

**ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG**

Juni 2024

VELO

Verkehrsmaschine in Affoltern

Seite 2

Achtung Autotür

Unser Doorling-Video und
seine Entstehung. Seite 4

Zwei für polyroly

Ein Veloanhänger aus Winti
und seine Macher. Seite 5



Die Wehntalerstrasse heute:
Eine Hauptroute, auf der Velofahrende verbotenerweise auf der Busspur unterwegs sind.

GEMEINT

Verpasste Chance in Zürich-Nord

Das neue Tram in Affoltern gewährt Platz fürs Auto, aber nicht fürs Velo.

Wer sie kennt, meidet die «Verkehrsmaschine» Wehntalerstrasse in Zürich-Affoltern mit dem Velo. Mit dem Neubauprojekt «Tram Affoltern» wird es wohl auch weiterhin so sein. Denn bei einem Querschnitt von bis zu 26 Metern sind nur gerade drei Meter für den Veloverkehr vorgesehen, das entspricht elf Prozent des Strassenraums. Während also alle anderen Verkehrsteilnehmenden nebeneinanderfahren oder -gehen können, bleiben Velofahrende auf der Strecke. Sie werden auf dieser

Achse zu Einzelkämpfern verdammt, die hintereinanderfahren müssen.

Weil: Für mehr als 1,5 Meter Radstreifen pro Strassenseite hat es nicht gereicht. Wobei der Bereich für die Velofahrenden nur mit einer gelben Linie markiert ist, die zudem nicht mal durchgezogen, sondern bloss gestrichelt ist. So kann ein sicherer Überholabstand zwischen Auto und Velo nicht garantiert werden. Die Autos brausen also mit bis zu Tempo 50 weiterhin zu nah an Menschen auf Velos vorbei.

«Das Monster-Projekt «Tram Affoltern» verpasst das Potenzial einer zukunftsgerichteten Velohauptroute.»

Wie aus dem letzten Jahrzehnt

Denn das Projekt «Tram Affoltern» tastet die heilige Kuh der «Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs» nicht an: Die Stadt richtet die Lichtsignalanlagen noch immer auf die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus und führt den Autobahnzubringer zweispurig stadtauswärts – das Velo hat dabei wie gehabt das Nachsehen.

Pro Velo hat bereits in einem frühen Projektstadium im Jahr 2021 gefordert, dass die Mindestbreiten deutlich überschritten werden sollen – schliesslich handelt es sich bei der Wehntalerstrasse um eine Hauptroute im Velonetz. Gemäss heutigen kantonalen Standards sollten Velostreifen auf einer Hauptroute 1,8 Meter breit sein. Und die städtischen Standards sehen sogar abgesetzte Radwege von 2,2 Meter Breite auf solchen Strecken vor. Kurz: Mit dem Tramprojekt wird aktuell unter dem Deckmantel der «Verhältnismässigkeit» einmal mehr Veloinfrastruktur gebaut, die wie aus dem letzten Jahrzehnt daher kommt.

Fader Beigeschmack bleibt

Alles schlecht also? Ganz so einfach ist es natürlich nicht. Die Veloführung ist im Vergleich zum heutigen Stand durchgängig und die Knoten sind sorgfältig geplant, sodass die Radstreifen nicht einfach aufhören und indirektes Linksabbiegen an diversen Stellen möglich ist. Und auch die Velovorzugsroute, die zwischen der Käferholz- und Glaubtenstrasse auf der Wehntalerstrasse verläuft, ist korrekt gestaltet: Auf diesen wenigen Metern sind tatsächlich 2,5 Meter breite und abgesetzte Radwege geplant. Das zeigt: Es ginge also doch, wenn man denn wollte. So bleibt der fade Beigeschmack, dass es sich um reines ÖV- und MIV-Projekt handelt. oo

COVER: YVONNE EHRENSBERGER

FOTOS: TNT-GRAPHICS, ZVG



GEZÄHLT

Wo Veloweg, da Velofahrende

Baue es ... und sie werden kommen. Dass es so einfach wäre, zeigt sich einmal mehr an der Baslerstrasse in der Stadt Zürich. Hier wurde im März 2023 die erste Velovorzugsroute auf städtischem Gebiet eröffnet. Noch ist sie nicht perfekt, da sie noch nicht wie versprochen «grundsätzlich frei vom motorisierten Verkehr» ist, und dennoch wird sie schon rege genutzt: 2023

konnte der Veloverkehr im Vergleich zu 2022 an Werktagen um rund 40 Prozent zulegen. Auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen hat sich die Nutzung erhöht, allerdings weniger stark. Und übrigens: Die allermeisten Velofahrenden halten sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Tempo-30-Zone – was das Vorurteil bezüglich rasenden Velorowdys widerlegt. (fan) oo

GEFREUT

Uster macht vorwärts

Mitte April hat die Stadt Uster den ersten Abschnitt einer Velokomfortroute eröffnet. Auf den Komforttrouten gelten höhere Velostandards als auf herkömmlichen Routen. An Kreuzungen wird der Veloverkehr etwa möglichst mit Vortritt und ohne Unterbruch geführt. Damit die Strecke als Komfortroute taugt, hat das Tiefbauamt unter anderem Parkplätze verlegt und eine Schutzinsel verlängert, die nun neu auch als Velofurt genutzt werden kann. Der Bau der Komfortroute geht auf eine Veloinitiative zurück, die im Februar 2020 von den Ustermer Stimmberechtigten mit 64 Prozent Ja-Anteil klar angenommen wurde. Damit bewilligte das Stimmvolk einen Rahmenkredit in der Höhe von fünf Millionen Franken für den Ausbau der Veloinfrastruktur. Das



Neu in Uster: Dank fetter Markierung klar als Veloroute erkennbar.

Beispiel zeigt: Initiativen zahlen sich aus, früher oder später, mit mehr oder weniger zusätzlichem Druck – aber immer irgendwie. (fan) oo

BESUCHT

Neue Artikel auf www.provelozuerich.ch:

1 Ende März 2024 hat die Stadt Zürich **neue Velostandards** veröffentlicht. In einem Blog-Post auf unserer Site zeigen wir auf, was sich im Vergleich zu den bisherigen Standards verbessert hat. Eines vorweg: Die Grundlagen sind gut, aber sie dürfen nicht bloss zum Papiertiger werden – sie müssen auch tatsächlich auf die Strasse kommen. pvzh.ch/standards

2 Die **Critical Mass Zürich** darf wieder rollen. Wie kam es dazu? Was bleibt wie gehabt? Und an welche neuen Regeln muss sich die Velocommunity halten? Mehr dazu auf unserer Site. pvzh.ch/cm

Laufend aktuell
Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.



«Meine Vision für Zürich: Eine Critical Mass – und zwar täglich.»

Gesagt von Unternehmer Daniel Freitag am Veloforum Schweiz vom 23. Mai 2024.

Achtung vor Dooring!

Zur Prävention vor Dooring-Unfällen haben wir unterstützt vom TCS Zürich und von der Stadt Zürich einen Videoclip produziert – das Making-off.

