

Das neue Magazin für Pro-Velo-Mitglieder

TEXT: CORINNE PÄPER, CLAUDIA BUCHER | FOTOS: ZVG

Wir machen einen Schritt in die Zukunft: Die Delegierten von Pro Velo Schweiz beschlossen an der letzten Delegiertenversammlung 2022 einstimmig, in Richtung integrierte Verbandskommunikation aufzubrechen. Die Mitgliederkommunikation von Pro Velo soll digitaler werden und alle Sprachräume der Schweiz einbeziehen, einschliesslich des Tessins – und selbstverständlich informativ, unterhaltsam und spannend bleiben.

Dadurch trennen sich die Wege von Pro Velo Schweiz und dem Velojournal, das ab 2024 als eigenständiges Magazin unabhängig vom Verband agiert, während das Westschweizer Mitgliedermagazin «Pro Velo Info» Ende Jahr seine letzte Ausgabe herausbringt. Der Verein Pro Velo info bleibt jedoch weiterhin bestehen. Die Autorinnen und Autoren von Velojournal sowie von Pro Velo

wirken beim neuen «Pro Velo Magazin» mit. So harmonisieren wir zwei verschiedene Sprachkulturen und entnehmen das Beste beider Welten. Anstelle der beiden Pro-Velo-Mitgliederzeitschriften erscheint somit die neue, vierteljährlich auf Deutsch und Französisch erscheinende Verbandspublikation «Pro Velo Magazin» mit einer Redaktion in Bern. Mit diesem Schritt werden Lesende in allen Regionen einheitlicher und digitaler über das aktuelle Verbands- und Velogeschehen informiert. Mehr Vielfalt, mehr Informationen für alle Mitglieder in der ganzen Schweiz – das ist das neue Pro-Velo-Verbands-Magazin.

Politik, Infrastruktur und Velo-Förderungsmassnahmen sind Hauptthemen, über welche die Pro-Velo-Redaktion schreibt, aber nicht nur: Das «Pro Velo Magazin» veröffentlicht auch Hintergrundberichte und zeigt die Gesichter von Pro Velo aus allen Regionen der Schweiz. Beispielsweise von Mitgliedern, die das Velo zu ihrem Beruf gemacht haben.

Ausserdem finden Lesende Tipps zu den wichtigsten regionalen und nationalen Veloveranstaltungen sowie Neuheiten aus der Velobranche. Auch die regionale Berichterstattung kommt nicht zu kurz: National relevante Ereignisse aus den Regionen publizieren wir im «Pro Velo Magazin», und zahlreiche Regionalverbände berichten zusätzlich in einer Beilage über das örtliche Geschehen.

Das «Pro Velo Magazin» bringt Mitglieder aller Regionen zusammen und erscheint ab März 2024 vier Mal im Jahr in Print und digital. Mitglieder erhalten es automatisch. ●

«Das «Pro Velo Magazin» informiert und berichtet, was sich national und in den Regionen in Sachen Velo abspielt und was Pro Velo unternimmt, um die Schweiz velofreundlicher zu gestalten.»

Jürg Buri, Geschäftsleiter Pro Velo



Das Velo ist gepumpt, und die Co-Redaktorinnen Cynthia Khattar und Corinne Päper sind parat für die spannende Reise mit dem neuen «Pro Velo Magazin».

Alles wird noch besser mit dem «neuen» Velojournal

TEXT: PETE MIJNSSEN

Die Redaktion von Velojournal sieht den Wechsel in der Pro-Velo-Verbandskommunikation als Chance, den frei gewordenen Platz mit anderen interessanten Inhalten zu füllen. Das Ziel ist gesetzt, die Qualität im Magazin und betreffend Online-Auftritt der letzten Jahre weiter zu erhöhen. So soll in Zukunft noch mehr in recherchierte Inhalte, Reportagen und Hintergründiges zu Politik und Verkehrsthemen investiert werden. Schön bebilderte Reisege-

schichten, Tests und Aktuelles zum Leben auf zwei Rädern bleiben aber ein wichtiger Teil unseres Magazins. Das gilt auch für unsere Onlineplattform, wo es für Abonnentinnen und Abonnenten in Zukunft auch längere Artikel zu lesen gibt. Kurz: Velojournal ist und bleibt die profilierte Velostimme im Schweizer Medienwald.

