

ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG

September 2025

VELO



An die Urne in Zürich

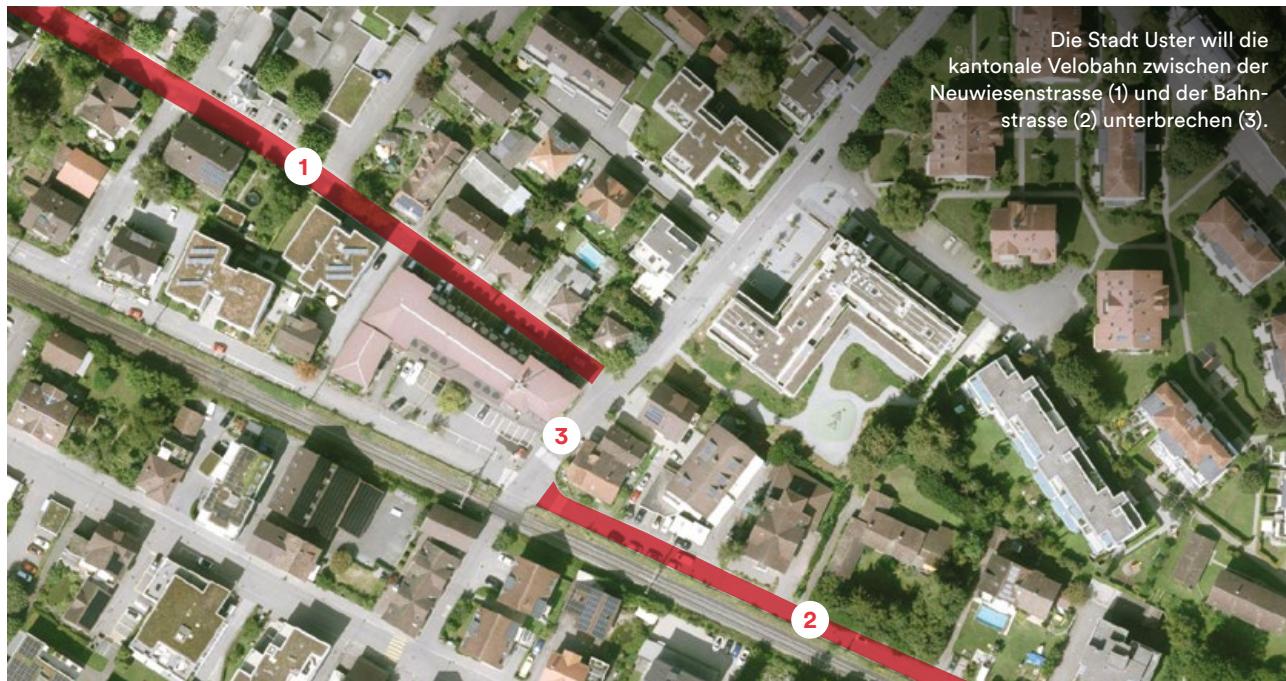
Seiten 4 und 7

Velobahn in Uster

Ein Präzedenzfall, für den wir vor Gericht gehen. Seite 3

Druck in Schaffhausen

Pro Velo Schaffhausen lanciert eine Veloinitiative. Seite 15



PRÄZEDENZFALL USTER

Für die Velobahn vor Gericht

Velobahnen sollen Sicherheit und Vortritt für Velos garantieren. Doch in Uster droht die Idee der Velobahn schon bei der ersten Kreuzung zu scheitern. Damit dies nicht Schule macht, erheben wir Rekurs.

Die Kantonspolizei bremst das Velo im Kanton Zürich immer wieder aus. Das jüngste Beispiel ist die Velobahn in der Stadt Uster. Velobahn? Richtig gelesen! Stadt und Kanton machen hier theoretisch richtig gut vorwärts. Denn Velobahnen sind ein neues Netzelement, in der Schweiz praktisch noch inexistent, aber im nationalen Veloweggesetz explizit erwähnt. Sie sind analog zu Autobahnen zuoberst in der Hierarchie angesiedelt.