«Hast du schon mal Dooring erlebt? Auf dem Velo ODER im Auto? Unfall oder Beinahe-Unfall? Dann melde dich bei uns. Wir planen einen Clip zwecks Prävention und benötigen deine Perspektive.» So lautete Anfang März 2024 ein Post auf unseren Social-Media-Kanälen. Allein auf Facebook gingen mehr als 800 Kommentare ein. Beim Lesen wurde uns bewusst, dass viele gar nicht wissen, was Dooring bedeutet oder wer eigentlich bei einem Dooring-Unfall in der Verantwortung steht. Zwei Gründe mehr, um das Thema endlich einmal ausführlich zu beleuchten.

Die Geschichte von Sandra verfilmt

Aber vor allem lernten wir dank diesem Post die 52-jährige Zürcherin Sandra kennen. Ihr Unfall ereignete sich im Sommer 2023. Sie hatte Glück im Unglück: Das Tram war eben vorbei, als sich die Tür eines Lieferwagens öffnete. Der involvierte Fahrer war sehr hilfsbereit und besorgt. Wir konnten mit beiden sprechen und Sandra war sogar bereit, bei unserem Clip mitzumachen. Das heisst, die Velofahrerin

im Video ist das reale Unfallopfer. Der Autofahrer wird von einem Schauspieler verkörpert. Die Unfallstelle im Clip ist identisch mit der realen Unfallstelle. Abgedreht wurde das Filmchen von Veloradiofilmer Raphael Wild und

«Velo-Gang-Movie»-Regisseur Alex Kälin. Hier präsentieren wir das Resultat – und bedanken uns dafür, dass der TCS Stadt Zürich sowie die Dienstabteilung Verkehr die Produktionskosten übernommen haben. **OO**



Mit diesem Bild haben wir auf Facebook nach Dooring-Opfern gesucht.

Dooring im Gesetz

Wer bei einem Dooring-Unfall in der Verantwortung steht, ist in der Verkehrsregelnverordnung geklärt. Dort heisst es im Artikel 21: «Strassenbenützer dürfen durch das Ein- und Aussteigen nicht gefährdet werden; beim Öffnen der Türen ist besonders auf den Verkehr von hinten zu achten.» Aber natürlich nutzt es Velofahrenden wenig, wenn sie zwar keine Schuld tragen, letztlich jedoch die Konsequenzen eines unter Umständen schweren Unfalls tragen müssen. Darum sollten sich Velofahrende der Gefahr von Dooring stets bewusst sein und genügend Abstand zu parkierten Autos halten.

Wie man Dooring vermeidet

Tipps für Autofahrende

- Öffne die Autotür mit dem holländischen Griff. Dabei öffnest du die Tür mit der Hand, die weiter vom Türgriff entfernt ist. Dank diesem Trick drehst du den Oberkörper zur Strasse ab, schaut automatisch zurück und siehst die Velofahrerin oder den Velofahrer rechtzeitig.
- Mache dir den holländischen Griff zur Routine. Egal ob du Lenkerin oder bloss Beifahrer bist. Wende ihn so lange an, bis du gar nicht mehr auf die Idee kommst, die Tür anders zu öffnen.

Tipps für Velofahrende

- Fahre immer mit einem Meter seitlichem Abstand an längsparkierten Autos vorbei. Ist der Velostreifen dafür zu schmal, weichst du auf die Strasse aus.
- Zuweilen lassen Autofahrende ihre Passagiere auch mitten auf der Strasse aussteigen. Fahre vorausschauend und halte im Zweifelsfall Abstand – vor allem bei stehenden Kolonnen und rund um Bahnhöfe.



Zum Dooring-Clip
Scannen und Video schauen
pvzh.ch/doorring

FOTO: ADFC SACHSEN

Die Kuppler aus Winti

Re Meili und Lorenz Grimmer stellen Veloanhänger her: Der polyroly aus Winterthur ist dank einer ausgeklügelten Konstruktion extrem leicht und robust.



Designer Re Meili und Schlosser Lorenz Grimmer mit dem polyroly-Modell «Cage».

Eigentlich gibt es nur ein Problem mit dem Anhänger polyroly aus Winterthur: Er ist so leicht und liegt so gut auf der Strasse, dass man zuweilen vergessen kann, dass man ihn am Velo hängen hat. Das leichteste von insgesamt zwölf verschiedenen Modellen wiegt bloss fünf Kilogramm.

Zu verdanken ist dies seiner besonderen Konstruktion: Der polyroly ist aus dünnwandigen Chromstahlrohren gefertigt, die wie bei einem Velorahmen Dreiecke bilden und an den Ecken ineinander verschraubt sind. Er ist damit eigentlich ein rollendes Vieleck, ein polyroly eben. Das filigrane Stahlgerüst rollt auf zwei leicht nach innen abgewinkelten Rädern, was bewirkt, dass es selbst unbeladen gut in der Kurve liegt.

Not macht erfinderisch

Ausgeheckt wurde das Prinzip des rollenden Vielecks vom Industriedesigner Re Meili. Der heute 58-Jährige studierte in den 90er-Jahren in London, war dort viel mit dem Velo unterwegs und wollte damit auch grössere Objekte transportieren. Geeignete Anhänger

gab es aber nicht zu kaufen und so schraubte sich Meili kurzerhand selbst einen zusammen.

Nach dem Studium machte Meili dann erst mal Karriere als Ausstellungsdesigner, unter anderem mit Messen für die Autoindustrie. Die Idee mit dem Cargoanhänger liess ihn aber nie ganz los und so spazierte er 2011 in die Schlosserei von Lorenz Grimmer. Die beiden überarbeiteten den ursprünglichen Prototyp von Grund auf.

2017 gingen Grimmer und Meili auf die Suche nach Investoren. Das Velo war damals angesichts von Klimawandel und Verkehrswende eine Verheissung und viele glaubten, dass sich



Adapter zur Weber-Kupplung: Thule, Leggero und Burrley.

damit das grosse Geld machen liess. Man erinnere sich in diesem Zusammenhang an O-Bike, Bond und wie sie alle hiessen. Auch polyroly wurde zu einer Aktiengesellschaft, investierte ins Marketing – und brach sich dabei beinahe das Genick.

Mit Sharing neu am Start

Fakt ist: polyroly ist zwar eine super Konstruktion, ist aber auch recht teuer. Das günstigste Modell kostet knapp 1000 Franken, das teuerste über 3000 – in Winterthur entwickeln und herstellen hat eben seinen Preis. Dieser relativiert sich aber, wenn die Anhänger gemeinsam genutzt werden. Mit der Dienstleistung polyroly-Cargo-Sharing verkaufen Meili und Grimmer ihre Produkte heute zunehmend an Siedlungen und Firmen, die eine robuste Alternative zu lokalen Transporten mit dem Auto suchen und bereit sind, in ein wartungsarmes Produkt zu investieren.

