

# @schlieren



## Velofahren in Schlieren?

Der Veloverkehr steckt in der Schweiz im Vergleich mit anderen Ländern Europas in den Kinderschuhen. Dabei hat das Velo als alternatives Transportmittel zum motorisierten Verkehr viele Vorteile.

Gemäss einer Auswertung des «Tages-Anzeigers» und des Statistischen Amtes des Kantons Zürich fahren 7 bis 8 Prozent der Schweizer häufig Velo. Diese Zahl liegt noch unter dem EU-Durchschnitt von 8,3 Prozent und deutlich unter den 36 Prozent, die Holland aufweisen kann, das Land der Velofahrer schlechthin.

### Lückenhaftes Velonetz

Die tiefen Werte resultieren sicherlich auch aus der Tatsache, dass die Bedingungen für Velofahrer auf Schweizer Strassen nicht die besten sind. Das Routennetz ist noch immer lückenhaft, die Unfallzahlen steigen. Doch die Förderung des Veloverkehrs macht in vielerlei Hinsicht Sinn: Das Velo verursacht weder Lärm noch CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist gut für die Gesundheit, entlastet die Verkehrsinfrastrukturen des motorisierten und öffentlichen Verkehrs und ist für das Zurücklegen kurzer Distanzen deutlich

schneller.

Zur Förderung des Veloverkehrs ist die im März 2016 eingereichte Velo-Initiative entstanden, welche die Gleichstellung von Velowegen mit Fuss- und Wanderwegen verlangt. Der Bund würde der Initiative zufolge bei den Velowegen die gleichen Kompetenzen erhalten wie bei den Fuss- und Wanderwegen. Die Initianten versprechen sich von der verstärkten Veloförderung velofreundlichere Strassen, mehr Abstellplätze für Velos und mehr Sicherheit im Strassenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer. Bauliche und verkehrstechnische Massnahmen, welche den motorisierten vom Veloverkehr trennen, kommen insbesondere auch den Autofahrern zugute, die von einem sichereren und flüssigeren Verkehr profitieren.

### Velo-Initiative kommt vors Volk

Obwohl der Bundesrat die Grundansprüche der Initiative begrüsst, geht ihm

die Initiative zu weit und er hat einen Gegenentwurf unterbreitet, über den wir gemeinsam mit der Initiative wohl nächstes Jahr abstimmen werden.

### Wir fordern mehr Velowege

Die Vorteile des Veloverkehrs sind klar und deutlich. Wir von der SP fordern ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz für ganz Schlieren und in die umliegenden Orte. Damit wird der Verkehr in unserer Stadt als Ganzes nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch effizienter.

Leila Drobi ■

### Velo-Kompetenz

Interview mit Steve Coucheman, Leiter der Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons.

## Kolumne



Markus Bärtschiger, Stadtrat in Schlieren und Ressortvorsteher Bau und Planung. Er kandidiert für das Stadtpräsidium.

### Velofahren ist nicht ungefährlich – aber schön!

Letztlich habe ich an einem Rotlicht auf dem Fahrrad gewartet: Ich erschrak, als ein Autofahrer neben mir sein rechtes Vorderfenster runterliess. Den Autofahrer kannte ich nicht. «Was habe ich jetzt falsch gemacht?» dachte ich. Da rief dieser: «Ich muss ihnen gratulieren!» Hoppla, ich habe doch heute nicht Geburtstag... Der Fahrer sprach weiter: «Sie halten am Rotlicht, das ist toll, normalerweise fahren alle Fahrradfahrer an dieser Ampel auch bei Rot durch. Bravo.»

So weit sind wir also. Velofahrer werden gelobt für ein sinnvolles Verhalten. Ich bin doch nicht lebensmüde und fahre bei dichtem Verkehr bei Rot über eine Kreuzung. Nun denn, in Zeiten, wo sich gefühlte 80% aller Verkehrsteilnehmer (Auto- und Velofahrer, aber auch Fussgänger) nicht an die Verkehrsregeln halten, ist dies wohl nötig. Dass es gerade als Zweiradfahrer manchmal schwierig ist, sich an die Gesetze zu halten, ist aber leider auch eine Tatsache.

