ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG
März 2025

VELO

Der Stadttunnel wird eröffnet Seite 4

Die Velosteuer

Eine Schnapsidee und fünf Gegenargumente. Seite 2

Der Geburtstag

Pro Velo Schaffhausen feiert sein 30. Jubiläum. Seite 14

PRO VELO
REGIONALBEILAGE

GEMEIN(T)

Schnapsidee Velosteuer

Eine kantonale Einzelinitiative fordert eine Velosteuer. Warum dieser Vorstoss jenseits aller Vernunft ist, zeigt ein Blick auf die Fakten.

Wem gehört die Strasse? Und wer bezahlt sie? Fragen, bei denen FDP und SVP nicht müde werden, immer mal wieder Vorstösse gegen Menschen einzureichen, die Velo fahren. Nun also erneut mit einer Einzelinitiative für eine «Velosteuer», die 69 Mitglieder von FDP und SVP des Kantonsrats unterstützt und somit an den Regierungsrat übergeben haben. Ähnliches hat auch eine Zürcher SVP-Nationalrätin auf Bundesebene vor.

Letztlich geht es diesen Politikerinnen und Politikern um Aufmerksamkeit, die ihnen mit dem Triggerthema «Velo» garantiert ist. Denn die Velosteuer ist eine chancenlose Schnappsidee. Hier die wichtigsten Argumente für allfällige Streitgespräche:

1. Dass Velofahrende nichts an die Infrastruktur zahlen, sind Fake News. Der Veloverkehr ist hauptsächlich auf kommunalen Strassen unterwegs. Diese machen 72 Prozent des Strassenraumes in der Schweiz aus. Gemeindestrassen werden durch die Gemeindesteuern finanziert.
2. Und nein: Auch früher gab es keine Velosteuer. Die Velovignette, die 2012 abgeschafft wurde, war eine Versicherung, die inzwischen von der Haftpflichtversicherung abgedeckt ist.
3. Der administrative Aufwand zur Erhebung und Kontrolle einer kantonalen Velosteuer – pro Velo, pro Kopf, pro Haushalt? – steht in keinem Verhältnis zu den erwarteten Einnahmen. Dass damit also die Veloinfrastruktur finanziert würde, ist eine Illusion.
4. Wenn es denn tatsächlich um Kostenwahrheit ginge, dann wäre es angezeigt, Personen pro gefahrenem Velokilometer zu entschädigen. Denn im Vergleich zum Auto, das 18 Rappen pro Kilometer ungedeckte Kosten verursacht, generieren Personen auf dem Velo pro Kilometer einen Nutzen von 25 Rappen.
5. Eine ausführliche Kosten-Nutzen-Anlayse zur kantonalen Velobahn Limmattal hat nachgewiesen, dass jeder investierte Franken in die Veloinfrastruktur einen volkswirtschaftlichen Nutzen von sechs bis dreissig Franken generiert.

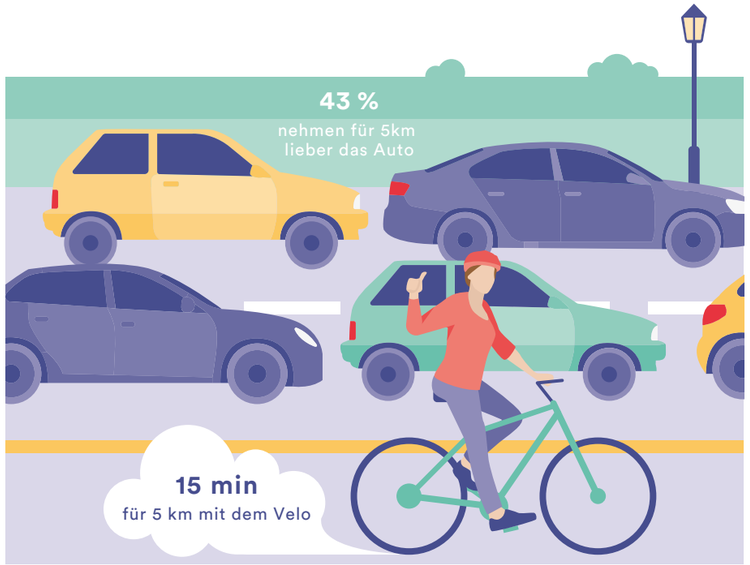
«Dass Velofahrende nichts an die Veloinfrastruktur zahlen, sind Fake News.»

Nicht ohne Grund sehen die planerischen Grundlagen von Gemeinde- bis Bundesebene die Förderung des Veloverkehrs als massgeblichen Pfeiler, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse zu decken.Eine zusätzliche Besteuerung des Velofahrens ist weder ökonomisch noch ökologisch gerechtfertigt. Dass genau FDP und SVP eine neue Steuer verlangen, ist ein Widerspruch in sich. Wer verursacht hier am meisten Kosten? Wer ist normalerweise gegen neue Steuern? Und wer nervt sich über Bürokratie? Genau! Und jetzt wollen also genau diese Leute das Velo besteuern. Das ist einfach absurd und entbehrt jeder Grundlage. OO

Mehr dazu Online
Online-Text mit Links zu den Quellen.

COVER UND SEITE 2: ANDREA FREIERMUTH, ADOBE STOCK

FOTOS UND ILLUSTRATION: TNT-GRAPHICS, ANDREA FREIERMUTH, ZVG



GEZÄHLT

Für fünf Kilometer Auto fahren?

Für fünf Kilometer benötigt man auf dem Velo rund eine Viertelstunde. Dank E-Bike ist das sogar der Fall, wenn man dabei eine krasse Steigung bewältigen muss. Umso verwunderlicher ist es, dass hierzulande immer noch rund 43 Prozent aller Autofahrten über weniger als fünf Kilometer führen. Das geht aus dem Mikrozensus 2021 hervor. Einverstanden: 2015 waren es mit rund 46 Prozent noch drei Prozent mehr. Es tut sich also was zum Positiven. Wobei das vermutlich rein statistisch noch keine signifikante Veränderung ist. So oder so: Das sind noch immer unglaublich viele Autofahrten, die sich mit einem Velo oder E-Bike vermeiden liessen – auch zugunsten von weniger Stau, etwas Bewegung und viel frischer Luft. OO

GEFREUT

350 Millionen fürs Velo

Wow! Der Zürcher Stadtrat schlägt einen Rahmenkredit von 350 Millionen Franken für den Ausbau des Velonetzes vor. Der Kredit soll den bisherigen ersetzen, der rund 120 Millionen Franken betrug, wie der Stadtrat Anfang Februar mitteilte. Die deutliche Zunahme begründet er damit, vorhandene Lücken zu schliessen. Neu sollen aber auch regionale Projekte dazukommen, nicht nur kommunale Routen. Davon erhofft sich der Stadtrat eine möglichst rasche Umsetzung der Velovorzugsrouten. 80 Millionen sind für die Velovorzugsrouten vorgesehen. Über den Gesamtbetrag muss das Stimmvolk befinden.

350 Millionen für den Ausbau des Velonetzes in der Stadt Zürich.

Wir unterstützen den Stadtrat gerne in diesem Abstimmungskampf – und hoffen, dass sich der Kanton ein gutes Beispiel an der Stadt nimmt. OO

BESUCHT

Seit dem letzten Pro Velo Magazin ist viel passiert, darum gab es gleich drei Artikel, die bloss online erschienen sind. Sie betreffen zwei Einsprachen und einen schweren Velounfall.

