

Thurgau
St. Gallen
Appenzell
Graubünden

Herbst 2024

VELO

PRO VELO

Editorial

Eines meiner Mottos im Leben ist «Velofahren geht immer», denn dies hat sich bereits erstaunlich oft in unterschiedlichsten Lebenssituationen für mich bewahrheitet. Zum Beispiel in den letzten Wochen, als ich mich wegen eines eingeklemmten Ischiasnervs und diverser entzündeter Muskelansätze zwar kaum auf zwei Beinen fortbewegen konnte, auf dem Velosattel jedoch plötzlich Erleichterung spürte. Mit dem Gefühl, dass das Velo fast wie ein eigenes Körperteil ist, bin ich aber nicht allein. Deswegen haben wir in der zweiten Ausgabe der Regionalbeilage der Verbände Graubünden, St.Gallen/Appenzell und Thurgau

wieder spannende Artikel rund ums Velogeschehen für euch. Wir können uns in allen Regionen über zahlreiche Verbesserungen bei der Veloinfrastruktur freuen. Dennoch müssen wir uns weiterhin die Frage stellen, wie wir den öffentlichen Raum gerecht an die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden anpassen können. Auch in der Schweiz wird dem Auto immer noch sehr viel Platz zugesprochen. Antworten darauf finden sich im Buch «Velowende – Für eine lebendige Stadt» (S. 16). Hand in Hand mit dem Bau neuer Veloinfrastruktur geht

auch eine adäquate Beschilderung, gerade im Alltag, den wir doch gewillt sind, wann immer möglich mit dem Velo zu bestreiten. Dafür engagiert sich Pro Velo Thurgau mit einer Petition. Vollen Einsatz zeigt auch die Churer Velokurierin Alin Balmer. Was man bei dieser spannenden Tätigkeit alles so erleben kann, erfahrt ihr im Interview auf den ersten Seiten.

Viel Spass beim Lesen wünscht

Marie-Luise
Chefredakteurin und
Vorstand Pro Velo Thurgau





Immer im Schuss und immer Duss: Aline beim Kurieren
© Riona Daly

INTERVIEW

Alin, die Velochurierin

Wie eine Aargauer Velokurierin in Chur die perfekte Mischung von Stadt und Bergen gefunden hat und warum sie ihren Arbeitstag wegen der Katze einer älteren Dame fast abbrechen musste, erfährst du im *Interview*.

PVGR Hi Alin, du möchtest uns einen Einblick in dein Leben als Velokurierin geben. Wer bist du?

ALIN Ich bin Alin, 33 Jahre alt, und komme ursprünglich aus dem Aargau. Ich bin damit aufgewachsen, dass man alles Mögliche und Unmögliche mit dem Velo transportieren kann, gleichzeitig gilt aber meine Leidenschaft mehr dem Rennvelo und Mountainbike. Weil ich mehr in die Nähe der Berge wollte, habe ich im Engadin Tourismus studiert. Da habe ich dann allerdings das Stadtleben vermisst – in Chur habe ich dann die perfekte Mischung von Stadt und Bergen gefunden.

PVGR Wie lange arbeitest du schon als Velokurierin und was hat dich dazu bewogen, diesen Beruf zu ergreifen?

ALIN Seit diesem Frühling arbeite ich als Velokurierin, zunächst als Nebenjob während meines Studiums. Inzwischen habe ich mein Studium abgeschlossen und mein Pensum als Velokurierin erhöht. Ich habe diesen Job gewählt, weil ich gerne Velo fahre und es sehr verlockend fand, neben dem Studium eine Tätigkeit auszuüben, bei der man sich draussen bewegen kann.

PVGR Was gefällt dir am meisten an deinem Job und was sind die grössten Herausforderungen?

ALIN Am meisten gefällt mir, dass ich draussen unterwegs bin und selbstständig entscheiden kann, wie ich meine Routen gestalte. Allerdings kann es herausfordernd sein, wenn mehrere dringende Aufträge gleichzeitig anfallen. Dann wird es anspruchsvoll, dafür zu sorgen, dass alle Kund:innen ihre Lieferungen pünktlich erhalten.

PVGR Wie sieht ein typischer Arbeitstag bei dir aus?

ALIN Es gibt verschiedene Touren. Morgens wird zunächst die Post an unsere Kund:innen mit Postfächern verteilt. Anschliessend holen wir bei unseren Kund:innen die Lieferungen für die Schicht ab und verteilen diese. Oft kommt jedoch etwas dazwischen, wie zum Beispiel kurzfristige Expresssendungen, die wir auf den Zug bringen oder abholen und dann zur Kundschaft bringen. Da wir in Chur eher klein sind und keine Zentrale haben, kann jederzeit ein Anruf kommen, und man muss sich unterwegs selbstständig organisieren.

PVGR Wie viele Kilometer fährst du an einem Tag?

ALIN Das hängt von der Schicht und den Aufträgen ab, es sind zwischen 10 und 70 Kilometer, meistens um die 40 Kilometer.

PVGR Wie sieht ein typischer Arbeitstag bei dir aus?

ALIN Es gibt verschiedene Touren. Morgens wird zunächst di

PVGR Welche Arten von Sendungen transportierst du hauptsächlich?

ALIN Blumensträuße, Medikamente, Laborproben und verschiedene Expresssendungen, bei denen man nicht immer weiss, was drin ist.

PVGR Wie ist es, in Chur als Velokurierin zu arbeiten? Gibt es besondere Herausforderungen oder Vorteile in der Hauptstadt Graubündens?

ALIN Eine Herausforderung in Chur ist sicherlich der Wind. Es weht oft sehr stark, und da muss man darauf achten, dass der Anhänger nicht aufgeht oder während der Fahrt umgeweht wird. Der Vorteil vom Wind ist, dass er den angekündigten Regen oft verbläst.

PVGR Wie ist die Infrastruktur für Velokurier:innen in Chur? Gibt es ausreichend Radwege und sichere Abstellmöglichkeiten?

ALIN Die Radwege sind oft zu schmal oder durch Fussgängerinseln unterbrochen, wie etwa an der Ringstrasse und der Grabenstrasse. Wenn die Radwege unterbrochen sind, fahren viele Autos schon vorher auf den Radweg, was gefährlich ist und besonders bei Staus ärgerlich wird. Dann bleibt man stecken, obwohl man theoretisch rechts an den stehenden Autos vorbeifahren könnte. Besonders unglücklich ist auch die Kreuzung mit der Ampel auf der Masanserstrasse. Mit dem Fahrrad muss man auf den Gehweg ausweichen, den Knopf drücken und unter Umständen länger warten als die Autos, die in die gleiche Richtung fahren.