Eine spürbare Minderheit von Autofahrern ist der Meinung, Fahrradfahrer hätten auf der Strasse nichts zu suchen. Das heisst nicht, dass diese Autofahrer ihrerseits die Velospuren respektieren. Da wird vor diesen angehalten, um auszuladen, zu telefonieren oder gar um zu parkieren. Dass Velofahrer dann in die Illegalität rutschen und an «komischen» Orten durchfahren, ist somit nicht verwunderlich! Es braucht mehr Respekt von allen Verkehrsteilnehmern. Auch ohne Gerangel um den wertvollen Strassenraum bleibt Fahrradfahren oft gefährlich – aber auch schön!

Markus Bärtschiger ■

## «Velo-Infrastruktur sollte unterbruchsfrei sein»

Die Velokompetenz-Stelle des Kantons Zürich arbeitet daran, dass mehr Menschen im Alltags- und Berufsverkehr das Velo benützen. Dies ist ein Auftrag des Kantonsrats aus dem Jahre 2010.

### Welche Funktion haben Sie innerhalb der Velokompetenz-Stelle?

Ich leite die Koordinationsstelle Veloverkehr. Darüber hinaus bin ich für den Bereich Marketing und Kommunikation sowie die Öffentlichkeitsarbeit, also Veranstaltungen, zuständig. Ich entwickle die Projekte und setze diese dann auch um.

### Warum betreibt der Kanton Zürich eine Velokompetenz-Stelle?

Die Koordinationsstelle Veloverkehr erfüllt einen Auftrag des Kantonsrats. Dieser hatte 2010 das Veloförderprogramm verabschiedet, mit dem Ziel, eine Verkehrsverlagerung (einen sog. Modalshift) zu Gunsten des Veloverkehrs zu erwirken. Velofahren ist eine gesunde Mobilitätsform und wird daher im Kanton Zürich aktiv gefördert. Dass sich Velofahren für alle lohnt, zeigen wir auch auf: <http://www.velo.zh.ch/inklusive>.

Der Fokus liegt dabei vor allem auf dem Alltagsveloverkehr, also zweckgebundene Fahrten wie beispielsweise der Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Sport oder auch zum Einkauf.

### In welcher Form haben Sie Kontakt mit Velofahrern im Rahmen Ihrer Arbeit?

Im Rahmen von Veranstaltungen, wie etwa dem Velotag der Limmatstadt in der Umweltarena Spreitenbach, waren wir vor Ort. Da haben wir den Leuten die zusammen mit der Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei entwickelte Veloschuel (<http://www.veloschuel.ch>) nähergebracht. Die Jugendlichen schätzten den Velo-Geschicklichkeitsparcours sehr, den wir mit Begleitung von uns oder eines Kinder- und Jugendinstructors angeboten haben. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, sich mit interessierten Velofahrenden über die verschiedensten Velothemen auszutauschen. Der

Dialog mit der velofahrenden Bevölkerung spielt an solchen Veranstaltungen eine zentrale Rolle und hilft uns, die Anliegen der Velofahrenden zu erfassen und unsere Arbeit situativ den Bedürfnissen anzupassen.

Auf unserer Website [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) betreiben wir zudem ein Ideen- und Beschwerden-Management-Tool. Dort gehen regelmässig Anfragen aus der Bevölkerung ein.

### Welche Mittel stehen Ihnen zur Verfügung (Personal und/oder Sachmittel)?

Der Kantonsrat hat zusammen mit dem Veloförderprogramm einen Rahmenkredit von über 20 Millionen Franken für 10 Jahre bewilligt. Für die Umsetzung des Förderprogramms sind drei Personen vorgesehen. Derzeit sind wir zu zweit. Um gestärkt ins 2018 starten zu können, wird die dritte Stelle zeitnah besetzt.