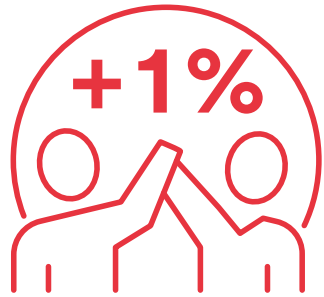
Die Anhänger stehen dabei in Konkurrenz mit den beliebten Cargobikes. Die haben gemäss Grimmer aber auch einige Nachteile, gerade beim Sharing: «Selbst ein sehr hochwertiger Cargoanhänger lässt sich über die Jahre viel günstiger betreiben als ein E-Cargobike, bei dem viel schneller etwas kaputt gehen kann.» Darum sei es viel sinnvoller, die Leute fahren ihr eigenes Zweirad und ergänzen es eben nach Bedarf mit einem unkaputtbaren Anhänger.

Die beiden Tüftler haben aber auch erkannt: Das attraktivste Angebot an Sharing-Anhängern nutzt herzlich wenig, wenn diese nicht mit dem eigenen Velo oder E-Bike verbunden werden können. Die korrekte Kupplung selbst auszusuchen und diese gar selber zu montieren, ist für viele eine grosse Hürde. Darum empfehlen Grimmer und Meili einen Besuch beim lokalen Velohandel oder verkuppeln die Anhänger auf Wunsch selbst – bei Siedlungen und Firmenkunden sogar vor Ort.

polyroly.ch

Gemeinsam sind wir stark

Wir haben unsere Mitglieder unter die Lupe genommen und dabei festgestellt, dass wir eigentlich viel mehr sein könnten – wie wir zu dieser Erkenntnis gelangt sind und wie du uns beim Wachsen helfen kannst.

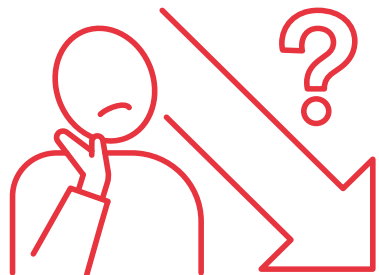


1 Die gute Nachricht: Wir wachsen nach wie vor.

Pro Velo Kanton Zürich ist auch im vergangenen Jahr gewachsen. Ende 2023 zählten wir 4655 Adressen in unserer Datenbank. Das ist ein Zuwachs von rund einem Prozent gegenüber dem Vorjahr. Je zur Hälfte sind es Einzelmitgliedschaften bzw. Paarhaushalte, Familien oder Wohngemeinschaften. Das heisst, unter diesen Adressen leben zwei oder mehr Mitglieder. Wie viele es genau sind, wissen wir leider nicht. Aber aufgrund der Datenlage können wir sagen, dass mindestens 7000 Menschen im Kanton Zürich unsere Arbeit mit einem Mitgliederbeitrag unterstützen, den sie entweder allein oder zu zweit bezahlen.

2 Der Wermutstropfen: Das Wachstum wird weniger.

Im Corona-Jahr 2021 lag das Wachstum bei rund sechs Prozent. Wir wissen also, dass theoretisch mehr möglich wäre und geben uns mit einem Prozent nicht wirklich zufrieden.



3 Kündigungen: Wer tritt von der Mitgliedschaft bei Pro Velo zurück – und vor allem warum?

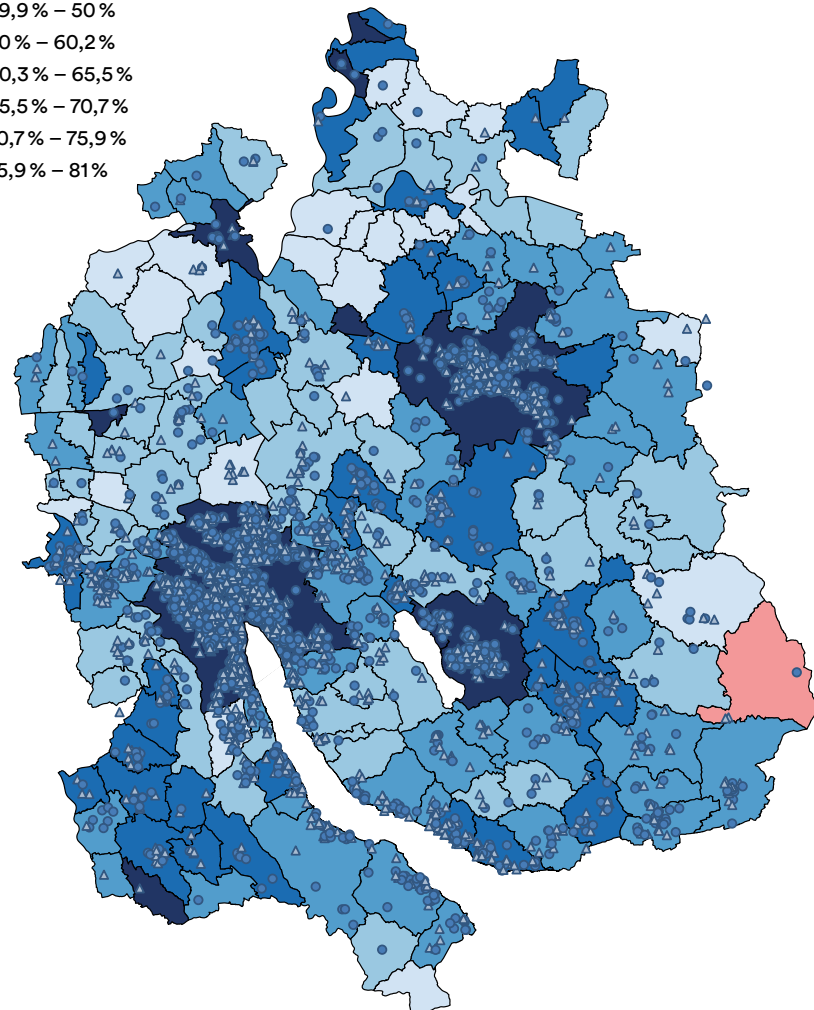
Bevor uns nach dem Corona-Boom die Stagnation einholt, wollen wir mehr über unsere bestehenden Mitglieder erfahren und herausfinden, wie wir das Wachstum wieder ankurbeln können. Seit Anfang Jahr befragen wir Austretende, warum sie uns verlassen. Auch weil wir herausgefunden haben, dass wir im vergangenen Jahr so viele Neu-

anmeldungen hatten wie noch nie, aber leider eben auch viele Abgänge. Rund ein Viertel der Teilnehmenden macht finanzielle Gründe für die Kündigung der Mitgliedschaft geltend. Leider haben wir keinen Vergleich zu früheren Jahren, wir gehen aber davon aus, dass aufgrund der Teuerung viele den Gürtel etwas enger schnallen müssen.

PVZH-Ja zur Veloinitiative

Je blauer die Gemeinde, desto höher die Zustimmung zum Veloweggesetz.
 ●▲ Aktive Mitglieder in Ein- oder Mehrpersonenhaushalt.

