

A man with a red bandana that says "NO BORDER" is holding a bicycle and a banner that says "er Initiative Stadtklima".

ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG

September 2024

VELO

Grosse Velodemo mit Veloschau in Zürich

Seite 5

Zum Vorzeigen

Velofreundliches Wohnen in
Schaffhausen. Seite 14

Zum Nachmachen

Ruedi lässt sich die Freude
am Velo nicht nehmen. Seite 16



In Winterthur hängt seit einem Jahr ein Banner mit der Startlinie. Immerhin.

«Die Bürgermeisterin von Paris liess das Velonetz in kurzer Zeit auf 415 Kilometer erweitern.»

richtig spürbar ist die Euphorie bisher noch nicht. Kritische Medienbeiträge zu geplanten Verkehrseinschränkungen und abgeschliffenen Inseln verbreiten eher Frust als Begeisterung für die Veloförderung.

Wie ein Grossanlass ambitionierten Zielen zum Durchbruch verhelfen könnte, haben die Olympischen Sommerspiele in Paris gezeigt: Die Bürgermeisterin Anne Hidalgo springt für einen Schwumm in die gesäuberte Seine und die Welt schaut zu. Sie hat damit geschafft, was viele vor ihr ebenfalls angekündigt haben, aber seit 100 Jahren verboten war.

Keine WM-Velowege in Zürich

Paris nutzt den internationalen Auftritt auch für die Transformation der Stadt in Richtung nachhaltige Mobilität. Mit den sogenannten «Olympiste» liess Bürgermeisterin Hidalgo Radwege bauen und das Velonetz in kurzer Zeit auf 415 Kilometer erweitern. Um die Spielstätten liess die Magistratin Velo-abstellplätze in grosser Zahl schaffen und die Anzahl Leihvelos in der Stadt erhöhen. Und als Sicherheitsmassnahme liess sie Gebiete grossräumig für den motorisierten Verkehr sperren.

Mit Erfolg. Auf der Strasse sagt man sich: Es sei noch nie so angenehm gewesen, sich zu Fuss und mit dem Velo in Paris fortzubewegen, wie in dieser Zeit. Die Velo Nutzung hat sich im Vergleich zum Vorjahr wiederum deutlich gesteigert.

Und in Züri? Konkrete Infrastrukturverbesserungen rücken immer ein Stückchen weiter in die Zukunft. Die WM steht jedoch bereits vor der Tür. In Winterthur hängt über einer Baustelle seit einem Jahr ein Banner mit der Startlinie. Immerhin. Happy Cycling! **OO**

GEMEIN(T)

Die WM als verpasste Chance

Paris nutzte die Olympischen Spiele für die Transformation der Stadt. Zürich hingegen hat diese Chance verpasst: Die Rad- und Paracycling-WM bringt den heimischen Velofahrenden nichts.

«Wo ein Wille, da ein Veloweg», verkündete die Zürcher Stadtpräsidentin Corinne Mauch am ersten nationalen Veloforum im Mai stolz. Doch dabei ging es nicht etwa um die versprochenen Velovorzugsrouten in der Stadt Zürich, sondern um die Realisierung der Rennstrecke während der Rad- und Paracycling-Weltmeisterschaften

in Zürich. Die Stadt Zürich steht auf Grossanlässe mit internationaler Ausstrahlung: Nebst der internationalen Standortförderung soll im Rahmen der Begleitmassnahmen für die Rad- und Paracycling-WM die breite Bevölkerung für den Radsport, aber auch fürs Velo ganz allgemein begeistert werden. Ein ambitioniertes Ziel. Denn so



GEZÄHLT

Mit dem Velo gehts schneller

Kommt man in der Stadt Zürich mit dem Velo oder mit dem ÖV am schnellsten von A nach B? Natürlich mit dem Velo! Zu diesem Ergebnis kommt eine Auswertung der Denkfabrik Avenir Suisse. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des ÖVs beträgt in unserer Stadt 8,58 Stundenkilometer. Mit dem Velo legt man im Schnitt 16 Kilometer pro Stunde zurück. Also fast doppelt so viel wie mit Tram oder Bus. Zufussgehende sind im Schnitt mit 4,8 Kilometern pro Stunde unterwegs und erreichen damit nicht einmal ein Drittel des Velotempos. Die Zahlen beruhen auf den Angaben von

Google-Maps. Die Geschwindigkeiten für den ÖV liegen im Städtevergleich vor. Bei den Tempi für Velofahrende und Zufussgehende handelt es sich um den nationalen Schnitt im Flachen. Leider wurde auf den Vergleich mit dem Auto verzichtet. Das Argument: Sein Tempo variiere je nach Tageszeit zu stark. Aus eigener Erfahrung wissen wir jedoch, dass Autofahrende in der Regel langsamer sind als Velofahrende – insbesondere während der Rushhour und wenn man mit dem Velo am Berg mit elektrischer Unterstützung unterwegs ist. (fan) [OO](#)

GEFREUT

Lagerstrasse

An der Lagerstrasse in Zürich hat sich während der Sommerferien einiges getan: Am Knoten mit der Kasernenstrasse hat es neu eine Veloampel mit Vorstart. Zudem ist rund um die Knoten der Langstrassenunterführung neu ein Rechtsabbiegen-bei-Rot signalisiert. Obwohl Farbe keine Infrastruktur ist, freuen wir uns auch über die Roteinfärbung des Velostreifens vor der Kanonengasse Richtung HB. Jetzt bleibt nur noch zu wünschen, dass die Stadtpolizei beziehungsweise das Team «Kontrolle Ruhender Verkehr» etwas häufiger auf der Lagerstrasse



Roteinfärbung: Richtung HB ist man neu einen Klecks sicherer unterwegs.

patrouillieren würde. Denn allzu oft wird da noch ausserhalb der Parkfelder parkiert, sprich der Veloverkehr behindert. (fan) [OO](#)



BESUCHT

Top-3-Online-Artikel bei Pro Velo Kanton Zürich:

1 Über den tödlichen Velounfall vom Juni diesen Jahres haben wir nur online berichtet. Das Opfer stammte aus Wien. Im Blog-Post blicken wir darum nach Österreich, wo Velofahrende viel besser vor rechtsabbiegenden LKWs geschützt sind als in der Schweiz.
[pvzh.ch/unfall](#)

2 Unsere Dooring-Kampagne ist erfolgreich gestartet. Wir bewerben das Video und die dazugehörigen Blog-Posts auf Social Media. Am häufigsten werden dabei die konkreten Tipps gegen Dooring angeklickt.
[pvzh.ch/tipps](#)

3 «Warum braucht es Pro Velo überhaupt?» ist die derzeit am dritthäufigsten angeklickte Frage. Das freut uns sehr. Denn dieser Evergreen führt direkt zum Formular «Mitglied werden».
[pvzh.ch/provelo](#)

 **Laufend aktuell**
Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.



«Ich warte schon lange auf die verkehrsreie Sihlstrasse»

Gastrounternehmer Rolf Hilti im «Tages-Anzeiger» vom 7. August.

Einfluss fürs Velo nehmen

Unsere Umfrage zeichnet ein klares Bild des typischen Pro-Velo-Mitglieds. Das hohe Durchschnittsalter und die Selbsteinschätzung der Befragten zeigen uns, wohin es in Zukunft gehen sollte.

Ein unerschrockener Vielfahrer im Alter von rund 50 Jahren. Das ist das Profil des klassischen Pro-Velo-Mitglieds. Oder zumindest das Durchschnittsprofil der rund 500 Personen, die an unserer Befragung teilgenommen haben. Die weibliche Form fehlt hier absichtlich, aber dazu später.

