



## BEST-PRACTICE-VELOINFRASTRUKTUR

**Pro Velo Kanton Zürich erarbeitet im Auftrag des Kantons eine Datenbank mit guten Lösungen in Sachen Veloinfrastruktur - good practice für den veloplanerischen Alltag.**

### DEFINITION BEST PRACTICE

Best practice ist eine anerkannte Vorgehensweise aus der Industrie – bewährte Systeme dienen als Muster für weitere Anwendungen, welche plusminus dieselben Anforderungen und Gesetzmässigkeiten aufweisen. Im Fall von Veloinfrastrukturen ein naheliegendes Prinzip, da schon ausgeführte Beispiele evaluiert und auf ihre Praxistauglichkeit untersucht werden können und so eine gewisse Garantie besteht, dass sie auch an anderen, vergleichbaren Orten funktionieren.

### BEST PRACTICE ODER GOOD PRACTICE

Manch eine/r mag einwenden, Best-practice-Veloinfrastruktur gebe es in der Schweiz kaum. Denkt man an die Highlights der dänischen und niederlän-

dischen Velo-Baukultur, an schnurgerade, hübsch eingefärbte Velobahnen, gigantische Velokreisel oder elegante Brücken, eigens für den Veloverkehr gebaut, ist man versucht, zuzustimmen. Davon können wir in der Schweiz nur träumen – und entweder frustriert aufgeben, oder aber darauf hinarbeiten, dass wir in Zukunft auch eine Vorzeige-Veloinfrastruktur zum täglichen Radeln haben. Beim tagtäglichen Radeln freuen wir uns aber nicht nur über Highlights, sondern auch über kleine, aber gute Massnahmen – über sanfte Rückführungen auf Fahrbahnen, sichere Querungsstellen, vorgezogene Haltebalken etc. – über good practice eben. Reihen sich good-practice-Elemente aneinander, entstehen auch bei uns Verhältnisse, welche die Freude am

### INHALT

Nachgeprüft	3
Velos für alle	4
Besser Velofahren	5
Regionalteil Schaffhausen	6
Tour	8
Regionalteil Thurgau	10
Regionalteil Winterthur	13
Regionalteil Zug	14



Velofahren fördern. Wir meinen drum, dass es beides braucht – best-practice-Beispiele als Vision und mittel- oder langfristige Zielsetzung, good practice als Hilfestellung für die alltäglichen planerischen Herausforderungen.

#### BEST PRACTICE IM KANTON ZÜRICH

Pro Velo Kanton Zürich hat in den letzten Jahren praktisch alle Veloinfrastrukturprojekte des Kantons begleitet. Das vom Kanton angewandte Workshop-Verfahren bietet Pro Velo Kanton Zürich Gelegenheit, von Anfang an bei Radwegstudien oder Betriebs- und Gestaltungskonzepten involviert zu sein.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr (KOVE) des Kantons Zürich erteilte Pro Velo Kanton Zürich deshalb den Auftrag, aus der Sammlung von annähernd 200 Projekten diejenigen auszuwählen, welche im Sinne von Best-practice-Lösungen dokumentiert werden können. Mithilfe einer Praktikantin wurde die Arbeit in Angriff genommen. Projekte wurden gesichtet, kategorisiert, dokumentiert und bewertet. Essenziell waren dabei nicht die vorliegenden Pläne, sondern die Evaluationen vor Ort.

Projekte, welche nach einer ersten Sichtung in Frage kamen, wurden nach einem festgelegten Schema dokumentiert. Dazu gehören Videoaufnahmen ebenso wie Vermessungen von Detaillösungen und stundenlange Beobachtungen, wie die Infrastruktur von Velofahrenden angenommen wird oder eben nicht.

Schon bald zeigte sich, dass es kaum Projekte gibt, welche ausschliesslich gut sind – in den meisten Fällen gab es einiges zu loben, anderes zu kritisieren. Das führte dazu, dass sich die Auftraggeberin in Abstimmung mit der Projektleitung entschloss, nicht Best-practice-Projekte, sondern Best-practice-Projektbestandteile in

einer Datenbank zu katalogisieren und dokumentieren.

Die Datenbank soll Projektleitern in der Verwaltung und in Planerbüros bei zukünftigen Projekten zur Verfügung stehen. Sucht man beispielsweise nach einer anforderungsgerechten Lösung für eine Querung von Radstreifen zu gegenüberliegendem Radweg können die vorliegenden Beispiele aus der Datenbank herausgefiltert werden.

