

ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG

Juni 2025

VELO

Velotunnel in Zürich

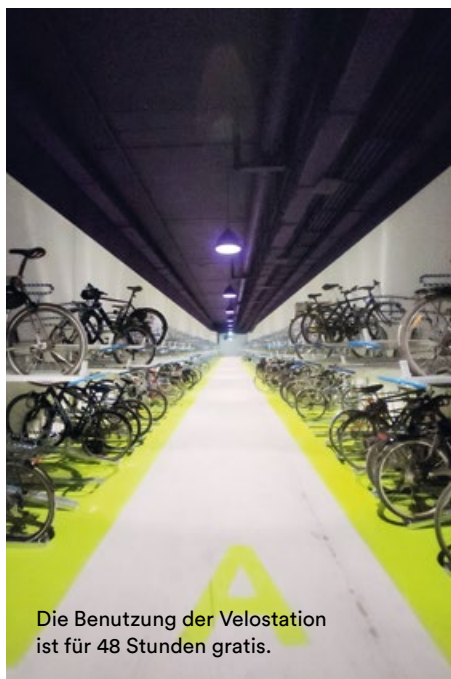
Seite 2

Fuss-Velo-Kampagne

Wenn sich Fuss- und Velo-
verkehr begegnen. Seite 4

E-Bike-City

Was wäre, wenn die Idee auf
die Strasse käme? Seite 6



Die Benutzung der Velostation ist für 48 Stunden gratis.



Im Velotunnel kommen sogar die Kleinsten sicher von einem Stadtteil in den anderen.

VELOTUNNEL ZÜRICH HB

Ein Symbol für die Velowende

Das Fest zur Eröffnung des Velotunnels am HB Zürich war ein voller Erfolg – und markiert einen historischen Moment.

Was für eine Freude: So viele velofahrende Kinder, so viele glückliche Gesichter und so eine tolle Stimmung. Das Velofest zur Eröffnung des Velotunnels am Hauptbahnhof Zürich war einfach nur schön.

Und wir hatten auch allen Grund zum Feiern. Dass es diesen Tunnel nun tatsächlich gibt, ist der bisher grösste Erfolg in der Geschichte von Pro Velo Kanton Zürich. Denn die Veloverbindung am HB geht auf eine Pro-Velo-Petition aus dem Jahr 2011 zurück.



Glückliche Gesichter am Tunnelfest, hier vor dem Veloplus-Laden.

Das Loch unter dem HB hatte die Stadt bereits in den 1980er-Jahren gegraben. Es sollte Teil des nie realisierten Autobahnprojekts Ypsilon werden. Zwei Röhren mit je zwei Spuren standen während Dekaden leer. Jetzt gehören sie dem Velo. Damit ist der Velotunnel nicht nur ein Meilenstein für Pro Velo, sondern auch ein Symbol für die Verkehrswende.

Der Stadttunnel zeigt, dass es sich lohnt, gemeinsam für Veränderung und eine gute Veloinfrastruktur einzustehen: Auch wenn es wie in diesem Fall 14 Jahre dauert, bis aus einer Idee tatsächlich eine Infrastruktur wird.

Mit Schwung in die Zukunft

In den Tagen nach der Eröffnung erreichten uns auf der Geschäftsstelle unzählige Glückwünsche und Danksagungen. Diese möchten wir an dieser Stelle gerne an unsere treuen Mitglieder weitergeben. Nur dank ihnen ist unsere Arbeit überhaupt möglich. Ein spezieller Dank gilt auch den zahlreichen Helferinnen und Helfern, die uns beim Tunnelfest unterstützt haben. Nun gehen wir beschwingt in die

«Der Velotunnel ist der bisher grösste Erfolg in der Geschichte von Pro Velo Kanton Zürich.»

nächste Runde. Denn trotz neuem Velotunnel gibt es noch viel zu tun. Die Stadt Zürich darf sich jetzt nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern muss mit der Umsetzung der Velovorgsrouten vorwärtskommen – auch dort, wo es Gegenwind gibt.

Denn überall da, wo Veloförderung konkret wird, formiert sich Widerstand: gegen Tempo 30, gegen den Abbau von Parkplätzen, gegen sichere Velowege. Aber: Das Velo hat viele Freundinnen und Freunde. Gemeinsam kämpfen wir weiter. Für sichere Wege. Für faire Strassen. Dieser Kampf braucht zwar einen langen Atem, aber er lohnt sich. Definitiv.

PS: Am Velofest durften wir ein E-Bike von QiO verlosen. Wer es gewonnen hat, werden wir in der kommenden Ausgabe verraten. **oo**



QUELLEN: SBB, STADT ZÜRICH, STADT WINTERTHUR

GEZÄHLT

HB Winti und Züri im Vergleich

Seit Ende Mai gibt es am Hauptbahnhof Zürich eine neue Velostation. Darüber freuen wir uns. Nicht nur, aber auch weil sie aufgrund einer Petition von Pro Velo Kanton Zürich entstanden ist. Im Vergleich zur Velostadt Winterthur schneidet Zürich in Sachen Veloparkierung am Bahnhof aber nach wie vor schlecht ab: Im und um den HB Winterthur stehen Velofahrenden total 5500 Parkplätze zur Verfügung. Am HB Zürich gibt es insgesamt bloss 3767 Parkplätze für Velos.

Kurz: Zürich hat im Vergleich zu Winti rund 30 Prozent weniger Veloparkplätze rund um den Hauptbahnhof. Und das, obwohl am HB Zürich drei Mal so viele Reisende ein- und aussteigen wie in Winti. In absoluten Zahlen sind das 90 400 Passagiere in Winterthur und 296 000 in Zürich. Folglich müssen sich in Zürich 79 Reisende einen Veloparkplatz teilen. In Winterthur hingegen kommen auf einen Veloparkplatz bloss 16 Reisende. (fan) oo

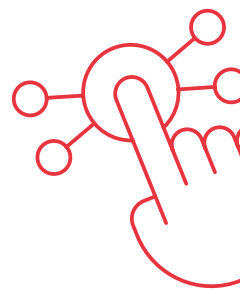
GEFREUT

Neue Lokalgruppe

«Die Stadt Bülach muss jetzt aus ihrem Tiefschlaf in Sachen Velo erwachen», schrieben wir vor rund einem Jahr in der Rubrik «GENERVt». Sie schläft zwar leider noch immer tief. Aber damit könnte es nun bald vorbei sein. Denn in Bülach und Umgebung ist eine Lokalgruppe von Pro Velo am Entstehen. Möglich ist das dank des Einsatzes engagierter Menschen. Bevor es erste Aktionen gibt, sucht die Gruppe Verstärkung. Wir werden Pro Velo Bülach natürlich unterstützen – und hoffen auf Nachahmer in anderen Zürcher



Kleinstädten. Wer sich in Bülach oder auch anderswo engagieren will, schreibt am besten eine kurze Mail an info@provelozuerich.ch. oo



GELACHT

Am 1. April haben wir der ETH Zürich eine Schenkung über 12,7 Millionen Franken überreicht, in Form von Goldbarren. Natürlich ein Scherz. Die lustige Aktion hat allerdings einen ziemlich ernsten Hintergrund. Denn die Uni Zürich hat eine Spende über denselben Betrag von der Emil Frey AG akzeptiert – und gewährt Europas grösster Autohändlerin sogar einen Sitz im Beirat eines neu geschaffenen Lehrstuhls.

www.pvzh.ch/schenkung



Laufend aktuell

Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.