PVGR Gibt es eine lustige oder skurrile Anekdote aus deinem Arbeitsalltag, die du uns erzählen kannst?

ALIN Es erstaunt mich immer wieder, wie viele Menschen, ohne zu fragen, den Türsummer betätigen, in Unterhose die Wohnungstür öffnen und dann überrascht sind, dass jemand Fremdes vor der Tür steht.

PVGR Hast du schon einmal eine Lieferung gemacht, die dich besonders zum Lachen gebracht hat?

ALIN Bei einer älteren Dame hat sich die Katze in den zwei Minuten, die ich dort war, so sehr mit mir angefreundet, dass ich fast nicht ohne sie aus der Wohnung gekommen bin. Das war wirklich amüsant. oo

Und wie der Verkehr vergessen ging



Symbolbild:
Durchfahrt Flims
© Depositphotos

Graubünden gibt sich einen Green Deal. Der Bündner Grosse Rat hat bereits 2021 beschlossen, ein grosses Investitionsprogramm im Bereich Klimaschutz zu lancieren, um die Emissionen bis zum Jahr 2050 auf Netto-Null zu reduzieren. Ein wichtiger Punkt ging jedoch scheinbar vergessen. *Simon Gredig*

CHUR GR In einer ersten Etappe ab 2022 wurden bestehende Massnahmen zusätzlich finanziell gefördert, so z. B. im Gebäude- und Energiebereich. Kürzlich hat der Kanton Graubünden nun die geplanten Massnahmen für die zweite Etappe bekanntgegeben. Diese sind vielfältig und grösstenteils sinnvoll und wirksam. Allerdings ging wie so oft im Kanton der wichtigste Bereich fast komplett vergessen: der Verkehr.

Aber insbesondere im Bereich Verkehr hat der Kanton Graubünden grossen Nachholbedarf, weil dieser für mehr als ein Drittel der CO₂-Emissionen im Kanton verantwortlich ist. Im Vorschlag der Regierung für die zweite Etappe des Aktionsplans Green Deal fehlen nun aber wirksame Massnahmen, um die für den Klimaschutz so wichtige Verkehrsverlagerung zu erreichen. Und aus Sicht von Pro Velo Graubünden am

gravierendsten: Der Langsamverkehr ging komplett vergessen, obwohl er grosses Potenzial hat, die CO₂-Emissionen des Sektors Verkehr zu reduzieren. Entsprechend ist es entscheidend, dass über den Green Deal auch Velowege und andere Veloinfrastrukturen gefördert werden können. Entweder über neue Förderinstrumente oder indem die bestehenden Beiträge gemäss Art. 58. Abs. 1 lit. a) Strassengesetz erhöht werden.

Weitere Massnahmen, für die wir uns in unserer Vernehmlassungsantwort einsetzen, sind unter anderem:

- Breitere Förderung des ÖV über den Klimafonds auch für neue Mobilitätsformen, Versuchsbetriebe, touristische Linien etc. anstatt nur für Elektrobusse und Informationsmassnahmen.
- Begrenzung des Pendlerabzugs.

Heute können Bündner:innen, die jeden Tag mit dem Auto von Chur nach Zürich pendeln, sämtliche gefahrene Kilometer von den Steuern abziehen – absurd! Kaum ein anderer Kanton betreibt so eine autofördernde Steuerpolitik. Mit einer Begrenzung des Abzugs auf ein vernünftiges Mass stellt der Kanton sicher, dass Exzesse unterbunden werden.

- Erhebung eines Treibstoffzuschlags auf fossile Treibstoffe, um den Umstieg auf Elektromobilität zu fördern.

Wir sind gespannt, welche unserer Anliegen in die Botschaft der Regierung an den Grossen Rat Eingang finden und werden uns auch auf politischer Ebene weiter für eine ausreichende Berücksichtigung von Velomassnahmen im Bündner Green Deal einsetzen. **oo**

Die vollständige Vernehmlassungsantwort von Pro Velo Graubünden unter
www.provelo.gr

Endlich wieder legal auf der Strasse Velo fahren



Wer kennt den Unterschied zwischen «Velo gestattet» und dem blauen Schild «Fahrradweg»?
 © Peter Oberholzer, Cédric Kleeb

In der Gemeinde Domat/Ems besteht seit vielen Jahren ein beliebter und entsprechend signalisierter Rad- und Fussweg zwischen der Post und dem Autobahnanschluss Reichenau. Bei den Einmündungen von Seitenstrassen im Innerortsbereich ist der Rad- und Fussweg vorbildlich rot eingefärbt, damit er für den Autoverkehr besser sichtbar ist. Vor einigen Monaten hat die Gemeinde eine unauffällige, aber gewichtige Änderung an der Signalisation vorgenommen: Der Rad- und Fussweg ist neu als Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet» signalisiert. Das heisst, dass der Veloverkehr weiterhin uneingeschränkt auf dem Radweg neben der Strasse fahren darf. Die Infrastruktur wurde nicht verändert. Neu ist einzig, dass Velofahrende nun wählen können, ob sie mit dem Autoverkehr auf der Strasse fahren wollen, wofür sie bisher hätten gebüsst werden können.

Man hört oft, Velofahrende scherzen sich nicht um die Verkehrsregeln. Ob es Unwissenheit oder eine Überlebensstrategie ist, ist Gegenstand von hitzigen Diskussionen. Vor allem eine Verkehrsregel dürfte aber tatsächlich nicht sehr bekannt sein. *Peter Oberholzer, Cédric Kleeb*

DOMAT-EMS GR Für Rad- sowie für Rad- und Fusswege gilt in der Schweiz eine Benützungspflicht, sofern sie mit dem entsprechenden Signal gekennzeichnet sind. Oder umgekehrt ausgedrückt: ein Fahrverbot für Velos auf der Strasse daneben. Die blaue Tafel mit dem Velopiktogramm ist also nicht bloss ein gut gemeinter Vorschlag, sondern eine verbindliche Anweisung.

