



EIN VELOWEG IN DIE WAND

Die Grossbaustelle am Bahnhof Stadelhofen in Zürich ist für Velofahrende der absolute Horror: Von der Mühlebachstrasse her kommend fahren sie quasi direkt in eine Wand. Diese behindert zudem rechterhand die Sicht auf die Tramgleise und den Fussverkehr kurz vor dem Bahnhof

Stadelhofen. Super problematisch ist auch der dichte motorisierte Verkehr, der zu Stosszeiten auf diese wichtige Veloverbindung fliesst. Das geht so gar nicht. Bevor es zu einem Unfall kommt, fordert Pro Velo Kanton Zürich Massnahmen – mehr dazu auf Seite 2.

GEMEIN(T)

CHAOS AM STADELHOFEN

Der Veloverkehr am Bahnhof Stadelhofen wird derzeit aufgrund der Baustelle massiv behindert. Wir fordern eine bessere Lösung für das Velo.

Den Bahnhof Stadelhofen mit dem Velo zu passieren, ist seit jeher eine Herausforderung: Um sich zwischen Tramgleisen und ÖV-Nutzenden auf der offiziellen Veloroute zurechtzufinden, ist höchste Aufmerksamkeit gefordert. Seit Anfang Jahr hat sich dieser kritische Zustand nochmals stark verschärft: Der Bau des «Haus zum Falken» hat begonnen und zieht damit eine Grossbaustelle mit sich. Wie man auf dem Velo schnell merkt, hat man hier aktuell in allen Belangen das Nachsehen.

Erstens hat man die temporären Veloabstellplätze im Spickel Kreuzbühlstrasse/Mühlebachstrasse zugunsten der Baustelleninstallation aufgehoben. Darum bleiben Veloabstellplätze in geeigneter Bahnhofsnähe bis zur Eröffnung der Velostation im Calatrava-Bau Mangelware. Zweitens hat die Baustellenleitung die Abschränkungen zur Sicherung des Fussverkehrs direkt auf die bestehende Velo-

markierung gesetzt. Damit ist unklar, wo man hier als Velofahrerin verkehren soll – auf der Strasse oder auf dem super schmalen Trottoir? Drittens ist die Sicht zur Querung der Tramgleise durch die Betonwand massiv eingeschränkt. Und viertens haben hier Velofahrende eigentlich sowieso nicht genügend Platz, um sich aufzustellen und die Tramdurchfahrt sicher abzuwarten.

AUF DEM BUCKEL DES VELOVERKEHRS

Baustellen sind immer ein Ausnahmezustand und eine gewisse Toleranz ist nötig. Beim aufwändigen Bau am Bahnhof Stadelhofen (Haus zum Falken bis 2025), der mit dem Ausbau des 4. Gleises (Inbetriebnahme 2037) nicht in absehbarer Zeit beendet sein wird, hätten wir erwartet, dass der Veloverkehr als vollwertige und doch vulnerable Mobilitätsform von Anfang an sorgfältig mitgedacht wird. Die Realität ist aber leider eine andere.

Klar: Bei Baustellen gibt es immer Einschränkungen, doch diese dürfen nicht auf dem Buckel des Veloverkehrs, den man eigentlich fördern möchte, ausgetragen werden.

Pro Velo fordert daher eine Schliessung der Kreuzbühlstrasse für den motorisierten Verkehr, um den Knoten und Baustellenbereich zu entschärfen und Sicherheit und Platz für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Und dies, bevor es zu Unfällen und Verzicht auf die Velonutzung kommt – zumal jetzt dann bald die Velovorzugsroute Mühlebachstrasse realisiert wird und diese nicht in einer Wand enden soll! ■

Yvonne Ehrensberger

Die Sicht zur Querung der Tramgleise ist durch die Betonwand massiv eingeschränkt.

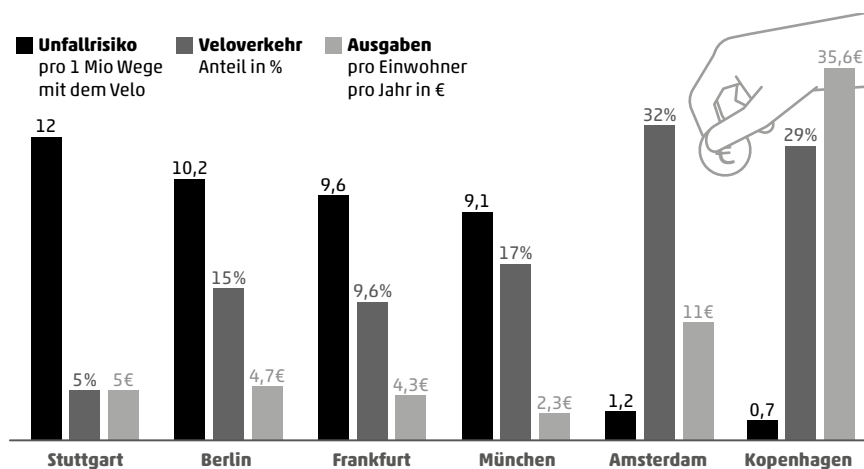


GEZÄHLT

WO WEG, DA VELO

Ein Städtevergleich von Greenpeace zeigt: Das Risiko mit dem Velo zu verunfallen ist umso geringer, je mehr Geld eine Stadt für die Veloinfrastruktur ausgibt – und je mehr Velofahrende unterwegs sind. In Kopenhagen und Amsterdam liegt das mittlere Unfallrisiko bei einem Unfall pro eine Million Fahrten mit dem Velo. In Berlin dagegen ist der Wert mehr als zehnmal so hoch. Der Ver-

gleich zeigt zudem: Je mehr die Stadt in die Veloinfrastruktur investiert, desto höher ist der Anteil an Velofahrenden. Und mit dem höheren Anteil an Velos auf den Strassen erhöht sich die Sicherheit für den Veloverkehr. Dieser Effekt ist auch als «Safety in Numbers» bekannt. Fazit: Wer mehr Velofahrende und mehr Sicherheit will, muss in die Infrastruktur investieren. (fan) ■



GENERVT

VELO-LÜCKE WIEDIKON

Die Birmensdorferstrasse soll im Bereich des Bahnhofs Wiedikon saniert werden. Das Projekt hat zwar positive Tendenzen wie Tempo 30, ein paar Bäume mehr und breitere Radstreifen. Doch das grösste Defizit, nämlich dass es nicht möglich ist, mit dem Velo ab der Gartenhofstrasse auf der Hauptroute bis zum Bahnhof Wiedikon zu fahren, bleibt weiterhin bestehen. Mit dem altbekannten Argument: Kein Platz. Pro Velo Kanton Zürich lässt das bei einem Querschnitt von notabene 22 Metern nicht gelten und hat eine Einsprache eingereicht. Denn es kann nicht sein, dass im Jahr 2023 ein städtischer Bahnhof nicht anständig ans Velonetz angeschlossen wird. Wir möchten die Stadt dazu ermutigen, sich nicht ausschliesslich vom Status Quo und der VBZ leiten zu lassen, sondern den verfügbaren Raum neu zu denken. (ye) ■



GESAGT

«Mehr Platz würde helfen, konfliktfreier und sicherer vorwärtskommen – als Velo und als Auto. Nur die Frage wird sein: Wie viel Platz gibt man den Velos, beziehungsweise wie viel nimmt man den Autos.»

