele weitere Unterschriften, wir sammeln bis Mitte Juni und freuen uns auf eure Mithilfe! ■

Interview: Martin Schwarz, schriftlich geführt.



PETITION FÜR TEMPO 30

Noch nicht unterzeichnet? Dann unbedingt JETZT gleich QR-Code scannen und los.

WIE GEHT ES DEM VELOWEG WANGENTAL?

Zwei lebendige Hindernisse hat der Veloweg Wangental bereits gemeistert: zuerst äsende Rehe, dann die seltene Bachmuschel. Droht er nun an einer heiligen Kuh zu scheitern?

Nach einem Anruf im Jestetter Rathaus letztes Jahr waren wir zuversichtlich: Die Bürgermeisterin Ira Sattler hatte die feste Absicht, noch vor Ende 2020 den internationalen Radweg im Wangental zu befahren, als Baubeginn nannte sie die zweite Hälfte 2020. Wir warteten und warteten – und nichts geschah. Auf Schweizer Seite waren alle Hindernisse ausgeräumt, also griffen wir wieder zum Telefon, riefen in Jestetten an, und Frau Sattler gab bereitwillig Auskunft: Bauherrin sei nicht die Gemeinde Jestetten, sondern das Regierungspräsidium Freiburg. Die Gemeinden Jestetten und Lottstetten würden den fertig gebauten Weg quasi «schlüsselfertig» übernehmen und den Unterhalt besorgen, dem sei bereits zugestimmt worden.

Doch so weit ist es leider noch nicht: Das Projekt sah vor, den Radweg nördlich der Strasse L 163 von Jestetten nach Balterseil zu führen, bis er beim Modellflugplatz queren und in den bestehenden Flur- und Radweg einmünden würde. Dafür hätte man einen Streifen privates Land benötigt. Doch das Regierungspräsidium machte die Rechnung ohne den Grundeigentümer. Dieser erhob Einsprache und weigerte sich, sein Land zu verkaufen. Damit musste das Projekt überarbeitet werden: Die Querung sollte



Zwei Kühe beim Überholen: Eine davon ist gewissen Menschen heilig.

schon weiter westlich erfolgen, in einer leichten Kurve, und der Veloverkehr danach auf der Strasse bis zum Flurweg geführt werden, so der Stand Anfang 2020. Keine ideale Lösung für den Fahrradverkehr, aber auch die Muscheln und Rehe auf Schweizer Seite forderten schliesslich ihren Tribut.

HEILIGE KÜHE SIND WICHTIGER ALS VELOS

Wir hätten damit leben können und hatten uns schon gefreut – zu früh. Denn nach der Bachmuschel und dem Reh ahnte niemand, dass man es auch noch mit einer heiligen Kuh zu tun bekäme. Sie dient gewissen Leuten zur Fortbewegung, steht jedoch meist irgendwo

herum, dann lärmt und stinkt sie wenigstens nicht. «Heilig's Blechle», entfährt es da dem schwäbischen Nachbarn. Dieser Kuh also, beziehungsweise der für den Bewegungsspielraum dieser Kuh verantwortlichen Behörde, passte das Projekt nicht: Aus Sicherheitsgründen darf der Radweg nicht im Kurvenbereich auf die Strasse treffen. Denn die Kühe müssen dort mit 100 Kilometern pro Stunde durchbrettern können.

Es wäre eine Querungshilfe vorgesehen gewesen, auch ein sogenannter «Geschwindigkeitstrichter», um das böse Wort Tempol**** nicht erwähnen zu müssen, aber nichts da: Heilige Kühe sind nun mal wichtiger als Drahtesel. Heilig's Blechle! Und so heisst es jetzt warten. Frau Sattler wagt keine Prognose, 2021 werde sicher nicht gebaut, denn das Regierungspräsidium erwäge ein Rechtsverfahren gegen den Eigentümer, sprich eine Enteignung, um das ursprüngliche Projekt doch noch bauen zu können. Und das könne dauern. Sehen wir es positiv: Kein Drahtesel mag es, wenn ihm 100 Sachen schnelle Blechle um die Ohren fliegen. Wenn wir die sicherere Route bekommen, dann darf das gern noch etwas länger dauern. ■

Martin Schwarz

VELOBÖRSE

Merkt euch das unten stehende Datum für die Velobörse: Vorverkauf exklusiv für Mitglieder schon am Freitagabend. Wir verkaufen eure strassentauglichen Velos, und auch fabrikneue Velos der Schaffhauser Velohändler sind zu fairen Preisen im Angebot. Kommt vorbei, sagt es weiter! Damit möglichst viele Velos wieder ins Rollen kommen.

