

**ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG**

März 2024

VELO



Stopp dem Bleifuss auf Unfallstrecken

Seite 3

Andrea Dahinden

Eine Frau, die ihr Leben dem
Velo gewidmet hat. Seite 12

Cycling Science

Die Kolumne, die das Velo
mit Wissen kombiniert. Seite 8



Tempo 60 auf der nationalen Veloroute um den Irchel.

«Es ist also durchaus angebracht und offenbar notwendig, Personen vor sich selbst zu schützen.»

sie effektiv zur Umsetzung kommen. Die Gegenargumente sind etwa: Kein Bedarf, nicht verständlich, man möchte die Autofahrenden nicht kriminalisieren und partout zu Rasern machen. Das System schützt nach wie vor die freie Fahrt bis zur Maximalgeschwindigkeit. Und ausserdem gelte ja die Eigenverantwortung, denn das Gesetz schreibt vor: «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.» Und doch kam es am Albispass und um den Irchel immer wieder zu Unfällen. Es ist also durchaus angebracht und offenbar notwendig, Personen vor sich selbst zu schützen.

GEMEIN(T)

Fuss vom Gas auf Unfallstrecken

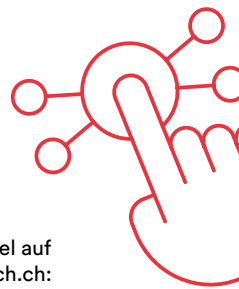
Innerorts generell Tempo 50 und ausserorts Tempo 80, dieses System wird immer häufiger hinterfragt – und das ist gut so.

Am Albispass wird nach einem einjährigen Verkehrsversuch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nun definitiv auf Tempo 60 reduziert. Auf der kurvigen Strecke und nationalen Veloroute um den Irchel zwischen Berg am Irchel und Teufen gilt seit 2020 ebenfalls Tempo 60. Die Hauptgründe und die grossen Vorteile liegen auf der Hand: Bei tieferen Geschwindigkeiten sind die Lärmemissionen geringer und Unfälle

nehmen ab – dank kürzerer Bremswege und mehr Reaktionszeit. Kling nach einer sehr einfachen Massnahme – einmal Schild austauschen und gut ist: Doch die Realität ist eine andere. Die Anzahl von Tempo-60-Strecken im Kanton ist überschaubar. Die Forderungen, die in erster Linie von den Anwohnenden und betroffenen Gemeinden kommen, brauchen Überzeugung, Gutachten und somit oft Jahre, bis

Die Zahlen sprechen Klartext

Zudem verbessern tiefere Geschwindigkeiten nachweislich auch die Sicherheit von Personen ausserhalb der Fahrzeuge. Das ist insbesondere für Velofahrende wichtig. Denn wir sind im Schnitt mit einer Geschwindigkeit von rund 20 bis 25 Kilometer pro Stunde unterwegs. Je höher die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden, desto gefährlicher wird es – das sagt nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl, sondern auch die Unfallstatistik. Es ist an der Zeit, die festgefahrenen Geschwindigkeitsgrundsätze zu überdenken, so wie es jetzt bei der vermehrten Umsetzung von Tempo 30 auch geschieht. Damit wäre der Spielraum für die Umsetzung von sicheren Velorouten auf Ausserortsstrecken grösser – es kämen nicht nur neue gebaute Radwege infrage, sondern ressourcensparend auch die Reduktion des motorisierten Verkehrs in Zusammenhang mit grosszügigen Temporeduktionen. **OO**



BESUCHT

Top-3-Online-Artikel auf www.provelozuerich.ch:

1 Unsere Präventionskampagne zum Thema «LKW und Velo» hat es wieder ganz nach oben geschafft. Wer den Clip noch nicht gesehen hat, sollte dies unbedingt nachholen.

pvzh.ch/lkwvelo

2 Der Frühling naht und das Velo ist nicht fit. Darum suchen derzeit viele nach einer Werkstatt, in der sie selber an ihrem Velo rumschrauben können.

pvzh.ch/velowerkstatt

3 Mit dem Frühling startet auch die Börsensaison. Und deshalb machen sich viele schlau, wie man eine gute Occasion beim Velo erkennt.

pvzh.ch/occasion



Laufend aktuell

Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.

GEZÄHLT

Ein Veloweg bis in die Mongolei

Der Nationalrat hat 5,3 Milliarden für den Ausbau der Autobahnen gesprochen. Wie wahnsinnig dieser Betrag ist, lässt sich am besten mit einem Vergleich aufzeigen. Gemäss dem Astra-Papier «Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen» liegen die Kosten für einen Radweg bei rund 600 Franken pro Meter. Das heisst, mit den 5,3 Milliarden liessen sich sage und schreibe 8833 Kilome-

ter Veloweg bauen – also in etwa von Zürich bis nach Ulan Bator. Konkret: ein drei Meter breites Asphaltband mit Kandelabern im Abstand von 50 Metern. Okay, wir brauchen keine beleuchtete Velostrasse bis in die Mongolei. Ein durchgehendes und sicheres Velonetz in der Schweiz wäre aber garantiert sinnvoll, weil wir so mehr Leute aufs Velo bringen – und damit viel CO₂ eingespart werden könnte. (fan) oo

GENERV

Bülach aufwachen!

Was lange währt, wird nicht immer gut: In Bülach kann eine Velo- und Fussgängerbrücke über die SBB-Gelise nun doch nicht gebaut werden – und das, nachdem sie schon seit rund einer Dekade in Planung ist. Der Grund: Mischnutzung ist gemäss den SBB nun doch nicht zulässig. Stand heute kann die Passerelle zwar gebaut werden, aber ohne Veloverbindung. Die Stadt Bülach muss jetzt aus ihrem Tiefschlaf in Sachen Velo erwachen: Die Verantwortlichen sollen endlich aktiv werden und ihre neuen Stadtteile Glasi und Bülach Nord anständig an den Bahnhof und das Zentrum anschliessen. Derzeit müssen Velofahrende aus dem Glasi-Quartier zuerst die extrem steile Glashüttenstrasse mit einer Ampel in der Steigung erklim-



men und dann die stark befahrende Schaffhauserstrasse entlangfahren – so fördert man den Veloverkehr definitiv nicht. (fan) oo



«Wenden wir vermehrt die Robin-Hood-Methode an: Man nehme denen den Platz weg, die viel davon haben (MIV) und gebe ihn jenen, die zu wenig davon haben (dem Veloverkehr).»

Oliver Dreyer, Vorstandsmitglied Velokonferenz Schweiz in der haus-eigenen Zeitschrift.