Das kann für eilige Geübte, für Rennvelos oder E-Bikes – besonders für schnelle – durchaus eine sinnvolle Option sein, da der motorisierte Verkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern unterwegs ist. Die übrigen Velofahrenden und der Fussverkehr werden diese Änderung zu schätzen wissen und sich eher wohler fühlen auf dem Rad- und Fussweg. Die Anpassung der Signalisation war von der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr angeregt, von der Gemeinde umgehend aufgenommen und von der Kantonspolizei bewilligt worden. Für den Veloverkehr hat sich damit das Angebot in Domat/Ems vergrössert. **oo**

EVENTS IN DER REGION

Grosses Zweirad-Spektakel am Velofestival PEDALE in Wil



WIL SG Am 14. September findet in Wil die «PEDALE 2024» statt. Das grösste Velo-Festival der Ostschweiz beleuchtet das Velo in all seinen Facetten. Shows hochkarätiger Athlet:innen zum Staunen, zahlreiche Aktivitäten zum selbst ausprobieren und eine umfangreichen Expo mit über zwanzig

Händler:innen und Ausstellenden, machen den «Tag des Velos Wil» zu einem Muss in jeder Familien-Agenda und zu einem Highlight in der Agenda von Velo-Fans. Alle Details zu den zahlreichen Attraktionen auf der Website des Veranstalters. **OO**
14. September 2024
www.pedale-wil.ch

VIELFÄLTIG UNTERWEGS Mobilitätsmarkt in St. Gallen

ST. GALLEN «Entdecken, ausprobieren - clever und nachhaltig ans Ziel kommen»: Das ist das Motto des Mobilitätsmarkts in St.Gallen. Der Markt bietet eine breite Palette an Tipps und Tricks rund um Velos E-Bikes und E-Trottinette, Ideen für Wanderausflüge, Neuigkeiten zur öffentlichen Ladeinfrastruktur und zu Bauprojekten, Interessantes zum ÖV-Angebot in der Stadt und Region. Attraktionen wie ein Karussell mit Veloantrieb oder eine Lauftrad-Olympiade machen den Markt auch für Kinder zum Erlebnis. Und mit der Clevermobily Challenge wird der Marktbesuch zur spielerischen und unterhaltsamen Herausforderung. **OO**

21. September 2024
www.stadt.sg.ch

PASTA, DIA E BICI 2.0 Pasta & Plauder

CHUR GR Weil die erste Ausgabe des Anlasses ein voller Erfolg war, laden wir am 24. September um 18 Uhr erneut in den Kulturpunkt in Chur. Bei Pastaplausch, gekocht vom Geschäftsführer Simon Gredig höchstpersönlich, erfrischenden Getränken und einem lebhaften Veloreisebericht von unserem ehemaligen Vorstandsmitglied Remo Wild frönten alle gemeinsam der Liebe zum Zweirad. Natürlich wieder mit einem Veloreisevortrag eines Mitglieds. Um unseren Mitgliedern von Pro Velo Graubünden Danke zu sagen, ist der Anlass für sie kostenlos. Nichtmitglieder bezahlen so viel, wie ihnen der Znacht Wert ist, oder können noch am gleichen Abend Mitglied werden. Bis dann! **OO**

24. September 2024, 18-21 Uhr
www.provelogr.ch

FREIE STRASSEN ERLEBEN MIT DEN KLEINSTEN

Kidical Mass St. Gallen mit Räbeliechtlis

ST. GALLEN An der letzten Kidical Mass in diesem Jahr schnitzen wir wieder Räbeliechtlis und fahren mit ihnen durch die Stadt. Haltet euch schon mal den Nachmittag fürs Schnitzen und den Abend für die Kidical Mass frei.



Die Kidical Mass ist ein spassgeladener Veloumzug für Kinder und ihre Familien bestens geeignet. In gemütlichem Tempo fahren wir im Verbund auch durch grösseren Strassen. Jedes Kind kann mitfahren, sei es mit Stützrädern, auf dem Laufrad oder im Anhänger. Die Strecke ist jeweils etwa 5 Kilometer lang.

Die Kidical Mass ist sicher. Der Umzug wird von der Polizei und Vélorution-Mitgliedern begleitet, welche für die Sicherheit und den guten Verlauf sorgen. Somit können die Kinder von der freien Strecke voll profitieren und alle können die Strasse ohne Ängste geniessen. **OO**

9. November 2024, 18:30 Uhr, Gallusplatz
www.velorution.ch/kidical-mass

AGENDA: SPANNENDE EVENTS FÜR VELOFANS

Velo-Highlights im Herbst

WANN	WAS	WO	WER
07.09. 14:00 - 17:00	KIDICAL MASS ST.GALLEN	Güterbahnhof, St. Gallen	Kollektiv Kidical Mass St.Gallen
11.09. 13:00	FACHEKKURSION «SO GEHT VELO! VORARLBERG FÄHRT VOR.»	Treffpunkt: Bregenz	Infos und Anmeldung: info@regio-stgallen.ch
14.09. 09:00 - 18:30	PEDALE WIL	In und um Altstadt, Wil	Verein Velo Wil
15.09. 13:30 - 16:30	KIDICAL MASS CHUR 2.0	Quaderwiese, Rohanstrasse 5, Chur	Pro Velo Graubünden
21.09. 10:00 - 17:00	MOBILITÄTSMARKT ST. GALLEN	St. Gallen	
24.09. 18:00 - 21:00	PASTA, DIA E BICI 2.0	Kulturpunkt, Planaterrastrasse 11, Chur	Pro Velo Graubünden
02.10. 17:00 - 21:00	OFFENE VELOWERKSTATT	Planaterra 11, Planaterrastrasse 11, Chur	Pro Velo Graubünden
06.11. 18:00 - 20:30	GENERALVERSAMMLUNG PRO VELO TG	Das TRÖSCH, Hauptstrasse 42, Kreuzlingen	Pro Velo Thurgau
09.11. 14:00 - 17:00	KIDICAL MASS ST. GALLEN MIT RÄBELIECHTLIS	Güterbahnhof, St. Gallen	Kollektiv Kidical Mass St.Gallen

Einladung zur

GENERALVERSAMMLUNG

06. November 2024
 Das TRÖSCH Hauptstrasse 42 Kreuzlingen
 18:00–19:30 Uhr // Geselliger Teil mit Verpflegung
 19:30 Uhr // Ordentliche Generalversammlung

Traktanden: 1. Begrüssung // 2. Anträge (sind bis 2 Wochen vor der GV schriftlich einzureichen) // 3. Genehmigung des Protokolls* der GV vom 20.11.2023 // 4. Rückblick 2024 // 5. Jahresrechnungen 2023 // 6. Wahl der Revisoren // 7. Jahresplanung 2025 // 8. Diverses // 9. Podiumsdiskussion mit geladenen Gästen: **Wie kann der Kanton mehr finanzielle Mittel für die Veloinfrastruktur sprechen?**

Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme. Für die ordentliche GV ist *keine Anmeldung nötig*. Falls du bereits zum gemütlichen Teil erscheinen möchtest, melde dich bitte eine Woche zuvor an, damit genügend Snacks vorhanden sind.

