

ALTES E-BIKE, ALTES EISEN?

Auf dem Secondhand-Markt stehen zunehmend auch E-Bikes im Angebot. Doch wie erkennt man, ob ein Elektrovelo noch etwas taugt? Auf den Seiten 4 bis 6 nehmen wir Schwachstellen wie Akku und Verschleisssteile unter die Lupe und erklären, auf was man beim Kauf eines E-Bikes aus zweiter Hand achten sollte – und liefern damit indirekt auch gute Argumente für die Preisverhandlung.



GELERNT

«MEHR AKTIVISMUS IST NIE SCHLECHT»

**Was braucht es, damit es mit der Veloinfrastruktur endlich vorwärtsght?
Wir diskutierten diese Frage auf einem Podium mit einem Veloaktivisten aus Berlin
und einer Doktorandin aus Lausanne.**

Der Unterschied zwischen den Städten Zürich, Genf und Berlin drückt sich in Kilometern aus: Nach dem ersten Corona-Lockdown wurden in Genf 7,5 und in Berlin 27 Kilometer Pop-up-Velowege geschaffen, von denen die meisten auch heute noch bestehen. In der Stadt an der Limmat gibt es, trotz 20 Demos sowie einer dringlichen Anfrage im Parlament und etlichen schriftlichen Aufforderungen von Pro Velo, bis heute keinen einzigen Meter. Wie kommt es zu dieser Diskrepanz? Das wollte Pete Mijnsen vom Velojournal gemeinsam mit Doktorandin Hannah Widmer von der Uni Lausanne, Veloaktivist Florian Keiper von Changing Cities Berlin und Yvonne Ehrensberger von Pro Velo Zürich auf einem Podium herausfinden.

Die einfachste Erklärung kommt augenzwinkernd aus dem Westschweizer Forschungsbereich von Hannah Widmer: «Es ist klar, dass das in der Deutschschweiz

nicht funktioniert: Da will man immer alles perfekt machen!», gibt die Forscherin am Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives in Lausanne die Reaktion aus ihrem Umfeld wieder.

JUCKPULVER FÜR DIE BEHÖRDEN

Soziologin Widmer listet drei Punkte auf, die es braucht, um den Röstigraben in Sachen Pop-up-Velowege zu überwinden: Mut zur Unkonventionalität, eine gewisse Testmentalität sowie Political Champions – also Politikerinnen oder Politiker, die sich der Sache annehmen. «Ist diese Basis vorhanden, brauchen Interessenverbände und Aktivistinnen und Aktivisten bloss noch etwas Juckpulver in Form von Aktionen zu streuen», so Forscherin Widmer.

Reizaktionen gab es mit den Demos der Velomänsche Züri zuhauf: «Bei uns fehlten die politischen Leader für Pop-up-Velowege», – bis auf Simone Brander, die

man mit einer Strafanzeige ausgebremsst hat», erklärt Pro-Velo-Geschäftsleiterin Yvonne Ehrensberger. Zudem hätten die Behörden die Forderungen stets mit der Begründung gekontert, man wolle sich lieber auf langfristige Massnahmen konzentrieren.

Auf die Frage, was er den Menschen in Zürich gegen den Stillstand empfehlen würde, meint der Berliner Veloaktivist Keiper: «Mehr Aktivismus ist nie schlecht» – und erntet dafür tosenden Applaus aus dem Publikum. ■

Andrea Freiermuth

Velopodium in der Klimaanlage mit Yvonne Ehrensberger von Pro Velo Zürich, Florian Keiper von Changing Cities Berlin, Hannah Widmer von der Uni Lausanne und Moderator Pete Mijnsen vom Velojournal (v. l.).

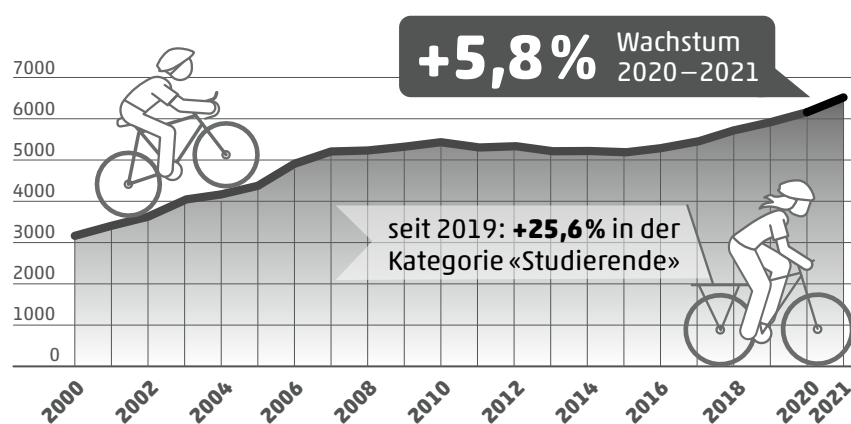


GEZÄHLT

CORONA-EFFEKT FÜR PRO VELO

Der Corona-Effekt ist auch bei Pro Velo Kanton Zürich messbar: Die Anzahl unserer Mitglieder stieg von 6209 im Jahr 2020 auf 6570 im Jahr 2021. Das entspricht einem Wachstum von 361 Personen oder 5,8 Prozent. In den vergangenen 20 Jahren lag der Zuwachs in relativen wie auch absoluten Zahlen nur einmal höher – und zwar im Jahr 2006 mit 531 Neumitgliedern. Damals ging das starke Wachstum auf die Fusion mit

der IG Velo Winterthur zur IG Velo Zürich zurück. Das heisst, noch nie war das natürliche Wachstum so gross wie im vergangenen Jahr. Besonders erfreulich ist auch, dass seit 2019 der Zuwachs in der Kategorie «Studierende» überdurchschnittlich ist – dies haben wir vermutlich der Klimabewegung und der Critical Mass zu verdanken, welche junge Menschen fürs Velo sensibilisieren und politisieren. ■



Pro Velo Kanton Zürich freut sich über den Zuwachs an Mitgliedern.

GEFREUT

50 STUNDEN LEBEN

Seit 50 Jahren leiden die Quartiere entlang der Westtangente und der Rosengartenstrasse massiv unter Lärm, Dreck und Staub. Anlässlich dieses traurigen Jubiläums soll die Strasse für 50 Stunden gesperrt und mit Leben gefüllt werden. Die Stadt hat die Bewilligung für die Sperrung unter Vorbehalten in Aussicht gestellt. Schon jetzt gibt es viele tolle Ideen für die Umnutzung des Raums. So

wird Pro Velo mit einer Velowerkstatt anwesend sein und mit dem Verein Vélorution ein Velokino veranstalten. Auf der Website der IG WesttangentePlus können Interessierte jetzt weitere Ideen etwa aus den Bereichen Gastro, Konzert oder Kultur eingeben. ■



Jetzt Programmpunkt eingeben:
www.westtangenteplus.ch



GESAGT

«Die Vorgabe des Stimmvolks ist klar: 2030. Ich werde alles daransetzen, dass das Velovorgangsnetz bis dann umgesetzt ist.»