Da Velojournal ab 2024 nicht mehr im Mitgliederbeitrag von Pro Velo inbegriffen sein wird, kann unser Magazin ab sofort separat abonniert werden. Damit für Sie als Mitglied der Zugang zu unserer Publikation erhalten bleibt, haben wir ein attraktives Angebot ausgearbeitet:

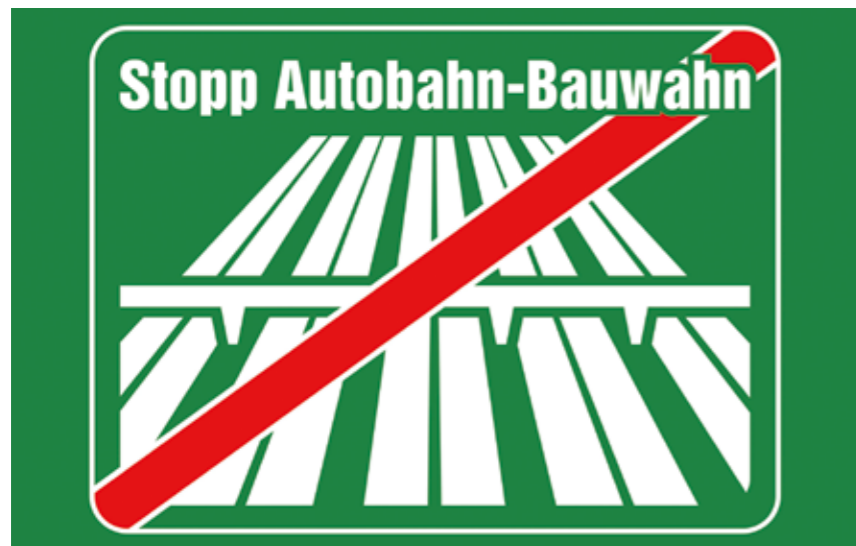
Für nur Fr. 29.– erhalten Sie weiterhin das Velojournal als Sonderangebot (inkl. Onlineversion) statt zum Normalpreis von Fr. 60.– im Jahr.

Möchten Sie davon profitieren? Dann lösen Sie schon heute Ihr Velojournal-Abo. So stellen Sie sicher, dass Sie weiterhin mit unseren Printausgaben über die neusten Entwicklungen im Velobereich und bei Mobilitätsfragen informiert werden. ●

«Exklusiv bebilderte Reise Geschichten, Tests und Reportagen zum Leben auf zwei Rädern bleiben weiterhin zentraler Teil des Velojournals.»

Pete Mijnsen, Herausgeber und Chefredaktor Velojournal





Zahlreiche Organisationen unterstützen das Referendum gegen den Ausbaukredit.

Pro Velo will Velowege statt Autobahnen

Ende September hat das Parlament beschlossen, 5,3 Milliarden Franken für den Neu- und Ausbau von Autobahnen auszugeben. Pro Velo ist Teil einer breiten Allianz, die dagegen das Referendum ergriffen hat.

TEXT: CHRISTOPH MERKLI | BILD: VCS

Was kümmert die Velofahrenden der Ausbau von Autobahnen? Entlasten diese nicht das übrige Strassennetz, auf dem die Velofahrenden unterwegs sind? Für Pro Velo ein Trugschluss. Der Grund dafür liegt darin, dass zusätzliche Verkehrsflächen Anreize für Autofahrten schaffen. Die meisten Autofahrten führen früher oder später über das Gemeinde- und Kantonsstrassennetz. Wer also auf den Autobahnen mehr Verkehr sät, wird ihn auch auf dem untergeordneten Netz ernten. Dabei gebieten die steigenden Mobilitätsbedürfnisse und die verbindlichen Klimaziele, dass mehr Verkehr zu Fuss, auf dem Velo und über den öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Doch statt in eine zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur für Jung und Alt zu investieren, sprechen Bundesrat und Parlament die horrend Summe von 5 300 000 000 Franken, also 5,3 Milliarden, für den Ausbau von Autobahnen. Ein Teil dieser enormen Summe sollte aus Sicht von Pro Velo stattdessen in Veloinfrastrukturen investiert werden. Das in diesem Jahr in Kraft getretene Veloweggesetz verpflichtet die Kantone, gute und sichere