Zur Erinnerung: Vor den Sommerferien haben wir eine Umfrage lanciert. Die Aufforderung zum Mitmachen haben wir im «Pro Velo Magazin» publiziert. Sie ging aber auch an die rund 7000 Abonnentinnen und Abonnenten unseres Newsletters – und folglich auch an Nicht-Mitglieder.

Was erwartet man von uns?

Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ, ergeben jedoch ein gutes Stimmungsbild. Auf die Frage, wofür wir uns konkret einsetzen sollen, haben wir 14 Antworten vorgeschlagen, wobei es möglich war, mehrere Vorschläge auszuwählen. Klarer Favorit war dabei «Einflussnahme bei nicht velofreundlichen Strassenbauprojekten (Einwendungen/Einsprachen). Rund 90 Prozent der Teilnehmenden haben sich dafür ausgesprochen. Das ist gut so. Denn diese Arbeit erachten auch wir als un-



90 Prozent der Teilnehmenden erwarten von uns, dass wir Planauflagen prüfen: Geschäftsleiterin Yvonne Ehrensberger beim Schreiben einer Einsprache.

seren eigentlichen Existenzgrund und unsere Kernkompetenz. Das Prüfen von Planauflagen und das Schreiben von Einsprachen und Einwendungen ist sehr zeitintensiv. Umso wichtiger ist es für uns, dass unsere Mitglieder genau dies von uns erwarten.

Nachdenklich gemacht hat uns das hohe Durchschnittsalter der Teilnehmenden: Die grösste Altersgruppe ist mit rund 30 Prozent diejenige der 50- bis 59-Jährigen. Weitere 20 Prozent sind 60 oder älter. Dass sich im jungen

Erwachsenenalter viele noch nicht für Velopolitik interessieren beziehungsweise anderes um die Ohren haben, war uns bewusst. Aber gerne hätten wir unter den 30- bis 40-Jährigen mehr als die aktuell rund 20 Prozent.

Erstaunt hat uns auch, dass zwei Drittel unserer Mitglieder und Sympathisantinnen und Sympathisanten sich als geübte Velofahrende betrachten, die im (Stadt-)Verkehr überall durchkommen. Denn der Anteil dieser «Furchtlosen» liegt in der Gesamtbevölkerung bei blossem Prozent. Mit 60 Prozent am grössten ist in der Bevölkerung die Gruppe der «Interessierten Besorgten», mit 25 Prozent am zweitgrössten ist die Gruppe der «Motiviert Zuversichtlichen». Für uns gilt es künftig, mehr Personen aus diesen beiden Gruppen zu erreichen. Denn da sie zahlmässig am grössten sind, könnten wir gemeinsam mit ihnen deutlich wachsen und damit stärker werden.

Was ist mit den Frauen?

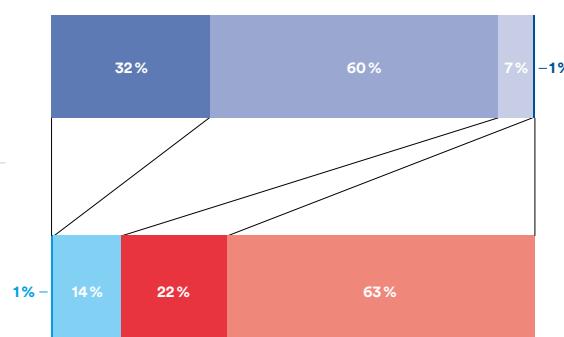
Übrigens: Blos ein Drittel der Teilnehmenden waren Frauen. Sie ordneten sich weniger oft der Gruppe der Furchtlosen zu. Und während Männer vor allem Velo fahren, weil es Spass macht, sind Frauen mit dem Velo unterwegs, weil es praktisch ist.

Für die grosse Mehrheit unserer bestehenden Mitglieder sind Rabatte bei Partnern oder Vergünstigungen bei unseren eigenen Dienstleistungen (Velobörsen oder Velofahrkurse) kein wichtiger Grund für die Mitgliedschaft. Allerdings gaben rund 40 Prozent der Nicht-Mitglieder an, dass sie Mitglied werden würden, wenn sie mehr Geld zur Verfügung hätten. Gerade diese Gruppe liesse sich allenfalls mit Vorteilen gewinnen, welche den Mitgliederbeitrag unter dem Strich wieder einbringen. Auch beim Kündigungsgrund, den wir seit Anfang Jahr erheben, gab rund die Hälfte der Abgänge «finanzielle Gründe» oder «einen zu geringen persönlichen Nutzen» an. **OO**

Die Velofahrenden unterteilt in vier Gruppen

Verteilung in der Gesamtbevölkerung

- Verweigernde
- Interessierte, aber Besorgte
- Motivierte Zuversichtliche
- Unerschrockene



Verteilung in der Umfrage

- Verweigernde
- Interessierte, aber Besorgte
- Motivierte Zuversichtliche
- Unerschrockene

*86 % Mitglieder / 14 % Nicht-Mitglieder (N=476)



Stefan: «Ich fahre an der Velodemo mit, weil ich Strassen will, die für alle taugen – auch für die Schwächsten.»

WORLD CAR-FREE DAY

Velodemo für «Vision Zero»

Komm am 22. September mit und für das Velo auf die Strasse! Wir fordern «Vision Zero» – also keine toten Velofahrenden mehr.

Jedes Jahr am 22. September gehen wir für das Velo auf die Strasse. Denn an diesem Datum findet der World Car-Free Day statt. In diesem Jahr fordern wir nichts weniger als «Vision Zero» – also, dass es in der Stadt Zürich keine toten Velofahrenden und Zufussgehenden mehr gibt.

Dies leider aus traurigem Anlass: Im vergangenen Juni hat erneut eine Velofahrerin ihr Leben auf den Strassen unserer Stadt verloren. Sie stammte aus Wien – und wäre sie zu Hause geblieben, wäre sie vielleicht noch am Leben. Denn in Österreich sind Velofahrende besser vor rechtsabbiegenden Lastwagen geschützt.

Die Demo fällt auf einen Sonntag
In diesem Jahr fällt der 22. September auf einen Sonntag, was diese Demo sehr speziell und vor allem richtig familienfreundlich macht. Denn dank Sonntag beginnen wir bereits am frühen Nachmittag. Wie schon im vergangenen Jahr wird sich die Kidical Mass der Velodemo anschliessen. Wir freuen

uns unglaublich auf die Kids und ihre Eltern. Die Kleinen besammeln sich um 12.30 Uhr auf dem Platzspitz hinter dem Landesmuseum.

Aber auch die Grossen können gemeinsam an die Velodemo fahren: Ab 12 Uhr trifft man sich in diversen Aussenquartieren zur Sternfahrt. Die genauen Abfahrtsorte und -zeiten werden zeitnah online gestellt.

Act von Big Zis und Veloschau

Die gemeinsame Demo startet um 14 Uhr auf dem Helvetiaplatz. Komm frühzeitig, wenn du dein Velo noch etwas pimpen möchtest. Fleissige Finger haben in den vergangenen Wochen fröhlich flatternde Lenker-Bändeli für dich gebastelt.

Nach der gemeinsamen Rundfahrt gehts zurück zum Helvetiaplatz, wo es neben Veloreden auch eine Zugabe der Rapperin Big Zis gibt. Und natürlich darf die Veloschau nicht fehlen. Nachdem wir im vergangenen Jahr ausschliesslich Cargobikes prämiert haben, öffnen wir den Contest wieder für alle Velos und veloähnlichen Fahrzeuge. Wobei vor allem die Kreativität belohnt wird. So feiern wir gemeinsam das beste aller Verkehrsmittel. Wie immer gibt es attraktive Preis zu gewinnen – etwa Restaurant-Gutscheine und Velo-Accessoires.

