

VELOJOURNAL

GEWINNEN!
CILO «VELECTRA»
IM WERT VON
FR. 2290.-

NACHTAKTIV

Mit einem Leuchten auf dem Kopf durch die Dunkelheit

SICHERHEIT – Unfallverhütung ohne Helmobligatorium
REISEN – Postkoloniale Spurensuche in Namibia
ZWIEBELPRINZIP – Wer klug schichtet, bleibt warm



OÖ PRO VELO



„JETZT GILT ES ERNST“



Für die Veloinitiative läuft es eigentlich gut. Die Unterschriften dafür wurden in Rekordzeit gesammelt, und die vorberatende ständerätliche Kommission nahm den Gegenvorschlag des Bundesrats kürzlich einstimmig an. Sogar der SVP-Vertreter sprach sich dafür aus. Das ist ein positives Signal für die weiteren Verhandlungen in den Räten. Natürlich enthält die Initiative weitergehende Forderungen als der Vorschlag des Bundesrats. Doch für Pro-Velo-Präsident Matthias Aeischer ist ausschlaggebend, dass die Veloförderung in die Verfassung kommt.

Ist damit nun alles in trockenen Tüchern, wie man frohlocken könnte? Weit gefehlt! Jetzt fängt die Arbeit erst richtig an. Was passiert, wenn trotz politischer Einigkeit etwa ein abtrünniges Komitee gegen das Velo (und gegen undisziplinierte Velofahrer) Stimmung macht? So stellt auch der freisinnige Nationalrat Thierry Burkart im Velojournal-Interview fest, dass die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer von der Notwendigkeit eines neuen Verfassungsartikels überzeugt werden muss. Zuletzt hat das Volk vor 40 Jahren einer Ergänzung zugunsten der Wanderwege zugestimmt. Aber dass sich dies beim Velo wiederholen wird, ist nicht in Stein gemeisselt.

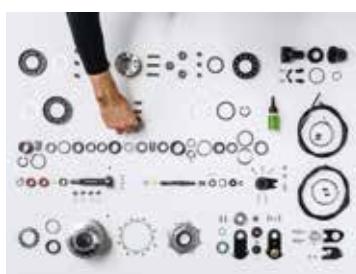
Machen wir also die Rechnung: Das Velo ist in der Bevölkerung populär, dennoch beträgt sein Anteil am Verkehr schweizweit nur knapp acht Prozent. Da liegt noch viel Potenzial brach, und deshalb will die Politik den Veloanteil am Verkehr nun verdoppeln. Die Veloinitiative kann und will hier ansetzen.

Ein Abstimmungserfolg ist aber nicht gratis zu haben. Im Gegensatz zu Bahnabstimmungen (Fab) und Strassen (NAF) ist die Velolobby bis jetzt finanziell noch schwach aufgestellt. Guter Wille und Lippenbekennisse alleine reichen nicht, um die Initiative respektive den Gegenvorschlag an der Urne durchzubringen. Vielmehr müssen sich nun Verbände, Parteien, die Velo-branche und Privatpersonen finanziell mehr engagieren. Anders gesagt: Wenn wir alle unseren finanziellen Einsatz verdoppeln, erhält das Velo auch auf diesem Weg mehr Rückenwind!

Mit den besten Wünschen

Pete Mijnssen
Herausgeber

30-SEKUNDEN-NEWS-FLASH



TREIBT AN

Die Rohloff-14-Gang-Nabenschaltung ist ein technisches Meisterwerk und ein Meilenstein der Velotechnik. Sie steht für die Renaissance der Getriebeschaltung beim Fahrrad.
www.vj-mag.ch/geniestreich



FEDERT AB

Federgabeln sind bei Mountainbikes, aber auch bei E-Bikes kaum mehr wegzudenken. Sie sorgen für Fahrkomfort und bessere Kontrolle. Velojournal blickt im Video ins Innere der Gabel.
www.vj-mag.ch/gefedorf



SCHALTET ZU

Beim Rennvelo ist der Brems- auch der Schalthebel – und umgekehrt. Im Bremshebel sitzt ein kleines Wunderstück der Mechanik. So schaltet man flink einen Gang zu.
www.vj-mag.ch/schalten

44

SEITEN

WINTERFEST: SEITE 30 BIS 34

DER RADLER ALS ZWIEBEL - S. 30
WEGE ZUR ERLEUCHTUNG - S. 32



GROSSE VERLOSUNG!

Preise im Wert von
über Fr. 3000.-.
mehr auf S. 35



8 «KEIN OBLIGATORIUM»

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung wird verdächtigt, an einem Teil-Velohelm-Obligatorium für E-Bikes zu arbeiten. Direktorin Brigitte Buhmann wehrt sich und erläutert, wie sie die Velosicherheit verbessern will.

10 GLORIA AL CICLISMO!

Was ist so faszinierend an alten Rennvelos? Wir wollen es wissen. Und fahren mit 30-jährigen Velos von Zürich in die Toscana. Dort findet die Eroica statt, ein Rennen um Stil und Accessoires.

16 SPUREN IM SAND

Auf zwei Rädern durch Namibia – das hält die Sinne auf Trab: Die Kolonialzeit hat ihre Spuren hinterlassen und beschäftigt auch auf der Tour – und doch sorgen gerade die verlassenen Bergwerke und Geisterstädte für einen besonderen Reiz.

24 DAS VELO IST ZU EFFIZIENT

Das Fahrrad ist das produktivste Verkehrsmittel. Doch gegenüber Zug und Auto blieb und bleibt es auf der Strecke. Ein Rückblick mit einer paradoxen Folgerung.

30 DER RADLER ALS ZWIEBEL

Auch im Winter kann man gut radeln, selbst auf längeren Touren. Bewährt hat sich bei der Kleidung, wie etwa auf Skitouren, das «Zwiebelprinzip».

32 WEGE ZUR ERLEUCHTUNG

Im Einsatz für mehr Sicherheit und Sichtbarkeit auf der Strasse haben die Daniel Düsentrybs der Velowelt einmal mehr an klugen Beleuchtungen getüftelt. Eine Nachtfahrt mit vier Neuheiten.

37 DIE LÖSUNG: LIGURIEN

Auf die OBikes folgen E-Roller. Wie kann man sich gegen die drohende Plage wappnen?

SEITENÜBERSICHT

- 05 NEWS / COMIC
- 06 SPORT: SPEKTAKEL OHNE BREMSEN
- 08 INTERVIEW
- 10 VELOKULTUR: EROICA
- 12 DAS GROSSE PÄSSE-SPIEL
- 14 POLITIK: DIE BRÜCKENBAUER
- 16 REISEN: NAMIBIA
- 22 SZENE SCHWEIZ
- 24 DAS VELO IST ZU EFFIZIENT
- 26 FILM: «QUICKSILVER»
- 28 WEIHNACHTSTIPPS
- 30 DER RADLER ALS ZWIEBEL
- 32 TEST: BELEUCHTUNGEN
- 35 LESERUMFRAGE
- 37 RADGEBER
- 38 IN EINZELTEILEN
- 40 HERSTELLERINFOS
- 41 BRIEFE / AGENDA
- 42 RÜCKLICHT / IMPRESSUM





BILLIGER E-BIKEN

■ Schweden unterstützt Elektrovelo-Käufer mit einer Prämie. Und das nicht zu knapp. Wer sich ein neues E-Bike zulegt, erhält vom Staat 25 Prozent des Kaufpreises rückerstattet. Die schwedische Regierung hat mehr als 126 Millionen Franken budgetiert, um die E-Bike-Käufe anzukurbeln. Der maximale Zustupf an ein neues Elektrovelo liegt bei 10 000 Kronen, umgerechnet rund 1200 Franken. Bis Ende des Jahres 2020 könnten damit bis zu 35 000 vergünstigte Elektrovelos über Schwedens Straßen rollen. Die Subvention von E-Bikes ist aber nicht nur als Geschenk des schwedischen Staats an die Bürgerinnen und Bürger zu verstehen. Mit einer Kaufprämie lassen sich sowohl die Fahrradnutzung steigern als auch Treibhausgase reduzieren. Das erklärte Lars Strömgren von der schwedischen Velolobby Cykelfrämjandet.



PROBLEM ELTERNTAXI

■ «Die Fahrt im Auto hindert die Kinder daran, auf ihrem Schulweg wertvolle Lernerfahrungen zu machen», sagt Simon Furter. Der Geschäftsführer von Pro Velo Schaffhausen ist gleichzeitig Kampagnenleiter von «Schulweg bildet». Gemeinsam mit dem VCS, der Polizei Schaffhausen sowie den Autoverbänden ACS und TCS weist Pro Velo auf das Problem der Elterntaxis hin. Die Zusammenarbeit der fünf Organisationen sei schweizweit einzigartig und unterstreiche die Bedeutung des Themas, heißt es in einer kürzlich verschickten Medienmitteilung. www.schulweg-bildet.ch

BEST OF - AUSWÄRTS ESSEN MIT CHRISTOPHE BADOUX



SPEKTAKEL OHNE BREMSEN

Was als privater Anlass im nächtlichen Brooklyn begann, hat sich zum vollwertigen Rennformat entwickelt. Das Red Hook Criterium ist das bekannteste Fixed-Gear-Rennen. Seine Anziehungskraft reicht aber weit über die Szene hinaus.

Im März 2008 organisiert David Trimble ein nächtliches Velorennen zur Feier seines 26. Geburtstags. Am Start steht eine Handvoll Freunde. Es gibt weder Sponsoren noch eine Bewilligung für das Rennen auf offener Strasse. Alle Teilnehmenden fahren auf Fixed-Gear-Bikes, Velos mit Starrlauf und ohne Bremsen, wie sie sonst auf der Bahn im Einsatz sind. Bereits im Folgejahr kommen mehr als 100 Zuschauer zum Rennen, das von da an Red Hook Criterium, kurz RHC, heisst. Der Name leitet sich vom gleichnamigen Viertel im New Yorker Stadtteil Brooklyn ab, in dem das Rennen stattfindet. Gegen elf Uhr nachts düsen rund zwei Dutzend Personen auf Fixies durch die Strassen. Mund-zu- Mund-Propaganda und die

«New York Times», die bereits 2009 über den Anlass berichtet, verhelfen dem RHC zu wachsender Popularität.

Im Jahr 2010 wagt Trimble den Sprung nach Europa. Am 15. Oktober findet das erste Rennen in Mailand statt. Bei der Premiere ausserhalb New Yorks sind fast 1000 Zuschauer zugegen. Im Lauf der Jahre wächst das Red Hook Criterium zu einer Serie an. Neben New York und Mailand stehen mittlerweile auch Barcelona und London auf dem Rennkalender. Mit einem illegalen Strassenrennen hat das RHC heute nichts mehr zu tun. Dafür ist ihm die Unterstützung von namhaften Sponsoren gewiss.

RUNDKURS SORGT FÜR ZUSCHAUER

Die Atmosphäre am achten Red Hook Criterium Mitte Oktober in Mailand ist entspannt. Als Besucher fühlt man sich eher an ein Velofestival als an ein Rennen

erinnert. Der Athletenbereich ist nicht abgesperrt, sondern Teil des Besuchergebäudes. Fans kommen ihren Idolen nahe. Die angereisten Equipen präsentieren sich mit Ständen, wie man sie von den Bike Days oder dem Urban Bike Festival kennt. Marken wie Cinelli, Schindelhauer oder Specialized, die eigene Teams stellen oder FahrerInnen sponsern, nutzen das Rennen zur Imagepflege und als Werbeplattform. Das Publikum ist jung, oft tätowiert, was auch auf zahlreiche Athletinnen und Athleten zutrifft, und trägt Velokäppis. Als Verpflegung gibt es italienisches Gelato, Fast Food und Bier. Von Letzterem hat ein Stand gleich mehr als 20 verschiedene Sorten – Craft Beer aus aller Welt – im Angebot. Das RHC zieht aber nicht nur Fixie-Fans an. Grund ist das Rennformat. Als «Kriterium» wird im Radsport ein Rennen bezeichnet, das in der Regel auf einem Rundkurs

Bester Schweizer: Adrien Merkt (vorne) fuhr stark und erreichte im Final den 17. Rang.





Improvisierte Zuschauertribüne.

stattfindet. Die Strecke ist kurz, in Mailand misst sie gerade einmal 1270 Meter. Dafür müssen die Teilnehmenden mehrere Runden absolvieren. Für die Zuschauenden ist das ein Vorteil: Man sieht die Fahrerinnen und Fahrer immer wieder und kann sie anfeuern. Anders bei einem traditionellen Rennen wie der Tour de France: Dort stellt man sich als Zuschauer irgendwo am Streckenrand auf, wartet Stunden, bis das Peloton auftaucht, nur um die Fahrer dann an sich vorbeisausen zu sehen. Beim RHC kommt der Faktor Action hinzu. Die Rennstrecke ist schmal und hat enge Kurven. Das erfordert Geschick, zumal die Starrlaufvelos vor den Kurven einzig durch Beinkraft und Technik des Fahrers abgebremst werden können. Die Athleten fahren Rad an Rad, Schulter an Schulter, das Tempo ist hoch. Wer nicht aufpasst, riskiert, mit 50 Sachen zu stürzen.

PROFI AM START

Stürze gibt es in Mailand glücklicherweise nicht. Das Finale der Frauen und Männer ist aber auch so ein Spektakel. Bereits die Damen machen ordentlich Tempo. Am Ende vermag sich die Italienerin Maria Vittoria Sperotto gegen mehr als 50 Kon-

kurrentinnen durchzusetzen. Als die Männer kurz nach halb zehn Uhr abends starten, ist das mittlerweile auf mehrere Tausend Personen angewachsene Publikum in bester Stimmung. Und das liegt nicht nur am Craft Beer. Lauthals und mit extra verteilten Red-Hook-Glocken werden die Athleten angefeuert.

Unter ihnen ist mit dem 21-jährigen Iván Cortina auch erstmals in der Red-Hook-Geschichte ein Fahrer im offiziellen Dienst eines UCI-Pro-Teams. Der Spanier lässt nichts anbrennen. Schnell setzt er sich zusammen mit dem Italiener Alessandro Mariani vorne ab. Das Duo kann in der Folge den Vorsprung kontinuierlich ausbauen. Am Schluss haben sie mehr als 30 Sekunden gegenüber ihren Verfolgern rausgefahren. Der Vorsprung ist sogar so gross, dass Cortina auf der letzten Runde noch Zeit findet, das Publikum zu animieren, wofür er beide Hände vom Lenker nimmt und schwungvoll in die Luft streckt. Der tosende Applaus lässt nicht auf sich warten. Der Kräftevorrat des Spaniers ist denn auch gross genug, um als Erster und wohlverdienter Sieger über die Ziellinie zu rollen. ■

Fabian Baumann



7 AUF EINEN STREICH



Impulse Evo Next

SHIMANO STEPS | CITY

Für Sie gemacht: Die neue Select-Plattform lässt Ihnen vielfache Wahlmöglichkeiten. Zwischen einem Impulse Evo Next oder Shimano STEPS Antriebssystem. Oder zwischen Ausstattungs-Highlights wie Riemenantrieb, Navigationsfunktion und elektronischer Schaltung. Immer an Bord: reichweitenstarke Batterien mit 13 oder 17,5 Ah Kapazität und ein exzellentes Preis/Leistungs-Verhältnis.

www.kalkhoff.de

KALKHOFF
MY BIKE

«WIR WOLLEN KEIN GENERELLES VELOHELM-OBLIGATORIUM»

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung wird verdächtigt, an einem Teil-Velohelm-Obligatorium für E-Bikes zu arbeiten. Direktorin Brigitte Buhmann wehrt sich und erläutert, wie sie die Velosicherheit verbessern will.

Pete Mijnssen
(Interview)
Franziska Scheidegger
(Fotos)

Velojournal: Sie wehren sich gegen die Aussage im letzten Velojournal, dass die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) ein Helmobligatorium für E-Bike-Fahrende befürworte.

Brigitte Buhmann: Wir waren erstaunt, dies zu lesen. Die BfU hat bereits im Jahr 2004 beschlossen, auf die Forderung eines generellen Velohelm-Obligatoriums in der Schweiz zu verzichten. Seit damals erwähnen wir in unserer Kommunikation weder ein Obligatorium, noch fordern wir eines. Die einzige Ausnahme war das Kinderhelm-Obligatorium. Hier hat das Parlament 2012 beschlossen, auf die Einführung einer Velohelmpflicht für Kinder zu verzichten (und eine Helmpflicht für schnelle E-Bikes einzuführen, Anm. d. Red.), was ich persönlich bedaure. Kinder sind aus verschiedenen Gründen stärker gefährdet, und wir können bei ihnen nicht oder nur bedingt auf die Selbstverantwortung setzen. Selbstverständlich respektieren wir aber den Parlamentsbeschluss.

Warum bewirtschaftet die BfU denn das Thema Helmpflicht?

Wir fordern und fördern das freiwillige Helmtragen. Eine Helmpflicht wird von der BfU, wie bereits erwähnt, weder gefordert noch bewirtschaftet.

Im aktuellen «Sinus-Report» wird aber wiederum darauf hingewiesen, dass gemäss einer BfU-Bevölkerungsbefragung 85 Prozent der Befragten eine Helmpflicht für E-Bike-Fahrer befürworten. Ein Thema nicht zu bewirtschaften, sieht anders aus ...

Nochmals: Wir fordern kein Velohelm-Obligatorium. Bei der erwähnten Bevölkerungsbefragung werden zahlreiche Fragen gestellt. Die Antworten haben keinerlei Auswirkung auf unsere politische Meinung.

Diesen Sommer machte auch die Suva mit einem fragwürdigen Film von sich reden. Ist das so etwas wie ein Reflex: Kaum gehts um die Sicherheit, kommt sofort der Helm ins Spiel?