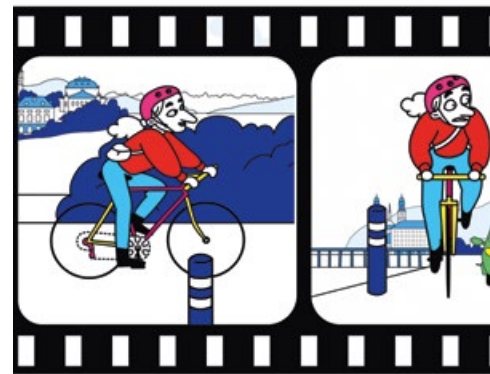


«Der Anti-Stau-Artikel ist kein Totschlag-Argument. Es gibt zahlreiche Zielkonflikte mit dem gleich- und übergeordneten Recht. Lärm- und Klimaschutz sind beim Bund verankert – und damit höher zu gewichten»,

sagt Rechtsanwalt Martin Pestalozzi.

Wenn sich Fuss und Velo begegnen

In unserer neuen Kampagne zeigen wir, wie sich das Verhältnis zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden entspannen könnte.



Theoretisch sollten Velofahrende und Zufussgehende Freunde sein. Denn sie teilen dasselbe Schicksal: Sie werden beide an den Rand der Strasse gedrängt. Praktisch nerven sich aber viele Menschen zu Fuss über jene auf dem Velo. Und manche fürchten sich sogar mehr vor Velos als vor Autos.

Wir haben uns gefragt, warum dem so ist und wie wir die Beziehung zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden verbessern könnten. In der Folge haben wir gemeinsam mit der Dienst- abteilung Verkehr der Stadt Zürich und dem Verein Fussverkehr Schweiz einen Social-Media-Clip entwickelt.

Wie ticken Zufussgehende?

Kollisionen zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden stehen nicht an oberster Stelle der Unfallstatistik. Dennoch werden Menschen auf Velos von Menschen zu Fuss oft als echte Bedrohung wahrgenommen: «Velofahrende und Zufussgehende müssen sich den Strassenraum zwar oft teilen, sind aber grundsätzlich ganz anders unterwegs», sagt Yvonne Ehrensberger, Geschäfts- leiterin von Pro Velo Zürich. Das führt zwangsläufig zu Konflikten.

Wie ticken Zufussgehende? Und wie können wir als Velofahrende Konflikte mit ihnen vermeiden? Wir haben bei Pascal Regli, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz nachgefragt: «Zufussgehende fühlen sich nicht primär als Verkehrsteilnehmende, sondern

nehmen am öffentlichen Leben teil. Sie ändern spontan die Richtung oder bleiben zuweilen abrupt stehen», erklärt der Interessenvertreter für die Fussgän- gerinnen und Fussgänger. Zufussge- hende tauschten sich mit anderen Per- sonen aus, hingen den eigenen Gedanken nach oder seien in die Be- trachtung der Umgebung versunken. «Das ist mit ein Grund, warum sie zu- weilen erschrecken oder unvorherseh- bar reagieren, wenn plötzlich ein Velo- fahrender auftaucht – aber natürlich

auch, weil sie Velos, die sich von hinten nähern, erst wahrnehmen, wenn sie an ihnen vorbeiflitzen.»

Wie ticken Velofahrende?

Während sich Zufussgehende nicht primär als Verkehrsteilnehmende be- trachten, sind wir Velofahrende aktiver im Verkehrsgeschehen involviert. Wir entscheiden selbst über Geschwindig- keit und Abstand zu anderen Verkehrs- teilnehmenden. Und da wir schneller unterwegs sind, bereiten wir uns vor-

Problematische Mischzone im Ulmbergtunnel in Zürich.



«Betagte haben Mühe, komplexe Verkehrs- situationen rasch zu erfassen. Darum können Velos sehr bedrohlich auf sie wirken.»



Unser Clip beginnt mit einer Situation, die Velofahrende nur zu gut kennen.

rausschauend auf mögliche Konflikte vor – mehr als eine zufussgehende Person, die möglicherweise erschrickt oder unvorhersehbar reagiert. Dies führt dazu, dass Mischflächen für Velofahrende zwar mühsam sind, aber nicht unbedingt bedrohlich wirken.

Besondere Vorsicht ist bei älteren Menschen geboten: «Betagte Verkehrsteilnehmende haben Mühe, komplexe Verkehrssituationen rasch zu erfassen», erklärt Regli von Fussverkehr Schweiz. Orientierungssinn, Reaktions-

fähigkeit sowie Seh- und Hörvermögen seien teils eingeschränkt. «Klare Regelungen und ihnen vorbehaltene Verkehrsflächen helfen älteren Menschen, sich sicher zu fühlen. Unerwartete Ereignisse hingegen, wie plötzlich vorbeifahrende Velos, verunsichern sie.» So könne eine schnelle Annäherung von Velofahrenden zu Schreckmomenten führen, die als sehr bedrohlich wahrgenommen würden.

Allerdings ist die Wahrnehmung von Geschwindigkeit so eine Sache: Wäh-

rend ein Auto mit 30 Kilometer pro Stunde für viele gefühlt im Schnecken-tempo unterwegs ist, wird ein Velo mit derselben Geschwindigkeit oft als zu schnell empfunden. Das haben Messungen an der Mühlebachstrasse in Zürich gezeigt: Nur sechs Prozent der Zweiradfahrenden haben die erlaubte Geschwindigkeit in der Tempo-30-Zone überschritten, bei den Autofahrenden waren es 19 Prozent – in der Kritik standen im Vorfeld der Messungen jedoch vor allem die Velofahrenden.

Den Fussgängerinnen und Fussgängern einen Wahrnehmungsfehler vorzuwerfen, ist aber nicht zielführend. «Es bringt nichts, wenn man jemandem sagt, er oder sie habe ein falsches Gefühl», sagt Pro-Velo-Geschäftsleiterin Ehrensberger. Vielmehr sei Rücksicht angesagt – und allenfalls mal ein Perspektivenwechsel. **OO**



Schau dir das Video an

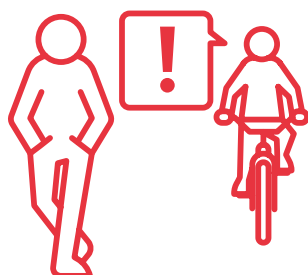
Den Clip und alle begleitenden Infos findest du auf unserer Site.