Uster steigt um – wir schauen hin

In der drittgrössten Stadt des Kantons Zürich tut sich was fürs Velo. Warum in Uster vieles gut läuft – und warum wir trotzdem Einsprachen schreiben müssen.

In der Stadt Uster passiert gerade auffällig viel Gutes für das Velo. Die Gemeinde beteiligt sich an diversen Veloförderprojekten, macht mit verschiedenen Pilotprojekten von sich reden und ist in der letzten Ausgabe des Prix Velo in der Kategorie «Mittelgrosse Städte» auf den 2. Platz gefahren. Was beziehungsweise wer treibt diese Entwicklung voran? Was können andere Gemeinden von Uster lernen? Und warum sind derzeit dennoch zwei Bauprojekte aufgelegt, bei denen Pro Velo Einsprache erheben muss (siehe Box).

Uster ist velotechnisch eigentlich ein schwieriges Pflaster: In den 90er-Jahren wurden hier 19 Kreisel gebaut, zudem wird die Stadt durch die Bahnlinie zweigeteilt. 2020 aber ging ein Ruck durch die Gemeinde: Mit der Initiative «Für sichere und durchgängige Velowege» hat sich die Bevölkerung deutlich fürs Velo ausgesprochen und ein Jahr zuvor hat der Stadtrat ein



Verkehrsplaner Christian Ochsner ist passionierter Mountainbiker und Velopendler.

neues Stadtentwicklungskonzept mit verbindlichen Vorgaben festgesetzt unter dem Slogan «Uster steigt um!». Einer von vier Leitsätzen lautet «Uster fördert den Fuss- und Veloverkehr».

Einverstanden: Solche Papiere gibt es in vielen Gemeinden. Und allzu oft verschwinden sie in einer Schublade. In Uster jedoch macht man Nägel mit Köpfen. Auf Stadtgebiet sind in den vergangenen Jahren 2975 Meter neue

Radstreifen, sechs öffentliche Pumpstationen, vier Velozählstellen, ein Bike-Trail sowie eine Velowaschanlage entstanden. Die Stadt beteiligt sich an den Pro-Velo-Förderprojekten Cyclomania und Bike to Work, nimmt Lob und Tadel von Velofahrenden über die Bewertungsplattform Bikeable entgegen und lädt Velofahrende zwei Mal im Jahr zu einer gemeinsamen Befahrung ein. Im Fokus stehen dabei umgesetzte Massnahmen sowie künftige Projekte, darunter auch Pilotversuche.

Mit der schmalen Kernfahrbahn auf der Brandstrasse ist eines dieser Verkehrsexperimente bereits umgesetzt und wird auch beibehalten. Eine Kernfahrbahn ist eine Strasse, auf der beidseitig ein Velostreifen, aber keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert ist. Damit erhält das Velo mehr Sichtbarkeit. Das neue Konzept wird an vier weiteren Stassenabschnitten getestet. Zwei weitere Pilotprojekte sind in der Pipeline. Leider dürfen wir an dieser Stelle noch nicht darüber berichten.

Aber zurück zur Frage: Warum gerade Uster? Es gibt nicht den einen Grund, warum in der Stadt am Greifensee gerade so viel in Bewegung ist. Die deutliche Annahme der Veloinitiative und die linksgrüne Regierung sind zwar

Uster in Zahlen



In Uster leben rund **37 000 Menschen**. Davon sind 211 Mitglied bei Pro Velo Kanton Zürich.

Prozentual zur Anzahl Einwohnende

sind das deutlich **weniger als in Zürich und Winterthur**. Es gibt also Potenzial nach oben.

2020 nehmen die Ustermer Stimmberechtigten die Veloinitiative mit **64 Prozent** an.

Damit stehen der Stadt **5 Millionen Franken** für die Planung und den

Ausbau von Velorouten zur Verfügung.

Seither sind bereits **1,3 Kilometer Velokomfortroute** entstanden.



wichtig, aber am Beispiel von Zürich zeigt sich, dass dies bei Weitem noch nicht reicht. Wir vermuten, dass in Uster unter anderem die kurzen Wege den Unterschied machen. Und dies nicht nur auf Gemeindegebiet, sondern auch in der Verwaltung: Das Velo ist in einer Stadt mit den Dimensionen von Uster einfach ein optimales Fortbewegungsmittel. Auch ist die Verwaltung genügend gross, um professionell zu arbeiten und klein genug, um von kurzen Kommunikationswegen zu profitieren.

Der Faktor Mensch

Zu guter Letzt ist da der Faktor Mensch: namentlich der Verkehrsplanner Christian Ochsner, ein passionierter Mountainbiker und Velopendler, der sich innerhalb der Verwaltung konsequent fürs Velo einsetzt. Wobei er kein Einzelkämpfer ist, sondern auf die Unterstützung sowohl seiner direkten Vorgesetzten, seiner Kolleginnen und Kollegen vom Tiefbau wie auch des Vorstehers der Abteilung Bau zählen darf. Zusammen ziehen sie auf verschiedenen Hierarchie- und Bearbeitungsstufen gemeinsam in die richtige Richtung – und arbeiten auch gut mit den Veloverantwortlichen im Kanton zusammen. oo



Zwei Einsprachen in Uster

Auch in Uster passieren Fehler: Mit der Wertmatswilerstrasse liegt derzeit ein Projekt auf, das fürs Velo ein Rückschritt ist. Hier wird ein Rad-/Gehweg aufgehoben und Menschen auf Velos sollen neu auf einem 1,5 Meter breiten Streifen direkt neben der schmalen Spur für Autos auf einer Tempo-50-Strecke unterwegs sein. Dies entspricht nicht mehr den heutigen Standards und führt zu kritischen Überholmanövern. Wir fordern darum eine Breite von 1,8 Meter für den Velostreifen, bergwärts mit Vorteil als abgesetzter Radweg und / oder eine Reduktion auf Tempo 30. Ein weiteres Projekt betrifft die Kreuzstrasse, die gemäss Richtplan eine kantonale Veloschnellroute quert. Hier sollten Velos vortrittsberechtigt sein und die Route müsste klar markiert sein. Dies

scheint bei der Auflage komplett vergessen gegangen zu sein. Auch den zu erwartenden Schleichverkehr auf der Veloschnellroute hat man nicht auf dem Radar. Hier fordern wir ein zweiteiliges Fahrverbot oder ein Einbahnregime für den übrigen Verkehr.