Fotos, Videos und Plangrundlagen erleichtern dann die Planung von Projektbestandteilen mit ähnlichen Fragestellungen. Eine durchdachte Kategorisierung der Projektbestandteile erlaubt das Auffinden von Beispielen. So werden unterschiedlich breite Kernfahrbahnen oder Rad-/Gehwege evaluiert, aber ebenso punktuelle Lösungen bei Querungen oder an Lichtsignalknoten und vieles mehr.

Best-practice-Beispiele ersetzen nicht die vorliegenden Standards des Kantons, beispielsweise die Radwegrichtlinie, welche ebensolche Standardelemente vorgibt. Die gebauten Beispiele lassen sich aber «in echt» anschauen und sind somit eine praxisnahe Ergänzung zu den vorhandenen theoretischen Richtlinien und Normalien.

#### BEISPIELE GEFÄLLIG?

Bei der Planung des Strassenprojektes Zentralstrasse in Volketswil wurde lange überlegt, wie Velofahrende die angrenzenden Kreisel befahren sollen. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzer entschied sich der Kanton für eine «doppelte» Lösung, mittels welcher geübte Velofahrende den Kreisel auf der Fahrbahn, ungeübte aber auf angrenzenden Rad-/Gehwegübergängen passieren können. Die Erstellung der Datenbank bot nun Gelegenheit, diese Lösung ausgiebig zu beobachten und zu evaluieren. Man kam

1 | «Umfahrung» des Kreisels.

2 | Rückführung vom Rad-/Gehweg in Weisslingen.

zum Schluss, dass die damals getroffene Entscheidung richtig war. Heute wird die gesamte Palette der angebotenen Fahrmöglichkeiten genutzt. Fazit: Der Projektbestandteil «Kreisel» fliesst in die Best-practice-Sammlung ein.

In Weisslingen wurde ausgiebig experimentiert, um eine Rückführung vom Rad-/Gehweg auf die Fahrbahn zu realisieren, welche sowohl für den Veloverkehr komfortabel ist als auch den Anforderungen der Sehbehinderten entspricht. Auch diese Lösung findet sich als Best-practice-Beispiel in der Datenbank. ■

Monika Hungerbühler

#### FACHEXKURSION DER KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR

Best practice soll ein Instrument für Kanton, Gemeinden und Planer sein. Zu diesem Zweck führte die KOVE im September eine Fachexkursion durch. GemeindevertreterInnen und PlanerInnen «erfahren» per Velo zwischen Wallisellen, Dietlikon, Volketswil und Uster eine ganze Serie von Beispielen, welche in der Datenbank dokumentiert sind. An den verschiedenen Standorten wurden Problematik, Lösungsansatz und Optimierungsmöglichkeiten erläutert und rege diskutiert. Unter [velo.zh.ch](http://velo.zh.ch) stehen ausgewählte Datenblätter zur Verfügung. Die Datenbank ist nicht ein fertiges Produkt, sondern ein Arbeitsinstrument, welches laufend mit guten Beispielen ergänzt wird. Ein weiterer Puzzestein auf dem Weg zu velofreundlicheren Strassenbauprojekten und damit zur Förderung des Veloverkehrs.

# RAPPERSWILERSTRASSE WETZIKON

NACH-  
GEPRÜFT!  
VI Regio hat  
hingeschaut.

Die Rapperswilerstrasse in Wetzikon ist nach dem Umbau fallweise best practice als auch worst practice für den Veloverkehr. Best practice auch dank Pro Velo Zürich.

Zwischen 2008 und 2011 ging es heiss zu und her an manchen Sitzungen zum Thema Veloverkehr im Rahmen der Umbauplanung der Rapperswilerstrasse in Wetzikon. Wir prüfen nach Fertigstellung des Umbaus, inwieweit sich die Situation für den Veloverkehr verbessert hat und ob die damaligen Versprechen auch umgesetzt wurden. Zuerst zu den positiven Elementen: Im Bereich rund um den Kreislauf Grüningerstrasse und entlang der Rapperswilerstrasse bis zur Pestalozzistrasse sieht es für den Veloverkehr mehrheitlich gut aus. Radstreifen auf beiden Seiten und diverse Querungsmöglichkeiten von und zum Rad-/Gehweg in Richtung Hinwil. Sogar richtig schicke Trennelemente wurden eingebaut, damit Velofahrende bei der Ausfahrt des Kreislaufs nicht abgeschossen werden.