Wir werden oft auf das Thema Helm reduziert. Dazu kann ich Ihnen ein Beispiel erzählen. Ein Team der «Tagesschau» war bei uns, als es um die Unfallzahlen der Velofahrenden ging. Ich konnte fünf Massnahmen erläutern, die aus Sicht der BfU die Sicherheit der Radfahrenden in der Schweiz erhöhen. Ganz am Schluss wurde ich noch nach dem Helm gefragt, worauf ich zur Antwort gab, dass der Helm natürlich auch zur Sicherheit beitrage. Und was war das Resultat? Im ausgestrahlten Beitrag sprach der Pro-Velo-Schweiz-Geschäftsführer zum Thema Infrastruktur, und von mir blieb lediglich der letzte – auf Nachfrage der Journalisten – gesagte Satz zum Helm drin. Man assoziiert uns mit dem Thema Velohelm. Unsere Priorität liegt aber bei der Infrastruktur. Von der Öffentlichkeit werden wir vielleicht anders wahrgenommen, Behörden schätzen aber unsere Kompetenz und Beratung hinsichtlich des Themas Infrastruktur.

Reden wir also über die Infrastruktur. Im Kreisverkehr kommt es immer wieder zu schweren Unfällen. Sind Kreisel für Radfahrer gefährlich? Die meisten schweren Velounfälle ereignen sich nicht an Kreiseln. Diese machen aber auch nur einen kleinen Anteil am Strassenetz aus. Was jedoch richtig ist: Wenn es an Verkehrskreiseln zu Unfällen kommt, sind Velofahrende überproportional oft beteiligt. Kreisel sind für Radfahrende keine optimale Verkehrsführung. Die BfU berät darum intensiv in dieser Richtung und unterstützt Behörden bei der Schaffung einer für Velos sicheren Infrastruktur.

Und trotzdem gibt es landauf, landab wenige velogerechte Verkehrslösungen. Wird die BfU jeweils zu spät um Rat gefragt?

Wir spüren dank «Via sicura» ein Umdenken in dieser Richtung. Die Zusammenarbeit mit den Behörden läuft gut, und wir hoffen, dass wir über unsere Plattformen und die Sicherheitsbeauftragten in den Kantonen und die Sicherheitsdelegierten in den Gemeinden unser Wissen in Zukunft noch früher weitergeben können.

Die Unfallstatistik zeigt, dass 2016 mehr Velofahrende und Fußgänger verunfallten als im Vorjahr. Da müssten bei Ihnen die Alarmglocken läuten.

KOMMENTAR

pmh. Die BfU-Direktorin vertritt glaubwürdig, dass ihre Institution kein Velohelm-Obligatorium anstrebt, auch nicht bei langsamem E-Bikes. Das ist gut zu hören. Dennoch wird das Thema Velosicherheit seit über zehn Jahren immer mit dem Velohelm verknüpft. Das belegen Medienumfragen und nicht zuletzt die BfU selber. Dass sich die BfU aber auch mit Sicherheitskampagnen profiliert, wird oft überhört. Leider liefert gerade das Helmthema die klassischen Zutaten für mediale Aufregung. Und gerade darum stünde es der unabhängigen BfU gut an, Gegensteuer zu geben und auf eine Versachlichung des Themas hinzuarbeiten, indem sie sich für die Förderung und Sicherung des Langsamverkehrs starkmacht, wobei sie das Thema Helm mal ganz draussen lässt.



BfU-Direktorin Brigitte Buhmann im Gespräch mit Velojournal.

Die Unfallzahlen sind nicht nur fürs letzte Jahr besorgniserregend. Es gibt zwar Schwankungen, über die letzten zehn, fünfzehn Jahre betrachtet sind die Unfallzahlen bei den Velos und Fussgängern aber nicht gesunken. Am meisten von mehr Sicherheit profitiert haben die Autoinsassen. Unser Schwerpunkt liegt darum ganz stark beim Langsamverkehr. Die Strasseninfrastruktur sollte besser auf die Sicherheitsbedürfnisse von Radfahrenden und Fussgängern ausgerichtet sein. In diesem Zusammenhang fordert die BfU seit Langem die Schaffung eines lückenlosen Velo- und Fussgängernetzes.

Ein einfacher Beitrag wäre Temporeduktion.

Die Sicherheitsnormen sind da, die Temporeduktion hat aber mit politischem Willen zu tun. Die BfU propagiert das 50-30-Modell: Auf verkehrsorientierten Strassen sollte das Tempo bei 50 km/h liegen, damit es keinen Schleich- und Ausweichverkehr gibt. In wohnorientierten Gebieten fordern wir flächendeckend Tempo 30.

Zum Thema E-Bikes: Hier sind die Unfallzahlen laut BfU «alarmierend».

In den letzten Jahren sind die Unfallzahlen der E-Bike-Fahrenden deutlich angestiegen. Dies ist auf die zunehmende Verbreitung von E-Bikes zurückzuführen. Zudem steigen die Unfallzahlen in letzter Zeit auch bei den jüngeren E-Bike-Fahrenden an.

Mit einer Plakataktion werben Sie für Fahrkurse, die allerdings mässig Anklang finden.

Ich denke, dass es bei Senioren eine grosse Sensibilität für das Thema Sicherheit auf dem E-Bike gibt. Dennoch besuchen sie kaum Kurse. Noch schwieriger ist es bei jüngeren Personen. Wir haben keine Statistik dazu, aber die Vermutung ist, dass die Meinung vorherrscht: «Ich kann ja Velo fahren, also kann ich auch ein schnelles E-Bike fahren und brauche keinen Kurs.» Vielleicht liegt es in der Natur des Menschen, sich zu optimistisch einzuschätzen.

Verletzungen sind das eine, das andere ist eine Infrastruktur, die dem E-Bike-Trend gerecht würde. Für eine Verkehrsinfrastruktur, die dem E-Bike gerechter wird, haben wir verschiedene Empfehlungen erarbeitet und publiziert. Mit dem Schwerpunktprogramm Fahrrad/Bike sind wir unter anderem mit Pro Velo, der Suva und dem TCS dran, die Sicherheit von Radfahrenden zu verbessern. Einen Masterplan gibt es aber nicht. Eine intern schon diskutierte «Via sicura» für Velos wäre meiner Ansicht nach der richtige Weg.

Gibt es noch weitere Sicherheitsprojekte?

Die BfU führt derzeit ein Projekt mit dem Dynamic Test Center (DTC) durch. Von der Fahrradindustrie wünschen wir uns Helme, die auf die höheren Geschwindigkeiten von Elektrovelos ausgerichtet sind und E-Bike-Fahrenden damit einen besseren Schutz bieten als die heutigen Helme. Erste Modelle sind auf dem Markt. Wir sind gespannt, inwiefern sie sich durchsetzen.

In den Niederlanden gibt es im Verhältnis zur Bevölkerung ähnlich viele Todesfälle von Velofahrern wie in der Schweiz, und dies bei gut dreimal so hohem Veloverkehr. Der Unterschied: Auf dem Velo trägt kaum jemand einen Helm. Die Niederlande und die Schweiz können nicht eins zu eins miteinander verglichen werden. In den Niederlanden ist die Veloinfrastruktur wesentlich stärker ausgebaut als hierzulande ...

... weshalb auch mehr Velos unterwegs sind. Und je mehr Velofahrer, desto sicherer wird der Verkehr.

Das ist nicht ganz auszuschliessen. Bei der Menge von Velofahrenden, die in den Niederlanden unterwegs ist, kommt vermutlich der Safety-by-numbers-Effekt zum Tragen. Mit einer guten Infrastruktur wird die Sicherheit aber noch stärker verbessert, weshalb wir uns, wie gesagt, in diesem Bereich sehr stark engagieren.

Zum Abschluss: Sind selbstfahrende Autos eine Chance oder eine zusätzliche Bedrohung für den Langsamverkehr?

Ich gehe eher davon aus, dass sich die Sicherheit für den Langsamverkehr dadurch verbessern wird. Allerdings rechnen wir mit einer mehrjährigen, möglicherweise konfliktbehafteten Übergangsphase. ■

GLORIA AL CICLISMO!

Was ist so faszinierend an alten Rennvelos? Wir wollen es wissen. Und fahren mit 30-jährigen Velo von Zürich in die Toscana. Dort findet die Eroica statt, ein Rennen um Stil und Accessoires.

Bettina Maeschli (Text)
Jan Fehr (Fotos)

Tak, tak, tak, tak – das typische Geräusch jeder italienischen Bar ist schon von Weitem zu hören. In unserer Nähe klopft ein Barista Kaffeesatz aus dem Kolben. Wir quetschen uns mit vielen anderen in die kleine Dorfbar für einen letzten Espresso vor dem Start. Mit 7000 anderen Teilnehmenden befinden wir uns im Städtchen Gaiole und feiern an der Eroica das Fest der Stahlräder. Alles wird hier auf alt getrimmt: Vintage-Tricots, Schiebermützen, um die Schultern geknotete Collés, lederne Velotaschen, Knickebockers, Wollsocken – auf Accessoires wird viel Wert gelegt. Die Startnummern sind aus Karton und werden mit Hanfschnüren am Velorahmen befestigt. Die Veranstalter lassen jeden Oktober den heldenhaften Radsport zu Zeiten der Rennfahrer Fausto Coppi und Gino Bartali wiederaufleben.

VELO MIT JAHRGANG

Das Wichtigste ist natürlich das Velo. Die Eroica lässt nur Räder mit einem Jahrgang bis 1987 zu, als Neuerungen wie integrierte Bremsschalthebel und Materialien wie Aluminium und Carbon im Rennsport Einzug hielten. Mein Begleiter hat vor Jahren in Basel ein rotes Colnago «Master» Jahr- gang 1983 erstanden – ideal. Ich habe Glück und finde ein gut erhaltenes und günstiges Rennvelo an der Velobörse von Pro Velo in Zürich. Es ist ein silbernes Alan, das erste Alurad, welches in den 70er-Jahren in Italien gebaut wurde. Im Eroica-Reglement ist es als die grosse Ausnahme vom Gebot zu Stahl ausdrücklich erwähnt. Dann kommt die Frage der Kleidung. Wir entscheiden uns für Lederturnschuhe im Vintage-Look und Velocaps und treiben alte Velotricots auf.

«Unsere» Eroica soll in der Schweiz beginnen, und wir planen, mit Alan und Colnago von zu Hause in die Toscana zu fahren. Sind denn nicht die grossen Alpenpässe, die dazwischen liegen, Teil der heroischen Radsportgeschichte? Der Umbrail mit einem Abstecher aufs Stilser Joch oder der Gaviapass in Italien, der mit seiner Höhe von 2600 Metern über Meer viele Radsportgeschichten geschrieben hat. Danach gehts an den Gardasee, durch die Poebene und via Bologna und Florenz nach Gaiole. An das Fahren mit den alten Rennern muss man sich erst etwas gewöhnen. Was mir Sorgen bereitet bei unserer ehrgeizigen Pässetour: Die Übersetzung ist viel schwerer als bei einem modernen Rennrad. Bei Steigungen über zehn Prozent wird es bitter. Und nicht nur die Aufstiege, auch die Ab-



fahrten werden anstrengender werden: Die alten Bremsen erfordern deutlich mehr Kraft in den Händen als jene moderner Carbonvelos. Dazu kommt, dass sich ein paar Tage vor unserer Abfahrt der Sommer verabschiedet hat. Erste Schneeflocken fallen schon am zweiten Tag. Als wir in Davos ankommen, ist der Flüelapass gesperrt. Wir übernachten. Am nächsten Tag liegt zwar noch etwas Schnee, zu Mittag ist die Strasse aber frei. Auf dem Flüela ziehen wir alles über, was wir dabei haben. Die Abfahrt ist schön, aber eisig. Im Engadin weht uns warme Luft entgegen, die den Süden ankündigt. Am wildromantischen Ofenpass ist das Wetter freundlich und warm. Und so wird es die nächsten Tage bleiben.

«STRADE BIANCHE» SIND KULT

Wir nehmen den Umbrailpass in Angriff. Er war lange der letzte grosse Schweizer Pass mit Naturstrasse. Der allerletzte Abschnitt wurde vor zwei Jahren asphaltiert. Schade, zieht das doch unweigerlich mehr motorisierte Fahrzeuge an. Die Organisatoren der Eroica haben sich wohl auch deshalb dem Schutz der letzten ungepflasterten Strassen in der Toscana verschrieben. Die Fahrt über die staubigen «strade bianche» (weisse Strassen) ist ein wichtiger Teil des Kults um die Eroica. Auf den letzten Kilometern vor der Passhöhe werden die Beine schwerer und schwerer. Ich wünsche mir dringend einen oder zwei leichtere Gänge. Aber geschoben wird nicht – Ehrensache! Auch den wegen seiner Steilheit gefürchteten Gavia schaffe ich trotz harter Gänge und mehre-

DAS VINTAGE-VELO VON BETTINA MAESCHLI

Ein silbernes Alan-Rennvelo, das erste Alurad, in den 70er-Jahren in Italien gebaut.





1 | Wintereinbruch am Flüelapass.
2 | Eroica: Aufs stilvolle Outfit wird viel Wert gelegt.

rer Kilogramm Gepäck. Er ist wohl einer der schönsten Pässe überhaupt. Jeder Velofahrer, der auf der Passhöhe ankommt – und von denen hat es an diesem sonnigen Septembertag nicht wenige –, fühlt sich als Sieger. Es ist quasi eine Ankunft im siebten Himmel der Radfahrer. Oben gibt es Spaghetti im legendären Hospiz, das vollgehängt ist mit Velotricots und geschmückt mit Bildern vom Giro d’Italia im Schnee. Ganz so heroisch war unsere Flüelafahrt nicht. Aber wir können nachfühlen, wie hart das gewesen sein muss. Die Abfahrt stellt die Bremsen auf die Probe: Die Passstrasse ist steil und eng. Die Hände schmerzen bald. Trotzdem: Die Bremsen greifen gut, das Velo läuft spurtreu.

Auf der weiteren Reise gewöhnen wir uns immer mehr an die Velos. Wir beginnen, das geschmeidige Fahren, das die Materialien erlauben, zu geniessen. Grössere Pannen haben wir keine. Ich lasse bei einem Velohändler bei Bologna den Steuersatz nachziehen und hinten einen neuen Pneu aufziehen, da der alte einen bedrohlichen Riss aufweist. Am letzten Tag nach zwei Nächten im wunderschönen und veloverliebten Florenz fahren wir am Vormittag die 60 Kilometer durch die typische toscanische Landschaft mit Pinien und Weinbergen und treffen am Mittag in Gaiole in Chianti ein.

LENEKER IN GEWÜNSCHTER FORM

Das Fest ist schon im Gange. Zahlreiche Marktstände mit alten Veloteilen, Kleidern, Schuhen und chromglänzenden Stahlrädern empfangen die Vintage-Fans. Wer sich jetzt noch eindecken will, hat

die Qual der Wahl. Heroen und Heroinnen posieren mit raren alten Velos, sorgfältig ausgewähltem Outfit und die Männer mit eindrücklichen Schnurrbärten. Der Ort ist ganz auf die Eroica eingestellt, selbst beim Metzger hängt ein altes Rennrad zwischen den Schinken von der Decke. Wir treffen Armin und Noldy, beide im perfekten Vintage-Outfit. Die Innerschweizer sind schon zum fünften Mal dabei. Der 70-jährige Noldy war früher ein guter Amateurrennfahrer. Sein Velo mit ausgeklügelter Schaltung stammt aus den 40er-Jahren. Ein Zürcher Chirurg ist mit einem Velo Jahrgang 1902 da. Den Lenker liess er sich von einem Schmied in die gewünschte Form bringen. «Das haben die Rennfahrer damals auch so gemacht, jeder hat sich sein Velo selber renntauglich eingerichtet», meint er. Auch die Crew von Scampi Cicli aus Zürich fehlt nicht. Ihnen haben wir den letzten Schliff an Alan und Colnago zu verdanken. In Gaiole kommen unzählige Geschichten der FahrerInnen und ihrer Velos zusammen.

Trotz einsetzenden Regens geniessen wir die Fahrt über die toscanischen Hügel im Peloton. Wir staunen über die schöne Landschaft, kämpfen uns die Naturstrassen hoch und hinunter und freuen uns über das Treiben an den Versorgungsständen auf der Strecke. Es wird konsequent auf lokale Produkte gesetzt: Statt Energiedrinks und -riegel bekommen die hungrigen Velofahrer Konfitüren- und Salamibrote vorgesetzt, statt Cola gibt es Chianti. Am frühen Nachmittag treffen wir völlig verdreckt und durchnässt, aber rundum glücklich wieder in Gaiole ein. ■

PÄSSE -

PASSHÖHE

24

23

22

12

13

14

1

11

10

9

8

START

1*

2

3

4



BONUS

Am 1., 6., 12., 18. und
24. Dezember gibt es
etwas zu gewinnen.
[www.vj-mag.ch/
verlosung](http://www.vj-mag.ch/verlosung)



SPIELREGELN

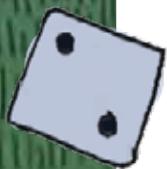
Was es braucht:

Spielplan, Spielfiguren & einen Würfel

Wer bezwingt den Pass am schnellsten mit dem Velo? Alle starten auf Feld eins. Wer vor dem Start die höchste Zahl gewürfelt hat, darf zuerst in die Pedale treten. Aber Obacht, auf einigen Feldern warten Überraschungen auf die Spielerinnen und Spieler!

- 3 Du schlüpfst bei einem E-Bike in den Windschatten und kommst so schneller voran, rücke 7 Felder vor.
- 5 Du hast einen Platten! Einmal aussetzen.
- 9 Du bist zu schnell und wurdest geblitzt. Zweimal aussetzen.

- 11 Ein Müesliriegel gibt dir neue Energie, rücke 5 Felder vor.
- 14 Du füllst den leeren Bidon am Brunnen auf und trittst wieder schneller. Du darfst noch einmal würfeln.
- 18 Das Essen im Restaurant kostet Geld. Weil du dein Portemonnaie vergessen hast, hilfst du beim Abwaschen. Einmal aussetzen.
- 20 Weil es so steil ist, musst du schieben. Du darfst in der nächsten Runde nur maximal 2 Felder vorrücken.
- 23 Vor der Passhöhe parkieren viele Autos. Plötzlich öffnet sich eine Tür. Du kannst nicht mehr bremsen – und spickst zurück auf Feld 1.