Feststeht: Wird das Ganze so umgesetzt wie geplant, funktioniert das nicht mit dem Umsteigen in Uster. Was ist da falsch gelaufen? Es sind Projekte aufgelegt worden, die jahrelang in der Schublade lagen. Darum hat man vor der Publikation vergessen, die Zuständigen für den Veloverkehr mit ins Boot zu holen. Fazit: Auch wenn die Wege kurz sind, muss man sie gehen – und falls sich dabei jemand verirrt, so wird er oder sie von Pro Velo mittels Einsprache auf den richtigen Weg gebracht. oo



1. Der Nashornkreisel: einer von 19 Kreisel in Uster.
2. Die Brandstrasse: Pilotstrecke für eine schmale Kernfahrbahn.
3. Prädestiniert zur Velostadt: Uster ist kleinräumig und flach.
4. Die Oberlandstrasse: neu mit durchgehenden Velostreifen.

Veloampeln für Zürich

In Zürich gibt es inzwischen mindestens vier Dutzend Veloampeln. Welche Verkehrssituationen regeln sie, sind noch mehr geplant – und wo handelt es sich um Versuche zu Testzwecken?

Ist es dir auch schon aufgefallen? Es gibt immer mehr Veloampeln in der Stadt Zürich – und ihre Zahl scheint exponentiell zu wachsen. Wir haben bei der Dienstabteilung Verkehr (DAV) nachgefragt und eine Liste mit Veloampeln erhalten, die seit 2014 auf Stadtgebiet installiert wurden. Es sind total 46 Anlagen und unsere Wahrnehmung täuscht uns nicht: Allein im vergangenen Jahr hat die DAV zwölf neue Veloampeln in Betrieb genommen.

Aber Veloampel ist nicht gleich Veloampel. Die kleinen, meist auf Kopfhöhe angebrachten Signalanlagen regeln ganz unterschiedliche Verkehrssituationen. Ein knappes Dutzend davon bietet den Velofahrenden Vorgrün. Sie ermöglichen den Velos einen Start vor der Grünphase des übrigen Verkehrs. Knapp die Hälfte dieser Ampeln ist seit Herbst 2022 entstanden: «Viele davon waren schon vor dem tödlichen Velounfall mit einem Betonmischer geplant», sagt Dave Durner, der Experte für Velosicherheit bei der DAV. Aber der tragische Unfall habe den Prozess sicher beschleunigt. Vorgrün kann helfen, Unfälle mit rechtsabbiegenden LKWs zu verhindern. Denn dank Vorgrün können sich Velofahrende rechtzeitig aus der Gefahrenzone entfernen.

Erfreulich ist auch, dass es einige Ampeln gibt, die auf Dauergrün für Velofahrende stehen. Sie werden an Stellen angebracht, wo es keine Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden gibt. Einige Veloampeln regeln ganz spezielle Situationen, etwa Grün gemeinsam mit dem ÖV oder bedingtes Grün für Velos, wenn sich keine Zufussgehenden per Knopfdruck an der Lichtsignalanlage angemeldet haben.

Kombiniert mit Wärmekamera

An manchen Stellen werden Veloampeln mit einer Wärmekamera kombiniert, so etwa am Knoten Giesserei-/Förllibuckstrasse. Hier schaltet die Veloampel auf Grün, wenn die an der Lichtsignalanlage angebrachte Kamera eine Person auf dem Velo entdeckt.

Im vergangenen Jahr wurden teilweise auch zwei gelb blinkende Veloampeln installiert. So geschehen an den Knoten Lagerstrasse/Kanonengasse sowie Uraniastrasse/Bahnhofquai. Das gelb blinkende Velosignet ist das Zeichen dafür, dass Velofahrende auch bei Rot der Hauptampel ohne Halt geradeaus weiterfahren dürfen. Haben Zufussgehende allerdings Grün, sind sie vortrittsberechtigt und die Velofahrenden müssen warten.

Bereits gibt es ein Monitoring eines unabhängigen Planungsbüros. Dabei wurde geprüft, ob es aufgrund der Velofahrenden, die geradeaus unterwegs sind, vermehrt zu Konflikten mit dem querenden Fussverkehr oder dem einbiegenden Fahrverkehr kommt. Im Fazit heisst es: «Gemäss dem Analyseergebnis erscheint eine Umsetzung der Massnahme an weiteren Standorten grundsätzlich denkbar.» Die Anzahl der Konflikte habe sich nur geringfügig erhöht. Auch sind bei der DAV keine Reklamationen eingegangen.

Der städtische Velosicherheitsexperte Dave Durner ist derzeit damit beauftragt, Kriterien für den Einsatz dieser speziellen Veloampel zu definieren. Die DAV will die Dokumentation noch dieses Jahr beim Bundesamt für Strassen (Astra) einreichen. Denn damit weitere Ampeln dieses Typs installiert werden könnten, bräuchte es eine nationale Regelung, ähnlich wie beim Rechtsabbiegen mit Rot.

Feststeht: Die DAV unternimmt derzeit einige Anstrengungen, um die Sicherheit und flüssige Fahrt für Velofahrende zu erhöhen. Wir hoffen darum, dass die Anzahl der Veloampeln weiterhin im selben Tempo wächst, also exponentiell. oo



Vorgrün für Velos am Knoten Kalkbreite-/Seebahnstrasse.



Nie mehr Rot für Velofahrende am Knoten Lagerstrasse/Kanonengasse.

VERMISCHTES

VELODEMO FÜR DIE CM

Am Freitag, 22. März rufen wir zur Velodemo für die Critical Mass – gemeinsam mit Vélorution, Velo Mänsche Züri, VCS und der Juso Schweiz. Das Gesuch war bei Redaktionsschluss eingereicht, die Bewilligung aber noch hängig. Ziel ist, dass wir in einem bestimmten Bereich der Stadt ohne vordefinierte Route fahren dürfen. Damit ist die Demo ein Pilot einer CM, die zwar bewilligt ist, aber sich nicht an eine bestimmte Strecke halten muss. Treffpunkt 18.45 Uhr am Bürkliplatz.

🌐 pvzh.ch/cm-demo

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die Mitgliederversammlung findet am Dienstag, 26. März in Winterthur statt. Zum Aufwärmen besuchen wir die diversen Velounternehmen rund um den Lagerplatz. Treffpunkt: 18 Uhr beim Café Portier. Wer bloss zum statuarischen Teil mit Apéro und Referat von Regierungsrat Dr. Martin Neukom dazustossen möchte, kommt per 19 Uhr ins ZHAW PoC Lab Forum, Lagerplatz 24.

🌐 pvzh.ch/mv

CLEVER DUR ZÜRI

An der Cycle Week vom 23. bis 26. Mai bieten wir gemeinsam mit der Stadt Zürich eine kostenlose Veloschulung für Erwachsene in der City an. Eine ideale Gelegenheit, um Wissen und Können im komplexen Stadtverkehr aufzufrischen, Tipps und Tricks von den Veloprofis zu erhalten, wie man am schlauesten und sichersten auf dem Sattel durch die Stadt kommt. Anmeldung via Link.