### Was für Erfahrungen haben Sie mit Velofahrern und dem Veloverkehr gemacht?

Mit Velofahrern habe ich positive Erfahrungen gemacht. Mir

ist wichtig zu erkennen, dass es nicht einen Menschentyp «Velofahrer» gibt, sondern Menschen, die ein Mobilitätsbedürfnis haben. Je nach vorgesehener Wegstrecke verwenden sie das Velo, den ÖV, das Auto oder gehen zu Fuss. In meiner Arbeit und auch privat setze ich mich für ein Miteinander und die gegenseitige respektvolle Rücksichtnahme ein.

### Welchen Anforderungen müssen Velowege entsprechen?

Das kann nicht allgemeingültig beantwortet werden. Wenn ein Modalshift zu Gunsten des Veloverkehrs erfolgen soll, spielt die Infrastruktur eine wichtige Rolle. Die Velo-Infrastruktur sollte direkt, durchgängig, unterbruchsfrei und sicher

sein.

### Wo befinden sich für Sie gute Beispiele von Velowegen?

Es gibt viele positive Beispiele im Kanton Zürich. Auf unserer Website <https://>



Steve Coucheman, Leiter Koordinationsstelle Veloverkehr – verantwortlich für die Umsetzung des im 2010 durch den Kantonsrat beschlossenen Veloförderprogramms.

[velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) haben wir unter «Netzplanung» einen Bereich «Best-Practice Infrastruktur» erstellt.

Im Rahmen von Velo-Exkursionen erfahren und erleben Mitarbeitende aus Gemeinden, kantonalen Stellen wie auch von Raum- und Verkehrsplanungsbüros auf dem Velo, auf was es bei der Veloplanung ankommt.

### Wie kann man Unfälle mit Velofahrern verhindern?

Aktiv mit angepasster Geschwindigkeit und gegenseitiger respektvoller Rücksichtnahme, passiv mit guter Sichtbarkeit.

### Wie viel bringt ein Helm?

Es existieren zahlreiche Studien zu diesem Thema und jeder kann sich selbst informieren. Da es kein Helm-Obligatorium gibt, ist es jedem selbst überlassen, ob er einen Helm trägt oder nicht. Ich fahre mit Helm.

### Wie stehen Sie zu E-Bikes?

Ich finde das Aufkommen von E-Bikes positiv. Mit Elektromotor können auch weniger trainierte Personen längere Wegstrecken mit dem Velo zurücklegen. Das Potenzial von E-Bikes sehe ich für Pendler, die einen Arbeitsweg von 10 bis 25 km zurücklegen möchten.

### Glauben Sie, dass die Zahl der Velos auf unseren Strassen in Zukunft steigen oder sinken wird?

Mit unserer Arbeit wirken wir auf eine Zunahme der Velofahrenden hin.

### Was kann man in Schlieren für die Velofahrenden tun?

Im Limmattal ist ein Veloschnellrouten-Pilotprojekt geplant. Davon könnte auch Schlieren profitieren. Eine positive Einstellung zu diesem Pilotprojekt kann die Entwicklung begünstigen. Es ist wichtig, dass die Stadt, die Bevölkerung, Politik und Wirtschaft die Veloschnellroute als Chance für die Region betrachten. Das Potenzial der Verbindung von Schlieren nach Zürich ist aus unserer Sicht hoch. Nicht zuletzt weil keine topografischen Hürden überwunden werden müssen.

Interview:

Leila Drobi / Pascal Leuchtmann ■

### Haben Sie gewusst, dass ...

... die durchschnittliche **Tagesunterwegszeit** (inkl. Warte- und Umsteigezeiten) in der Schweiz kaum vom Wohnort abhängt? Städterinnen und Städter sind pro Tag 89,9 Minuten unterwegs, auf dem Land sind es 91,6 Minuten, in der Agglo 91,1 Minuten.

... **Leute mit Führerschein länger unterwegs** sind als solche ohne Führerschein?