## INFO

In der neuen Serie «Nachgeprüft!» untersuchen wir kürzlich fertiggestellte Bauprojekte im ganzen Kanton auf ihre Velotauglichkeit und vergleichen das Resultat auch mit den Plänen, die aufgelegt wurden. Nicht immer entspricht das, was gebaut wird, nämlich den Auflageplänen.

Optimierungsbedarf besteht noch bei Markierungen und fehlenden Piktogrammen bei Querungsstellen, aber das sollte sich noch bewerkstelligen lassen.

## ZAPPENDUSTER

Düster sieht es im westlichen Projektabschnitt zwischen Spitalstrasse und Poststrasse aus. Alle Interventionen von Pro Velo und weiteren Verbänden/Parteien nützten nichts: Keine Möglichkeit, dem Velo Raum einzuräumen oder ihm anforderungsgerechte Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen, hiess es. Konkret bedeutet das: Radstreifen hören abrupt dort auf, wo man sie sich am meisten wünscht, die Spitalstrasse als Einbahnstrasse ist nicht für den Veloverkehr in Gegenrichtung geöffnet und von den Veloabstellplätzen beim Bahnhof kann man nur via Irrfahrt über den P+R-Parkplatz legal wieder wegkommen.

Fazit: Ein sehr teures Projekt für eine Strasse mit 20000 Autos pro Tag und immer noch keine durchgehend gute Lösung für den Veloverkehr. Schade. Und man darf sich dann nicht wundern, wenn Velofahrende diese zentrale Strecke auch weiterhin meiden. ■

Monika Hungerbühler



1 | Top Führung für den Veloverkehr.

2 | Auf der Mittelinsel fehlt noch ein Piktogramm.

## KOLUMNE

### SUSCH KHUMI DRAA

Wieder eine lange Saison mit Velotouren vorbei. Aber auch eine mit Velotorturen. Nein, nicht Anstiege als Tortur, nicht holprige oder kiesige Wege, auch nicht Hitze oder Regen. Nein, die grossen Torturen erlebte Aedes beim Verlad in überfüllte Veloabteile der SBB von und nach Zürich. Da herrschte ein Stossen und Ziehen, ein Drängeln und Klemmen, ein Rupfen, Lupfen und Stupsen. Aber da herrschte auch solidarisches Schimpfen und Helfen. Nicht bloss Velofahrende litten unter dieser Tortur, sondern ebenso Mütter (selten Väter) mit Kinderwagen.

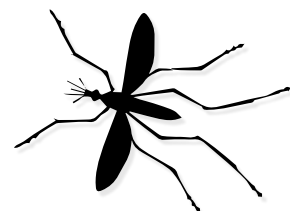
Die SBB baut zwar einige Familienwagen um. Sie erweitert deren Veloabteil, belässt aber die enge Schiebetüre, obwohl die ganze Wand gar nicht nötig wäre. Noch schlimmer bei der Matterhorn-Gotthard-Bahn: Die Türe zu den neuen Velo-

haken im umgebauten Wagen ist so eng, dass das Ein- und Ausladen nur mit offener Aussentüre möglich ist. Eine alpine Schildbürgerei ersten Ranges. Vielleicht aber stösst man auf verständnisvolle Zugführer mit gesundem Menschenverstand: Immer mehr Zugkompositionen der Matterhorn-Gotthard-Bahn führen nämlich einen Wagen mit Tiefeinstieg und Behinderten-WC. Eigentlich ideal auch für Velofahrer. Neben der Türe wird zwar Werbung für alpines Biken gemacht, aber ein markantes Signal verbietet gleichzeitig den Veloverlad in diesem Wagen.

Ein junger Zugführer beharrte auf dem Verbot. Er müsse konsequent sein, obwohl der Wagen fast leer war. Immerhin empfahl er Aedes, bei der Direktion zu reklamieren. Bei der nächsten Fahrt fand eine Zugführerin meinen Vorschlag gar

nicht so schlecht, das vollbeladene Velo trotz Verbot im neuen Wagen zu platzieren. Ich solle aber auf jeden Fall reklamieren. Eine Zürcher Stimme werde eher gehört als eine Urner Stimme. Wieder einen Tag später kam ein älterer Zugführer selber auf die Idee, das vollbeladene Velo im neuen Wagen zu verladen. Er klappte einen Sitz hoch und empfahl mir, unbedingt zu reklamieren, aber ja nichts von seiner Hilfe zu erzählen: «Susch khumi draa!» ■