So Einstein-Moderator Tobias Müller am Ende der Sendung «E-Bike – Chancen und Risiken des Verkehrsmittels der Zukunft».



Moderator Tobias Müller kommt mit dem E-Bike nie als Letzter an.

GESCHAUT

EINSTEIN AUF DEM E-BIKE

Rettet uns das E-Bike vor Verkehrskollaps und Klimaerwärmung? Sind Velobahnen die neuen Autobahnen, auch in der Schweiz? Und was wäre, wenn in Zürich die Hälfte der Strassen dem E-Bike gehören würden? Diese wichtigen Fragen stellt sich nun auch das SRF-Wissensmagazin «Einstein». Dramaturgisch geschickt vermitteln die Fernsehmachenden spannende Inhalte rund ums Elektrovelo entlang einer Fahrt von Meilen auf den Sechseläutenplatz und weiter auf die Josefswiese. Wobei Moderator Tobias Müller mit einem schnellen E-Bike unterwegs ist, ETH-Forscher Kay Axhausen mit dem ÖV und Kameramann Gion mit dem Auto. Das Publikum begleitet die drei Protagonisten auf ihrer Fahrt in die Innenstadt und fiebert mit, wer wohl zuerst ankommt. In den Einblendern erfährt man Faszinierendes zu Velobahnen in den Niederlanden und wie gross ihr Potenzial in der Schweiz wäre. Oder aber auch, dass das Risiko in Amsterdam tödlich mit dem Velo zu verunfallen drei bis vier Mal geringer ist als in Zürich. Die Sendung macht Hoffnung für die Zukunft. Ein Dämpfer ist einzig der Sponsor der Sendung, der im Abspann in der App «Play SRF» eingebildet wird – und für einen vollelektrischen SUV wirbt (fan). ■



Weitere Infos unter:
www.pvzh.ch/einstein

GASTROVELOS ZUM MIETEN

Pizzaofen, Cocktailbar oder Kaffeemaschine: Auf einem Spezialvelo hat so einiges Platz. Solche Gastrovelos lassen sich samt Personal für diverse Events buchen – hier eine Sammlung, die auf Ergänzung hofft.

1 Coffeebike von Isule Coffee

Das Coffeebike kommt mit einer Kaffeemaschine von Faema E61, einer Kaffeemühle von Eureka und einem Frisch- und Abwassertank sowie Bio-Einwegbecher oder Geschirr. Es benötigt einen Stromanschluss mit 380 Volt CEE16- oder T25-Stecker.

Angebot: Die Menükarte besteht aus Espresso, Cappuccino, Americano, Flat White, Cold Brew, aber auch Chai Latte oder Matcha Latte. Die Milch ist auf Basis von Bio-Kuh, Bio-Hafer oder Erbsen erhältlich. Der Kaffee wird direkt aus Westuganda zu sehr fairen Konditionen importiert.

Mietkonditionen: An manchen Events wirtschaftet das Coffeebike auf eigene Faust, an anderen taucht es für eine Pauschale auf. Das Coffeebike ist nur mit dem dazugehörigen Personal mietbar. Die Konditionen sind abhängig von Anfahrt, Dauer und Art des Events. Um eine ungefähre Vorstellung zu haben: Bei einem privaten Event, der drei Stunden dauert, und an dem geschätzt 70 Getränken konsumiert werden, liegen die Kosten bei rund 750 Franken.

Homebase: Zürich, Kreis 3
www.isulecoffee.ch/pop-up/

2 Ein Tresen auf Rädern

Die Velo Bar Baur ist mit Gastro-Geschirr und allen nötigen Utensilien für rauschende Cocktailparties unterwegs – energieautark dank starker Batterie, Spülbecken und weiteren mit Gas betriebenen Geräten.

Angebot: Die Velobar ist auf Flüssiges spezialisiert, vom Kaffee über Limos zu Drinks, Suppen und Smoothies. Bartender Paddy Baur bevorzugt regionale Lieferanten und passt sein Angebot den jeweiligen Auftraggebern an. Ein Anliegen ist ihm auch, Freude und Wissen über Velos und Getränke zu vermitteln – sowie Bewusstsein hinsichtlich des Transports von Konsumwaren zu schaffen.

Mietkonditionen: Den Tresen auf Rädern kann man auf öffentlichen Veran-

staltungen entdecken oder selber buchen. Für Firmenevents ab 50 Personen bietet Initiant Baur ein Package zum Preis von 1100 Franken. Es geht aber auch günstiger, wenn weniger Gäste erwartet werden – und je nachdem, was gefeiert wird, locken Rabatte, so etwa Ermässigungen von 20 Prozent, wenn die Velobar für Geburtstage gebucht wird.

Homebase: Stadt Winterthur
www.velobarbaur.ch

3 Glacevelo von Nanimale Gelati

Das Glacevelo ist mit einer Theke von Pozzetti ausgestattet, verfügt über einen Frisch- und Abwassertank und ist mit Bechern und Cornet bestückt. Es benötigt einen Stromanschluss mit 230 Volt, kann jedoch auch auf einen Akku zurückgreifen, welche das Speiseeis rund zehn Stunden kühl halten kann.

Angebot: Die mitgelieferte Glace ist vegan, natürlich und Zusatzstofffrei. Die



Sortenauswahl geht von piemontesischer Haselnuss über Schokolade von Felchlin bis zu fruchtigen Sorbets. Über acht Geschmacksrichtungen können im Offenerverkauf ins Sortiment aufgenommen werden.

Mietkonditionen: Das Glacevelo ist nur mit dem dazugehörigen Personal mietbar. Die Konditionen sind abhängig von Anfahrt, Dauer und Art des Events. Ein Preisbeispiel: Bei einem privaten Event für die Dauer von drei Stunden und mit

geschätzten 300 Glace liegen die Kosten bei rund 1200 Franken.

Homebase: Zürich, Oerlikon
www.nanimale.com

4 Pizzavelo von Stripped Pizza

Das Bike von Stripped Pizza backt Pizzas heiss und knusprig direkt vor Ort. Der Pizzaofen ist gasbetrieben und kann somit ohne weitere Anschlüsse bedient werden. Allerdings freut sich das Team trotzdem über einen 230-Volt-Stromanschluss, um allfällige Kreditkartenleser oder andere elektronische Geräte anzuschliessen.