Simone Brander, Vorsteherin des Tiefbaudepartments der Stadt Zürich, auf die «TagesAnzeiger»-Frage «Bis wann hat die Stadt Zürich ein gutes Velonetz?».



GELESEN

EIN BUCH ZUM STAUNEN

Wie wird ein Velo zu einem schnellen Flitzer? Rollen schmale Reifen wirklich besser als breite? Warum fühlt sich ein Fahrrad mit hart gepumpten Reifen schneller an? Wie wirkt sich die Steifheit des Rahmens auf die Energieübertragung aus? Und wieso ist ein gut durchdachtes All-Road- oder Gravel-Bike die ideale Maschine für fast alle Einsatzzwecke? All diese Fragen beantwortet Jan Heine, der Macher hinter dem Magazin «Bicycle Quarterly», in seinem neuen Buch. Unterstützt werden seine praxisnahen Texte durch erhellende Zeichnungen des Illustrators Miyoshi. So lernt man ganz nebenbei viel über Physik und kann nach der spannenden Lektüre kompetent über Aerodynamik, Reibungsverluste und Biomechanik fachsimpeln. Und nicht zuletzt weiss man beim nächsten Velo- oder Komponentenkauf, worauf zu achten ist. ■

Jan Heine: Ein Rad für alles. Die Allroad-Bike-Revolution. Covadonga Verlag 2021, 256 Seiten, ab 22 Franken.

E-BIKES AUS ZWEITER HAND

Wie erkennt man, ob ein Secondhand-E-Bike eher lahmer Esel als Hightechpony ist? Wir nehmen Schwachstellen wie etwa den Akku unter die Lupe und erklären, auf was zu achten ist.

Elektrovelos sind eine tolle Erfindung. Denn sie lassen Hügelzüge sowie Kilometer schmelzen und machen das Pendeln auf zwei Rädern für eine breite Bevölkerungsschicht attraktiv. Doch sie sind teuer, und je nach Marke und Modell sind derzeit die Lieferfristen sehr lange. Darum schauen sich aktuell viele E-Bike-Interessierte auf dem Gebrauchtwarenmarkt um – wie etwa den Velobörsen von Pro Velo. Da kann man durchaus ein Schnäppchen machen, denn aufgrund der schnellen technischen Entwicklung beträgt der Wertverlust neuer Elektrovelos nach gerade einmal zwei Jahren 50 Prozent – egal, wie stark das Rad beansprucht wurde.

Doch Achtung: Wer ein E-Bike aus zweiter Hand kaufen möchte, sollte sich vor gängig etwas informieren. Ansonsten läuft man Gefahr, dass sich das Hightechpony als lahmer Esel herausstellt, den man nur mit grossen Folgekosten wieder auf Trab bringt – oder gar zum Metzger, sprich zum Schrotthändler, bringen muss.

SCHWACHSTELLE AKKU

Das teuerste Teil des E-Bikes ist der Akku. Doch gerade dieser ist eigentlich

eine Blackbox. Im Idealfall kommt das E-Bike mit einer Akkuanalyse. Diese kann man bei jedem grösseren auf Elektrovelo spezialisierten Fachgeschäft machen lassen – bei m-way etwa für 39 Franken. Aus dieser Analyse sollte hervorgehen, ob die Batterie noch in einem guten Zustand ist. Der wichtigste Wert ist die Kapazität: Um wie viel Prozent hat sie sich gegenüber den Herstellerangaben verringert? Das Alter und die Totalkilometer des E-Bikes geben keine gesicherten Rückschlüsse über den Zustand des Akkus. Denn so eine Batterie kann ausgetauscht oder auch einfach schlecht gepflegt werden. So nimmt ein Akku etwa Schaden, wenn er im entladenen Zustand oder bei tiefen Temperaturen gelagert wird.

Den akkreditierten Händlerinnen und Händlern an den Börsen von Pro Velo Kanton Zürich ist es nur erlaubt, E-Bikes auf den Platz zu bringen, für die auch tatsächlich noch Ersatzakkus hergestellt werden. Als Faustregel gilt: Je grösser und renommierter die Marke, desto länger sind Ersatzakkus erhältlich. Wir empfehlen in jeden Fall eine kurze Internetrecherche und den Neukauf des Akkus miteinzuberechnen. Um eine



Preisvorstellung zu haben: Für den klassischen Flyer mit geschwungenem Rahmen und Batterie zwischen Hinterrad und Sattelrohr gibt es Ersatzakkus für rund 500 Franken.

DER MOTOR IST MEIST KEIN PROBLEM

Was, wenn der Motor einfach aussteigt? Eine Frage, die sich viele E-Bike-Interes-





Das E-Bike der Autorin ist schon vier Jahre alt, kommt aber mit hochwertigen Komponenten.

sierte stellen. E-Bike-Motoren gelten allerdings als wartungsarm und langlebig. Gibt es ein Problem, handelt es sich meist um einen Fehler im Herstellungsprozess, für dessen Behebung der Erstkäufer auf die Garantie zurückgreifen kann. Läuft der Motor nicht an, handelt es sich in der Regel um einen einfachen Wackelkontakt oder verschmutzte Kontaktstellen. Ist der Antrieb wirklich kaputt, muss er meist komplett ausgetauscht werden, was aber relativ selten vorkommt. Allfällige Probleme verrät der Motor beim Probefahren durch Knacksen, Leerläufe oder Stottern. Kurz: wenns einfach nicht rund läuft.

ACHTUNG VERSCHLEISSTEILE

Die Verschleissteile sind bei jedem Velo – egal ob Bio-Bike oder E-Bike – dieselben. Allerdings werden Kette und Kassette bei einem E-Bike überdurchschnittlich beansprucht, weil die Kraft vom Motor auf

die Räder über diese Komponenten übertragen wird. Den Zustand der Kette misst man mit einer sogenannten Kettenlehre. Sie wird auf die Kette gelegt, und wenn ihre beiden Enden ohne Widerstand zwischen die Glieder fallen, ist dies ein Zeichen, dass die Kette sich bereits zu fest gedehnt hat und ersetzt gehört. Wenn man mit dem Ersatz der Kette zu lange wartet, muss auch die Kassette erneuert werden. Auch die Bremsen werden bei einem E-Bike stärker beansprucht. Klingt es beim Bremsen metallisch, sind die Bremsbacken durch. Auch ein Griff auf die Bremscheiben ist sinnvoll: Sind sie bereits hauchdünn und haben eine klar fühlbare Rille auf der Oberfläche, gehören sie ausgetauscht.