- 49,9 % – 50 %
- 50 % – 60,2 %
- 60,3 % – 65,5 %
- 65,5 % – 70,7 %
- 70,7 % – 75,9 %
- 75,9 % – 81 %

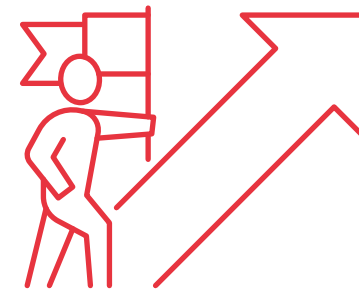


4 Wo haben wir am meisten Mitglieder?

Um herauszufinden, in welchen Gemeinden wir noch mehr Potenzial hätten, haben wir die Anzahl Mitglieder in den einzelnen Orten mit den Abstimmungsergebnissen zum nationalen Veloweggesetz abgeglichen. In den Städten Zürich, Winterthur und Uster lag die Zustimmung bei über 70 Prozent – und in diesen Städten haben wir auch am meisten Mitglieder, nicht nur absolut, sondern auch relativ. In Zürich sind 8,9 Promille der Einwohnenden Mitglied von Pro Velo, in Winterthur 7,6 und in Uster 6,1.

5 In welchen Gemeinden haben wir mehr Potenzial?

Es ein langer Weg von «mehr Veloinfrastruktur wollen» bis zu jährlich 50 Franken spenden, um unsere Arbeit zu finanzieren. Aber anstatt dass jeder 700. Velobefürworter unter den Abstimmenden Pro-Velo-Mitglied ist, wäre uns natürlich jeder 70. viel lieber – womit wir nicht mehr von Promille, sondern Prozenten sprechen könnten.



FOTOS: TNT-GRAPHICS, ZVG

Allerdings muss man auch sagen, dass Zürich, Winterthur und Uster im Vergleich zu anderen Gemeinden nicht schlecht abschneiden. Auch in Bülach, Dietikon und Wädenswil lag die Zustimmung zum Veloweggesetz bei über 70 Prozent. Und dort sind bloss rund 2 Promille der Einwohnenden Mitglieder bei Pro Velo.



Gewinn:
3 Helme und
3 Gutscheine

5 Wer sind unsere Mitglieder und Sympathisanten?

Um mehr Menschen von Pro Velo zu überzeugen, möchten wir mehr über unsere Mitglieder herausfinden: Warum sind sie Mitglied geworden? Was erwarten sie von uns? Und warum fahren sie überhaupt Velo? Als Dankeschön für die Teilnahme verlosen wir drei Smart Helmets von Stromer im Wert von je 300 Franken sowie drei Einkaufsgutscheine von Veloplus im Wert von je 50 Franken. Die Umfrage darf auch von Sympathisantinnen und Sympathisanten ausgefüllt werden, die noch nicht Mitglied von Pro Velo sind und darum verschicken wir den Umfrage-Link auch mit unserem Newsletter.

Hilf uns beim Wachsen!

- Klicke dich durch die Umfrage und nimm an der Verlosung von drei Smart Helmets von Stromer sowie drei Veloplus-Gutscheinen teil.
- Leite den Umfrage-Link an andere Velofahrende weiter. Die Umfrage darf von allen Velofans ausgefüllt werden.
- Mache Velofahrende in deinem Umfeld auf uns aufmerksam und erzähle ihnen, warum die 50 Franken für die Mitgliedschaft eine super Investition sind.
- Abonniere unseren Newsletter und immer wenn du darin etwas liest, was jemand anderen auch interessieren könnte, leitest du unsere Mail weiter.
- Bestelle bei uns kostenlos Flyer und oder Plakate, falls du in deiner Region Orte oder Events kennst, an denen sich diese Werbemittel gut unter die Leute bringen liessen – etwa in Veloläden, an Veloputztagen oder an anderen Velo-Events.

Zur Umfrage
 Scannen und teilnehmen:
pvzh.ch/umfrage

Pro Velo unter die Leute bringen

Anfang April hat Pro-Velo-Mitglied Felix Weingartner in seiner Siedlung einen Veloputztag organisiert. Im Vorfeld schrieb er uns eine Mail, mit der Bitte, ihm Flyer sowie das neue Pro-Velo-Magazin zukommen zu lassen. Darüber haben wir uns sehr gefreut. Solche Aktionen sind eine ideale Plattform, um Pro Velo kennenzulernen. Und natürlich ist es super, wenn wir vor Ort gleich von einem überzeugten Mitglied vertreten werden. Also: Falls es an deinem Wohnort eine solche oder ähnliche Veranstaltung gibt, bitte melden. Wir stellen dir gerne Unterlagen zusammen – und haben oft auch Reflektoren und andere Give-aways auf Lager, die wir beilegen können.



CYCLING SCIENCE

Lasst uns über Geld reden

Bundesrat und Parlament wollen mehr Autotunnel und mehr Autobahnspuren: Fünf grosse Projekte sollen bis 2030 fertig werden, zwölf weitere Projekte sind beschlossen und viele mehr in Planung. Gegen die baureifen Projekte ist das Referendum zustande gekommen, wir werden voraussichtlich noch dieses Jahr darüber abstimmen.

Klar ist, dass der Ausbau von Autostrassen zu mehr Verkehr führen wird – mit all seinen negativen Auswirkungen. Aber weil das für viele der geneigten Leserinnen und Leser dieses klugen Magazins kalter Kaffee sein dürfte: Lasst uns ein bisschen über Geld reden.

Die verschwenderische Grosszügigkeit des Parlaments ist durchaus bemerkenswert. 4,4 Milliarden Franken verlangte der Bundesrat für die baureifen Autoprojekte – das Parlament legte freundlicher Weise noch 900 Millionen drauf. 5,3 Milliarden, nicht eingerechnet sind die Umwelt- und Gesundheitsschäden, die die gestiegene Verkehrsleistung verursachen wird. Aber die Menschen werden – so die automobilen Logik – vorübergehend so viel wertvolle Zeit sparen, dass Geld keine Rolle spielt.

Ginge es den Bürgerlichen tatsächlich um einen volkswirtschaftlichen Effekt, würden sie in Veloinfrastruktur investieren. Abgesehen davon, dass der Gesundheitsnutzen des Velofahrens alle Investitionen nach kurzer Zeit amortisiert, sind die ökonomischen Vorteile von Velowegen vielfältig und zigfach nachgewiesen. Nur ein paar Beispiele: Das Radwegnetz in Sevilla hat 2006 rund 17 Millionen Euro gekostet. Dadurch wurden Umwelt- und Gesundheitskosten gesenkt, Staus reduziert und Umsätze der lokalen Wirtschaft angekurbelt. Bis 2032 wird ein Ertrag von 557 Millionen Euro erwartet.

«Das Radwegnetz in Sevilla hat 2006 rund 17 Millionen Euro gekostet. Bis 2032 wird ein Ertrag von 557 Millionen Euro erwartet.»

Die Internationale Energieagentur (IEA) schätzt, dass für jede Million Dollar, die in Infrastruktur für Velofahrende und Zufussgehende investiert wird, acht bis 24 neue Jobs entstehen: Verkehrsplanerinnen, Ingenieure, aber auch Mitarbeitende im Fahrradsektor, im Einzelhandel und im Tourismus.