DIE BRÜCKENBAUER

Die Verkehrskommission des Ständerats unterstützt einstimmig den Gegenvorschlag des Bundesrats zur Veloinitiative. Velojournal sprach mit den beiden Hauptakteuren, die dahinter stehen: den Nationalräten Thierry Burkart und Matthias Aeischer.



Gemeinsam für das Velo: die Nationalräte Thierry Burkart und Matthias Aeischer.

Velojournal: Sehen wir in der Akzeptanz des Gegenvorschlags nun die Folgen der Allianz, die Pro Velo und der TCS laut Medienberichten eingegangen sind?

Thierry Burkart: Der Begriff «Allianz» geht etwas zu weit. Der TCS wurde aber von Pro Velo früh in den Prozess mit eingebunden. Man hat Varianten skizziert, in welche Richtung die Veloinitiative gehen könnte, und wir nahmen dazu Stellung. Der Gegenvorschlag präsentierte sich so, wie wir uns einen gangbaren Weg vorstellen können. Darum ist es richtig, wenn sich der TCS öffentlich hinter das Anliegen stellt.

Matthias Aeischer: Dass der TCS den Gegenvorschlag befürwortet, hat sicher auch dazu geführt, dass sich die FDP im Ständerat geschlossen dahinterstellte. Die FDP lehnte nämlich den ersten Gegenentwurf des Bundesrats ab. Die Partei ist mehr als nur das Zünglein an der Waage. Wenn man die FDP nicht mit im Boot hat, ist es fast unmöglich, etwas im Parlament durchzubringen. Die Städtevertreter der FDP störten sich daran, dass der Bund die Kompetenzen der Städte bei der Gestaltung der Velonetze beschneiden könnte. Der Passus, wonach Fuss- und Velonetze in der Hoheit von Kantonen und Städten liegen, wurde vom Bundesrat im ersten Entwurf entfernt. Später wurde er wieder hinzugefügt, sodass sich nun auch die Bürgerlichen hinter den Gegenvorschlag stellen können.

Der TCS ist bekannt als Sprachrohr der Automobilisten. Wechselt er nun im Fahrwasser der Initiative aufs Velo?

Burkart: Der TCS wurde 1896 von Velofahrrern gegründet mit der Idee, das touristische Radeln zu fördern. Den Veloweg haben wir seither nie ganz verlassen. So sind wir Mitbegründer von Veloland Schweiz und mit unserer Mobilitätsakademie Initiant des «Carvelo2go»-Projekts. Im politischen Diskurs hat es die Strasse als Verkehrsträger aber politisch oft schwer ...

... Sie meinen die Strasse für den motorisierten Verkehr?

Burkart: Nein, die Strasse an sich. Wenn wir uns für genügend Kapazität und Sicherheit einsetzen, werden wir als Autolobby bezeichnet. Der TCS versteht sich als Vertreter der mobilen Menschen, auch des Langsamverkehrs. Mobilität findet vor allem im Auto statt, aber gerade in den Städten gewinnt das Velo zunehmend an Bedeutung. Das ist ein Grund dafür, dass wir das Thema in letzter Zeit wieder vermehrt aufnehmen.

Was grosse Velo-Investitionsfolgen hätte. Wer soll das bezahlen?

Burkart: Wenn das Ziel von mehr und besseren Velonetzen erreicht wird, muss man die Frage nach dem Verursacherprinzip stellen. Heute wird Veloinfrastruktur aus der Strassenkasse bezahlt. Das ist legitim,

wenn der Veloverkehr auf der Strasse stattfindet. Wenn er aber zunehmend separiert stattfindet, dann muss man über eine andere Finanzierung nachdenken.

Aeischer: Voilà, da sind wir jetzt nicht gleicher Meinung (lacht). Heute fahren rund acht Prozent der Schweizerinnen und Schweizer regelmässig Velo. Unser Ziel ist es, diesen Veloverkehr zu verdoppeln. Für eine Verdoppelung brauchen wir Verbündete wie etwa den TCS. Betreffend Finanzierung vertreten wir aber eine ganz klar unterschiedliche Meinung: Wenn man den Veloverkehr von der Strasse nimmt, kommt das dem Autoverkehr zugute. Wenn wir Veloinfrastruktur ausbauen, sorgen wir dafür, dass der Motorfahrzeugverkehr flüssiger wird.

Wie schätzen Sie die Chancen für einen Abstimmungserfolg der Veloinitiative ein?

Burkart: Wenn der Gegenvorschlag so durchs Parlament geht, hat er gute Chancen. Die Schweizer Bevölkerung ist allerdings äusserst skeptisch gegenüber neuen Verfassungsbestimmungen. Der Zuspruch für Veloanliegen ist zudem in ländlichen Gebieten geringer als in Städten. Eine wichtige Botschaft muss sein, dass vom Gegenvorschlag zur Veloinitiative der Gesamtverkehr profitiert.

Aeischer: Oberste Priorität hat die Verankerung des Velos in der Verfassung. Und dies ist auch mit dem Gegenvorschlag des Bundesrats der Fall. Das Initiativkomitee will nach der Debatte im Stände- und Nationalrat entscheiden, ob die Initiative zurückgezogen wird oder nicht. Ich finde die Initiative nach wie vor besser. Trotzdem freut es mich, dass der Gegenvorschlag in der ständeräthlichen Kommission einstimmig durchgekommen ist, sich sogar die SVP dahinterstellte. ■

Pete Mijnssen

VELOINITIATIVE UND GEGENVORSCHLAG

Die Initiative verlangt mit der Verfassungsänderung eine Federführung des Bundes bei der Veloförderung. Der Gegenvorschlag schwächt diese Forderung mit einem «Kann»-Passus ab.

München und mehr – echt bayrisch!

Veloferien – unplugged

Velofahren unplugged heisst, Velofahren ohne Verstärkung! Bewusst setzen wir uns dem Trend „Elektrovelo“ entgegen und setzen auf pure Muskelkraft. Wir brechen aber weder Rekorde noch werden sportliche Höchstleistungen erwartet. Wir radeln gemütlich im Veloerlebnis-Stil durch die schönen Landschaften.

1. Tag, Hirzel – Mittenwald – Bad Tölz, Raddistanz ca. 55 km, leicht hügelig

Durch eine traumhaft schöne Landschaft folgen wir der Isar bis Bad Tölz.

2. Tag, Bad Tölz – München, Raddistanz ca. 54 km, gemischt

Die Münchner lieben ihre Stadt und die vor den Toren liegenden Erholungsgebiete mit den Isarauen. Wir haben Gelegenheit, München mit all seinen Facetten kennen zu lernen. Für 2 Nächte wohnen wir im Maritim Hotel in der Innenstadt.

3. Tag, München – „Radl Ring“, Raddistanz ca. 60 km, gemischt

Der „Radl Ring“ ist ein, zur Bundesgartenschau 2005 entwickelter, Rad-Rundkurs rund um die bayrische Landeshauptstadt. Wir suchen uns den schönsten Abschnitt aus und geniessen die Grossregion München.

4. Tag, München – Starnberger See - Murnau, Raddistanz ca. 80.5 km, gemischt

Schöne und abwechslungsreiche Tour vorbei an vielen Seen, Villen, hübschen Dörfern und tollen Blick auf die Berge.

5. Tag, Murnau – Füssen - Hirzel, Raddistanz ca. 50 km,

Velotour bis Füssen. Hier werden die Fahrräder verladen und wir fahren mit dem Car zurück in die Schweiz.

Reisedatum 2018

20.08. – 24.08.2018 (Montag bis Freitag)

Abfahrtsorte

07.00 Uhr Zürich Sihlquai

07.45 Uhr Garage Bührer Hirzel (Gratisparkplätze)

08.30 Uhr Sargans Bahnhof

5 Tage ab

Sfr.

1085.00

Einzelzimmerzuschlag sfr.

95.00

Das ist dabei

Fahrt mit modernem Reisecar mit Veloanhänger • Erfahrene Radreiseleiter mit Ortskenntnissen • Beschreibungen und Kartenmaterial • Erfrischungen zum Mitnehmen aufs Velo • 4 gemütliche, kleine Mittagessen • Führung Allianz Arena • Die Möglichkeit in den Car umzusteigen • Unterkunft und Halbpension in ausgewählten 3* bis 4* Hotels mit vorzüglicher Küche

Für Buchungen

+41 44 729 92 41 • www.veloerlebnis.ch

Bührer AG Hirzel • veloerlebnis.ch • Zugerstrasse 3 • CH-8816 Hirzel • info@veloerlebnis.ch



veloerlebnis.ch

Die schönsten 100 Lux aller Zeiten.

NAME LUMOTEC IQ-X | GEHÄUSE ALUMINIUM | ENERGIE DYNAMO | LEISTUNG IQ-TEC: 100 LUX

- | Großflächen-Lichtfeld
- | Nahfeld-Ausleuchtung
- | Tagfahrlight
- | Standlicht
- | Sensor-Automatik
- | Option: Frontrückstrahler
- | Mit deutschem Prüfzeichen
- | In Schwarz oder Silber





SPUREN IM

**Auf zwei Rädern durch Namibia – das hält die Sinne auf Trab:
Die Kolonialzeit hat ihre Spuren hinterlassen und beschäftigt
auch auf der Tour – und doch sorgen gerade die verlassenen
Bergwerke und Geisterstädte für einen besonderen Reiz.**

A photograph of a massive, smooth sand dune under a clear blue sky. The dune's surface is a vibrant orange-yellow. Several people are walking along the top ridge of the dune, appearing as small figures against the vast expanse. The sand shows subtle textures and shadows from the sun.

SAND

Markus Greter
(Text und Fotos)

Seit dem Grenzübertritt von Botswana her ist eine knappe Woche verstrichen. Bei Usakos verlasse ich die befestigte Strasse und beginne den Schotterpisten-Trip. Das ist nicht nur viel schöner und angenehmer, sondern bietet grossartige Aussicht: Der Weg führt geradewegs zur Spitzkoppe, dem Matterhorn Afrikas. Von Südwesten zeigt sich aus ein paar Kilometern Entfernung tatsächlich eine gewisse Ähnlichkeit. Ich campiere auf einem offiziellen Zeltplatz am Fuss des Berges. Beim Eingang gibt es Wasser, Duschen und einen Kiosk, blos andere Zelte sieht man keine. Ich fahre mehrere Kilometer in das Gelände hinein zu einem der weit verstreuten, für Zelte vorgesehenen Plätze. Das Einzige, was mir zeigt, dass ich überhaupt am angepeilten Ort bin, sind eine Latrine und drei Abfalleimer. Abgesehen von einem Wüstenfuchs, der meine Fressalinen zu entführen versucht, befindet sich mich total allein in dieser grandiosen Szenerie.

DIE SCHWARZWÄLDERTORTE AM ATLANTIK

Dass Briten, Spanier und Niederländer in den letzten Jahrhunderten tüchtig Kolonien gesammelt haben, ist bekannt. Dass sich auch die Deutschen ein Stück vom Kuchen abschneiden wollten, geht oft vergessen. Namibia hieß Ende des 19. Jahrhunderts tatsächlich «Deutsch-Südwestafrika». Die Kolonialherren bauten Eisenbahnlinien und stampften eine bizarre Hafenstadt aus dem Boden: Swakopmund sieht aus, als hätte jemand eine Schwarzwäldertorte zwischen den Atlantik und die Wüste gesetzt. Hier stehen Fachwerkhäuser an der «Bahnhofstrasse» oder dem «Kaiserweg», und auf den Schildern steht «Hotel Deutscher Hof» oder «Amtsgericht». Das Meer ist so kalt wie die Ostsee. Nur die Palmen und die Dünen hinter der Stadt verraten ein



anderes Klima. Mit einem Kleinbus fahren wir Freaks an den Strand zum Sandboarden. Neben all den Zwanzigjährigen fühle ich mich wie ein Opa, doch nach zwei Stunden gelingen die Kurven ganz ordentlich. Ein Riesenspass! Wer Snowboarderfahrung mitbringt, fühlt sich bald heimisch. Blos das Hochmarschieren im weichen Sand ist kräfteraubend. Während die Schlappen bereits müde am Ziel herumhängen, kämpfe ich mich euphorisch nach oben: Ich will noch mal!

DIE GERÄUSCHVOLLE NACHT AM ZEBRAWASSER

In Swakopmund gibt es neben Schwarzwäldertorte und Dünen auch das Büro der Namib-Naukluft-Nationalparkbehörde. Die Angestellte sagt: «Mit dem Velo durch den Nationalpark? Das geht nicht!» Es gebe kaum Wasser und sei unmöglich zu schaffen. «Velofahren ist im Nationalpark sowieso verboten. Du bleibst hier!» Nun weiß ich, dass ein afrikanisches Nein nicht zwingend Nein bedeutet. Vielmehr heißt es, dass man für das Ja noch etwas Zeit investieren muss. Nach

**Ausrüstung und Unter-
künfte:** Komplette Zelt-
und Kochausrüstung ist
absolut notwendig.
Ab und zu gibt es Lodges.
Zeltplätze sind häufig,
haben aber oft nur rudi-
mentäre Infrastruktur.

VORFREUDE 2018 AUF TDS-RAD.CH



SPEEDSTER 2.0, 45KM/H
mit Go Swiss Drive, Pinion und Gates Riemen

TOUR DE SUISSE
MEIN VELO



BROADWAY 25 UND 45KM/H
mit Bosch Antrieb



2



3

- 1 | Eine Stunde für einen Kilometer. Dieses Tempo ist zum Glück die Ausnahme.
- 2 | Swakopmund wartet mit Fachwerkhäusern, Palmen und Dünen zum Sandboarden auf.
- 3 | Wirklich allein ist man nie: Oryx-Antilope (auch Spiessbock genannt) am Pistenrand.

ein paar Stunden habe ich die notwendigen Bewilligungen in der Tasche. Die Dame überreicht mir eine von Hand gezeichnete Karte, auf der alle Campingplätze eingezeichnet sind. Sie zeigt auf einen und meint lächelnd: «Aber nur dieser hier hat Wasser!»

Zufrieden starte ich am nächsten Morgen mit 15 Litern Wasser im Gepäck. Am Abend des zweiten Tags würde ich ja einen Campingplatz vorfinden und dort Wasser für die Tage drei und vier abfüllen können.

Bald mutiert die Piste zu einem schmalen Karrenweg. Radeln geht nur noch ganz langsam, alle paar Hundert Meter muss ich schieben. Aber die Felsformationen sind imposant. Ab und zu wachsen Welwitschien aus dem kargen Boden. Diese archaischen Pflanzen scheinen uralt, die ledrigen Blätter strecken sich meterweit über den Boden, um den nächtlichen Tau einzufangen.

Am zweiten Tag sehe ich keine Menschenseele – nur das Grab zweier deutscher Polizisten. Sie wurden neben einer einstigen Befestigungsanlage

beerdigt. «In meines Vaters Hause sind viele Wohnungen» lautet die Inschrift des einen Grabsteins, daneben steht die Jahreszahl 1895. Da bin ich also mitten im Nirwana. Auf dem anvisierten Campingplatz ziehen sich Dutzende von Zebras und Oryx-Antilopen scheu in die Wüste zurück. Die Regierung pumpt hier während der Trockenzeit Grundwasser in einen kleinen Pott, damit die Tiere nicht verenden. Das also ist mein Wasser: die Zebratränke – und jeder Vogel, der darüber fliegt, scheistet hinein, hurra. Überflüssig zu sagen, dass ich allein auf diesem Platz bin. In der Nacht veranstalten die zurückgekehrten Zebras und Antilopen einen Höllenlärm: Es wiehert, gluckst und stampft.

Am Morgen kochte ich das Zebrawasser für die nächsten zwei Tage ab. In der Pfanne bleibt ein grauweisses Pulver aus Mineralien, Salz und Vogelkot zurück. Der Tee schmeckt ungewöhnlich, aber so weit scheint alles in Ordnung.

Das erste Haus nach vier Tagen Einsamkeit ist eine Konditorei. In den Regalen liegen Torten, ›

Belvelo
E-Veloreisen für Geniesser

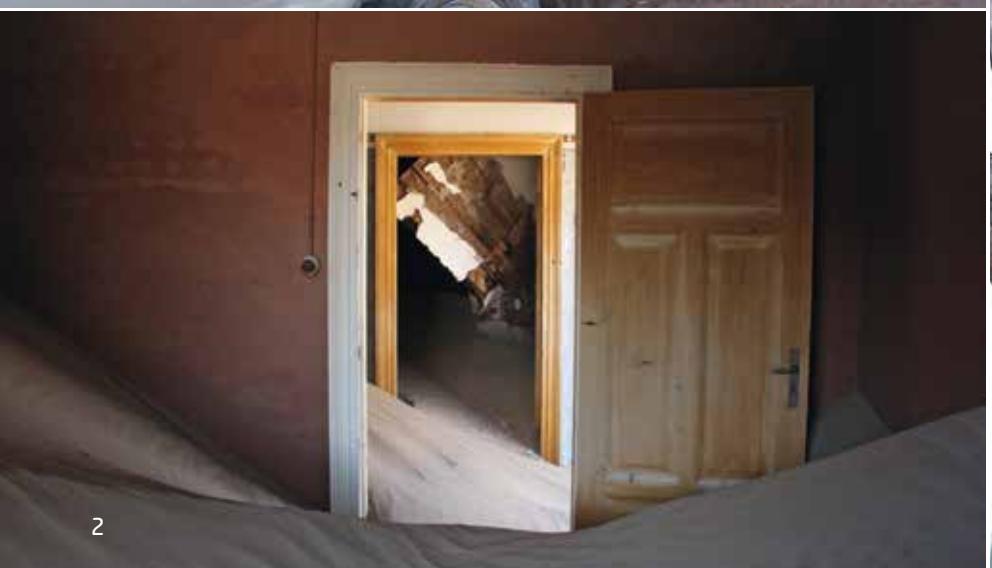
REISEGUTSCHEIN
CHF 100.-
FÜR EINE
BIKE ADVENTURE TOURS
EIGENE REISE,
STICHWORT
«VELOJOURNAL».
PRO PERSON UND
NICHT KUMULIERBAR.