DIE QUALITÄT DER KOMPONENTEN

Für Laien ist es schwierig, die Qualität der verschiedenen Bestandteile eines Velos einzuschätzen. Die Komponenten



- 1 | Das Bike hat zwar schon über 24 000 Kilometer in den Rädern ...
- 2 | ... aber die Nabe von Rohloff ist ein Indiz für hohe Qualität.
- 3 | So ein Riemen hält deutlich länger als eine herkömmliche Kette.
- 4 | Das Resultat der Akkuanalyse mit dem Kleingeschriebenen auf dem Akku vergleichen: Um wie viel Prozent ist die Kapazität im Vergleich zum Originalzustand gesunken?



Haben die Scheiben bereits eine klar fühlbare Rille, gehören sie bald ersetzt.

kommen in so vielen verschiedenen Marken, Bezeichnungen und Ausführungen. Als Faustregel gilt: Nabenschaltungen und Riemenantriebe sind weniger wartungsintensiv. Diese Komponenten sind in der Regel teurer als die konventionelle Ausstattung mit Kette, Kassette und Umwerfer, aber eben auch viel robuster. Wer allerdings einen schweren Anhänger ziehen will oder regelmässig auf einer Bergstrecke unterwegs ist, muss darauf achten, dass die Nabe genügend Gänge anbietet. Sowieso ist in diesem Fall eine Testfahrt am Berg oder eben mit Anhänger zu empfehlen.

HÄNDLER VERSUS PRIVATPERSON

Wer auf Nummer sicher gehen will, kauft das E-Bike aus zweiter Hand beim Velohändler seines Vertrauens. Am besten handelt es sich dabei um die Inhaberin oder den Inhaber eines auf Elektroantriebe spezialisierten Fachgeschäfts. In diesem Fall kommt das E-Bike direkt aus dem Service, sollte gut gewartet sein – und im Schadenfall kann man auf die Kulanz der Händlerin oder des Händlers

hoffen. Der Vorteil bei privaten Verkäuferinnen oder Verkäufern: Bei Privatpersonen kann man in der Regel den Preis eher drücken, vor allem wenn die Leute das Bike einfach loswerden wollen. Etwa weil sie schon ein neues im Keller haben oder weil sie gemerkt haben, dass sie das Elektrovélo gar nicht brauchen. Macht das Bike später Probleme, muss man allerdings allein damit fertig werden.

MIT VORZUG EIN BIKE MIT PAPIEREN

Gut gewartete E-Bikes, insbesondere von Premium-Marken, kommen oft mit einem Serviceheft, in dem alle Reparaturen vermerkt sind. Aber auch schon eine Quittung vom letzten Service ist gut. Darauf ist im Idealfall nicht nur das Datum, sondern auch der Kilometerstand vermerkt. Diesen vergleicht man dann mit dem Kilometerstand auf dem Tacho. Ein E-Bike gehört jährlich oder zumindest nach 3000 Kilometern in den Service. ■

Andrea Freiermuth

QUALITÄTSPRÜFUNG AN DEN VELOBÖRSEN VON PRO VELO KANTON ZÜRICH

An den Velobörsen von Pro Velo Kanton Zürich kontrolliert das Börsenteam die eingehenden Velos auf zu viel Verschleiss und sortiert mangelhafte Velos aus. Händlerinnen und Händler, die wiederholt Velos in schlechtem Zustand auf den Platz bringen, werden von den Börsen ausgeschlossen. Dies gilt auch für jene, die E-Bikes bringen, für welche keine Ersatzakkus mehr vorhanden sind. Eine Zertifikatspflicht für Akkus haben wir noch nicht eingeführt. Wir beobachten die Situation jedoch wachsam.

Kundinnen und Kunden können sich am Börsentag jederzeit an unser Beratungsteam wenden, um eine Einschätzung bezüglich Preis-Leistungs-Verhältnis oder des allgemeinen Zustands des gewählten Velos zu erhalten. Bei der Beratung kann man sich auch die Sattelhöhe oder das Cockpit (Bremshebel und Lenkerposition) auf die individuellen Bedürfnisse anpassen lassen.

Mehr zu Kauf und Verkauf:
www.pvzh.ch/veloboersen

TERMINE

VELOBÖRSEN

Endlich gibt es auch in Winterthur wieder eine Frühlingsbörse: Sie findet am 14. Mai auf dem Teuchelweiherplatz statt. Auf dem Helvetiaplatz in Zürich ist der nächste Börsentag am 9. Juni.
www.pvzh.ch/veloboersen

KIDICAL MASS

Der nächste Veloumzug für Kinder ist am Samstag, 14. Mai, geplant. Die Kinder werden dieses Mal im Kreis 5 ab Schule Pfingstweid unterwegs sein. Mehr Informationen gibt es auf der Website.
www.kidicalmass.ch

CYCLE WEEK ZÜRICH

Vom 12. bis 15. Mai findet die Cycle Week statt. Die Hauptattraktionen befinden sich direkt beim HB Zürich. Die Brunau am Rande der Stadt lockt mit vielen Testbikes, die da auch unter realen Bedingungen getestet werden dürfen – etwa auf dem Höckler-Trail oder im Bike Park Sihlcity.
www.cycleweek.ch



Velokultur an der Cycle Week.

WINTERTHURER VELOFRÜHLING

Nach Covid-bedingter Pause kehrt der Winterthurer Velofrühling am 20. und 21. Mai zurück – und wird zugleich ganz anders. Organisiert wird der traditionsreiche Event zwar weiterhin von den Winterthurer Velogeschäften. Daneben öffnet sich der Anlass aber für Velokultur. Das Ziel ist es, das Velo in seiner ganzen Vielfalt zu feiern.
www.velofruehling.ch

VELOFÄSCHT WIPKINGEN

Das GZ Wipkingen führt am Samstag, 2. Juli, in Zusammenarbeit mit der Stiftung AXA, dem Verein Vélorution, HEKS rollt und weiteren Anbietenden ein «Velofäsch» durch. Pro Velo Zürich freut sich – und ist natürlich auch dabei.
www.gz-zh.ch/gz-wipkingen ■



Diese junge Demonstrantin ist vermutlich klimaneutral auf den Schultern ihrer Eltern an die Demo in Sheffield gereist.

BLABLABLA

Unser Kolumnist fordert Taten statt Worte. Nicht nur von geladenen Gästen der Klimakonferenz, sondern auch von den angereisten Demonstrierenden.