Zum Schluss ein Beispiel, das den Bürgerlichen gefallen müsste: In Tempe, Arizona, stieg der Wert von Immobilien in Gebieten mit guten Velowegen um bis zu sieben Prozent – nicht nur direkt an den Velowegen selbst, auch im näheren Umkreis. In Zürich geschah dies an der Weststrasse, die seit 2010 für den Durchgangsverkehr gesperrt ist. Wenn der Wert der Immobilien nur halb so stark gestiegen ist wie die Lebensqualität an der Weststrasse, dann sind deren Besitzer unfassbar reich geworden. Rein rechnerisch gäbe es also interessante Alternativen zu achtspurigen Autobahnen – und abseits davon sowieso. oo

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

ILLUSTRATION: TNT-GRAPHICS

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

Velorei

Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66

Einfach Velo ...

Faltbar
Transport
Elektro
Alltag
Kinder
Tandem
Touren
Gravel

Beratung - Verkauf - Unterhalt

RAD
los!
radlos.ch

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 2/2024

Erster Jahrgang. Das Mitgliedermagazin von Pro Velo erscheint viermal im Jahr.

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

Gesamtredaktion: Cynthia Khattar, Westschweiz, Corinne Pärer, Deutschschweiz.

Gedruckt in der Schweiz: 100 Prozent Altpapier, FSC Recycled.

Auflage: 28 000 Exemplare, Deutsch und Französisch.

ISSN: 2813-9968

Satz, Postproduktion, Druck und Vertrieb: Stämpfli Kommunikation, Postfach, 3001 Bern.

Mitgliedervorteile: www.pro-velo.ch/de/mitglied-werden/mitgliedervorteile

Zugangscode für Ermässigung bei Publika und Carvelo: velorution

Nächste Ausgaben:
3/2024: 12. September, 4/2024: 14. November.



MITGLIEDERVORTEILE

Die Stadt muss umplanen

Pro Velo und VCS haben bezüglich der Schlosshofstrasse vor Gericht Recht bekommen. Nun muss die Stadt den Strassenraum neu ohne einengende Parkplätze planen.

Die Schlosshofstrasse ist eine bei Velofahrenden beliebte und viel befahrene Strecke zwischen Töss und dem Stadtzentrum. Sie soll in den nächsten Jahren baulich saniert werden. Anlass dafür ist vor allem der Austausch von Werkleitungen. Der an vielen Stellen nur gut sieben Meter breite Strassenraum verfügt heute auf langen Strecken über kein Trottoir, Zufussgehenden steht einzig eine gelb abmarkierte Fläche am bergseitigen Strassenrand zur Verfügung. Diese Lösung bietet zwar nur eine bedingte Sicherheit, hat aber den Vorteil, dass Velofahrende beim Kreuzen mit Autos auf die gelbe Fläche ausweichen können. Dies ist nicht zuletzt nötig, weil am talseitigen Rand der Strasse Parkfelder markiert sind.

«Velofahrende hätten bis zu sieben Mal ein entgegenkommendes Auto abwarten müssen.»

Es gab aber auch Stimmen, welche die Lösung mit der gelb markierten Zone als ungenügend erachteten, da die Strasse auch als wichtiger Weg zum am Ostende der Strasse gelegenen Schulhaus Brühlberg dient. Mit dem 2022 aufgelegten Sanierungsprojekt wollte die Stadt deshalb mehr Sicherheit für den Fussverkehr schaffen und plante dafür ein zwei Meter breites Trottoir sowie eine Strassenverengung auf der Höhe der Oberen Schöntalstrasse ein. So weit, so gut.

Neue Lösung ohne Parkplätze
Gleichzeitig war aber vorgesehen, talseitig weiterhin einzelne Zweierpakete mit Parkplätzen anzuordnen. Nimmt man eine Breite der Parkplätze von zwei Metern an, hätte an diesen Stellen die vom rollenden Verkehr nutzbare Durchfahrbreite nur noch drei Meter betragen. Zu wenig etwa für ein sicheres Kreuzen von Auto- und Veloverkehr. Hierzu wären mindestens 3,25 Meter nötig. Velofahrende hätten aus Sicherheitsgründen auf der gesamten Länge der Strasse unter Umständen bis zu sieben Mal die Kreuzung mit einem entgegenkommenden Auto abwarten müssen.

Eine Lösung, die aus Sicht von Pro Velo in einem klaren Widerspruch zur Klassierung der Schlosshofstrasse im Richtplan als Velohauptverbindung steht. Sie bildet eine wichtige Verbindungsachse zwischen den künftigen Velobahnen vier und fünf.

Zusammen mit dem VCS rekurrierte Pro Velo deshalb gegen das Projekt der Stadt. Mit Erfolg! Nach einem Augenschein vor Ort und eingehender Beratung gab das Baurekursgericht des Kantons Zürich Pro Velo und VCS im Dezember 2023 recht.

Die Stadt hat das Urteil nicht weitergezogen. Es ist deshalb zu erwarten und zu hoffen, dass sie bald ein überarbeitetes Konzept für die Umgestaltung der Schlosshofstrasse vorstellen wird, das eine Strassengestaltung ohne Parkfelder vorsieht. Nur so kann – in Kombination mit dem hangseitig vorgesehenen Trottoir für den Fussverkehr – eine Lösung gefunden werden, die den Anforderungen einer Velohauptverbindung genügt. Die einzige Strassenverengung auf Höhe der Oberen Schöntalstrasse, die etwa Schulkindern eine sichere Querung der Strasse erlaubt, stellt hingegen aus Sicht von Pro Velo kein Problem dar. oo



Velofahrende können heute auf die gelb markierten Flächen für den Fussverkehr ausweichen.



Künftig gibt es ein richtiges Trottoir, damit wird der Strassenquerschnitt enger.

FOTOS: PRO VELO WINTERTHUR, RETO WESTERMANN



1. Die Veloständer befinden sich in kurzer Distanz vom Eingang unter dem Vordach.
2. Die Zahl der Plätze ist zu klein, unter anderem weil nachträglich Altkleidercontainer aufgestellt wurden.
3. Aufgrund des knappen Platzes werden Velos auch direkt vor der Eingangstreppe abgestellt.

TEST

Coop-Filiale Hegi

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

Standort: Stäffelistrasse 7
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

Note: 6

Parkierung nahe beim Eingang?

In kurzer Gehdistanz zum Eingang.

Note: 5

Anzahl der Plätze ausreichend?

Nein, es bräuchte ca. 50 % mehr Plätze.

Note: 2

Überdachung vorhanden?

Ja, der Grossteil der Plätze befindet sich unter dem Vordach.

Note: 5

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, unter Überschreitung des markierten Feldes finden auch Spezialvelos und solche mit Anhänger gut Platz, können aber Fussgänger stören.

Note: 5

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

Die Veloabstellanlage der Coop-Filiale in Hegi bietet nur das Minimum. Das zeigt sich auch an der lieblosen Gestaltung mit zwei Reihen «Bögli»-Ständern, die zudem teilweise beiseite geschoben wurden, um Altkleidercontainer aufstellen zu können. Einen der zahlreichen Autoparkplätze gleich daneben wollte man dafür nicht opfern, obwohl das Angebot für Velos so schon knapp bemessen ist. Ein Teil der Kundschaft parkiert das Velo deshalb gleich vor der Eingangstreppe.