BIKEADVENTURE
TOURS
GLOBETROTTER GROUP MEMBER

Bike Adventure Tours & Belvelo, Sagistrasse 12, 8910 Affoltern a. A., info@bikereisen.ch, bike-adventure-tours.ch, belvelo.ch



1



2



3

- 1 | Die Menschen begegnen uns freundlich, aber sehr zurückhaltend.
- 2 | Melancholie in den verlassenen Häusern der Geisterstadt Kolmannskuppe.
- 3 | Als ob sie tanzen würden: Die Äste der Köcherbäume schlängeln sich dem Himmel entgegen.

Cakes und Brötchen. Die alten Siedler hatten deutsche Backwerkstatt nach Afrika gebracht, und die wird bis heute gepflegt. Das Dorf Solitaire verfügt nebst dieser Konditorei über eine Tankstelle und eine kleine Lodge. Dort lege ich einen Ruhetag ein, zumal mich die vier Tage durch den Namib-Naukluft-Nationalpark etwas ermüdet haben. Mein Körper braucht einen Moment, um nach zwanzig Litern einverlebttem Zebrawasser die Darmflora wieder in den Griff zu bekommen. «Darmflora» klingt so schön blumig, als ob ich Margeriten, Primeln und Orchideen im Darm hätte. Aber lassen wir die Details und die Flora beiseite, in Botanik war ich noch nie ein Hirsch.

IN DER GLUTHITZE NACH SÜDEN

Die grössten Dünen des Kontinents türmen sich im Sossusvlei in den Himmel. Per Autostopp fahre ich die zwanzig Kilometer vom gut ausgebauten Campingplatz zum Fuss der fotogenen Sandhügel und erklimme einen davon vor Sonnenaufgang – so, wie es noch Tausende andere tun. Wo kommen all diese Leute plötzlich her? Die Touristen hocken im Sossusvlei wie die Fliegen auf dem Mist. Tatsächlich ist das Sossusvlei neben dem Etosha-Nationalpark das beliebteste Ziel des Landes. Ich fühle mich überfordert. Bereits mittags um 13 Uhr verlasse ich das Epizentrum und steige aufs Velo, was sich nur halbwegs als gute Entscheidung entpuppt: gut, weil ich

schlagartig wieder allein bin, und weniger gut, weil das Thermometer um diese Uhrzeit 45 Grad im Schatten zeigt. Im Normalfall starte ich in der angenehmen Frische des frühen Morgens; erst am Mittag loszufahren, ist alles anderes als ideal. Verdammt, ist das heiss! Bald fühle ich mich so fit wie all die verdornten Antilopen und Zebras, die in unterschiedlichsten Verwesungszuständen am Pistenrand liegen. Seit sechs Jahren hat es hier nicht mehr geregnet, die trockene Hitze konserveriert die Tiere. Diese Kreationen von eingefallenen Skeletten und Fell faszinieren mich mehr als die Dünen des Sossusvlei.

Das Tierreservat NamibRand gründet auf der Initiative eines Geschäftsmannes, der die heruntergewirtschafteten Besitztümer der Region zusammengekauft hat. Heute tummeln sich zahlreiche Wildtiere auf dem wunderschönen privaten Gelände, das so gross ist wie der Kanton St. Gallen. Finanziell scheint sich das zu rechnen: Ein paar Luxus-Lodges spülen mächtig Geld in die Unternehmenskasse. Die Touristen bekommen zu sehen, was sie sehen möchten. Ein freundlicher Park-Ranger nimmt mich ein paar Kilometer auf seinem Pick-up mit und zeigt nicht ohne Stolz auf die intakte Infrastruktur. Doch was auf den ersten Blick toll und sinnvoll erscheint, hinterlässt einen schalen Nachgeschmack. Der Fokus in all diesen nationalen und privaten Parks ist immer komplett auf die Tiere gerichtet. Die Menschen, die hier wohnten, mussten das Gebiet verlassen. Von den



ÖKO-FOOTPRINT

Von Zürich nach Windhoek mit dem Flugzeug. CO₂-Treibhausgas-Emission:
1500 kg pro Person und Wegstrecke.

Quelle: myclimate.org

paar Hunderttausend Leuten, die am Rand von Windhoek in windschiefen Hütten ohne Arbeit und ohne Lebensgrundlage dahinvegetieren, sind nicht wenige aus der Wüste und Halbwüste vertrieben worden, um Platz für Tiere zu schaffen. Im ökologischen Wettrennen macht die ständige Ausweitung von Tierreservaten eine gute Figur, doch bezahlen nicht selten die Einheimischen die Zeche.

Einige wenige dürfen indessen bleiben. Die paar sympathischen Jungs, bei denen ich übernachte, sind aus der Gegend und haben im NamibRand-Park eine Arbeit gefunden. Sie bessern die Zäune aus und halten die Pisten in Schuss. Im Hof ihres Hauses kann ich zelten. Endlich ist klar, wie ich die Flasche Whisky loswerden kann, die ich seit Wochen mit mir herumschleppe und die nicht leer werden will.

Der Weg nach Süden ist einsam, schön und beschwerlich. Auf den Schotterpisten liegt oft Sand und macht das Radeln zur Plackerei. Als ich in Aus auf Asphalt stosse, ist das wie Weihnachten, und die letzten hundert Kilometer nach Lüderitz sind so leicht wie die kollektiv leer gesoffene Whiskyflasche. Aber halt: Nur Ignoranten fahren schnurstracks nach Lüderitz, die anderen machen halt in Kolmannskuppe, einer fantastischen alten Geisterstadt.

NACH DEN DIAMANTEN DAS FIASKO

Die alten Deutschen trachteten nach Diamanten, die sie im Hinterland von Lüderitz vermuteten. Als sie das Gesuchte fanden, erbauten sie mitten im Nichts das Dorf Kolmannskuppe – mit einfachen Häusern für die Arbeiterfamilien und stattlichen Bauten für die Oberschicht, einer Schule, Läden, einem Theater mit Kegelbahn und einem Krankenhaus. Die Ausbeute war so hoch, dass im Dorf das erste Röntgengerät Afrikas installiert wurde. Nicht etwa im Krankenhaus, sondern an der Dorfeingangspforte. Die Bosse wollten sicher sein, dass die Arbeiter keine Diamanten aus dem Lager schmuggelten. Kolmannskuppe wurde als prosperierendes Wüstenkaff zum Eldorado Afrikas, und die Kolonisten sahen sich bestätigt. Drei Jahrzehnte später waren die Diamantenvorkommen geplündert, die Siedler geschlagen und die Kolonie verloren. Fazit des dreissigjährigen deutschen Abenteuers in Afrika: ein Fiasko.

Kolmannskuppe dümpelte noch eine Weile vor sich hin und wurde in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts gänzlich verlassen. Seither wird es von der Wüste verschluckt. Der Besuch ist ein schaurig-schönes, melancholisches Erlebnis, eine Zeitreise und ein Entdeckungstrip. In den hintersten Gebäuden liegt der Sand so hoch, dass ich nur robbend all die Schlaf- und Kinderzimmer erreiche. Alte Tapeten, eingestürzte Dächer und Treppenhäuser, die einfach irgendwo aus dem Sand emporsteigen. Fantastisch.

Beeindruckend sind auch die vielen, meist verlassenen kleinen Bahnhöfe. Die Haltestellen heißen «Feldschuhhorn», «Signalberg» oder «Buchholz-

brunn». Und passend zur morbiden Szenerie, als hätten die alten Deutschen schon ihr Ende gespürt: «Grabwasser».

In Keetmanshoop stemmt sich der grösste Köcherbaumwald Namibias in den Himmel. Doch «Wald» scheint etwas übertrieben. Die Bäume stehen hier einfach etwas näher beisammen als sonst üblich. Am Ende besuche ich den Fish River Canyon und in einer felsigen Schlucht die heissen Quellen von Ai-Ais. Beim Blick auf die Speisekarte des kleinen Restaurants fühle ich mich von plötzlichen Heimatgefühlen umzingelt und spüre die Wehmut der alten Kolonisten: Es gibt Bratwurst mit Sauerkraut und Speck. ■

INFORMATIONEN

Auf einen Blick: Mit 2,5 Einwohnern pro Quadratkilometer ist Namibia das am dünnsten besiedelte Land Afrikas. Seine Fläche entspricht 20 Mal jener der Schweiz. Von den etwas mehr als 2 Millionen Einwohnern leben die meisten im Grossraum Windhoek. Wüste und Halbwüste prägen den Grossteil des Landes. Nach dem Rückzug der Deutschen kam es unter die Fittiche Südafrikas und erlangte 1990 die Unabhängigkeit.

Gefahrene Strecke: 1800 Kilometer, etwa ein Drittel davon asphaltiert. Die Schotterpisten lassen sich meist gut befahren. Teilweise sandig sind die Strecken rund um die Spitzkoppe, durch den Namib-Naukluft-Nationalpark und vom Sossusvlei nach Aus. Für die gefahrene Strecke sind 5 bis 6 Wochen ideal. Beschränkt man sich auf das Filetstück von Windhoek nach Lüderitz, reichen 3 Wochen.

Sicherheit: Die politische Lage ist stabil, die wenigen Einheimischen begegnen uns zurückhaltend.

Verkehr: Sehr wenig, rund um Windhoek aber beträchtlich. Strecke vom Flughafen nach Windhoek ist eng und gefährlich, am besten mit Taxi fahren.

Beste Reisezeit: Von Mai bis September ist es angenehm, von November bis März sehr heiß.



TIPPS, UM NACHTS ZU BRILLIEREN

November: Die Nächte sind lang, die Kälte beißend, die Straßen nass. So präsentiert sich der Winter in der Schweiz allzu oft. Und jetzt? Ist das etwa ein Grund dafür, das Velo in der Garage zu lassen? Niemals!

Damit Velofahren auch in der kalten Jahreszeit ein Vergnügen bleibt, ist es ratsam, sich den Bedingungen entsprechend auszurüsten und bei jedem Pedaltritt sichtbar zu bleiben. Die neue Sensibilisierungskampagne «Made visible» erinnert uns daran, dass wir am Lenker Licht brauchen, auch auf kurzen Strecken. Denn die Dunkelheit setzt schlecht ausgerüstete Velofahrerinnen oder Velofahrer Gefahren aus, die leicht zu vermeiden sind.

Eine gute Grundausrüstung und tolle Gadgets stehen den Velofahrenden zur Verfügung, um auf dem Weg durch die Nacht zu brillieren.

Zur Erinnerung: Die obligatorische Ausstattung umfasst:

- in der Dunkelheit, nachts und in Tunnels je ein ruhendes Licht vorne (weiss) und hinten (rot);
- Reflektoren vorne (weiss) und hinten (rot) sowie an den Pedalen (orange).

Ob Lichterset oder reflektierende Objekte, die den eigenen Look individuell machen: Der Velokiosk von Pro Velo bietet eine Auswahl an Produkten, die alle Bedürfnisse der nachtaktiven Velofahrenden abdecken. Weiteres Zubehör erhöht die Sichtbarkeit auf der Strasse und hilft dabei, sich sicher fortzubewegen. Außerdem macht es auch noch Spass. Also: nicht zuwarten – zugreifen! ■

Marie-Laure Gebhard
Pro Velo Schweiz

«MADE VISIBLE»

«Made visible» ist eine TCS-Kampagne zur Verkehrssicherheit. Partnerin ist die BfU. Finanziert wird die Kampagne vom Fonds für Verkehrssicherheit. Pro Velo Schweiz organisiert im Rahmen der Kampagne den Tag des Lichts.

www.made-visible.swiss

- 1 | 36 Stück reflektierende Speichendips.
- 2 | Selbstklebende und reflektierende «Smileys», Ser-Set.
- 3 | Reflektierender Spray, metallic.
- 4 | Voll reflektierender Rucksacküberzug «Québec».
- 5 | Reflektierende Handschuhe «fun gloves».
- 6 | Reflektierender Helmregenschutz 360°.

Produkte erhältlich bei: www.velokiosk.ch

OO PRO VELO
SCHWEIZ



Prix Velostädte 2017

Aufruf zum Endspurt!
Noch bis am 30. November kannst du deine Gemeinde bewerten.

Deine Meinung zählt!

www.velostaedte.ch





RAD & RECHT

1,5 METER IST DAS MINIMUM!

Leserfrage: Sind Sie auch schon einmal beim Überholmanöver eines Autos fast von dessen Rückspiegel gestreift worden? Welcher Abstand ist eigentlich gesetzlich vorgeschrieben?

Antwort von Anwalt Sébastien Voegeli:

Es handelt sich um ein gefährliches Manöver, das gesetzlich verboten ist. Doch viele unvorsichtige Automobilisten überholen zu knapp und gefährden so unnötigerweise Velofahrerinnen und Velofahrer.

Gemäss Artikel 34 des Strassenverkehrsgegesetzes müssen die Fahrzeugführer eine genügende Distanz gegenüber den anderen Nutzerinnen und Nutzern der Strasse einhalten. Sie müssen spezielle Bestimmungen beim Überholen beachten.

Allerdings definiert das Gesetz die seitliche minimale Distanz, die beim Überholen eines Velofahrers einzuhalten ist, nicht genau. Diese Distanz hängt ab von den konkreten Umständen des Verkehrs (Verkehrsbedingungen, Geschwindigkeit, Wetter, Lichtverhältnisse, Strassenzustand ...).

Die Gerichte rufen regelmässig in Erinnerung, dass die seitliche Distanz beim Überholen eines Velofahrenden grosszügig berechnet werden soll, kann doch ein

Velofahrender nicht immer auf einer geraden Linie fahren, wenn er sein Gleichgewicht halten will. Es muss auf der Fahrbahn Platz für allfällige Schlenker haben. Fährt also ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h bei normalen Verkehrsbedingungen, sollte der Fahrer einen Abstand von mindestens 90 cm einhalten (Bundesgerichtentscheid 81 IV 85). Für höhere Geschwindigkeiten sollte die Distanz proportional angepasst werden.

Interessant ist, dass die Gerichte bei ihren Entscheiden ausserdem die Grösse und Schwere des Fahrzeugs berücksichtigen: je grösser und schwerer das überholende Fahrzeug, desto höher das Risiko für den Velofahrenden, vom Fahrzeug «angezogen» zu werden. Das spricht für eine Vergrösserung des seitlichen Abstands, wenn es sich um überholende Busse oder Schwerverkehr handelt.

Heute können wir festhalten, dass die Mehrheit der juristischen Leitlinien und der Verkehrssicherheitsexperten empfehlen, einen Abstand von einem Meter einzuhalten, auch bei niedriger Geschwindigkeit. Pro Velo verlangt einen Abstand von 1,5 Metern.

Als Velofahrende müssen wir sagen, dass dies das Minimum ist, um sich auf der Strasse sicher zu fühlen! ■

ABSTAND IST ANSTAND

Jeder zehnte Velounfall passiert, wenn Velofahrende von anderen Fahrzeugen überholt werden. Zu nahes Überholen ist nicht nur eine Frage des Anstandes, sondern auch eine Frage der Sicherheit. In anderen Ländern gibt es gesetzliche Mindestabstände beim Überholen von Velos. Sie fehlen bis heute in der Schweiz.

Pro Velo Schweiz fordert den Bund auf, das Problem aufzugreifen und auch hierzulande die Vorschriften zu konkretisieren. Verkehrsteilnehmende sollen wissen, mit welchem Abstand Velos zu überholen sind. Pro Velo setzt sich für einen gesetzlichen Überholabstand von 1,5 Metern ein.

www.pro-velo.ch

LESERFRAGEN

Haben Sie eine Frage an Sébastien Voegeli? Dann schicken Sie sie an: recht@velojournal.ch.



DAS VELO IST ZU EFFIZIENT

Das Velo ist das produktivste Verkehrsmittel. Doch gegenüber Zug und Auto blieb und bleibt es auf der Strecke. Ein Rückblick mit einer paradoxen Folgerung.
In einer Randnotiz fragt unser Autor, ob das Velo seine Unschuld verloren hat.

Am Anfang ging der Mensch zu Fuss. Weit kam er nicht – mit viel Schweiß allenfalls 42 Kilometer pro Tag. Der erste Marathonläufer, der das auf die Schnelle versuchte, brach 490 vor Christus in Athen tot zusammen. Später heuerte der Mensch Tiere an, um sich fortzubewegen. Erst setzte er sich auf den Esel, schwang sich aufs Pferd oder spannte Pferde vor die Kutsche. Das war bequemer, aber aufwendiger. Um sich und ihre Last fortzubewegen, mussten die Pferde viel Futter fressen, bevorzugt Hafer.

