

ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG

November 2024

VELO



Die Critical Mass ist back on track

Seite 4

Cycling Science

Wie Unfallmeldungen unser
Denken steuern. Seite 10

Veloliebe

Warum Alicia mit einem Oldie
Ultrarennen fährt. Seite 16



Der ÖV lässt dem Velo in der Stadt Zürich zu oft keinen Platz, wie etwa auf der Hardbrücke. Hier führt der offizielle Veloweg durch die Bushaltestelle.

GEMEIN(T)

Zürich ist verliebt in den ÖV

Die neue Vision «Stadtraum und Mobilität 2040» für Zürich klingt gut. Doch die Stadt unterschätzt das Potenzial des Veloverkehrs einmal mehr.

Die Stadt Zürich hat ein neues Papier: «Strategie Stadtraum und Mobilität 2040». Das Dokument liest sich gut. So lautet einer der sechs Leitsätze etwa «In Zürichs Stadtraum komme ich gut und umweltschonend voran.» Und was die Stadt dafür tun wird: «Wir teilen den Strassenraum neu auf» und «Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität». Zürich wolle mutig sein und lernen. Man wolle den Blick von Bestehendem lösen und ganzheitlich denken. Wir denken uns: Endlich!

Wie die Transformation des Stadtraums erreicht werden soll, wird ebenfalls verkündet: «Ein Paradigmenwechsel ist nötig: Weg von einer nach wie vor stark durch das Auto geprägten, hin zu einer auch in Zukunft attraktiven Stadt.» Dafür sollen die privaten MIV-Fahrten um mindestens 30 Prozent reduziert werden. Konkret heißt es in der neuen Strategie: Bis 2040 sollen 45 Prozent der Wege auf Stadtgebiet

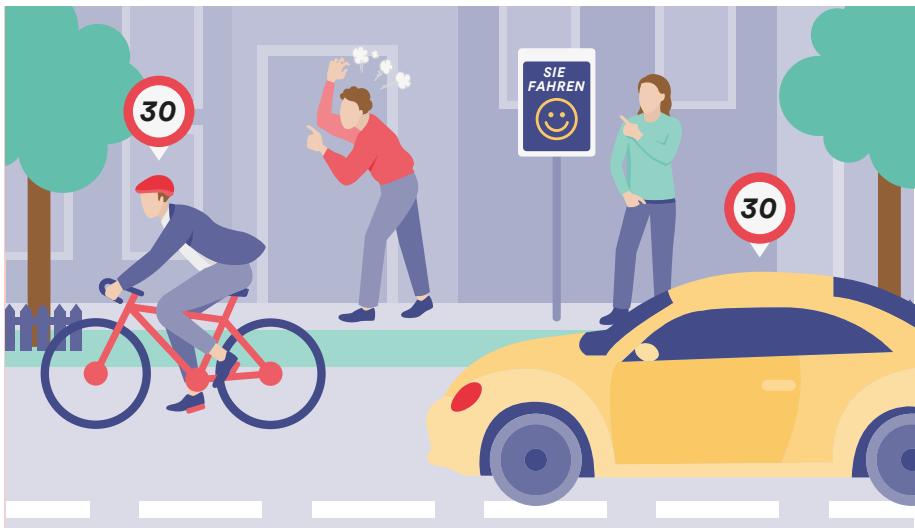
mit dem ÖV, 25 Prozent zu Fuss und 15 Prozent mit dem Velo zurückgelegt werden. Zusammen macht das 85 Prozent für ÖV, Fuss und Velo.

Das Velo braucht einen Schub
 Klingt theoretisch gut, praktisch ist das aber nur ein Zuwachs von sechs Prozent des Velos im Modalsplit. Auch stellen wir uns eine Zukunft, in der das Auto in unserer Stadt gleich oft genutzt wird wie das Velo, wirklich nicht so berauschend vor. Denn bekanntlich beanspruchen die Fahrzeuge mit vier Rädern überdurchschnittlich viel Platz, machen viel Lärm und sind eine Gefahr für alle anderen.

Zudem fragen wir uns, woher die Stadt den Raum für den Ausbau des ÖVs nehmen will, wenn dem Auto nicht mehr abgetrotzt wird. Und überhaupt: Ist Zürich nicht schon eine ÖV-Stadt – und wäre es nicht mal an der Zeit, so richtig ins Velo zu investieren?

Wo bleibt der Mut und die Transformation? Basel hat auf Stadtgebiet bereits heute 18 Prozent Veloanteil und Bern zieht ebenfalls deutlich in diese Richtung. Ja sogar das Astra strebt mit der Verdoppelung des Veloverkehrs bis 2035 ambitioniertere Ziele im Bereich Veloverkehr an. Internationale Velo-städte haben einen Veloanteil von über einem Drittel. Zürich scheint auch mit der neuen Strategie noch weit davon entfernt zu sein.

Der ÖV kostet und braucht Platz
 Einverstanden: Es ist zu hoffen, dass wenigstens das, was das Strategiepapier verspricht, auf die Strasse kommt. Aber etwas entlarvend ist es schon, dass Stadtrat Michael Baumer in seinem Intro im Zusammenhang mit Netto-Null-Zielen von ÖV und Fussverkehr schwärmt, das Velo aber mit keinem Wort erwähnt – dabei ist das Velo viel ressourcenschonender als der ÖV. **oo**



GEZÄHLT

Die Rowdys sitzen im Auto

Oft und gerne wird der Mythos vom Velorowdy bemüht. Gut, dass es Fakten gibt, die diese Erzählung widerlegen. Auf der neuen Velovorzugsroute «Mühlebachstrasse» in Zürich hat die Stadt die Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gemessen. Dabei hat sich gezeigt, dass 19 Prozent der Autofahrenden zu schnell über die Tempo-30-Zone fahren. Bei den Zweiradfahrenden,

darunter auch jene mit Motor, sind es nur sechs Prozent. Das zeigt: Während Autos mit 30 Kilometern pro Stunde als langsam wahrgenommen werden, betrachten viele ein Velo mit annähernd gleicher Geschwindigkeit als zu schnell. Bei der Messung wurde ausserdem festgestellt, dass der Anteil des Autoverkehrs sage und schreibe 60 Prozent beträgt – und das auf einer Velovorzugsroute. (tko) [OO](#)

GENERVT

Noch ein Ausbau mehr?!

Bau es und sie werden kommen. Wie für Velos gilt diese Prämisse natürlich auch im Hinblick auf motorisierte Fahrzeuge. Dass im Jahr 2024 einmal mehr ein Bauprojekt für einen Autobahnzubringer forciert wird, geht entsprechend in die falsche Richtung.