*Das Protokoll der letzten Versammlung: provelothurgau.ch/generalversammlung

Neues Cargo-bike «bici bacio»

ST. GALLEN Seit Sommer 2024 hat Pro Velo St.Gallen Appenzell ein neues Cargobike: das «bici bacio»! Das neue Cargobike der Marke Urban Arrow mit Enviolo-Automatikschaltung (schaltet nach der Trittfrequenz) und neuartiger Cargobikefeder ist extrem angenehm zu fahren. **OO**

Teste es! Infos unter www.provelo.info/info-news/cargobike-sharing



ERFOLG

Neue Radwege und Tempo 30

THURGAU Es tut sich etwas bei der Veloinfrastruktur im Kanton Thurgau. Zwar ist die Liste von wünschenswerten Verbesserungen in diesem Bereich schier endlos, aber das kantonale Tiefbauamt konnte in den letzten zwei Jahren tolle Projekte vollenden, die Velofahrenden das Leben erleichtern. Dazu zählt beispielsweise der Neubau von Radwegen zwischen Mettlen und Moos, Engishofen und Oberaach sowie Thundorf und Halingen. Zudem wurden die Winterthurerstrasse in Sirmach und die Wilerstrasse in Münchwilen umgestaltet und es wurde jeweils Tempo 30 eingeführt. Auf der Rheinbrücke in Hemishofen wurde die Veloführung verbessert. **oo**

GOOD NEWS

Neue Velostreifen im Thurgau



Bild mit KI generiert

THURGAU Velostreifen verlieren ihre Daseinsberechtigung, wenn sie zu schmal sind. Oftmals geraten Velofahrende dann in gefährliche Überholsituationen mit Autofahrenden, die die wünschenswerten 1,5 Meter Abstand nicht einhalten. Breitere Streifen tragen hier zur Lösung bei, weil sie dafür sorgen, dass überholende Fahrzeuge auch die Gegenspur zum Überholen nutzen und bei gleichzeitig entgegenkommendem Verkehr nicht überholt werden kann. Auf folgenden Strecken können sich Velofahrende nun über verbreiterte Radstreifen freuen: Poststrasse

in Bischofszell, Amriswil–Hatswil, Romanshornstrasse in Kreuzlingen und Ortsdurchfahrt Märstetten. Einen ganz neuen Radstreifen gibt es ausserdem zwischen Aadorf und Tänikon. Einige Radwege wurden mit einer neuen Deckenbelagssanierung versehen, darunter Tägerwil–Kreuzlingen, Hatswil–Romanshorn und Pfyn–Dettighofen. **oo**

POLITIK

Wahlen in Wil und St. Gallen

WIL SG Am 22. September 2024 werden in Wil der Stadtrat und der Gemeinderat neu gewählt. Es bietet sich somit die Chance, die Weichen für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik neu zu stellen. Für den Stadtrat stellen sich dafür Manuel Nick (SP) und Sebastian Koller (Grüne prowil) zur Verfügung. Beide sind motivierte junge Politiker mit vielfältigem Erfahrungshintergrund. Sie sind bereit, die aktuellen Entwicklungen der Verkehrsplanung umzusetzen und sich insbesondere auch für den Veloverkehr einzusetzen. Aktuell wurden in Wil einige Möglichkeiten zur Weiterentwicklung vertan – statt den Veloverkehr zu fördern, üben sich Stadt und Kanton darin, den Veloverkehr auszubremsten.



Auf die Entfernung von Hindernissen und die Öffnung von gesperrten Durchgangswegen warten die Velofahrenden schon seit Jahren. Es wird stattdessen auf den Ausbau von sogenannten Umfahringstrassen und «Wil West» gesetzt – wobei fähige Verkehrs- und Stadtplaner:innen im fehlbesetzten städtischen Departement Bau und Verkehr reihenweise

das Handtuch geworfen haben.

Auch das Parlament wird neu bestellt, und es liegt an den Wiler:innen, jene Kandidierenden zu wählen, welche effektiv bereit sind, die Stadt durch eine Beruhigung des motorisierten Verkehrs und eine Verbesserung der Veloinfrastruktur freundlicher zu gestalten.

ST. GALLEN Auch in der Stadt St. Gallen werden am 22. September 2024 das Stadtparlament und der Stadtrat für die nächste Amtsdauer gewählt. Unter www.smartvote.ch kannst du den Kandidat:innen auf den Zahn fühlen und die velounterstützenden Personen wählen!

WEITERE GEMEINDERATSWAHLEN Im ganzen Kanton St. Gallen finden in verschiedenen Gemeinden Wahlen statt. Eine Unterstützung der Personen, die dem Velo wohlgesinnt sind, hilft bei der Erreichung der Ziele von Pro Velo! **oo**

VIEL POTENZIAL

Bikeable zeigt fehlende Infrastruktur auf

SCHWEIZ Bikeable.ch zeigt die gefährlichen, lästigen, aber auch gut gelösten Spots für Velofahrende auf und hilft bei der Lösungsfindung. Wie genau? Velofahrende schiessen ein Foto vom zu verbessernden Ort oder einem guten Beispiel und laden es mit Kommentar auf der Seite oder direkt in der App hoch. Auf der Kartenansicht wird der Spot markiert und in der Liste angezeigt. Andere User:innen verleihen mit ihren Votes den Spots zusätzlich Gewicht und können im Kommentarfenster mögliche Lösungen mitdiskutieren.

Die Neueinträge im Kanton Graubünden werden von Pro Velo Graubünden bearbeitet und an die zuständigen Behörden im Kanton weitergeleitet. Das Ziel von Bikeable ist es, mittel- und langfristig die Infrastruktur für Velofahrende in der Schweiz zu verbessern. Auch du kannst mit deinem Input aktiv werden und vielleicht verschwindet tatsächlich das unnütze Fahrverbot oder der gefährliche Randstein beim nächsten Umbau. **oo**

PILOTPHASE BEENDET

Churer Bikesharing-Netz wird ausgebaut

CHUR GR Nach dem erfolgreichen Pilotbetrieb wurde das Bikesharing-Netz «Mooinz» in Chur diesen Sommer auf 20 Stationen ausgedehnt. Neu sind auch praktische E-Cargobikes im Angebot. Bereitgestellt werden die Velos von nextbike. Mooinz wird weiterhin von diversen Standortpartnern mitgetragen und von Pro Velo Graubünden koordiniert. Diese innovative öffentlich-private Finanzierungspartnerschaft ist schweizweit einmalig und wurde vom Bund ausgezeichnet. Für Ausgleichslogistik, Wechsel der E-Bike-Akkus sowie Kontrollen und Reparaturen sorgt die integrative Stiftung Feschland aus Chur. Bis Ende 2024 kommen noch mehr Velos und auch