1. Unsere Einsprache zur Velolücke Wiedikon war erfolgreich – die Zufahrt zum Bahnhof Wiedikon wird künftig endlich velotauglich sein.
pvzh.ch/wiedikon

2. Eine Stadt, in der die Hochschulen mit dem Velo nicht sicher erreichbar sind, ist keine Velostadt – darum machen wir Rekurs zur Rämistrasse.
pvzh.ch/raemistrasse

3. Mitte Januar wurde in der Stadt Zürich erneut eine Velofahrerin von einem LKW-Fahrer beim Rechtsabbiegen schwer verletzt. Wir sind bestürzt, wütend und verlieren allmählich die Geduld.
pvzh.ch/velounfall

Laufend aktuell
Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.

«Die Velosteuer ist eine Schnapsidee. Was kommt als nächstes? Eine Steuer für den Kinderwagen oder die Wanderschuhe?»

Hasan Candan, Vizepräsident von Pro Velo Schweiz, in der SRF-Sendung «Forum».

STADTTUNNEL

Wir feiern den Velotunnel

Am 22. Mai wird der Stadttunnel am HB Zürich offiziell eröffnet. Dass hier nun Velos anstatt Autos fahren, ist der bisher grösste Erfolg in der Geschichte von Pro Velo Zürich – und das feiern wir.

Die Spannung steigt: Sieht der Tunnel tatsächlich wie in der Visualisierung aus?

Sein offizieller Name lautet Stadttunnel. Doch eigentlich müsste er Pro-Velo-Tunnel heissen. Die Rede ist von der Veloverbindung unter dem HB Zürich. Denn dass hier bald Velos anstatt Autos durchfahren werden, ist Pro Velo Kanton Zürich zu verdanken.

Der Tunnel wurde ursprünglich Ende der 80er-Jahre als Vorinvestition für die Stadtautobahn gebaut und stand dann mehrere Dekaden als Rohbau leer. 2011 lancierte Pro Velo eine Petition zur Umnutzung. Die Idee musste dann noch einige Hürden nehmen. Doch jetzt ist es so weit: Am 22. Mai wird der Stadttunnel offiziell eröffnet. Das ist ein historischer Moment. Man stelle sich das einmal vor: Ein Tunnel, der für Autos gebaut wurde, wird den Velofahrenden übergeben – in keinem anderen städtebaulichen Vorhaben zeigt sich die Velowende deutlicher.

Wir feiern fahrend

Darum wollen wir die Eröffnung des Velotunnels feiern, und zwar richtig. Leider darf die Party aus sicherheitstechnischen Gründen nicht gleich im Tunnel steigen. Aber die Alternative ist auch nicht schlecht: Wir feiern fahrend: von 18 bis 23 Uhr – auf einem Rundkurs durch den Velotunnel und die Langstrassenunterführung. Entlang der Strecke konnten wir diverse velofreundliche Unternehmen finden, die sich mit einer Attraktion beteiligen – siehe auf der beigelegten Karte. Am Tunneleingang vor der Sihlpost verschenkt die Stadt einen speziell für die Eröffnung angefertigten Tunnelbecher. Auf der anderen Seite des Tunnels, in der Konradstrasse, ist Pro Velo stationiert und füllt den Becher mit der freundlichen Unterstützung von Turbinenbräu nach. Zudem gibt es bei uns auch was zu essen sowie ein E-Bike von QiO zu gewinnen. *OO*

Bist du dabei?

Wer die Eröffnung hautnah miterleben will, kommt am 22. Mai per 17.30 Uhr in die Lagerstrasse. Wir besammeln uns dort, um anschliessend gemeinsam zur allerersten Tunnelfahrt aufzubrechen. Denn wir wollen das Durchtrennen des obligaten roten Bandes nicht einfach der Stadt überlassen, sondern den Tunnel gleich selbst in Besitz nehmen.

Gewinne ein E-Bike von QiO

Pro Velo Zürich verlost mit den Partnern QiO und Bosch eBike Systems an der Tunneleröffnung ein E-Bike im Wert von 4499 Franken. Das QiO «EINS P-E»-Kompakt-E-Bike mit der Bosch Performance Line ist ideal für Stadtfahrten und Einkäufe. Sie liefert im richtigen Moment die passende Unterstützung und überzeugt durch ein sportlich-natürliches Fahrgefühl. Die stufenlose Enviolo-«TR»-Nabenschaltung ist perfekt für hügeliges Gelände und Überlandtouren. Das kompakte Design, die faltbaren Pedale und die klappbare Lenksäule ermöglichen einfaches Verstauen in kleinen Räumen oder im Wohnmobil. Versuche dein Glück und nimm an der Verlosung teil! Fülle dazu du die beigelegte Karte aus und wirf sie am Tunnelfest in die Box beim Stand von Pro Velo.

Mehr Infos zum E-Bike:
pvzh.ch/bosch-qio

FOTOS: ZVG, ANDREA FREIERMUTH

TURBINENBRÄU

Ein Bier mit viel Velo

Als Zürich in den 90er-Jahren plötzlich ohne eigenes Bier dastand, sprang Turbinenbräu in die Bresche. Seither steht die Brauerei für lokales Bier – mit einer tiefen Verbindung zum Velo.

Wer mit dem Velo durchs Leben geht, setzt aufs richtige Pferd. Das zeigt die Geschichte der Zürcher Brauerei Turbinenbräu, die seit ihrer Gründung im Jahr 1997 fest mit dem Velo verbunden ist. Denn namensgebend für die erste Biersorte war ein legendäres Rennen auf der offenen Rennbahn in Oerlikon – der Goldsprint, an dem der Gewinn in Form von Goldbarren ausgeschüttet wurde. Lebensmitteltechnologe und Gümmeler Adrien Weber fand vor rund 30 Jahren vielleicht nicht gerade eine Goldgrube, aber immerhin eine spannende Nische. Besser gesagt, sie tat sich auf. Denn 1995 schickte die Brauerei Hürlimann ihre letzten Rösser in Rente, ging ein Jahr später an Feldschlösschen und Zürich hatte kein eigenes Bier mehr. Weber und seine beiden Geschäftspartner hingegen fanden: Bier braucht Heimat und die Heimat braucht ein eigenes Bier.

Die drei Gründer waren überzeugt, dass eine Brauerei in Zürich überleben kann, wenn nicht bloss Profit und Aktionäre im Vordergrund stünden, sondern man einfach auf ein gutes Produkt mit lokaler Verankerung setzen würde. Das glaubte ihnen damals aber beinahe niemand und darum erhielten sie von den etablierten Banken auch keine Unterstützung.

Mit Mut zum Erfolg

Nur dank Geld von Freunden und einem Kredit der Alternativen Bank konnten sie überhaupt anfangen. Ihr Mut wurde belohnt. Das am Turbinenplatz produzierte Lager war gefragt. Und schon bald folgten weitere Sorten mit Velorennen im Namen: Das Weizen Start, das Amber Rekord und das Alkoholfreie Pause. Nach nur fünf Jahren wurden die Räumlichkeiten im Kreis 5 zu klein und die Firma zog nach Altstetten. Ironie des Schicksals: in die ehemaligen Lagerräume einer Grossbank. Heute reifen dort jeweils 4270 Hektoliter Gerstensaft, verteilt auf 26 Tanks – also beinahe zwei Mal ein Olympiaschwimmbecken. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang: Turbinenbräu verwendet keine Stabilisatoren, was eine verminderte Haltbarkeit, aber auch einen frischeren Geschmack zur Folge hat. Auch erhitzen die drei Brauer die Masse bloss mit Dampf und kochen sie nicht als Ganzes, was Energie spart – und sich auch positiv auf die Qualität auswirken soll.