«Das Verkehrssystem westlich des Limmattalerkreuzes [...] kann die Leistungsfähigkeit für die Bewältigung des täglichen Verkehrs nicht mehr sicherstellen», heisst es im Technischen Bericht vom März 2024 zur «Sanierung Mutschellen-/Silbernstrasse» in Dietikon. Konkret bedeutet das: mehr Platz fürs Auto, eine weitere Versiegelung von Böden und grössere Hitze in einer eh schon sehr stark hitzebelasteten Region. Die Projektleitung geht von einem Zuwachs des Verkehrs von weni-



ger als zehn Prozent aus. Das dünkt angesichts fundierter Studien zum Mehrverkehr durch Ausbauten geradezu illusorisch. Die begrüssenswerte Verbesserung der Velo- und Gehwege, die im gleichen Zug realisiert werden soll, kann auch ohne zusätzliche Auto-spur erfolgen! (tko) [OO](#)



BESUCHT

Bald entscheiden wir an der Urne über den Ausbau der Autobahn. Wir haben auf unserer Webseite einige schlagkräftige Argumente für dein Nein gesammelt.

1 Gibt es mehr Verkehr, braucht es mehr Strassen. Das meint der Bundesrat. Die Wissenschaft hingegen weiss es besser.

[pvzh.ch/stau](#)

2 5,3 Milliarden kostet der Ausbau der Autobahn. Mindestens. Was wäre, wenn man dieses Geld für den Ausbau der Velo-infrastruktur einsetzen würde?

[pvzh.ch/velobahn](#)

3 Wer in die Velo-infrastruktur investiert, wird einen Nutzen ernten – mit dem Ausbau der Autobahn hingegen entstehen nur Kosten.

[pvzh.ch/nutzen](#)

 **Laufend aktuell**
Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.



«Es darf nicht sein, dass man mit 27 Jahren in Paris stirbt, weil man Fahrrad fährt.»

Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, nachdem ein SUV-Fahrer einen Velofahrenden absichtlich überfahren hat.

Back on track

Seit einem halben Jahr rollt die Critical Mass wieder. Dank klaren Auflagen praktisch reibungslos – ein Rückblick mit Ausblick.

Sechs letzte Freitage vom Monat sind vergangen, seit die Critical Mass in Zürich wieder stattfinden darf. Es waren zuweilen wieder mehrere Tausend Velofahrende unterwegs. Darunter Familien, Migrantinnen, Betagte, Touristen sowie Soundmobile und Menschen auf Spezialvelos. Genau diese kunterbunte Mischung blieb der CM fern, als sie offiziell verboten war.

Zur Erinnerung: In Folge einer politisch motivierten Beschwerde entschied der Statthalter im Juli 2023, dass die Critical Mass in unserer Stadt bewilligungspflichtig sei. Fortan wurde Velofahren in Gruppen am letzten Freitag im Monat durch polizeiliche Repression drastisch eingeschränkt und weitgehend unterbunden.

Im Winter 2024 hat Pro Velo Zürich gemeinsam mit Mitgliedern der städtischen Velokommission das Gespräch mit der Sicherheitsdirektion gesucht und sich aktiv für das Fortbestehen der CM eingesetzt. Unsere Arbeit bestand vor allem im Vermitteln zwischen den Bedürfnissen der Velocommunity auf der einen Seite und jenen des Sicherheitsdepartements auf der anderen.

Der ausgehandelte Kompromiss beinhaltet, dass ein Kollektiv das Gesuch für die kommende CM stellt und die Stadt den Veloverkehr am letzten Freitag im Monat unter Auflagen bewilligt. So muss sich die Masse nach der Begegnung am Bürkliplatz auf möglichst direktem Weg aus dem Kreis 1 bewegen und sie darf im Verlauf des Abends auch nicht mehr in diesen zurückkehren. Zudem ist im Gesuch zu definieren, ob die CM rechts oder links der Limmat fahren soll. Diese Beschränkungen sollen der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs durch die VBZ dienen.

Stadt ist mit Lösung zufrieden

Das Vorgehen hat sich bis dato bewährt. Auf Anfrage schreibt Karin Rykart, Vorsteherin des Sicherheitsdepartements: «Seit die Critical Mass mit Bewilligung fährt, läuft es gut.» Insbesondere die definierten Zeiten und die Routen in der Innenstadt und der jeweils bewilligte Perimeter hätten dazu beigetragen, dass der Tramverkehr in der Innenstadt wie bei «anderen Demonstrationen» unterbrochen oder

umgeleitet werden könne. «Dass es funktioniert, zeigt sich auch darin, dass wir sehr viel weniger negative Rückmeldungen sowohl von den Mitfahrenden als auch von Menschen haben, die mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Auto unterwegs sind.»

Hierzu muss man wissen: Demonstrationen führen in der Regel immer zu Behinderungen des öffentlichen wie auch des Individualverkehrs. Im Vergleich zu Demos schneidet die CM jedoch gut ab. Das Sicherheitsdepartement schreibt: «Da die Critical Mass ausserhalb der Hauptverkehrszeiten stattfindet, die Teilnehmenden sich mit den Fahrrädern schnell bewegen und die Route in der Innenstadt definiert ist, halten sich die negativen Auswirkungen in Grenzen.»

Gerne hätten wir auch ein Statement vom Kollektiv «Zäme Velofahre» eingeholt. Dieser lose Verbund von Menschen aus der Velocommunity hat die Aufgabe übernommen, monatlich die nötige Bewilligung einzuholen. Da das Kollektiv aber weder Organisatorin noch Sprachrohr der CM ist, war dies leider nicht möglich.

1.
Die Critical Mass ist bunt und kreativ – zum Beispiel mit dem Velomobil «s'Boot».

2.
Die Madonna del Ghisallo, die Schutzgöttin der Velofahrenden, ist fast immer mit dabei.

3.
S'Wägeli ist nicht nur bunt, sondern auch laut. Es ist ein Soundmobil.



Was bekannt ist: Das monatliche Einholen der Bewilligung ist für die beteiligten Aktivistinnen und Aktivisten mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Auch fühlen sich manche in die Rolle der Bittsteller gedrängt.

In diesem Zusammenhang war vor allem die September-CM problematisch. Denn die Sicherheitsdirektorin verweigerte der Velocommunity in jedem Monat die Bewilligung. Die Begründung: Man könne die Critical Mass nicht durch die Stadt fahren lassen, während der städtische Verkehr wegen der Rad- und Paracycling WM im Ausnahmezustand sei. In der Velocommunity stiess der Entscheid auf grosses Unverständnis. Die Überlegung: Wäre die CM wirklich eine Demonstration, müsste sie durch das Recht auf Versammlungsfreiheit geschützt sein und die Stadt hätte ihr auch im September eine Bewilligung erteilen müssen.

So oder so: Auch am letzten Freitag im September fand sich eine kritische Masse zusammen – und fuhr gemeinsam friedlich durch die Stadt.