Kaum waren die Millionen schöner Worte der Weltklimakonferenz in Glasgow verklungen, wirft die nächste Klimakonferenz im November 2022 in Ägypten ihre Schatten voraus. Mit drei Silben fassten Demonstrierende in Glasgow auf grossen Transparenten zusammen, was sie vom Klimagipfel an Resultaten erwartet hatten: Blablabla. Schöne Ankündigungen. Wenig zeitnahe Taten. Viele lange Bänke. Es wird in Ägypten kaum anders sein. Während des Klimagipfels mit Tausenden von Konferenzteilnehmenden mit Hunderttausenden von Anflugkilometern brachte es ein Bericht der Entwicklungsorganisation Oxfam auf den Punkt: Das reichste Prozent der Weltbevölkerung bläst mehr als doppelt so viel CO₂ in die Atmosphäre als die ärmere Hälfte der Menschheit zusammen. Da wirkte eine gefühlsschwülstige Reportage der ARD wie ein Schlag aufs Auge: Die finanzstarke ARD interviewte in Glasgow einige junge Demonstrantinnen. Die erste, eine junge Mutter aus Sambia, zeigte auf ihrem teuren Handy dramatische Bilder des überschwemmten Untergeschosses

ihres offensichtlich grossen Hauses. Dann folgten zwei Philippininnen in modischen Kleidern, mit Designerbrillen und eloquent-beschwörenden Appellen. Zum Schluss konnte eine Pakistanerin mit schwarzer Designermaske ihre Gefahrenangst zum Besten geben. Die ARD, Meisterin im Verschweigen von unbequemen Tatsachen, bemühte sich, eifertig zu ergänzen, die Interviewten würden mit der Bahn in ihr Hotel zurückfahren. Oh, wie klimafreundlich! Aber wie gelangten sie nach Glasgow? Die junge sambische Mutter sprach sich gegen Ölbohrungen aus. Flog ihr Flugzeug mit Holzverbrennung oder Solarkraft? Und womit flogen die Flugzeuge der Asiatinnen? Wie die meisten der Konferenzteilnehmenden gehören die meisten Demonstrierenden aus fernen Kontinenten zum reichsten Prozent der Weltbevölkerung. Nur Menschen aus der Oberschicht können sich zwischendurch einen Interkontinentalflug zu einer Demonstration nach Europa leisten. Warum haben die angeblich Klimabewegten aus Asien oder Afrika nicht Demonstrationen in Manila, Islamabad und Lusaka

organisiert? Zusammen mit Tausenden ärmeren Klimabewegten, die sich gerade mal den Bus in die Hauptstadt leisten können? Klimabewegte im weit reicheren Südkorea oder Australien haben es vorgebracht. Sie haben haben eindrücklich in Seoul und Sydney demonstriert. Glaubwürdiger, ohne Blablabla. So wie es im Herbst auch in Berlin, Washington, Pretoria, New Delhi, Lima, Jakarta und anderswo der Fall sein sollte. Und natürlich in Bern, Zürich und ... ■

Aedes

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.



VORBILD BASEL-STADT

Auch 17 Monate nachdem der Bund die gesetzlichen Grundlagen bereitgestellt hat, warten die Velofahrenden in Winterthur noch auf die Umsetzung einer ersten Velostrasse. In derselben Zeit hat Basel-Stadt acht Strassenabschnitte umgewandelt – pragmatisch und mit einfachen Markierungen.

Pro Velo Winterthur hat bereits mehrfach darüber berichtet: Obwohl der Stadtrat das Netz der Veloschnellrouten schon 2014 genehmigte, gibt es bis heute nur ein paar Meter Strecke in Oberwinterthur sowie ein paar Hundert Meter probeweise rot eingefärbten Asphalt bei der Auwiesenstrasse in Töss. Nach wie vor werden im Tiefbauamt Pläne für die Umsetzung gewälzt. Ein Thema war dabei lange die Vortrittsberechtigung der Velorouten in Tempo-30-Zonen mit

Rechtsvortritt. Am 1. Januar 2021 hat der Bundesrat das Recht so angepasst, dass Velorouten signalisiert und der Rechtsvortritt in den Tempo-30-Zonen dafür aufgehoben werden darf – damit wäre dieses Hindernis beseitigt. Eine entsprechende Beschilderung und am Boden aufgemalte «Haifischzähne» oder Stoppparkierungen sowie Velosymbole würden somit genügen, um Velostrassen zu realisieren. Trotzdem ist in Winterthur nichts pas-

siert. Hier gibt es sogar Pläne, die künftig wieder nicht mehr vortrittsberechtigten Seitenstrassen mit aufwendigen, teuren und bei Velofahrenden äusserst unbeliebten Trottoirüberfahrten abzugrenzen.

ZWÖLF MONATE BIS ZUR UMSETZUNG

Doch eigentlich würde es viel einfacher, günstiger und vor allem schneller gehen. Das zeigt ein Blick in die Stadt Basel. Dort rollen die Velofahrenden bereits auf zehn Velostrassen mit einer Gesamtlänge von gut acht Kilometern. Die letzte davon am Berner- und St. Gallerring wurde Anfang 2022 in Betrieb genommen – nur knapp ein Jahr nachdem das Bundesrecht angepasst worden war. In weniger als zwölf Monaten wurden die



- 1 | In Basel gibt es bereits zehn Velostrassen auf acht Kilometern Länge.
- 2 | Markierungsarbeiten an der Velostrasse Schaffhauser Rheinweg.
- 3 | Der erdbeerrote Schriftzug und das Velologo markieren den Beginn der Velostrassen.

«DANK DES POLITISCHEN WILLENS UND DES EINBEZUGS EINES EXTERNEN PLANUNGSBÜROS KONNTEN WIR DIE VELOSTRASSEN IN BASEL IN KURZER FRIST REALISIEREN.»

Projekte für die Strassen geplant, öffentlich aufgelegt und alle Massnahmen dafür getroffen. «Dank des politischen Willens und des Einbezugs eines externen Planungsbüros konnten wir die Velostrassen in so kurzer Frist realisieren», sagt Rahel Grossenbacher, Projektleiterin Verkehrsnetze beim Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt.

PRAGMATISCHES VORGEHEN SPART ZEIT

Möglich gemacht haben die schnelle Realisierung nicht nur das hohe Tempo der Stadtbasler Behörden, sondern auch ein pragmatisches Vorgehen: Aufgemalte Haifischzähne und Stoppzeichen sowie

die zugehörigen Schilder sichern der Velostrasse gegenüber den Seitenstrassen den Vortritt. Grosse gelbe Velosymbole auf dem Belag und der erdbeerrote Schriftzug «Velostrasse» zu Beginn und Ende der jeweiligen Routen weisen auf die prioritäre Nutzung hin.