• velodemo.ch

VERMISCHTES

E-BIKE-SHIFT

Die Uni Lausanne sucht E-Bike- und E-Cargo-Fahrende, die bei einer Umfrage mitmachen. Die Daten fliessen in das Forschungsprojekt «E-Bike-Shift» ein. Wer die Fragen beantwortet, hilft mit, die Infrastruktur zu verbessern und mehr Leute vom Auto aufs E-Bike zu bringen.

• unil.ch/ouvema/ebike

HERBSTBÖRSEN

Vor der grossen Winterpause gibt es nur noch drei Velobörsen: Am 14. September auf dem Max-Bill-Platz in Oerlikon, am 21. September auf dem Katharina-Sulzer-Platz in Winterthur und am 5. Oktober auf dem Helvetiaplatz in Zürich.

• pvzh.ch/boerse

PARK(ING) DAY

Am Freitag, 20. September findet einmal mehr der PARK(ing) Day statt. Am zweitletzten Freitag im September nutzen Stadtbewohnende auf der ganzen Welt Parkplätze um. Auch in Zürich sind wieder diverse Aktionen geplant.

• umverkehr.ch

RAD-WM IN ZÜRICH

Vom 21. bis am 29. September gastiert die Rad- und Paracycling-WM in Zürich. Der Hotspot befindet sich auf dem Sechsläutenplatz. Hier finden die Zieleinfahrten und Siegerehrungen statt sowie auch zahlreiche Konzerte.

• zurich2024.com



Die Goldküste dank slowUp einmal ohne Autoverkehr erleben.

SLOWUP

Am Sonntag, 29. September lockt der slowUp Zürichsee an die Goldküste. Die Strecke führt über 28 Kilometer von Meilen über Rapperswil bis nach Schmerikon.

• slowup.ch

TAG DES LICHTS

Am Tag des Lichts – Donnerstag, 7. November – sind wir am General-Guisan-Quai präsent. Und zwar von 17 bis 20 Uhr. Wir verteilen Reflektoren und verlosen attraktive Velogadgets – und auch heisse Suppe haben wir dabei.

• pvzh.ch/licht

2 × JA fürs Stadtklima

Am 22. September gehts in der Stadt Zürich ums Klima. Die beiden Stadtklima-Beschlüsse kommen zur Abstimmung und brauchen dein Ja.

Die beiden Stadtklima-Beschlüsse sind ein Booster fürs Velo und für die Lebensqualität in der Stadt Zürich. Stadtrat und Gemeinderat haben bereits Ja dazu gesagt. Am 22. September brauchen die beiden Gesetzesvorlagen an der Urne aber noch deine Stimme.

Es lohnt sich. Also hopp: Die Unterlagen ausfüllen und ab die Post. Bis am Dienstag, 17. September ist brieflich abstimmen möglich – anschliessend bleibt dir nur noch der Gang zur Urne.

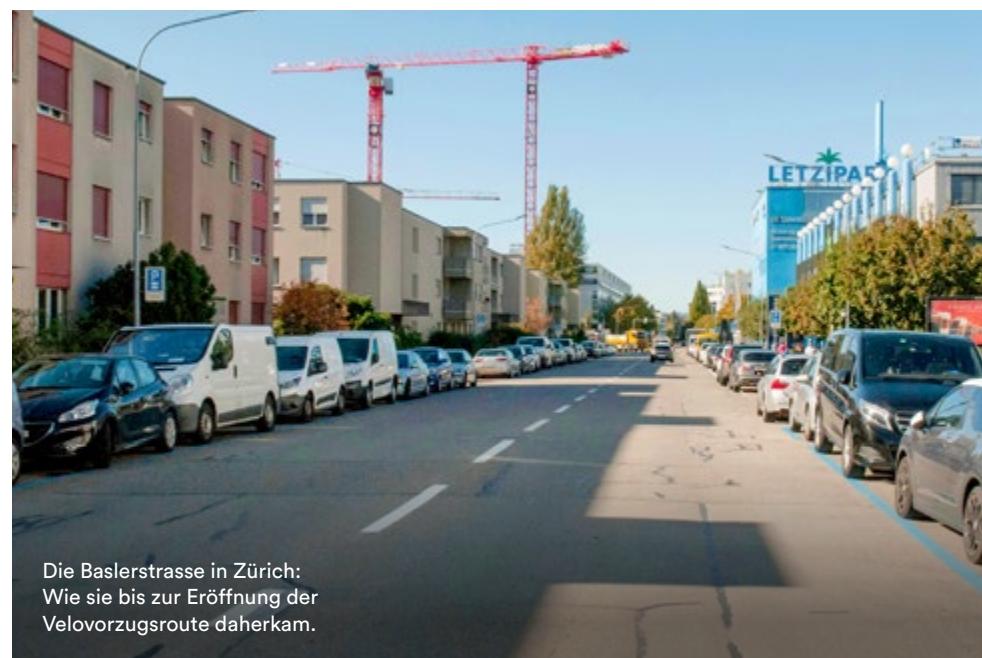
Der Beschluss für eine zukunftsfähige Mobilität fokussiert den Verkehr: Er will, dass die Stadt die Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr stärker fördert als bisher. Und das ganz konkret: Innerhalb von nur zehn Jahren sollen 462000 Quadratmeter Strassenfläche dafür umgewandelt werden, was einer Fläche von 64 Fussballfeldern entspricht. Denn ÖV, Fuss und Velo sind viel platzsparender als das Auto. Somit ist der Beschluss ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu mehr Platz fürs Velo und mehr Sicherheit für die Velofahrenden.

Der Beschluss für ein gesundes Stadtklima reagiert auf die zunehmende Anzahl von Hitzetagen. Er fordert mehr entsiegelte Flächen sowie mehr Grünflächen. Denn Asphalt und Beton nehmen Hitze auf, während Erde und Vegetation bei Wärme Feuchtigkeit abgeben – und so wie eine natürliche Klimaanlage wirken.

Mehr Grün und mehr Velo

Beiden Beschlüssen gemeinsam ist, dass sie die Belastung durch Lärm, Abgase und Feinstaub verringern und die Lebensqualität allgemein erhöhen. Und keine Angst: Die Beschlüsse enthalten keine überrissenen Forderungen. Sie vermeiden einfach, dass Chancen verpasst werden: Jedes Jahr erneuert die Stadt rund zwei Prozent der Strassen. Dank der Beschlüsse müssen diese Sanierungsprojekte zwingend für Umgestaltungen genutzt werden.

✉ stadtklima-zh.ch



Die Baslerstrasse in Zürich:
Wie sie bis zur Eröffnung der
Velovorzugsroute daherkam.



Die Baslerstrasse in Zürich:
Wie sie nach den Stadtklima-
Beschlüssen aussehen könnte.

Pro Velo und das Stadtklima

Die Stadtklima-Beschlüsse gehen auf die Stadtklima-Initiativen von umverkehR zurück. Pro Velo Kanton Zürich hat diese Klimavorlagen von Beginn weg unterstützt.

Glossar für Velofahrende

Hier findest du mit einem Augenzwinkern erklärte Begriffe, die den alltäglichen Wahnsinn und die kleinen Freuden der Velofahrenden treffend beschreiben.

SCHLEICHER

Schleicher sind winzige Löcher im Schlauch, die nur minimale Luftmengen freigeben. Sie sind super ärgerlich, da das Luftpumppfiffen bald zur allmorgendlichen Routine gehören kann – insbesondere, wenn man zu faul ist, den Schlauch zu flicken oder zu wechseln.



DACKELSCHNEIDER

Besonders schmale Rennveloreifen. Sie sind so dünn, dass ...

LUTSCHER

Rennradfahrende, die nur hinter anderen herfahren, aber selbst nie die Führung übernehmen – und so ständig vom Windschatten der Personen vor ihnen profitieren.