Pro Velo und die CM

Auch wenn immer wieder mal das Gegen teil behauptet wird: Pro Velo Kanton Zürich ist nicht Organisatorin der Critical Mass. Die CM organisiert sich selbst. Wir können sie darum weder absagen noch lenken. Pro Velo sympathisiert jedoch mit der Bewegung. Dies aus gutem Grund. Denn sie nützt den Interessen der Velofahrenden ganz klar. Zwar versteht sich die CM nicht als Demonstration und verfolgt auch keine politischen Ziele. Aber die Critical Mass bringt Menschen aufs Velo, die sich ohne diesen Event nicht aufs Fahrrad wagen würden. In der Masse fühlen sie sich sicher und erleben das Velo mit all seinen Vorteilen. Sie erfahren, dass das Velo Begegnungen mit anderen Menschen ermöglicht. Dass man auf dem Velo im städtischen Umfeld meist schneller unterwegs ist als mit anderen Verkehrsmitteln. Und last, but not least: dass Velofahren unglaublich viel Spass machen kann.

Zudem werden Velofahrende dank der Critical Mass sichtbarer. Nicht nur für andere Verkehrsteilnehmende, sondern auch für die Behörden. Damit steigt der Druck von der Strasse, den Status quo zu verändern. Der internationale Vergleich zeigt: Überall dort, wo es eine kritische Masse an Velofahrenden gibt, verbessert sich die Veloinfrastruktur. **OO**

Zwei Chats und eine App zur CM

Critical Mass Winterthur

Auch in der Stadt Winterthur hat sich in den vergangenen Jahren eine Critical Mass gebildet. Sie formiert sich jeweils am letzten Freitag im Monat um 18.45 Uhr beim Technikum. Allerdings ist die Bewegung in der Stadt an der Eulach in der vergangenen Saison etwas eingeschlafen. Immerhin: Im Telegram-Chat «Critical Mass Winti» haben mehrere Mitglieder angekündigt, dass sie am Freitag, 29. November, zur kritischen Masse zusammenkommen wollen.

 [Link zum Telegram-Chat «Critical Mass Winti»](#)

Critical Mass Zürich

In Zürich gibt es diverse Telegram-Chats rund um die CM. Der grösste heisst «Stay Critical» und hat derzeit rund 2400 Mitglieder. Das Kollektiv «Zäme Velofahre» nutzt den Kanal, um darüber zu informieren, ob eine Bewilligung erteilt wurde und ob es spezielle Auflagen gibt.

 [Link zum Telegram-Chat «Stay Critical»](#)



Die App zur Critical Mass

Mit der App «Critical Maps» können die Teilnehmenden der Critical Mass ihre GPS-Koordinaten mit allen anderen Mitfahrenden teilen und sich über den Chat koordinieren. Das Angebot funktioniert weltweit. So kann man sich auf einer Karte anzeigen lassen, wo auf diesem Planeten gerade Leute gemeinsam am Velofahren sind.

 [Link zum Download der App «Critical Maps»](#)

VERMISCHTES

ABSTIMMEN NICHT VERGESSEN

Am 24. November wird an der Urne über den Ausbau der Autobahn entschieden. Also Abstimmungsunterlagen ausfüllen und ab die Post. Denn wer sich enthält, lässt die anderen entscheiden.

 [pvzch.ch/autobahn](#)



Zu gross für die Schweiz: Nein zum masslosen Autobahnausbau.

MITGLIEDSCHAFT VERSCHENKEN

Suchst du noch ein sinnvolles Weihnachtsgeschenk, das während eines ganzen Jahres Freude bereitet? Dann verschenke eine Mitgliedschaft für Pro Velo Kanton Zürich. Unterstütze damit unser Engagement für das Velo und lass die beschenkte Person von zahlreichen Extras profitieren.

 [pvzh.ch/verschenken](#)

TREFFEN DER FREIWILLIGEN

Am Donnerstag, 23. Januar, lädt Pro Velo Kanton Zürich zum Freiwilligen-Treffen. Wir schauen auf vergangene Arbeiten zurück und planen künftige Aktionen. Auch Neuzugänge sind herzlich willkommen (s. S. 6). Zwecks Organisation von Speis und Trank bitten wir um eine Anmeldung. info@provelozuerich.ch

DANKSTELLE IM FEBRUAR

Anlässlich vom «Winter Bike to Work Day» wollen wir uns bei den Velofahrenden bedanken. Darum planen wir am 14. Februar eine Standaktion in Zürich, um dabei viel Veloliebe und hoffentlich auch ein paar attraktive Give-aways zu verschenken. Was genau geplant ist und wo wir mit unserer Dankstelle anzutreffen sind, erfährst du zu gegebener Zeit auf unserer Site oder im Newsletter.

 [pvzh.ch/newsletter](#)

SAVE THE DATE

Am Donnerstag, 22. Mai, findet das Eröffnungsfest des Velotunnels in der Stadt Zürich statt. Der HB-Velotunnel geht auf eine Petition von Pro Velo Zürich zurück. Darum wollen wir die Eröffnung gemeinsam mit der Zürcher Velocommunity feiern.

 [pvzh.ch/velotunnel](#)

Gemeinsam Rad geben

Wir organisieren ein Treffen für alle, die sich aktiv fürs Velo einsetzen oder künftig mithelfen wollen. Melde dich und werde Teil der Bewegung!

Was wäre Pro Velo ohne die vielen Menschen, die sich in ihrer Freizeit fürs Velo engagieren? Denn gewisse Anlässe können wir nur dank der Unterstützung von Mitgliedern und Sympathisantinnen bestreiten. Etwa das Wipki-Velofäsch, an dem Pro Velo jeweils mit einem Glücksrad präsent ist. Oder den Tag des Lichts, an dem wir am ersten Donnerstag im November jeweils im Dunkeln stehen und Reflektoren verteilen. Und dann sind da natürlich noch die Velodemos, die wir gemeinsam mit den Velo Mänsche Zürich sowie Vélo-revolution organisieren – das sind Kollektive von Menschen, die dem Velo einen grossen Teil ihrer Freizeit widmen.

Immer wieder dürfen wir auch auf die Unterstützung von Personen zählen, die uns ihr professionelles Fachwissen zur Verfügung stellen. Manche sind in Ausbildung, andere stehen schon voll im Beruf. So wurden wir etwa von einem UX-Designer beraten, um unsere Site etwas userfreundlicher

zu gestalten. Sehr wertvoll ist auch der Support von Grafikern und Fotografinnen, die für uns dann und wann Social-Media-Content herstellen.

Auch bei den Velobörsen setzen wir bei Interesse auch Freiwillige ein. Wobei das Pensum bei zwölf Velobörsen pro Saison nicht nur durch Freiwilligenarbeit zu decken ist. Darum haben wir uns hier einen fixen Stamm an Mitarbeitenden aufgebaut, die wir für ihren Einsatz entschädigen.

