



Mit den Frühlingstemperaturen kommt die Lust, sich aufs Fahrrad zu schwingen. Doch der Südkanton ist wahrlich **kein Veloland**. Besonders in den Städten herrscht Handlungsbedarf

“DAS TESSIN HINKT DEM REST DER SCHWEIZ 30 JAHRE HINTERHER”

von **Martina Kobiela**

Ticino Turismo wirbt mit diesem Slogan für das Tessin als Destination für Velofahrer: “Die Angebote in unserem Kanton werden die Wünsche eines jeden Radfahrers erfüllen.” Ist das Tessin wirklich zu einem Mekka für Velofahrer avanciert?

Ein Blick auf die Tessiner Medienwelt legt diesen Schluss nahe (siehe Artikel rechts und unten). Überall ist von Investitionen in Infrastruktur im Bereich der langsamen Mobilität die Rede, von neuen Fahrradwegen, Mietvelostationen und Kampagnen, die das Fahrrad als ideales Transportmittel für Pendler bewerben.

Einer der es wissen muss, ist Fabiano Piazza, Sekretär des 2010 gegründeten Interessenverbands Pro Velo Ticino. Er meint: “Das Tessin ist kein Veloland, sondern ein Autoland!” Doch er räumt ein: “Der Kanton macht etwas, das ist wahr, aber die Projekte des Kantons dauern zu lange.” Werner Herger, Präsident der Tessiner Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz (ATA) meint gar, dass die Projekte für die Fussgänger und Radfahrer eben oft mit der Geschwindigkeit der langsamen Mobilität vorangingen. Piazza von Pro Velo Ticino macht das Problem in der Politik fest, die keine wahre Absicht habe, Infrastruktur für Fahrradfahrer zu schaffen. Der leidenschaftliche Velofahrer meint: “Das Tessin hinkt dem Rest der Schweiz 30 Jahre hinterher.”

Gemeinden müssten mehr tun
Piazza macht vor allem die Gemeinden für die derzeitige Situation verantwortlich. Diese hätten kein wahres Interesse an Veränderung. Selbst Renato Gazzola vom Touring Club der Schweiz (TCS) sieht Handlungsbedarf: “Die Gemeinden könnten mehr tun, als den Kauf von E-Bikes zu bezuschussen. Sie müssten Wege finden, die langsame Mobilität zu verbessern, ohne jedoch den Autoverkehr zu bestrafen oder zu behindern.” Er mahnt alle Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme und zu Vorsicht. Die ist besonders auf den verkehrsreichen Strassen des dichtbevölkerten Sottoceneri notwendig. Piazza ist überzeugt, dass Autofahrer im Tessin weniger Akzeptanz Velofahrern gegenüber haben als in der Deutschschweiz. Er vermutet, dass die Nähe zu Italien damit zu tun hat.

Als besonders velounfreundlich gilt Lugano. Der im Stadtteil Pregassona lebende Piazza hält Lugano gar für die gefährlichste Stadt für Fahrradfahrer in der Schweiz. “Seit Jahren setzen wir uns dafür ein, dass Fahrradfahrer



Gerade in den Städten wie noch nicht genug für die Sicherheit der Fahrradfahrer getan worden, sagt Fabiano Piazza von Pro Velo Ticino

die Fahrbahnen der Busse nutzen dürfen, aber diese sind für Velofahrer weiterhin tabu”, beschwert sich Piazza. Besonders scharf kritisiert er die schlechten Anbindungen zu Bahnhöfen und die schlechte Infrastruktur an ebendiesen.

Als besonders gefährlich gelten der Staudamm von Melide, die Seestrasse zwischen Paradiso und Morcote und der Monte Ceneri Pass, die einzige asphaltierte Strasse mit Radweg vom Nord ins Südtessin und vice versa. Pro Velo Ticino sammelt auf seiner Homepage Hinweise auf die gefährlichsten Stellen für Radfahrer

im Kanton (siehe Artikel oben). Diese werden dann an die Behörden weitergeleitet. In manchen Fällen, wie Punkt Nr. 80, dem Corso Pestalozzi in Lugano, reagierten die Verantwortlichen und die Gefahr wurde behoben.

Ein Teufelskreis

Trotz der unbefriedigenden Situation werde Fahrradfahren im Tessin beliebter, ist Piazza überzeugt. Doch bisher investiere die Politik vor allem in das touristische Wegnetz, das von Freizeitfahrern genutzt wird. Für Velopendler werde bisher zu wenig getan. Zwar gebe es Kampa-

gnen wie Bike2School, Bike to work oder Bike4Car, doch das Interesse sei überschaubar (siehe Artikel unten). Nur wenige Schulen interessierten sich für das Projekt Bike2School. Es sei ein Teufelskreis sagt Piazza: Das Fahrradfahren im Tessin sei gefährlich, deshalb führen hier weniger Menschen Fahrrad, weshalb der Druck auf die Politik, die Strassen sicherer zu machen, zu gering sei und die Strassen gefährlich blieben.

Diese Meinung teilt auch Andrea Prati, Präsident des Velo Club Lugano. Er beklagte kürzlich das geringe Interesse der Jugend am

Fahrradfahren. Als einen Grund für die ausbleibende Begeisterung nennt Prati die Verkehrssituation im Tessin, die vor allem die Eltern verängstige.