Aedes



# VELOS FÜR ALLE STATT FÜR WENIGE

**Normalerweise steht in der Zeitung, was ist beziehungsweise war. Hier folgt für einmal ein Bericht über etwas, was sein könnte – so sich jemand für die Idee erwärmen kann.**

Als die SP Kanton Zürich vor einem Monat das Flüchtlingsmanifest von Franz Hohler präsentierte, sprach unter anderen auch Sadou Bah von der Autonomen Schule Zürich. Er erwähnte nicht nur das grosse Interesse an den dort angebotenen Sprachkursen, sondern betonte auch, dass noch mehr Flüchtlinge die Schule besuchen würden – hätten sie nicht das Problem, dass sie gar nicht dorthin gelangen, weil ihnen das Geld fürs Tram fehlt. Sodann sprach er noch ein weiteres Thema an, nämlich den chronischen Bewegungsmangel der zum Warten verdamnten Flüchtlinge; deshalb seien auch Leute, die freiwillig zum Beispiel als Tschutti-Trainer amten wollten, gefragt. Spätestens da machte es bei der Schreibenden Klick: Klarer Fall – was die Flüchtlinge brauchen, sind Velos! Hätten alle ein Fahrrad zur Verfügung, wären ihnen Gratisfortbewegung und ein Mindestmass an Bewegung garantiert.

## GELEGENHEIT MACHT SCHÜLERINNEN

Nun ist das natürlich einfacher geschrieben als getan: Wer sich das Trambillet nicht leisten kann, kann erst recht nicht genügend Geld zur Seite legen, um sich ein Velo zu kaufen. Es können nicht nur Flüchtlinge, sondern auch SozialhilfebezüglerInnen ein Lied davon singen, dass das Leben für Menschen mit wenig Geld unverhältnismässig teuer ist. Und wie meistens, führt auch hier eines zum andern: Wer arm ist, kann sich nicht so frei bewegen wie der Normalsterbliche, und wessen Mobilität eingeschränkt ist, dem oder der entgehen möglicherweise nützliche Angebote wie eben Sprachkurse. Dass das nicht jeder SVPLer im Hinterkopf hat, der am Stammtisch wettet, liegt auf der Hand. Deshalb sei der Gedanke, dass Gelegenheit nicht nur Diebe macht, sondern auch SchülerInnen, hier mal zu Ende gedacht.

In der Stadt Zürich übersteigt zum einen die Zahl der Velos, die ungenutzt in Kellern und auf Dachböden herumstehen, die Zahl der mehr oder weniger regelmässig benutzten Fahrräder um mindestens das Dreifache. Vom hohen Qualitätsbewusstsein der Zürcher KonsumentInnen ausgehend, ist die Vermutung kaum falsch, dass es unter diesen stillgelegten Rädern etliche hat, die man

bedenkenlos auf die Strasse lassen dürfte. Wobei man sie selbstverständlich zuerst einem Velocheck unterziehen würde, wie ihn beispielsweise Pro Velo anbietet – sicher ist sicher.

Zum andern zeigt sich an den Velobörsen von Pro Velo immer wieder, dass es VelobesitzerInnen gibt, die ihr Gefährt nicht so teuer wie möglich verkaufen wollen, sondern sich mit einem moderaten Erlös zufrieden geben bzw. es auch verschenken würden: Ihnen ist mehr daran gelegen, dass das Velo nicht bloss ungenutzt herumsteht und Platz braucht, sondern tatsächlich gefahren wird.

## ETWAS ANDERE VELOFÖRDERUNG

Man nehme also eine Anlaufstelle mit Lagerraum, ein paar freiwillige HelferInnen und etwas Spendengeld, und schon kanns losgehen: Wer seinem nicht mehr gebrauchten Velo ein zweites Leben bescheren will, liefert es bei der Stelle ab. Mit Spendengeldern wird der Velocheck bezahlt, den beispielsweise auch die Velowerkstatt der Arbeitsintegration der Stadt Zürich durchführen könnte. Als weitere Auslage kommt ein Veloschloss dazu, denn ohne währt die Freude am Zweirad in Zürich bekanntlich allzu kurz. Die derart flottgemachten Gefährte werden sodann, versehen mit einer Quittung samt Angabe der Rahmennummer, gratis an Asylsuchende und SozialhilfeempfängerInnen abgegeben. Sollte noch etwas Spendengeld übrig sein, könnte man jenen, die sich nicht aus dem Stand ins Zürcher Verkehrsgetümmel wagen, einen Velofahrkurs spenden. Eine andere Möglichkeit wäre, mit den Spendengeldern direkt an den Velobörsen geeignete Velos zu kaufen und sie vor Ort weiterzuvermitteln – damit fiele der Lagerraum weg, der in Zürich bekanntlich knapp und teuer ist. Das Herzstück wäre in jedem Fall die Vermittlungsstelle, die Zweirad-GeberInnen und -NehmerInnen zusammenbringen würde.