Kombiangebote für ÖV-Abonnemente dazu. Sonderangebote für den Tourismus bestehen bereits, Freimuten für Einwohner:innen werden getestet. Mittelfristig ist geplant, das Netz auch auf weitere Regionen und Gemeinden im Kanton auszuweiten. Pro Velo Graubünden freut sich jetzt schon auf die Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden im ganzen Kanton Graubünden, damit sich der Erfolg des Bikesharings «Mooinz» nicht nur auf die Stadt Chur beschränkt. **oo**

Weitere Infos unter
www.mooinz.ch

NEUER VELOWEG AUF EHEM. BAHNTRASSE

Pista ciclabile mesolcinese

MISOX GR Am 4. Mai 2024 ist ein wichtiges Puzzleteil auf dem Weg zum Velokanton Graubünden eröffnet worden: Die Verbindung von Bellinzona ins untere Misox. Eine Delegation von Pro Velo Graubünden hat am Eröffnungsfest teilgenommen und den (noch nicht ganz fertigen) Veloweg getestet. Besonders am neuen Veloweg ist die gradlinige und flache Streckenführung. Er wurde nämlich auf dem Bahntrasse der ehemaligen Misoxerbahn gebaut. Nachdem die Stilllegung der Bahnlinie und die gescheiterte Weiterführung des TILO bis Roveredo schlechte Nachrichten waren, konnte jetzt dieser Erfolg fürs Velo gefeiert werden. **oo**



Das kantonale Tiefbauamt stellt Unterhalt, Planung, Bau und Betrieb des 740 km langen Kantonsstrassennetzes, der 100 Brücken, der rund 270 km Radwege, 80 km Seeradweg, 570 km Radwanderwege sowie der 1000 km Wanderwege im Thurgau sicher. Um die Infrastruktur für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Fuss- und Veloverkehr weiter auszubauen, suchen wir zur Unterstützung der Fachstelle Langsamverkehr einen/eine

Projektleiter/-in strategische Planung Fuss-/Veloverkehr

Pensum 80 - 100 %

Die Funktion beinhaltet folgende Hauptaufgaben

- Erarbeitung und Aktualisierung von Strategien und Konzepten im Bereich FVV
- Priorisierung, Planung und Umsetzung der räumlichen und organisatorischen Massnahmen des Langsamverkehrskonzepts
- Vertretung der FVV-Interessen in Projekten, Baugesuchen, Arbeitsgruppen usw.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne

Peter Imbach, Leiter Projekt Management Verkehr, 058 345 79 47, peter.imbach@tg.ch

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann freuen wir uns auf Ihre Onlinebewerbung.

www.stellen.tg.ch

Neues Beratungsangebot für Städte und Gemeinden



Flyer, der an die Gemeinden versendet wird.
© Juhuni Design

Viele Gemeinden möchten das Velo fördern. Mit dem neuen Beratungsangebot «Velowind» bietet Pro Velo Thurgau Hand und vermittelt ihr professionelles Wissen rund um die Nutzung von Veloinfrastruktur und das Verhalten der Velofahrer:innen. *Eddie Kessler*

KREUZLINGEN TG Die Zeiten, als man für das Velo demonstrieren musste, gehören langsam, aber sicher der Vergangenheit an*. Der Wind dreht sich endlich zugunsten der Zwei- und Vierräder. Spätestens mit der Annahme des Veloweggesetzes hat ein lang ersehnter Paradigmenwechsel stattgefunden. War man früher auf den Goodwill von Behörden, Politik und Bevölkerung angewiesen, steht es nun im Gesetz, dass eine gute Infrastruktur geschaffen werden muss.

Doch ein Gesetz ist wirkungslos, wenn es nicht mitgetragen wird. Und da mittlerweile viele Menschen sehr gerne mit dem Velo unterwegs sind, sind viele Behörden und Gemeinden froh um das Gesetz, da auch sie nun eine rechtliche Grundlage haben und

Verbesserungen für das Velo damit auch rechtfertigen können. Viele Gemeinden sind gewillt, das Velo zu fördern, doch oftmals fehlt es an Fachwissen und Ressourcen. Die fehlenden Ressourcen können wir dabei nicht wettmachen, verfügen aber über viel Fachwissen, das wir gerne teilen. Mit Fachwissen meinen wir nicht, wie eine Strasse gebaut werden soll, denn dafür gibt es Ingenieurbüros.

Doch mit 15 Jahren Erfahrung mit dem Thema Velo haben wir ganz viel Wissen über die Bedürfnisse der Velofahrenden angehäuft – und dabei ganz zentral: welche Bedürfnisse Schwächere, Ungeübte und Verunsicherte haben. Denn wenn wir den Veloanteil im Verkehr steigern wollen, sind diese Menschen unsere Ziel-

gruppe. Wichtig ist uns auch ein angenehmes Verkehrsklima, zu dem die objektive und subjektiv empfundene Sicherheit zählt. Wir wissen also, welche Massnahmen es braucht, um Konflikte zu vermeiden, und wie Unfallprävention wirklich aussieht. «Velowind» gibt Gemeinden die Möglichkeit, von unserem Fachwissen zu profitieren.

Ob sie davon Gebrauch machen, liegt nicht zuletzt auch an den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern. Da sind also auch die Pro Velo Mitglieder gefragt, ihre Stimme einzubringen. **OO**

** Mit Ausnahme von Critical Mass, welche aber keine Demo ist, sondern eine zufällige Ansammlung von Velofahrenden, die folglich Stau produzieren, ganz ähnlich wie die Autos auf unseren Strassen jeden Tag.*

Informationen und Flyer
www.provelothurgau.ch/velowind

Asphaltierung des Seeradwegs: Pro und Contra

Die Asphaltierung des Seeradwegs östlich von Ermatingen löst in der Velogemeinde viel Kontroverse aus. Was steckt hinter dieser Debatte? *Eddie Kessler*

THURGAU Der Seeradweg östlich der Gemeinde Ermatingen wurde mit einem Hartbelag überzogen. Dies ist nicht etwa einfach einer Laune des kantonalen Tiefbauamts zuzuschreiben. Dieser Massnahme ging schon ein jahrelanger Rechtsstreit voraus, auf der einen Seite der Kanton und die Gemeinde, auf der anderen Seite die Naturschutzverbände. Zankapfel war dabei, dass diese wichtige Verbindung Richtung Kreuzlingen und Konstanz am Rande eines der wichtigsten Naturschutzgebiete der Schweiz verläuft. Da bei uns im Vorstand nebst dem Velo das Herz auch für die Natur schlägt, haben wir intern lange abgewogen, ob es hier wirklich eine Asphaltierung braucht oder der Schutzfaktor für die Enten und Co. höher zu gewichten ist.