Das Velo in der DNA

Derzeit liefert die Kleinbrauerei schweizweit an rund 90 Lokale, darunter einige, die selbst einen klaren Bezug zum Velo haben, wie etwa die Bar Le Cyclo in Freiburg. Hausbier sind Goldsprint und Co. auch an der Cycle Week und natürlich auch auf der Rennbahn in Oerlikon. Und dank dem Velo in der DNA schrieb das Zürcher Bier sogar Filmgeschichte in der Velokurier-Komödie «Dead Fucking last» mit Mike Müller in der Hauptrolle.

Wichtig dabei: Das Velo steckt bei Turbinenbräu eben nicht nur im Namen der Biersorten, sondern wirklich auch im Unternehmen. So hat die Firma zwei Cargovelos, mit denen die beiden Servicetechniker mit ihren Werkzeugen durch die Stadt kurven, um die Zapfsäulen zu warten. Und last but not least: Seit der Gründung im Jahr 1997 ist das Unternehmen Mitglied bei Pro Velo Zürich.

So kommt es nicht von ungefähr, dass wir auf der Suche nach einem passenden Bier für das Tunnelfest bei Turbinenbräu angeklopft haben – und dank einem grosszügigen Deal jeder Besucherin und jedem Besucher einen Gratisbecher mit Bier anbieten dürfen. *OO*

1.
Servicetechniker Steve und Bürolist Chris mit einem der beiden Cargobikes von Turbinenbräu.

2.
Die erste Biersorte ist nach dem legendären Rennen auf der offenen Rennbahn Oerlikon benannt.

3.
Wie es sich gehört: Als Geschäftsvelo ist das Cargobike von Turbinenbräu natürlich gebrandet.

Auf Bikeable können Velofahrende Schwachstellen in der Infrastruktur melden.

BIKEABLE

Veloprobleme sichtbar machen

Während Zürich und Uster aktiv via Bikeable reagieren, bleibt Winterthur zurückhaltend. Warum sich das Melden aber trotzdem lohnt.

Wer sich in der Stadt Zürich über eine schlechte Veloinfrastruktur ärgert, macht ein Foto davon und stellt es mit einem Kommentar auf die Plattform Bikeable.ch. So haben Velofahrende in den vergangenen Jahren beinahe 2500 problematische Spots erfasst. Ausserhalb der Stadt Zürich kommen auf dem Gebiet des Kantons Zürich bloss 500 weitere Einträge hinzu.

Das liegt zum einen sicher daran, dass es in Zürich in Sachen Velo wirklich brennt. Zum anderen, dass die Plattform hier auch tatsächlich ihren Sinn und Zweck erfüllt. Denn die Message kommt bei den Verantwortlichen in der Verwaltung an. Dafür sorgen Dave Durner von der Dienstabteilung Verkehr (DAV) und Bernhard Piller vom Tiefbauamt (TAZ). Die beiden investieren wöchentlich total rund drei Stunden, um die Beiträge zu lesen, zu kommentieren und die Probleme an die zuständigen Projektleitenden weiterzuleiten. «Manche Mängel kann ich dem Express-Team melden. Dann werden sie mit einer Sofortmassnahme behoben. Aber dann gibt es leider auch die komplexeren Geschichten. Und da dauert es dann eben», so Dave Durner. Immerhin: Rund 300 Spots in der Stadt Zürich konnten er und sein Kollege inzwischen als «fixed» markieren.

Bikeable als Behördeninstrument

Auch in der Stadt Uster wird Bikeable rege genutzt: Auf dem Gemeindegebiet sind rund 60 Spots erfasst, auffällig viele davon in der Kategorie «Fame», in der die Userinnen und User keinen Tadel, sondern Lob aussprechen. Die Stadt nutzt die Plattform, um die zahlreich umgesetzten Verbesserungen zu kommunizieren. Schön, geht auch was bei den Problemfällen: Sechs Spots in der Kategorie «Shame» sind inzwischen als «fixed» gekennzeichnet.

In der Stadt Winterthur hingegen finden sich weniger Einträge als in Uster, obwohl hier mehr als drei Mal so viele Menschen leben wie in Uster. Zudem gibt es keine Problemstellen, die behoben wurden. Das rührt daher, dass Bikeable im Departement Bau und Mobilität der Stadt Winterthur kaum Beachtung findet: «Für die Stadt Winterthur wurde vor einiger Zeit eine umfassende Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr gemacht», schreiben die Verantwortlichen auf Anfrage. Zusammen mit der Meldemöglichkeit über den Stadtmelder und den von Pro Velo Winterthur zur Verfügung gestellten Infos habe man eine sehr gute Grundlage, um aktiv an den Schwachstellen zu arbeiten. «Wir verzichten daher aktuell bewusst auf die aktive Bewirtschaftung der Plattform Bikeable.» Man schaue sich aber gelegentlich die Einträge an und nähme die noch fehlenden Schwachstellen – und natürlich auch das Lob – gerne auf.

Gar nicht genutzt wird Bikeable von der kantonalen Fachstelle Veloverkehr. Die Begründung: «Da wir weder Aufgaben für Unterhalt noch für Sofortmassnahmen wahrnehmen, hat Bikeable aktuell kaum Nutzen für uns.» Nichtsdestotrotz möchte Pro Velo die Velofahrenden auch ausserhalb von Zürich und Uster motivieren, Lob und Tadel via Bikeable auszusprechen. Denn was nicht ist, kann ja noch werden. Zudem nutzt Yvonne Ehrensberger, Geschäftsleiterin von Pro Velo Kanton Zürich, Bikeable regelmässig als Infoquelle – etwa, wenn es darum geht, ein neu aufgelegtes Strassenbauprojekt zu beurteilen oder den Druck auf eine bestimmte Gemeinde zu erhöhen. OO

bikeable.ch

Der Unfallmelder

Viele Velounfälle finden keinen Eingang in die Statistik. Dadurch fehlen wichtige Daten für die Unfallforschung und Infrastrukturplanung. Der Unfallmelder will diesen Missstand beheben. Das von Bikeable entwickelte Tool ist eine Meldeplattform für Unfälle und Beinahe-Unfälle in der Schweiz, bei denen ein Velo involviert war. Ziel des Tools ist es, versteckte Unfallherde zu erkennen und die Sicherheit für Velofahrende gezielt zu verbessern.

unfallmelder.ch

FOTOS: ZVG

AKITV WERDEN

Mehr Velos, weniger Ohnmacht

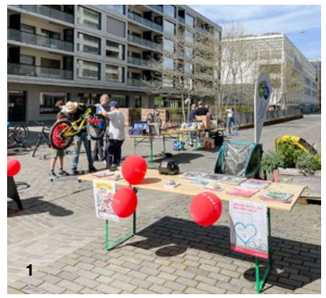
Klimakrise und Politikfrust? Statt zu resignieren, kannst du aktiv werden – fürs Velo und damit fürs Klima und gegen die Ohnmacht.

Sich nicht ohnmächtig zu fühlen, ist schwierig. Die Gletscher schwinden stetig, aber die Politik ist zunehmend mit anderen Krisen beschäftigt, anstatt sich um das Klima zu kümmern.

Die gute Nachricht: Im Kleinen lassen sich die Dinge eben doch verändern. Etwa, indem du dich fürs Velo engagiert. Schon wenn du dein direktes Umfeld fürs Velofahren motivierst, leistest du einen kleinen Beitrag. So wird der eine oder die andere vielleicht auf eine Flugreise verzichten, weil er oder sie sich von deiner Begeisterung für Veloreisen anstecken lässt. Oder deine Arbeitskollegin kommt dank dir auf den Geschmack und wird wie du zur Velopendlerin.