Angebot: Auf der Menükarte stehen frische Pizza Bites, Mini Salate, Nibbles und Getränke. Ob vegetarisch, vegan oder mit Fleisch oder gar glutenfreie Optionen: Das Pizza Bike hat für alle etwas. Stripped Pizza legt grossen Wert auf frische und hochwertige Zutaten und verzichtet gänzlich auf Zusatzstoffe, Geschmacksverstärker sowie Farbstoffe.

Mietkonditionen: Stripped Pizza verrechnet eine Anfahrtspauschale von 50 Franken für die Stadt Zürich. Für alle anderen Liefergebiete werden zusätzlich 2 Franken für jeden weiteren Kilometer erhoben. Für den Event selber wird eine Grundpauschale von 150 Franken berechnet und eine gästabhängige Pauschale von 2 Franken pro Person. Das Pizza Bike kommt jeweils mit dem für den Betrieb nötigen Personal. Auf Anfrage nimmt das Pizza Bike auch an öffentlichen Events teil und wirtschaftet in diesem Fall auf eigene Rechnung. ■

Homebase: Stadt Zürich.
www.stripped-pizza.com

Andrea Freiermuth

Auf der Website von Pro Velo Kanton Zürich wird diese Sammlung laufend ergänzt. Falls du also noch ein anderes Velo mit Extra kennst, bitte melden – info@provelozuerich.ch



TERMINE

Viele bunte Velos

Die nächste Velobörse lockt am Samstag, 13. Mai, auf dem Max-Bill-Platz in Oerlikon. Vier Wochen später, am 10. Juni, folgt jene auf dem Helvetiaplatz.
www.pvzh.ch/boerse

Winterthurer Velofrühling

Am Samstag, 13. Mai, laden die Winterthurer Velogeschäfte wieder zum Velofrühling. Es lockt ein vielfältiges Programm mit Podien, Vorträgen und natürlich vielen Velos.
www.velofruehling.ch

150 Velo-Workshops in Zürich

Vom Donnerstag, 11., bis Sonntag, 14. Mai, findet in Zürich die Cycle Week statt. Das Festival zeigt in der Europallee beim HB und in der Brunau neue Trends und Entwicklungen. Auf dem Programm stehen rund 150 Workshops – darunter auch Velofahrkurse für Erwachsene, welche die Stadt Zürich in Zusammenarbeit mit Pro Velo anbietet.
www.cycleweek.ch

Velo und LKW an der Cycle Week

Am Samstag, 13. Mai, ab 14 Uhr, diskutieren die Stadträtinnen Karin Rykart und Simone Brander mit Yvonne Ehrensberger, Geschäftsleiterin Pro Velo Kanton Zürich, und Xenia Zähler, Lastwagenfahrerin, zum Thema sicheres Velofahren in Zürich. Der Talk findet anlässlich der Cycle Week am Stand der Stadt Zürich in der Lagerstrasse statt.
www.pvzh.ch/talk

50 Jahre Velodemo in Zürich

Am internationalen Tag des Fahrrads, am 3. Juni, wollen wir das Velo feiern. Zudem erinnern wir an diesem Tag an 50 Jahre Velodemo in Zürich – siehe Bild. Aktuelle Infos gibts Ende Mai auf der Website oder im Newsletter. ■
www.provelozuerich.ch



So sah es an der ersten Velodemo in Zürich im Jahr 1973 aus.

VERBESSERUNGEN SIND ZU VERBESSERN

Bei der Gesamtanierung des Coop Grüzemarktes hat die Stadt im Bewilligungsverfahren mit Blick auf die neue Parkplatzverordnung Nachbesserungen gefordert. Das Resultat überzeugt aus verschiedenen Gründen nicht.

Im Juli 2020 bat Pro Velo Kanton Zürich die Winterthurer Baustadträtin Christa Meier darauf hinzuwirken, dass der Veloparkierung bei Baugesuchen in der Stadt künftig mit Blick auf die neue Parkplatzverordnung (PPVO) mehr Beachtung geschenkt wird. Dabei ging es insbesondere auch um das damals bereits angekündigte Projekt für die Sanierung des Grüzemarktes von Coop an der Rudolf-Diesel-Strasse. Christa Meier versprach in ihrem Antwortschreiben, dass die zuständigen Behörden das Baugesuch im Sinne der neuen Parkplatzverordnung genau prüfen würden. Nun liegt das gebaute Resultat vor und Pro Velo Winterthur hat es sich angeschaut. Das Ergebnis fällt leider durchgezogen aus.

Beim Haupteingang an der Rudolf-Diesel-Strasse wurden zwei Veloabstellanlagen erstellt: Mehrere einfache Bügel direkt auf dem Vorplatz und seitlich daneben versetzt ein überdachter Bereich mit Platz für rund 20 Velos. Auch hier sind grosse Bügel montiert. Diese Anlage ist zwar schön gestaltet und ausreichend gross. Der Zugang hinter einer Absperrkette wurde aber sehr eng bemessen. Wenn hier ein Velo mit Anhänger par-

«MIT DER SANIERUNG SIND DIE AUTO-PARKPLÄTZE NÄHER ANS GEBÄUDE GERÜCKT UND ZUDEM GIBT ES BEIM SEITENEINGANG KEINERLEI OFFIZIELLE PARKFLÄCHEN FÜR VELOS MEHR.»

kiert wird, kommen andere fast nicht durch. Schlecht gelöst ist auch die Erreichbarkeit der gedeckten Plätze: Eine hohe Trottoirkante erfordert einen Umweg über den abgesenkten Bereich beim Fussgängerstreifen, wo zudem Konflikte entstehen.

KEINE PARKIERUNG BEIM SEITENEINGANG

Düster sieht es dagegen beim zweiten Eingang zum Gebäude auf der Seite des Parkplatzes aus. Dieser ist bei Velofahrenden sehr beliebt, da er von der Industriestrasse, die im Gegensatz zur Rudolf-Diesel-Strasse über Velospuren verfügt, einfach erreicht werden kann. Zudem gelangt man hier direkt sowohl in die Coop-Filiale als auch in die Jumbo-Fili-



Velos werden vor dem Seiteneingang abgestellt, auch wenn hier kein Platz für Velos vorgesehen ist.