Tipps für Velofahrende

Respektiere die Regeln und halte dich fern von Trottoirs, wenn diese nicht offiziell für Velofahrende freigegeben sind.

Halte am Fussgängerstreifen, insbesondere für Kinder.

Versuche, **Blickkontakt zur Fussgängerin oder zum Fussgänger** herzustellen, vor allem wenn die Situation unklar ist.



Nähere dich Zufussgehenden von hinten vorsichtig, denn sie können dich nicht sehen und oft auch nicht hören – und sich darum erschrecken.

Sei dir bewusst, dass Zufussgehende ihren Weg situativ wählen. Das kann zu **unerwarteten Richtungswechseln** führen.

Sei besonders vorsichtig bei der Begegnung

mit **älteren Menschen und Kindern**.

Versuche beim **Überholen mindestens 1,5 Meter Abstand** einzuhalten. Je schneller du überholst, desto mehr Abstand solltest du halten.

Setze die **Veloglocke dosiert** und nur mit gebührendem Abstand ein. **Klingeln kann erschrecken** und dich zudem unsympathisch machen.

Sei nett zu Fussgängerinnen und Fussgängern, denn sie werden wie du an den Rand der Strasse gedrängt.

Betrachte Zufussgehende als **potenzielle Verbündete** im Kampf um

mehr Strassenraum und weniger Mischzonen.

Falls du dich trotzdem mal aus Versehen auf eine explizit für Zufussgehende vorgesehene Fläche verirren solltest, kann eine **Entschuldigung** Wunder wirken.

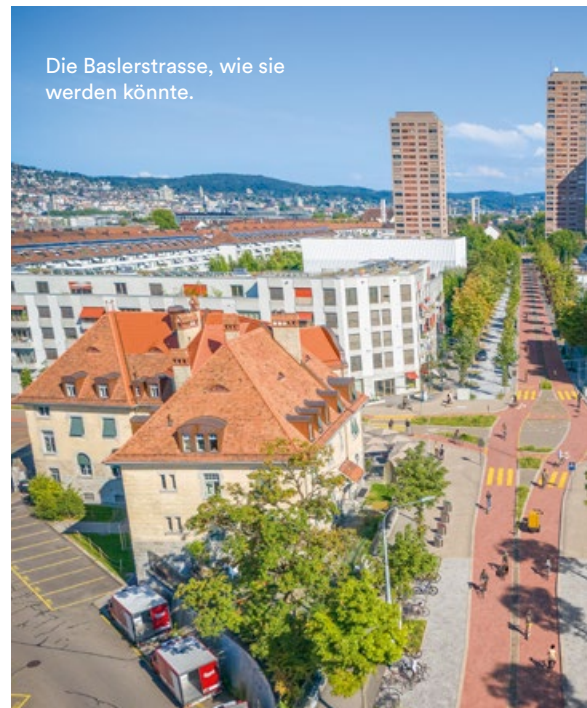


Ein Lächeln, danken oder grüssen kann vieles entschärfen und wirkt sich auch positiv auf deine Stimmung und die des Gegenübers aus.

Die Baslerstrasse, wie sie sich heute präsentiert.



Die Baslerstrasse, wie sie werden könnte.



E-BIKE-CITY

Die ETH denkt Verkehr neu

Was wäre, wenn Velofahrende künftig die Hälfte des Strassenraums bekämen? Das ETH-Projekt «E-Bike-City» stellt eine mutige Frage und liefert spannende Antworten.

Stell dir vor, du fährst auf einem breiten, rot eingefärbten Veloweg durch die Stadt Zürich, problemlos und konfliktfrei – fast ohne Begegnung mit dem Autoverkehr. Du bist nicht allein: Viele nutzen das Velo, E-Bike oder Cargovelo für Alltagswege – weil es einfach, schnell und bequem ist.

Diese Vorstellung ist der Ausgangspunkt des ETH-Leuchtturmprojekts «E-Bike-City». Neun Lehrstühle haben sich mit der Fragestellung befasst: Was wäre, wenn 50 Prozent des städtischen Strassenraums künftig für Zufussgehende, Velofahrende, E-Bikes und andere Mikromobilität reserviert wäre? Und davon abgeleitet weitere Fragen gestellt: Wie würden sich die Emissionen reduzieren? Wie stünde es mit der gesellschaftlichen Akzeptanz? Und was

wären die Auswirkungen auf das übrige Verkehrssystem – insbesondere den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr?

Was wäre, wenn?

Ein interdisziplinäres Team aus über zwei Dutzend Forschenden hat sich diesen Fragen gewidmet und in zehn Teilprojekten verschiedene Aspekte urbaner Mobilität untersucht. Besonders wegweisend: ein neu entwickeltes Modellierungs-Tool, das den Strassenraum auf Netzebene neu aufteilt. Dabei bleibt die Erschliessung für den MIV erhalten, allerdings meist als Einbahnnetz. Die gewonnene Fläche kommt dem Velo und dem öffentlichen Verkehr zugute. Für Zürich bedeutet das: halbierte Fahrspuren, zwei Drittel we-

niger Strassenparkplätze – und damit fast 50 Prozent Verkehrsfläche für Velowege und nachhaltige Mobilität.

Wie steht es mit der Akzeptanz?

Für Velofans wirkt das wie ein wahr gewordener Traum. Doch wie steht die Bevölkerung dazu? Eine Umfrage unter mehreren tausend Schweizerinnen und Schweizern zeigt: National liegen die Pro-Stimmen knapp in Führung, wobei es noch rund 20 Prozent Unentschiedene gab. Die Bevölkerung in der Stadt Zürich befürwortet das Konzept der E-Bike-City mit einer deutlichen Mehrheit – kantonale findet es nur bei 42 Prozent der Befragten Zustimmung, 46 Prozent jedoch sind dagegen.

Davon liessen sich die Forschenden aber nicht entmutigen. Sie untersuchten auch, wie sich politische Massnahmen auf das Verhalten auswirken würden – wie etwa die Verdoppelung der Parkierungskosten und die Internalisierung der externen Verkehrskosten. Hierfür befragten sie 1200 Personen aus dem Kanton Zürich und den Nachbarkantonen. Fazit: Müssten die Autofahrenden die wahren Kosten berappen, würden einige aufs E-Bike umsteigen. Damit wäre eine Reduktion der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, von über 50 Prozent auf knapp 30 Prozent möglich – der Anteil an Veloverkehr wäre damit neu bei sagenhaften 35 Prozent.