Wir unterstützen dich bei Aktionen

Falls du eine noch grössere Zielgruppe erreichen möchtest, kein Problem: Du kannst das beste aller Verkehrsmittel etwa mit einer Aktion fördern und zum Beispiel in deinem Quartier oder deiner Gemeinde einen Veloputz- oder Veloflick-Event organisieren. Oder willst du vielleicht gleich zur Demo am internationalen autofreien Tag aufrufen, so wie das Velofahrende in Zürich schon lange tun? Dass das auch ausserhalb der grossen Zentren möglich ist, zeigt



Hinwil: Dort gibt es auf Initiative eines Pro-Velo-Mitglieds seit zwei Jahren ebenfalls eine Velodemo am 22. September. Ein grosser Hebel fürs Velo ist auch, wenn dank dir mehr Menschen Mitglied bei Pro Velo werden. Denn je mehr wir sind, desto stärker sind wir – und desto mehr Einfluss können wir nehmen.

Was immer du fürs Velo tun möchtest, wir unterstützen dich gerne dabei: mit nützlichen Infos zum Vorgehen, mit attraktiven Give-aways oder mit der Bewerbung deiner Aktion auf Social Media. Lass dem Gefühl der Ohnmacht keine Chance – und melde dich bei uns. OO

info@provelozuerich.ch

1. Veloputztag in der Siedlung Manegg in Zürich.

2. Velodemo am 22. September in Hinwil.

VERMISCHTES

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die MV findet am Dienstag, 25. März im Gemeinschaftszentrum Buchegg in Zürich statt. Als Rahmenprogramm zeigen wir die Doku «Der automobile Mensch». Der statutarische Teil mit anschliessendem Apéro beginnt um 18.30 Uhr, der Film um 20 Uhr.

pvzh.ch/mv

CLEVER DUR ZÜRI

An der Cycle Week bieten wir gemeinsam mit der Stadt Zürich eine kostenlose Veloschulung für Erwachsene. Eine ideale Gelegenheit, um zu erfahren, wie man am schlausten und sichersten durch die Stadt kommt. Die Kurse finden am Freitag, 23. Mai, um 18 Uhr, und am Samstag, 24. Mai, um 14 Uhr statt. Anmeldung via Link.

pvzh.ch/clever

VELOFAHRKURSE

Der Start der beliebten Velofahrkurse für Kinder in Begleitung ihrer Eltern ist per Anfang April geplant. Insgesamt schreiben wir im Kanton Zürich wieder über 50 Kurse aus. Anmeldungen nehmen wir über die Website entgegen.

velofahrkurs.ch

VELOBÖRSEN

Am Samstag, 22. März findet die erste Velobörse der Saison auf dem Helvetiaplatz in Zürich statt. Zwei Wochen später, am 5. April, folgt jene auf dem Teuchelweiher-Platz in Winterthur. An diesen beiden Börsen führen wir zudem einfache Reparaturen an Velos durch, die nicht bei uns gekauft wurden.

pvzh.ch/boerse

WIPKI VELOFÄSCHT

Am Samstag, 10. Mai findet wiederum das farbig-fröhliche Wipki Velofäscht statt. In diesem Jahr im und um den Burrischopf, an der Wasserwerkstrasse 105. Das Fest ist ein gemütlicher Treffpunkt für Velofans und solche, die es noch werden wollen. Neben Veloparcours, Cargo-Velo-Testfahrten und Infoständen bieten Gastrovelos eine schmackhafte Verpflegung an. Pro Velo ist unter anderem mit einem Glücksrad präsent. Und last but not least endet die Kidical Mass mitten auf dem Festplatz. Bei jedem Wetter!

pvzh.ch/wipki

TECHNIKUMSTRASSE

Schmale Velostreifen, breiter Widerstand

Die Stadt hat die Einwendungen von Pro Velo Winterthur bezüglich Technikumstrasse nur marginal berücksichtigt. Nun machen wir politisch Druck. Als letztes Mittel bleibt der Weg über eine Volksabstimmung.

Die hier geplante Mittelinsel verschlechtert die Situation für Velofahrende.

Die Breite der Strasse ist begrenzt, doch die Fläche liesse sich besser aufteilen.

An vielen Stellen würde die Situation für Velofahrende enger als heute.

Im Frühling 2023 legte die Stadt das überarbeitete Projekt für die Sanierung der Technikumstrasse auf. Pro Velo Winterthur forderte daraufhin im Rahmen der Einwendungen Verbesserungen für die Velofahrenden. Kritisiert wurde unter anderem die mit teilweise 1,5 Metern ungenügende Breite der Velostreifen auf einer so stark befahrenen Strasse sowie die lange Mittelinsel im Abschnitt vor dem Technikum. Diese wurde mit einem abgeschrägten Vertikalversatz geplant – ein solcher bildet für Velofahrende beim Anfahren im spitzen Winkel ein unnötiges Unfallrisiko.

Am 18. Dezember setzte der Stadtrat das Projekt endgültig fest. Die Einwendungen von Pro Velo wurden leider nur in geringem Mass aufgenommen. So hätte künftig ein Teil der Velostreifen nun eine Breite von 1,8 Metern – Pro Velo hatte durchgehend zwei Meter gefordert. Auf den meisten Abschnitten des Sanierungsprojekts würde es aber bei knappen 1,5 Metern bleiben – zusammen mit der angrenzenden Fahrbahn von nur drei Metern viel zu wenig angesichts der grossen Zahl an Velofahrenden sowie dem starken Lastwagen- und Busverkehr.

Der Stadtrat priorisiert in seiner Antwort auf die Einwendungen vor allem den Fussverkehr, der viel mehr Platz erhalten soll und verweist auf den parallel verlaufenden Veloweg durch die Turmhalden- und Rosenstrasse. Auch bezüglich des abgeschrägten Vertikalversatzes im Bereich der langen Mittelinsel hält der Stadtrat am Ursprungsprojekt fest und belässt diesen Bereich auch auf der Breite von zwei Metern. Mit einer Verschmälerung hätte Platz für breitere Velostreifen gewonnen werden können.

Kommt das Projekt vors Volk?
Pro Velo wird sich nun auf politischem Weg für weitere Verbesserungen zugunsten der Velofahrenden einsetzen. Als letztes Mittel bleibt der Weg über eine Volksabstimmung. Eine solche dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit kommen, da insgesamt 20 Einwendungen anderer Betroffener – etwa zum vollständigen Erhalt der Baumallee vor dem Technikum – höchstens teilweise berücksichtigt wurden. *OO*

Gute Lösung an der Seenerstrasse

In der Strasse «Im Hölderli» in Seen wird derzeit eine Fernwärmeleitung verlegt. Daher muss eine Fahrspur gesperrt werden. Als Ersatz dient von Dezember 2024 bis April 2025 eine provisorische einspurige Zufahrt von der Seenerstrasse her. Deren Ausfädelung kreuzt den dortigen Veloweg in einem spitzen Winkel. Ursprünglich wollte die Stadt den Veloverkehr aus Sicherheitsgründen durchs Quartier umleiten. Auf Anregung von Pro Velo Winterthur entschied sich das Tiefbauamt für eine Kreuzung von Zufahrtsstrasse und Velospur mit einer Verschwenkung, die gute Sichtverhältnisse schafft. Eine pragmatische Lösung, die bestens funktioniert. *OO*

An der Seenerstrasse konnte Pro Velo eine pragmatische Lösung erwirken.