Gesamtnote: 3,7



Petition

NEIN ZU «TROTTOIR-ÜBERFAHRTEN» – JETZT UNTERSCHREIBEN

Rampen und Anschläge bei Trottoirüberfahrten führen immer wieder zu heiklen Situationen oder gar Stürzen. Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Quartier Breite-Vogelsang sammeln als «IG für einen sicheren Veloverkehr» Unterschriften für eine Petition an den Stadtrat. Pro Velo unterstützt das Anliegen.

Keine Trottoir-Überfahrten für Velos

Die Stadt Winterthur plant, auf der wichtigen Bahnhofszufahrt Untere Vogelsangstrasse – Salzhaus – Perron 3 bei der Einmündung in die Salzhausgasse eine Trottoirüberfahrt zu erstellen. Das Linksabbiegen aus Richtung Vogelsang/Töss ist hier sehr anspruchsvoll: Gefälle, Kurve, viel Gegenverkehr. Mit einer Trottoirüberfahrt wird die Stelle noch gefährlicher. Vor allem bei Regen, schlechter Sicht, Schnee, Eis oder Laub auf der Fahrbahn sind vermehrt Stürze mit Verletzungsfolgen zu befürchten. Die Petitionäre bitten nun den Stadtrat an der Salzhausgasse keine Trottoirüberfahrt zu bauen und die heutige Situation zu belassen. Darüber hinaus wird gefordert, dass auf den im Richtplan eingetragenen Velorouten, bei den Einmündungen auf diese Routen sowie bei Routen zu wichtigen Velozielen keine Trottoirüberfahrten gebaut werden.



Zur Online-Petition

Scannen und unterzeichnen:
pvzh.ch/petition



1. Auch in Zug sollte es möglich sein, Velos bei Bedarf auszuleihen – wie hier in Zürich.
2. Wie viele Mitradelnde wird es dieses Jahr bei der Velo-Kultour wohl geben?

ZUGER VELO-KALENDER

Zug um Zug mehr Velo

Pro Velo Zug setzt auch 2024 auf Altbewährtes – wie Velobörsen oder Fahrkurse. Doch es werden auch neue Ideen aufgegriffen. Ein Überblick über Vergangenes und Kommendes.

Jedes Jahr im März führt Pro Velo Zug seine Mitgliederversammlung durch. Dabei treffen sich im Dachraum der Zuger Bibliothek der Vorstand und interessierte Mitglieder, um auf das vergangene und das kommende Velojahr zu blicken. Alte und neue Ziele werden diskutiert, Wahlen (falls anstehend) abgehalten, die Erfolgsrechnung des vergangenen Jahres präsentiert und das Budget für das kommende Velojahr besprochen.

In diesem Jahr kamen 21 Personen zusammen. Der Vorstand berichtete über die im Jahr 2023 durchgeführten Anlässe und Aktionen, wie die Velofahrkurse und Velobörsen, die Velo-Kultour zum Thema «Quell- und Trinkwasser aus dem Lorzentobel» im Juli oder eine im Oktober zusammen mit der Polizei durchgeführte Kreiselaktion. Auf politischer Ebene wurden von unserem Vorstandsmitglied Luzian Franzini drei Vorstösse im Kantonsrat eingereicht; zudem gab es diverse Einsprachen und Einwendungen zu geplanten Bauprojekten. Im Herbst traf sich Pro Velo mit Vertretern von Kanton und Gemeinden zu einem Aus-

tausch, bei dem es vor allem um die Umsetzung des Veloweggesetzes ging. Zudem trat im Oktober der Velorat zum ersten Mal zusammen. Auch unser Co-Präsident Urs Ehrensperger ist Mitglied dieses Gremiums, welches Gelder für sogenannte Soft-Massnahmen zur Veloförderung zur Verfügung stellen kann.

Sichere und direkte Velowege

Pro Velo möchte, dass wieder mehr Jugendliche Velo fahren und beantragte daher im laufenden Jahr 2024 beim Velorat eine finanzielle Förderung von DEFI VELO. Praxisnah und auf spielerische Art sollen bei DEFI VELO in sogenannten Challenges die 13- bis 20-Jährigen zum Velofahren animiert werden. Erste Anlässe wurden in Zug bereits durchgeführt (siehe Seite 13). Am 9. Juni wurde über die von Pro Velo mitinitiierte Velonetz-Initiative abgestimmt (nach Redaktionsschluss). Ziel war es unter anderem, dass alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton mit sicheren und direkten Velowegen verbunden sind. Ende Mai hatte Pro Velo während eines Velotags

zusammen mit den anderen Initianten für ein Ja bei der Abstimmung nochmals aktiv geworben. Zudem sollten an diesem Tag die Vorteile des Velos als alltagstaugliches, gesundes und günstiges Verkehrsmittel aufgezeigt werden.

Am 6. Juli findet die diesjährige Velo-Kultour zum Thema «Eisenbahngeschichte im Kanton Zug» statt. Beim Parking Day im September plant Pro Velo als Mitorganisatorin aufzutreten. Zudem werden, wie jedes Jahr, von Pro Velo zwei Velobörsen und drei Velofahrkurstage organisiert; auch eine Lichtaktion ist geplant. Zudem wollen wir uns für ein attraktives Veloverleihsystem für Zug engagieren – in anderen Kantonen ist dies gang und gäbe. Schliesslich wird Pro Velo weiterhin einen kritischen Blick auf geplante Bauprojekte werfen und gegebenenfalls Einsprachen erheben. Weiter werden wir uns auch 2024 dafür einsetzen, dass das Veloweggesetz korrekt und effizient umgesetzt wird. Und, wie immer, haben wir stets ein offenes Ohr für Velolanliegen von allen, denen das Velofahren am Herzen liegt. oo

FOTOS: JOHANNES BÖSEL, URS EHRENSPERGER

PROJEKT DEFI VELO – ANGEBOT FÜR DIE ZUGER JUGEND

Teenager fürs Velo begeistern

Jugendliche fahren immer weniger Velo. Praxisnah und auf spielerische Art will DEFI VELO diesem Negativtrend entgegenwirken und zugleich die Verkehrssicherheit der 13- bis 20-Jährigen stärken.

Täuscht es mich oder haben die Jugendlichen von heute mehr Smartphones als Fahrradschlüssel in ihrer Hosentasche? Den Zusammenhang zu untersuchen wäre soziologisch sicher interessant, aber hier mal meine Meinung vorneweg: Es hätte beides Platz. Das Faktenblatt 52 von Gesundheitsförderung Schweiz beinhaltet die Evaluation des Projekts DEFI VELO. Das Paper stellt von Anfang an klar: Das Fahrradfahren unter Jugendlichen hat in den letzten zwei Jahrzehnten abgenommen und DEFI VELO ist ein Projekt, das dieser Entwicklung entgegenwirken will.