Velowegnetze zu planen und zu bauen. Das Veloweggesetz sieht jedoch kein zusätzliches Geld für Veloinfrastrukturen vor. Zwar gibt der Bund Geld für Velowege über die Agglomerationsprogramme. Doch die Mittel genügen nicht. Und für Velowege ausserhalb von Agglomerationen gibt es gar nichts.

Der geplante milliardenschwere Ausbau von Autobahnen steht somit doppelt im Widerspruch zu den verbindlichen Zielen im neuen Veloweg- und im Klimaschutzgesetz: Einerseits fördert er den motorisierten Verkehr, statt ihn zurückzubinden. Andererseits fehlen die Mittel beim Ausbau des Velowegnetzes.

Pro Velo hat sich darum für die Unterstützung des Referendums entschieden und beteiligt sich an der Unterschriftensammlung, die bis Ende Jahr läuft. Der Unterschriftenbogen ist diesem Heft beigelegt.

Weitere Unterschriftenbögen können hier heruntergeladen werden: pro-velo.ch



Rad & Recht: Dürfen Autos auf Radstreifen fahren?



Veloexperte Christoph Merkli klärt auf:

Gelb gestrichelte Radstreifen gewähren Velofahrenden Vortritt, dürfen aber von anderen Fahrzeugen befahren werden, «sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindern». Auch wenn Fahrzeuge einen Radstreifen queren wollen, müssen sie den Velos den Vortritt lassen. Die Ordnungsbussenliste sieht jedoch keinen bestimmten Betrag für Autolenkerinnen und -lenker vor, die auf Radstreifen fahren und Velofahrende behindern. Fehlbare müssen daher verzeigt werden, was dann Kosten von mehreren Hundert Franken nach sich ziehen kann. Der Kanton St. Gallen beispielsweise empfiehlt eine Busse von 200 Franken – zuzüglich der Bearbeitungsgebühr. Für das Anhalten oder gar Parkieren auf Radstreifen indessen sieht der Bussenkatalog 80 beziehungsweise 120 Franken vor. Autos dürfen also vor dem Rechtsabbiegen nicht rechts an den Randstein fahren, wenn es einen Radstreifen hat und Velos behindert werden. Anders ist die Rechtslage, wo es keinen Radstreifen hat. Hier dürfen Velofahrende zwar an stehenden Kolonnen rechts vorfahren, aber nicht, wenn ein fahrendes Fahrzeug rechts blinkt, um abzubiegen. Velofahrende müssen hier Rücksicht nehmen und den rechts abbiegenden Fahrzeugen das Abbiegen ermöglichen. Dies hat das Bundesgericht 2017 nach einem schweren Unfall so entschieden. Apropos Vortrittsrecht auf Radstreifen: Zwar geniessen Velofahrende auf dem Radstreifen Vortritt, umgekehrt verlieren sie diesen, wenn sie den Radstreifen verlassen, zum Beispiel, um zu überholen oder nach links abzubiegen. Auch dann, wenn sie ein Handzeichen geben.

Christoph Merkli (Leiter Infrastruktur und Politik, Pro Velo Schweiz)

Veloteilen in der Stadt Chur

Bikesharingsysteme gibt es in vielen Schweizer Städten. Neuerdings auch in Chur. Unter der Federführung von Pro Velo Graubünden hat in der Bündner Hauptstadt ein Velo- und E-Bike-Verleih von Publibike gestartet – vorerst im Testbetrieb.