🌐 pvzh.ch/clever

VELOFAHRKURSE

Der Start der beliebten Velofahrkurse für Kinder in Begleitung ihrer Eltern ist per 3. April geplant. Insgesamt schreiben wir im Kanton Zürich wieder über 50 Kurse aus. Anmeldungen nehmen wir über die Website entgegen.

🌐 velofahrkurs.ch

VELOBÖRSEN

Am Samstag, 13. April findet die Velobörse auf dem Helvetiaplatz in Zürich statt. Eine Woche später, am 20. April, folgt jene auf dem Teuchelweiherplatz in Winterthur. Am 4. Mai sind wir im Volkland in Volketswil und am 25. Mai auf dem Max-Bill-Platz in Oerlikon präsent.

🌐 pvzh.ch/boerse



KIDICAL MASS

Am Samstag, 13. April ruft Vélorution zur ersten Kidcal Mass der Saison. Die Kids fahren vom GZ Heuried zur Allmend Brunau, wie immer begleitet von der Polizei.

🌐 kidicalmass.ch

WIPKI VELOFÄSCHT

Am 1. Juni findet beim GZ Wipkingen das farbenfrohe Wipki Velofäschtt statt. Neben dem AXA-Veloparcours, Cargo-Velo-Testfahrten, Infoständen, Familienkonzert und Bastelangebot bieten Gastrovelos Glacés, Pizza, Kaffeespezialitäten und Getränke an. Pro Velo ist unter anderem mit einem Glücksrad präsent. Und last, but not least endet die Kidical Mass beim GZ. Bei jedem Wetter!

🌐 pvzh.ch/wipki

WINTERTHURER

VELOFRÜHLING

25. MAI 2024

VELO-KULTUR PUR

www.velofruehling.ch



CYCLING SCIENCE

Warum die Strasse immer noch dem Auto gehört

Es ist ja nicht so kompliziert. Der Autoverkehr emittiert zu viel CO₂, beansprucht zu viel Fläche und kostet zu viele Menschenleben. Die Menschen in den Städten wollen das nicht mehr, sie wollen mehr Platz fürs Velo und unterstützen jede politische Vorlage, die das verspricht.

Also: Warum zum Teufel ist unsere Veloinfrastruktur noch immer nicht besser als ein schlechter Witz? Eine mögliche Antwort liefert eine aktuelle Studie zweier Forscher des Trinity College in Dublin (R. Egan et al.). Ihre Analyse von 150 Stellungnahmen zu geplanten Fuss- und Velowegen zeigt: Der Diskurs über aktive Mobilität wird von einer autozentrierten Sprache dominiert, die Alternativen zum Auto so gut wie undenkbar macht.

Schlüsselbegriff Nr. 1 in den untersuchten Texten: Verkehr. Verkehrsfluss, Verkehrsvolumen, Verkehrschaos. Damit war fast immer Autoverkehr gemeint. Eine Strasse, auf welcher der motorisierte Durchgangsverkehr untersagt werden soll, wurde stets als «für den Verkehr gesperrte Strasse»

bezeichnet – obwohl fast alle Arten von Verkehr erlaubt sein werden, nur eben der motorisierte Durchgangsverkehr nicht. Zum Beispiel: «Der Verkehr von und nach Richmond wird durch die Fahrradströme in zwei Richtungen erheblich behindert.»

Schlüsselbegriff Nr. 2: Strasse. Damit war fast immer eine Fläche für (Auto-)Verkehr gemeint. Strassen für Veloverkehr gab es in den Texten nicht, nur Routen, Radwege oder Radspuren. «Der Radweg ist 2,9 Meter breit. So viel Platz kann man der Strasse nicht wegnehmen [...]»

Das Überraschende ist nicht die Schlagseite dieser Begriffe, sondern wie eng sie miteinander verzahnt sind: In vielen Köpfen sind Strassen aus-

schliesslich für Verkehr bestimmt. Und weil die Velofahrenden sprachlich nicht zum Verkehr gehören, haben sie auch keinen Anspruch auf den Strassenraum. Damit beeinflusst der Diskurs selbst, was in den Köpfen geschieht.

Dieses Phänomen beschränkt sich längst nicht nur auf den politischen Diskurs, es ist auch in den Medien, der Verkehrsplanung und der Verwaltung allgegenwärtig. Selbst der Duden definiert die Strasse als «befestigter Verkehrsweg für Fahrzeuge». Richtig, das Auto wird nicht explizit erwähnt, aber wer denkt bei dieser Definition schon an «Raum für die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der ganzen Gesellschaft»? Vielleicht gehört die Strasse auch deshalb vorwiegend dem Auto, weil wir die Macht der Sprache über unser Denken und Handeln noch immer unterschätzen. oo

Felix Schindler

schreibt über Mobilität und Stadtentwicklung, schmeisst die Hälfte des Haushalts und kümmert sich um seine Zwillinge.

«Der Diskurs über aktive Mobilität wird von einer autozentrierten Sprache dominiert.»

VELOFIX

Qualitäts-Velos

www.velofix.ch

Beratung

Verkauf

Zubehör

Reparatur

Grosse

Velo-Ausstellung

im Sous-sol

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

HEKS rollt

**Velobetriebe/-projekte
im Kanton Zürich**

www.heks.ch/heks-rollt



HEKS
Brot für alle.

Hilfswerk der Evangelisch-
reformierten Kirche Schweiz

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

**PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66**

Einfach Velo ...

Faltbar

Transport

Elektro

Alltag

Kinder

Touren

Tandem

Gravel

Beratung - Verkauf - Unterhalt

RAD
radlos.ch **los!**

Seefeld 8008
Florastrasse 38

Rote Fabrik 8038
Seestrasse 395

winterhilfe
Zürich



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



Ihre Spende
in guten Händen.

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



REGIONAL ZÜRICH

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

Korrektur: Kerstin Forster

Layout: tnt-graphics AG, 8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Auflage: 5460 Exemplare

Korrespondenz und Adressänderungen:
Zürich: info@provelozuerich.ch
Zug: seki@provelozug.ch
Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

PRO VELO MAGAZIN

Erster Jahrgang 2024,
Druckauflage: 28 000 Exemplare

Erscheint 4 Mal jährlich auf Deutsch
und Französisch.