- 1 | Wenn hier ein Velo mit Anhänger parkiert wird, wirds eng.
- 2 | Wer legal nahe am Eingang parkieren will, muss mit dem Auto kommen.
- 3 | Hier müssen Velofahrende eingeklemmt zwischen Parkplatzzufahrt und Strasse warten.

ale (früher Coop Bau+Hobby). Diese beiden Bereiche sind von den neuen Ständern beim Haupteingang aus nur über einen rund 140 Meter langen Fussweg quer durch das ganze Gebäude erreichbar. Vor der Sanierung waren beim zweiten Eingang ein Veloständer sowie ausreichend Platz zur Parkierung von Velos mit Anhänger vorhanden. Mit der Sanierung sind die Autoparkplätze näher ans Gebäude gerückt und es gibt keinerlei offizielle Parkierrmöglichkeit für Velos mehr. Ebenso wurde die Chance verpasst, den Zugang für Velofahrende und Zufussgehende zum zweiten Eingang auf Höhe der Gewerbestrasse sicherer zu machen. Hier muss man nach wie vor eingeklemmt zwischen Parkplatzzufahrt und Strasse warten – Kinderwagen oder Velos ragen dabei in eine der beiden Fahrbahnen.

BESTANDESSCHUTZ UND NACHBESSERUNG

Pro Velo Winterthur hat das Departement Bau und Mobilität (vorher Departement Bau) mit der Diskrepanz zwischen den Versprechungen von Stadträtin Christa Meier und dem gebauten Resultat beim Coop Grüze konfrontiert. Die Antwort zeigt Folgendes:

- Bei der Sanierung des Coop Grüze fällt die Parkierung unter den Bestandeschutz. Zusätzliche Abstellanlagen – etwa für Velos – können also nicht einfach eingefordert werden.
- Die städtischen Behörden haben im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit Hinweis auf die PPVO eine Überarbeitung der von Coop eingereichten Pläne für die Veloparkierung eingefordert.
- Die Stadt ging davon aus, dass ein Grossteil der Velofahrenden über die Rudolf-Diesel-Strasse zum Coop kommt und hat den Fokus auf diesen Bereich gelegt.
- Die Baubewilligung fordert für Velofahrende zwei Trottoirabsenkungen sowie eine Abbiegehilfe stadteinwärts auf der Rudolf-Diesel-Strasse. Diese müssen bis zur finalen Bauabnahme noch erstellt werden.
- Die von Pro Velo als gefährlich eingestufte Zufahrt von der Gewerbestrasse her betrifft private Strassen und befin-

det sich im Verantwortungsbereich der Liegenschaftbesitzenden.

- Eine Abstellanlage beim zweiten Eingang von Coop/Jumbo wäre bewilligungsfähig, es müsste aber ein Gesuch dafür gestellt werden.

Das Fazit von Pro Velo Winterthur: Die Stadt hat zwar wie versprochen genau hingeschaut und auch Nachbesserungen der ursprünglichen Pläne eingefordert, die teilweise noch umgesetzt werden müssen – wie etwa Absenkung und Abbiegehilfe. Schade ist hingegen, dass der

Fokus fälschlicherweise nur auf den Haupteingang gelegt wurde. Ein Augenschein vor Ort hätte rasch gezeigt, dass beide Eingänge etwa gleich starken Veloverkehr haben. Bleibt zu hoffen, dass Coop den Planungsfehler bezüglich Veloparkierung erkennt und bald mit einer Anlage beim zweiten Eingang nachbessert. Die vielen Velofahrenden würden es begrüßen, wenn sie auch am beliebten Seiteneingang Kunden erster Klasse wären. ■

Pro Velo Winterthur



FREIFLÄCHE GESICHERT

Die Veloparkplätze entlang der Stadthausstrasse mussten weichen. Die frei gewordene Fläche kam aber nicht wie versprochen dem Fussverkehr zugute – wir haben nachgehakt.

Letzten Oktober hat die Stadt die beliebten und oft übervollen Veloständer vor dem Restaurant National an der Stadthausstrasse abgebaut. Für die verschwundenen gut 100 Veloabstellplätze konnte in wenigen Metern Distanz an der Bankstrasse ein Ersatzangebot mit 120 Plätzen geschaffen werden. Mit einem Halteverbot und der Hinweistafel «Hier kein Güterumschlag» wird verhindert, dass der neu für den Fussverkehr gewonnene Platz von Lieferwagen verstellt wird.

Nicht klar war, wie der neue Freiraum langfristig vor kommerziellen Begehrlichkeiten wie Werbetafeln oder Aussengastronomie geschützt werden kann. Auf die Problematik angesprochen, gab das Tiefbauamt bekannt, dass man stadtintern nochmals darauf hinweisen wolle, dass

der gewonnene Platz der Verkehrssicherheit von zu Fuss Gehenden und dem ÖV dient und nicht kommerziell genutzt werden soll. Nur war diese Wunschregelung der Verkehrsplanenden nicht wirklich mit der für bestimmte Bewilligungen zu-



ständigen Polizei abgesprochen. Pro Velo hat nachgehakt und Ende Januar die Mitteilung erhalten, dass die Info nun stadtintern geflossen seien. Es sei tatsächlich so, dass auf der fraglichen Fläche keine weiteren Bewilligungen erteilt werden. Weiter schreibt die Stadt: «So steht die Fläche den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.» ■

Pro Velo Winterthur

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite ist das Trottoir zu einem grossen Teil durch Beizentische belegt. Vor dem Restaurant National soll der Fussverkehr definitiv Vorrang behalten.

BESSER, ABER NOCH NICHT GUT

Dank Intervention von VCS und Pro Velo wird die Einmündung der Veloschnellroute auf dem Rennweg in die Wartstrasse gescheiter gelöst. Trotzdem bleibt ein unnötiges Hindernis.

Auf dem Rennweg beim Stadion Schützenwiese wird demnächst ein erster Abschnitt der Veloschnellroute Richtung Wülflingen realisiert. Grösste Neuerung ist neben dem roten Belag die Einmündung in die Wartstrasse auf Höhe der Eulachhalle. Stadtauswärts fahrende Autos werden dort künftig keinen Vortritt mehr haben. Ursprünglich wollte die Stadt an dieser Stelle eine Trottoirüberfahrt realisieren. Aufgrund der Intervention von VCS und Pro Velo wird der Vortritt für Velos nun mit einer Markierung auf der Strasse und entsprechenden Verkehrsschildern angezeigt.

Trotzdem ist die Situation noch nicht zufriedenstellend. Stadteinwärts endet der Velostreifen entlang der Wartstrasse vor Grünkübeln. Velofahrende, die nach rechts in den Rennweg einbiegen wollen,

müssen also zuerst zurückblicken, Handzeichen geben, mittig in die auch von Autos genutzte Fahrbahn einspuren und das Hindernis umfahren. Damit entsteht unnötigerweise ein Sicherheitsrisiko. Apropos Trottoirüberfahrten: Die für Velofahrende unangenehmen und je nach Winkel, in dem sie befahren werden müssen, auch gefährlichen Kanten waren kürzlich auch im Landboten ein Thema.

Anlass ist eine noch hängige Anfrage von GLP-Stadtparlamentarierin Annetta Steiner. Sie will vom Stadtrat wissen, ob er bereit ist, künftig bei Velorouten auf die Überfahrten zu verzichten. Willigt der Stadtrat ein, wären Interventionen der Verbände wie an der Wartstrasse nicht mehr nötig. ■

Pro Velo Winterthur



Hier hätten Velofahrende künftig eine Trottoirüberfahrt queren müssen. Das konnten Pro Velo und VCS abwenden.