KOMMENTAR

Auf die Strasse damit

Hat die ETH das Rad neu erfunden? Wohl kaum – aber es ist erfreulich und längst überfällig, dass die renommierte Hochschule das Velo als Schlüssel für Klimaschutz und urbane Mobilität endlich umfassend anerkennt. In den Modellen der Verkehrsplanung galten Velofahrende und Zufussgehende bisher als «Störungen» – Hindernisse im Verkehrsfluss des Autos. Die Stadt Zürich hat mit dem kommunalen Richtplan und der Strategie «Stadt-raum und Mobilität 2040» klare Ziele formuliert: Der MIV soll bis 2040 um 30 Prozent sinken. Doch griffige Massnahmen fehlen bislang. Hier könnte das ETH-Projekt «E-Bike-City» Abhilfe schaffen – mit einem klugen Einbahnnetz, das Autofahrten unattraktiv macht und gleichzeitig Raum für sichere, sichtbare Velowege schafft. Entscheidend ist nun, die Brücke zwischen Forschung und Praxis zu schlagen. Die ETH hat Zürich bisher los-

gelöst von politischen und praktischen Zwängen als Modellstadt betrachtet – scheint jedoch inzwischen darum bemüht zu sein, dass die Erkenntnisse nicht im Elfenbeinturm bleiben. Jetzt liegt es an der Stadt Zürich, das Angebot anzunehmen und den nächsten Schritt zu wagen.

Yvonne Ehrensberger,
Geschäftsleiterin von von
Pro Velo Kanton Zürich.



Bezogen auf das gesamte Verkehrssystem zeigt sich: Sichere Radwege würden einem Grossteil der Bevölkerung nützen, während der Autoverkehr nur punktuell eingeschränkt wäre. Die Erreichbarkeit bliebe erhalten. Das Konzept der «E-Bike-City» weist zudem ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und könnte sich bereits nach zwei Jahren amortisieren – wenn man es denn wollte. **OO**

Resultate und Infos

All das findest du auf der Website der ETH und im Abschlussbericht.

KIDICAL MASS 2025

Zürich

Organisierter Veloumzug quer durch die Stadt für Kinder und Familien.

Samstag
21. Juni & 22. September



Hilf uns beim Velozählen!

Am 24. Juni zählt Pro Velo stadtweit den Veloverkehr. Dafür braucht es Helferinnen und Helfer. Die so erhobenen Zahlen sind eine wichtige Grundlage für die velofreundliche Stadtplanung.

Winterthur ist eine Velostadt und wird dafür auch immer wieder gelobt. Doch wenn man genauer hinsieht, zeigt sich: Das Image lebt vor allem vom Ruf der Vergangenheit. Viele Massnahmen für den Veloverkehr wurden bereits vor dreissig und mehr Jahren realisiert oder geplant. Seither erfolgten nur noch punktuelle Verbesserungen. Gross angekündigte Massnahmen, wie etwa die Realisierung der städtischen Velorouten – analog derjenigen vom Stadtzentrum nach Töss –, hinken dem Zeitplan stark hinterher. Pro Velo will auf die Missstände und das langsame Umsetzungs-tempo aufmerksam machen.

Am 24. Juni zählen wir deshalb am Abend zwischen 17 und 18 Uhr, wie viele Velos in der Stadt an neuralgischen Punkten unterwegs sind. Vorbild für die Aktion ist die genau 70 Jahre zuvor stadtweit durchgeführte Zählung, die damals als Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur diente. Damit wir die Zählung an bis zu 90 Standorten durchführen können, brauchen wir noch weitere Helferinnen und Helfer. Dabei zählen wir auf dich als engagierte Velofahrerin oder enga-

gierter Velofahrer. Alle Infos zum Mitmachen findest du in der Box am Ende des Textes.

Politischen Druck erhöhen

Mit der Aktion will Pro Velo nicht nur gut sichtbar auf das Thema Veloinfrastruktur aufmerksam machen, sondern – analog zur Pionierleistung 1955 – auch einen sogenannten Velo-Belastungsplan erstellen. Dieser zeigt, wo wie viele Velos und E-Bikes unterwegs sind und liefert so Informationen dazu, an welchen Stellen die Infrastruktur prioritär ausgebaut werden muss.

Zugleich hilft er Pro Velo, den politischen Druck für einen raschen Ausbau der Veloinfrastruktur in der Stadt Winterthur zu verstärken. Denn, wenn es so weitergeht wie bisher, werden die kommunalen und regionalen Velorouten nicht innert nützlicher Frist, sondern erst weit in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts fertig. Das widerspricht sogar dem nationalen Veloweggesetz, das 2018 in Winterthur über 81 Prozent Ja-Stimmen erhielt und Kantone und Gemeinden zur Umsetzung bis 2042 verpflichtet. Das ist einer Stadt, die lan-

desweit einst Pionierin in Sachen Veloinfrastruktur war, nicht würdig. Deshalb nochmals die Bitte: Hilf uns am 24. Juni zählen und sichtbar zu machen, wie wichtig der Veloverkehr heute in Winterthur schon ist. oo

So bist du beim Velozählen dabei

Du brauchst kein Vorwissen, wir erzählen dir alles in einer kleinen Einführung. Dein Einsatz für die Velostadt dauert am 24. Juni von 16.30 bis 18 Uhr. Scanne einfach den QR-Code und melde dich rasch für die Mithilfe beim Zählen an – und am besten schickst du den Link gleich noch an deine Freundinnen und Freunde und animierst sie so zum Mitmachen. Oder du meldest dich einfach per Mail an info@provelozuerich.ch.



Scannen & Mitmachen

Hier kannst du dich für die Zählaktion anmelden.



Bahnhofplatz Winterthur in den 60er-Jahren.



Die städtische Zählaktion von 1955.



PROJEKT FRAUENFELDERSTRASSE

Sanieren ja – aber richtig

Das Projekt für die Neugestaltung der Frauenfelderstrasse ist aus Sicht von Pro Velo völlig ungenügend. Wie geht es damit weiter?

Schlecht fürs Klima und fürs
Velo: Markierungen für
die geplante Umgestaltung der
Frauenfeldertrasse 2021.

Die Frauenfelderstrasse ist sanierungsbedürftig. Dasselbe gilt auch für das Sanierungsprojekt, welches die Stadt im Sommer 2021 aufgelegt hat. In den vergangenen vier Jahren haben sich diverse Mängel gezeigt. Einwände verschiedener Privatpersonen aus dem angrenzenden Quartier und von Verkehrsverbänden – darunter Pro Velo Kanton Zürich – wurden von der Stadt weitgehend abgelehnt. Nach wie vor ungenügend ist die Spuraufteilung und Breite der Velostreifen, die zwischen

«Der Ball liegt nun bei der Stadtbaukommission. Bleibt zu hoffen, dass sie das Projekt zurückweist – und es somit verbessert wird.»