Insertionsschlüsse:

Nr. 2/2024: 6. Mai, Nr. 3/2024: 5. August
und Nr. 4/2024: 7. Oktober

Herausgeberin und Verlag: Pro Velo
Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern,
Tel: 031 318 54 11, info@pro-velo.ch

Gesamtredaktion Pro Velo Magazin:
Corinne Pärer (Deutschschweiz),
Cynthia Khattar (Westschweiz),
magazin@pro-velo.ch

Gedruckt in der Schweiz, 100 Prozent
Altpapier, FSC Recycled, Stämpfli AG,
Wölflistrasse 1, Postfach, 3001 Bern

Zugangscode für Ermässigung Publika
und Carvelo: veloration



MITGLIEDERVORTEILE

Ein Monat ohne eigenes Auto

In Winterthur wird das Auto zu oft genutzt. Um den Verzicht darauf schmackhaft zu machen, führt die Stadt ab dem 12. April die «31DAYS Challenge» durch.

Winterthur gilt gemeinhin als Velo-stadt. Doch Winterthur ist auch eine Autostadt. Das zeigt ein Vergleich mit fünf anderen grossen Städten in der Deutschschweiz. Auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen hier 400 Autos, in Zürich sind es nur 331. Die Fahrzeuge werden zudem rege genutzt: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) macht in Winterthur 38 Prozent aus, während es in Zürich nur 28 Prozent sind. Rund die Hälfte der Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet stammen denn auch vom MIV. Um das von der Bevölkerung vor drei Jahren per Abstimmung festgelegte Klimaziel Netto-Null bis 2040 zu erreichen, braucht es Massnahmen.

Probelauf im Kanton Bern

Winterthur führt deshalb ab dem 12. April als derzeit einzige Stadt in der Schweiz die «31DAYS Challenge»

durch. Wer mitmacht, verpflichtet sich während 31 Tagen aufs eigene Auto zu verzichten, bekommt dafür im Gegenzug für diese Zeit ein Schnupper-GA, ein E-Bike-Abo und Zugang zu den Mobility-Fahrzeugen. Die Idee stammt aus einer Workshop-Serie der Genossenschaft 42hacks zusammen mit jungen Pfadfinderinnen und Pfadfindern im Pfadibundeslager (BuLa) vom Sommer 2022. «Ziel ist es, dass möglichst viele der Teilnehmenden nach dem Proben-monat ganz auf das Auto verzichten», sagt Jessica P. Schmid, Mitgründerin von 42hacks.

Durchgeführt wurde die Challenge erstmals im Herbst 2022 in Bern. Anschliessend erfolgte ein grösserer Testpilot mit Teilnehmenden aus dem ganzen Kanton Bern. Mit erfreulichen Ergebnissen: Knapp ein Drittel aller teilnehmenden Haushalte verkaufte am Schluss mindestens ein Auto. Darauf-

hin meldete sich die Stadt Winterthur bei 42hacks für eine Durchführung. Ziel ist es, dass 1000 Winterthurerinnen und Winterthurer bei der Challenge mitmachen. Die Zahl kommt nicht von ungefähr: «Nach unseren Erkenntnissen sollte ein Prozent der Stadtbevölkerung für einen solchen Versuch offen sein», sagt Schmid.

Von Winti in die ganze Schweiz

Finanziert werden die 320 000 Franken für die Winterthurer Challenge grösstenteils aus dem Förderprogramm Energie. Teilnehmen können alle Haushalte in der Stadt, die ein Auto besitzen. Sind die Resultate der Winterthurer Challenge gut, soll sie in absehbarer Zeit schweizweit durchgeführt werden. OO

Anmeldung unter:

31days.ch/winterthur



Einen Monat aufs Auto verzichten und trotzdem die komplette – oder sogar mehr – Freiheit erleben.



Veloparkierung nahe beim Eingang, aber leider kein Dach und billige Ständer.

TEST

Aldi-Filiale Oberwinterthur

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

Standort: Guggenbühlstrasse 6
Skala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop
Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Nein, die offizielle Zufahrt führt über die Ein- und Ausfahrt der Parkplätze für den Autoverkehr.

Note: 2

Zufahrt stufenfrei?

Ja, aber schmale Rampe mit engen Kurvenradien

Note: 4

Parkierung nahe beim Eingang?

Ja, direkt gegenüber dem Eingang.

Note: 6

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja.

Note: 6

Überdachung vorhanden?

Nein.

Note: 1

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, unter Überschreitung des markierten Feldes finden auch Spezialvelos und solche mit Anhänger gut Platz, ohne zu stören

Note: 4

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, es werden nur einige wenige billige Ständer mit Vorderradklemme angeboten, die Velos können nicht angeschlossen werden.

Note: 1

Fazit

Bei der Veloabstellanlage der Aldi-Filiale beim Römertor in Oberwinterthur wurde nur das Minimum gemacht. Auch wenn eine Überdachung unter Umständen aus denkmalpflegerischen Gründen (Schutzobjekt) nicht möglich war, hätte man zumindest Ständer montieren können, bei denen ein Velo angeschlossen werden kann. Positiv ist die Lage direkt gegenüber dem Eingang, sodass man die Einkäufe aus dem Wägel direkt aufs Velo umladen kann.

Gesamtnote: 3,4



VERMISCHTES

SANIERUNG WIESHOFFSTRASSE

Der südliche Abschnitt der Wieshofstrasse ab Schlosstalstrasse in Wülflingen soll neu gestaltet werden. Dabei erfährt die SchweizMobil-Route 53 einige Verschlechterungen. Hauptsächlich beim Wäspimühle-Knoten, wo die Vortrittsverhältnisse zugunsten der Fahrbeziehung der Buslinie umgekehrt werden sollen, ist neu beim Geradeausfahren stadtauswärts ein «Linksabbiegen» notwendig. Obwohl es sich dabei um die anspruchsvollste Fahrbeziehung für Velos handelt, sind keinerlei «Hilfsmassnahmen» vorgesehen. Selbst auf die Einsprache von Pro Velo hin hat die Stadt keinerlei Verbesserungen in Aussicht gestellt. Die Webseite von SchweizMobil verweist schon heute auf die sehr verkehrsreiche Strecke in Wülflingen, die nun noch mit einer extrem heiklen Situation angereichert werden soll. Im Abschnitt Espenstrasse bis In der Euelwies sollen dann Velos auch auf dem einen Trottoir in beide Richtungen fahren dürfen, was wiederum von Pro Velo nicht goutiert wird. Da es keine geordneten Aus- und Einfahrten gibt und ein Abschnitt sehr steil ist, erachtet Pro Velo diese Lösung als viel zu gefährlich. Dieselbe Route 53 soll übrigens auch beim Rieterareal in Töss mit einer Trottoirüberfahrt geschwächt werden. **OO**



Der Coop Grüze hat das Abstellen von Velos am Seiteneingang legalisiert.