FAUSTSCHLÄGE AUF DAS AUGE

Aedes sehnt sich nach unverbauter Natur und nervt sich darüber, dass künftig auch Naherholungsgebiete durch Windräder verunstaltet werden sollen – und so wahrscheinlich immer mehr Menschen ins Auto steigen, um sich anderswo zu erholen.

Bosco Gurin war das Ziel unserer zweitägigen Velotour. Martin, der Velokollege, hat in einer engen Kurve das E-Bike abgestellt, macht über der Leitplanke eine ausladende Bewegung und führt beinahe feierlich aus: «Bis zu den Bergen dort weit hinten nur Grün, kein Haus, keine Strasse, kein Hochspannungsmast, nur Grün. Das ist wahre Erholung für das Auge!» Und weil man hier auch nichts hört ausser vereinzelten fernen Vogelrufen, füge ich bei: «Und Erholung auch fürs Ohr.» «Erholung für gestresste Seelen aus dem Dichtestress!», ergänzt Martin mit einem Schmunzeln.

Wir unterhalten uns im Garten der nahen Osteria über Orte der Erholung für Auge, Ohr, Seele und Geist. Im Tessin fällt uns als Erstes das weite, grüne Baummeeer im Onsernonetal ein. Ähnlich im Jura. Einsame Landschaften mit Bauernhöfen, die sorgsam in die Landschaft eingebettet sind. «Wenn dort nicht die Windräder wären. Die sind wie Faustschläge auf das Auge!», meint Martin. Ich pflichte ihm bei. Doch den Windrädern kann man im Jura noch ausweichen.

«Schlimm eigentlich, dass man in den Tessin, in den Jura oder in die Berge fliehen muss, um Aug und Ohr Erholung zu gönnen», moniert Martin. Müsse man gar nicht, erwidere ich. Es gäbe in Velodistanz zu unseren Ballungsgebieten grüne Oasen. Dank alten Waldgesetzen, dank Natur- und Landschaftsschutz, dank neuem Raumplanungsrecht. Die Planungsünden übergehe ich geflissentlich.

RUHE VOR DER HAUSTÜR WIRD RAR

Das Gespräch mit Martin fällt mir wieder ein, als ich auf einer spontanen Velofahrt ins Naherholungsgebiet der Stadt eine Pause einlege. Auch hier eine intakte Landschaft mit vereinzelt Bauernhöfen. Auch hier Erholung für das Auge und das Ohr. Doch dann fällt mir unvermittelt ein, dass in diese Landschaft 200 Meter hohe Windräder platziert werden sollen. Brutale

**«EINE ZERSTÖRTE NAHERHOLUNGS-
LANDSCHAFT IST NICHT ERNEUERBAR.
BLEIBEN ALSO NUR AUTOFahrTEN IN
DEN TESSIN ODER JURA UND STETS
WACHSENDE STAUS?»**



Wo ein Windrad steht, suchen viele das Weite.

le Faustschläge aufs Auge. Brutale Massaker an Vögeln. Brutal-breite Schneisen für Speziallaster hin zu den Baustellen. Sollen nun auch die Naherholungsgebiete zerstört werden, nachdem Zersiedlung, flache Siedlungsfladen und Verhäuselung im Mittelland immer mehr Grün gefressen haben? Warum nicht eher Solaranlagen auf jedem grossen Dach? Warum nicht grosse wintersichere Solarparks auf einsamen Alpen, die nur vom Flugzeug sichtbar sind?

Als ich etwas später auf einer Autobahnbrücke den gewaltigen Freizeitverkehr sehe, steigert sich mein Ärger. Da fluten mit den unzähligen Autos Riesenmassen Energie über den Asphalt, heute noch fossil, später elektrisch. Diese Energieflut nimmt die Politik offenbar einfach hin. Weniger fahren oder weniger weit fahren, ist kein Thema. Man möchte nach wie vor brav die Nachfrage nach uneingeschränkter Mobilität befriedigen. Und wenn schon Erholung, warum dann nicht mit dem ÖV? Allerdings könnte der

ÖV nicht mal die Hälfte der automobilen Verkehrsflut aufnehmen. Nicht bloss am Gotthard. Dringend nötige Ausbauten bei Engpässen im Schienennetz kümmert die Politik aber kaum. Man macht es sich lieber bequem unter einem grünen Mäntelchen mit der Aufschrift «erneuerbar». Eine zerstörte Naherholungs-Landschaft ist allerdings nicht erneuerbar. Bleiben also nur Autofahrten in den Tessin oder Jura und stets wachsende Staus neben den Bahnlinien? ■

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.

SCHRAUBE LOCKER, LUFT DRAUSSEN?

Unterwegs einen Reifen pumpen oder eine kleine Reparatur machen – das ist möglich, auch wenn man Pumpe oder Werkzeug nicht dabei hat. Pro Velo Zug hat sich die öffentlichen Pumpen und Servicestationen in den Talgemeinden angeschaut.



Neulich auf einer Velofahrt nach Cham: Mit Schrecken bemerke ich, dass sich eine Schraube am Lenker meines Velos gelockert hat. Dies ist nicht nur unangenehm, sondern auch sehr gefährlich. Was tun, da doch am heutigen Montag fast alle Veloläden geschlossen sind? Doch da erinnere ich mich an die öffentliche Servicestation am Badiparkplatz in

Cham und steuere schnurstracks darauf zu. Nach wenigen Minuten sitzt nicht nur mein Lenker wieder bombenfest, sondern auch meine Reifen sind prall gepumpt – und mein Tag ist gerettet ...

Für solche oder ähnliche Fälle ist man dankbar für öffentliche Pumpen und Servicestationen. Pro Velo Zug hat schon vor Jahren erste Pumpen aufgestellt, die nun von den Werkdiensten der Gemeinden gewartet werden. Aber auch Private stellen inzwischen der Allgemeinheit oft Pumpen oder einfache Reparaturstationen zur Verfügung. Zudem kann man bei Velogeschäften gelegentlich gratis pumpen. Bei den Servicestationen findet sich das wichtigste, an Drahtseilen gesicherte Werkzeug (wie Inbusschlüssel, Reifenheber oder Schraubenzieher). Eine Karte, Geodaten und Fotos der Standorte finden sich auf unserer Website.