Gekostet hat die Umsetzung wenig: «Im Schnitt haben wir pro Laufmeter Velostrasse 20 Franken investiert», sagt Rahel Grossenbacher. Bei Pro Velo beider Basel ist man mit der pragmatischen Lösung über weite Strecken zufrieden: «Die Erfahrungen sind gut», sagt Geschäftsführer Roland Chrétien. Er wünscht sich vor allem noch eine bessere Markierung der Kreuzungsbereiche, etwa durch eine Wiederholung des Velostrassen-Schriftzugs. Optimal wäre eine Einfärbung des Belags. Vorbild dafür ist das nahe Lörrach in Deutschland. Dort sind die Kreuzungen kräftig rot markiert – das ist gemäss deutschem Recht zulässig, gemäss Schweizer Rege-

lung hingegen nicht. Verbesserungspotenzial gibt es aus Chrétiens Sicht auch noch bezüglich Parkierung: «An einigen Stellen ist die Durchfahrt für Velos aufgrund der Anordnung der Parkplätze zu eng. Dazu läuft aber bereits ein politischer Vorstoss.»

BASEL ALS VORBILD FÜR SCHAFFHAUSEN

Von solchen Justierungsproblemen können die Velofahrenden in Winterthur weiterhin nur träumen. Auch gut 17 Monate nach der Gesetzesänderung warten sie weiter auf die Realisierung von Velostrassen. Die Seidenstrasse, die Wartstrasse, die Tössfeldstrasse oder Teile der St.-Georgenstrasse etwa hätten längst mit den einfachen Mitteln nach Basler Vorbild umgestaltet werden können. Spätere Anpassungen, etwa zu vollwertigen Veloschnellrouten, wären jederzeit problemlos möglich. ■

Pro Velo Winterthur

ANZEIGE

WINTERTHURER
VELOFRÜHLING
20./21. MAI 2022

www.velofruehling.ch

VELOKULTUR PUR
21. MAI 2022:
VELONACHT



1 | Markierte Velospur von der Arealzufahrt bis zum Veloständer (links vom Eingang).

2 | Ausreichend Platz für Velos, nur für Anhänger reicht es unter dem schützenden Dach nicht.

VELOABSTELLANLAGEN

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur. Diesmal bei der Coop-Filiale Wülflingen.

Kriterien: Die Testkriterien orientieren sich am Merkblatt des Kantons Zürich für Veloabstellanlagen bei Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsliegenschaften.

Standort: Wülflingerstrasse 271

Notenskala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop

Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, von beiden Seiten her, auf Seite Wülflingerstrasse mit markierter Velospur.

PUNKTE ●●●●●●

Zufahrt stufenfrei?

Ja, sowohl von der Wülflinger- als auch von der Eulachstrasse her (Veloroute).

PUNKTE ●●●●●●

Parkierung nahe beim Eingang?

Ja, knapp 15 Meter Distanz.

PUNKTE ●●●●●○

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja, ausreichend Platz (circa 20 Velos) für die Grösse der Filiale.

PUNKTE ●●●●●●

Überdachung vorhanden?

Ja.

PUNKTE ●●●●●●

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Bedingt, der angekoppelte Anhänger oder Teile des Lastenvelos stehen aufgrund des kurzen Dachs im Regen.

PUNKTE ●●●●○○

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, altes System zum Einklemmen des Vorderrads, führt gern zu Schäden am Rad.

PUNKTE ●○○○○○

Fazit: Die Planer der 1999 eröffneten Coop-Filiale haben sich einiges überlegt, um es Velofahrenden angenehm zu machen. Mit einem etwas breiteren Dach, das auch Velos mit Anhänger oder Lastenräder schützt, sowie einem gescheiterten Ständersystem würde die Anlage zu den ganz guten auf Stadtgebiet gehören. Top ist auch die einfache Zufahrt direkt von der (künftigen) Veloschnellroute an der Eulachstrasse. Die grosse Zahl an parkierten Velos zeigt, dass hier gerne mit dem umweltfreundlichen Zweirad eingekauft wird.

GESAMTNOTE

4,9

IMPRESSUM

Herausgeber und Verlag:

Velomedien AG, Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich – in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Zürich

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

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

Korrektorat: Kathrin Berger, woerterbuero.ch

Auflage: 5000 Exemplare

KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66



Der Bike Shop am Zürichsee



Seestrasse 151
8712 Stäfa



Diamant
TOUR DE SUISSE

044 926 18 22
www.veloteria.ch



Hilfswerk der Evangelischen
Kirchen Schweiz

HEKS rollt

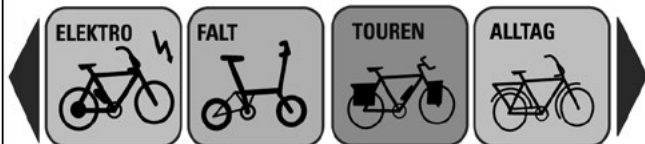
**Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich**

Mehr Informationen unter:
www.heks.ch

Rad-Los! Verkauf + Service + Bau



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



RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich



**Wir unterstützen
Kinder in der Freizeit.
Helfen Sie mit!**



Winterhilfe Zürich
Limmatstrasse 114, 8005 Zürich
IBAN CH58 0900 0000 8000 9758 8

**Jetzt mit TWINT
spenden!**



QR-Code mit der
TWINT App scannen



Betrag und Spende
bestätigen



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

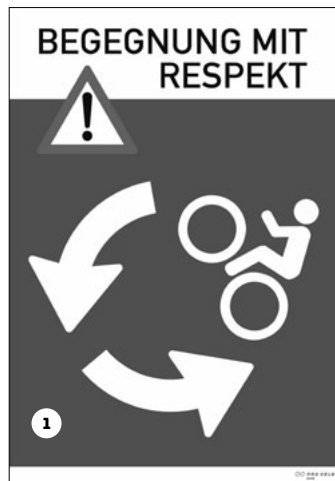
SCHWERPUNKTE BEI PRO VELO ZUG

Pro Velo Zug möchte in diesem Vereinsjahr neben den wiederkehrenden Aktivitäten auch neue Schwerpunkte setzen. Dazu gehören das korrekte Befahren von Kreiseln, mehr Rechtsabbiegemöglichkeiten für Velos bei Rot und ein Politiker-Velo-Ranking.

Pro Velo Zug hat zurzeit 435 Mitglieder – das sind 35 mehr als vor einem Jahr. Im vergangenen März fand die Mitgliederversammlung des Vereins wieder als Präsenzveranstaltung statt: Zwölf Mitglieder waren erschienen, und der Vorstand war mit allen fünf Personen vertreten. Während der Sitzung wurden unter anderem die Jahresziele 2022 vorgestellt. Einerseits gibt es die jedes Jahr wiederkehrenden Aktionen, andererseits sind für das kommende Vereinsjahr auch neue Vorhaben geplant.