NACHBESSERUNG BEIM COOP GRÜZE

Im Sommer 2023 kritisierten wir die Veloparkierung beim renovierten Coop Grüze. Unterdessen gab es zwei Verbesserungen: Eine zweite gedeckte Abstellanlage hinter der Bushaltestelle und einen Bögli-Veloständer beim Seiteneingang. Letzterer ist zwar unpraktisch, legalisiert aber das dortige Abstellen von Velos. Die Zufahrt von der Gewerbestrasse her zum Seiteneingang ist leider für Velos nach wie vor ungeschickt gelöst und die gemäss Baueingabe vorgesehene Absenkung des Trottoirs an der Rudolf-Diesel-Strasse sowie eine Abbiegehilfe wurden bis jetzt nicht realisiert – trotz Nachfrage. **OO**

Ein Leben fürs Velo

Andrea Dahinden fuhr in jungen Jahren Velorennen. Als gelernte Velomechanikerin reparierte und verkaufte sie jahrelang Zweiräder – und auch als Rentnerin engagiert sie sich noch immer für das Velo.

Das Langhuus auf dem Papieri-Areal in Cham bietet Raum für verschiedene kulturelle Aktivitäten wie Theater, Musik oder Film. Zudem gibt es dort eine öffentliche Velowerkstatt, wo man ein kaputtes Velo reparieren oder ein altes wieder instand setzen kann. Die Werkstatt wird seit einigen Jahren von Andrea Dahinden mit viel Herzblut betreut. Dabei gibt Andrea nicht nur Tipps und Tricks weiter, wie man eine Schaltung einstellt oder einen Platten flickt, sondern hilft auch tatkräftig beim «Mechen» mit. Und auch ich komme – quasi ungefragt – in den Genuss einer professionellen Beratung und Reparatur: Kurzerhand wird nach unserem Gespräch mein Velo aufgebockt, die zu lange Kette gekürzt und die Hinterbremse neu justiert. So erlebe ich unmittelbar, wie leidenschaftlich und hilfsbereit sich Andrea schon seit Jahrzehnten für das Velo einsetzt.

Mechaniker im Rennzirkus

Andrea kam 1949 als Mann zur Welt. Damals hiess sie Turi, doch schon bald merkte sie, dass sie im falschen

Körper steckte. Aber erst Jahrzehnte später, mit 69 Jahren, wagte Andrea es, sich zu outen und ihrem Doppelleben ein Ende zu setzen. Andrea wuchs im benachbarten Kanton Zürich auf einem Bauernhof auf, machte in Baar eine Velomechanikerlehre, wo sie auch während der ersten Berufsjahre arbeitete. Zudem fuhr sie von 1967 bis 1971 leidenschaftlich Amateur-Velorennen. Ihre Augen leuchten, wenn sie von dieser Zeit auch mit Stolz erzählt. «Ich gewann mehrere Rennen und war sogar im benachbarten Ausland unterwegs. Und später begleitete ich als Mechaniker Profi-Velorennen.» Speziell diese Zeit, in der sie viel herumkam, hat ihr sehr gut gefallen. Schliesslich landete Andrea im «Velogeschäft A. Rüegg» in Steinhausen und blieb dort über 40 Jahre bis zur Pensionierung im Jahr 2019. «Ich machte dort alles Mögliche. So reparierte ich Velos, verkaufte Zubehör und Ersatzteile, aber auch neue Velos», sagt Andrea.

Doch auch im Ruhestand blieb Andrea ihrer Leidenschaft fürs Velo treu. So trifft man sie fast täglich im Lang-

huus an, wo sie nicht nur am Montagestander steht, sondern auch mal an der Bar aushilft, wenn Not an der Frau ist. Besonders liegt ihr die Arbeit für Flüchtlinge am Herzen. So bereitet sie – in Zusammenarbeit mit der Katholischen und der Reformierten Kirche Cham – gratis erhaltene Velos neu auf, die dann an Flüchtlinge weitergegeben werden. «Alles, was noch funktionsfähig ist, hebe ich normalerweise auf. Man weiss ja nie, ob man es noch gebrauchen kann.» Und so darf sie auch in keinem der mehrmals im Jahr im Kanton angebotenen Repair-Cafés fehlen. Mit Sack und Pack reist sie dann mit dem E-Bike und Anhänger an und baut ihre mobile Werkstatt auf.

Dem Velo auch im Alter treu

Nach zwei Stunden verlasse ich das Langhuus. Mein Velo läuft wieder wie geschmiert und noch lange muss ich an Andrea und ihre Geschichte denken. Selten zuvor habe ich einen Menschen getroffen, der so konsequent sein Leben dem Velo widmet – und das bis ins hohe Alter von fast 75 Jahren. **OO**



1. Ende der 1960er-Jahre fuhr Andrea (Turi) Dahinden Velorennen.
2. Andrea Dahinden im Einsatz in der Velowerkstatt vom Langhuus.



ZUG

Bauprojekte unter der Lupe

Im Kanton Zug wird nach wie vor viel gebaut. Seit einiger Zeit prüft Pro Velo Zug Baueingaben eingehend auf ihre Velofreundlichkeit – mit mehr oder weniger grossem Erfolg.

Seit einigen Jahren ist es auch für Pro Velo Zug möglich, Beschwerden und Einsprachen bei Bauprojekten einzureichen. So prüft Pro Velo Strassenbauprojekte und Bebauungspläne auf ihre Velofreundlichkeit, zeigt Schwachstellen auf und fordert deren Behebung. Seit Ende 2022 haben wir 20 Einsprachen eingereicht.

Die Prüfung von Bauprojekten ist oft Knochenarbeit. Nicht nur, aber auch, weil die Bauunterlagen noch nicht in allen Gemeinden elektronisch abrufbar sind.

Ist das Geplante velofreundlich?

Wir vergleichen die Projekte jeweils mit den VSS-Normen, den Astra-Handlungsempfehlungen oder den Zürcher Velostandards und prüfen sie auf ihre Velofreundlichkeit. Falls Pro Velo den Eindruck hat, dass Verbesserungen notwendig sind beziehungsweise der Veloverkehr nicht genügend berücksichtigt wird, reichen wir Einsprache ein. Die meisten Gemeinden erkennen dabei die Einsprache-Berechtigung von Pro Velo Zug an.

Die Einsprachen betreffen meist die Einrichtung und Gestaltung von Velowegen und Velorouten, die Veloführung im Verkehr und auch

die Errichtung und Gestaltung von Veloabstellanlagen.

Velorouten sollen generell in den Richtplänen berücksichtigt werden. Sie sollen durchgängig, übersichtlich, geradlinig, sicher, breit und – wenn immer möglich – separiert sein. Zudem sollen keine Hindernisse oder problematischen Parkplätze neben der Route bestehen.