MIV und Velofahrenden zu gefährlichen Überholmanövern führen würden. Aber auch Trottoirüberfahrten, fehlende Sicherheitsabstände zu Längsparkplätzen, Fahrbahnverengungen mit Verschwenkungen der Velospur sowie die Fällung von zahlreichen Alleeebäumen geben Anlass zur Kritik. Kurz: ein Projekt, das nicht einer zeitgemässen Strassenplanung im Zeitalter des Klimawandels entspricht.

Brief an die Parlamentskommission
Widerstand formierte sich in der Folge auch auf politischer Seite, weil der Stadtrat die Ausgaben für gebunden erklärte und damit das Parlament sowie auch das Volk aussen vor lassen wollte. Das Argument der Gegnerschaft: Beim Projekt handle es sich auf weiten Strecken um eine komplette Neugestaltung und nicht nur um eine Sanierung der Strasse – entsprechend

müsse das Parlament den Kredit von rund elf Millionen Franken bewilligen. Das Verwaltungsgericht gab den Rekurrenten diesbezüglich recht. Deshalb liegt der Ball aktuell bei der Stadtbaukommission, die das Geschäft fürs Parlament vorbereitet. Die Rekurrenten sowie zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner des angrenzenden Quartiers haben die Chance gepackt und die Kommission im April in einem Brief gebeten, den Antrag des Stadtrates zurückzuweisen und das Projekt zu überarbeiten. Dabei wiesen sie nochmals auf die offensichtlichen Mängel der Neugestaltung für fast alle Verkehrsteilnehmenden sowie die unnötige Fällung grosser, schattenspendender Bäume hin. Bleibt zu hoffen, dass die Kommission – und wenn nötig auch das Parlament – dem Wunsch folgt und das Projekt somit deutlich verbessert werden kann. oo



CYCLING SCIENCE

Velofahrer bremsen nicht für Kinder. Oder doch?

Angeblich zeigt ein Monitoring der Stadt Zürich, dass Velofahrende nicht einmal Schulkindern den Vortritt gewähren. Wir haben es genau gelesen.

Fritz Klein will Velorouten in der Nähe von Schulhäusern verbieten. Der Rentner aus Wollishofen sagt, er Sorge sich um die Sicherheit der Kinder.

Dass dies ein Scheinargument ist, zeigen die Unfallzahlen, die der «Tages-Anzeiger» veröffentlicht hat.¹ In den letzten zehn Jahren wurde ein Kind durch einen Velofahrer verletzt und ins Spital gebracht. Bei Verkehrsunfällen mit Autofahrenden hingegen sind 23 Kinder erheblich verletzt und drei getötet worden.

Und doch: Die Initiative trifft einen wunden Punkt. Es kommt einfach zu oft vor, dass Velofahrende den Vortritt von Zufussgehenden missachten. Für viel Wirbel sorgte eine Untersuchung der Stadt Zürich vor dem Schulhaus Münchhalde, wo seit gut einem Jahr eine Vorzugsroute vorbeiführt. Die «NZZ» schreibt, diese Untersuchung habe bestätigt, «dass die Velofahrer auf dem Velo-Highway schnell unterwegs und nicht bereit sind, für Schulkinder zu bremsen»².

Das Monitoring wurde von einem renommierten Büro für Verkehrsana-

lysen durchgeführt. Die Dokumentation³ liegt dem «PRO VELO-Magazin» vor. An fünf Tagen während jeweils zwei Stunden sind die Begegnungen auf dem Fussgängerstreifen ausgewertet worden. 67 Mal haben sich Zufussgehende und Velofahrende gekreuzt. Mehr als die Hälfte der Velofahrenden liess die Zufussgehenden nicht passieren. Das ist eine miserable Bilanz.

Aber: Die meisten Velofahrenden würden «vorausschauend fahren» und «sich der jeweiligen Situation anpassen», so die Dokumentation. «Gegenüber Kindern wird der Vortritt meist gewährt.» Und der Grossteil der Velofahrenden bewege sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 Kilometer pro Stunde.

Und die Autofahrenden? Die fuhren im Durchschnitt 31 Kilometer pro Stunde, jeder Fünfte fuhr zu schnell. Jeder Vierte missachtete den Vortritt von Zufussgehenden – auf dem Fussgängerstreifen unmittelbar vor einem Schulhaus. Am problematischsten sei «das mehrfach beobachtete Halten zum Ein-/Aussteigen (Elterntaxi)» und vor-

schriftswidrig abgestellte Lieferwagen, die die Sicht auf die Zufussgehenden blockierten. Aber klar: kein Wort davon in der «NZZ».

Die tiefe Anhaltequote der Velofahrenden muss uns zu denken geben. Der Vortritt von Zufussgehenden und ein angemessener Abstand sind nicht verhandelbar. Was wir selbst tun können, steht in dieser Ausgabe auf Seite 5.

Aber wer die Gefahr durch Autofahrende so konsequent ausblendet wie Fritz Klein und die «NZZ», der handelt definitiv nicht im Interesse unserer Kinder. Das sollte uns auch zu denken geben. oo

Felix Schindler

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

1. Autos sind die grösste Gefahr für Kinder – trotzdem wollen Bürgerliche Velofahrer ausbremsen, Tages-Anzeiger, 26.04.2025.

2. In Zürich plant die Stadt Velo-Highways direkt vor Schulhäusern – jetzt soll der Kanton dies verbieten, Neue Zürcher Zeitung, 21.03.2025.

3. Verkehrsteiner, «Zürich, Velovorzugsroute Mühlebachstrasse; Videoanalyse und Geschwindigkeitsmessungen», 06.09.2024.

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.



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



Lastenvelo • Stapelkarren
Industriesteckgestelle

**PREDIGERGASSE 20
8001 ZÜRICH
TELEFON 044 252 00 66**

Einfach Velo ...

Faltbar

Transport

Elektro

Alltag

Kinder

Touren

Tandem

Gravel

Beratung - Verkauf - Unterhalt

RAD
los!
radlos.ch

Seefeld
Florastrasse 38
8008 Zürich
044 381 07 26

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 und Reto Westermann (Winterthur), Dominic Styger (Zug), Daniela Furter (SH)

Korrektur: 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 2/2025

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 Publika und Carvelo: velorution

Nächste Ausgabe:
3/2025: 11. September 2025.



MITGLIEDERVORTEILE

INTERVIEW

«Ich will Lösungen anstossen»

Andrea Sigrist leitet gemeinsam mit Marcel Studerus die Velofahrkurse von Pro Velo Zug. Warum engagiert sie sich – und was ist ihre Vision fürs Velo?

Andrea Sigrist
unterwegs in Zug.



Welche Rolle spielt das Velofahren in deinem Leben?

Das Velo ist ein unkompliziertes Fortbewegungsmittel. Ich fahre fast täglich damit, etwa an meine Arbeitsstelle oder zum Einkaufen. Zudem sind zwei Räder eine gute Alternative, wenn es zu Fuss zu langsam geht.

Wie nutzt du das Velo?