GEBOREN AUS DER HUNGERSNOT

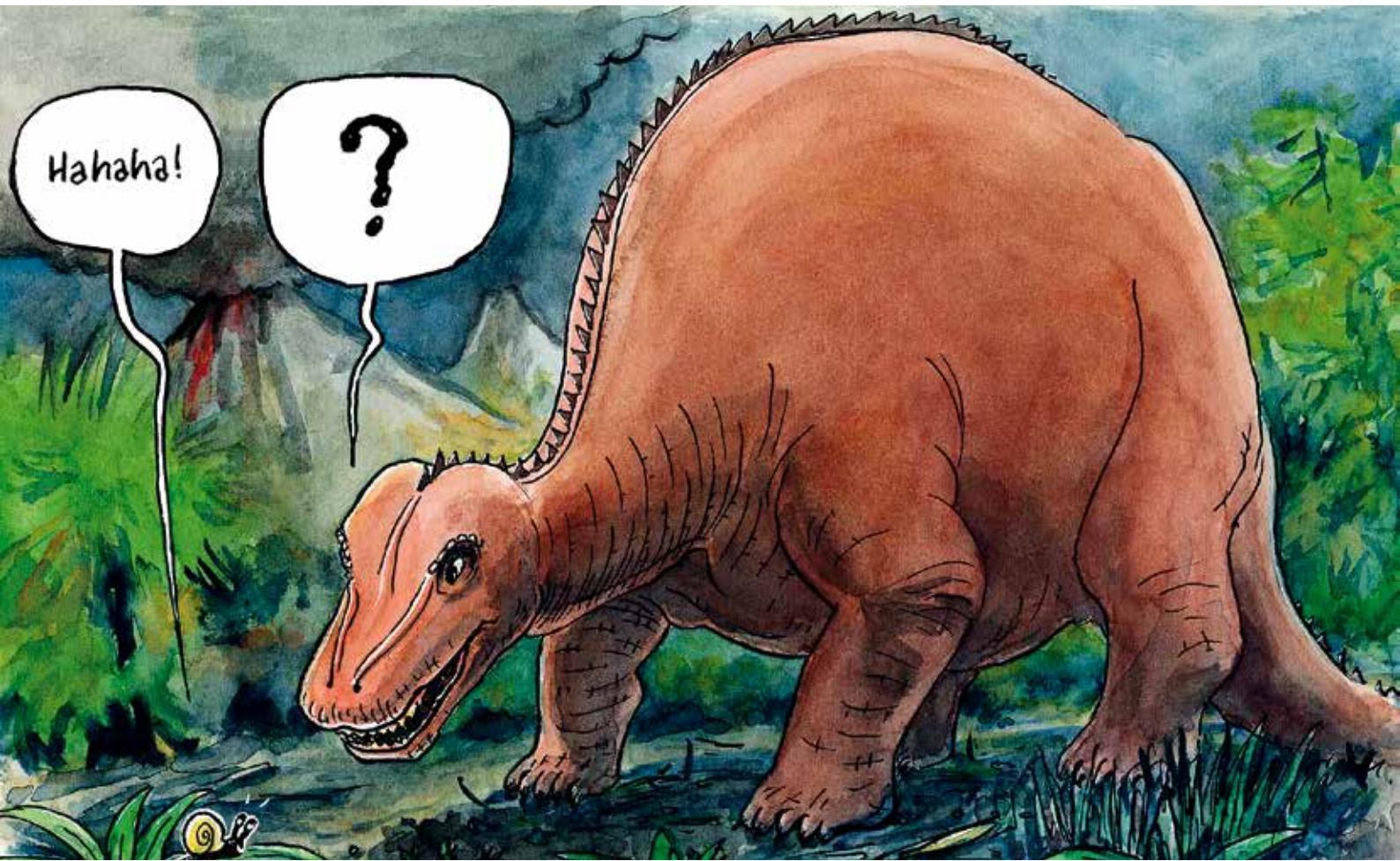
1816, im «Jahr ohne Sommer», als in Europa die grosse Hungersnot ausbrach, kam die Wende. Die Hungernden schlach-

teten ihre gefräßigen Tiere, assen sie und mussten sich wieder vermehrt auf Schusters Rappen fortbewegen. Das tat 1817 auch der deutsche Baron Karl Friedrich von Drais. Aus Bequemlichkeit setzte er sich dabei rittlings auf einen Rahmen aus Holz, an dem er vorne und hinten je ein Rad montiert hatte. Diesen Rahmen und damit sich selbst trieb er sitzend voran, indem er abwechselnd mit dem einen und anderen Bein am Boden schwungvoll abstieß und sein Gefährt rollen liess. Mit der von ihm erfundenen und nach ihm benannten «Draisine» erreichte Drais eine Geschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde. Damit war der Baron auf seinem Laufrad schneller unterwegs als die damaligen Postkutschen (soweit

es sie im hungernden Europa noch gab). Und vor allem: Er verbrauchte pro Kilometer weit weniger körpereigene Energie und damit weniger Getreide als der Marathonläufer oder die vor die Kutsche gespannten Pferde.

HÖCHSTE PRODUKTIVITÄT IM VERKEHR

Die Erfindung des Laufrads im Jahr 1817 gilt als Geburtsstunde des Velos. Doch perfekt wurde das Zweirad erst, als es zum reinen Fahrrad mutierte: 1878 bekam es Pedalen und eine Kette, welche die Kraft der kurbelnden Beine direkt auf die Achse des Hinterrads übertrugen. Damit hatte das Velo den heutigen Stand der Technik erreicht; was später folgte – mit Luft gefüllte Reifen, Übersetzungen,



Es war schon immer so: Nur die Starken überleben ...



6/6

Mit Spezialbeiträgen hat Velojournal den grossen Geburtstag des Velos gefeiert. Lesen Sie die weiteren Artikel zum Thema in den Ausgaben 1 bis 5.

Ersatz der Holz- durch Stahl- und später Carbonrahmen, verfeinerte Bremsen, und so weiter –, diente nur noch der Optimierung dieser Technik.

Wer sich ab 1878 auf dem Velo fortbewegte, erreichte die höchste Stufe der Transportproduktivität. Denn eine Person auf dem Fahrrad benötigt kaum mehr Platz als eine Fussgängerin. Sie kommt doppelt so schnell voran wie ein Marathonläufer – und im Nahverkehr schneller ans Ziel als Leute in Autos oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Velo lärmst nicht, stinkt nicht, vergiftet weder Luft noch Wasser, ist billig und energieeffizient. Zum Vergleich: Für eine Strecke von 100 Kilometern verbrennt eine Person auf dem Velo bei Tempo 20 km/h 3 Kilowattstunden (kWh) Endenergie in Form von Nahrung. Für die gleiche Distanz benötigt eine Person im Zug rund 10 Mal, im Auto 20 bis 30 Mal mehr Endenergie in Form von Elektrizität respektive nicht erneuerbarem Benzin.

VOM LEICHT- ZUM MASSENTRANSPORT

Trotz seiner Vorteile setzte sich das Velo als Verkehrsmittel nur bedingt durch. Denn im 19. Jahrhundert drängten andere Erfindungen auf den Transportmarkt. 1825 nahm die erste öffentliche Eisenbahn in England den Betrieb auf; 1847 folgte in der Schweiz die «Spanisch-Brötli-Bahn». 1886 rollte mit dem «Benz-Patent-Motorwagen 1» das erste Auto mit Verbrennungsmotor auf die Strasse. 1903 starteten die Gebrüder Wright zu ersten Motorflügen.

Materielle Masse ersetzte damit die Leichtigkeit des Velos, und mit der Produktivität ging es bergab. Denn im Unterschied zum Fahrrad, das mit einem Eigengewicht von 8 bis 20 Kilogramm eine 70 Kilogramm schwere Person von A nach B transportieren kann, sind Eisenbahnen, Autos und Flugzeuge viel gewichtiger als ihre menschliche Fracht. Beim Auto etwa ist die Verpackung heute im Durchschnitt über 10 Mal schwerer als die beförderten Personen. Ähnlich verhält es sich bei Bahnen und Flugzeugen. Dieser Massenverkehr verschlechterte die Produktivität des Personentransports gegenüber dem Velo ge-

waltig; dies sowohl material- und flächenmäßig als auch energetisch.

Dieser Rückschritt geschah, weil die Menschheit begonnen hatte, nachwachsende Nahrung durch nichterneuerbare Energievorräte zu ersetzen. Kohle trieb Dampfmaschinen, Eisenbahnen und Kraftwerke an, die es später erlaubten, Dampf- durch Elektrolokomotiven zu ersetzen. Erdöl bewegt den zunehmenden Auto- sowie Luftverkehr und erlaubt es obendrein, wachsende Verkehrsflächen zu betonieren und zu asphaltieren.

Die Eisenbahnen ersetzten oder ergänzten das Velo. Die Autowelle bedrängte den nichtmotorisierten Zweiradverkehr oder verdrängte ihn auf separate Fahrradwege, welche die Bauwirtschaft – neben neuen Strassen und Autobahnen – auf die grünen Wiesen teerte. Diese separate Infrastruktur war nötig, um dem von stärkeren Fahrzeugen bedrohten Velo einen minimalen Anteil am Personenverkehr (in der Schweiz heute rund fünf Prozent) zu sichern, verminderte aber dessen materielle und flächenmässige Effizienz ebenfalls.

MEHR UMSATZ FÜR DIE WIRTSCHAFT

Während der Umstieg vom leichten Velo auf massive Transportmittel die Produktivität des Personenverkehrs senkte, erhöhte dieser Wandel den Umsatz der Wirtschaft. So belaufen sich die Gesamtkosten des Personenverkehrs in der Schweiz heute auf rund 74 Milliarden Franken pro Jahr oder annähernd 10 000 Franken pro Person. Verkehrten alle Personen in der Schweiz künftig nur noch per Velo, sänke nicht nur ihr Kilometerkonsum auf ein menschliches Mass. Auch der wirtschaftliche Umsatz im Verkehrsbereich und das Bruttoinlandprodukt würden deutlich einbrechen.

Damit endet die 200-jährige Geschichte mit einem Paradox: Das Velo als raumsparendes, gesundheitsförderndes, umweltfreundliches Gefährt ist als Verkehrsmittel zu produktiv. Denn ein effizienter (Verkehrs-)Konsum lässt sich mit einer wachstumsorientierten Wirtschaft nicht vereinbaren. ■

Hanspeter Guggenbühl

GLOSSE

NICHT ALLES WAR FRÜHER BESSER

Mit dem Velo war es früher besser. So- gar noch bis vor Kurzem. Seit diesem Sommer macht mich Velofahren traurig. Richtig, ich bin nicht mehr der Jüngste. Damit hat es zu tun, aber nicht nur. Ich habe den Eindruck, dass seit dem Sommer 2017 etwas gekippt ist. Warum tut mir Velofahren in der Stadt auf einmal nicht mehr gut? Ich trauere um das Fahrrad. Es stirbt. Das Bike hat das Velo ermordet, das E-, das I-, das O- und das X-Bike. Das Velo, unser gutes altes pedalgetriebenes Zweirad, steht dem Fortschritt der innovativen Tempofrachtbolzen im Weg. Es muss der allgemeinen «Bikeisierung» weichen. Vorbei ist die Velounschuld in der Stadt mit den grünen Velodemos. Als Velo-fahrende gingen wir knapp als Fussgänger durch. Die bösen Automobilisten beanspruchten Parkplätze und machten das Klima kaputt. Das Velo hingegen war für Mensch und Natur einfach gut.

Seit diesem Sommer ist es darum geschehen, weil die Rasenden zugestiegen sind. Die diversen Progressisten haben sich aufs E-Bike geschwungen. Wer jetzt durch Fussgängerzonen hetzt, durch Tramhaltestellen fetzt und mit dem Stinkefinger winkt, das sind die Ritter des behelmten Stadtverkehrs. Die neuen Beschleuniger haben keine Zeit zu verlieren, sind unbremst zu spät dran. Weil sie wichtig sind. Der Fortschritt zählt auf sie – mit jeder Hundertstelsekunde.

Wie soll ich mich bloss in meiner Stadt fortbewegen? Ich verrate es Ihnen ungern, aber manchmal fahre ich heute früher als früher los. Ich steige dann in unser altes Familienauto und gondle im Schrittempo über die vierspurige Kantonsstrasse. Unterwegs grüssen mich freundlich blickende Porsche-Cayenne-Lenkende. Und ich bin nicht mehr so traurig und erreiche tiefenentspannt mein Ziel.

Sebastian Hefti, Velosoph



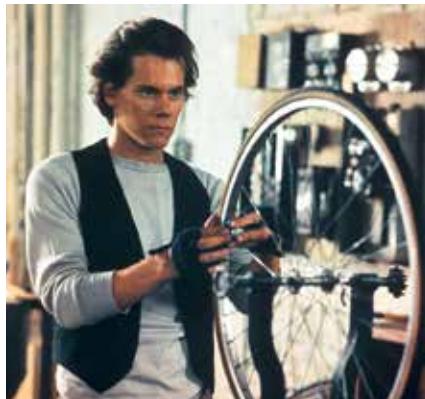
UNGLEICHES DUELL

Im Film «Quicksilver» von 1986 ist Jack Casey als Börsenmakler gescheitert und muss seine Brötchen fortan als Velokurier verdienen. Dabei stellt er sich gar nicht so ungeschickt an.

Zu Beginn des Spielfilms mit dem Titel «Quicksilver» hat der smarte Börsenmakler Jack Casey (Kevin Bacon) eine nachhaltige Begegnung mit einem Velokurier. Er sitzt in einem Taxi und bezahlt den Fahrer, damit sich dieser ein Wettrennen mit einem frechen Velokurier liefert. Der Taxifahrer hat im chaotischen Stadtverkehr keine Chance und wird vom Zweiradfahrer abgehängt. Casey ist beeindruckt. Als Erinnerungsstück für ihn bleibt das Beret des Kurierfahrers auf der Straße liegen. Er steckt die Kopfbedeckung ein. Kurze Zeit später verspekulierte sich Casey an der Börse und verliert sein ganzes Vermögen. Selbst das Geld seiner Eltern hat der junge Mann dabei verloren. Nachdem er ihnen sein Scheitern gebeichtet hat, setzt er sich das Beret auf und nimmt beim Unternehmen Quicksilver einen Job als Velokurier an. Seine Eltern wie auch seine Freundin sind alles andere als begeistert von seinem neuen Betätigungsfeld.

NEUER JOB UND NEUE FREUNDE

Casey freundet sich mit Hector (Paul Rodriguez) und Terri (Jami Gertz) an. Hector möchte sich selbstständig machen und träumt von einem eigenen, mobilen Hotdog-Stand. Casey setzt sich für



Ein Mann muss drei Dinge im Leben tun:
Ein Haus bauen, einen Sohn zeugen und ein
Velorad zentrieren.

Hector ein. Dieser wird sich zum Schluss des Films seinen Traum erfüllen können. Die Beziehung zu Terri wird für den ehemaligen Börsenmann im Verlauf des Films immer enger.

Dafür gibts mit einem anderen Kollegen Ärger. Voodoo, dargestellt von Lawrence Fishburne, dem Mann, der später unter anderem mit der Rolle des Morpheus, dem Mentor von Neo, in der erfolgreichen Science-Fiction-Trilogie «Matrix» weltberühmt wurde, bereitet dem Haupt-

darsteller Schwierigkeiten. Der Konflikt gipfelt in einem haarsträubenden Velo-wettrennen. Den grössten Ärger beschert unserem Helden aber ein dubioser Dealer namens Gypsy (Rudy Ramos). Sein Strassenkreuzer ist zugleich Büro und Wohnung. Gypsy missbraucht die Quicksilver-Fahrer als Drogenkuriere. Wer sich mit Gypsy anlegt, lebt gefährlich. Diese Erfahrung musste bereits Voodoo machen, und auch Terri muss einiges einstecken. Casey mischt sich ein, es kommt zum Showdown.

MEHR FANTASIE ALS REALITÄT

«Quicksilver» ist Unterhaltung, die man als Velokenner nicht zu genau analysieren sollte. Etwa dann, wenn sich die Fahrräder der Kuriere in Kunstradvelos verwandeln, mit denen sie alle möglichen Tricks vorführen können. Die Fantasie des Drehbuchautors und Regisseurs Thomas Donnelly war in diesen wie auch den halsbrecherischen Fahrszenen nicht zu zügeln. Und nicht zu vergessen: Passend zum Film gibts den Sound von Roger Daltrey (The Who). Das Stück «Quicksilver Lightning» findet man übrigens auch auf YouTube. ■

Bruno Angeli



«Quicksilver», USA 1986

Drehbuch und Regie: Thomas Donnelly

Kamera: Thomas Del Ruth

Schnitt: Tom Rolf

Musik: Tony Banks

Produktion: Michael Rachmil, Daniel Melnick

Darsteller: Kevin Bacon (Jack Casey), Jami Gertz (Terri), Paul Rodriguez (Hector), Lawrence Fishburne (Voodoo), Rudy Ramos (Gypsy), Andrew Smith (Gabe Kaplan), Gerald S. O'Loughlin (Mr. Casey) und weitere

Bemerkungen: Import-DVD in englischer Sprache oder über Streaming-Dienste wie iTunes erhältlich.

Kevin Bacon als Jack Casey und Lawrence Fishburne als Voodoo liefern sich ein packendes Rennen.



MADE



FOR

BETTER.

Besser werden, mit jedem Tag: Das ist das Ziel, das alle Sportlerinnen und Sportler mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von LÖFFLER verbindet. Dafür entwickeln wir nachhaltige Innovationen. **AUS ÖSTERREICH.**

DOETSCH GRETHER

Wenn es im Sattel juckt, brennt oder schmerzt.

SULGAN® N – hilft
gegen Hämorriden.

Nr. 1*
gegen
Hämorriden



SULGAN® N



SULGAN® N ist in der Schweiz die Nr. 1* gegen Hämorriden. Es hilft bei der Behandlung von äusseren und inneren Hämorriden, Analekzemen und Analfissuren, leichten Entzündungen sowie Juckreiz. SULGAN® N ist als Salbe, Zäpfchen und Medizinaltüchlein erhältlich. Bitte lesen Sie die Packungsbeilage.

*IMS PharmaTrend Dez. 2016 YTD

VOLLER VORFREUDE

Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Wie immer stellt sich die Frage, was man den Liebsten – grossen oder kleinen – schenken will. Velojournal hat ein paar Tipps, wie Sie bei Velofans punkten können.