Das ASTRA und die Velokonferenz Schweiz haben darum ein neues «Handbuch Velobahnen» publiziert. Darin steht unter anderem: «Velobahnen ermöglichen eine flüssige und sichere Fahrt. Sie werden an Kreuzungen in der Regel vortrittsberechtigt geführt.» Die Pläne, die Anfang 2024 zum ersten 1,5 Kilometer langen Velobahn-Abschnitt in Uster aufgelegt wurden, erfüllten diesen Anspruch nicht. Darum haben wir Einsprache erhoben. Der Stadtrat von Uster hat diese nun abgelehnt. In ihrer Begründung führt die Stadt Uster die Rücksprache mit den Hütern des Gesetzes an: Die Kanton-

polizei habe sich gegen die geplante Belagseinfärbung ausgesprochen. Diese müsse gemäss Kapo beidseitig mindestens zehn Meter über die Kreuzungen hinausreichen. Also auch dorthin

**«Wir fragen uns:
Hat die Kapo den Sinn
und Zweck des roten
Strassenbelags nicht
verstanden?»**

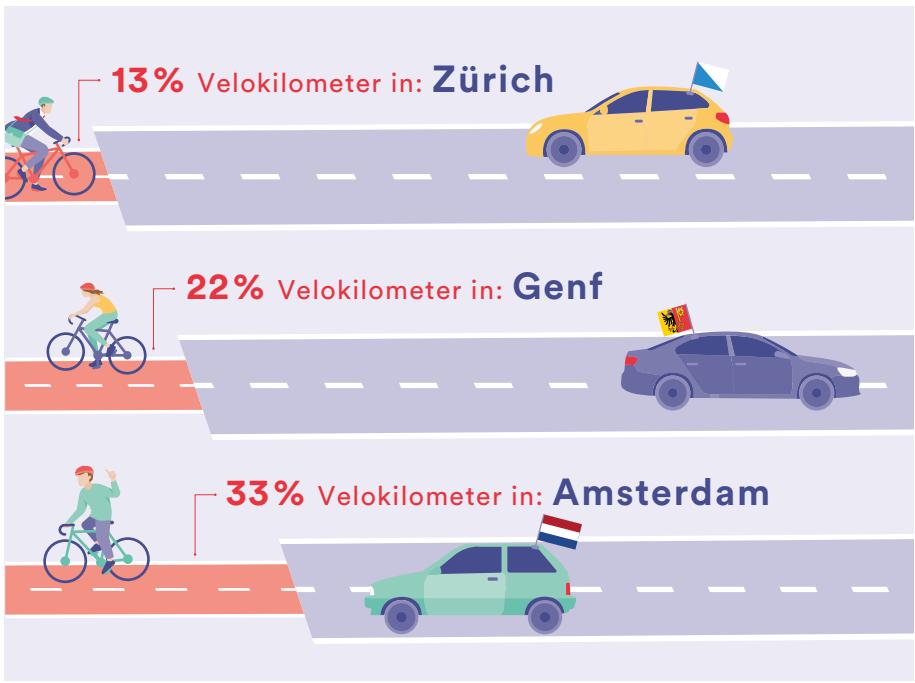
kommen, wo gar keine Velobahn ist, etwa auf dem Bahnübergang. Und da dies nicht möglich sei, könne die Velobahn auf der Kreuzstrasse nicht eingefärbt werden.

Wir fragen uns: Hat die Kapo den Sinn und Zweck des roten Belags nicht verstanden? Er soll doch «bloss» signalisieren, dass auf einer bestimmten Fläche mit einem erhöhten Vorkommen von Menschen auf Velos zu rechnen ist. Dort, wo dies nicht der Fall ist, braucht es kein Rot – also vor der Kreuzung oder auf dem Bahnübergang.