Selbst Ticino Turismo kommt nicht umhin darauf hinzuweisen, dass manche Strecken ausser einem atemberaubenden Panorama auch atemberaubende Blechlawinen miteinschliessen. Im Falle der Centovalli: “Die anspruchsvolle Route für geübte Fahrer verläuft fast ausschliesslich auf engen, ziemlich stark befahrenen Hauptstrassen, jedoch inmitten einer faszinierenden Naturkulisse.”

Claudio Zali, der Leiter des Verkehrsdepartements, schwang sich in den Sattel Wenig Interesse an Velo-Kampagnen

Am Wochenende schmissen sich über 100 Menschen an der Volksfahrt zwischen Lugano, Melide und Morcote in ihre Fahrradhosen und radelten bei eitlem Sonnenschein durch das Südtessin. Unter den Fahrern waren auch Regierungsrat Claudio Zali (in Jeans) und die Luganer Stadträtin Giovanna Masoni Brenni. Mit der Aktion wollen sie auf das Bike Sharing Netz zwischen Lugano und Morcote aufmerksam machen.

In Lugano selbst gibt es 10 Stationen, an denen insgesamt 62 Fahrräder an 92 Säulen stehen. Die Gemeinde Morcote hat in ihre Velostation 60'000 Franken investiert. Verwaltet werden die Fahrräder von Lugano. Das Netz-

werk ist Teil des nationalen PubliBike Netzes. Gleichzeitig handelt es sich bei der Seestrecke zwischen Lugano Paradiso, vorbei an der Forca San Martino bis zum Staudamm in Melide und weiter bis nach Morcote um eine der gefährlichsten Strecken im Kanton. Die kurvenreiche Seestrasse ist gefährlich. Pro Velo Ticino fordert dort kurzfristig ein Tempolimit von 50 km/h und langfristig einen Radweg.

Das Verkehrs- und Umweltsdepartement, dessen Vorsteher Zali ist, verfolgt, laut eigener Aussage, die Strategie der Fahrrad-Mobilität, welche das Zweirad als effizientes Transportmittel für kurze alltägliche Distanzen promo-

viert. Deshalb nimmt auch die kantonale Verwaltung an der nationalen Kampagne Bike to work teil. Insgesamt jedoch ist die Beteiligung von Tessiner Betrieben und Ämtern an der nationalen Aktion eher gering. Das Tessin ist mit 17 Betrieben vertreten. 2014 nahmen 12 Betriebe teil. Schweizweit machten über 1'600 Unternehmen und Verwaltungen bei der Aktion mit. Auch dieses Jahr zeichnet sich eine ähnlich hohe Teilnehmerzahl ab.

An der Aktion Bike4Car, bei der das eigene Auto für zwei Wochen gegen ein E-Bike und ein Car-Sharing Abonnement eingetauscht werden kann, nimmt lediglich die Stadt Mendrisio teil.

mk

Der Kanton investiert 31 Millionen Franken ins Radwegnetz



Ausschilderung in Melide

Im Tessin tut sich etwas punkto Verkehrssicherheit und langsame Mobilität. Die Stadt Bellinzona will 1'925'000 Franken in das städtische Fussgänger- und Velo-Wegnetz investieren. Auch die Südtessiner Grenzgemeinde Stabio investiert 255'000 Franken in die Verkehrssicherheit. Neben einem neuen Zebrastreifen fliesst das Geld in verkehrsberuhigende Massnahmen und ein neues Tempolimit von 50 km/h. Im Anschluss wird ein neuer Radweg, Teil des regionalen Velowegnetzes, nach Brusino Arsizio gebaut. Das 311'000 Franken teure Projekt wird vom Kanton im Rahmen des im Februar 2013 gesprochenen Kredits von 31 Millionen Franken für die Verwirklichung von Arbeiten an den Radwegen gebaut.

Mehr als 60 Projekte für Fahrradfahrer sollen umgesetzt werden. Die Bandbreite reicht von der Schaffung eines gelben Velostreifens auf der Fahrbahn bis zur Verbreiterung der Gehwege, um sie für Fahrradfahrer nutzbar zu machen und zur Schaffung eigentlicher zum restlichen Verkehr getrennter Radwege.

Zu den nennenswerten Arbeiten gehört der Velostreifen auf dem Staudamm von Melide und Bissonne. Er soll noch im Sommer fertiggestellt werden. Derzeit müssen Zweiradfahrer eingequetscht zwischen einer Betonmauer und dem Autoverkehr um Leib und Leben bangen. Diesen Sommer soll ausserdem der Rad- und Fussweg zwischen Croce Grande und Coldrerio fertiggestellt werden. Anfang 2016 sollte der Radweg im Maggialtal zwischen Tegna und Avegno beendet sein. Dann wird auch die alte Bahnbrücke in Ponte Brolla von Zweirädern genutzt werden. Derzeit zwingen die Stufen an der Brücke, vom Fahrrad abzusteigen oder die oft stark befahrene Strasse zu nutzen. 2016 soll ausserdem der Fahrradweg entlang der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Tesserete und Canobbio gebaut werden.

mk