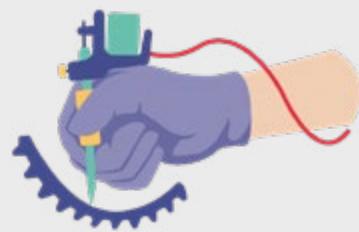


WEIGHT-WEENIE

Besitzerinnen und Besitzer von Vinos, die mehr Zeit damit verbringen, das Gewicht ihres Sportgeräts zu reduzieren, als tatsächlich Velo zu fahren. Nicht selten schleppen Weight-Weenies dennoch ein paar zusätzliche Kilos mit sich rum – einfach nicht am Velo, sondern am Körper.

DEPPEN-TATTOO

Schwarzer fettiger Abdruck des grossen Kettenblattes auf der Wade. Das unrühmliche Abzeichen ist auch unter dem Begriff «Amateurstempel» bekannt und gilt in Gummelerkreisen als Inbegriff der Peinlichkeit.



MISTZONE

Werden Zufussgehende und Velofahrende über dieselbe Fläche geführt, spricht man von einer Mischzone. Mischverkehr führt eigentlich immer zu Konflikten. Denn Velofahrende und Zufussgehende sind in unterschiedlichen Tempi unterwegs. Darum sind Mischzonen eigentlich immer Mistzonen. Geführt wird dieser Mist von Verkehrsplanenden, welche zu wenig Eier(stöcke) haben, um dem Auto mehr Platz fürs Velo abzutrotzen.



MADONNA DEL GHISALLO

Die Madonna del Ghisallo ist die Schutzheilige der Velofahrenden. Am Comersee ist ihr eine Kapelle geweiht, die heute als Wallfahrtsort für Velofahrende aus aller Welt gilt. In ihrem Innern brennt eine ewige Flamme für die verstorbenen Velofahrenden. Seit ein paar Jahren hat auch Zürich eine Madonna del Ghisallo. Sie fährt jeweils am letzten Freitag im Monat an der Critical Mass mit. Man darf zu ihr beten – wobei es Stimmen gibt, die sagen, Aktivismus nütze mehr. **OO**



Velochoaos beim Neuwiesen

Der neue Pflanztrog mit Bäumen vor dem Neuwiesen-Einkaufszentrum sorgt bei Velofahrenden in Winterthur für rote Köpfe. Das vorher schon ungenügende Abstellangebot hat sich nochmals verschlechtert.

Pflanzinseln mit Bäumen und Sträuchern schmücken seit Anfang Juli den Platz vor dem Einkaufszentrum Neuwiesen. Sie sollen zu einem kühleren Klima auf dem heissen Vorplatz beitragen. So weit, so gut.

Nicht gelöst wurde im gleichen Zug die seit der Eröffnung des Kesselplatzes 2016 und der Erneuerung des Gebäudes 2018 völlig ungenügende Velo-parkierung. Dabei wäre aufgrund der Popularität des Velos und der neuen Route Töss–Kesselplatz–HB–Velo-unterführung vorhersehbar gewesen, dass es mehr Abstellplätze braucht. Trotz Gesprächen mit Pro Velo Winterthur hat die Siska Immobilien AG nun auch bei den jüngsten baulichen Massnahmen blauäugig gehandelt. Stein des Anstosses, der auch zahlreiche Kommentare im Landboten, Briefe an die Siska und an Pro Velo ausgelöst hat, ist der Pflanztrog vor dem Haupteingang. Er befindet sich just dort, wo bis anhin Velos abgestellt werden konnten.

Für Fahrräder steht neu nur noch ein viel zu kleiner, mit Linien abgegrenzter Bereich ohne Ständer zur Verfügung. Unter dem Vordach vor den Fenstern ist das Parkieren schon lange verboten. Velos abstellen kann man sonst nur noch beim Seiteneingang oder in neuen, überdachten Ständern an der Gertrud- und Strickerstrasse. Letztere sind als Doppelstöcker ausgeführt, weit weg vom Eingang und ungeeignet für einen schnellen Einkauf. Interessant übrigens: Vor dem Bau des Kesselplatzes gab es auf dem Vorplatz eine ausreichende Zahl gedeckter Veloabstellplätze.

Verbesserungen fürs Velo wären problemlos möglich

Für Pro Velo sowie für viele velofahrende Kundinnen und Kunden des Einkaufszentrum Neuwiesen ist klar: So kann eine zeitgemäss Veloparkierung eines grossen Einkaufszentrums mitten in einer Velostadt nicht aussehen. Un- genügend ist nicht nur das Angebot



Der Stein des Anstosses:
Der Pflanzentrog direkt vor dem Eingang.

der Siska, sondern auch die Arbeit der Stadt: Bereits bei der Baubewilligung für die Sanierung von 2018 hätte sie – wie in kantonalen Richtlinien vorgesehen – eine adäquat dimensionierte Veloparkierung in Eingangs Nähe einfordern müssen.

Unverständlich ist auch, dass man bei der Bewilligung für die Begrünung den Fehler nicht ausgebügelt hat. Kommt dazu: Die Baumrabatte vor dem Eingang hätte auch so realisiert werden können, dass darauf Velos parkiert werden können. Dafür gibt es genügend Beispiele. Um die Parkierung rasch zu verbessern, schlägt Pro Velo folgende Lösungen vor:

- Ergänzung der Veloplätze beim Seiteneingang und in der Gertrudstrasse mit einer Parkiermöglichkeit für die Einkaufswagen.
- Platzsparende Ständer vor den Schaufenstern beim Haupteingang. Die Ständer schützen zugleich die Scheiben.
- Spezielle Parkfelder für Lastenvelos und solche mit Anhänger an einem Standort mit Wägeliparkierung.
- Aktive Kommunikation über die verschiedenen Abstellplätze und Hinweise auf das Freihalten der Zufahrtsbereiche für Notfallfahrzeuge. Diese könnten alternativ auch markiert werden. **oo**

Betroffene gesucht

Die Dunkelziffer bei Velounfällen ist gross: Viele Unfälle und Stürze werden nicht gemeldet und in keiner Statistik erfasst – Pro Velo sucht Betroffene.

Tatsächlich wird nur ein Bruchteil der effektiven Velounfälle in der Statistik erfasst. Gemäss einer Umfrage des ETH-Instituts für Bau- und Infrastrukturmanagement ist die Unfall-Dunkelziffer mit 86 Prozent erschreckend hoch. Die Hälfte der Umfrageteilnehmenden gab an, schon mindestens einen Unfall erlebt zu haben. Davon waren 47 Prozent Stürze und 38 Prozent Kollisionen mit Autos.



Bei Nässe wird diese Kante zur Rutsch-Partie.

In Winterthur steigen die Klagen über Anrampungen, Anschläge und Trottoirüberfahrten mit schräg gestellten, teils rutschigen Randsteinen seit Langem. Obwohl die nationalen Strassenbau-normen klar auf die Gefahren von Trottoirüberfahrten hinweisen und verbindliche Regeln für die Planung aufstellen, wollen die Planenden im Tiefbauamt das Problem nicht sehen. Sie betrachten Trottoirüberfahrten lediglich als «Komfortthema».

Sturzfallen in der Breite

Besonders betroffen von schlecht ausgeführten Trottoirüberfahrten ist das Quartier Breite-Vogelsang. Richtig «giftige» Trottoirkanten sind entlang der Breitestrasse zu finden. Im Quartier machen Laub und Nässe die Anrampungen zu Sturzfallen. Am unteren Ende der Wylandstrasse musste eine Trottoirüberfahrt aus Sicherheitsgrün-den sogar rückgebaut werden.