Doch damit nicht genug: Weil die Rot einfärbung nicht möglich sei, könne man auch den Rechtsvortritt nicht aufheben und die Velobahn vortrittsberechtigt führen. Ob es sich bei dieser Schlussfolgerung um eine Interpretation der Kapo oder der Stadt handelt, geht aus der Stellungnahme nicht hervor. Auch nicht, ob die Verantwortlichen wirklich keine Ahnung haben oder ob sie einfach verzweifelt ein Argument gesucht haben, um zu verhindern, dass Velofahrende vortrittsberechtigt unterwegs sein können.

Widersprüchlicher Entscheid

So oder so: Wenn die kantonale Velobahn bereits bei der ersten Querung mit einem Quartiersträsschen keinen Vortritt erhält, sehen wir für das Prinzip der «durchgängigen, sicheren und flüssigen» Fahrt für den Veloverkehr schwarz. Damit diese Haltung nicht Schule macht, haben wir den widersprüchlichen Entscheid an die nächste Instanz weitergezogen – gestützt von nationalen und kantonalen Grundlagen sowie dem regionalen Richtplan. **OO**



GEZÄHLT

Velowegs im Vergleich

Wie schneidet die Veloinfrastruktur des Kantons Zürich im Vergleich zu anderen Regionen im In- und Ausland ab? Diese Frage lässt sich dank der European Cyclists' Federation beantworten. Die ECF hat Daten vom ganzen Kontinent gesammelt und veranschaulicht sie auf einer interaktiven Karte. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie viele Strassenkilometer es für den motorisierten Verkehr gibt und wie viele für Velos. Im Kanton Zürich kommen auf 100 Autokilometer 13 Velokilometer. In Genf be-

trägt das Verhältnis ebenfalls 100 zu 22. Was machbar wäre, zeigen die Niederlande: Im Grossraum Amsterdam liegt das Verhältnis bei 100 zu 33. Das heisst, zwei Drittel aller Kilometer sind fürs Auto, ein Drittel gehört dem Velo. Wobei der Unterschied noch krasser wird, wenn man die Art der Veloinfrastruktur vergleicht. In Holland besteht sie hauptsächlich aus physisch vom übrigen Verkehr abgetrennten Spuren oder Wegen, im Kanton Zürich mehrheitlich aus Velostreifen und Mischzonen. [OO](#)



BESUCHT

1 Anfang Juli haben wir eine Zwischenbilanz zum Veloweggesetz veröffentlicht. Im Kanton Zürich sind die Behörden fleissig am Planen. Das ist erfreulich, aber bis zur Umsetzung ist es noch ein langer Weg.

[pvzh.ch/veloweggesetz](#)

2 Der Widerstand gegen die Velobahn an der Goldküste ist laut, aber schlecht begründet. Wir haben die Argumente der Gegnerinnen und Gegner online zerfetzt.

[pvzh.ch/goldkueste](#)



«Wenn sich auf Velo-vorzugsrouten Autos stauen und dahinter eigentlich ein Konzept steht, um genau das zu verhindern, müsste man es eben strikter durchsetzen»,

Stadtratskandidat Balthasar Glättli im Interview mit «Tsüri».

[pvzh.ch/glaettli](#)



GEFREUT

Winti gibt Rot frei

Die Stadt Winterthur hat einen Bericht zum Pilotprojekt «Rote Belagseinfärbung» erstellt. Das Rot schneidet auf der ganzen Linie gut ab: Die Mehrkosten sind minimal und die Lebensdauer des Belags wird durch die Farbe nicht beeinträchtigt. Im Fazit hält der Bericht fest: «Es wird angeraten, weiter auf den Einsatz von roten Belagseinfärbungen zu setzen, da diese gegenüber den roten FGSO-Bändern [farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen] eine höhere Sichtbarkeit und Wiedererkennbarkeit aufweisen.» Zudem wird emp-

fohlen, den Rotbelag nicht nur auf Quartierstrassen einzusetzen, sondern auch entlang von Hauptverkehrsachsen und stark belasteten Querungen. [OO](#)

Stadt Zürich: Ja zum Parkkarten-Kompromiss

Ende September stimmt die Stadt Zürich über neue Regeln für die blaue Zone ab. Warum es sich lohnt, für die Vorlage zu mobilisieren.