Gemeinsam mit Gleichgesinnten

Dank Menschen, die uns ihre Zeit schenken, können wir Dinge anpacken, für die wir sonst keine Ressourcen hätten. Das ist aber nicht der einzige Grund, warum wir uns über engagierte Mitmachende freuen. Es ist einfach schön, sich gemeinsam mit Gleichgesinnten für das Velo einzusetzen. Auch sind wir immer dankbar über Inputs von aussen. So bieten wir etwa am Tag des Lichts auf Initiative eines engagier-

ten Mitglieds inzwischen auch heisse Suppe an. Und die Velodemos sind seit dem Mitwirken der Kollektive extrem viel bunter und grösser geworden.

Wir schätzen es sehr, wenn wir bei unserer Arbeit von Freiwilligen unterstützt werden und möchten gerne mehr davon. Dabei stellen wir fest, dass sich bei der Anmeldung als Neumitglied sehr viele Menschen für eine aktive Mitarbeit interessieren, aber nur wenige davon später tatsächlich aktiv werden.

Gemeinsam ins 2025

Warum dem so ist, wissen wir nicht genau, möchten es aber gerne herausfinden. Darum veranstalten wir am Donnerstag, 23. Januar, ein Engagierten-Treffen auf der Geschäftsstelle in Zürich. Eingeladen sind alle, die sich in der Vergangenheit in irgendeiner Form für Pro Velo Kanton Zürich engagiert haben oder sich in der Zukunft aktiv für das Velo einsetzen möchten.

Gemeinsam wollen wir herausfinden, wie wir die Freiwilligenarbeit bei Pro Velo künftig anpacken sollen, damit wir möglichst viele Interessierte abholen können. Wir wollen ergründen, welche Art von Mitarbeit für potenzielle Freiwillige von Interesse ist und für welche Aktionen sie sich begeistern könnten. Und im Idealfall konkretisieren sich für das Jahr 2025 bereits einige Ideen, die wir gemeinsam umsetzen wollen – etwa im Rahmen des Eröffnungsfestes für den Velotunnel am HB. **OO**



Velowerkstatt am PARK(ing) Day, ein weiterer Anlass, an dem Freiwillige mitwirken.

Save the date

Hast du eine gute Idee, wie du uns bzw. das Velo unterstützen kannst? Dann unbedingt melden. Und falls du gerne mithelfen würdest, aber keine Ahnung hast, wie du dich einbringen kannst, finden wir gemeinsam sicher eine Einsatzmöglichkeit für dich. Am besten nimmst du gleich am Freiwilligentreffen vom Donnerstag, 23. Januar, teil. Zwecks Organisation von Speis und Trank bitten wir um eine Anmeldung via info@provelozuerich.ch

Zeit für den Velocheck

Sicher durch den Winter fährt man auch dank einem Check beim Velomech.

Pro-Velo-Mitglieder profitieren von diversen Vorteilen. So können sie unter anderem zwischen November und Februar einen kostenlosen Velocheck in ausgewählten Velowerkstätten in Anspruch nehmen. Der Service beinhaltet: pumpen, Bremsen nachziehen, Gangschaltung kontrollieren und einstellen, Licht kontrollieren sowie Beratung. Es gilt die Regel: So lange das Problem klein und mit ein paar Drehungen gelöst ist, kostet der Service nichts. Weitergehende Reparaturen müssen separat bezahlt werden. Die



Lass dein Velo beim Profi kritisch begutachten.

Liste der rund zwei Dutzend Partnerbetriebe findet sich auf der Webseite von Pro Velo Zürich unter dem Menüpunkt «Mitgliedschaft». Viele dieser Betriebe bieten Mitgliedern von Pro Velo zudem einen Rabatt auf Serviceleistungen oder Verkaufsartikel. [OO](#)



Hier wird gecheckt

Von November bis Februar für unsere Mitglieder gratis.

ANZEIGE

Ein ganzes Jahr Freude bereiten

Suchst du ein sinnvolles Geschenk, das während eines ganzen Jahres Freude bereitet?

Dann verschenke jetzt eine Mitgliedschaft für Pro Velo Kanton Zürich. Unterstütze damit unser Engagement für das Velo – und lass die beschenkte Person von zahlreichen Extras profitieren.



provelozuerich.ch/verschenken-sie-eine-mitgliedschaft



Neuer Belag und partizipatives Verfahren am Mattenbach

Nach dem Aus für die Veloschnellroute am Mattenbach will die Stadt eine neue Variante ausarbeiten. Weil das noch lange dauern kann, wurde jetzt immerhin der marode Belag erneuert.

Sanft wie auf einem Teppich rollt man seit Kurzem mit dem Velo von Seen stadteinwärts dem Mattenbach entlang. Vorbei die Zeiten, als einem holprige Beläge und Baumwurzeln manchmal fast den Lenker aus der Hand schlugen. Mit dem neuen Belag auf dem ansonsten unveränderten Weg hat eine grosse Debatte zumindest vorübergehend ein gutes Ende genommen.

Gut meint, aber überdimensioniert
Der Reihe nach: Seit vielen Jahren ist der Weg auf der rechten Seite des Mattenbachs im Richtplan als Teil der künftigen Veloschnellroute nach Seen eingetragen. Vor zwei Jahren legte die Stadt konkrete Pläne für den Ausbau auf: Dazu zählten eine teilweise Ver-

breiterung auf die bei Schnellrouten üblichen vier Meter sowie die Fällung von 56 Bäumen, um Platz zu schaffen. Platz vor allem für einen neuen, parallel verlaufenden Fussweg im Bereich des Schulhauses Steinacker. Die Proteste aus dem Quartier liessen nicht lange auf sich warten und auch Pro Velo übte Kritik am Projekt, das unter anderem die Konflikte zwischen Zufussgehen- den und Velofahrenden verschärft hätte. «Gut gemeint, aber überdimensioniert», kommentierte Kurt Egli von Pro Velo Winterthur damals.

Im Mai 2024 zog die Stadt das Projekt schliesslich offiziell zurück und beauftragte das zuständige Departement mit der Erarbeitung einer neuen Lö- sung. Diese soll auch kompatibel sein

mit der ebenfalls in Planung befindli- chen Renaturierung des Mattenbachs. Als ersten Schritt startete die Stadt im September einen partizipativen Pro- zess mit den Anwohnenden und wei- teren Interessensgruppen als Grund- lage für die Ausschreibung eines Vorprojekts.

Neuer Belag als Sofortmassnahme
Da die bauliche Umsetzung bestenfalls ab 2030 erfolgen kann und vermutlich vorab eine Änderung im Richtplan nötig sein wird, hat die Stadt als Sofort- massnahme den schlechten Belag des bestehenden Velowegs saniert. Die Ar- beiten gingen rasch vonstatten und so rollen die Velofahrenden nun auf dem erwähnten Teppich.



Auf dem neuen Belag am Mattenbach fährt es sich praktisch mühelos.