Bei der Gestaltung von Velowegen beziehungsweise Velospuren fordert Pro Velo beidseitige Radstreifen, deutliche Markierungen und velofreundliche Randabschlüsse. Busspuren sollen für Velos geöffnet werden, speziell bei Kreiseln ist auf eine sichere Veloführung zu achten. Velos müssen im Mischverkehr angemessen berücksichtigt werden, Rechtsabbiegen bei Rot soll überall erlaubt sein, Warteräume sollen vorhanden sein. Die Veloführung bei Baustellen muss während der Bauphasen sicher und komfortabel sein. Auch die Veloabstellplätze sind bei manchen Projekten zu bemängeln: Manchmal fehlen sie, sind nicht überdacht oder nicht in genügend grosser Anzahl eingeplant.

Von den 20 Einsprachen der letzten eineinhalb Jahre sind zurzeit noch zehn offen, es gab sechs Einigungen, drei

Einsprachen wurden abgewiesen und eine zurückgezogen. Leider ist aktuell noch keines der beanstandeten Projekte wirklich umgesetzt. Meistens sind es Kleinigkeiten, für die Zugeständnisse gemacht wurden: Rechtsabbiegen bei Rot, Warteräume für Velos bei Ampeln oder breitere Velostreifen. Ein Fazit zu den grösseren Eingaben, zum Beispiel in Unterägeri oder Zug, steht noch aus. Trotzdem bleiben wir am Ball – in der Hoffnung, dass steter Tropfen auch den härtesten Stein höhlt. oo

Mehr Infos zu den Einsprachen
seit 2022: provelozug.ch

Termine

- Samstag, 6. April:
Velobörse, Stierenmarkt-areal, Halle 3
provelozug.ch/angebote/veloborse/
- Velofahrkurse für Kinder:
4. Mai: Zug, Stierenmarkt-areal; 8. Juni: Baar, Sennweid Schulhaus,
provelozug.ch/angebote/velofahrkurse/

Veloanschluss Merishausen

Die Kantonsstrasse K725 Richtung Merishausen soll für Autos gesperrt und für Velos freigespielt werden. Der Kanton kippte zwar kurzerhand die Pläne, aber wir intervenierten.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz (VWG) in Kraft. Es ist ein Meilenstein für die Förderung des Velos in der Schweiz. Alle Kantone müssen dank dem VWG bis Ende 2027 Velowegnetze behördenverbindlich planen und bis Ende 2042 realisieren. Der Kanton Schaffhausen macht mit der Revision des kantonalen Strassenrichtplanes den ersten wichtigen Schritt in diese Richtung. Pro Velo Schaffhausen begrüsst die Anpassungen im neuen Richtplan mehrheitlich. Doch mit der Entscheidung der kantonsrätlichen Spezialkommission, den Anschluss für den MIV auf der H4 nach Merishausen zu streichen, waren wir nicht einverstanden.

Kurz vor knapp abgewendet

Schon vor Jahren haben wir das Tiefbauamt und die Regierung auf die schwierige Situation der alten Kantonsstrasse K725 hingewiesen. Diese ist schmal, unübersichtlich und für Velofahrende gefährlich. Da die Velostreifen seit 2016 nicht mehr gesetzestkon-



Richtung Merishausen, im Mühlental, wurde es für Velofahrende besser.

form sind, ist es eine Frage der Zeit, bis diese ersatzlos gestrichen werden. Es macht für uns keinen Sinn, zwei Kantonsstrassen parallel mit einer Breite von insgesamt 14 Meter zu führen, während für Velos keine sichere Route zur Verfügung steht. Deshalb haben wir den Kantonsrat aufgefordert, die Vorlage «Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Mai 2023 betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes» zurückzuweisen und überarbeiten zu lassen. Der Kantonsrat ging auf unsere Forderung ein.

Wir freuen uns, wenn der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt als bestechende Alternative überprüft, ob die H4 zu einer Landstrasse mit Tempo 80 zurückgebaut werden kann. Dadurch wird der Unterhalt günstiger als bei der derzeit als überdimensionierte Hochleistungsstrasse ausgebauten H4. Nicht mehr benötigte Wildzäune, Leitplanken und die aufwendigen Entwässerungsbauwerke können nach Ablauf ihrer Lebensdauer abgebaut werden. Durch den Rückbau der Pannestreifen wird der Landverbrauch um ein Vielfaches überkompensiert. Damit spart man letztlich viel Platz und Geld. Der Zeitverlust hingegen ist minim: Bei 80 statt 100 Kilometer pro Stunde beträgt er für die Strecke zwischen Merishausen und dem Anschluss Schweizersbild gerade einmal 35 Sekunden.

Die alte Kantonsstrasse K275 kann somit in Zukunft, wie vom Tiefbauamt empfohlen, als sichere Veloverbindung, für den ÖV und die Landwirtschaft genutzt werden. oo

Lieber Martin Schwarz

Seit elf Jahren hast du mit Einfühlungsvermögen Leute interviewt, mit Humor auf Missstände hingewiesen, mit spitzer Feder zaudernde Politikerinnen und Politiker wachgerüttelt und auch mal trockene Fakten vermittelt. Ich habe deine journalistische Ader immer geschätzt und sehr gerne gelesen, was du zu Papier gebracht hast. Vielen Dank für deine zahlreichen Beiträge in unserem Publikationsorgan und die redaktionelle Koordination des Schaffhauser Teils der Regio-Beilage! Nun übernimmt unsere Geschäftsführerin Daniela die Koordination – und es werden sich hoffentlich ganz viele neue Autorinnen und Autoren für die einzelnen Beiträge melden. Vielleicht hast DU eine spannende Idee oder möchtest selbst einmal einen Artikel schreiben!? Melde dich einfach per Mail sh@provelo-sh.ch.

Beat Steinacher, Co-Präsident



Beim Pumpen wie beim Schreiben: Martin Schwarz nimmt immer mit Humor.



Zukunftsmusik: dank Velotunnel
schneller im schönen Klettgau.

VELOVERKEHR KLETTGAU

Mit Tunnel zu mehr Velo

Die Arbeitsgruppe «Veloverkehr Klettgau» wagt einen Blick in die Zukunft – mit der Idee eines Velotunnels von Beringen bis zum Oelberg.

Im Jahr 2013 wurde die Arbeitsgruppe Veloverkehr Klettgau ins Leben gerufen, bestehend aus engagierten Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden Beringen, Neunkirch, Löhningen, Siblingen, Gächlingen, Oberhallau, Hallau, Schleithelm, Trasadingen und Wilchingen. Ihr gemeinsames Ziel war es, den Veloverkehr in der Region zu fördern und die Lebensqualität durch eine verbesserte Infrastruktur zu steigern.