PUMPEN UND SERVICESTATIONEN

- 1 **ZUG/BAHNHOF:** westlich des Bahnhofs beim Velohaus gegenüber der Kiss & Ride-Zone
> MIT SERVICESTATION
- 2 **ZUG/BAHNHOF:** Ostseite, am Hauptausgang Richtung Metalli beim (südlichen) Veloständer





1 Pumpe und Reparaturständer von Pro Velo beim Velohaus.

- 3 **ZUG/BADI SEELIKEN, ARTHURSTRASSE:** seeseitiges Trottoir beim Fussgängerstreifen
- 4 **ZUG/LANDHAUSWEG 3 (ECKE LÜSSIWEG):** Elektro Pfiffner AG
- 5 **ZUG/GRIENBACHSTRASSE 79 (GEGENÜBER VOM NEUEN ÖKIFHOF):** Veloständer Confiserie Speck
- 6 **BAAR/BAHNHOF:** im Veloabstellraum am Gleis 1 und auf der Westseite
- 7 **CHAM/ZUGERSTRASSE:** bei den Veloständern der Stadtbahnstation Cham Alpenblick
- 8 **CHAM/ECKE SCHULHAUS-, RIGI-STRASSE:** vor dem Bike Work Laden
- 9 **CHAM/KESSELPLATZ:** auf dem neuen Papieri-Areal
> SERVICESTATION MIT WASCHMÖGLICHKEIT

- 10 **CHAM/SEEWEG:** beim Badiparkplatz gegenüber vom Tennisplatz und Pumptrack
> MIT SERVICESTATION
- 11 **STEINHAUSEN/BAHNHOFSTRASSE 36:** vor dem Veloplus Laden
> MIT SERVICESTATION
- 12 **ROTKREUZ/ POSTSTRASSE 3:** beim Veloladen Hilltop Cycles

Gerne nehmen wir auf unserer Website Standorte von weiteren Pumpen oder Servicestationen auf – bitte diese via Mail an: seki@provelozug.ch

Johannes Bösel

TERMINE

Velo-Kultour

Unsere traditionelle Ausfahrt zu kulturellen und landschaftlichen Highlights:
1. Juli 2023 – Velokultour zum Thema «Quellen, Trinkwasser, Brunnen & Abwasserreinigung». Treffpunkt und genauer Zeitplan auf unserer Website. Keine Anmeldung notwendig.

Weitere Infos: www.provelozug.ch

Velofahrkurse

- Zug, 3. Juni 2023
- Cham, 2. September 2023

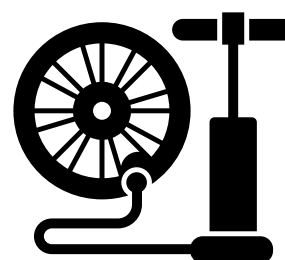
Infos und Anmeldung:
www.provelozug.ch/angebote/velofahrkurse

Spass und Spiel bei den beliebten Velofahrkursen von Pro Velo.



WIE PUMPT MAN RICHTIG?

Bei gut gepumpten Veloreifen ist der Rollwiderstand gering und es fährt sich leicht. Auch die Pannenanfälligkeit sinkt. Dafür leidet der Komfort etwas, da Bodenunebenheiten nicht gut gedämpft werden. Üblicherweise ist auf der Reifenflanke der maximale Druck vermerkt, wobei die Reifen dann sehr hart sind. Ein guter Wert liegt eher darunter: für Alltags- und Tourenverlos 4.5 bis 5 bar, für Bikes 1.5 bis 2.5 bar. ■



TEMPO 30 MUSS VELOFREUNDLICH SEIN

Pro Velo Zug hat zwei Einsprachen gegen geplante Tempo-30-Zonen in der Stadt Zug erhoben. Dies erscheint auf den ersten Blick überraschend, hat aber gute Gründe.

Pro Velo Zug ist selbstverständlich grundsätzlich FÜR Tempo 20 und 30 im Siedlungsgebiet, möglichst rasch sowie überall, grossflächig und zusammenhängend. Doch wenn sich die Situation mit der Strassenplanung für die Velos nicht verbessert, ja sogar verschlechtert, müssen wir uns mit den Mitteln wehren, welche uns zur Verfügung stehen. In der Stadt Zug laufen derzeit zwei Bewilligungsverfahren zu Strassenbauten, welche auch eine Temporeduktion von heute 50 auf 30 Kilometer pro Stunde vorsehen: Einerseits das Projekt «Lärmsanierung Stadtstrassen» im Teilbereich Industriestrasse (zwischen Gotthard- und Göblistrasse) und andererseits das Projekt rund um die Alpen-/Gotthardstrasse sowie die Bundes-/Erlen- und Pilatusstrasse.

Im städtischen Verkehrsrichtplan 2008 sind beide Strassenabschnitte kommunale Radstrecken, einerseits als Verlängerung der kantonalen Radstrecke von Walchwil/Oberwil Richtung Baar und andererseits als wichtige Ost-West-Verbindung zwischen den kantonalen Radstrecken bis zur Grafenau und zur Metalli.

Auf der Nord-Süd-Achse wurden die Strassen vom Postplatz bis zur Metalli infolge der Bauarbeiten zum Fernwärmenetz Circulago und zwischen der Göbli- und der Grienbachstrasse aufgrund des Anschlusses an die «Tangente» eben erst neu gebaut. Hierbei ist das Velo einmal mehr vergessen gegangen. So fehlen beidseitige, durchgehende Velostreifen. Um hier noch was zu ändern, ist es aber leider schon zu spät.

WIR ZIEHEN DIE EINSPRACHE WEITER

Das dazwischenliegende Teilstück der Industriestrasse hingegen ist erst in Planung. Auch wenn es in 30er-Zonen nicht üblich ist, verlangen wir auf beiden Seiten der Strasse einen Velostreifen. Denn dieser Abschnitt weist eine grosse Verkehrsbelastung auf. Für solche Situationen hat etwa die Stadt Zürich Velostandards formuliert, die das ermöglichen. Weiter ist bei den Ampeln konsequent das Rechtsabbiegen bei Rot einzurichten. Zudem ist die Vortrittsregelung bei vielen Strasseneinfahrten nicht klar genug erkennbar. Die von der Stadt auf unsere Einsprache hin ge-

machten Zugeständnisse waren nicht ausreichend für einen Rückzug. Wir ziehen daher die Einsprache weiter.

Auch beim zweiten Projekt hat die Stadt keine Velostreifen sowie nur unpraktische Querungshilfen und Warteräume für die Velos geplant. Nach Aufnahme unserer Kritikpunkte haben die Planerinnen und Planer einige Mankos verbessert und so konnten wir zumindest den bisherigen Velostreifen in der Gotthardstrasse bis zur Ampel Baarerstrasse erhalten. Hier haben wir deshalb die Einsprache zurückgezogen.