In der Velogemeinde waren dabei auch unterschiedliche Standpunkte zu vernehmen. Manche Velofahrenden schätzen das Fahrerlebnis auf Naturbelag, besonders diejenigen, die mit dem Mountainbike unterwegs sind. Andere sind der Meinung, dass eine Freizeitroute keinen Hartbelag benötigt und man das Geld besser anderweitig einsetzen könnte. Doch es gibt auch andere Bedürfnisse zu berücksichtigen. Bereits jetzt nutzen einige den Weg als Pendelstrecke. Sie ist die direkteste, sicherste und ruhigste Verbindung nach Konstanz und ins Zentrum von Kreuzlingen. Nur wird sie bei Regen dreckig, bei Trockenheit staubig, bei Schnee unbrauchbar und sie erfordert viel Unterhalt, da sich regelmässig Schlaglöcher bilden. Hinzu kommt der Rollwiderstand bei Naturbelag.

Wir sind deshalb zu der Überzeugung gekommen, dass Hartbelag zu bevorzugen ist. Erfahrungen zeigen, dass mit solchen Massnahmen Veloverbindungen an Attraktivität gewinnen und sich folglich mehr Personen dazu entscheiden, mit dem Velo zu pendeln.

Damit kann ein Beitrag zur Verkehrsumlagerung geleistet werden. Wir bedauern zwar den Verlust von Schutzgebiet, sind aber froh, dass Ausgleichsflächen geschaffen wurden. Zudem finden wir, dass man dafür durchaus den Rückbau von gewissen Autospuren in Betracht ziehen müsste, anstatt den Velofahrenden immer den schlechtesten Komfort zuzumuten. Gerade weil das Naturerlebnis ein wichtiger Bestandteil vieler Velofahrten ist.

Wir sind dem Kanton und der Gemeinde Ermatingen dankbar, dass sie beharrlich geblieben sind und eine gute Lösung gefunden haben. Wir sind auch froh, dass wir uns bei der Projektierung einbringen konnten und dabei nur wenig anzumerken hatten. Doch jede Lösung schafft neue Probleme. In Zukunft wird sich die Rennfahrbrigade zu den vielen Touristinnen und Touristen, Familien und älteren Velofahrenden gesellen. Da sind neue Konflikte bereits vorprogrammiert. Wir können nur an die Rücksichtnahme appellieren und daran erinnern, dass der Seeradweg keine Formel-1-Strecke ist. Andere Strassen eignen sich besser als Rennpiste, zum Beispiel auf dem Seerücken. **OO**

Mehr Infos unter «Radweg Ermatingen» auf
www.tg.ch

Bauarbeiten
Anfangs Juli vis-à-vis vom Bahnhof
Triboltingen.
© Vera Zahner



Pro Velo Thurgau lanciert eine Petition

Viele sind der Meinung, dass die Beschilderung von Alltagsrouten unnötig ist. Diese Meinung teilen wir nicht und haben eine Petition lanciert. Hier die Gründe, warum du die Petition auch unterschreiben solltest. *Vera Zahner*

FRAUENFELD TG Wir von Pro Velo Thurgau sind der Meinung, dass die Ausschilderung von sicheren und empfohlenen Alltagsvelorouten in ihrem derzeitigen Zustand den Bedürfnissen der Velofahrenden nicht entspricht. Von vielen Seiten her hören wir immer wieder, dass es keine Ausschilderung braucht, da die Velofahrenden ihre Schleichwege kennen und der Schilderwald nicht noch grösser werden soll. Was für eine Ausschilderung spricht und weshalb du unsere Petition unterschreiben solltest, möchten wir dir hier kurz schildern:

- Es profitieren Neuzugezogene, welche mit der Geografie ihrer neuen Wohngemeinde noch nicht vertraut sind.

- Es profitieren Menschen, die nur gelegentlich fahren oder das Velo für sich (wieder-)entdeckt haben und die Schleichwege abseits von gefährlichen Hauptverkehrsachsen nicht oder nur wenig kennen.
- Selbst Einheimische, welche (vermeintlich) mit ihrer Wohngemeinde vertraut sind, profitieren, weil sie so bessere oder sicherere Wege finden. So hat eine Untersuchung der Pro Velo in Amriswil ergeben, dass ein grosser Teil der Sekundarschüler:innen sichere Schleichwege nicht kennen und sich an Hauptverkehrsachsen orientiert hat, um zur Schule zu kommen. Manchmal fährt man auch in eine Richtung, die man sonst eher selten einschlägt.

- Velorouten in der Landschaft werden sichtbarer und bleiben nicht nur auf dem Papier in irgendeiner Schublade eines Bauamts versteckt.
- Velorouten können den Zweck erfüllen, sichere und bequeme Alternativen zu gefährlichen und verkehrsreichen Strassen zu bieten.
- Die Aufmerksamkeit gilt nicht dem Navi oder Smartphone, sondern der Umgebung und dem Verkehrsgeschehen. So lassen sich Unfälle und Stresssituationen vermeiden.

Wir freuen uns auf zahlreiche, velo-begeisterte Unterstützer:innen! Die Petition kann auf unserer Website heruntergeladen werden. Unterschriftsberechtigt sind alle urteilsfähigen Personen: Nationalität, Alter und Wohnort spielen keine Rolle. oo

Petition downloaden unter:
www.provelothurgau.ch/petition



Unterschriften sammeln bei einer Standaktion im Kreuzlinger Seeburgpark.
© Vera Zahner

BEISPIELE FÜR GELUNGENE INFRASTRUKTURVERBESSERUNGEN

Verbesserung in der Veloinfrastruktur

In der Stadt St.Gallen sind in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen für Velofahrende umgesetzt worden. Kleine Anpassungen wie Markierungen und abgesenkte Randsteine helfen im Alltag weiter. Einige Beispiele.

Paul Pfenninger



Veloauffahrt bei Abzweigung von der Hauptstrasse zum Veloweg



Durchgängige Velospur über die Kreuzung



Sanfte Abfahrt von erhöhtem Veloweg und Veloroute durchgängig mit einmündender Strasse ohne Vortrittsrecht



Gedeckte Abstellanlage beim ehemaligen Bahnhof der Appenzellerbahnen

Es gibt noch viele weitere gute Beispiele von kleinen Verbesserungen im Strassenraum im ganzen Kanton, die das Velofahren angenehmer und sicherer machen. Schickt uns eure Meldungen und Fotos an info@provelo.info, damit wir eine Sammlung solcher positiven Beispiele für eine sich anbahnende Velowende erstellen können. Doch reichen diese kleinen Massnahmen, damit mehr Leute aufs Velo umsteigen und sich im heutigen Autoverkehr sicher fühlen? Oder bräuchte es vom Autoverkehr abgetrennte Velowege, damit auch Kinder, ungeübte Erwachsene und ältere Menschen sicher unterwegs sind? oo

AGGLOMERATIONSPROGRAMME Grosse Chance fürs Velo

Paul Pfenninger

Was ist ein Agglomerationsprogramm?