WIEDERKEHRENDE ZIELE

Wie jedes Jahr sollen auch 2022 zwei Velobörsen durchgeführt werden. Die Frühjahrsbörse in den Stierenstallungen ist schon Vergangenheit und lief mit 283 angenommenen und 168 (60 Prozent) verkauften Velos recht gut. Im Herbst soll die Börse dann am 27. August stattfinden, der Ort ist noch offen. Auch die Velofahrkurse in Zug, Baar und Cham sind fester Bestandteil des Zuger Velojahres und werden im Mai und September angeboten. Die alljährliche Velolichtaktion wird zweigeteilt: Erfahrungsgemäss sind



besonders im Sommer viele Velofahrende ohne Beleuchtung unterwegs; der Vorstand plant daher, in den lauen Sommer Nächten auf Pirsch zu gehen und Velolichter zu verteilen. Aber auch im November werden wir uns an der bewährten Baarer Lichtaktion der Gemeinde am Bahnhof beteiligen. Die beliebte Velo-Kultour wird nun schon seit Jahren angeboten; auch in

diesem Jahr ist am 2. Juli eine Fahrt zum Thema «Energie» geplant. Der PARK(ing) Day soll am 16. September erneut durchgeführt werden, dieses Mal jedoch nur auf dem Postplatz.

Im Herbst wird sich der Vorstand, wie üblich, mit Stadt und Kanton treffen und sich über Velothemen austauschen – ein wertvoller und für beide Seiten fruchtbarer Anlass. Die politische Arbeit wird aber auch ausserhalb dieses Treffens stattfinden. Zudem werden wir auch weiterhin im Zuger Regionalteil des Velo-journals Velothemen in Stadt und Kanton aufgreifen, unsere Mitglieder über Aktivitäten informieren und gelegentlich mit der einen oder anderen Geschichte unterhalten.

NEUE ZIELE IM LAUFENDEN JAHR

Ein Schwerpunkt des laufenden Vereinsjahres wird das Velofahren im Kreiseln sein, da auch in Zug dort immer wieder Unfälle mit Velobeteiligung passieren. So wird das Thema bei der diesjährigen Plakataktion bildlich aufgegriffen, und es sollen Plakate an diversen Kreiseln platziert werden. Zudem wird im Mai beim «Stierenkreisel» zusammen mit der Zuger Polizei eine zweistündige Aktion durchgeführt: Auto- und Velofahrende sollen für das Thema sensibilisiert und über das korrekte Verhalten in Kreiseln informiert werden.

Ein weiterer neuer Schwerpunkt stellt das für Pro Velo unbefriedigende Thema «Rechtsabbiegen bei Rot» dar. Es ist geplant, bei allen in der behördlichen Umsetzung als zweite oder dritte Priorität ausgewiesenen Lichtsignalen im Kanton Druck aufzubauen und auf eine schnellere Öffnung hinzuarbeiten. Die meisten Lichtsignale, die laut Behörden nicht zum Rechtsabbiegen geeignet sind, werden von Pro Velo beurteilt. Ziel dabei ist es, möglichst viele davon zumindest in die Kategorie «dritte Priorität» aufzunehmen und letztlich doch noch zu realisieren.

- 1 | Bei der diesjährigen Plakataktion wird das Kreiselfahren thematisiert.
- 2 | Der Aabachkreisel war in den vergangenen Jahren ein Unfallschwerpunkt mit Velobeteiligung.



Auf politischer Ebene sollen wichtige oder unbefriedigend gelöste Velothemen direkt bei den Verantwortlichen platziert werden, etwa über Vorstösse im Stadtrat oder im Kantonsrat. Zudem ist geplant, im Vorfeld der Wahlen im Herbst ein Ranking der Kandidierenden zu erstellen: Die Wählenden sollen wissen, welche Position die Kandidierenden bei verschiedenen Velothemen vertreten.

AKTION GEGEN CARSPREADING

Weiterhin ist es ein Ziel von Pro Velo Zug, dass das Tool Bikeable im kommenden Jahr auch bei uns rege genutzt wird. Die dort geäußerte Kritik soll von den zuständigen Stellen umfassend und schnell aufgenommen und Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden. In Anlehnung an eine Idee des Vereins umverkehrR ist zudem im Laufe des Jahres eine originelle Aktion geplant. Gerade in Zug ist der Anteil übermässig grosser Autos bekanntlich hoch. Nicht nur im Verkehr, sondern auch auf den Parkplätzen nehmen diese Velofahrern und Fussgängerinnen Platz weg, wenn sie über die Parkflächen hinausragen (sog. Carspreading). Um auf diesen Missstand hinzuweisen und eine Diskussion anzustossen, soll mit leicht zu entfernenem Klebeband auf den Autos der Bereich gekennzeichnet werden, der auf Kosten anderer unrechtmässig in Anspruch genommen wird.

FREIWILLIGE IMMER WILLKOMMEN

Auch im kommenden Jahr suchen wir Menschen, die sich im Vorstand des Vereins engagieren wollen. Es ist erfreulich, dass wir in letzter Zeit jüngere, velobegeisterte Vorstandsmitglieder gewinnen konnten: So gehört Andrin Schaubert (23) seit der MV zum Vorstand. Weiterhin sind aktive Mitarbeitende innerhalb und ausserhalb des Vorstands jederzeit willkommen. So werden dringend Fahrkursleitende gesucht, und auch für die Co-Organisation der Velobörsen braucht es eine engagierte Person. ■

Johannes Bösel, Victor Zoller

GEGEN DEN STROM

Der Bund möchte Tempo-30-Zonen einfacher ermöglichen und Carpooling fördern. Beide Massnahmen kämen auch den Velofahrenden zugute, doch für die Zuger Regierung hat dies keine Priorität.

Der Bundesrat will die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen erleichtern. Um in solchen Strassen den Verkehr zu beruhigen, soll es künftig kein Gutachten mehr brauchen. Auch die gemeinsame Nutzung von Autos (Carpooling) soll laut Vorschlägen des Bundes gefördert werden. Die Zuger Regierung lehnt diese Vorschläge für weniger Bürokratie mit einer absurden Begründung ab. Priorität, so der Regierungsrat, hätten aktuell bessere Fahrradwege und ein Fahrverbot auf Trottoirs für Velos und E-Scooter.