BUNDESBESCHLUSS ZEIGT WIRKUNG

Gemäss dem Velobeschluss des Bundes müssen seit diesem Jahr Organisationen wie Pro Velo in die Strassenbauplanung miteinbezogen werden. Beim Kanton ist das erfreulich angelaufen. Wir hoffen, dass sich nun auch die Stadt und die Gemeinden darum bemühen werden und dass dann dank unserem konstruktiven Mitwirken keine Einsprachen mehr notwendig sein werden. ■

Victor Zoller



Die noch vorhandenen Velostreifen in der Industriestrasse sollen verschwinden: Das möchte Pro Velo Zug vermeiden.

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

HEKS rollt

Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich

www.heks.ch/heks-rollt



HEKS
Brot für alle.

Hilfswerk der Evangelisch-
reformierten Kirche Schweiz

Rad-Los!

Verkauf + Service + Bau



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



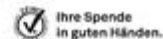
RoteFabrik
8038 Zürich

radlos.ch

Florastr. 38
8008 Zürich



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

DER PARKPLATZ-BLUES

Beat Steinacher, Präsident von Pro Velo Schaffhausen, hat zum Parkplatzabbau in die Tasten gegriffen. Entstanden ist dabei eine musikalische Anmerkung zu einem Katzengejammer.



Beat Steinacher sagt als Präsident von Pro Velo Schaffhausen: «Ich wünsche mir eine Stadt, in der vorwärtsgeschaut und nicht ständig gejammt wird.»

Beim Schwabentor wird die Verkehrsführung massiv umgestellt. Auf bisherigen Einbahnstrassen soll es Gegenverkehr geben oder gar einfach die Richtung umgedreht werden, die Anzahl der Fahrspuren soll verändert, Einmündungen verschoben werden. Eines jedoch bleibt gleich: die Fläche für die Autoparkierung! Doch, oh Schreck, was kommt in den «Schaffhauser Nachrichten» (SN) vom 16. März 2023 an erster Stelle? Abbau von 15 Parkplätzen! Obwohl es in der Stadt Schaffhausen noch nie so viele Autoparkplätze gegeben hat, lassen die SN den Pro-City-Präsidenten an erster Stelle den Blues* vom Parkplatzschwund singen. Und das Beste daran: Die Reduzierung der Anzahl Parkplätze geschieht, weil die einzelnen Felder an die heutigen Normen angepasst werden! Auf Deutsch: Die Autos wurden fetter in den letzten Jahren, also müssen nun auch die Parkplätze fetter werden. Merke: Grössere Parkfelder bei gleichbleibender Gesamtfläche = kleinere Anzahl Felder. Nüchterne Mathematik. Das scheint jedoch nur den Areal-Besitzern erwähnenswert zu sein.

WER SCHRECKT DIE KUNDSCHAFT AB?

Von wegen Parkplatz-Blues: Die dominante Solo-Stimme gehört da sicher der Präsidentin des Städtischen Gewerbeverbands. Ihre Aufschreie, wenn es einen Parkplatz weniger gibt, lassen jede potenzielle Altstadt-Kundin jedes Mal zu-

«ICH WÜNSCHE MIR POSITIVE AUSSAGEN ZU UNSERER ALTSTADT, INNOVATIVE UND ZUKUNFTSGERICHTETE IDEEN ZU DEREN ENTWICKLUNG ANSTELLE DES BLUES VOM PARKPLATZABBAU.»

sammenzucken und einen grossen Bogen um diese schreckliche, parkplatzlose Altstadt machen!

WO SIND DIE INNOVATIVEN IDEEN?

Ich wünsche mir vom Städtischen Gewerbeverband und der Pro City positive Aussagen zu unserer Altstadt, innovative und zukunftsgerichtete Ideen zu deren Entwicklung anstelle des Blues' vom Parkplatzabbau. Ich wünsche mir «Schaffhauser Nachrichten», die eine faire Gewichtung von Themen vornehmen, sachlich informieren und Dingen auf den Grund gehen. Ich wünsche mir eine Stadt, in der vorwärtsgeschaut und nicht ständig gejammt wird. ■

Beat Steinacher

*Internet zu «Was drückt der Blues aus?»: «Blues drückt eine Sehnsucht aus, wie das gute Leben sein könnte und damit kann er auch helfen, aus dem Blues, aus der Sehnsucht herauszukommen.» Warum nur bleiben oben genannte Kreise immer im ersten Teil dieses schönen Satzes hängen?

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: Jennifer Zimmermann

Auflage: 5000 Exemplare

KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN

Zürich: info@provelozuerich.ch

Zug: seki@provelozug.ch

Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

TERMINE

- 5./6. Mai, Velobörse IWC-Arena Schaffhausen
- 13. Mai, Velokurs Schaffhausen
- 27. Mai (Verschiebedatum 3. Juni), Velotour an der Biber
- 3. Juni, Velokurs für Kinder von 9 bis 12 Jahren, Schaffhausen
- 9. Juni, Mitgliederversammlung
- 10. Juni, Velokurs Schaffhausen
- 24. Juni (Verschiebedatum 1. Juli), Velotour Kartause Ittingen

Mehr Info: www.provelo-sh.ch



VELOPARKPLÄTZE IN SICHT

Seit vielen Jahren setzt sich Pro Velo Schaffhausen für mehr Veloabstellplätze ein. Nun hat die Stadt neue Abstellplätze und eine E-Bike-Ladestation eingerichtet. Wir freuen uns über diese Entwicklung und sind gespannt, was da noch kommen mag!

Vor bald 20 Jahren entstand dank unserem Engagement die Velostation am Bahnhof mit 330 Veloparkplätzen. Die Kapazitätsgrenze wurde jedoch schnell erreicht. Darum war es ein lang gehegter Wunsch, rund um den Bahnhof weitere Veloabstellplätze zu schaffen. Wir freuen uns sehr, dass dieser nun teilweise in Erfüllung geht und die Stadt Schaffhausen bei der Beckenstube, beim Schützenstübli, St. Johann, bei der Moosente und am Klosterbogen Veloständer gebaut hat.

Kaum erstellt, gab es schon kritische Stimmen von Gegnern: Die Veloständer am Klosterbogen und in der Neustadt seien gähnend leer. Natürlich müssen diese erst entdeckt werden, das kommt nicht von heute auf morgen.

Fest steht: Die neuen Anlagen lindern die Platznot nur teilweise. Insbesondere überdachte Veloabstellplätze sind rar,

und wir hoffen, dass einige nachgerüstet werden. Der Klosterbogen eignet sich dazu sehr gut und würde dementsprechend eher genutzt. Es geht also aufwärts mit der Anzahl Veloabstellplätze. Wir sind erfreut und dankbar, dass die Velofahrenden ernst genommen werden und endlich mehr Platz erhalten, denn das ist dringend nötig.