Mit den schweizweit über 30 Agglomerationsprogrammen leistet der Bund finanzielle Beiträge an Gemeinden und Städte zur Erreichung einer nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Aus Sicht des Bundes ist es besser, wenn die betroffenen Regionen aus eigener Initiative Projektvorschläge erarbeiten, die dann später vom Bund (mit) finanziert werden. Doch die Bundesbeiträge sind an strenge Richtlinien und Vorgaben gebunden, damit sich die Agglomerationen letztlich auch im Sinne einer gesamtschweizerisch abgestimmten Siedlungs- und Verkehrspolitik entwickeln. In der Ostschweiz haben sich vor 20 Jahren Gemeinden und Städte aus den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden sowie die jeweiligen Kantonsverwaltungen zu einer Kooperation zusammengeschlossen: dem Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee. Ziel ist es, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über Gemeinde- und Kantons Grenzen hinweg optimal aufeinander abzustimmen. Durch den Zusammenschluss ist es den beteiligten Städten und Gemeinden auch möglich, beim Bund Gelder für die Umsetzung verschiedenster Projekte zu erhalten. Die Agglomerationsprogramme gliedern sich in die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr (Fuss-, Velo-, Autoverkehr, ÖV).

Was wird fürs Velo gemacht?

Schon vier Agglomerationsprogramme (AP) wurden seither beim Bund eingereicht. Daraus entstanden viele Projekte, die auch eine Verbesserung fürs Velo und für die Veloinfrastruktur bringen. «Der Fuss- und Veloverkehr ist seit der 2. Generation ein Programmschwerpunkt», steht im aktuellen AP 5. Da die Zeit für die Umsetzung der vom Bund grosszügig unterstützten Projekte relativ kurz ist, haben nur Projekte im fortgeschrittenen Planungsstand eine Chance. Doch auch bei diesen Projekten ist nach Genehmigung durch den Bund die Umsetzung nicht sicher, da die kantonalen und städtischen/kommunalen Tiefbauämter meist zu wenig Kapazität zum Bauen der geplanten Veloinfrastruktur haben. Dies hatte zur Folge, dass zahlreiche Projekte aus dem AP 1 und AP 2 bei den nachfolgenden Programmen 3 und 4 wieder neu eingereicht werden mussten.

Es ist offensichtlich, dass nicht nur Strassenprojekte für Autos, sondern auch Velowege und -stege sehr aufwändig zu planen und umzusetzen sind. Es braucht nicht nur Kapazität bei den ausarbeitenden Tiefbauämtern und den involvierten Planungsbüros, sondern auch viel Glück, dass keine privatrechtlichen Einsprachen oder lange Verfahren beim Landerwerb die eigentlich guten Projekte über Jahre verzögern.

Bereits umgesetzte Projekte:

- Stadt St.Gallen: Velohauptroute auf der Nordseite des Hauptbahnhofs und grössere Veloabstellanlagen im Bahnhofsbereich waren im AP 2 enthalten und wurden realisiert; ebenso die Velostation in der Hauptpost St.Gallen.
- Goldach, Rorschach: Neue Veloverbindung entlang des Bahntrassees Goldach – Rorschach wurde umgesetzt.
- Stadt St.Gallen: Velomitnahme in der Mühlegg-Bahn wurde 2018 verbessert (aus AP 3).
- Stadt St.Gallen: Verbreiterung des Fuss- und Velostegs entlang des SBB-Viadukts über die Sitter wurde im Jahr 2023 umgesetzt.

Wie geht es nun weiter?

Aktuell ist das 5. Agglomerationsprogramm in Vernehmlassung bei Verbänden, Behörden und Interessierten. Pro Velo St.Gallen Appenzell wird sich auch hier aktiv einbringen, die umfangreichen Berichte studieren und eine kritische Stellungnahme zu den geplanten Projekten abgeben. Dies natürlich in Abstimmung mit dem benachbarten Regionalverband Pro Velo Thurgau. oo

Weitere Informationen

www.regio-stgallen.ch/agglomerationsprogramm

Quelle: cleo.ch/wp-content/uploads/Zeitplan_Clema_2023_Herbst.pdf

Noch nicht umgesetzte Projekte:

- Stadt St.Gallen: Unterquerung der Kreuzung St.Leonhardstrasse von der Alten Reithalle bis zur Lokremise ist nun in Bau (bis 2026).
- Stadt St.Gallen: Velovorzugsroute St.Gallen, Abschnitt SBB-Viadukt bis Gübsensee (St.Gallen Winkeln) aus dem AP 4 wird 2025 als «urbane Grünroute» umgesetzt.
- Stadt St.Gallen: Veloschnellroute Haggenstrasse bis Turnerstrasse: Bauprojekt in Arbeit, Baubeginn voraussichtlich 2028 (aus AP 4).
- Teufen: Veloschnellroute Lustmühle–Kantonsgrenze St.Gallen: Bauprojekt in Arbeit, Baubeginn voraussichtlich 2028 (aus AP 4).
- Stadt St.Gallen: Neue Velobrücke über die Gleise westlich des Hauptbahnhofs muss warten, bis die Arealüberbauung Güterbahnhof geklärt ist.
- Stadt St.Gallen: Neue Velobrücke über die Gleisanlagen beim Bahnhof St.Fiden muss warten, bis die Arealüberbauung Bahnhof St.Fiden/Areal Bach geklärt ist.
- Stadt St.Gallen: Neue Veloverbindung von der Oberstrasse ins Riethüsli auf ehemaligem Trasse der Appenzellerbahnen muss warten, bis die Arealüberbauung Ruckhalde geklärt ist.
- Bodenseeradweg: In Horn wurde 2023 ein wichtiger Abschnitt verbessert. In Thal, Romanshorn, Salmsach und Egnach werden Bauprojekte erstellt, Umsetzung voraussichtlich ab 2025 (AP 3).
- Goldach, Velosteg unter A1-Viadukt: Teil des AP 5, noch nicht vom Bund bewilligt.
- Herisau, Velovorzugsroute Herisau Süd, Teil des AP 5, noch nicht vom Bund bewilligt.