TEST

Micasa im Grüzepark

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften in Winterthur.

Gute Lage und genügend Platz: Die Abstellanlage befindet sich direkt gegenüber des Ladeneingangs.

Standort: Industriestrasse 43
Skala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop
Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?
Ja, sichere Zufahrt vor allem von der stadteinwärts führenden Fahrspur aus.
Note: 6

Zufahrt stufenfrei?
Ja, zwei Trottoirabsenkungen vorhanden, bei direkter Zufahrt muss aber die Ausfahrt aus dem Parkplatz gequert werden.
Note: 5

Parkierung nahe beim Eingang?
Ja, direkt gegenüber dem Eingang.
Note: 6

Anzahl der Plätze ausreichend?
Ja.
Note: 6

Überdachung vorhanden?
Ja.
Note: 6

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?
Ja, müssen aber vor den Ständern parkiert werden, keine speziellen Parkfelder.
Note: 5

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?
Nein, es werden nur Klemmständer angeboten, an denen man die Velos nicht anschliessen kann.
Note: 1

Fazit
Die Micasa-Filiale verfügt über eine ausreichend grosse und komfortabel überdachte Veloabstellanlage. Dort finden auch Lastenvelos und solche mit Anhänger, die man beim Möbelkauf manchmal benötigt, gut Platz. Direkt neben der Abstellanlage gibt es auch einen Rückgabeort für die Einkaufswagen, was das Umladen vereinfacht. Einziger Kritikpunkt sind die simplen Bügelständer ohne Möglichkeit, das Velo sicher daran anschliessen zu können. *OO*

Gesamtnote: 5,0

ANZEIGE

Es gibt viele Gründe,
Velo zu fahren.

CYCLING SCIENCE

Das Velo und der Winterspeck

Wer sich aktuell mit der Frage beschäftigt, wie die Isolationsschicht um den Bauch wieder verschwindet, hat allenfalls schon von Herman Pontzer gehört.

Nein? Pontzer verdanken wir eine Botschaft, die für uns Velofahrerende niederschmetternd ist. Bewegung hilft NICHT beim Abnehmen. Die «SonntagsZeitung» widmete Pontzer einen mehrseitigen Beitrag mit dem Titel: «Warum Sport nicht schlank macht» (2023). So absolut, wie das klingt, ist das auch gemeint. Pontzer schreibt in seinem Buch «Burn»: «Ihr (körperliches) Aktivitätsniveau hat fast keinen Einfluss auf die Anzahl der Kalorien, die Sie täglich verbrennen». Verdammt!

Eigentlich ist Pontzers Forschung interessant. Der amerikanische Anthropologe hat den Energiebedarf von Jägern und Sammlern in Tansania ermittelt. Obwohl sie den ganzen Tag in Bewegung waren, verbrauchten sie nicht mehr Kalorien als ein westlicher Faulpelz im Bürosessel. Pontzer schloss daraus, dass wir nach körperlicher Belastung in einen Energiesparmodus umschalten, zum Beispiel, indem wir mehr sitzen und unwillkürliche Bewegungen vermeiden. Zweitens scheint langfristiges Training den Stoffwechsel so zu optimieren, dass der Energiebedarf mit der Zeit sinkt. Ohne Zweifel wichtige Erkenntnisse, die erklären können, warum Bewegung nicht in jedem Fall zu Gewichtsverlust führt.

> «Wenn ihr euren Speck loswerden wollt, lasst euch von Pontzer nicht beirren.»

Aber heisst das wirklich, dass wir beim Velofahren gar kein Fett verbrennen? Dieser absoluten Auslegung von Pontzers Forschung widersprechen sehr viele Studien, die einen Zusammenhang zwischen körperlicher Aktivität und Gewichtsverlust nachgewiesen haben.

Zum Beispiel: Eine Studie mit Daten von 154 000 Personen zeigte, dass Menschen, die mit dem Velo oder zu Fuss pendeln, einen um 3,3 Prozent geringeren Körperfettanteil haben als solche, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Oder: In einer Studie mit 130 übergewichtigen Teilnehmenden haben jene, die mit Velofahren begonnen haben, in sechs Monaten 4,2 Kilogramm mehr verloren als die Mitglieder der Kontrollgruppe. Kurz: Aktivität hilft beim Abnehmen.

Es gibt noch viele Gründe mehr, Velo zu fahren. Das Velo ist schnell und schont die Umwelt. Velofahrende haben mehr Energie, bessere Laune, schlafen besser und sind weniger gestresst. Natürlich würden wir auch Velo fahren, wenn wir dabei kein Gramm Fett verbrennen würden.

Aber wenn ihr euren Winterspeck loswerden wollt, dann lasst euch von Herman Pontzer nicht beirren. Das Gros der Studien ist klar auf eurer Seite. oo

Felix Schindler
schreibt über Mobilität und Stadtentwicklung, schmeisst die Hälfte des Haushalts und kümmert sich um seine Zwillinge.

Mehr dazu Online
Online-Text mit Links zu den Quellen.

ILLUSTRATION: TNT-GRAPHICS

Brompton – das geniale modulare Faltvelo

Velofix ist Brompton-Händler in der Schweiz mit Gold-Status: Wir führen alle Modelle und alle Farben. Kommen Sie für eine Probefahrt vorbei.

BROMPTON

VELOFIX
Velofix AG
Birmensdorferstrasse 126
8003 Zürich
Telefon 044 463 13 03
www.velofix.ch

HEKS rollt
Velobetriebe/-projekte im Kanton Zürich
www.heks.ch/heks-rollt

HEKS Brot für alle.
Hilfswerk der Evangelisch-reformierten Kirche Schweiz

REPARATUR • SERVICE • VERKAUF
Velorei
Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle
PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66

Einfach Velo …
Faltbar
Transport
Elektro
Alltag
Tandem
Kinder
Touren
Gravel
Beratung - Verkauf - Unterhalt
RAD los!
radlos.ch
Seefeld 8008
Florastrasse 38
Rote Fabrik 8038
Seestrasse 395

winterhilfe Zürich

Wir unterstützen Kinder in der Freizeit. Helfen Sie mit!
Ihre Spende in guten Händen.
Winterhilfe Zürich
Limmatstrasse 114, 8005 Zürich
IBAN CH58 0900 0000 8000 9758 8
Jetzt mit TWINT spenden!
QR-Code mit der TWINT App scannen
Betrag und Spende bestätigen

REGIONAL ZÜRICH

Redaktion: Andrea Freiermuth (verantwortlich, ZH), Kurt Egli (Winterthur), Johannes Bösel (Zug), Daniela Furter (SH)

Korrektorat: Kerstin Forster

Layout: tnt-graphics AG, 8305 Dietlikon, tnt-graphics.ch

Auflage: 5460 Exemplare

Korrespondenz und Adressänderungen:
Zürich: info@provelozuerich.ch
Zug: seki@provelozug.ch
Schaffhausen: sh@provelo-sh.ch

PRO VELO MAGAZIN 1/2025

Zweiter Jahrgang. Das Mitgliedermagazin von Pro Velo erscheint viermal im Jahr.

Herausgeberin: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 11, info@pro-velo.ch.

Gesamtredaktion: Ariane Gigon, Westschweiz, Corinne Päper, Deutschschweiz.

Gedruckt in der Schweiz: 100 Prozent Altpapier, FSC Recycled.

Auflage: 28 000 Exemplare, Deutsch und Französisch.