Wie Dave Durner, Geschäftsleiter von Pro Velo Kanton Zürich, auf Anfrage erklärt, sieht er durchaus Potenzial für diese Idee. «Auf unserer Geschäftsstelle in Zürich hätten wir allerdings keinen Platz, um Velos zwischenzulagern», sagt er und fügt an: «Dafür würden wir gute Veloschlösser zum Selbstkostenpreis an-



Die Velobörse wäre ein guter Ort, um Velos zu sammeln.

bieten.» Denjenigen, die sich als VelovermittlerInnen engagieren möchten, würde Pro Velo zudem gerne mit Rat und Tat zur Seite stehen und ihnen auch die erwähnten Angebote wie Velocheck oder Velofahrkurse zugänglich machen. Fehlt also nur noch jemand bzw. eine Gruppe von Interessierten, die sich engagieren möchten. Sie täten damit übrigens nicht nur den Asylsuchenden und den SozialhilfeempfängerInnen etwas Gutes, sondern allen VelofahrerInnen in Zürich. Denn die beste Veloförderung ist immer noch diejenige, die sich via schiere Masse von VelofahrerInnen quasi von selbst ergibt. Und: Je mehr Velos in einer Stadt unterwegs sind, desto sicherer ist erwiesenermassen das Velofahren. ■

Nicole Soland

Der Artikel erschien im P.S. vom 23. 10.

# MEHR MOBILITÄT MIT WENIGER VERKEHR

Veloförderung konzentriert sich bisher hauptsächlich auf Verkehrserziehung und Infrastruktur. Im Rahmen einer Forschungsarbeit soll nun der Körperhaltung mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Berufsverkehr. Auf der Strasse herrscht Stau. Alles rollt langsamer, oder gar nicht. Ironie, nicht? Gerade jetzt wollen doch alle schnell von A nach B. Was, wenn die Kapazität der Strasse besser genutzt würde? Mehr Menschen, weniger Blech, kürzere Wege, frischere Luft und, wer weiss, vielleicht eine neue prickelnde Bekanntheit mit dem Velofahrer nebenan? Verkehrspsychologisch betrachtet, gibt es vier Ansätze, die sich anbieten, um die Velokultur der Strasse zu steigern:

- Verkehrsrechtliche Massnahmen (Enforcement)
- Angebots- bzw. Infrastrukturgestaltung (Engineering)
- Kosten-Nutzen-Kalkül (Encouragement)
- Aufklärung, Information und Bildung (Education)

International gesehen, erhalten die ersten drei Punkte die meiste Aufmerksamkeit. Aufklärung und Information beziehen sich meist ebenfalls darauf. Eine wichtige Bildungsmaßnahme sind Velofahrerkurse. Sie vermitteln Verkehrsregeln, sensibilisieren für Gefahrenpotenziale und trainieren die Geschicklichkeit mit dem Velo. Was, wenn nicht nur die Geschicklichkeit mit dem Velo trainiert würde, sondern die Geschicklichkeit und das Verständnis für die eigene Haltung im Allgemeinen? Eine Art Fusion aus Sport- und Biologieunterricht, in dem es sich um Anatomie, Geschicklichkeit und Sicherheit dreht; als Grund-

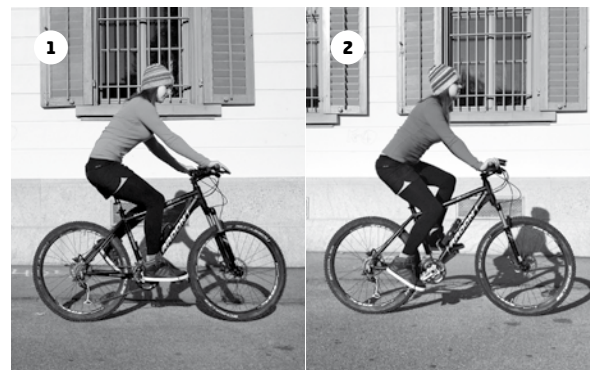
lage für das Unterrichtskonzept dienen Verkehrspsychologie und die Wissenschaft über natürlich intelligente Bewegung – Spiraldynamik.