RECHTSABBIEGEN BEI ROT?

Langsam schaffen es die Täfelchen neben die Schweizer Lichtsignale: Basel war zuerst, Zürich holte schnell mit vielen Signalisationen auf, St. Gallen ist aufgesprungen, und auch Bern stellt nach und nach um. Wo steckt Schaffhausen? Kurz vor Redaktionsschluss erreicht uns die freudige Medienmitteilung: An drei



Velobörse in der IWC-Arena.

Lichtsignalen wird das neue Signal bei Erscheinen des «Velojournal regional» schon angebracht sein. Weitere sieben Kreuzungen werden eine veloverkehrstechnische Verbesserung erfahren, und nochmals drei sollen vertieft überprüft werden.

SUPPORT FÜR DEN DURADUCT

Vielen Dank allen, die sich bereits mit Foto auf www.duraduct.ch für unser Leuchtturmprojekt einsetzen. Dies ist nach wie vor möglich, ihr seid herzlich eingeladen, euch dort einzutragen. ■

TERMINE

- 5. Juni, Velofahrkurs Schaffhausen
- 11. Juni, Mitgliederversammlung
- 19. Juni, Velofahrkurs Schaffhausen
- 26. Juni, Velofahrkurs Dachsen
- 2. und 3. Juli, Velobörse IWC-Arena
- jeden letzten Freitag des Monats um 18.45 Uhr: Critical Mass auf dem Herrenacker

Mehr Infos: www.provelo-sh.ch

GRINDER FÜR GROSSE GEFÜHLE

Ein BMX-Velo kann keine behutsame, pflegliche Behandlung erwarten. Aber das heisst nicht, dass nicht auch so ein Velo eine kleine Königin sein kann.

Überrascht vom unerwartet frühen Redaktionsschluss bleibt mir kaum Zeit für Recherche und Porträt einer Petite Reine. Ein Notnagel muss her. Glücklicherweise gibts in unserem Haushalt einige Velos, die wie kleine Königinnen behandelt oder wenigstens als solche wahrgenommen werden. Sohn Moritz ist erstaunlicherweise sofort bereit, sich mit seiner Königin ablichten zu lassen. Und ja, sein selbst zusammengebautes BMX-Rad wird von ihm tatsächlich verehrt, aber beileibe nicht verhätschelt. Mit dem Velo ist er jede freie Minute draussen, grindet über Ledges und Rails, fliegt über Hindernisse und macht Tricks, deren Namen ich mir beim besten Willen nicht merken kann.

OHNE SCHNICKSCHNACK

Solche Belastungen hinterlassen natürlich Spuren an einem Velo: Der Rahmen des alten Velos war nach weniger als einem Jahr so durchgeschauert, dass die Kugeln des Tretlagers sichtbar wurden. Ein neuer Rahmen von Fiend in der Farbe «Purple Haze» war innert Kürze bestellt und noch zackiger aufgebaut und zusammengeschraubt. Das geht ja auch schnell, denn unnötigen Schnickschnack wie beispielsweise Bremsen braucht so ein BMX-Velo nicht. Und wie die Bilder zeigen, funktioniert es auch mit weniger Speichen als vorgesehen.

Der Spass ist trotzdem gross, und die kleine Königin wird noch für viele Stunden intensiven Sports sorgen, bis auch sie irgendwann zum alten Eisen gehört. ■

Dave Durner

- 1| Moritz Durner mit seinem innig geliebten BMX.
- 2| Übersetzung? Nicht nötig!
- 3| Pegs hingegen sind unerlässlich für viele BMX-Tricks.
- 4| Die eloxierte Kurbelschraube soll besonders widerstandsfähig sein.

HINWEIS

Falls Sie ebenfalls ein ganz spezielles Velo haben, das wir porträtieren dürfen, melden Sie sich doch via: dave.durner@gmail.com