Grundsätzlich ist es sehr erfreulich, dass die Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende endlich zumindest rhetorisch eine Priorität zu sein scheint. Wie Pro Velo im vergangenen Jahr aufgezeigt hatte, gibt es noch über 45 Schwachstellen im Zuger Velonetz. Es besteht jedoch kein Gegensatz zwischen Tempo-30-Zonen, Carpooling und Velowegen. Im Gegenteil: In Tempo-30-Zonen steigt die Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende. Velos bekommen mehr Platz. Auch Carpooling erhöht die Attraktivität massiv, da letztlich weniger Autos auf den Strassen unterwegs sind. Gemeinsam genutzte Autos könnten dazu beitragen, dass die Staus abnehmen, weniger Parkplätze besetzt sind, die Luftqualität besser wird und mehr Platz fürs Velo auf den Strassen vorhanden ist.

WIR WOLLEN TATEN STATT WORTE

Generell gibt es aktuell eine sehr grosse Diskrepanz zwischen Taten und Worten in der Zuger Verkehrspolitik. Im Energieleitbild des Kantons Zug 2018 setzte sich die Regierung zum Ziel, bis 2035 eine energieeffiziente Mobilität mit möglichst wenigen CO₂-Emissionen zu erreichen. Doch konkrete Massnahmen sind bisher ausgeblieben. Dabei werden solche Lösungen auch von den Zugerinnen und Zugern gewünscht, wie eine repräsentative Umfrage bei der städtischen Bevölkerung aus dem Jahr 2019 ergab. Fast die Hälfte der Velofahrenden fühlt sich durch den motorisierten Verkehr im



Autos, die sich stauen – ein leider allzu vertrautes Bild, auch in Zug.

Alltag beeinträchtigt. Auch Begegnungszonen stossen auf breite Akzeptanz und werden sowohl vom Fuss- und Veloverkehr als auch den Autofahrenden mehrheitlich befürwortet. Die Entlastung des Verkehrssystems durch eine Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs ist für 87 Prozent der Bevölkerung eine sinnvolle Strategie. Wenn der Regierungsrat diese Bedürfnisse ernst nehmen würde, wäre Tempo 30 längst Priorität.

Es braucht Carpooling, Tempo 30 UND bessere Velo- und Fusswege. Wirklich vorwärts kommen wir jedoch erst, wenn endlich ein umfassendes Zuger Mobilitätskonzept mit konkreten Massnahmen zur Verkehrsverlagerung besteht. ■

Luzian Franzini

TERMINE

Velofahrkurse für Kinder:

Zug, 14. Mai 2022

Cham, 3. September 2022

Weitere Informationen und Anmeldung unter:

www.provelozug.ch/angebote/velofahrkurse/

Velo-Kultour zum Thema «Energie»

2. Juli 2022

Weitere Informationen unter:

www.provelozug.ch

ZWEITE FÄSENSTAUBRÖHRE

Mehr Verkehr in der Innenstadt, mehr Verkehr überhaupt: Dies werden die Folgen sein, wenn die A4-Stadttangente unüberlegt auf vier Spuren ausgebaut wird.



A4-Ausbau bringt mehr statt weniger Verkehr um die Altstadt.

Der Vierspurausbau des Nationalstrassenabschnitts zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen ist für die Jahre 2030 bis 2035 projektiert und wird zurzeit auf nationaler Ebene beraten. Auf allen politischen Ebenen wird dem Projekt mehrheitlich zugestimmt, auch weil viele Versprechungen bezüglich steigen der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gemacht werden.

Stimmen diese Versprechungen wirklich? Pro Velo erkennt im vorliegenden Projekt gravierende verkehrsplanerische Mängel: So würde die aktuelle Variante zu einer steigenden Lärmbelastung und zu Mehrverkehr auf dem innerstädtischen Strassennetz führen. Die Aufhebung des Anschlusses Schaffhausen Nord und die dadurch entstehende Verlagerung des Verkehrs auf den Altstadt-ring, insbesondere die Spital- und Bachstrasse, wird auch mit den versprochenen flankierenden Massnahmen nicht zu verhindern sein – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr. Auch die doppelte Verkehrsmenge, die nun durch den Tunnel geschleust werden soll, wird sich auf den Quartierstrassen negativ bemerkbar machen.

AUSBAU WIDERSPRICHT KLIMAZIELEN

Eigentlich wäre der Ausbau von Autobahnen aus politischer Sicht generell zu hinterfragen. Keine dieser sogenannten Engpassbeseitigungen hat bis anhin zu weniger Stau geführt, sondern diesen nur verlagert und neue Abschnitte mit Stau-potenzial geschaffen. Dieser unbedachte Ausbau sollte eigentlich der Vergangenheit angehören, denn er widerspricht sowohl den Pariser Klimazielen als auch dem raumplanerischen Grundsatz, die Siedlung auf den Verkehr abzustimmen.

Doch bleiben wir bei «unserem» Fäsenstaubtunnel und liefern einige Fakten: Mehr als die Hälfte der Fahrten durch den Tunnel ist Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration und führt höchstens über sieben Kilometer – eine Distanz, die sehr gut mit dem Fahrrad zu bewältigen ist. Der Binnenverkehr wird durch den Kapazitätsausbau weiter gefördert statt auf zweckmässige Verkehrsmittel verlagert. Denn die neue Kapazitätsgrenze würde lediglich während der Pendelspitzen erreicht, in denen durchschnittlich 1,1 Personen pro Fahrzeug unterwegs sind. Die Öffnung des jetzigen Flaschenhalses für den Transitverkehr wird unvorhersehbare negative Auswirkungen nach sich ziehen. Und nicht zuletzt liegt ein Projekt mit Sicherheitsstollen, jedoch ohne Kapazitätsausbau bereits vor und könnte zeitnah und wesentlich günstiger umgesetzt werden.

Pro Velo spricht sich aus diesen Gründen klar gegen die vorliegende Variante aus, da der Veloverkehr dadurch beeinträchtigt würde. Den prognostizierten Engpässen im Verkehrsnetz soll durch eine zeitgemässe Verkehrs- und Raumpolitik entgegengewirkt werden, insbesondere durch eine Förderung des Veloverkehrs, und nicht durch unreflektierte Mammut-Bauprojekte im Stil der 1980er-Jahre. ■

Andri Hirsiger

DIE REVIDIERTE PARKPLATZVERORDNUNG, EINE CHANCE, ABER ...

Insbesondere in Städten ist der Platz beschränkt. Folglich sind Mobilitätsformen zu fördern, welche wenig Raum beanspruchen. Bedenkt man, dass pro PKW häufig nur eine Person befördert wird, ist es selbsterklärend, dass diese Mobilitätsform in den Städten nicht optimal ist. Der Platzbedarf des Autos wirkt sich auch im stehenden Zustand negativ aus. Im Schnitt steht ein Auto über 95 Prozent der Zeit still. Nur schon die rund 68 000 im Kanton Schaffhausen registrierten PKWs benötigen 140 Fussballfelder als Stellfläche. Statt bei Siedlungen etliche Parkplätze vorzuschreiben, wäre



Wo ein Parkplatz weggommt, gibt es Raum fürs Velo.

es sinnvoller, Sharing-Angebote und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel zu fördern. Dieser Aspekt wird in der revidierten Parkplatzverordnung (PPVO) jedoch zu wenig berücksichtigt.