Da an der neuralgischen Stelle vom Übergang der Unteren Vogelsangstrasse in die Salzhausgasse eine weitere Trottoirüberfahrt geplant ist, haben Anwohnerinnen des Quartiers die «IG für einen sicheren Veloverkehr» ins Leben gerufen und eine Petition lanciert. [OO](#)

Stellen melden

Anlässlich der Online-petition haben sehr viele Personen von kritischen Situationen berichtet: «Ich bin schon zweimal fast gestürzt», hiess es etwa. Wir erfuhren von diversen Stürzen, vor allem bei schlechter Sicht und garstigem Wetter. Dabei waren Knochenbrüche häufige Folgen: Arm-, Handgelenk-, Schulter- und gar doppelter Beckenbruch kamen vor. Kein Wunder, wird gewünscht, dass der Veloverkehr nicht durch zusätzliche Gefahren beeinträchtigt werden soll. Bitte meldet uns heikle Stellen oder Orte, wo ihr gestürzt seid, via info@provelowinterthur.ch.



[Zur Online-Petition](#)

Gemeinsam gegen Sturzfallen
pvzh.ch/petition

Velozufahrt Coop Grützemarkt endlich fertig!

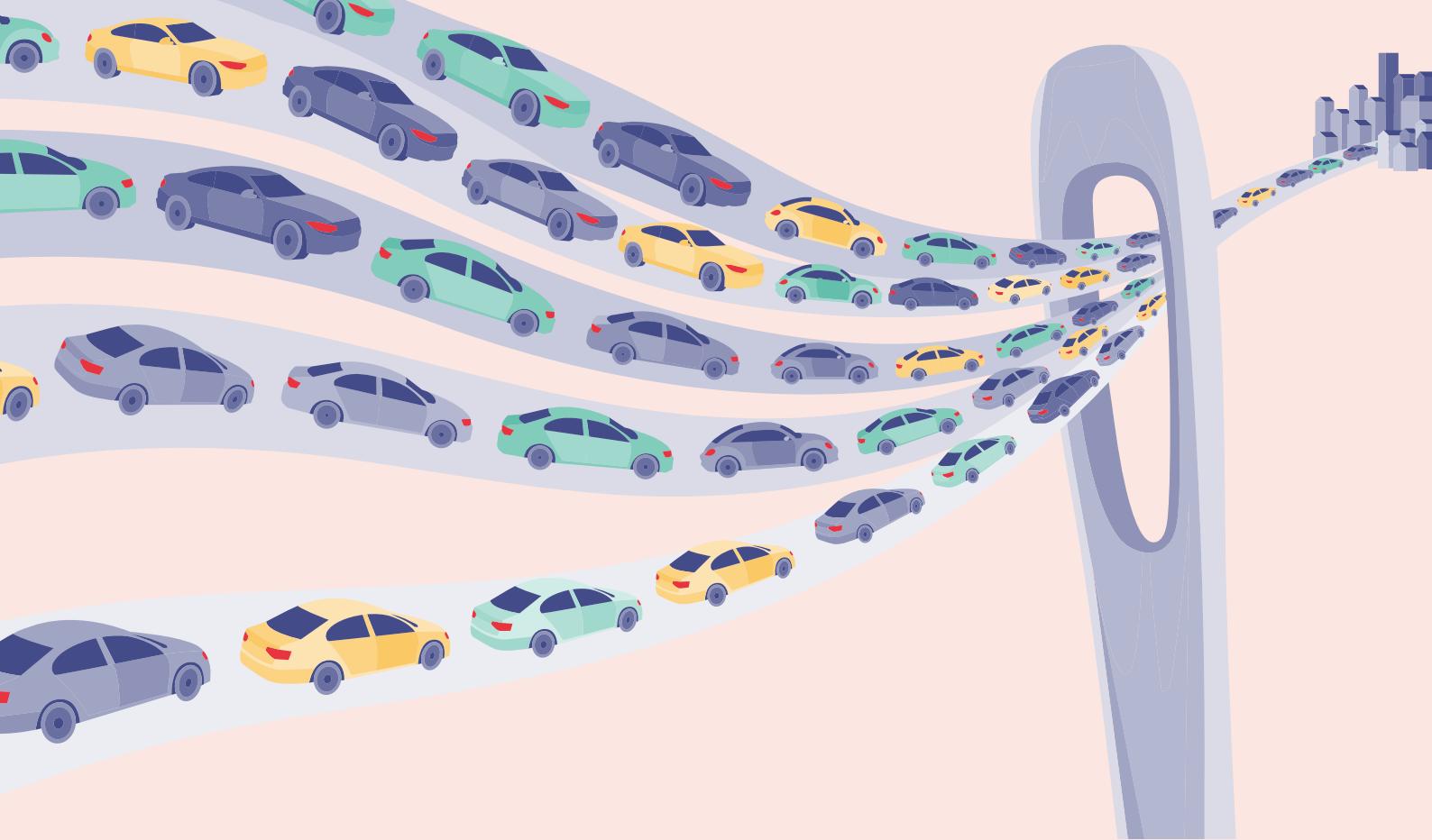
Vor gut einem Jahr wurde der komplett erneuerte Grützemarkt von Coop an der Rudolf-Diesel-Strasse eingeweiht. Bis endlich auch die im Projekt vorgesehene Abbiegehilfe aufgemalt sowie der Bordstein abgesenkt wurde, dauerte es nochmals zwölf Monate und es brauchte zwei Nachfragen von Pro Velo. Die Zufahrt zu den teilweise gedeckten Abstellplätzen beim Haupteingang ist damit endlich fertig.

Bestehen bleibt hingegen der auch von der Stadt in der Baubewilligung

nicht korrigierte Planungsfehler für die Veloparkierung am zweiten Eingang. Mit einer roten Fläche bei der gefährlichen Zufahrt von der Erschliessungsstrasse und zwei Böglständern hat Coop hier zwar nachgebessert. Mehr Aufwand zugunsten der zahlreichen velofahrenden Kundschaft wollte man aber nicht betreiben, hätten dafür doch vier der als wertvoller eingestuften Parkplätze geopfert werden müssen. Velofreundliches Einkaufen im 21. Jahrhundert sieht anders aus! [OO](#)



Der Bordstein vor dem Grützemarkt wurde endlich abgesenkt.



CYCLING SCIENCE

Das Gesetz des Staus

In der letzten Ausgabe diskutierten wir den (Un-)Sinn vom Ausbau der Autobahnen. Ich erwähnte, dass mehr Straßen zu mehr Verkehr führen. Bevor wir im November über diese Projekte abstimmen, dazu ein paar Erkenntnisse aus der Wissenschaft.

Zuerst in die USA: Der Katy Freeway in Houston war eines der schlimmsten Nadelöhr im amerikanischen Straßennetz. Bis 2008 wurde er für 2,8 Milliarden Dollar zur Super-Autobahn ausgebaut: eine Schneise durch den Siedlungsraum, bis zu 26 Spuren breit. Zunächst als Triumph der Verkehrsplanung gefeiert, ist der Katy Freeway heute chronisch überlastet – die Autohölle schlechthin.

Warum das so ist, hat Dieter Braess bereits 1968 erklärt. Der deutsche Mathematiker zeigte im «Paradoxon der Verkehrsplanung», dass eine zusätzliche Straße den Verkehrsfluss nicht unbedingt verbessert, sondern dazu führen kann, dass die Fahrzeiten für alle länger werden. Warum? Wenn es in einem überlasteten System einen neuen, schnelleren Weg zum Ziel gibt,

wird dieser bevorzugt – oft von so vielen, bis der Weg und seine Knoten überlastet sind. Die Kapazität des gesamten Netzes sinkt.