Hier informiert die Stadt Winterthur über das Projekt.

Zwei Alternativen

Wo die künftige Veloschnellroute durchführen soll, ist noch unklar. Als Alternativen zur umstrittenen Führung am rechten Bachufer kämen auch eine Verlegung auf die linke Seite infrage oder die Führung über die Waldeggstrasse und die Langgasse. Letztere Variante liesse sich mir recht wenigen Anpassungen realisieren: So müssten etwa im Bereich der Kreuzung Langgasse / Breitestrasse Trottoirüberfahrten entfernt und auf der ganzen Streckenlänge Rechtsvortritte eliminiert werden.

«Für Pro Velo Winterthur wäre die Verbindung Waldeggstrasse / Langgasse als neue Schnellverbindung mit dem bestehenden Veloweg am Mattenbach für die lokale Erschliessung der Quartiere eine gute Kombination», sagt Kurt Egli. Ob diese Variante oder vielleicht doch eine Route am linken Mattenbachufer realisiert wird, dürfte frühestens 2026 klar sein – dann soll gemäss Stadt das Vorprojekt vorliegen. **OO**

Gefreut

Wer sein Lastenrad oder ein Velo mit Anhänger am Bahnhof Winterthur oberirdisch parkieren wollte, fand bisher kaum Platz dafür. Nun hat die Stadt neben der Rampe zum Bahnhofsparkhaus spezielle Plätze für überlange Velos oder solche mit Anhänger markiert und damit eine Forderung von Pro Velo Winterthur umgesetzt. Herzlichen Dank! **OO**



HB Winterthur: Neu genügend Platz für Cargobikes und Velos mit Anhänger.



Gute Lage und genügend Platz: Die Veloabstellanlage befindet sich direkt vor dem Eingang.

TEST

Coop-Filiale in Seen

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

Standort: Tösstalstrasse 236

Skala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop

Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, sichere Zufahrt von der Seite her via Steinackerstrasse.

Note: 6

Zufahrt stufenfrei?

Nein, nur unter Nutzung von weiter entfernten Trottoirabsenkungen und mit Befahren des Trottoirs.

Note: 3

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, der Durchgang für Zufussgehende wird aber bei Velos mit Anhängern etwas eng.

Note: 4

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, es werden nur Klemmständer angeboten, an denen man die Velos nicht anschliessen kann.

Note: 1

Fazit

Die Coop-Filiale in Seen wurde kürzlich komplett renoviert. Für die Velofahrenden hat sich dabei leider wenig geändert. Die Position der Abstellanlage nahe beim Eingang ist zwar – wie schon vor dem Umbau – optimal. Ständer, an denen die Velos angeschlossen werden können, oder ein Schutzdach wären aber eine wünschenswerte Ergänzung für die recht zahlreiche velofahrende Kundschaft gewesen. **OO**

Gesamtnote: 3,9





«Unfall fordert Todesopfer!»

«Autofahrer hat das Opfer übersehen»

«... unvermittelt auf die Strasse gerannt»

«Der Fussgänger zog sich Verletzungen zu ...»

«71-Jährige angefahren ...»

CYCLING SCIENCE

«Schwerer Verkehrsunfall im Kreis 4 fordert ein Todesopfer»

Der Titel dieser Kolumne war die Überschrift einer Medienmitteilung der Stadtpolizei Zürich. Natürlich ist die Velofahrerin nicht gestorben, weil «ein Unfall ihren Tod gefordert» hätte. Die Wahrheit ist: Ein Mann in einem Betonmischer hatte die 25-Jährige überfahren. Nur: Ist es richtig, zu so drastischen Worten zu greifen?

Die Sprache ist voller Formulierungen, die einen Verkehrstoten als unvermeidlichen Schlag des Schicksals erscheinen lassen. Das Forschungsprojekt «Sprachkompass» der Universität Bern, an dem ich mitarbeite, untersucht diese Sprachmuster und ihre Auswirkungen. In einem Teilprojekt hat der Sozialwissenschaftler Dirk von Schneidemesser vom Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) in Potsdam nun untersucht, wie häufig solche Muster verwendet werden. Er liess 229 Texte auswerten, in denen über Kollisionen zwischen Motorfahrzeugen und Zufussgehenden oder Velofahrenden

berichtet wurde. Die Texte sind Zeitungen aus Österreich, Deutschland und der Schweiz entnommen. Die Studie ist noch nicht veröffentlicht, aber ich darf hier einen ersten kurzen Einblick in die Zwischenergebnisse geben.

Fast überall tauchten Formulierungen auf, die das Opfer ins Zentrum stellen und die weiteren Akteure ausblenden. Zum Beispiel: «71-Jährige angefahren» (69 % der Artikel). Oder: «Die Fussgängerin zog sich Verletzungen zu» (19 %). Zahlreiche Texte enthielten Hinweise, die dem Opfer die Verantwortung für die Kollision unterstellt, wie etwa «unvermittelt auf die Strasse gerannt» (11 %). So vorverurteilt wurde fast immer nur das Opfer. Nur in einem Prozent der Fälle wiesen die Texte die Schuld der unverletzten Person im Auto zu.

Umgekehrt war es mit entlastenden Zuschreibungen. In zwölf Prozent der Artikel wurde erklärt, eine Autofahrerin oder ein Autofahrer habe das Opfer

«übersehen». Übersehen bedeutet auch: Die Augen waren offen und auf die Strasse gerichtet – und nicht etwa auf das Handy. Nur in einem Prozent der Texte kamen Zufussgehende vor, die ein Auto «übersehen» haben.

Wir schreiben so, weil wir denken, es sei neutral – ein Irrtum, wie die Inhaltsanalyse zeigt. Schlimmer noch: Wer solche Texte liest, sieht die Schuld eher beim Opfer und lehnt Investitionen in sichere Straßen eher ab. Auch das zeigen Studien.

Sprache beeinflusst das Denken. Das heisst aber auch: Wir können an der Sprache arbeiten, wenn wir unser Denken schärfen wollen. Wenn ihr den Titel dieser Kolumne lest und denkt, «Unfälle fordern keine Toten», ist das ein Anfang. **OO**

Felix Schindler

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

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 *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!**



**Jetzt mit TWINT
spenden!**



✓ Ihre Spende
in guten Händen.

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

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)

Korrektorat: 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 4/2024

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 Päper, 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 Publibike und Carvelo: velorution

Nächste Ausgaben:
1/2025: Mitte März 2025.



MITGLIEDERVORTEILE

Neue Veloideen für Zug

Die Velomühlen in Zug mahlen bekanntlich eher langsam. Doch gibt es immer wieder Ideen und Projekte für eine velofreundliche Zukunft.