Aufgrund des geringen Belegungsgrads (Personen pro Auto) ist der Platzbedarf im fahrenden Zustand nicht viel geringer. Die revidierte Parkplatzverordnung berücksichtigt diesen Umstand und fördert flächeneffizientere Verkehrsmittel wie das Velo. Damit wird der Fahrzeugbestand in der Stadt zurückgehen und der vorhandene Platz im Strassenraum sowie auf Abstellflächen für jene verfügbar sein,



Die Tour der vielen Wasser

Am idyllischen Husemer See ist eine Rast geplant.

Kommst auch du mit? Wir laden am Samstag, 28. Mai, zur «RheinThur». Sie startet um 10 Uhr an der Schiffflände in Schaffhausen. Die erste Etappe unserer 45 Kilometer langen Tour führt auf verkehrsarmen Überlandstrassen über Langwiesen und Trüllikon durch schönes, wenig besiedeltes Gebiet an den idyllischen Husemer See. Nach einer kurzen Rast an diesem unter Naturschutz stehenden Moorsee geht es weiter an die Thur zur imposanten Ossinger

Eisenbahnbrücke. Diese gilt als bedeutendes Denkmal alter Eisenbaukunst. Thur abwärts radeln wir dann auf gut befahrbaren, meist flachen Waldwegen an ruhigen Ufern entlang und werden unterwegs picknicken. Bei Andelfingen gelangen wir über die alte Holzbrücke ans andere Flussufer und fahren weiter durch das geschützte Thurauegebiet bis nach Ellikon am Rhein. Dort zweigen wir nach einem kurzen, steilen Anstieg auf der Landstrasse ab in einen Waldweg

hoch über dem Rhein und geniessen eine überwältigende Aussicht auf die Rheinschleife. Weiter geht es auf einem gut ausgebauten Waldweg nach Rheinau. Auf dem Klosterplatz werden wir uns im Café vom Gut Rheinau stärken können, bevor wir unsere «RheinThur» über Dachsen, Schloss Laufen und Flurlingen beenden. Geplante Rückkehr in Schaffhausen ist um 17 Uhr. ■

Evi und Marcus Cajacob

welche tatsächlich auf ein Fahrzeug angewiesen sind. Die revidierte Parkplatzverordnung ist daher ein Schritt in die richtige Richtung. Wichtig wäre es, nun die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und nicht zuletzt die Menschen in unserer Stadt davon zu überzeugen, ihr Verkehrsmittel mit Bedacht zu wählen. Die Mobilität wird sich ändern müssen. Mit der geplanten Revision der PPVO stellt die Stadt Schaffhausen wichtige Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität. ■

Pro Velo Schaffhausen

VERMISCHTES

TERMINE

- 21. Mai, Velofahrkurs Schaffhausen
- 28. Mai, Velotour «RheinThur»
- 10. Juni, Mitgliederversammlung
- 11. Juni, Velofahrkurs Thayngen
- 18. Juni, Velofahrkurs Schaffhausen
- 25. Juni, Velofahrkurs Dachsen
- 2. Juli, Velofahrkurs Feuerthalen

MV IM JUNI

Die Mitgliederversammlung findet am Freitag, 10. Juni, statt. Treffpunkt: Hotel Promenade, 18.30 Uhr. Die Traktanden gibts auf der Website. www.provelo-sh.ch

WANGENTAL AUF KURS

Gute Neuigkeiten vom internationalen Radweg Wangental: Wir dürfen mit einer baldigen Fertigstellung rechnen. Macht euch bereit für die Erstbefahrung!

MITGLIEDERUMFRAGE

Der Vorstand bittet alle Mitglieder, an der Umfrage mitzumachen. Er möchte die Erwartungen und Wünsche kennen, um sich in Zukunft noch besser für euch einzusetzen.

QR-Code scannen und Umfrage ausfüllen. Zugriff auch via Link möglich: www.pvzh/umfrage



SERIE

SPEZIELLE VELOS UND
IHRE BESITZERINNEN
UND BESITZER


HUNDERT KILO FREIHEIT

Ein Cargobike bedeutet Freiheit: die Freiheit, fast alles transportieren zu können. Oder auch mal schnell nach Kopenhagen zu radeln, ohne auf jedes Gramm Gepäck achten zu müssen.

Mit dem ersten Cargobike, dass sich Adriano Joss gekauft hat, ist er via Holland nach Kopenhagen geradelt. Wo es prompt geklaut wurde. «Ein Glücksfall», wie Adriano anderthalb Jahre später sagt. «Denn ich habe mir natürlich wieder ein Bullitt gekauft. Aber ein besseres.» Besser heisst: mit Pinion-Getriebe und Zahnriemen statt der standardmässig verbauten Shimano-Schaltung und Kettenantrieb. Hat natürlich auch etwas

extra gekostet, die Extra-Anfertigung. O-Ton Adriano: «Minimalismus ist für andere.»

Das Lastenvelo braucht er für so ziemlich alles: um das Kajak an den Zürichsee zu fahren, mal eben schnell eine 100 Kilo schwere Ladung Bier von Zug nach Zürich zu transportieren oder um im Unverpackt-Laden am Zürcher Schaffhauiserplatz die Vorräte an Pasta, Getreide und Müesli aufzufüllen. Dafür hat er extra eine Kiste für 15 Einmachgläser angefertigt. Sieht nicht nur hübsch aus, sondern ist auch total praktisch.

Und warum hat er kein Strom-Bullitt gekauft? Auch darauf gibts eine kernige Antwort: «Wenn der Akku leer ist, scheisst es mich an. Wenn ich müde bin, gehe ich schlafen. Und sowieso: Mit 100

Kilometer Tagesreichweite per Muskelkraft komme ich in je drei Wochen von Zürich nach Kopenhagen oder nach Palermo. Das reicht.»

Palermo ist denn auch das nächste Reiseziel. Wobei Adriano da ziemlich tiefenentspannt ist. «Wenn ich es in drei Wochen nach Palermo schaffe, ist gut. Wenn es nur bis Rom reicht, ebenfalls.» ■

Dave Durner

HINWEIS

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

- 1| Adriano Joss auf seinem Cargobike von Bullitt.
- 2| Premium-Ausstattung mit Pinion-Getriebe und Zahnriemen.
- 3| Selbst gezimmerte Kiste für 15 Einmachgläser.