Am 10. April wurde in einer Medienmitteilung des Zuger Regierungsrats bekannt, dass DEFI VELO im Rahmen der Soft-Massnahmen für die Förderung des Velofahrens im Kanton Zug finanziell unterstützt wird. Das Projekt von Pro Velo Schweiz hat das Ziel, Jugendliche im Alter von 13 bis 20 Jahren vermehrt zum Velofahren zu bewegen.

Ein Teil der unterstützten «Qualis», so werden die Workshops mit den Jugendlichen genannt, fand bereits in der letzten Märzwoche an der Kantonschule Zug statt. Es waren die ersten ihrer Art im Kanton. Die Klassen werden für die «Qualis» in drei Gruppen aufgeteilt. Gemeinsam sammeln sie an fünf verschiedenen Punkten Punkte für ihre gemeinsame Qualifikation für den Final in Bern, wo grosse Preise winken.

Fünf abwechslungsreiche Posten

Während es beim Mechanik-Posten darum geht, möglichst schnell einen Platten zu reparieren, können die Teilnehmenden im Verkehr ihr Wissen über das Linksabbiegen und das Kreiselfahren auffrischen. Beim nächsten Posten haben die Gruppen die Möglichkeit eine Velokurierin oder einen Velokurier kennenzulernen. Sie erfahren vom Kurieralltag, was die Velo-Kultur der Kuriere besonders macht und wie schön die Arbeit draussen auf dem

Velo und mit den Menschen in den Büros sein kann. Dass man bei jedem Wetter arbeitet, ist für die Velokuriere selbstverständlich. Dabei helfe es, sich nicht zu sehr auf die Umstände zu fokussieren, sondern das Ziel im Blick zu halten. Beim Parcours des letzten Postens ist Geschicklichkeit gefragt. Nicht alle Teilnehmenden finden Velofahren lässig. Herausfordernde Verkehrssituationen, fehlendes Fachwissen oder wenig Fahrpraxis verunsichern manche. Die spielerische Überwindung des «Randsteins» im Parcours wird zur Herausforderung. «Lieber nicht», heisst es dann von Einzelnen, und der Blick nach unten verrät das Schamgefühl. Genau wie beim «Kurieren» gilt jedoch auch beim Parcours: Nicht auf das Hindernis schauen, sondern dahin, wo man hinfahren will.

Am Schluss kommen alle Gruppen wieder auf dem Schulhausplatz zusammen. Die Leitungspersonen verkünden mit Stolz die Resultate ihrer Gruppe, erinnern an die am Final winkenden Preise und verabschieden sich. Die meisten Klassen bringen die nötige Punktzahl zusammen und wer will, kann sich in einer Gruppe für den Final in Bern anmelden. Was bleibt, ist ein Sack voll Wissen und eine positive Erfahrung mit dem Fahrrad. Die Evaluation legt nahe, dass die Schülerinnen und Schüler danach häufiger Velo fahren als solche, die den Workshop nicht besucht haben. oo



Beim Parcours von DEFI VELO ist auch Geschicklichkeit gefragt – etwa wie hier beim Schneckenrennen.

Termine

- 6. Juli: Velo-Kultour zum Thema Eisenbahngeschichte im Kanton Zug
- 31. August: Velobörse Stierenmarktareal Zug
- 7. September: Velofahrkurs Röhrliberg Cham
- Nähere Informationen auf provelozug.ch



Frisch markiert und Schwachstelle bei der Steigkirche/Nordstrasse behoben.

ANLYSE VON SCHWACHSTELLEN

Mängel beheben

Eine Schwachstellenanalyse soll helfen, Mängel auf absehbare Zeit zu beheben – damit das Velonetz sicher und lückenlos wird.

Für viele ist die bestehende Veloinfrastruktur in der Stadt Schaffhausen nicht genügend. Velofahrende müssen mit zu schmalen Radstreifen, ungenügender Veloinfrastruktur oder mit schwierigen Knoten umgehen können. Doch wer viel mit dem Velo unterwegs ist, bemerkt seit einigen Monaten eine spürbare Verbesserung. Pro Velo Schaffhausen wollte es genau wissen und schickte drei Vorstandsmitglie-

der sowie die Geschäftsführerin ins Stadthaus.

Baureferentin Katrin Bernath, Martin Baggenstoss von der Fachstelle Langsamverkehr sowie Oliver Baur, Stabsleiter Tiefbau, stellten uns die Schwachstellenanalyse des Velonetzes der Stadt Schaffhausen vor. Da Schaffhausen über keine eigenen Velo-standards verfügt, orientiert sich das Tiefbauamt an der Norm des Schwei-

zerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute sowie den Standards der Stadt Bern und des Kanton Zürich. Mit einem externen Fachbüro wurden Netzlücken und fehlende sowie ungenügende Infrastruktur aufgenommen und beurteilt. Dabei entstand eine lange Liste mit den problematischen Stellen. Die Ziele lassen sich sehen: 90 Prozent der 101 eruierten Schwachstellen sollen bis 2030 behoben werden. Bis Ende 2025 soll immerhin die Hälfte der Schwachstellen der Vergangenheit angehören.

Mit Bikable in die Velozukunft

Einfach umsetzbare Massnahmen erfolgen möglichst bald, dies sind etwa die zu schmalen Radstreifen, die neu mindestens eine Breite von 1,50 Meter aufweisen sollen. Umfassende bauliche Anpassungen werden im Rahmen von Grossprojekten realisiert. So dürfen wir uns in den nächsten Jahren über die Neugestaltung bei der Adlerstrasse freuen, ebenso ist die Bach- und Steigstrasse in Planung. Die Chancen stehen gut, dass diese Grossprojekte noch vor 2030 umgesetzt werden.

Welche Stellen wären euch noch ein Anliegen? Gerne dürft ihr diese auf der Plattform Bikeable eintragen, wir überprüfen diese regelmässig. [OO @bikeable.ch](https://bikeable.ch)

FOTOS: DANIELA FURTER, ZVG

DREI FRAGEN AN STADTRÄTIN KATRIN BERNATH

«Wirkung der breiteren Velostreifen freut mich»

Auf welche konkreten Massnahmen im Veloverkehr schaust du mit Freude zurück?

Am meisten freut mich, dass die Bedürfnisse des Velo- und auch des Fussverkehrs heute in den Planungen bereits von Beginn weg einbezogen werden. Im Gesamtverkehrskonzept haben wir die strategische Stossrichtung festgelegt, an der sich alle Projekte orientieren. Was mich ganz konkret immer wieder freut, ist die Wirkung der breiteren Velostreifen, sowohl in der eigenen Wahrnehmung als Velofahrerin als auch die positiven Rückmeldungen dazu.

Welche Schwachstellen sind dir persönlich ein Anliegen?

Dass wir auch dort Verbesserungen erreichen, wo viele verschiedene An-

sprüche zusammenkommen. Das gilt insbesondere für die viel befahrenen Strassen rund um die Altstadt und die Steigstrasse.

Was dürfen wir in den nächsten Jahren in der zukünftigen Velostadt Schaffhausen erwarten?

