

Viel versprochen, wenig gehalten

Seit Jahren geben Bund und Kanton klare Empfehlungen, Richtlinien und Merkblätter zur Gestaltung von Veloabstellanlagen bei publikumsintensiven Nutzungen heraus. Dennoch tun sich die Winterthurer Baubewilligungsbehörden schwer, gemeinsam mit Bauherrschaften attraktive und der Velostadt angemessene Veloparkplätze zu planen und zu bewilligen. Pro Velo hat die gravierendsten Fehlplanungen der letzten Jahre zusammengestellt.

Juli 2020: Pro Velo Kanton Zürich bittet Stadträtin Christa Meier, künftig bei Baubewilligungen mehr Gewicht auf eine gute Veloparkierung zu legen. Der Anlass waren Baugesuche von Coop und Aldi in der Grüze.

August 2020: Christa Meier und der damalige Stadtingenieur Peter Gasser schreiben Pro Velo, dass sie künftig

mehr Gewicht auf eine gute Veloparkierung legen werden, beispielsweise beim damals noch laufenden Baugesuch für den Coop Grüze. Zudem verweisen sie auf die im September 2020 in Kraft tretende neue Parkplatzverord-



nung, gemäss derer Veloabstellplätze künftig an «gut zugänglicher und zweckmässiger Lage anzuordnen sind.»

März 2023: Der Veloabstellanlagen-Test zeigt: Beim Coop Grüze wurden nur bei einem von zwei Eingängen Veloabstellplätze erstellt – beim wichtigen Zugang zum Baucenter fehlen diese. Die Stadt hatte es versäumt, in der Bewilligung entsprechende Auflagen zu machen. Nach der Intervention von Pro Velo wurde nachträglich wenigstens ein Minimalangebot realisiert.

Juli 2024: Nach der Umgestaltung des Vorplatzes beim Neuwiesencenter ist das Velochaos perfekt. Die Zahl der Abstellplätze beim Eingang viel zu knapp. Erst auf Druck von Pro Velo erfolgen Nachbesserungen.

Juli 2025: Ein weiterer Abstellanlagen-Test zeigt: Trotz neuer Parkplatzverordnung werden die Velofahrenden auch beim KSW drittklassig behandelt (siehe Seite 8). ∞

Auf Druck von Pro Velo nachgerüstet: Abstellanlage beim Seiteneingang des Coop Grüze.