Das Downs-Thomson-Paradoxon beschreibt einen weiteren Effekt. Größere Straßen kann das Auto auch für jene zur attraktiveren Option machen, die bisher mit dem öffentlichen Verkehr reisten. Je besser die Straße, desto mehr steigen um – und desto schneller ist der Stau zurück.

2011 lieferten Gilles Duranton und Matthew A. Turner den empirischen Beweis für die Richtigkeit dieser Theo-

rien. In ihrer Studie «The Fundamental Law of Road Congestion» verglichen sie Straßenbau und Verkehr in US-Städten zwischen 1980 und 2000. Sie entdeckten eine perfekte Korrelation: Der Autoverkehr nahm jeweils im exakt gleichen Verhältnis zu, wie die Kapazität eines Verkehrsnetzes erhöht wurde: 10 Prozent mehr Straßen, 10 Prozent mehr Autos. Einige machen zusätzliche Fahrten, auf die sie bisher verzichtet hätten. Andere fahren weiter und entscheiden sich eher für weiter entfernte Wohn- oder Arbeitsorte. Man bezeichnet das Phänomen als induzierten (Auto-)Verkehr.

Das Gute an der Geschichte: Induzierten Verkehr gibt es auch ohne Motor. Wird das Velo zur attraktiveren Option, dann steigen die Menschen ebenfalls um. Aber dazu braucht es mehr als etwas gelbe Farbe. **oo**

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

VELOFIX



Qualitäts-Velos
www.velofix.ch

Beratung
Verkauf
Zubehör
Reparatur

Grosse
Velo-Ausstellung
im Sous-sol

Velofix AG, Birmensdorferstrasse 126
8003 Zürich, Tel. 044 463 13 03

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 *Tandem*
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!**



**Jetzt mit TWINT
spenden!**



 Ihre Spende
in guten Händen.

Winterhilfe Zürich
Limmattstrasse 114, 8005 Zürich
IBAN CH58 0900 0000 8000 9758 8



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 3/2024

Erster 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: Cynthia Khattar, 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:
4/2024: 14. November, 1/2025: Mitte März 2025.



MITGLIEDERVORTEILE

Trotz Niederlage im Aufwind

Am 9. Juni lehnte die Zuger Bevölkerung die Velonetz-Initiative ab. Es dürfen aber durchaus positive Schlüsse aus dem Verlauf der Abstimmung gezogen werden.

Als 2018 die Velonetz-Initiative lanciert wurde, sah die Velo-Landschaft im Kanton Zug noch anders aus: kaum Velowege, viele unsichere Stellen, und der politische Fokus lag einseitig auf dem motorisierten Individualverkehr. Auch wenn heute noch (zu) vieles gleich ist, so ist es mittlerweile immerhin das erklärte Ziel der Zuger Regierung, den Veloverkehr zu fördern. Dieses Umdenken hängt unter anderem mit der Volksinitiative «Für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030» zusammen, welche von der Alternative-die Grünen, Pro Velo und dem VCS lanciert wurde. Auch wenn die Initiative bei einem Ja-Anteil von etwas mehr als 40 Prozent am 9. Juni letztlich abgelehnt wurde, so kann der Abstimmungskampf doch als Teilerfolg für die Veloförderung im Kanton angesehen werden.

Die Verfassungsinitiative bestand aus insgesamt acht Empfehlungen.

Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete sollen durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Velonetz verbunden werden. Zudem soll der Veloverkehr vom Autoverkehr und Fussgängerbereich möglichst separiert werden und an den Zielorten sollen genügend gedeckte Velo-Parkplätze und E-Bike-Ladestationen zur Verfügung stehen. Ferner sollen die Gemeinden für sichere und attraktive Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege für Velofahrende sorgen.

Zug ist leider ein Autokanton

Diese Forderungen prallen in Zug auf eine harte vierrädrige Realität. Denn während in den meisten Kantonen der Motorisierungsgrad in den letzten Jahren eher stagnierte oder sogar leicht zurückging, ist er in Zug kontinuierlich gestiegen. Über 80 Prozent der Zuger Haushalte besitzen mindestens ein Auto, total waren Ende 2022 rund 94 000 Autos gemeldet – und dies

bei etwa 130 000 Einwohnenden. Im schweizweiten Vergleich ist dies mit 731 Fahrzeugen pro 1000 Personen der Spitzenwert. So war auch klar, dass das Anliegen einen schweren Stand haben würde, zumal die Initiative von der Mitte, der FDP und der SVP bekämpft wurde. Mit 40,5 Prozent Ja-Anteil fiel das Ergebnis aber überraschend positiv aus. 52 Prozent Stimmteilnahme gab es im Schnitt über alle Gemeinden hinweg. Den höchsten Ja-Anteil gab es in der Stadt Zug mit 47 Prozent, in den Berggemeinden war die Ablehnung am grössten.

Die Initiative wirkt nach

Die Initiative forderte einen Verfassungsartikel für das Velo; entsprechend drehte sich auch ein beträchtlicher Teil der Diskussionen um formaljuristische Argumente. Wenn über 40 Prozent der Zuger Stimmrechitigten für einen Verfassungsartikel sind, so darf davon ausgegangen werden, dass die Zustimmung zu einer Gesetzesinitiative noch höher wäre. Die Gegnerschaft verwies im Abstimmungskampf auch stark darauf, dass im Richtplan bereits diverse Verbesserungen geplant sind. Diese Verbesserungen konnten im Kantonsrat dank des Drucks der Initiative durchgebracht werden. Ohne die Velonetz-Initiative wären wir heute nicht am gleichen Ort. Der Dank gilt allen Freiwilligen innerhalb des Komitees, welche sich über Wochen auf der Strasse, mit Leserbriefen oder mit einer Spende für die Förderung des Velos eingesetzt haben. Wir nehmen den Schwung aus dieser Abstimmung mit und bleiben dran. **OO**



Das Komitee der Velonetz-Initiative (v.l.n.r.): Xiao Ember (JUSO), Michel Kalauz (SP), Urs Ehrensberger (Pro Velo), Luzian Franzini (Alternative-die Grünen/Pro Velo), Susanne Krähenbühl (GLP), Michael Fässler (CSP).

Per Velo auf den Spuren der Geschichte

Bereits zum neunten Mal fand am 6. Juli die Velo-Kultour statt – heuer begaben sich über 30 Teilnehmende auf die Spuren der Zuger Eisenbahngeschichte.



Stopp mit Geschichte(n) beim Jöchler-Viadukt in Baar.

Martin Stuber gilt als Koryphäe beim Thema Eisenbahngeschichte im Kanton Zug. Letztes Jahr veröffentlichte er das Buch «Lebensadern: Zuger Eisenbahngeschichte(n)» und dieses Jahr konnte Pro Velo ihn für die 9. Velo-Kultour als äusserst kompetenten Leiter gewinnen.

Los ging die Fahrt beim Jugendkulturzentrum industrie45. Hier steht noch ein alter Güterwagen auf den Industriegleisen. Die erste Etappe führte uns zum ehemaligen Zuger Güterbahnhof von 1897, einem wichtigen Bauwerk für die wirtschaftliche Entwicklung in Zug. Wir folgten dann dem Eisenbahndamm nach Baar bis zum Jöchler-Viadukt. Der Damm stellt eine planerische Meisterleistung dar und wurde mithilfe von italienischen Arbeitern gebaut. Mit Handgeräten haben sie damals tonnenweise Material umgeschichtet und ein Bauwerk für die Ewigkeit errichtet.