Die Umsetzungsplanung zur Behebung der Schwachstellen umfasst zahlreiche Massnahmen, von kleineren Markierungen bis zu umfassenden Projekten, wie etwa die Umsetzung des bereits genehmigten Projekts bei der Adlerstrasse, die zusätzliche Veloparkierung beim Bahnhof, die Aufwertung der Bachstrasse und die Planungen für die vom motorisierten Durchgangsverkehr befreite Rheinuferpromenade.



AUSBAU DER AUTOBAHN

Weitblick statt Tunnelblick

Eine halbe Milliarde Franken soll in den Ausbau der A4 bei Schaffhausen fliessen. Mehrverkehr auf unseren Lokalstrassen wird dabei in Kauf genommen. Wir sagen dem Projekt den Kampf an und wehren uns mit der Entlastungsinitiative.

Schweizweit ein ähnliches Bild: Je weiter die Ausbauprojekte der Autobahnen voranschreiten, desto mehr Widerstand regt sich in den betroffenen Gemeinden und Quartieren. Diese wiederum schliessen sich zu Vereinen und Interessengemeinschaften zusammen, machen den Unmut sowie die Betroffenheit publik und stellen politische Forderungen.

Petition mit 1300 Unterschriften

So auch in Schaffhausen. Die IG Fäsenstaub, in welcher nebst Quartiervereinen auch Pro Velo vertreten ist, konnte in den letzten Monaten mit viel Engagement einzelne Akzente setzen, Erfolge verbuchen und sich auf die nächste Phase vorbereiten. Im Spätsommer, pünktlich zum einjährigen Bestehen, reichte die IG beim Kanton eine Petition mit rund 1300 Unterschriften ein. Damit fordert die IG den

Regierungsrat auf, bei der Planung die betroffenen Wohnbevölkerung stärker zu berücksichtigen.

Im Laufe des letzten Jahres wurde uns mit Freude immer mehr fachliche wie auch finanzielle Unterstützung angeboten: Mittlerweile kann die IG auf das Wissen von ehemaligen Stadt- und Kantonsplanern Schaffhausens wie auch auf ein geballtes juristisches Know-how zurückgreifen.

Initiative lanciert

In der Folge hat Pro Velo mit elf weiteren Vereinen und Parteien am 17. Mai die Entlastungsinitiative lanciert. Wir fordern bei Nationalstrassenprojekten verbindliche flankierende Massnahmen, die rechtskräftig angeordnet worden sein müssen, noch vor der Eröffnung eines Neubaustücks. Wir freuen uns auf eure Unterschrift: QR-Code scannen und Unterschriftsbogen ausdrucken. [OO](https://www.provelo-sh.ch/aktivitäten/entlastungsinitiative)

Vertreterinnen und Vertreter der IG Fäsenstaub, von Pro Velo und mehreren Quartiervereinen waren bei der Lancierung dabei.



Entlastungsinitiative

<https://www.provelo-sh.ch/aktivitäten/entlastungsinitiative>

VERMISCHTES

Termine

- 21. Juni MV mit Reisevortrag von Charlotte und Edgar Funke
- 22. Juni Velofahrkurs Feuerthalen
- 29. Juni Velotour Glattweg-Greifensee
- 17. August Velofahrkurs Neunkirch
- 24. August Velofahrkurs Schaffhausen
- 25. August Velotour Napoleonseck
- 21. September Velotour Hallauerberg-Osterfingen

VELOWAHL

Am 18. August finden die Erneuerungswahlen für den Regierungs- und Stadtrat statt. Für eine velofreundliche Zukunft empfehlen wir unsere Mitglieder zur Wahl:

Stadtrat: Peter Neukomm, Katrin Bernath, Christine Thommen, Urs Tanner (neu)
Regierungsrat: Patrick Strasser, Bettina Looser (neu), Dani Spitz (neu)

Wir wünschen viel Erfolg und gueti (Velo-)Fahrt!

STAFFELWALD, DU GFALLSCH:

Auf der meistbefahrenen Veloroute der Region – zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen – wurde im Staffelwald eine neue Deckschicht aus Hartgesteinschotter getestet. Der Fahrkomfort ist traumhaft, wir sagen herzlich danke, Tiefbau Schaffhausen!



Herrliches Fahrgefühl auf dem Hartgesteinsschotter im Staffelwald.

Praktisches Klapprad aus DDR-Produktion

Fahrräder aus DDR-Produktion sind für Chris Illing nicht nur eine schöne Erinnerung an ihre Kindheit, sondern wie im Fall des Mifa-Klapprads auch praktische Begleiter im Schweizer Pendel-Alltag.

«Mein Mifa-Klapprad eignet sich bestens fürs Pendeln», sagt Chris Illing. Die Architektin radelt mit ihrem Klappvelo jeweils zum HB Winterthur, nimmt es zusammengeklappt in den Zug nach Zürich und fährt dann den restlichen Weg ins Büro oder zu ihren Baustellen. Die Liebe zum gut 45 Jahre alten Mifa-Klappvelo aus DDR-Produktion – in Ostdeutschland liebevoll Klappi genannt – kommt nicht von ungefähr. Chris ist im sächsischen Meerane aufgewachsen. «Die Fahrt mit dem Klappi löst jeweils Erinnerungen an eine unbeschwertere Kindheit aus», sagt Chris, die zur Zeit der Wende zwölf Jahre alt war.

Gleich vier verschiedene Klappi

Das erste Mifa-Klapprad wurde 1967 vorgestellt, bis 1989 folgten gut 2,8 Millionen Stück. Chris besitzt vier davon, die sie gebraucht erworben hat. Im Alltag ist sie meist mit einem orangen Modell 903 unterwegs, das um 1980 produziert wurde, als Ersatz dient ein grünes. Star ihrer kleinen Sammlung ist ein metallic-blaues Modell 901 von 1975: «Das fahre ich aber nur zu besonderen Gelegenheiten.» Als Ersatzteillager dient ein weiteres grünes Modell. Apropos Reparaturen: Die erledigt Chris selbst. Ersatzteile sind gebraucht im Internet noch immer erhältlich und alles

nötige Werkzeug befindet sich im Satteltäschli. Wie man Fahrräder repariert, hat sie von ihrem Vater gelernt, ebenso die Faszination für Velos: Schon als Kleinkind fuhr sie mit ihm im Kindersitz auf dem Oberrohr die zehn Kilometer in den Familiengarten mit – auf einem Rad der Marke Diamant. Ein solches steht bei Chris auch im Keller samt passendem Sitz. Sohn Louie geniesst die Fahr-

ten damit ebenso wie einst Chris. Mit knapp sieben Jahren ist Louie bald zu gross dafür, dann wird Brüderchen Elio (18 Monate) seinen Platz einnehmen. **OO**

Bereit für die neue Liebe?
Velobörsen bieten regelmässig zahlreiche Möglichkeiten.



1. Chris unterwegs mit ihrem orangen Klappi.
2. Chris mit ihrem Sohn Louie auf einem Velo der Marke «Diamant».
3. Das Klappi lässt sich in der Mitte aufklappen.

Vererbte Veloliebe: Chris unterwegs mit ihrem Vater – auf einem Diamant.