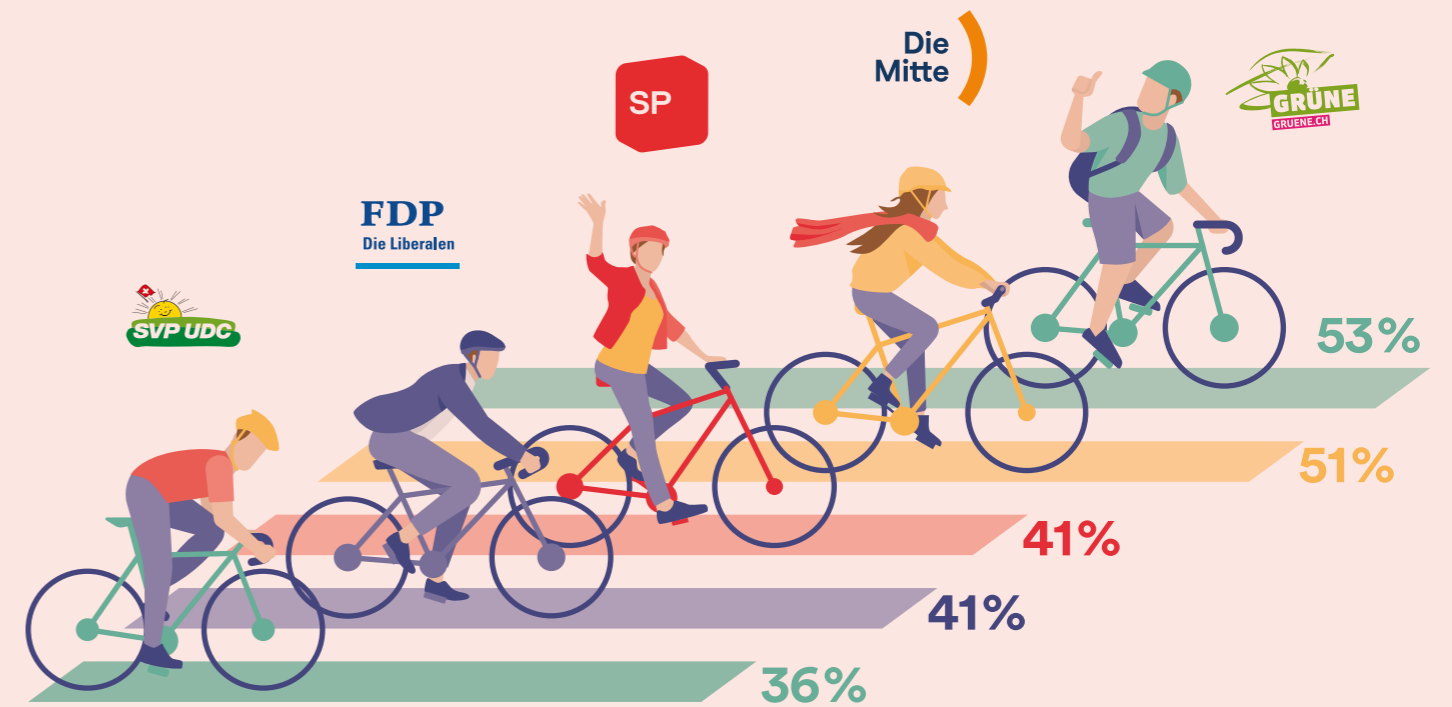
Nachruf

Ciao Adamo

Erschüttert haben wir Anfang Juni vom plötzlichen Ableben von Adamo Lochmatter Kenntnis nehmen müssen. Adamo war Pro Velo eng verbunden und hatte sich immer wieder mit seinem Ideenreichtum eingebracht. Bei unseren Velobörsen durften wir viele Jahre auf seine wertvolle Unterstützung zählen.

Mit seinem Velogeschäft dynamoo beim Portier am Lagerplatz, später dem Veloservice bei der ESSE Musikbar am Bahnhof sowie dem Laden an der Wartstrasse prägte er die Veloszene Winterthurs tatkräftig mit. Im Sommer 2013 lancierte Adamo im dynamoo eine Schlauchbar mit velozipischen Getränken. Als die

Stadt zur Eröffnung der neuen Velounterführung am Bahnhof im Winter 2021 lediglich eine kleine Feier veranstalten wollte, organisierte er kurzerhand einen Velocorso. Am Sonntag, den 12.12.2021, um exakt 12.12 Uhr fuhr eine bunte Schar laut klingelnd mit teils originellen Spezialvelos fröhlich durch den neuen Tunnel. Anschliessend gab's bei Adamos Laden warme Suppe und Punsch bei gemütlichem Zusammensein. Aus gesundheitlichen Gründen musste Adamo im April sein Geschäft mit einem Ladenflohmarkt auflösen. Mit Adamo hat uns ein quirliger, innovativer Mitmensch verlassen. Wir vermissen dich. ∞



CYCLING SCIENCE

Dem Velo ist das Parteibüchlein egal

Vorzugsrouten, Rad-WM oder das ETH-Projekt E-Bike-City: Wenn es ums Velo geht, dann ist Opposition von rechts garantiert. Verfolgt man die Debatten, könnte man meinen, die Gesellschaft teile sich in zwei Gruppen: Velofahrerinnen und Nicht-Velofahrer.

Doch die Realität ist differenzierter. Eine aktuelle Studie der akademischen Forschungsstelle für Velos und aktive Mobilität an der Uni Lausanne (Ouvema) zeigt: Auch Menschen aus dem rechten politischen Spektrum fahren Velo – und zwar deutlich mehr, als ihr Abstimmungsverhalten vermuten lässt.¹

Der Professor für Mobilitätsgeografie, Patrick Rérat, und der Urbanistikforscher Emmanuel Ravalet analysierten die Daten zum Stimmverhalten bei der Abstimmung über die Veloinitiative 2018. Auf den ersten Blick bestätigt die Studie, was wir vermuten: Die Wählerinnen und Wähler der Grünen fahren am meisten Velo, jene der SVP am wenigsten.

Doch man könnte die Befunde auch anders lesen: 17 Prozent der SVP-Wählenden fahren täglich Velo, 19 Prozent mindestens einmal pro Woche. Ja, das

sind weniger als bei den Grünen (25 bzw. 28 Prozent). Aber: 36 Prozent der Anhängerschaft jener Partei, die Velofahrende zum Feindbild erklärt, fahren regelmässig Velo!

Unter den FDP-Wählenden sind es 40 Prozent – ähnlich viele wie in SP und Mitte. Der Anteil jener, die gar nie Velo fahren, ist bei den Grünen mit 24 Prozent am niedrigsten; bei SP, Mitte, FDP und SVP liegt er zwischen 28 und 36 Prozent.

Rérat und Ravalet untersuchten auch Alter, Bildungsniveau, Einkommen, Sprachregion und Urbanisierungsgrad. Männer fahren eher Velo als Frauen, Jüngere häufiger als Ältere. Rechten dient das Velo eher in der Frei-

«36 Prozent der Anhänger jener Partei, die Velos zum Feindbild erklärt, fahren regelmässig Velo!»

zeit, Linken häufiger als Transportmittel. Doch die entscheidende Erkenntnis liegt nicht in den Unterschieden, sondern in den Gemeinsamkeiten: Egal, nach welchem soziodemografischen Kriterium man die Bevölkerung betrachtet – in jeder Gruppe fährt rund ein Drittel Velo. Wir sind uns ähnlicher, als wir denken.

Und doch: Linke, Frauen und Menschen in urbanen Gebieten stimmen eher für den Ausbau der Veloinfrastruktur, Rechte und die Landbevölkerung eher dagegen. Die politische Haltung beeinflusst den Stimmentscheid mehr als die Wahl des Verkehrsmittels.

Noch. Denn in den führenden Veloländern ist die Debatte längst nicht mehr so aufgeladen wie einst. Vielleicht werden auch wir irgendwann so sachlich über Velowege diskutieren, wie wir es schon heute über Fusswege tun. ∞

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

1. <https://doi.org/10.32866/001c.129401>