Trotz gewisser Fortschritte ist es nicht für jeden und jede ein Vergnügen, sich mit dem Velo durchs Zugerland fortzubewegen: Velowege enden abrupt, Rechtsabbiegen bei Rot ist nur vereinzelt möglich und im Mischverkehr kann es zu Konflikten kommen. Aber es mangelt auch nicht an Visionen und Ideen, die eine «Kopenhagenisierung» von Zug im Auge haben – wie die drei folgenden Beispiele und das Gespräch mit Philipp Kissling auf Seite 13 zeigen.

Promenade Zug

Die «Promenade Zug» ist ein Vorzeigeprojekt des VCS Zug. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr auf zwei Strassenachsen in Einbahnrichtung mehr oder weniger hindernisfrei durch die Stadt Zug zu führen, siehe Grafik. Dabei entstünde viel Platz fürs Velo und für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind. Zudem könnten zwei Veloachsen durch die Stadt von Nord nach Süd realisiert werden. Viele Ampeln und Hindernisse fielen weg und die Aufenthaltsqualität in der Stadt würde steigen. Die Autos sollen in den grossen, gut erreichbaren Parkhäusern ab-

gestellt werden können. Die Busse würden weiterhin durch die Innenstadt geführt, wobei ein neuer autofreier Busbahnhof beim Einkaufszentrum Metalli als Dreh- und Angelpunkt fungiert. Die Kosten für diese Umgestaltung wären überschaubar und betrügen nur einen Bruchteil des kürzlich an der Urne abgelehnten Stadttunnels.

Velohub am Bahnhof Zug

Im Rahmen der «Promenade Zug» könnte auch der Zuger Bahnhof neu gestaltet werden. Zum einen würde auf der Ostseite des Bahnhofs der gesamte Busverkehr abgewickelt werden und zum anderen könnte man auf der Westseite die Mobility-Parkplätze, Taxistellplätze und Kiss&Ride-Zone Richtung Grafenaustrasse verschieben. Dann hätte es schräg gegenüber dem Westausgang genügend Platz, um am Standort des jetzigen Velohauses ein neues zweistöckiges Dienstleistungszentrum zu errichten. Dort könnten Velo sicher geparkt, aber auch gewaschen oder gewartet und repariert werden. Es hätte Platz für die dringend benötigte Velovermietung und auch

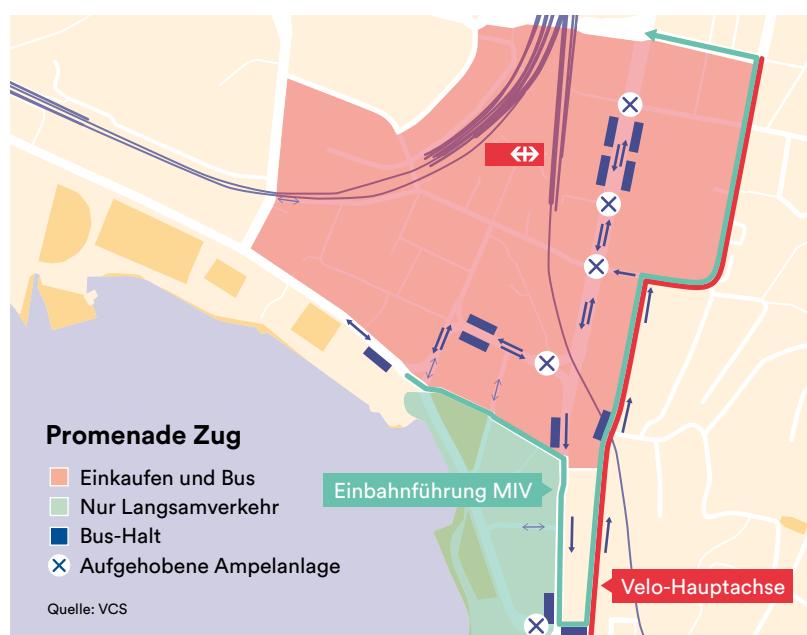


Auf der Strecke Zug–Arth sind gefährliche Querungen nötig, wie hier bei Oberwil.

der Velokurier oder andere Dienstleister für Hol- und Bringservices könnten im Haus untergebracht werden.

Veloweg Zug–Arth

Zwischen Zug und Arth verläuft in unmittelbarer Seennähe eine attraktive Strecke, die mit dem Velo jedoch nur abschnittsweise sicher befahrbar ist. Es handelt sich um eine Strasse von historischer Bedeutung, bei der grössere bauliche Eingriffe für einen durchgehenden Veloweg schwierig bis unmöglich sein dürften. Daher wird vom Zuger VCS eine Lösung propagiert, die trotz Zugeständnissen weitgehend die Bedürfnisse der Velofahrenden erfüllt – und das nicht erst in Jahrzehnten. Der VCS orientiert sich dabei an einer Studie des Chamer Verkehrsplanungsbüros TEAMverkehr.zug. So müsse die Bahn für Velofahrende und Zufussgehende nicht durchgehend (und wie in den kantonalen «Velo-Standards» vorgesehen) vier Meter, sondern könne bei engen Verhältnissen auch nur drei Meter breit sein. Wenn auch hierfür der Platz fehle, müsse die Strasse verschmäler werden, was bei einer Temporeduktion möglich sei; aufwendige Kunstbauten seien dann gar nicht mehr notwendig. In den Ortschaften Oberwil und Walchwil könnte, falls kein Veloweg realisierbar sei, eine Kernfahrbahn mit beidseitigen breiten Velostreifen eingerichtet werden. Bei Tempo 30 sei das Velofahren dann auch in den Ortschaften relativ sicher. **OO**





Philipp Kissling startbereit mit seinem Alltagsvelo.

«Mein Herz schlägt fürs Velo, doch bin ich gegen Luxusvarianten.»

Fahrrad an. Früher hat er mit der Familie während der Ferien zudem regelmäßig Velotouren unternommen.

Auch politisch ist Philipp schon lange aktiv. So liess er sich als Kandidat der «Alternative – die Grünen Zug» für den Stadtrat und Kantonsrat aufstellen und engagiert sich immer wieder für politische Anliegen, zum Beispiel im Abstimmungskampf gegen den Stadttunnel, der im März dieses Jahres mit einem Stimmenanteil von 57 Prozent abgelehnt wurde. Zudem setzt er sich im Vorstand der Zuger VCS-Sektion mit viel Herzblut für mehr Verkehrssicherheit, bessere ÖV-Angebote oder günstigere Rahmenbedingungen fürs Velo ein.

PORTRÄT

Der Velovisionär

Philipp Kissling setzt sich seit Jahren für die Förderung des Velos ein, sei es als Vorstandsmitglied des VCS Zug oder als eifriger Leserbriefschreiber. Was treibt ihn an?