Im Lauf der letzten zehn Jahre hat die AG bedeutende Erfolge erzielt. Durch intensive Zusammenarbeit und regelmässige Treffen, die von Pro Velo Schaffhausen geleitet werden, wurde eine effektive Plattform für den Austausch von Ideen und die Umsetzung von Projekten geschaffen. Gemeinsam mit der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Schaffhausen und dem Regionalen Naturpark Schaffhausen haben sie die Belange der Velofahrenden in den Fokus gerückt.

Nun wagt die AG Veloverkehr Klettgau einen Blick in die Zukunft: Sie hat die Idee eines Velotunnels von der

Enge in Beringen bis zum Oelberg in Schaffhausen entwickelt – ein Meilenstein in der zehnjährigen Geschichte der Arbeitsgruppe.

Der gut ein Kilometer lange Tunnel reduziert die Fahrdistanz zwischen dem Klettgau und Schaffhausen um fast zwei Kilometer. Die Fahrzeit würde damit um rund sechs bis neun Minuten verringert. Komplizierte Strassenquerungen wären somit nicht mehr notwendig und die Sicherheit sowie das Sicherheitsempfinden würden erhöht.

Für die ganze Region nützlich

Der Tunnel birgt das Potenzial, nicht nur den Veloverkehr zwischen dem Klettgau und der Stadt Schaffhausen zu stärken, sondern auch Synergien mit anderen wichtigen Infrastrukturprojekten zu nutzen.

So könnten etwa die über 200 Elektrofahrräder des sich in Bau befindlichen neuen Logistikzentrums der Post in Beringen den Tunnel nutzen oder auch die Abwärme des geplanten Rechenzentrums in Beringen könnte über Leitungen durch den Tunnel transportiert werden.

Die Arbeitsgruppe Veloverkehr Klettgau zeigt damit nicht nur eine fortschrittliche Denkweise, sondern unterstreicht auch das Bestreben, nachhaltige Lösungen zu schaffen, welche die Lebensqualität in der gesamten Region verbessern. **oo**

VERMISCHTES

VELOTOUREN

Pro Velo Schaffhausen bietet in der kommenden Velosaison wieder vier gemütliche Velotouren an. Wir freuen uns auf eure Anmeldung. Bei schlechtem Wetter verschiebt sich die Tour um eine Woche. Daten siehe weiter unten.

VELOFAHRKURSE

Eine Velotour mit der Familie oder schon bald mit dem Velo zur Schule? Damit Ihr Kind sich im Strassenverkehr richtig verhält, empfehlen wir die Teilnahme an einem unserer Velofahrkurse. Wir üben im geschützten Rahmen mit Kindern ab sechs Jahren, ab sieben Jahren mit einer Begleitperson auf Quartierstrassen. Die Teilnahme ist für Familienmitglieder von Pro Velo 20 Franken günstiger. Übrigens: Wir suchen noch dringend Velofahrkursleitende! Weitere Infos unter:

provelo-sh.ch

VELOBÖRSE

Samstag, 25. Mai, von 8 bis 12 Uhr in der IWC-Arena (KSS Eishalle). Vorverkauf für Mitglieder schon am Freitagabend ab 17 Uhr. Am Samstagmorgen ist der Velosimulator «Love is on the road» zu Gast: Hier kannst du hautnah vier anspruchsvolle Situationen im Strassenverkehr erleben. Einmal aus der Perspektive Velo, einmal aus der Perspektive Auto. Weitere Infos: provelo-sh.ch

Termine

- 24./25. Mai: Velobörse IWC-Arena Schaffhausen
- 26. Mai: Velotour Insel Reichenau
- 21. Juni: Mitglieder-versammlung
- 29. Juni: Velotour Glattweg-Greifensee
- 25. August: Velotour Napoleonseck
- 21. September: Velotour Hallauerberg-Osterfingen



Spiel und Spass bei den beliebten Velofahrkursen von Pro Velo.

Bromptonaut unter Strom

Axel Beckert fährt seit 17 Jahren Faltvelo. Während der Pandemie hat der Informatiker sein Brompton motorisiert.

Kein Velo ist zu klein, um geliebt zu sein. Und im Falle der Faltvelos von Brompton ist es eben gerade die geringe Grösse, die diesen kleinen Flitzer so beliebt macht. Als Axel Beckert vor 17 Jahren aus dem grossen Kanton in die Schweiz zog, ist er vom Liegevelo aufs Faltvelo umgestiegen: «Zürich war mir liegend einfach zu hügelig.» Dass er sich dann für ein Folding Bike entschieden habe, sei naheliegend gewesen: «Ich hatte schon immer eine Vorliebe für spezielle Gefährte und so ein faltbares Zweirad ist einfach superpraktisch im ÖV.»

Der Faltflitzer ist ein Kunstwerk

Da er einer Risikogruppe angehört, verzichtet Axel seit der Pandemie auf Tram, Bus und Zug. Trotzdem ist er seinem Brompton treu geblieben. Allerdings musste er ein entscheidendes Upgrade vornehmen: Der 48-Jährige liess den Faltflitzer mit einem E-Bike-Umbausatz elektrifizieren. Der Motor, der direkt auf die Felge des Hinterrads wirkt, wiegt bloss ein halbes Kilo. Dazu kommt der 313-Wattstunden-Akku, der knapp zwei Kilo auf die Waage bringt. Während wir die Details an seinem 16-Zoll-Rad betrachten, kommt der Informatiker ins Schwärmen: «Es ist ein Ingenieurskunstwerk.» Da sei alles bis in die letzte Schraube durchdacht. Speziell sei etwa die Schaltung, eine Kombination aus einer Nabe mit drei Gängen und einer Kettenschaltung mit zwei Zahnradern.

Und dann erst der Faltmechanismus, mit dem sich der kleine Flitzer mit drei Handgriffen in wenigen Sekunden zusammenklappen lässt. Wobei man so ein Faltvelo keinesfalls als Klappvelo bezeichnen sollte: «Bromptonauten mögen den Begriff Klappvelo gar nicht. Das erinnert so an diese klapprigen Dinger aus den 70ern. Wir bevorzugen den Begriff Faltvelo.» oo



Mann und Velo: Axel Beckert mit seinem Brompton H6RD, Baujahr 2015.



Das Packmass: in wenigen Sekunden auf 60 x 60 x 30 Zentimeter gefaltet.



Das Extra: hölzerne Lenkergriffe mit eingebauter Federung.



Bereit für eine neue Liebe?

Velobörsen bieten regelmässig zahlreiche Möglichkeiten.