MENSCH STATT AUTO IN DER ALTSTADT

Doch nach oben hat es noch Luft, wie das Sprichwort schön sagt: Den über 3000 Autoparkplätzen stehen nur rund 1000 Veloabstellplätze in der Altstadt gegenüber. Gerne erinnern wir an den «Parkplatzfrieden»: Die Zahl der Autoparkplätze wurde im Jahr 1999 durch eine Übereinkunft von 50 Parteien, Verbänden und Organisationen eigentlich auf 2300 gedeckelt. Darum schlagen wir

vor, die überschüssigen Parkfelder in der Altstadt endlich aufzuheben und unter anderem den Velos zur Verfügung zu stellen. Das wäre ein weitsichtiger, mutiger und wichtiger Schritt, um den nachhaltigen Verkehr zu fördern. Denn wenn nicht einmal 700 Überschuss-Parkplätze das Ladelasterben verhindern können, ist eine neue Strategie gefragt – eben etwa eine, die den Menschen und nicht etwa das Auto priorisiert. ■

Daniela Furter

- 1 | Halbwegs gedeckte Plätze bei der Moosente.
- 2 | Veloabstellplatz mit Rheinsicht gibt es bei der Beckenburg.
- 3 | Für ein Auto gibt es viele Velos.

DER AUTOR UND SEIN STOLZ

Veloliebe drückt sich auf ganz unterschiedliche Weise aus: Etwa, indem Autor Dave Durner gleich sich selbst und sein Velo portraitiert – ein türkisfarbenes Tourenvelo von Stolz, das in Wallisellen geschweisst wurde.

Ich habe natürlich selber auch eine. Eine kleine Königin. Eigentlich sogar zwei, aber wenn es hart auf hart kommt und ich mich entscheiden müsste, wäre meine Wahl schnell getroffen: Das Tourenvelo, von Fahrradbau Stolz in Wallisellen geschweisst und zusammengebaut, ist ganz klar meine Favoritin. Sie tut zuverlässig das, was man von einem Velo erwartet: Sie fährt und fährt und fährt und bringt mich zuverlässig von A nach B und weiter zu C. Ab und zu braucht sie etwas Luft, einmal jährlich kriegt sie einen Ölwechsel und zwischendurch gibt es frische Bremsbeläge.

WARTUNGSARME KOMPONENTEN

Technische Spezifikationen kenne ich kaum, denn obwohl ich mich seit bald zwei Dutzend Jahren beruflich mit dem Velo beschäftige, verstehe ich von Velos nicht allzu viel. Interessiert mich auch wenig, Hauptsache es funktioniert und braucht nicht permanent gewartet zu werden. Drum: Nabendynamo und Nabenschaltung. Und unterdessen auch ein Zahnriemen statt einer Kette.

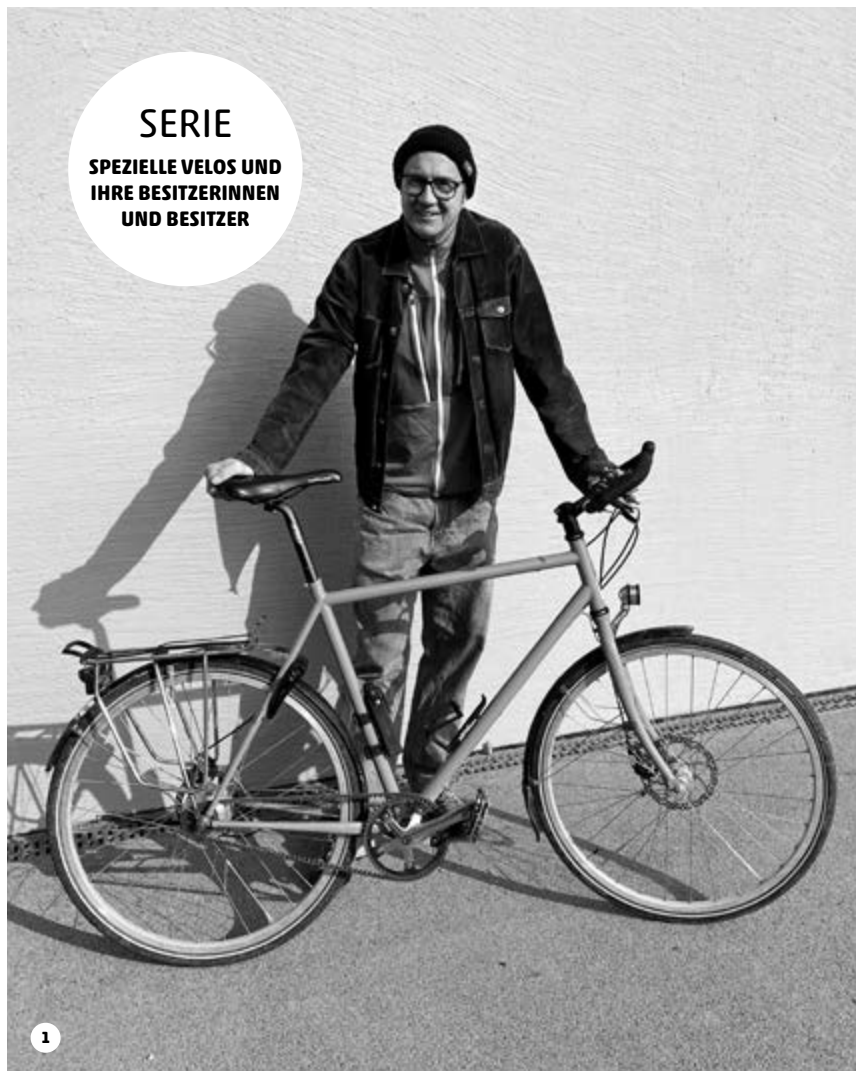
Früher war das Velo mal superlangweiligbeige (die Farbe heisst glaub wirklich so und nein, ich habe keine Ahnung, was mich beim Kauf dazu bewogen hat, Beige zu wählen). Dann vermutete Röbi beim Service einen Riss im Rahmen (war dann aber doch keiner) und weil nachher die Lackierung schadhaft war, gab es eine neue. Jetzt ist es grün-türkis oder so, die Meinungen gehen da auseinander. Sieht aber hübsch aus. Und eben: Im Zuge der Neulackierung gab es einen Zahnriemen, was den Unterhalt noch einmal vereinfacht und die Hosen deutlich weniger verdeckt.

Diesen Frühsommer gehts dann endlich wieder mal auf grosse Fahrt. Quer durch Frankreich an den Atlantik. Und noch bitz weiter. Sie freut sich sicher schon so sehr wie ich, ma petite reine. ■

Dave Durner

Wir suchen dich!

Falls du ebenfalls ein ganz spezielles Velo hast, das wir porträtieren dürfen, melde dich beim Autor: dave.durner@gmail.com



- 1| Autor Dave Durner mit seinem Tourenvelo Marke «Stolz».
- 2| Der Edelux ist ein LED-Scheinwerfer für Dynamobetrieb mit Lichtsensor und Standlicht.

- 3| Die Nabenschaltung mit Riemenantrieb ist wartungsarm – und hält die Hosen sauber.