## EVOLUTIONÄRES MEISTERWERK

Die Spiraldynamik knüpft an die Überzeugung an, dass der Evolution des Menschen einerseits ein Meisterwerk gelungen ist, als sich dieser vom Vier- zum Zweibeiner aufrichtete. Andererseits erklärt sie, dass sich der Durchschnittsbürger für seine körperliche Konzeption bereits seit einem Jahrhundert zu wenig bewegt. Es fehlt die Bewegungsroutine. Fehlhaltungen, frühzeitige Abnutzung, verlorene Bewegungsintelligenz folgen als logische Konsequenz. Bewegungsintelligenz bewundern die meisten insbesondere bei Profis aus verschiedenen Sportbereichen. Dabei ist jeder Mensch in der Lage zu intelligenter Bewegung. Beim Gehen von der Haustür zum Supermarkt genauso wie beim Velofahren zur Arbeit. Wir werden mit dieser Fähigkeit geboren.

Mein Ziel ist es, Velofahrerkurse zu entwickeln, in denen die Fähigkeit vermittelt wird, dieses Gefühl intelligenter Bewegung zurückzuerinnern und zu speichern, um es dann jederzeit abrufen zu können – sei es im Strassenverkehr oder auf der Downhillstrecke. Für mehr Spass, Effizienz und Unversehrtheit an jedem Tag. ■

Laura Ringel



1 | Entspannte Körperhaltung.

2 | Verspannte, gestauchte Haltung.

## UNTERSTÜTZUNG GESUCHT

Laura Ringel ist Verkehrswirtschaftlerin im Masterstudium an der TU Dresden, Tanzstudentin und Schülerin an der Spiraldynamik Akademie in Zürich. Im Rahmen einer Forschungsarbeit möchte sie in Zusammenarbeit mit Pro Velo Kanton Zürich ein Velofahrerkurs-Programm entwickeln, bei dem über die üblichen Inhalte hinaus eine vorteilhafte Haltung auf dem Velo angeschaut und geschult werden soll. Dafür sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen, seien es kritische Worte oder insbesondere finanzielle Unterstützung, um ein solches Programm ins Leben zu rufen. Für mehr Freude von A nach B. [info@provelozuerich.ch](mailto:info@provelozuerich.ch)

IBAN: CH20 0900 0000 8000 9400 4

DENN ICH LIEBE:

meinen singletrail

«denn ich liebe», das Motto des Klima-Aktionstages am 28. November.

## TERMINE

- 28. November 2015 Klima-Aktionstag, Helvetiaplatz, Zürich [www.klima-allianz.ch](http://www.klima-allianz.ch)
  - 19. März 2016 Velobörse, Helvetiaplatz, Zürich
  - 29. März 2016 Mitgliederversammlung Pro Velo Kanton Zürich (Einladung folgt im nächsten Velojournal)
  - 1.-3. April 2016, Urban Bike Days, Schiffbau und Turbinenplatz, Zürich
  - 9. April 2016 Velobörse, Reithalle Winterthur
  - 16. April 2016 Velobörse, Max-Frisch-Platz, Oerlikon
- Mehr Termine: [www.provelozuerich.ch](http://www.provelozuerich.ch)

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** Pro Velo Kanton Zürich

**Auflage:** 5000 Exemplare

**Redaktion:** Dave Durner (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Micha Bräuer (Zug), Vera Zahner (TG), Martin Schwarz (SH)

**Layout:** tnt-graphics AG, [www.tnt-graphics.ch](http://www.tnt-graphics.ch)

**Korrektur:** Susanne Brugger

**KORRESPONDENZ UND ADRESSÄNDERUNGEN**

Zürich: [info@provelozuerich.ch](mailto:info@provelozuerich.ch)

Zug: [seki@provelozug.ch](mailto:seki@provelozug.ch)

Thurgau: [info@provelothurgau.ch](mailto:info@provelothurgau.ch)

Schaffhausen: [sh@provelo-sh.ch](mailto:sh@provelo-sh.ch)