VELOBRÜCKEN ST.GALLEN Brückenprojekte für flachere Velo- verbindungen

St.Gallen liegt bekanntlich in einem Tal, umgeben von Hügeln, aber auch von eingetieften Flussläufen und Tobeln. Gerade für Velofahrende sind steile Abfahrten ins Tobel und anschliessend mühsame Aufstiege ein Hindernis fürs Pendeln im Alltag. Darum gibt es zahlreiche bestehende und auch geplante Velobrücken rund um St.Gallen und in der näheren Umgebung:

1. **Realisiert:** SBB-Viadukt Sittertobel (Verbindung St.Gallen Haggen nach St.Gallen Winkeln)
2. **Realisiert:** Ganggelibrücke Sittertobel (Verbindung St.Gallen Haggen nach Stein AR)
3. **Realisiert:** Autobahnviadukt A1 Sittertobel (Verbindung St.Gallen nach Abtwil)
4. **Projektidee:** Hängebrücke Sittertobel (Verbindung St.Gallen nach Engelburg)
5. **In Planung:** Hängebrücke Goldachtobel (Verbindung St.Gallen Neudorf nach Untereggen)
6. **Projektidee:** Autobahnviadukt A1 Goldachtobel (Verbindung Mörschwil nach Goldach) oo



Sitterviadukt der SBB: verbreiteter Steg für Velo- und Fussverkehr

Buchtipp: Velowende



Das neue Buch «Velowende – für eine lebendige Stadt» (Informationen siehe Kästchen) enthält nicht nur viele gute Beispiele für die Veloförderung in Städten, sondern vermittelt auch eine neue Sichtweise auf den Verkehr. Die Frage ist, was die heutige Gesellschaft (in der Schweiz, in Europa, weltweit) für eine Strasse möchte und welches Fortbewegungsmittel dem Menschen am besten entspricht. Die einseitige Fokussierung der Verkehrsbewältigung auf Autos (im Fachjargon motorisierter Individualverkehr (MIV) genannt) soll der weit gefassten Frage Platz machen: Wie kann die Strasse die gesellschaftlichen Bedürfnisse der Begegnung, der Lebensraumgestaltung und der Fortbewegung erfüllen? Welchen Flächenanteil sollen die verschiedenen Bedürfnisse einnehmen dürfen? Natürlich könnte man diese Diskussion überspringen und die seit 50 oder 60 Jahren geltenden Verkehrsgrundsätze und -normen weiter anwenden. Die zunehmende Platzknappheit im Siedlungsgebiet der Schweiz und die immer stärker werdenden meist negativen Auswirkungen der bisherigen Verkehrsplanung auf die in Städten und Agglomerationen wohnenden Menschen verlangen jedoch ein Überdenken der bisherigen Praxis und die Suche nach neuen Lösungen. Und gerade hier liegt die Stärke des Buches «Velowende».

Nicht nur wird mit alten Mythen im Verkehrsbereich aufgeräumt (z. B. mehr Strassen und mehr Fahrspuren lösen Stauprobleme), sondern es wird anschaulich und mit vielen Beispielen ein neuer Umgang mit der Strassennutzung und damit eine neue Sichtweise auf die Verteilung des beschränkten Platzes vorgeschlagen. Ohne in einen bisher meist polarisierenden Konkurrenzkampf Autos (MIV) versus Velos und Fussgänger:innen zu verfallen, wird nüchtern und sachlich aufgezeigt, welche zahlreiche Vorteile eine veränderte Strassenraumnutzung für die Menschen bringt, und nicht nur für diejenigen, die gerade an der Strasse wohnen, sondern auch für Durchreisende. Somit steigt durch verminderten Lärm und verbesserte Luft die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Mehr Platz im Strassenraum für Grünflächen (Menschen mögen Bäume, Blumen, Vegetation allgemein) und Begegnungen (Sitzgelegenheiten, Restaurants und Cafés) erhöhen die Verweildauer auf der Strasse. Denn der Aussenraum unserer Häuser soll für alle lebenswert und ein positiv wahrgenommener Aufenthaltsraum sein. Dass gleichzeitig auch die Bedürfnisse des Durch-

fahrts- und Lieferverkehrs erfüllt werden müssen, ist klar. Letztlich ist auch die Wahl des Transportmittels dabei eine wichtige Frage. Und dass hier das Velo in seinen vielfältigen Varianten wie Transportvelo, Tourenvelo, Elektrovelo, Velo mit Anhänger, Kindervelo, Tandem usw. eine besonders passende Wahl für die menschlichen Grundbedürfnisse ist, zeigt sich heute schon in vielen Städten. Darum wurden in niederländischen Städten bereits in den 70er- und 80er-Jahren die Prioritäten des Verkehrsmanagements hin zu mehr Velofahrmöglichkeiten versetzt, was sich nun, nach 40 bis 50 Jahren neuer Ausrichtung, beispielhaft und positiv erleben lässt: Es gibt auch Autos in Amsterdam und Utrecht, es gibt dort auch Lastwagenanlieferungen, Krankentransporte, Handwerkerfahrzeuge und Busse, doch es wird im Unterschied zu Städten in der Schweiz ein viel grösserer Bereich der Strassen und des öffentlichen Raums dem Velo- und dem Fussgängerverkehr zugeschrieben. Bei der Planung von Strassensanierungen wird gleichzeitig und gleichwertig an verschiedene Verkehrsträger und ihre verschiedenen Bedürfnisse gedacht. Dabei werden durch die bestehenden begrenzten Raumverhältnisse Kompromisse von allen verlangt. Die Priorität der Sicherstellung des Verkehrsflusses der Autos weicht der Priorität, die Strasse für verschiedene Gesellschaftsschichten und Fortbewegungsbedürfnisse zu gestalten, und zwar gleichwertig und unter Inkaufnahme von Nachteilen für die eine oder andere Verkehrart. Ziel ist es, einen menschenverträglichen Verkehr im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Die Velowende, so die Autor:innen, ist mit den drei Vs zu schaffen: Veränderung (Velostadt werden wollen), Vielfalt (Velokultur für alle), Verantwortung (velofreundliche Infrastruktur bauen). Wenn auf allen Entscheidungs-, Planungs- und Umsetzungsstufen nach diesen Grundsätzen gearbeitet wird, ist eine Velowende auch bei uns möglich. Das Wissen dazu und die Erfahrungen anderer Städte liegen nun gebündelt in einem lesenswerten Buch vor. OO

Velowende – Für eine lebendige Stadt»

Patrick Rérat, Ursula Wyss, Michael Liebi, Christine Lehmann; 2024, Verlag rüffer & rub

Mitglieder von Pro Velo profitieren von einem Rabatt von 20 % auf Onlinebestellungen des Buches beim Verlag