Ganz klar: Ich benötige das Velo vor allem im Alltag.

Besitzt du mehrere Velos?

Ich besitze ein Alltagsvelo und ein älteres Bike, das ich momentan eher selten benutze.

Welche Bedeutung hat das Velofahren deiner Meinung nach für die junge Generation?

Die heutige Jugend fährt nicht mehr so viel Velo, wie das in früheren Generationen der Fall war. Ich sehe es bei meinen beiden Töchtern, die nun Teenager sind. Obwohl ich es ihnen vorlebe und oft das Velo benutze, nehmen sie lieber den Bus oder gehen zu Fuss. Gerade auch darum sind unsere Velofahrkurse

so wichtig. Die Kinder sollen erleben, wie viel Spass das Velofahren macht – und bleiben so hoffentlich auch als Jugendliche dabei.

Welche Motivation hast du, bei Pro Velo Zug aktiv mitzuarbeiten?

Die Velofahrkurse sind eine gute Sache und da ich noch etwas Kapazität hatte, war die Motivation schnell da. Auch lässt sich mein Engagement für Pro Velo gut mit meinem Brotjob vereinbaren. Denn als Pflegefachfrau arbeite ich im Schichtbetrieb und habe so Zeit, wenn andere am Arbeiten sind.

Was stört dich als Velofahrerin im Kanton Zug zurzeit am meisten?

Dass die Velowege teilweise so abrupt aufhören oder wie auf meinem Arbeitsweg, auf der Schochenmühlestrasse, der Veloweg so knapp bemessen ist.

Welche Vision hast du fürs Velo in der Stadt und im Kanton Zug?

Eine schöne Vision wäre, wenn alle Velowege separat abgegrenzt wären von der Strasse. **OO**

Zur Person

Andrea Siegrist lebt mit ihrer Familie in Steinhau- sen. Sie ist verheiratet und Mutter von zwei Teenagern. Die 48-Jährige arbeitet als Pflegefach- frau im Kantonsspital Zug. Ihren Arbeitsweg legt Andrea täglich mit dem Velo zurück. Die Freizeit verbringt sie gerne mit Freunden oder in der Natur.

Termine

- 5. Juli: Velo-Kultour, 9.15 h Cham Bahnhof Veloparkplatz
- 30. August: Velobörse, Stierenmarktareal Zug
- 13. September: Velofahrkurs Cham
- Monat September: Cyclomania – CHAM in Fahrt

Schlafen, essen, biken!

Es liest sich einfach bei Velofahrkursleiter Marcel Studers. Ganz so simpel aber ist die Sache nicht. Das Velo beschäftigt den Rentner rund um die Uhr – selbst in den Ferien.

Welche Rolle spielt das Velofahren in deinem Leben?

Ich bin ein Bewegungsmensch. Darum hatte das Velofahren in meinem Leben schon immer eine grosse Bedeutung. Es gab eine Zeit, da konnte ich aus gesundheitlichen Gründen keinen Sport mehr machen. Was ich jedoch immer ausüben konnte, war das Velofahren.

Wie nutzt du das Velo?

Ich nutze das Velo täglich. Früher, vor meiner Pensionierung, fuhr ich fünfmal die Woche mit dem Velo zur Arbeit – im Sommer und Winter. Addiert bin ich so 2,5-mal um die Welt gefahren.

Besitzt du mehrere Velos?

Ja, ich habe vier Velos. Ein Rennrad, ein Bahnvelo, ein Mountain- und ein Citybike. Diese ersetzen zusammen mit Mobility seit 30 Jahren ein eigenes Auto.

Hast du eine Lieblingsvelostrecke im Kanton Zug?

Eine von mir oft befahrene Strecke, nennen wir sie Lieblingsstrecke, führt von Rotkreuz via Zweieren entlang des Zugersees nach Zug.

Hast du mit dem Velo schon Reisen unternommen?

Schon sehr viele. Die letzte grössere Reise war unmittelbar nach der Pen-

sionierung meiner Frau. Wir radelten über den Rheinradweg von der Quelle (Oberalppass) bis an Meer (Hoek van Holland).

Welche Bedeutung hat das Velofahren deiner Meinung nach für die junge Generation?

Es hat nach wie vor eine grosse Bedeutung für die Jungen. Bei einer guten Infrastruktur, Velofördermassnahmen und Animationen für die Kleinen – etwa Pumptracks und Velofahrkurse – wird die Freude und das Interesse an diesem genialen Fortbewegungsmittel weiter wachsen.

Welche Motivation hast du, bei Pro Velo Zug aktiv mitzuarbeiten?

Es ist für mich eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Zudem will ich dem Velo zurückgeben, was es mir gegeben hat.

Was stört dich als Velofahrer im Kanton Zug zurzeit am meisten?

Der Dichtestress auf dem Veloweg entlang des Zugersees: Die Mischzone mit dem Veloweg auf dem Trottoir zwischen Walchwil und Arth ist wirklich sehr ärgerlich.

Welche Rolle sollte das Velofahren im Verkehrskonzept der Zukunft für den Kanton Zug spielen?

Der Nutzen und der Gewinn des Velos wurde von der Politik lange Zeit nicht entsprechend erkannt. Die Veloförderung soll schneller, besser und mutiger vorangetrieben werden – etwa mit sichereren Velowegen.

Welche Vision hast Du fürs Velo in der Stadt und im Kanton Zug?

Dieselbe Situation wie in den holländischen Städten – selbst Vortritt gegenüber den Zufussgehenden! **oo**

Zur Person

Marcel Studerus geniesst den Ruhestand in vollen Zügen. Der 71-Jährige ist sportlich sehr aktiv – ob beim Wandern, auf Radtouren oder beim Skifahren. Er engagiert sich zudem als Präsident des Tischtennis-Clubs Rotkreuz. Marcel ist verheiratet, Vater von zwei erwachsenen Kindern und seit Kurzem frischgebackener Grossvater.



Markus Studerus mit seinem Motto.

Mit Schub ins Jubiläumsjahr

30-Jahr-Jubiläum, ein volles Wagi-Haus und ein starkes Zeichen für die Zukunft.