Philipp Kissling und ich haben uns im Kinder- und Jugendtheater Zug verabredet, seiner «zweiten Heimat», wie Philipp betont. In einem Teilzeitpensum ist er dort für die Bühnentechnik und -gestaltung verantwortlich. Aber wollten wir nicht über sein Engagement fürs Velo sprechen? «Doch, doch», sagt Philipp. «Mir ist es einfach wichtig, mich für die Gemeinschaft und speziell für die Jungen einzusetzen, denen ja die Zukunft gehört.» Und auch ein Umdenken hin zu einer nachhaltigen Mobilität wird uns allen, und speziell den Jungen, zugutekommen.

Philipp, Jahrgang 1966, wuchs in Stans und Altdorf auf; seit 1995 wohnt er in Zug. Er machte eine Ausbildung zum Bauingenieur und arbeitet seit Jah-

ren als Experte bei Bauüberwachungen und Schadensbeurteilungen. Wenn möglich nimmt er seine Ausrüstung hierfür mit dem Veloanhänger mit – und das können 30 Kilogramm oder mehr sein. Seit einigen Jahren ist er beruflich oft mit einem schnellen E-Bike unterwegs, mit dem man «mittlere Distanzen optimal abdecken kann», wie er sagt. «Ein E-Bike ist für mich ein guter Kompromiss zwischen einem Velo ohne Motor und einem Auto.» Ein solches habe er nie besessen, greife aber gelegentlich auf ein Mobility-Auto zurück. Bis 2008 fungierte er bei Mobility als Sektionsleiter für Zug. Nachhaltige Mobilität ist Philipp somit schon seit Langem ein wichtiges Anliegen. Im Alltag trifft man ihn fast immer mit dem

Mehrheitsfähige Lösungen

Aus Philipps Feder stammt die «Promenade Zug» – ein Verkehrskonzept gegen die notorische Verkehrsüberlastung der Zuger Innenstadt (s. S. 12). Hier wird Philipps Vision für eine zukunfts-fähige Mobilität sichtbar. «Man muss den Verkehr als Ganzes begreifen», sagt er. Es gehe darum, mit den vorhandenen Ressourcen sorgsam umzugehen. «Ich bin generell gegen eine Erweiterung der Verkehrsflächen. Wir müssen Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher machen. Eine ständige Erweiterung der Angebote – und das gelte auch für den ÖV – werde die Verkehrsprobleme nicht lösen.» Ziel sei es primär, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, etwa indem man ihm Verkehrsflächen zugunsten des Langsamverkehrs wegnimmt. Doch Luxusvarianten fürs Velo seien auch keine Lösung, da sie oft zu teuer, nicht mehrheitsfähig und daher nicht realisierbar seien – und zudem auch die knappen Bodenressourcen beanspruchen. «Wir müssen lernen, mit der vorhandenen Infrastruktur sorgsam umzugehen, und zu Kompromissen bereit sein.» In diesem Sinne wird Pro Velo Zug wohl auch in den nächsten Jahren auf Philipp Kissling als Mitstreiter fürs Velo zählen dürfen. **oo**

Vernichtendes Urteil für das Department Rösti

Mit millionenschweren PR-Kampagnen wird das Autobahnausbauprojekt «2. Röhre Fäsenstaub» schöngefärbt. Nun deckt ein Expertenbericht neben inhaltlichen «gravierenden Problemen» auch eine inkonsistente und unkooperative Arbeitsweise im Bundesamt für Strassen (ASTRA) auf.

Lange Zeit wurde das Projekt «Engpassbeseitigung A4» von der Schaffhauser Lokalpolitik kaum beachtet. Das ASTRA schien das Vorhaben ungestört nach eigenen Vorstellungen planen und vorantreiben zu können.

Doch je mehr Details der Planung an die Öffentlichkeit drangen, desto stärker wuchsen auch der Widerstand und die Kritik am Projekt. Im Sommer 2023 beschloss der Stadtrat schliesslich, sich genauer mit der Angelegenheit zu befassen. Zwei unabhängige Büros, die mit den Arbeiten des ASTRA vertraut sind, aber nicht am Projekt beteiligt waren, wurden beauftragt, das Vorhaben zu überprüfen. Nach anhaltendem Druck unsererseits – in Form von diversen Vorstossen im grossen Stadtrat und mehreren Anträgen

zur Akteneinsicht durch die IG Fäsenstaub – wurde der Expertenbericht im September veröffentlicht, fünf Monate nach seiner Fertigstellung.

Das ASTRA stellt sich taub

Die Ergebnisse sind alarmierend und geben Einblicke in die intransparente, unkooperative und möglicherweise ideologisch geprägte Arbeitsweise des ASTRA unter Bundesrat Rösti. Im Rahmen der Expertise wurden sowohl die von der IG Fäsenstaub vorgeschlagenen Anpassungen als auch das gesamte Projekt untersucht. Die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst:

- Die mitten durch die Stadt führende zweistöckig geplante Autobahn wirkt wie aus einer anderen Zeit.
- Die von der IG Fäsenstaub vorge-

schlagene Variante mit einem reduzierten Ausbau «stelle einen grossen Mehrwert für die Stadtentwicklung bzw. Stadtreparatur dar».

- Ein angepasster Bauablauf könnte die LKW-Fahrten im Stadtzentrum um 85 Prozent reduzieren und das Transformationsquartier Mühlental vor einer faktischen achtjährigen Abschottung bewahren.
- Die von der IG Fäsenstaub eingebrachten Varianten sind «generell kostengünstiger und würden zu einer Vereinfachung des Bauprozesses führen».
- Die als Grundlage verwendeten Verkehrsprognosen sind weder auf die städtischen und kantonalen Grundlagen abgestützt, noch berücksichtigen sie die durch den Bundesrat beschlossene Sistierung des Ausbaus bis nach Thayngen.



Ausfahrt Nord der A4: Für die prognostizierten Verkehrsmengen fehlen auf dem untergeordneten Strassennetz die Kapazitäten.

Stau auf der Zufahrt programmiert

Für die prognostizierten Verkehrsmengen bestehen auf dem untergeordneten Strassennetz schlachtweg nicht die Kapazitäten, um diese überhaupt auf die Autobahn führen zu können.

Trotz dieses «vernichtenden Urteils», wie es eine Lokalzeitung beschreibt, sieht das ASTRA keinerlei Spielraum für Anpassungen. Unabhängig von der wegweisenden nationalen Abstimmung am 24. November bereitet sich die IG Fäsenstaub intensiv auf die bevorstehende öffentliche Projektauflage und die damit verbundenen Einsprachen vor, die noch in diesem Jahr erwartet werden. **OO**



Expertenbericht

Engpassbeseitigung Autobahn N04: www.pvzh.ch/expertise

Kein Platz fürs Velo in Löhningen

Die Gemeinde Löhningen startet einen neuen Versuch zur Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse – ohne Velostreifen und ohne Temporeduktion.



Die Fahrbahn soll verengt werden und die Velostreifen sollen wegkommen.