ISSN: 2813-9968

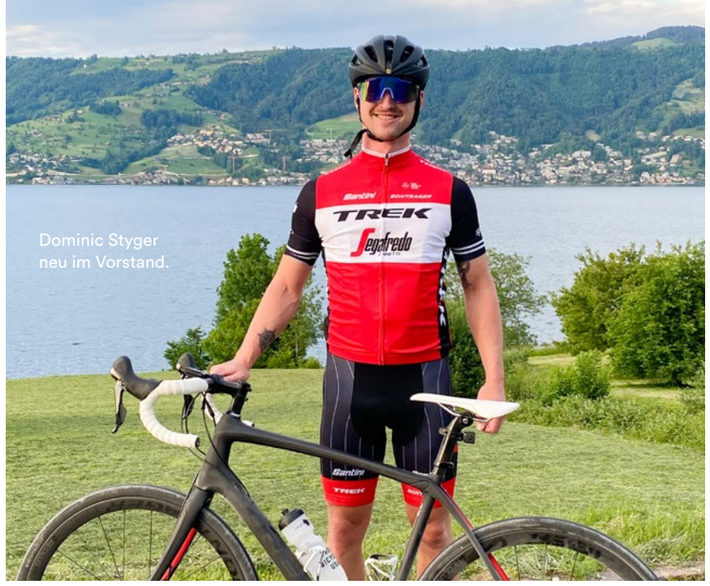
Satz, Postproduktion, Druck und Vertrieb: Stämpfli Kommunikation, Postfach, 3001 Bern.

Mitgliedervorteile: www.pro-velo.ch/de/mitglied-werden/mitgliedervorteile

Zugangscode für Ermässigung bei Publibike und Carvelo: velorution

Nächste Ausgaben:
2/2025: Mitte Juni 2025.

MITGLIEDERVORTEILE



Dominic Styger neu im Vorstand.

Zur Person

Anfang März durften wir Dominic Styger als Vorstandsmitglied von Pro Velo Zug willkommen heissen. Der 33-Jährige stammt aus dem Kanton St. Gallen und lebt seit 2021 in der Stadt Zug. Er ist verheiratet und stolzer Vater einer Tochter. Mit seiner Ausbildung als Zweiradmechaniker und langjähriger Erfahrung in der Velobranche bringt Dominic wertvolles Fachwissen mit. Derzeit ist er bei der Tour de Suisse Rad AG im Vertrieb.

INTERVIEW

«Ich möchte etwas bewirken»

Dominic Styger ist neu im Vorstand von Pro Velo Zug. Was motiviert ihn, sich für das Velo zu engagieren – und wo sieht er die grössten Herausforderungen?

Welche Rolle spielt(e) das Velofahren in deinem Leben?
Das Fahrrad spielt seit meiner Jugend eine zentrale Rolle. Schon früh war ich einerseits fasziniert von der Fahrradtechnik, andererseits begeisterte es mich, mit dem Velo in der Natur flott unterwegs sein zu können. Die Möglichkeit, mein Hobby zum Beruf zu machen, ist für mich ein grosses Privileg.

Wie nutzt du das Velo? Hast du eine Lieblingsvelostrecke im Kanton Zug?
Über die Jahre hat sich eine beachtliche Anzahl an Velos bei mir angesammelt – darunter ein Rennrad, ein Mountainbike sowie einige klassische Raleigh-Modelle, die ich mit grosser Hingabe restauriere. Ich nutze das Velo sowohl im Alltag als auch für den Sport. Besonders an sonnigen Tagen ist eine Runde um den Zugersee ein Muss. Meine Lieblingsstrecke ist die «Zwei-Seen-Tour» vom Zuger- zum Ägerisee.

Welche Bedeutung hat das Velofahren deiner Meinung nach für die junge Generation?
Für die junge Generation steht das Fahrrad für Freiheit und Gemeinschaft. Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich mit Freunden stundenlang unterwegs war – immer auf der Suche nach neuen Trails und Herausforderungen. Dieses Gefühl ist auch heute noch da, sei es in der Stadt oder in den Bergen. Mein Interesse am Velofahren ist ungebrochen, vielleicht sogar grösser als früher, vor allem wegen dem Boom bei E-Mountainbikes und Gravel Bikes.

Welche Motivation hast du, bei Pro Velo Zug mitzuarbeiten?
Ich möchte mich aktiv für eine nachhaltige Mobilität im Kanton Zug einsetzen. Damit sich das Velo als ernstzunehmendes Verkehrsmittel etabliert, braucht es Engagement, Innovation und ein starkes Netzwerk.

Welches sind deine Hauptanliegen, was brennt dir unter den Nägeln?
Mir ist es wichtig, meine Generation dazu zu motivieren, sich für eine bessere Fahrradinfrastruktur einzusetzen. Der Ausbau eines sicheren, durchdachten Velowegnetzes hat für mich oberste Priorität.

Was stört dich als Velofahrer im Kanton Zug zurzeit am meisten?
Aktuell gibt es einige Punkte, die das Velofahren im Kanton Zug erschweren. Viele Strassen sind nicht optimal für den Radverkehr ausgelegt – es fehlt an ausreichend breiten und sicheren Radwegen. Eine klare und einheitliche Signalisation könnte zudem dazu beitragen, Konflikte zwischen Autofahrenden, Zufussgehenden und Velofahrenden zu minimieren. Auch die Beleuchtung vieler Radwege ist verbesserungswürdig, insbesondere bei weniger gut ausgebauten Abschnitten.

Welche Vision hast du fürs Velo in der Stadt und im Kanton Zug?
In der Zukunft sollte das Fahrrad eine zentrale Rolle im Verkehrskonzept des Kantons Zug spielen. Bei einer modernen, nachhaltigen Mobilitätsstrategie muss das Velo gleichwertig mit anderen Verkehrsmitteln behandelt werden und entsprechend in die Stadt- und Verkehrsplanung integriert werden. Nur so kann das Velo langfristig als effiziente, umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr etabliert werden. oo

VEREINSJAHR 2024

Rückblick mit Ausblick

Das neue Zuger Pro-Velo-Jahr hat traditionell mit der Mitgliederversammlung im März begonnen. Auch hier wollen wir kurz auf das vergangene und kommende Jahr schauen.

Aus dem Vereinsjahr 2024 gäbe es mehr zu erzählen, als hier Platz dafür ist. Hervorzuheben ist aber sicher der Velotag auf dem Landsgemeindeplatz: Zusammen mit anderen Organisationen haben wir das Velo als umweltfreundliches und praktisches Verkehrsmittel öffentlich propagiert und für die Annahme der Zuger Velonetz-Initiative geworben. Wie gewohnt fanden Velofahrkurse für Kinder, aber auch ein Kurs für afghanische Geflüchtete statt. Auch die traditionellen Börsen waren ein Erfolg. Die Velo-Kultour, diesmal zum Thema «Zuger Eisenbahngeschichte(n)», fand Anfang Juli bereits zum neunten Mal statt und stiess auf reges Interesse. Im Bereich Schule und Velo konnte DEFI VELO, eine Velo-Challenge für Jugendliche, erstmals im Kanton Zug stattfinden. Praxisnah und auf spielerische Art werden die 13 bis 20-Jährigen dabei animiert, ihr Velo vermehrt und sicher zu nutzen.

Velo und Politik

Auf politischer Ebene war 2024 ein durchwachsenes Velojahr. Die kantonale Abstimmung zur Velonetz-Initiative wurde mit fast 60 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Sie setzte jedoch trotzdem wichtige Impulse, die zu konkreten Verbesserungen im Richtplan führten. Unser Vorstandsmitglied Luzian Franzini hat sich auch im vergangenen Jahr im Kantonsrat für die Förderung des Velos stark gemacht. Dazu gehörte ein Vorstoss zur Förderung von flächeneffizienter und ökologischer Mobilität als Reaktion auf das Stadttunnel-Nein der Zuger Bevölkerung. Ein überparteilicher Vorstoss zur Schaffung von Standards für den Veloverkehr wurde im Juli leider abgelehnt.