Über 60 Gäste strömten zu unserem Jubiläumsanlass ins Wagi-Haus – so viele wie noch nie! Präsident Andri Hirsiger führte souverän durch die ordentliche Versammlung, die zügig über die Bühne ging. Für Gesprächsstoff sorgte vor allem ein Vorstoss von Matthias Frick: Er forderte, noch in diesem Jahr eine Veloinitiative zu lancieren – und erhielt dafür einstimmige Zustimmung. Damit ist klar: Auch im Jubiläumsjahr bleibt es bei uns alles andere als ruhig. Schon bald beginnt die Unterschriftensammlung – wir zählen auf eure Unterstützung! Neben inhaltlichen Weichenstellungen gab es auch personelle Veränderungen: Wir

verabschiedeten Richard Wartemberger aus dem Vorstand. Als Webmaster unserer neuen Website und IT-Allrounder hat er uns zuverlässig und mit Elan begleitet – danke, Richard! Auch Marcus Cajacob trat nach acht Jahren als Revisor zurück. Neu übernimmt Nora Winzeler gemeinsam mit

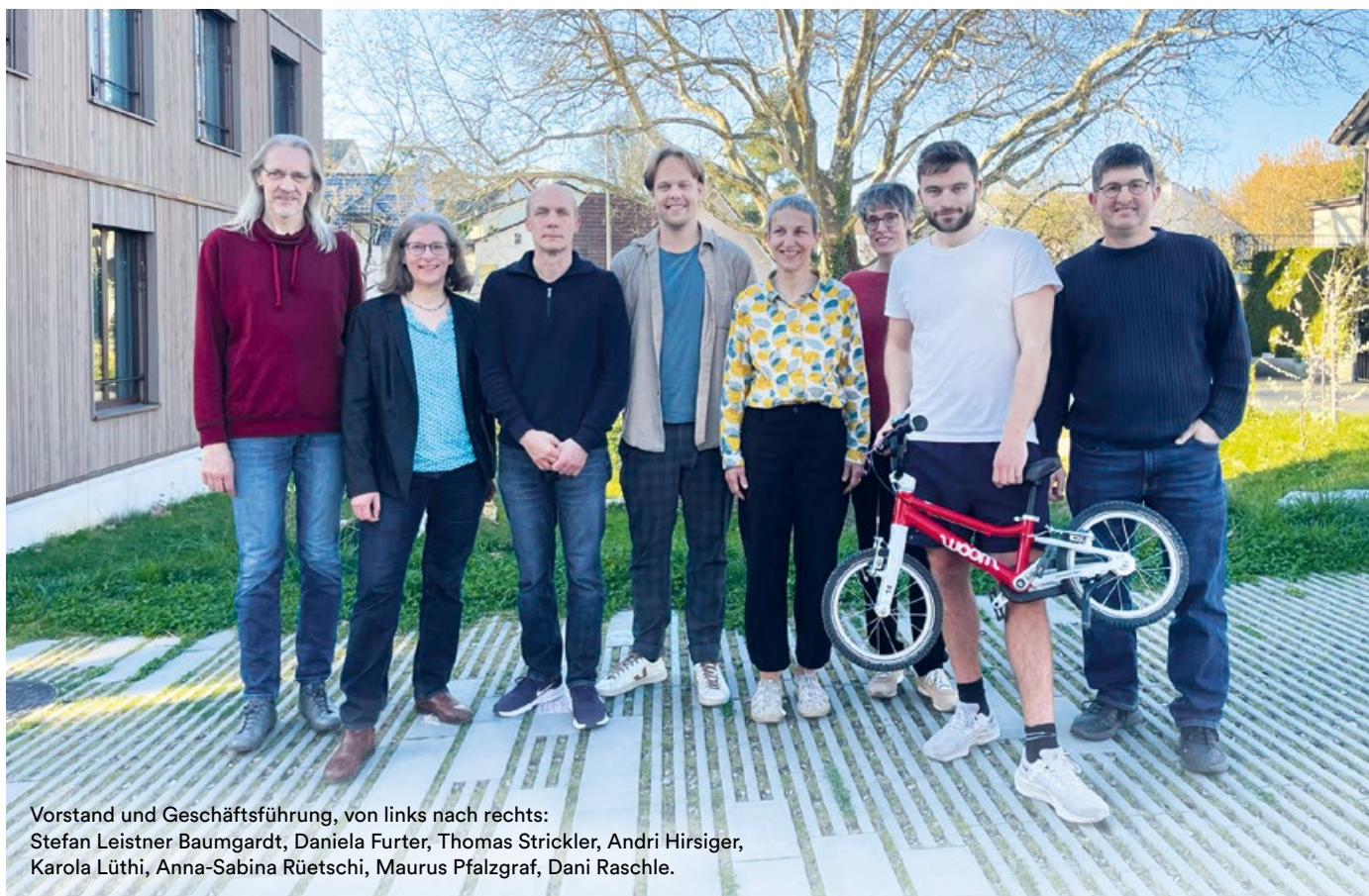
«Schon bald beginnt das Sammeln von Unterschriften für die Veloinitiative – wir zählen auf eure Unterstützung!»

Christel Fuchs diese wichtige Aufgabe. Herzlich willkommen. Frischen Wind bringt auch der neue Vorstandsuzuwachs: Mit grossem Applaus wählten die Anwesenden Thomas Strickler, Daniel Raschle und Karola Lüthi ins Gremium. Schön, seid ihr dabei – auf eine inspirierende Zusammenarbeit!

Geschichten aus 30 Jahren

Nach dem offiziellen Teil wurde es persönlich und nostalgisch: Hans-Jörg Graf, Bruno Loher, Evi Cajacob, Pia Trümpler, Beat Steinacher und Simon Furter teilten bewegende und amüsante Geschichten aus 30 Jahren Pro Velo. Was für ein Schatz an Erinnerungen! Und natürlich kam auch der Genuss nicht zu kurz: Eine feine Käseplatte vom Schlemmersberg Lädeli, knuspriges Willi-Brot, Guetzli vom Cafè Eifach und der vom Reformhaus Viva natura gespendete Biowein vom Weingut Stoll sorgten für kulinarische Höhepunkte.

Ein grosses Dankeschön an alle, die diesen Anlass so besonders gemacht haben – wir freuen uns auf viele weitere gemeinsame Jahre und Projekte! OO



Vorstand und Geschäftsführung, von links nach rechts: Stefan Leistner Baumgardt, Daniela Furter, Thomas Strickler, Andri Hirsiger, Karola Lüthi, Anna-Sabina Rüetschi, Maurus Pfalzgraf, Dani Raschle.

Ein Vierteljahrhundert Velobörse

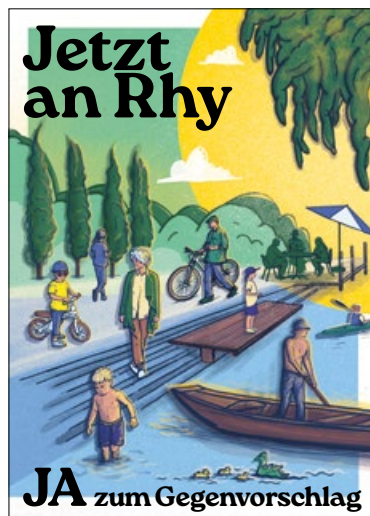
Auch bei der Velobörse gabs ein Jubiläum: In insgesamt 25 Jahren gingen rund 8200 Velos über den «Ladentisch», eine unglaubliche Zahl! In diesem Jahr fand die Börse das erste Mal unter der Leitung von Stefan Leistner Baumgardt statt: Rund 440 Velos konnten verkauft werden, was einer Zunahme von mehr als 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. 130 ausgeschiedene Velos sammelte die Krebsbachwerkstatt und 16 Velos wurden von der Winterhilfe an Menschen mit kleinem Einkommen gespendet. **OO**



Velobörse 2025: Wir haben 40 Prozent mehr Velos als im Vorjahr verkauft.