Fabian Baumann,
Marius Graber, Sue Lüthi,
Pete Mijnssen

1 | HÖHENMETER-PAARE

Ein Pass ist der niedrigste Punkt zwischen zwei Berggrücken oder Kämmen, der einen Übergang über einen Gebirgszug ermöglicht. Das die nüchterne Begriffsbeschreibung des «Dudens» zum Stichwort. Vom Velosattel aus ist das Bezwingen eines Alpenpasses aber keine nüchterne, sondern eine physische, ja zuweilen sinnliche Erfahrung. Meter um Meter steigt man empor, keucht und schnauft, um schliesslich ganz oben anzukommen. So ist es nicht verwunderlich, dass einige Pässe unter Velofahrenden als Mythos gelten. Das sehen auch Pietro und Gaspare Loderer so. Auf ihrer Website vertreiben die zwei Veloenthusiasten die Passtricots (siehe auch Velojournal 3/2017). Nun kommt von den Brüdern mit dem «Passquartett Schweiz» ein weiteres Produkt für LiebhaberInnen des cyclistischen Höhenmeterfressens. Es besteht aus 34 Karten und enthält 32 Pässe, allesamt schön fotografiert. Daten wie Höhenmeter, durchschnittliche Steigung oder Streckenlänge haben die beiden Loderers minutiös recherchiert. Herausgekommen ist ein Spiel, mit dem sich Pässeenthusiasten die kalte Jahreszeit verkürzen und sich bereits jetzt wieder auf die Zeit nach der Wintersperre freuen können.

Passquartett Schweiz, Fr. 19.-,
www.passtricot.ch

2 | EINEINHALB MINUTEN LESEN PRO TAG

Keine Zeit zum Lesen. Das kam mir kürzlich wieder einmal zu Ohren. Und das macht mich betroffen. Mehr noch: Mein Berufsstand ist gefährdet, überhaupt alle Texte, Zeitschriften und Bücher.

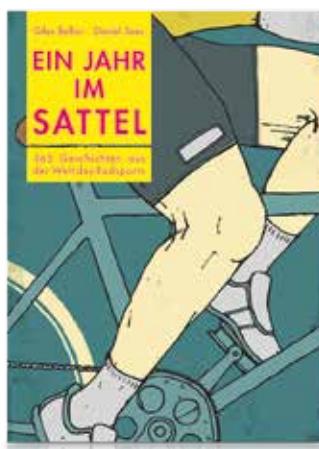
Dann nehme ich das Buch «Ein Jahr im Sattel» in die Hand. 352 Seiten. Ich nehme mir Zeit. Giles Belbin, der Autor, hat für jeden Tag im Jahr ein Geschichtlein geschrieben, und der Künstler Daniel Seex hat mit Tusche und Farbe fantastisch illustriert: am 2. Januar «Fausto Coppi stirbt», am 13. Februar «Freddy Maertens hat Geburtstag» oder am 5. Juni «Pantani zerlegt den Mortirolo». Zugegeben, viele Geburts- und Todestage sind der Aufhänger, doch die Radfahrer, die auf die Welt kommen und sie wieder verlassen, erhalten ein Gesicht, ein sportliches Profil und berühren die Leserin. Die längste Geschichte dauert 2 Minuten 13 Sekunden, die kürzeste 42 Sekunden. Das macht im Durchschnitt pro Tag 1 Minute 25 Sekunden Lesen vom Besten. Inklusive Bildung, Unterhaltung und schöner Illustrationen. Giles Belbin, Ein Jahr im Sattel, Verlag Freies Geistesleben & Urachhaus, 2016, 352 Seiten, Fr. 36.90

3 | SCHICKER ALLTAGSBEGLEITER

Es gibt Dinge, die man im Radleralltag einfach gerne mit dabei hat: Regenschutz, Handschuhe, Schloss, Batterielicht, Spanngummi und vielleicht ein Notwerkzeug oder Latexhandschuhe (falls einmal die Kette rauspringt). All das hat in der «Norfolk»-Tasche von Brooks Platz, sodass man sie am besten einfach immer dabei hat. In der Autosprache würde sie wohl als eine Mischung aus Handschuhfach und Kofferraum durchgehen. So ist in der Tasche neben all dem Krimskram noch etwas Platz übrig, sodass man sie auch mit etwas Eigennutz verschenken kann: Denn damit lässt sich am Abend bestens auch noch Brot kau-



1



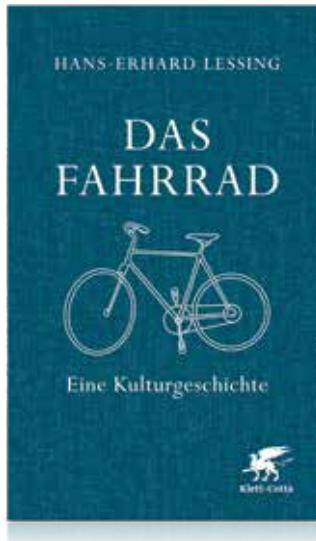
2



3



4



5



6

fen und nach Hause transportieren oder eine gute Flasche Wein oder ein schöner Blumenstrauss. Die Tasche ist wasserfest und in Schwarz, Grün oder Beige erhältlich, nur der Verschluss oben dürfte vielleicht etwas besser in der Handhabung sein. Dafür ist die Tasche chic, sodass sie sich auch bei eleganteren Rädern gut macht. Wem die «Norfolk»-Tasche mit 10 bis 15 Litern Inhalt zu klein ist, der kann sich ihre Schwester, die «Suffolk», genauer ansehen: Sie ist etwas grösser und ebenfalls äusserst hübsch.

Brooks «Norfolk», Fr. 115.90
www.brooksgloucester.com

4 | SCHUTZPATRONE FÜR KINDERKNE

Auch Kinder düsen mit ihren Bikes gerne schon ganz wild durch den Wald. Damit sie dabei auch gut geschützt sind, gibt es von IXS waschechte Knie- und Ellbogenschoner in Kindergrössen. Damit bleibt vielleicht das eine oder andere «Heile-heile-Säge» erspart. Mit dem «Aero-Mesh»-Material in der Kniebeuge sind sie angenehm zu tragen. Das energieabsorbierende Polstermaterial sorgt für Sicherheit und würde sogar die Motorrad-Sicherheitsnorm erfüllen. Die Kinder dürfen damit also ruhig etwas wilder rumfahren und freuen sich wohl darüber, dass sie mit den Protektoren furchteinflössend aussehen.

IXS «HACK for Kids», Fr. 59.90
www.bike.ixs.com

5 | KOMPAKTE VELOENZYKLOPÄDIE

Wussten Sie, dass die ersten Fahrräder nur auf Trottoirs fahren durften, weil die Strassen zu verschmutzt waren? Der Physiker und Technikhistoriker Hans-Erhard Lessing erläutert und erzählt anschaulich, welche revolutionären Folgen für die Mobilität ein Vulkanausbruch vor 201 Jahren in Europa hatte – und an welchen Hürden etwa Karl Drais, der Erfinder der Draisine, scheiterte. Über diesen hat Lessing schon mehrere Bücher geschrieben, und das vorliegende Buch könnte für ihn deshalb eine kleine Fingerübung gewesen sein. Das ist es aber nicht: Vielmehr hat er sich für das

200-Jahr-Jubiläum die Mühe genommen, die verwinkelten Wege des Zweirad-Siegeszugs kompakt aufzuzeigen. Dabei beleuchtet er fast das ganze Buch hindurch dessen widersprüchliche und verworreene Entwicklung im 19. Jahrhundert. Das ist sinnvoll, weil das Fahrrad damals in seinen Grundzügen erfunden und nachher bis in die heutige Zeit nur technisch verfeinert wurde. Aber der Autor schafft immer auch Querbezüge zur heutigen Zeit und untermauert sie mit seinem grossen Fachwissen. So liest sich die Entwicklung der Laufmaschine über das Hoch- und Niederrad, vom Tret- zum Rennrad und zum heutigen Elektrobike als spannender Abenteuerroman. Auch deshalb, und das steht ebenfalls im Buch, weil das Fahrrad mindestens dreimal erfunden wurde. Mit einem grösseren Quellenanhang ginge das Buch glatt als Veloenzyklopädie durch.

Hans-Erhard Lessing, *Das Fahrrad – Eine Kulturgeschichte*, Klett-Cotta, 2017, 255 Seiten, gebunden, Leinenband, mit zahlreichen Abbildungen, ca. Fr. 29.–

Vom gleichen Autor: *Wie Karl Drais das Fahrrad erfand: Kleine Geschichte der Laufmaschine*, Lailinger-Verlag, 2017, 160 Seiten

6 | MUNTERER MUNTERMACHER

Sport macht Freude, hält gesund und sorgt für gute Laune. Doch welchen Sport soll man blass ausüben? Der deutsche Illustrator Ole Könnecke beschreibt und erklärt in seinem Kinderbuch die verschiedenen Sportarten sehr bildreich und mit Augenzwinkern: Fussball, Wandern, Hockey, Reiten, Ballett, Basketball, Golf, aber auch Tennis, Joggen und Slackline-Laufen. Und natürlich auch das Fahrradfahren. So erfährt man, dass Radprofis mit bis zu 100 Kilometern pro Stunde die Pässe runterdonnern und ganz zu Beginn noch ohne Bremsen fuhren. Und dass man auch herrlich langsam auf einem Rad fahren kann. Ein schönes Bilderbuch zum Blättern, Stöbern und Erzählen, an dem übrigens auch grosse Velofans ihre Freude haben. ■

Ole Könnecke, *Sport ist herrlich*, Hanser, 52 Seiten, Fr. 22.90



DER RADLER ALS ZWIEBEL

Auch im Winter kann man gut radeln, selbst auf längeren Touren. Bewährt hat sich bei der Kleidung, wie etwa auf Skitouren, das «Zwiebelprinzip». Mit mehreren dünnen Kleidungsschichten passt man sich so dem Wetter, der Temperatur und der Bewegungsintensität an.

Marius Gruber (Text)
Stefano Schröter (Foto)

Ist man schlau gekleidet, wird auch der Winter zur Fahrradsaison. Schliesslich sind die Strassen oft aper, sodass man bequem auf zwei Rädern rollen kann. Das Wichtigste ist ein guter Windschutz, der den Fahrtwind und die Kälte abhält. So braucht es darunter oft nicht viele warme Kleider, denn solange man sich bewegt, produziert der Körper ja Wärme. Ideal ist, wenn sich

für die Bergfahrt die Jacke mittels Reissverschlüssen einfach öffnen und durchlüften und für die Talfahrt schnell wieder schliessen lässt. Fürs Darunter schwören viele Radler auf Funktionswäsche aus Merinowolle. Diese wirkt temperaturausgleichend und fühlt sich feucht geschwitzt nicht so unangenehm an. Zudem riecht sie weniger stark als synthetische Materialien. Kunstfa-

DAS SCHICHTEN-PRINZIP



1

Unterhose und Unterhemd: Für mehr Sitzkomfort auf langen Etappen empfiehlt sich eine gepolsterte Radlerunterhose oder eine Velohose.

2

Lange Thermo-Unterhose und Langarm-T-Shirt, dicke Socken. Es lohnt sich, die Schichten aus Funktionsmaterialien oder Merinowolle zu wählen.

3

Winddichte Hose und Softshell-Jacke, dünne Handschuhe, Halstuch und Kappe für unter den Helm, warme (Fahrrad-)Schuhe. So lässt es sich bei trockenem Wetter um die Nullgradgrenze gut radeln.

4

Wetterschicht: eine zusätzliche Schicht gegen Regen, starken Wind oder für lange Abfahrten: Regenjacke, Regenhose, Regenüberzüge für die Schuhe, wasserdichte Handschuhe.

5

Die wärmsten Kleider braucht es für die Pausen. Gut geeignet sind stark gefütterte Westen, Jacken und Shorts, die über alles drüber gezogen werden können. Eine Kapuze sorgt für kuschelige Wärme.

sern transportieren dafür den Schweiß besser nach aussen, sie sind leichter und trocknen schneller (ein Vorteil, wenn man unterwegs mal ein Leibchen auswaschen will). Praktisch sind zudem Schlauchtücher für den Hals. Sie können bei Bedarf bis über die Nase hochgezogen werden und halten die kalte Zugluft vom Gesicht ab.

WARMER FÜSSE

Am schwierigsten bei frostigen Temperaturen ist es, die Füsse warm zu halten. Unser Tipp: Schuhe über Nacht an einem Heizkörper vorwärmen und dicke – gut sind auch wollene – Socken tragen. Oder man kauft speziell warme Winterveloschuhe. Diese haben sich bewährt.

«FÜR DIE FAHRT MUSS MAN SICH VOR ALLEM WINDDICHT ANZIEHEN. DIE DICKE JACKE UND DIE KAPPE HÄLT MAN FÜR DIE PAUSEN PARAT.»
Marius Gruber

Für Pausen hält man sich eine warme Jacke und eine Kappe parat. Eine praktische Sache sind

auch gefütterte Shorts, die seit kurzer Zeit von verschiedenen Marken erhältlich sind. Sie lassen sich einfach überziehen und wärmen Po und Lenden angenehm. So kühlst man während der Rast nicht aus. In isolierten Trinkflaschen bleiben Getränke während des Tages schön warm oder sogar heiß. Wer untertags nicht so viel trinkt, sollte darauf achten, am Abend die Flüssigkeitsreserven wieder aufzufüllen. Dazu eignen sich Tee, Wasser, eine Apfelsaftschorle oder ein (alkoholfreies) Bier.

Für Winterfahrten lohnt es sich, die Tagesetappen etwas kürzer zu planen, schliesslich ist es weniger lang hell. Bewährt hat es sich, draussen eher kurze Pausen einzulegen, damit man warm bleibt. Für längere Pausen empfiehlt es sich, ein schönes Café oder Restaurant aufzusuchen. ■

T E S T

WEGE ZUR ERLEUCHTUNG

Für mehr Sicherheit und Sichtbarkeit auf der Strasse haben die Daniel Düsentriebs der Velowelt einmal mehr an klugen Beleuchtungen getüftelt. So kann nun geblinkt, gelasert und gebremslichtet werden. Velojournal ging mit vier neuen Produkten auf Nachtfahrt.

Marius Graber

Die Angst, oder zumindest der Respekt, fährt nachts immer mit. Als Velofahrender buhlt man in Konkurrenz mit Werbeflächen, weiteren Verkehrsteilnehmenden, dem Handy oder gedanklicher Ablenkung um die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmenden. Das geht nicht nur mit auffälliger, reflektierender Kleidung deutlich besser, sondern auch mit guten Lichtern. Die neusten LED-, Lithium-Ionen-Akku- und Bluetooth-Technologien haben den Ideenreichtum der Entwickler beflügelt und interessante neue Beleuchtungen hervorgebracht.

So hat sich Velojournal mit zwei neuen, besonders hellen Rücklichtern in den Verkehr gestürzt. Eines davon wirft sogar eine Sicherheitslinie auf die Strasse, quasi als Schutzzone für den Velofahrer. Dazu wurde ein neues Front-und-Rücklicht-Set, welches Richtungswechsel-Blinker integriert hat, getestet, zudem ein Helm, der mit fast 50 Leuchtdioden bestückt ist, rot und weiss leuchtet und ebenfalls Richtungswchsel anzeigen kann. Doch nicht alles, was technisch möglich und allenfalls aus Radfahrersicht sinnvoll erscheint, ist nach Schweizer Strassenverkehrsgesetz auch er-

Rund 50 LEDs am
Velohelm sorgen
für Aufmerksamkeit.

FOTOS: MIRIAM GRAF, MARIUS GRABER



**«DIE ELEKTRONISCHEN
RICHTUNGSBLINKER
SIND KOMFORTABEL.
HANDZEICHEN,
KOMBINIERT MIT
ZURÜCKSCHAUEN UND
AUGENKONTAKT,
WERDEN ABER BESSER
WAHRGENOMMEN.»**

Marius Gruber

laubt. Seit diesem Jahr sind den Velo- und E-Bike-Fahrenden hierzulande elektronische Blinker anstelle der Handzeichen zum Anzeigen von Richtungswechseln erlaubt. So können die Hände am Lenker bleiben.

NOCH NICHT ETABLIERT

Bei der Testfahrt zeigt sich: Das ist gewöhnungsbedürftig. Und zwar nicht nur für die Radelnden, sondern auch für die anderen Verkehrsteilnehmenden. Denn bis die Tasten für den Richtungswechsel intuitiv und sicher bedient werden können, braucht es etwas Routine. Kommt hinzu, dass einem der Blick nach hinten auch mit den Blinkern nicht erspart bleibt. Aber auch im Verkehr muss man sich erst noch darauf einstellen, dass Velos blinken können. Auf den Testfahrten zeigte sich, dass die meisten Autofahrenden die Blinkzeichen nicht respektierten. Handzeichen, kombiniert mit Zurückschauen und Augenkontakt, funktioniert deutlich besser. ➤

① LUMOS

Der Lumos-Helm schützt nicht nur den Kopf, sondern ist auch noch ein Fahradlicht. Nach hinten leuchtet er mit 38, nach vorne mit 10 hellen LEDs in verschiedenen Modi. Die hinteren roten LEDs leuchten hell auf, wenn man bremst. Ein Bewegungssensor registriert dafür die Verzögerung. Über einen Funktastenschalter, der am Lenker angebracht wird, kann ein Richtungswechsel angezeigt werden. Dann leuchten auf der entsprechenden Seite nach hinten wie auch nach vorne orange LEDs. Ein akustisches Piepssignal weist den Velofahrer auf den eingeschalteten Blinker hin. Der integrierte Akku kann über USB geladen werden. Zum Helm gibt es eine App zum Anpassen der Hinweistöne oder des Bremslichtes.

Das sagt das Gesetz: Der Helm ist nur als zusätzliches Licht beim Velo und an allen E-Bikes erlaubt. Die Blinkerfunktion darf genutzt werden, entspricht aber nicht den Vorschriften, sodass man trotzdem weiterhin Handzeichen geben muss.

Das sagt der Tester: Der Helm sorgt für viel Aufmerksamkeit im Straßenverkehr. Die Wirkung des Blinkers hingegen schien eher gering. Kaum ein Verkehrsteilnehmer verstand dies als Absichtserklärung für einen Richtungswechsel und gewährte deswegen Vortritt.

FAZIT: Die Helmbeleuchtung erzielt ihre Wirkung. Bei den Blinkern gilt jedoch eher: Nützt es nichts, so schadet es nichts.