Aufschwung dank Bahn

Nach einem Abstecher nach Blickendorf begaben wir uns zum alten Bahnhof von Steinhausen, einem sehr hübschen Gebäude. Er sollte ebenfalls zur wirtschaftlichen Entwicklung in diesem Gebiet beitragen, fristete aber bis heute ein eher unbeachtetes Dasein. Wiederum dem Trassee entlang ging

es zur S-Bahn-Haltestelle Alpenblick, von wo die Gleise in einem eleganten Bogen dem See Richtung Zug folgen. Schon 1864 wurde die Linie Zürich–Zug–Luzern erstellt. Sie bescherte den Chamern mit der Anglo-Swiss Condensed Milk Company einen ersten industriellen Aufschwung. In Cham, am Ende der Tour, gab es beim jetzigen Bahnhof früher nichts ausser einem Schuppen und Gleise. Es ist beeindruckend, wie sich das Gebiet im Lauf der Jahre verändert hat – und wie sich dennoch da und dort immer wieder Spuren der Geschichte entdecken lassen. **OO**

Termine

- 14. September 2024: Repair Café Baar.
- Bike2school: Anmeldung bis zum 17. Oktober 2024 auf bike2school.ch. Klassen aus dem Kanton Zug nehmen kostenlos am Wettbewerb teil.
- Cyclomania – eine Veloförderaktion von Pro Velo. Im Monat September kann man über eine App an der Zuger Challenge mitmachen und Preise gewinnen.

Tag fürs Velo

Ende Mai fand in Zug ein Velotag statt. Für einmal stand das Velo im Mittelpunkt.

Am 25. Mai zeigte sich das Wetter von seiner schönen Seite – fast schon überraschend in dem verregneten Frühling. Der Velotag auf dem unteren Landsgemeindeplatz in Zug wurde von Pro Velo und befreundeten Vereinen und Parteien organisiert. Hauptziel war es, für die Annahme der Velonetz-Initiative vom 9. Juni zu werben. Es wurden Flyer verteilt und interessante Diskussionen geführt; auch die velo-

verantwortlichen kantonalen Behörden waren mit einem Stand vertreten und so konnten die Fachleute vom Kanton zum bereits bestehenden und geplanten Velonetz Rede und Antwort stehen. Zudem traf am Mittag eine Sternfahrt aus den Gemeinden Cham, Baar und Ägeri ein.

Zahlreiche Sideevents fungierten als Publikumsmagnete: Etwa die beiden «Manual Machines» der IG Mountainbike. Auf diesen Hilfsgeräten konnten Interessierte schwierige Moves, wie etwa das Fahren auf dem Hinterrad, üben. Auch der Velofahr simulatoren «Love is on the road» wurde rege genutzt: Hier liessen sich anspruchsvolle Situationen im Strassenverkehr virtuell erleben. Ausgiebig

getestet wurde das Transportvelo von Carvelo, welches Pro Velo und der VCS mitfinanzieren. Und last, but not least: Auch die Reparatur-Fachfrau Andrea Dahinden war vor Ort, sodass man sein Velo fachkundig reparieren lassen konnte. **OO**



Dreiergespann der Chamer Delegation.

Vorzeigeobjekt für velofreundliches Wohnen

In der Wohnsiedlung «s'Wagi» dominiert das Velo. Denn in der ersten autoarmen Wohnsiedlung der Region Schaffhausen sind Privatautos nicht zugelassen.

Im Frühling 2019 kam die Genossenschaft LEGENO auf Pro Velo Schaffhausen zu. Im damals kalten und teilabbruchreifen Wagenareal aus dem Jahr 1898 stellten uns Lukas Somm, Roger Eifler, Roland Hofer, Catherine Blum und Mirjam Candan das Projekt Wagi-Haus vor. Pro Velo Schaffhausen ist bekannt dafür, genau und sehr kritisch auf die Veloabstellplätze bei Neubauten zu schauen. Bei grösseren Bauvorhaben scheuen wir uns keinesfalls vor Einwendungen. Dadurch fanden schon viele zusätzliche Veloabstellplätze den Weg in Mehrfamilienhäuser und Grossüberbauungen.

Im s'Wagi war jedoch alles anders: Ein gut durchdachtes Projekt mit viel Platz fürs Velo wurde uns präsentiert.

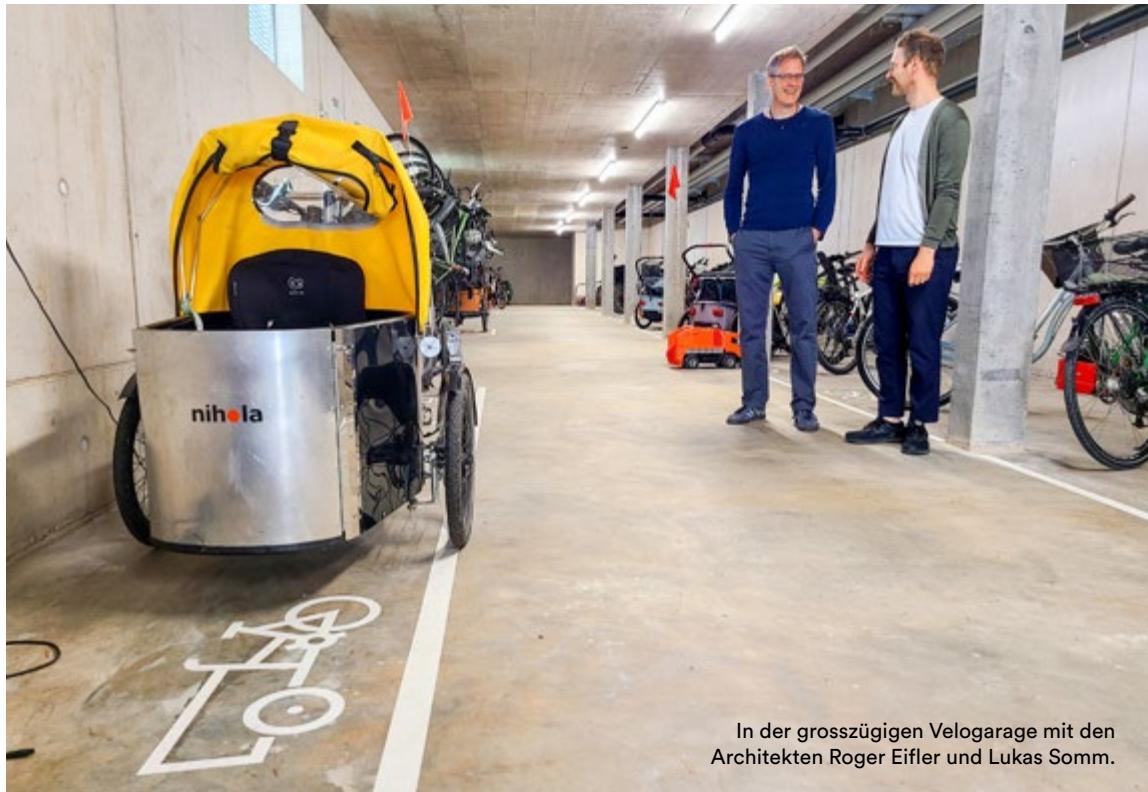
Wir staunten Bauklötze und waren erfreut über die sehr gelungenen Pläne. Ein Novum für unsere Region: In Schaffhausen kannten wir bisher nur zu knapp bemessene, ungeeignete oder ganz vergessene Veloabstellmöglichkeiten.

Velogarage mit Waschplatz

Nach dem Teilabriß 2022 und der Entwicklung des Areals wohnen und arbeiten seit Sommer 2023 rund 65 Personen, davon 13 Kinder, in den Genossenschaftsliegenschaften. Keine andere Überbauung in Schaffhausen verfügt über so eine grosszügige Velogarage mit Waschplatz, Steckdosen, guter Belüftung, Signalisationen, Plätzen für Cargobikes und Veloanhänger sowie eine helle Beleuchtung mit Be-

wegungsmelder. Es stehen insgesamt 120 Veloabstellplätze zur Verfügung – 90 indoor und 30 ungedeckte Plätze auf dem Areal. Einziger Wermutstropfen: Die schwere Tür zum Veloraum ist unpraktisch und kann mit einem Gefährt in der Hand nur mit sehr viel Geschick geöffnet werden.