TEXT: FABIAN BAUMANN | FOTO: ZVG

Basel hat eins, Zürich hat eins und seit Neuestem auch Chur: ein Bikesharingsystem. Am 18. September haben Pro Velo Graubünden und der Kanton Graubünden ein Veloverleihsystem in Chur gestartet. Das Bikesharingprojekt ist vorerst auf eine Dauer von neun Monaten beschränkt. Während dieser Zeit wollen der Kanton und Pro Velo herausfinden, ob das Angebot in der Stadt Chur genutzt wird und Bedarf dafür besteht. Das Bikesharingnetz besteht aus zehn Stationen mit insgesamt 60 Fahrrädern – 36 E-Bikes und 24 normale Velos. Betrieben wird es vom in der Schweiz etablierten Anbieter Publibike, die Churer Stiftung Feschland kümmert sich um den Unterhalt der Velos sowie die Logistik.

Der Wunsch, in Chur ein Bikesharingssystem zu etablieren, habe schon länger

bestanden, sagt Simon Gredig, Geschäftsführer von Pro Velo Graubünden und Projektleiter des Veloverleihs. Während man bei der Stadt aber zunächst nicht auf offene Ohren stiess, begrüsst der Kanton das Engagement von Pro Velo von Anfang an.

Mehrwert für Kanton, Betriebe und Bevölkerung

Der Kanton Graubünden sieht im Veloverleih einen praktischen Nutzen. Anstatt weitere Dienstvelos zu erwerben, hat man sich dazu entschieden, vier Stationen des öffentlichen Bikesharings zu finanzieren. «Als verantwortungsvoller Arbeitgeber möchten wir unseren Mitarbeitenden die Möglichkeit geben, sich auf dem Arbeitsweg und während der Arbeit bequem und umweltfreundlich fortzubewegen», sagte Regierungsrätin Carmelia Maissen, Vorsteherin des Departements für

Infrastruktur, Energie und Mobilität, beim Start des Churer Veloverleihs. Gleichzeitig habe diese Lösung den Vorteil, dass das Angebot auch von der Bevölkerung genutzt werden könne.

Zusätzlich zum Kanton hat Gredig weitere Partner für den Veloverleih gesucht und mit der Fachhochschule Graubünden, der Pädagogischen Hochschule Graubünden und dem Kantonsspital gefunden. Auch die Churer Stadtregierung legte die Zurückhaltung ab und beteiligt sich an einer der Publibike-Stationen. Die Mitarbeitenden der Standortpartner können die Publibikes jeweils 30 Minuten kostenlos benutzen. Dank Promocodes profitiert aber auch die lokale Bevölkerung von attraktiven Tarifen für das Ausleihen von Velos oder E-Bikes.

Bereits weit über tausend Fahrten

Im kommenden Sommer wollen die Beteiligten Bilanz ziehen. Falls der Testbetrieb bis dahin erfolgreich verlaufen ist, sollen das Angebot ausgebaut und weitere Stationen in den Dauerbetrieb aufgenommen werden. Vier Wochen nach dem Start sieht es gut aus. «Wir verzeichnen schon weit über tausend Fahrten», sagt Simon Gredig. Jedes Velo sei ab der dritten Woche durchschnittlich einmal pro Tag ausgeliehen worden. «Damit hat Chur bereits zahlreiche andere Bikesharingsysteme in den Städten Basel, Biel oder Martigny überholt.» Erfreut zeigt sich auch Carmelia Maissen. «Aus Sicht des betrieblichen Mobilitätsmanagements hat sich das Angebot bereits gelohnt», sagt die Regierungsrätin. Bestärkt durch den positiven Start könne er mit der Planung für die Weiterführung starten, erläutert Gredig. Das Ziel sei es, künftig alle Stadtteile innert nützlicher Fussdistanz zu erschliessen. Damit das gelinge, brauche es jedoch nicht nur gute Zahlen und eine intelligente Planung. «In erster Linie sind wir auf die Unterstützung des Kantons, der Stadt Chur und möglichst vieler weiterer Standortpartner angewiesen.»



Seit einigen Wochen stehen auch in Chur Velos und E-Bikes von Publibike.

provelogr.ch