Wer jederzeit ein Auto zur Verfügung hat, ist 93,8 Minuten unterwegs, steht das Auto nur nach Absprache zur Verfügung, sind es 100,3 Minuten. Wer nur den Führerschein besitzt, aber kein Auto zur Verfügung hat, ist nur 92,1 Minuten unterwegs, also immer noch mehr als der Gesamtdurchschnitt.

... die mittlere **Geschwindigkeit** tatsächlich in der Schweiz gefahrener Strecken **mit der Bahn** mit Abstand **am höchsten** ist?

Sie bringt es auf 62,2 km/h, dahinter folgen Auto (37,1 km/h) und Motorrad (31,1 km/h). Mit dem E-Bike werden 17 km/h erreicht, mit dem Velo 13,3 km/h. Die Limmattalbahn soll es auf 22 km/h bringen, ein gewöhnliches Tram schafft 16,6 km/h.

**36,8 km** täglich legt eine durchschnittliche Person in der Schweiz im Inland zurück.

**0,9 km** sind es im Schnitt mit dem Velo oder E-Bike.

**90,4 Minuten** beträgt die Tagesunterwegszeit, die Hälfte davon für Freizeitaktivitäten.

**65%** aller Haushalte haben mindestens 1 Velo, 78% haben ein Auto.

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2017)



Wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten wollen, dass es allen ein wenig besser geht. Dies ist das zentrale Ziel unserer Politik.

**In diesem Sinne  
wünschen wir Ihnen  
frohe Festtage und  
einen guten Rutsch ins  
neue Jahr.**

## Unsere Stadtratskandidaten

Stadtrat Markus Bärtschiger als Stadtpräsident und Parlamentarier Pascal Leuchtmann als Stadtrat: Sie wurden am Donnerstag, 12. Oktober, für die Schlieremer Stadtratswahlen 2018 nominiert.

Der Ökonom Markus Bärtschiger ist ein Urgestein der Schlieremer Politik und arbeitet seit bald acht Jahren im Schlieremer Stadtrat mit. Der vormalige Vorsteher des Ressorts Sicherheit und Gesundheit leitet jetzt das Ressort Bau und Planung.

Der in Schlieren geborene Bärtschiger ist seit über drei Jahrzehnten in Schlieren politisch aktiv; er war vor seinem Stadtratmandat 20 Jahre im Parlament und konnte dieses auch zweimal als Präsident führen. Er vertritt den Bezirk neuerdings auch im Kantonsrat. Sein langjähriges Engagement in diversen Gremien in Stadt und Bezirk, darunter als Präsident des Spitals Limmattal, ermöglicht es ihm, sich breit und prominent zu vernetzen. Ideale Voraussetzungen für einen künftigen Stadtpräsidenten.

*«Die Stadt entwickelt sich rasant, aber sie muss eine Stadt für alle Menschen bleiben.»*

*(Markus Bärtschiger)*

*«Schlieremerinnen und Schlieremer sollen in unserer schönen Stadt ihre Wohnungen auch in Zukunft bezahlen können.»*

*(Pascal Leuchtmann)*

Pascal Leuchtmann hat während siebenhalb Jahren im Gemeindeparlament von Schlieren gezeigt, dass er das politische Handwerk beherrscht. Als Fraktionschef wie als Präsident der Geschäftsprüfungskommission und als Parlamentspräsident und damit höchster Schlieremer hat er seine Vielseitigkeit bewiesen. Tritt der promovierte Elektroingenieur und ETH-Dozent im Parlament ans Rednerpult, hören auch die politischen Gegner zu. Das sind Qualitäten, die auch im anspruchsvollen Exekutivamt wertvoll und nützlich sind.

## Impressum

Auflage: 9000 Exemplare  
Herausgeberin: SP Schlieren  
Stationsstrasse 26, c/o Jucker,  
8952 Schlieren  
Telefon 044 730 77 47  
praesident@spschlieren.ch  
Redaktion: Leila Drobi,  
Pascal Leuchtmann, Walter Artho  
Titelbild: Fotolia

[www.spschlieren.ch](http://www.spschlieren.ch)  
[www.facebook.com/spschlieren](https://www.facebook.com/spschlieren)

ja 