Ein Eingangsbereich mit Automatik wäre das Tüpfchen auf dem i. Was wiederum toll ist: Das Wagi ist stolze Besitzerin einer hauseigenen Werkstatt, nicht selten werden da lädierte Velos geflickt. Für alle, die ab und zu auf ein Auto angewiesen sind, stehen zwei Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Wir sind erfreut über diese Entwicklung. Ein Vorzeigeobjekt für Schaffhausen, wir hoffen auf viele Nachahmer. **OO**



In der grosszügigen Velogarage mit den Architekten Roger Eifler und Lukas Somm.

VERMISCHTES

SCHAFFHAUSEN HAT DREI NEUE EHRENMITGLIEDER

Evi Cajacob, Karl Huss, Hansjörg Graf, Bruno Loher und Walter Schopper sind bisherige Ehrenmitglieder von Pro Velo Schaffhausen. Der Verein hat an der letzten Mitgliederversammlung im Juni drei weiteren Personen die Ehrenmitgliedschaft verliehen: Martin Schwarz hatte von 2012 bis 2020 das Co-Präsidium inne, war Redaktor des Regionalteils und leitete bis letztes Jahr VeloFahrkurse. Beat Steinacher, Co-Präsident 2012 bis 2024, prägte Pro Velo Schaffhausen massgeblich und hatte die Federführung bei der IG Duraduct. Walter Bernath war seit 2015 im Vorstand von Pro Velo SH und hat sich regional als Webmaster und als Velobörsenchef sowie national bei der Mitgliederadministration engagiert. Nach der Ehrung und Danksagung liessen wir den Abend mit einem Apéro und den Worten von Charlotte und Edgar Funke ausklingen. Die beiden nahmen uns auf eine spannende Veloreise durch Patagonien mit.



Ehrenmitglieder Walter Bernath, Martin Schwarz, Beat Steinacher (v.l.n.r.).

VORSTANDSMITGLIEDER GESUCHT

An der letzten Mitgliederversammlung sind gleich drei langjährige Vorstandsmitglieder zurückgetreten. Darum sind wir auf der Suche nach neuen Köpfen. Besondere Anforderungen gibt es keine, jede und jeder bringt so viel ein, wie er mag und kann. Im Minimum sind das circa fünf Sitzungen pro Jahr. Bist du interessiert? Dann melde dich unverbindlich bei Geschäftsleiterin Daniela Furter, sh@provelo-sh.ch

Termine

- 21. September: Velotour Hallauerberg – Osterfingen.
- 22. September: Kantonsratswahlen. Wählt velofreundliche Menschen, die sich für sichere Velowele im Kanton einsetzen.
- 26. September: Politikvelotour.



Stadtpräsident Peter Neukomm (3.v.l.) und Marijo Caleta (2.v.l.), stellvertretender Stadtschreiber, nehmen die Entlastungsinitiative entgegen.

ABSTIMMUNG VOM 24. NOVEMBER

Stopp Autobahnausbau

Schaffhausen verdient ein besseres Fäsenstaubprojekt. Deshalb liegen wir nach der Übergabe der «Entlastungsinitiative» nicht auf der faulen Haut.

Im letzten Regionalteil berichteten wir über die Lancierung der Entlastungsinitiative. Diese fordert unter anderem verbindliche flankierende Massnahmen, die vor der Eröffnung eines Nationalstrassenprojektes rechtskräftig angeordnet werden sein müssen. Innerhalb von fünf Wochen kamen rund 800 Unterschriften zusammen und konnten dem Stadtrat übergeben werden. Jetzt sind wir gespannt, wann das städtische Parlament darüber debattiert und die Bevölkerung abstimmen kann. Die Erfahrung zeigt: Es können Jahre vergehen!

Doch wir bleiben nicht ruhig: Nun gilt es, das Projekt am 24. November an der Urne zu versenken.

Am Abstimmungssonntag befinden wir schweizweit über die fünf Milliarden für den Autobahnausbau und wir sagen klar NEIN dazu! Für die Gegenkampagne braucht es viel Engagement, Pro Velo Schaffhausen ist natürlich an vorderster Front dabei. In Schaffhausen formierte sich das überparteiliche Komitee «STOPP Autobahnwahn Schaffhausen». Pro Velo SH sowie viele weitere Organisationen und Parteien fordern ein besseres Projekt.

Gemeinsam sind wir stark

Sei auch du Teil des Widerstands! Unterstütze uns mit einem Plakat an deinem Gartenhag, einer Spende oder einem Testimonial. Es braucht alle Kräfte! Unsere Stadt braucht ein kräftiges Nein als Zeichen gegen das unsägliche Fäsenstaubprojekt! **OO**



STOPP Autobahnwahn

Argumente, Fahnen, Testimonial
www.pvzh.ch/wahn

Velofahren – trotz allem

Viele Menschen geben ihr geschätztes Velo nach der Diagnose Parkinson auf. Ruedi Wehrli nicht, er wechselt vom Zwei- auf ein Dreirad – und erfährt dadurch neue Freiheiten und Lebensfreude.

Ruedi fährt schwungvoll um die Kurve der Hofeinfahrt. An der Tankstelle hat er den Benzinkanister für den Betrieb des Rasenmähers aufgefüllt und im grosszügigen Velokorb transportiert. Fast täglich kommt sein geliebtes Sesseldreirad zum Einsatz. Einkaufen, Arztbesuche und Ausflüge: Seit gut einem Jahr tourt Ruedi mit dem neuen Velo durch die Region Schaffhausen. Das Dreirad der Marke Pfautec mit dem 545-Wh-Akku schafft die starke Steigung vom Lindli zum Quartier Buchthalen ohne Probleme. Die Velotouren sind mit dem kleinen 16-Zoll-Vorderrad nun ein bisschen gemütlicher als früher, darüber ist seine Frau Helen nicht ganz unglücklich. Von Schaffhausen an den Bodensee, zu den Thurauen oder ins Klettgau, 50 Kilometer liegen drin und der Akku macht auch mit. Das Spezialvelo hat mit rund 8600 Franken einen stolzen Preis. Dafür benötigt Ruedi nun aber kein Auto mehr.

Velofahren tut der Seele gut

Schon in jungen Jahren war das Velofahren ein wichtiger Teil im Leben von Wehrlis. Das Bauernleben prägte die Familie. Die Milchkühe wollten schon um sechs Uhr morgens gemolken werden, jeden Tag, auch sonntags. In der knappen Freizeit erkundete die Familie das Schaffhauserland mit dem Velo. Zu Beginn waren das noch Dreigänger. Mit der Zeit wurden die Velos leichter und moderner. Nach dem 70. Geburtstag entschied sich Ruedi für ein E-Bike, denn wer Schaffhausen kennt, weiß, wie hügelig und schweisstreibend die Stadt für Velofahrende sein kann.

Doch als vor sechs Jahren die Diagnose Parkinson kam, wurde auch das Velofahren schwieriger. Die Steifheit in den Beinen und die Unsicherheit trübten das Vergnügen zunehmend. Ganz auf das gute Gefühl des Velofahrens wollte der heute 79-jährige Rentner jedoch nicht verzichten. Getreu dem Motto: Velofahren ist gesund, hält fit und tut der Seele gut! **oo**



Rentner Ruedi Wehrli auf seinem Dreirad, Modell Scoobo+ von Pfautec.



Gefederter Sessel, der sich per Schnellspanner problemlos verstehen lässt.



Die lange Kette verbindet die 14-Gang-Schaltung von Rohloff mit der Kurbel.