Preis: 259 Franken

Infos: www.lumos-helmet.ch



RIDE LIKE THE DUTCH



Mehr erfahren unter www.gazelle.de



2 LIGHT & MOTION «VIBE»

Der amerikanische Beleuchtungshersteller hat mit dem «Vibe» ein Rücklicht ohne Schalter geschaffen. Dadurch kann die ganze Elektronik absolut wasserfest gebaut werden, und eine Defektquelle ist eliminiert. Die Lampe wird aktiviert, wenn sie im Halter befestigt wird, und brennt automatisch, wenn das Velo in Bewegung ist. Das ist ganz praktisch: Man muss so nicht dran denken, das Licht ein- oder wieder auszuschalten. Das rote Licht wird dabei wechselnd heller und wieder dunkler und blitzt dazwischen mehrmals kurz auf.

Das sagt das Gesetz: Das «Vibe» ist wegen seines auf- und abschwellenden Stroboskop-Lichtmodus nur als Zusatzbeleuchtung bei Velos und bei langsamem E-Bikes zulässig.

Das sagt der Tester: Auf dunklen Überlandfahrten fühlt man sich sicher, weil man schon von Weitem gesehen wird. In der Stadt war dem Tester der Leuchtmodus aber zu hektisch.

FAZIT: Helles, praktisches und einfach zu handhabendes Rücklicht. Ein zweiter Leuchtmodus mit stehendem Licht wäre begrüßenswert.

Preis: 49 Franken

Info: www.lightandmotion.com

3 BLINKERS

Das Blinkers-Set besteht aus einem Front- und einem Rücklicht sowie einem Bedienungsschalter. Die Lampen werden in Halter gesteckt, die an Lenker und Sattel befestigt sind. Durch einen Magneten werden sie fixiert und gleichzeitig aktiviert. Das Front- und Rücklicht verfügt über verschiedene Leuchtmodi. Das Rücklicht leuchtet beim Bremsen heller auf und kann einen grünen Halbkreis auf den Boden projizieren. Wie der Name sagt, gibt es zudem eine Richtungsblinker-Funktion. Diese wird vom Lenkerschalter aus aktiviert, worauf vorne und hinten auf der jeweiligen Seite des Blinkers ein orangefarbenes Leuchtbild zu laufen beginnt.

Das sagt das Gesetz: Die Blinkers sind als Blinklichtanlage für Velos zugelassen. Man darf also damit einen Richtungswechsel anzeigen und muss keine Handzeichen geben. Bei E-Bikes gilt dies nicht, da die Lichter nicht über die dafür nötigen Prüfzeichen verfügen. Die grüne, auf die Strasse projizierte Linie ist nicht erlaubt.

Das sagt der Tester: Die Wirkung des projizierten Kreises blieb ungewiss. Die Blinklichtfunktion ist sehr deutlich und wird im Straßenverkehr gut wahrgenommen.

FAZIT: Funktioniert, Handzeichen sind aber zuverlässiger.

Preis: Set vorne und hinten ab 179 Franken

Info: www.blinkers.io

4 LEZYNE «LASER DRIVE»

Wenn es keinen Veloweg hat, macht man ihn einfach selber. Die «Laser Drive» von Lezyne zeichnet links und rechts vom Velo eine rote Linie auf den Boden. So fährt man, zumindest bei Nacht, immer auf seinem eigenen Veloweg. Zusätzlich leuchtet das Rücklicht in neun verschiedenen Leuchtmodi. Im «Dayflash»-Modus blitzt die Lampe gemäß Hersteller mit 250 Lumen auf, sodass man auch tagsüber auf sich aufmerksam machen kann.

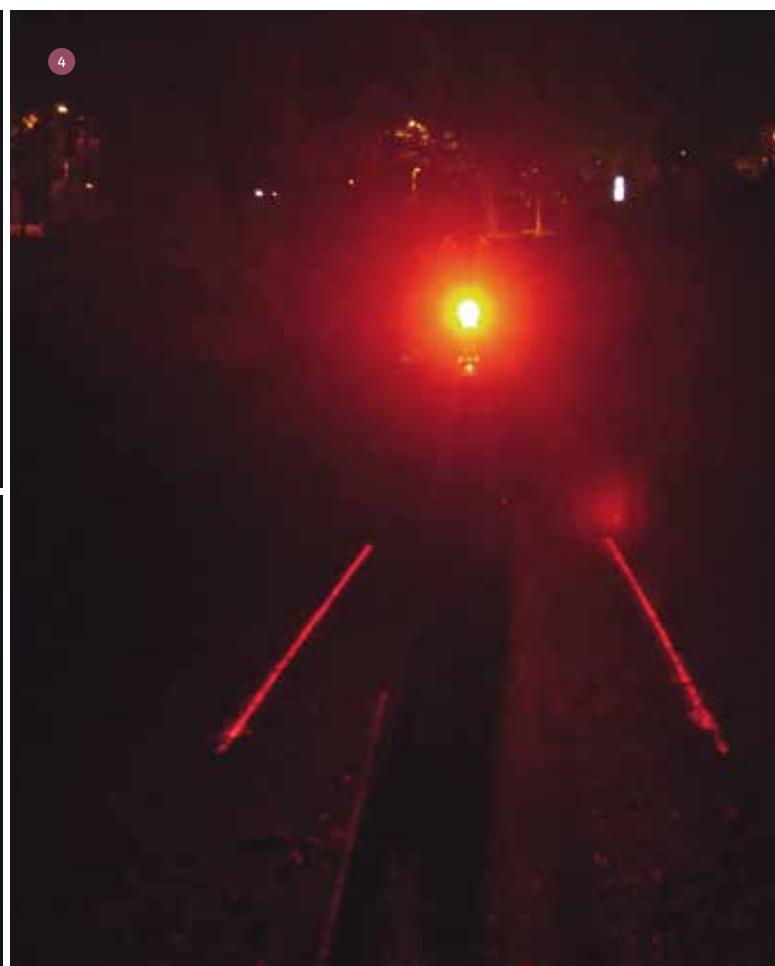
Das sagt das Gesetz: Die Blink- und Blitzfunktionen sind zugelassen, sofern am Velo noch ein zweites, ruhendes Rücklicht angebracht ist (dies jedoch nicht bei schnellen E-Bikes). Allenfalls kann die hellste Blitzfunktion bei Nacht als blendend und damit als illegal taxiert werden. Nicht erlaubt sind die Laserlinien: Diese gelten verkehrsrechtlich streng genommen als Straßenreklame, die auf dem Straßenbelag grundsätzlich untersagt ist.

Das sagt der Tester: Das helle rote Rücklicht gibt besonders bei Überlandfahrten ein sicheres Gefühl. Etwas unklar blieb der Effekt der roten Linien am Boden.

FAZIT: Die Idee mit dem eigenen Veloweg ist charmant, der Laser-Einsatz ist in der Schweiz aber nicht erlaubt. Sonst ein gutes Rücklicht. ■

Preis: 69 Franken

Info: www.lezyne.com





LESERUMFRAGE

MITMACHEN UND GEWINNEN!

Wie gefällt Ihnen Velojournal? Was können wir noch verbessern? Schreiben Sie uns, was Sie von Velojournal halten und was Sie sich von uns wünschen. Und gewinnen Sie ein Cilo «Velectra» im Wert von Fr. 2290.-.

AUSFÜLLEN,
EINSENDEN,
GEWINNEN!

A| IHR URTEIL ÜBER VELOJOURNAL

1. Wie gefällt Ihnen Velojournal ganz allgemein in der neuen Aufmachung?

- | | | |
|--|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ausgezeichnet | <input type="checkbox"/> gut | |
| <input type="checkbox"/> zufriedenstellend | <input type="checkbox"/> nicht besonders | <input type="checkbox"/> schlecht |

2. Wie gefallen Ihnen die einzelnen Rubriken?

	SEHR GUT	MÄSSIG	GAR NICHT
Titelblatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
News	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cartoon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwerpunkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Test/Markt/Technik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service/Agenda/Börse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalteil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internetauftritt: (Webnews/Video/Reisearchiv)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Wie sehen Sie Velojournal?

(Mehrfachnennung möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> als Fachzeitschrift | <input type="checkbox"/> als Mitgliederzeitschrift |
| <input type="checkbox"/> als Special-Interest-Magazin | |

4. In welche Richtung sollte sich Velojournal weiterentwickeln oder verändern?

	JA	EGAL	NEIN
mehr Bilder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Umfang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Ausgaben pro Jahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger Ausgaben pro Jahr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Web und Print mehr verknüpfen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn neue Themen, welche?			

5. Welche Inhalte sollten mehr Gewicht erhalten?

	UNBEDINGT	EGAL	NEIN
Verkehrs- und Velopolitik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
News	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Test/Technik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marktneuheiten/Zubehör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionalteil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gesundheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jugend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Service/Agenda/Börse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FussgängerInnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilität allgemein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internes über Pro Velo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internetauftritt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Welche Informationen fehlen Ihnen?			

6. Von welchen Angeboten würden Sie profitieren?

	JA	WEISS NICHT	NEIN
eine Veloreise buchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Karten, Bücher bestellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Versicherung kaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebote von Pro Velo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Was wäre Ihnen Velojournal wert?

FÜR MITGLIEDER:

- so viel wie bis anhin (im Mitgliederbeitrag von Pro Velo inbegriffen)
- Ich wäre bereit, dafür auch einen höheren Mitgliederbeitrag zu bezahlen
- Ich wäre bereit, für Velojournal separat zu bezahlen

FÜR ABONNENTINNEN:

- Als AbonnentIn wäre ich auch bereit, einen höheren Beitrag zu bezahlen (mehr als Fr. 40.-)

B| LESEGEWOHNHEITEN

8. Wie lange lesen Sie in Velojournal?

- Ich blättere das Velojournal durch
- Ich lese einzelne Artikel
- Ich lese die meisten oder alle Artikel
- Ich nehme jede Ausgabe mehrmals zur Hand
- Ich bewahre einzelne Artikel/Nummern auf
- Ich bewahre alle Nummern auf
- Ich informiere mich regelmässig auch im Internet über die neusten Aktualitäten auf der Velojournal-Site

9a. Wecken die in Velojournal beworbenen Produkte und Dienstleistungen grundsätzlich Ihr Kaufinteresse?

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> immer | <input type="checkbox"/> regelmäßig |
| <input type="checkbox"/> ab und zu | <input type="checkbox"/> gar nicht |

9b. Über welche Kanäle suchen Sie weiterführende Informationen zu Produkten oder Dienstleistungen, die in Velojournal beworben werden (Internet, Telefon etc.)?

10. Wie viele Leute neben Ihnen lesen Velojournal?

- | | | | |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> mehr |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|

C| ANGABEN ZU IHRER PERSON

11. In welcher Wohnsituation leben Sie?

- | | |
|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Miete | <input type="checkbox"/> Wohneigentum |
| Wohnlage: <input type="checkbox"/> Stadt | <input type="checkbox"/> Land |
| <input type="checkbox"/> Agglomeration (bis zu 10 km ausserhalb der nächstgelegenen Innenstadt) | |

12. In welcher Haushaltsform leben Sie?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> allein | <input type="checkbox"/> mit Partnerin/Partner, ohne Kinder |
| <input type="checkbox"/> mit Partnerin/Partner und Kindern | <input type="checkbox"/> in einer WG |
| <input type="checkbox"/> im Haushalt meiner Eltern | |
| <input type="checkbox"/> anders, nämlich: | |



13. Wie viele Venos gibt es in Ihrem Haushalt?

1 2 3 mehr

14. Welche Art von Velo besitzen Sie?

(Mehrfachnennungen möglich)

Rennrad Mountainbike E-Bike
 Tourenvelo Citybike Faltrad

15. Wo kaufen Sie Ihr(e) Velo(s) und Zubehör?

Fachhandel (Veloladen) andere (Velobörse etc.)
 Online (z. B. Bikester, Chainreaction etc.)
 Grossverteiler / Sportmärkte (SportXX, Athleticum etc.)

16. Ihr Geschlecht?

männlich weiblich

17. Ihr Alter?

Jahre

18. Ihre gegenwärtige berufliche Tätigkeit?

in Ausbildung
 teilzeitlich berufstätig, angestellt
 teilzeitlich berufstätig, selbstständig
 vollzeitlich berufstätig, angestellt
 vollzeitlich berufstätig, selbstständig
 nicht oder nicht mehr erwerbstätig

19. Sind Sie Mitglied von Pro Velo oder AbonnentIn von VeloJournal?

Mitglied von Pro Velo AbonnentIn

20. Wenn Mitglied, welchen Regionalteil erhalten Sie?

keinen, nur Ausgabe Schweiz Bern/Biel
 Zürich/Winterthur/Zug Basler Veloblatt
 Velozärn

21. Wie hoch ist das monatliche Einkommen Ihres Haushaltes?

kein Einkommen bis 2000 Franken
 2001-4000 Franken 4001-6000 Franken
 6001-8000 Franken mehr

22. Wie und wann benützen Sie Ihr Velo?

	REGELMÄSSIG	AB UND ZU	NICHT
für den Arbeits-/Schulweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zum Einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in der Freizeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unter der Woche (ohne Sport)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

am Wochenende (ohne Sport)
als Sport (Rennrad/Mountainbike)
auf Velotouren in den Ferien
Ich fahre nur im Sommer Velo
Ich lege damit ca. Kilometer zurück (kumuliert)

23. Welche Verkehrsmittel benützen Sie neben dem Velo?

	REGELMÄSSIG	AB UND ZU	NICHT
Motorrad/Roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto als FahrerIn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto als MitfahrerIn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel im Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Verkehrsmittel im Fernverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24. Besitzen Sie ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr?

nein
 ja, ein Halbtax- und/oder Streckenabonnement
 ja, ein Generalabonnement (GA)

25. Wie wichtig ist Ihnen der Velotransport mit der Bahn / dem öffentlichen Verkehr?

sehr wichtig wichtig nicht so wichtig egal

26. Wenn Sie eine Ferienreise unternehmen, benützen Sie dann auch das Velo?

	REGELMÄSSIG	AB UND ZU	NICHT
Ich unternehme Veloreisen auf eigene Faust	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich mache organisierte oder geführte Touren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme mein eigenes Velo mit in die Ferien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich miete ein Velo am Ferienort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. Welche weiteren Publikationen zum Thema Verkehr lesen Sie?

	REGELMÄSSIG	AB UND ZU	NICHT
VCS-Magazin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ready to Ride (Swiss Cycling Journal)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ride	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veloplus aktuell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Touring (TCS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ausländische Magazine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
wenn ja, welche?		
keine, nur Internet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vielen Dank! Ihre Angaben bleiben anonym.

Bitte bis 31. Januar 2018 einsenden an: VeloJournal, Leserschafts-Umfrage, Cramerstr. 17, 8004 Zürich. Sie können die Umfrage auch via Internet ausfüllen unter www.velojournal.ch.

GROSSE VERLOSUNG: Alle EinsenderInnen nehmen an der Verlosung mit Preisen im Wert von mehr als Fr. 3000.– teil.

NAME, VORNAME

STRASSE

PLZ, ORT



GEWINNEN!
CILO «ELECTRA»
IM WERT VON
FR. 2290.–

DR. V. LOVE



LIEBER DR. V. LOVE

Kürzlich war zu lesen, dass nach den OBikes nun auch E-Roller nach Zürich drängen. Mir schwant Fürchterliches. Bald geht es in der Stadt zu und her wie in asiatischen Metropolen, wo Roller wie Wespenplagen unterwegs sind. Auf dem Veloweg wird es kein Durchkommen mehr geben, weil die E-Roller mir den Platz streitig machen. Dagegen möchte ich mich frühzeitig wappnen. Was raten Sie als Experte mir?

Sandra B. aus Z.

LIEBE FRAU B.

Easystyle! Der Verkehr in Zürich, wie er sich heute in seiner ganzen Tristesse präsentiert, wird ja dominiert von absurd

überdimensionierten SUV, die auf den Strassen herumstehen, weil dort nichts geht. Und es geht nichts, weil dort all die SUV herumstehen. Es regiert der Stillstand – verursacht durch kampfpanzerartige, luxuriös ausgestattete Blechtonnen auf dicken Rädern. Man wappnet sich gegen die böse Welt draussen und hat das nötige Kleingeld, um sich zu diesem Zweck den neuen Mercedes GLE oder Range Rover Evoque zuzulegen – nur um damit Morgen für Morgen, Abend für Abend von Bordkomfort umgeben, ängstlich und gestresst im Stau zu stehen. Willkommen in Downtown Switzerland! Holaduli!

Ein paar flink rumbretternde E-Roller, die diese stehenden Kolonnen überholen,

schaden dem trägen Sack Zürich also eher nicht. Darum mein Tipp: Geben Sie Ihnen – leicht ins Apokalyptische lappenden – Asienmetropole-Szenarien einen Twist ins Positive. Denken Sie sich ins pittoreske Örtchen in Ligurien, wo Sie während der Zürcher Schulherbstferien jeweils den Sommer verlängern und wo Sie die auf ihren Vespas herumheizende Dorfjugend jeweils geschmeidig in Ihre Hach-das-ist-südliche-Lebensfreude-Optik integrieren. Haben Sies? Gut! Nun? Antizipieren Sie, kaufen Sie sich einen Roller! ■

Es grüßt elektrisiert: der Einmann-Wespenschwarm von der Cramerstrasse, Dr. Love

• •

Luzernerstrasse 4 + 16 | 6010 Kriens | 041 329 10 50 | info@velociped.ch | www.velociped.ch

tout terrain

wenn das Fernweh packt

große Auswahl an Reisevelos
nach Kundenwunsch gebaut und
ergonomisch angepasst

VELOCIPED
mehr Velo

Zertifiziert für hohe Qualität

Das Gütesiegel für Qualität

- Etabliert und anerkannt mit fokussierter Leserschaft
- Inhaltlich kompetent und publizistisch unabhängig
- Werbung ohne Streuverlust



SCHWEIZER MEDIEN
MÉDIAS SUISSES | STAMPA SVIZZERA | SWISS MEDIA

www.q-publikationen.ch



www.velojournal.ch

I N E I N Z E L T E I L E N

24 TEILE FÜR GUTES LICHT

Aus einfachen Batterielampen sind in den letzten Jahren Akkuscheinwerfer geworden. Lithium-Ionen-Akkus und LEDs machen die moderne Lichtquelle möglich.