Die Klettgauer Gemeinde Löhningen hat ein Verkehrsproblem. Doch 2015 lehnte die Bevölkerung ein Projekt ab, das die Hauptstrasse sicherer und wohnlicher hätte machen können.

Jetzt kommt ein neuer Wurf. An einer Gemeindeversammlung Ende September präsentierte das Tiefbauamt Schaffhausen ein neues Strassenprojekt für die Hauptstrasse in Löhningen. Flüsterbelag und Verengung der Fahrbahn sollen mehr Ruhe und Sicherheit ins Dorf bringen. Doch Pro Velo Schaffhausen zweifelt. Viele im Dorf Lebende machen sich Sorgen um die Sicherheit der Schulkinder. Durch die geplante Verengung der Hauptstrasse sollen die Radstreifen verschwinden.

Es braucht eine Temporeduktion
Mischverkehr bei Tempo 50 ist gemäss der Velostandards des Kanton Zürich, an denen sich auch der Kanton Schaffhausen orientiert, nur bis maximal 2000 Fahrzeuge zugelassen. Aber: Im Durchschnitt fahren pro Tag 6700 Fahr-

zeuge durchs Dorf. Und der Verkehr wird weiter zunehmen. Nicht nur die Lärmbelastung ist für die Ortsansässigen eine Zumutung. Die Verkehrs-sicherheit muss oberste Priorität haben. Zwingendermassen braucht es dazu eine Temporeduktion. Pro Velo Schaffhausen wird sich dafür einsetzen. **oo**

Termine

- Merkt euch schon mal den 2. und 3. Mai 2025 vor, da findet unsere jährliche Velobörse statt.
- 2025 feiern wir unser 30-Jahr-Jubiläum! 30 Jahre mit viel Ärger und Frust, aber auch mit Freuden und Erfolgen! Darüber berichten wir gerne im neuen Jahr!

NEUE MARKIERUNG

Kreisel wird etwas sicherer

Das Tiefbauamt hat reagiert: Eine neue Markierung macht den Kreisel an der Spital-/Mühlentalstrasse für Velofahrende sicherer.

In rund 40 Prozent der Unfälle in Kreisverkehren ist gemäss Bundesamt für Unfallverhütung ein Velo involviert. Doch schuld sind die Velofahrenden nur sehr selten. Auch Schaffhauser Kreisel haben ihre Tücken.

In der Schwachstellenanalyse der Stadt Schaffhausen sind nicht nur zu schmale Velostreifen und eine fehlende durchgehende Infrastruktur ein Thema. Auch die meisten Kreisel weisen eine ungünstige Kreiselgeometrie auf. Diese beeinflusst das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit. Nun hat das Tiefbauamt Schaffhausen reagiert und den Kreisel an der Spital-/Mühlentalstrasse mit einer neuen Markierung verbessert. Die Einfahrt sollte eine möglichst schmale Fahrstreifenbreite vorweisen. Denn je grösser der Einfahrtswinkel, desto schneller fahren die Fahrzeuge in den Kreisel und können Velofahrende

vor oder im Kreisel überholen. Wichtig ist auch, dass sich das Velo in der Mitte der Fahrbahn positioniert. Dies wird durch eine schmale Einfahrt unter-

stützt. So freuen wir uns über kleine, aber feine Verbesserungen, die der Sicherheit der Velofahrenden dienen, herzlichen Dank! **oo**



Die neue Markierung macht die Zufahrt schmäler und verhindert so riskante Überholmanöver.

Mit dem Oldie nach Istanbul

Wer sich auf das Ultrarennen «Transcontinental Race» wagt, sitzt doch gewiss auf einem supermodernen Carbonrenner? Nicht so Alicia Köster, die sich mit ihrem elfjährigen BH Pro Race ins Abenteuer stürzte.

Im vergangenen Sommer ist Alicia Köster mit dem Velo von Roubaix nach Istanbul gefahren. Nicht etwa während einer gemütlichen Veloreise, sondern im Rahmen eines Ultradistanz-Radrennens. Die 23-Jährige hat am «Transcontinental Race» (TCR) teilgenommen, nachdem sie «da so reingerutscht» ist in diese Langdistanzrennen. Angefangen hatte es mit einer Velo-Skitour ins Wägital, gefolgt von einem längeren Social Ride, der sie dann zur Mutter aller Ultrarennen, Paris–Brest–Paris (PBP), geführt hat.

Exotin im Startblock

Beim PBP sind 93 Prozent der Teilnehmenden Männer, welche im Schnitt um die 50 Jahre alt sind. Aber das war nicht der einzige Grund, warum Alicia eine Exotin im Startblock war. Auch ihr Velo war anders als jenes ihrer Konkurrentinnen und Konkurrenten. Weder ultraleicht noch superteuer.

Sie fährt ein BH Pro Race, das sie vor elf Jahren zu ihrem zwölfsten Geburtstag geschenkt bekommen hat. BH steht für die spanische Marke Beistegui Hermanos. Sie wurde mit der Idee gegründet, ein schnelles, komfortables und erschwingliches Transportmittel zu entwickeln. Der Renner musste für den TCR noch etwas gerüstet werden. Er bekam ein paar neue Laufräder, leichtere Gänge und eine mittels 3-D-Druck hergestellte Lampenfassung.

Ein treuer Begleiter

4000 Kilometer später, nach unzähligen Platten, geschenkten Feigen, durchradelten Nächten und schönen wie spannenden Begegnungen mit Fremden und Familie, hat das Velo Alicia treu an ihr Ziel getragen. Zurück in Zürich stellte sie fest, dass der Rahmen am Hinterrad gebrochen war. Auch das Tretlager war hinüber, vermutlich, weil immer ein paar Dezi Wasser mitradel-

ten. «Es hat kein Loch für den Wasserabfluss – vielleicht braucht man das in Spanien nicht», vermutet Alicia und lacht. Seither hängt der Rahmen in der Velowerkstatt von Velove an der ETH, in der Alicia neben ihrem Studium der interdisziplinären Naturwissenschaften und ihrem Engagement bei Vélorution und der Velodemo involviert ist.

Die restlichen Teile des Velos warten nun darauf, verbaut zu werden und Alicia bei ihren künftigen Touren zu begleiten. Wer weißt, wo es sie hinverschlägt. Gewiss wieder zum Paris–Brest–Paris, dann «hoffentlich mit mehr Frauen». Vielleicht auch samt Kletterschuhen und Gsteltli über Kirgistan in den Himalaya? Wenn, dann von Zürich aus. [OO](#)



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



Alicia Köster mit den Überbleibseln ihres BH, mit dem sie am Ultrarennen TCR teilgenommen hat. Es führte 2024 über 4000 Kilometer von Roubaix nach Istanbul.



Der Rahmen ist auf Höhe der Hinterradachse gebrochen.



Die Lampe ist mittels 3-D-Druck selbst hergestellt.