Nach Prüfung von Planauflageverfahren haben wir diverse Einsprachen zu Bauvorlagen eingereicht, etwa zum Bebauungsplan Eisstadion Herti oder zum Strandbad. Zudem haben wir Einwendungen zur kommunalen Richtplanung Baar und zu den Ortsplanungsrevisionen in Oberägeri und Cham vorgebracht. Unsere Einsprache von 2023 zur Neugestaltung der Kantonsstrasse im Bereich Talacher/Moosrank hat dazu geführt, dass der neue Kreisel nun velogerechter gestaltet wird. Während der jährlichen Sitzung mit Vertretenden der Stadt Zug, des Kantons und anderer Zuger Gemeinden wurden die Umsetzung des Veloweggesetzes und die jeweiligen Zuständigkeiten besprochen.

Velorat unterstützt Veloförderung

Unser Co-Präsident Urs Ehrensperger konnte im vergangenen Jahr als Mitglied im Velorat über verschiedene Projekte zur Förderung des Veloverkehrs mitbefinden. Die von Pro Velo initiierten Projekte (Velofahrkurse für Kinder und für Geflüchtete, DEFI VELO) wurden vom Velorat unterstützt.

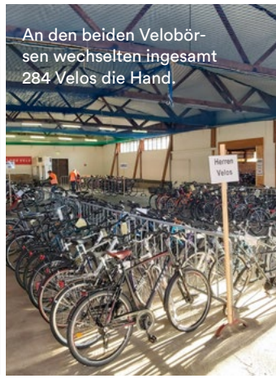
Auch im neuen Velojahr 2025 sollen die bewährten und erfolgreichen Anlässe und Projekte durchgeführt werden. Hierzu gehören die Velofahrkurse, Velobörsen, die Plakataktion und die Velo-Kultour. Am 5. April findet ein Anlass der Zuger Verkehrsbetriebe zum Thema «toter Winkel» statt, den wir unterstützen und begleiten wollen. Statt einer Velolichtaktion planen wir dieses Jahr, Velochecks anzubieten, bei denen die Funktion von sicherheitsrelevanten Komponenten am Velo überprüft wird. Zudem werden wir weiterhin mit den Behörden in Kontakt stehen und Planauflageverfahren prüfen. Schliesslich wollen wir neue Vorstandsmitglieder gewinnen und uns auf die Suche nach einer Person machen, die unser Sekretariat ab März 2026 führen wird.

Pro Velo Zug zählte Ende 2024 insgesamt 514 Mitglieder, wobei 57 Eintritte und 14 Austritte zu verzeichnen waren. Wir sind also nach wie vor am Wachsen. Der Vorstand von Pro Velo Zug bedankt sich bei allen Mitgliedern und Gönnern für ihre wertvolle Unterstützung und ihr entgegengebrachtes Vertrauen im vergangenen Jahr und wünscht stets eine gute Fahrt. oo

Termine

- 29. März 2025: Velobörse Stierenmarktareal Zug
  provelozug.ch/angebote/veloboerse/
- 3. Mai 2025: Velofahrkurs Zug
- 14. Juni 2025: Velofahrkurs Baar
  provelozug.ch/angebote/velofahrkurse/

Das richtige Kreiselfahren wird im Velofahrkurs erst «trocken» geübt.


An den beiden Velobörsen wechselten insgesamt 284 Velos die Hand.

FOTOS: DOMINIC STYGER, VICTOR ZOLLER

JUBILÄUM IN SCHAFFHAUSEN

30 Jahre fürs Velo

Zehn Jahre nach der IG Velo Schweiz organisierten sich die Velofahrenden auch in Schaffhausen und gründeten die IG Velo Schaffhausen – im Folgenden die wichtigsten Meilensteine.

«Pro Velo kann auf viele tatkräftige Leute zählen. Dafür sind wir sehr dankbar.»

Velotag im Jahr 1997: Beizen, Musik, Open-Air-Kino und eine Velobörse gehören zum Programm.

So viel Arbeit und so viel Energie für das Velo. Der Rückblick auf 30 Jahre Veloaktivismus im Kanton Schaffhausen ist prall gefüllt. Da wir uns auf Papier kurz fassen müssen, verschwinden die alljährlich stattfindenden Aktivitäten Velofahrkurse und Velobörsen im Hintergrund. Zu Unrecht, denn die Kurse und Börsen bilden das Fundament unseres Vereins und benötigen viele helfende Hände. Pro Velo kann hier auf viele tatkräftige Leute zählen. Dafür sind wir sehr dankbar.
Auf den ersten Blick haben nicht alle Ereignisse mit der damaligen IG Velo und heutigen Pro Velo zu tun. Doch diese Errungenschaften wurden meistens erst dank unserer Überzeugungsarbeit möglich gemacht.

Es war einmal die Autopartei

1981 Schaffhauser Velofahrende machen eine Velodemo und fordern unter anderem die Öffnung der Pestalozzistrasse. In den Folgejahren wird Schaffhausen der Geburtskanton der Autopartei sein.
1995 Gründung der IG Velo Schaffhausen am 6. März. Von Beginn an werden Velotage mit Beizen, Musik, Open-Air-Kino und natürlich einer Velobörse organisiert.
1996 Als Mitteilungsblatt erscheint das erste «Ventil». Die IG Velo stellt von Beginn an konkrete Forderungen: «Wir wollen nicht nur über das Velo reden, sondern auch etwas erreichen.» Bereits 450 Personen unterstützen die Anliegen als Mitglieder.
1997 Ein Radwegnetz für Schaffhausen befindet sich in Planung.
1998 Die ersten Velofahrkurse für Kinder finden statt. Die Veloland-Schweiz-Route Nr. 2 wird eröffnet und die Kampagne «radsam-langsam – wer pedalt, nimmt Rücksicht» vorgestellt.
1999 Schon sind es 540 Mitglieder. Eine Velokarte mit sicheren Veloverbindungen in Schaffhausen und Neuhausen wird publiziert.
2000 Erste Petitionen für Tempo 30 in Quartieren werden eingereicht und auch umgesetzt. Der Regierungsrat legt ein kantonales Radwegprogramm vor. Bei einem «Veloballett» demonstrieren IG-Velo-Aktivistinnen und Aktivisten das korrekte Kreiselfahren.
2001 Der gesponsorte SIG-Radwanderweg von Schaffhausen nach Hemmental wird eröffnet. Das kantonale Radwegprogramm wird von der Stimmbevölkerung gutgeheissen.
2002 Annahme des neuen Regionalbuszentrums mit Velostation durch die Stimmbevölkerung.