VJ-SERIE

Siehe auch:
[velojournal.ch/
einzelteile](http://velojournal.ch/einzelteile)



Der Scheinwerfer im Originalzustand.



Ein Akkuscheinwerfer kann unterdessen einiges mehr als nur leuchten. Er schafft unterschiedliche Helligkeiten, kann blinken, den Akkustand anzeigen, Warnhinweise versenden, kurz bevor der Akku ganz leer wird, und den Ladevorgang des Akkus überwachen. So wird klar, warum sich im Zentrum des Scheinwerfers eine so aufwendig gemachte Leiterplatte befindet. Diese beherbergt zusätzlich den Anschluss für das USB-Ladekabel, den mechanischen Ein-Aus-Schalter und die eigentliche Leucht-LED. Sie sitzt genau in der Mitte der Leiterplatte und hat einen Durchmesser von gerade einmal vier Millimetern. Man staunt, welche Helligkeit daraus strahlt. Auf der Rückseite der Platine kommt die LED direkt mit dem Aluminiumgehäuse in Kontakt. So kann die Wärme, die bei der LED entsteht, gut abgeleitet werden.

Beim Zerlegen des Scheinwerfers der amerikanischen Firma Light & Motion in seine 24 Einzelteile offenbarten sich noch ein paar andere Besonderheiten: Durch kleine Öffnungen im Reflektor wird etwas Licht nach links und rechts zu den orangen Fensterchen abgestrahlt, sodass der Radfahrer auch von der Seite gut wahrgenommen wird. Diese sind fein säuberlich mit einer kleinen Gummidichtung versehen, ebenso wie das Scheinwerferglas, das schwarze Gehäuse sowie die Abdeckung des USB-Anschlusses. Auch die beiden rechteckigen weißen Klebestreifen, über deren Funktion der Schreibende zuerst rätselte, dienen der Abdichtung des Scheinwerfers. Ob da durchschimmert, dass der Hersteller des Scheinwerfers ursprünglich Taucherlampen herstellte? Das ganze Teil kommt mit nur zwei Schrauben aus, sie befestigen die Platine am Aluminiumgehäuse und am Akkuhalter. Alle anderen Verbindungen sind gesteckt. ■

Marius Graber (Text)
Stefano Schröter (Fotos)

HERSTELLERINFO'S

E-BIKE-REISEN AUF ALLEN KONTINENTEN

Bike Adventure Tours hat das Angebot an E-Bike-Reisen stark ausgebaut und bietet neben Europareisen auch die ersten Überseetouren mit dem Elektrobike an. So kommen Sie auf den Azoren, auf Sardinien, in Kroatien und im Baltikum, auf Mauritius, in Südafrika und Costa Rica in den Genuss von E-Bike-Touren. Zudem ist der Anbieter eine Partnerschaft mit Belvelo eingegangen. Bike Adventure Tours ist ab sofort Belvelo-Partner für die Schweiz. Belvelo ist eine Marke der Lernidee Erlebnisreisen GmbH mit Sitz in Berlin. Im Angebot sind spannende und entspannte E-Velo-Reisen mit höchstens 12 Gästen auf allen Kontinenten.

Bike Adventure Tours, 044 761 37 65, www.bike-adventure-tours.ch



BIKEFERIEN

BSM-Experience hat sich als Nischenanbieter auf Biketouren in Portugal spezialisiert. Abseits der Touristenströme bietet das Unternehmen Reisen für den sportlichen Gast, der auch kulturellen und gastronomischen Genuss schätzt. Die Tour Portugal Sul startet vor Lissabon und endet in der berühmten Algarve. Die wilde Küste des Nordens, die Berge um den Nationalpark Gerês und die historischen Stätten um Guimarães können auf der Norte-Tour entdeckt werden. Ab 2018 ist ein Azoren-Inselhopping im Programm. Das Inselparadies bietet Trails inmitten von Kratern, saftig grünen Hügeln, vorbei an Vulkanen und heißen Quellen.

BSM-Experience, 079 217 73 88, www.bsm-experience.ch

FRIERN IST VERGANGENHEIT

Mit dem «MXZ 400» kommt von Lake ein Winterschuh für RadfahrerInnen, die auch bei garstigen Bedingungen nicht frieren wollen. Der Schuh verfügt über ein Outlast-Innenfutter und eine zusätzliche Isolation an der Zehenkappe. Mit dem Pittards-Leder ist er wassererdicht und atmungsaktiv. Dank der für eisige Verhältnisse speziell entwickelten Wintersohle lassen sich auch Laufpassagen ohne kalte Füsse bewältigen. Die Winterausfahrt wird dann auch in La Brévine möglich, wo Temperaturen um die -30 °C keine Seltenheit sind. Der Schuh ist für Fr. 439.– ab sofort im Handel erhältlich.

Velok, 044 838 60 50, www.velok.ch



COOLE KIDS WERDEN GESEHEN

Die «Nuty Jackets» des belgischen Herstellers Wowow machen Kinder im Dunkeln besser sichtbar. Reflektierende Stoffe an Vorder- und Rückseite der Westen sowie an den Schultern leuchten im Strassenverkehr oder beim Spielen draussen im Dunkeln. Die Westen sind dank eines Reissverschlusses vorne einfach anzuziehen. Innen sind sie mit einem Namensschild versehen. Die coolen «Nuty Jackets» sind in den fluoreszierenden Farben Gelb, Pink und Grün erhältlich. Verfügbare Größen: XS, S, M, L. Sie bestehen zu 100 Prozent aus Polyester und sind im Fachhandel ab Fr. 24.– erhältlich.

Velok, 044 838 60 50, www.velok.ch

DER REISEVELOSPESIALIST DER INNER SCHWEIZ

Mit den Marken Tout-Terrain, Velotraum, MTB-Cycletech, Tour-de-Suisse, Specialized und individuell aufgebauten Velociped-Velos bietet der Reisevelospesialist eine grosse Auswahl an Abenteuern. Die Velos können ausprobiert und direkt miteinander verglichen werden, ebenso verschiedene Schaltungen, Lenker, Radgrössen und Komfortkomponenten. Auch beim Service profitieren TourenfahrerInnen von der Erfahrung der Velociped-Crew: Bei der «Team-Montage» können die KundInnen beim Bau ihres Velos mit dabei sein. Im Serviceangebot sind auch Crashkurse für Reisende (Pannenhilfe, Verpacken von Velos für Transport etc.) oder Sitzpositionsberatungen.

Velociped, Kriens, 041 329 10 50, www.velociped.ch



B R I E F E / A G E N D A

DER HELM, NUR EINE VON VIELEN MASSNAHMEN, VJ 5/2017

Der Beitrag könnte suggerieren, dass ein Helm nutzlos, ja sogar schädlich ist. Untersucht wurde lediglich die Wirkung des Obligatoriums, nicht des Helms. Wenn Sie behaupten, «der Helm trägt nur minim zu einer Verminderung von Verletzungen bei», ist das nur dann nicht unseriös, wenn Sie die Verletzungen erwähnen, welche der Helm nicht verhindert. Natürlich nützt der Helm wenig bei einem Arm- oder Rippenbruch. Auch der Kiefer ist nicht geschützt, aber der Schädel schon. Studien und Statistiken sind ein heikles Thema und nur mit äusserster Sorgfalt und Transparenz vermittelbar.

Michael Juen, per E-Mail

Auch ohne Studie ist klar, dass ein Velohelm (ob obligatorisch oder nicht) kaum zu einer Reduktion der Spitaleinweisungen führen wird. Relevant ist hingegen, ob das Tragen eines Helmes im Falle eines Unfalls zu weniger schlimmen Kopfverletzungen führen kann (z.B. schweren Schädeltraumata). Dieser Aspekt wird durch die Studie nicht beantwortet. Sowohl die Studie als auch der befragte Facharzt weisen darauf hin, dass es beim Velofahren zum Glück selten zu schweren Kopfverletzungen kommt. Bei der Verminderung von Risiken geht es immer darum, die Aspekte Eintrittswahrscheinlichkeit (in diesem Fall klein), mögliche Schadensauswirkung (in diesem Fall sehr gross) und Vermeidungskosten (in diesem Fall sehr klein) gegenüberzustellen. Es reicht doch gesunder Menschenverstand, um zu erkennen, dass das Tragen eines Helmes eine günstige und sinnvolle Massnahme ist, um sich gegen schwere Kopfverletzungen zu schützen.

Jörg Hofstetter, per E-Mail

Ich hatte zwei Unfälle, bei denen der Helm Kopfverletzungen vermieden hat. Also gibt es nur eines: Helm auf.

Ch. Hagmann, per E-Mail

Vielen Dank, dass es Velojournal nicht bei seinem Einsatz von vor 10 Jahren belässt und das Thema nicht kampflos der Fraktion «keinen Millimeter ohne Styroporhut» überlässt.

Lukas Rohrer, per E-Mail

FLUCH ODER SEGEN? VJ 5/17

Mich nervt das Motzen über diese grauen Velos. Seien wir doch froh, dass diese den vielen Nichtvelofahrern zur



Die mit Leihvelos vollgestellten Abstellplätze führten in Zürich zu hitzigen Diskussionen.

Verfügung stehen. Vielleicht kommen dann doch einige Leute drauf, dass das Velo eine praktische Sache ist, und kaufen sich dann ein richtiges Velo. Dass das OBike nicht mit Spitzenkomponenten ausgestattet ist, ist logisch – die würden sofort demontiert werden. Und dass das OBike Platz «wegnimmt», ist nicht seine Schuld. Leider gibts viele Leute, die stellen das OBike so ab, dass es stört. Herr Leutenegger und die SBB haben es einfach bezüglich Abstellplätzen immer noch nicht begriffen.

Peter Janczer, Zürich

AGENDA

18. NOVEMBER

4. LUZERNER VELOTEILE-FLOHMARKT

Hier finden gebrauchte Teile, Raritäten, Velozubehör, Verstaubtes und Trouvailles den Weg zu neuen BesitzerInnen und damit wieder auf die Strassen und Trails. Bist du auf der Suche nach alten, schönen Komponenten, nach schwer erhältlichen Ersatzteilen, nach längst vergessenen Zeitzeugen? Dann lohnt sich ein Besuch beim Veloteile-Flohmarkt. Die Preise sind günstig, und an Gelegenheiten zum Fachsimpeln fehlt es nicht.

www.velociped.ch/velociped/veloteile-flohmarkt

20. JANUAR 2018

VELO-, E- UND MOUNTAINBIKE-REISEN-INFOTAG

Bike Adventure Tours lädt VelofahrerInnen, Biker und Reisefans zum traditionellen, kostenlosen Dia- und Infotag ins

Volkshaus nach Zürich ein. Die erfahrenen ReiseleiterInnen von Bike Adventure Tours zeigen spannende Live-Diavorträge ihrer Rad- und Bikereisen in über 30 Ländern weltweit und geben Auskunft zum Reisen mit dem Fahrrad.

www.bike-adventure-tours.ch/veranstaltung/infotag-2018/

23. BIS 25. MÄRZ 2018

SALON DU VÉLO

Regionale Ausstellung für Velos und nachhaltige Mobilität in Lausanne.

www.salon-du-velo.ch

24. BIS 25. MÄRZ 2018

VELOMESSE ZUG

Regionale Veloausstellung mit Testmöglichkeiten und Gebrauchtvlobörse.

www.velomessezug.ch

KLEININSERATE

Ich plane mit wechselnden Reisepartnern mit dem E-Bike von Zürich nach Peking zu fahren. Ich suche noch Begleitung für Istanbul-Jerewan (September 2018) und Jerewan-Teheran (Oktober 2018).

andrea.freiermuth@outlook.com

VORSCHAU

Nummer 1/2018

- Billigvelos im Test
 - Das gute Damenvelo
 - Reisen: Insel Fünen
- Erscheint am 2. Februar 2018
Redaktionsschluss: 9. Januar 2018

TATSACHEN RADELN

**Die Veloinitiative will dem Bund Beine machen und kommt vors Volk.
Der Bundesrat sagt «Ja, aber» – wie auch kürzlich die Verkehrskommission
des Ständerats. Unserer Autorin ist das zu viel Verkehrsslalom.**

Die Veloinitiative verlangt eine Änderung des Artikels 88 der Bundesverfassung. Zurzeit steht dort erstens, dass der Bund Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze festlegt. Die Initiative möchte auch Grundsätze über Netze für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr. Zweitens kann der Bund Massnahmen der Kantone «zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren». Die Initiative fordert hier «attraktive und sichere» Netze, und zusätzlich soll die Kommunikation über diese Netze gefördert und koordiniert werden. Drittens heisst es, dass der Bund «bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze nimmt und Wege ersetzt, die er aufheben muss». Laut Initiative hat dies künftig auch für Velowegnetze und die dazugehörigen Wege zu gelten.

Der Bundesrat hat am 23. August seine Botschaft zur Initiative veröffentlicht. Er lehnt sie ab und schlägt einen Gegenentwurf vor. Im ersten Absatz von Artikel 88 sollen Velowegnetze genannt werden – ohne Spezifizierung in Alltags- und Freizeit-Veloverkehr. Statt «attraktive und sichere» soll es nur Netze geben,

statt «Kommunikation» nur «Information». Im dritten Absatz ändert der Bundesrat die Formulierung so, dass das Velowegnetz ohne dazugehörige Wege gemeint ist. Er erkennt auch, dass die Initiative mit seinen verkehrspolitischen Zielen übereinstimmt. Das «Aber» folgt: «Gleichzeitig muss der Bund jedoch darauf achten, dass er seine finanziellen und personellen Verpflichtungen bei der verfassungsmässigen Verankerung der Velowegteile stufengerecht begrenzt.» Zu Deutsch: Die Förderung des Veloverkehrs ist voll okay, solange sie den Bund kaum etwas kostet. Das nennt sich Realpolitik. Der Gegenentwurf scheint denn auch das politisch Machbare gut getroffen zu haben: Am 24. Oktober hat sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats einstimmig gegen die Initiative und für den Gegenentwurf ausgesprochen.

Die Lektüre der bundesrätlichen Botschaft lohnt sich trotzdem: «Die Veloinitiative verlangt mehr oder weniger das, was der Nationalrat bereits 1977 in seinem Gegenentwurf zur Volksinitiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege vorgeschlagen hatte», heisst es auf



Seite 10. Damals blieb es bei den Fuss- und Wanderwegen – siehe Artikel 88 der Bundesverfassung. Vielleicht ist ja dieses Mal zu schaffen, was vor 40 Jahren nicht gelang; besser als nichts wäre es allemal. Wobei ich zugeben muss, dass mir angesichts des Tempos der «Veloförderung» in der Schweiz auch ketzerische Gedanken nicht fern sind: Vielleicht sollten wir gar nicht mehr fordern, sondern einfach mal klarstellen, dass das Velo vor dem Auto da war, dass das Auto dem Velo den Platz geklaut hat und nicht umgekehrt und dass es höchste Zeit ist, sich diesen Platz zurückzuholen. Also einfach Tatsachen radeln, und zwar ab sofort. Gegen faule Ausreden gibts Handschuhe und Mützen. Los gehts! ■

Nicole Soland

TALON

IHR KLEININSERAT – AUCH IM INTERNET

Kleininserate im Heft kosten 40 Franken und erscheinen automatisch auch unter www.velojournal.ch

Kleininserate im Internet: www.velojournal.ch/kleinanzeigen.html
Bitte publizieren Sie folgendes Kleininserat (Text max. 5 Zeilen)

**Einsenden an: Velojournal, Cramerstrasse 17, 8004 Zürich
Bitte nicht vergessen: 40 Franken sind beizulegen.**

IMPRESSUM



Publikation 2017

Herausgeber: Velomedien AG, Zürich
Auflage, Erscheinung: 22 000 Ex. (6x/Jahr)
Verantwortlich: Pete Mijnssen
Produktion: Philippe Amrein,
Fabian Baumann, Pete Mijnssen
Redaktion: Fabian Baumann (fb), Marius Graber (mg),
Sue Lüthi, Martin Platter (map), Pete Mijnssen (pmh),
Pla Schüpbach (ps), Mirjam Graf (Bild)
MitarbeiterInnen dieser Nummer: Bruno Angeli, Markus Greter,
Hanspeter Guggenbühl, Sebastian Hefti, Bettina Maeschli, (Text),
Jan Fehr, Mirjam Graf, Stefano Schröter (Fotos), Kathrin Berger,
Jürg Odermatt (Korrekturat)
Administration: Diana Bochno, administration@velojournal.ch
Anzeigenleitung: Nicole Haari, Rub Media AG, Wabern/Bern,
Tel. direkt 031 380 13 22
Konzept und Gestaltung: Andreas Bosshard Design
(Andreas Bosshard, Georg Züst)
Layout: tnt-graphics, Lars Weiß (Mantel/Zürich),
Guido Köhler (Basel), atelier typisch (Bern)
Postproduktion: BIG GmbH, 8003 Zürich
Druck: Rub Media AG, Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern
Verpackung: aus Polyethylen (PE), recycelbar, emissionsfrei
bei Kehrichtverbrennung
Korrespondenz: Redaktion+Verlag Velojournal,
Cramerstrasse 17, 8004 Zürich, Tel. 044 242 60 35,
Fax 044 241 60 32, info@velojournal.ch
Adresse Verband: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, Postfach
6711, CH-3001 Bern, Tel. 031 318 54 11, Fax 031 312 24 02
www.pro-velo.ch, info@pro-velo.ch
Adressänderungen: Mitglieder bitte an lokale Redaktionen
melden (siehe Impressum regionale Ausgaben)
Passwort für die Website: velojournal_6_17