Schöner Velofahren am Rheinufer

Die Stadt Schaffhausen plant, den Autoverkehr von der Rheinhaldenstrasse auf die Buchthalerstrasse zu verlegen. Pro Velo Schaffhausen begrüsst diese Idee und sieht darin eine grosse Chance für ein attraktives Rheinufer und für mehr Sicherheit für Velofahrer. Beim Projekt handelt es sich um einen Gegenvorschlag, welcher der FDP-Initiative «Schaffhausen an den Rhein» gegenübergestellt wird. Wir unterstützen die Kampagne und empfehlen euch wärmstens, am Abstimmungssonntag vom 29. Juni, ein Ja zum Gegenvorschlag in die Urne zu legen. **OO**



Pro Velo Schaffhausen empfiehlt ein Ja zum Gegenvorschlag.

Farbenfroh durch das Jubiläumsjahr

Vielleicht habt ihr die Plakate schon erblickt? Faro Burtcher von Eclipse Studio hat uns zum 30. Jubiläum drei wunderschöne Sujets kreiert. Ab sofort können die Bilder bei uns bestellt werden.

den. Kostenpunkt: 65 Franken pro Sujet, mit Rahmen 120 Franken. Allwetterplakate und Postkarten könnt ihr gratis unter sh@provelo-sh.ch beziehen. Lasst uns Schaffhausen bunter machen! **OO**



Die Plakate können bei Pro Velo SH bezogen werden.

VERMISCHTES

Termine

- 14. Juni: Velofahrkurs Schaffhausen
- 28. Juni: Velotour Glattweg bis Greifensee
- 28. Juni: Velofahrkurs Feuerthalen
- 5. Juli: Velofahrkurs Dachsen
- 16. August: Jubiläumsvelotour durchs Chläggi
- 19. September: Jubiläumsanlass mit Ursula Wyss



Simon Stocker in den Ständerat.

MEHR VELO IM STÄNDERAT

Wir unterstützen Pro-Velo-Mitglied Simon Stocker für die Ständeratswahlen! In der Zeit als Stadtrat hat er sich stark für eine verbesserte Veloinfrastruktur und umweltfreundliche Mobilität eingesetzt. Mit Simon an der Spitze können wir auf eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik hoffen. Jede Stimme für Simon zählt – wählen Sie den velofreundlichen Kandidaten!

19. SEPT. MIT URSULA WYSS

An der MV blickten wir auf 30 spannende und erlebnisreiche Jahre zurück. Nun möchten wir aber auch vorwärtsschauen. Das machen wir zusammen mit Ursula Wyss und mit weiteren Akteuren, die sich für den Veloverkehr einsetzen. Wir treffen uns um 18.30 Uhr beim Meetingpoint auf dem Herrenacker und freuen uns, wenn ihr mit uns zusammen in die Zukunft blickt und beim gemeinsamen Apéro anstosst. Also bitte dick in die Agenda eintragen!

RÜCKBLICK SLOWUP

Beim SlowUp 2025 war Pro Velo mit einem Infostand in Herblingen vertreten. Neben einem regen Gebrauch der beiden Pumpen und kleineren Einstellarbeiten an Bremsen oder Schaltung, war besonders das Glücksrad ein Renner für Gross und Klein. Jeder Dreh gab einen Gewinn – und so standen das ein oder andere Mal deutlich mehr als ein Dutzend Personen in der Warteschlange, um ihr Glück zu versuchen.

Verdrehtes Glück

Veloliebe drückt sich auf ganz unterschiedliche Art und Weise aus – etwa mit einer Schwäche für Retro-MTBs, die mit dem Shop «Velo Crush» zur Geschäftsidee wurde.

Da kommt sie angeflitzt auf ihrem silbernen Retro-Mountainbike und stellt das Schmuckstück auf seinem Stammpplatz vor dem Laden ab. Immer wieder zieht es dort die Blicke auf sich und Vorbeigehende sprechen Anna auf den aussergewöhnlichen gedrehten Stahlrahmen und die violetten Komponenten an.

Während der Coronazeit fuhren Anna und ihr Partner Luki ein Jahr lang auf ihren Tourenvelos kreuz und quer durch Europa. So entstand die Idee, einen Laden für wieder hergerichtete alte Mountainbikes zu eröffnen. Seither sucht Luki unablässig alte und spezielle Mountainbikes, dabei stiess er auch auf das silberne MTB mit dem gedrehten

Rahmen und Anna verliebte sich sofort in dieses Rad. Auf Festivals, Demos und Messen hat sie seither herumgefragt, ob jemand ein ähnliches Velo hat und mehr über seinen Ursprung weiss, doch vergeblich. Ihr Rad scheint ein Unikat zu sein, wahrscheinlich ein Prototyp, wie die auf 001 endende Seriennummer vermuten lässt.

Schön – und schnell

Das Oldie-MTB eignet sich nicht nur für den Stadtverkehr: Die Zürcherin ist damit auch schon mitsamt Bikepacking-Ausrüstung bis Hamburg und Berlin gefahren. Im Winter kommt das MTB schon mal bei ihrem Job als

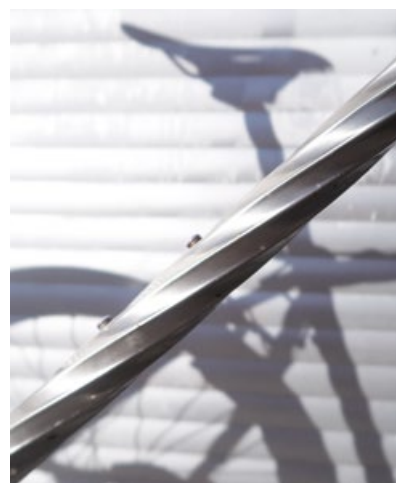
Velokurierin für die Genossenschaft Ultrakurier zum Einsatz. Zudem nimmt Anna mit dem silbernen Oldie immer wieder mal auf Schnitzeljagden fürs Velo und an Meisterschaften für Kurierinnen und Kuriere teil.

Im Juni letzten Jahres ging Annas und Lukis Traum vom eigenen Veloladen in Zürich dann mit dem Shop «Velo Crush» endlich in Erfüllung. Seither hat Annas Velo seinen Stammpplatz vor dem Schaufenster. **OO**

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



Anna und das Bike vor ihrem Veloladen «Velo Crush».



Der gedrehte Stahlrahmen ist ein echter Hingucker.



Die violetten Komponenten harmonisieren mit dem silbernen Rahmen.