Expansion in die Region

2003 Das Nachtfahrverbot für Velofahrende in der Fussgängerzone Schaffhausens wird aufgehoben. Die IG Velo wird nun auch auf dem Land aktiver: Eröffnung Radweg über die Siblinger Höhe.
2004 Der erste Velotourenführer für die Region Schaffhausen wird veröffentlicht. Neu werden alle Mitglieder mit dem nationalen Magazin «Velojournal» bedient. Eröffnung der bewachten Velostation am Bahnhof Schaffhausen.
2005 Der erste slowUp Schaffhausen-Hegau findet statt. In Schaffhausen werden erste Begegnungszonen signalisiert. Der Duraduct wird neu lanciert. Die Fuss- und Velobrücke soll die Quartiere Geissberg und Breite verbinden.
2006 An der Lichtaktion werden Velobeleuchtungen repariert, bei «bike to work» fahren Pendelnde mit dem Velo zur Arbeit.
2007 Weitere Vorschläge zur Verbesserung des Radwegnetzes werden eingereicht und sollen in den kantonalen Richtplan einfliessen.
2008 Aus IG Velo wird Pro Velo. Die Petition «In die Stadt – ohne mein Auto» wird eingereicht. Der Duraduct stösst im Bundesamt für Strassen auf ein positives Echo.
2009 Die kommunale Arbeitsgruppe Langsamverkehr in Neuhausen wird ins Leben gerufen.

FOTOS: ZVG

2010 Die kantonale und städtische Fachstelle für Langsamverkehr wird eingerichtet, dotiert mit 50 Stellenprozenten. Eine Petition fordert den Bau des Duraduct.
2011 Die Volksmotion «Kantonales Radwegnetz» wird vom Kantonsrat überwiesen. Der erste Velofahrkurs für Migrantinnen wird durchgeführt.

Stärke durch Allianzen

2012 Auch in Stein am Rhein befasst sich nun eine Arbeitsgruppe mit dem Langsamverkehr.
2013 Fast alle Klettgauer Gemeinden bilden zusammen ebenfalls eine AG Langsamverkehr. Das «Ventil» als Mitgliederpublikation wird vom «Velojournal regional» abgelöst. Start der Schulwegkampagne gegen Elterntaxis auf Initiative der Gruppe «Zukunft Mobilität Schaffhausen» zusammen mit ACS, TCS und VCS
2014 Gründung der Velo-Allianz aus 13 Organisationen. Themen sind die Veloinitiative, Bau eines Pumptracks und Realisierung des Duraducts.
2015 Lancierung der Veloinitiative. Nach Schaffhausen und Neuhausen erhält auch Stein am Rhein einen Velo-Masterplan.
2016 Pro Velo-Sitzbank an der städtischen Bänkli-Aktion. Bei der Aktion «bike4car» kann man den Autoschlüssel zwei Wochen gegen ein E-Bike tauschen. Mit sieben Punkten fordert Pro Velo in einer «Velo-Offensive» eine stärkere Förderung des Langsamverkehrs in der Stadt.
2017 Erste Velobörse in der Eishalle, genannt «IWC-Arena». Umgestaltung der Website. Bündelung der Kräfte für den Duraduct.
2018 Gemäss Mikrozensus geht die Velonutzung in Schaffhausen von 3,5 auf zwei Prozent zurück. Pro Velo fordert von der Stadt eine verstärkte Veloförderung. Zwei Pumptracks in Beringen und auf der Breite werden gebaut.
2019 Pro Velo beginnt, bei grösseren Bauvorhaben mit Einwendungen mehr und bessere Veloparkmöglichkeiten zu fordern.
2020 Petition zur Öffnung zahlreicher städtischer Fahrverbote und Einbahnstrassen für Velos. Velozählstellen des Kantons liefern erste Ergebnisse. Velodemo anlässlich des «Parking Day» mit geschobenem Velo, da die Befahrung der Bachstrasse nicht bewilligt wird. Bedarfsanalyse von Veloparkplätzen in der Altstadt SH.

Das Auto ist nicht mehr immer King

2021 Petition für mehr Tempo 30 wird zusammen mit Verkehrsanalyse eingereicht. Erste Schilder für Rechtsabbiegen bei Rot werden montiert. Die Stadt erhält ein neues Gesamtverkehrskonzept mit zahlreichen guten Ideen. Der Bau des Duraducts wird von der Stimmbevölkerung abgelehnt.
2022 Die revidierte Parkplatzverordnung Schaffhausens enthält neu Vorgaben für Veloabstellplätze. Der Radweg durchs Wangental wird eröffnet. Die flankierenden Massnahmen für Neuhausen nach der Eröffnung des Galgenbucktunnels werden nur halbherzig umgesetzt.
2023 In Schaffhausen werden zahlreiche neue Veloständer und Ladestationen erstellt und an vielen Orten die Velostreifen verbreitert.
2024 Viele Verbesserungsvorschläge für den neuen Strassenrichtplan werden eingereicht. Erste autofreie Wohnüberbauung in Schaffhausen. Die zweite Fäsenstaubröhre wird national und auch in Schaffhausen abgelehnt. *OO*

Im Jahr 2018 erhält die Bevölkerung in Beringen und auf der Breite zwei Pumptracks.

1.
2011 findet der erste Velofahrkurs speziell für Migrantinnen statt.

2.
Velodemo im Jahr 1996: Die IG Velo Schaffhausen hat bereits 450 Mitglieder.

3. «Veloballett» im Jahr 2000: IG-Velo-Aktivistinnen und -Aktivisten demonstrieren das korrekte Kreiselfahren.

Termine

- 4. April, 19 Uhr: Mitgliederversammlung Wagi-Haus
- 2./3. Mai: Velobörse IWC- Arena Schaffhausen
- 11. Mai: slowUp
- 24. Mai: Velotour Nussbaumersee

Text: Martin Schwarz

Ranger mit Anhang

Ein massgefertigter Anhänger macht es möglich: Die Ranger der Greifensee-Stiftung bringen ihr Kanu mit dem Velo zum Wasser.

«Wie transportiert man ein Kanu mit dem Velo?», das fragten sich die Ranger der Greifensee-Stiftung vor drei Jahren und schafften sich kurzerhand einen speziell dafür ausgelegten Veloanhänger an.

Es handelt sich um den aus Alu gefertigten Hxxl-light-Anhänger der Firma Hinterher, den der Firmengründer so angepasst hat, dass er ein Kanu transportieren, zugleich aber mit wenigen Handgriffen auch als regulärer Anhänger genutzt werden kann. Um für das Kanu Platz zu schaffen, hat Hinterher die Schwerlastdeichsel mit einer abnehmbaren Verlängerung versehen und U-Rahmen per Schnellspanner auf dem Anhänger befestigt, auf denen das Kanu zu liegen kommt. Zum Abspannen wurde auf der Deichsel ein Aluprofil angebracht. Dank seines geringen Gewichts kann der Anhänger mit einer Standardkupplung an ein einfaches Mountainbike montiert werden – es braucht also nicht einmal ein E-Bike.

Das Auto ist keine Option

Die Ranger sind mit ihren Velos fast jeden Tag rund um den Greifensee unterwegs. Als ich Ranger Niki auf seiner Runde durch das Naturschutzgebiet begleite, erzählt er mir, wie er Besuchende über die besondere Flora und Fauna am See aufklärt und so Verständnis für die Regeln zum Schutz dieses wertvollen Biotops schafft. Aus ökologischen Gründen und um mit den Menschen in Kontakt zu kommen, ist das Auto für Niki und seine Kollegen keine Option. Das Velo hilft ihnen, die weiten Strecken zurückzulegen. Patrouillieren die Ranger auf dem See, dann kommt das Kanu zum Einsatz, das sie dank des besonderen Anhängers mühelos mit dem Velo zum Einsatzort bringen können. OO

Bereit für die neue Liebe?
Velobörsen bieten regelmässig zahlreiche Möglichkeiten.

Ranger und Velofan Niklas Göth.

Im Naturschutzgebiet ist das Velo das ideale Transportmittel.

Beeindruckende Dimensionen: Ranger Tobias Klein unterwegs mit Velo und Kanu.

Text: Miriam Bastian