Am 28. September kommt die Parkkartenverordnung vors Volk. Nimmt die Stadtbevölkerung die Vorlage an, wird das Lagern von Autos im öffentlichen Raum teurer. Anstatt dass die Jahreskarte fix 300 Franken kostet, wäre sie neu vom Gewicht des Fahrzeugs abhängig. Die Preise dürften sich verdoppeln bis verdreifachen.

Für das Gewerbe sollen die Gebühren für die blaue Zone hingegen gesenkt werden. Gewerbetreibende dürften ihre Autos zudem auf Trottoirs abstellen, wenn sonst keine Möglichkeit zum Parkieren besteht und neben ihrem Fahrzeug mindestens 1,5 Meter Platz bleibt. Aus diesen Gründen wird die Vorlage von sämtlichen Gewerbeverbänden unterstützt.

Zum Abstimmen motivieren

Auch Pro Velo empfiehlt ein klares JA. Denn die neue Parkkartenverordnung schafft mehr Platz fürs Velo. Trotzdem könnte es knapp werden. Darum ist es

Ja zum Klimaziel 2040

Pro Velo sagt auch Ja zur Änderung des Energiegesetzes im Kanton Zürich. Wir unterstützen das Klimaziel 2040 unter anderem, weil klimapolitische Vorlagen immer auch gut fürs Velo sind – etwa indem sie den Ausbau der Veloinfrastruktur unterstützen und das Velofahren damit sicherer und attraktiver machen. Zahlreiche Zürcher Firmen, aber auch 29 Städte und Gemeinden haben bereits ihr eigenes Klimaziel festgelegt. Nun soll auch der Kanton zu mehr Klimaschutz

verpflichtet werden. Denn der Kanton Zürich ist stark von der Klimaerwärmung betroffen. 2024 war es weltweit 1,5 Grad wärmer als um 1800. Im Kanton Zürich aber waren es 2,9 Grad, in den Städten Winterthur und Zürich noch mehr. Die Hitze gefährdet die Gesundheit, senkt die Lebensqualität und beeinträchtigt die Arbeitsleistung massiv.



Zum Klimaziel 2040



Argumente und Testimonials



www.klimaziel2040.ch

Klimaschutz für künftige Generationen.



wichtig, dass wir Gleichgesinnte zum Abstimmen motivieren. Unschlüssige lassen sich allenfalls mit folgenden Argumenten überzeugen:

- Faire Kostenverteilung: Die Gebühren richten sich künftig nach Fahrzeuggewicht. Damit wird man für grössere und ressourcenintensivere Fahrzeuge stärker zur Kasse gebeten.
- Leerstände verringern: Nur wer über keine Abstellfläche auf privatem Grund verfügt, erhält künftig eine Anwohnerparkkarte – das entlastet den öffentlichen Raum, reduziert den Druck auf öffentliche Flächen und füllt leere Tiefgaragen.
- Im Interesse der Allgemeinheit: Die Verordnung regelt transparent und nachvollziehbar die Nutzung von rund 31 000 städtischen Parkplätzen. Diese Fläche entspricht 43 Fussballfeldern. Dieser kostbare städtische Raum wurde bisher einfach zu günstig «vertschtuttet».
- Anpassung an Vorbilder im In- und Ausland: Zürich orientiert sich mit der Reform an erfolgreichen Modellen aus Städten wie etwa Paris und Biel, wo ähnliche Regeln gute Wirkung zeigen.

«Die Fläche der 31 000 städtischen Parkplätze entspricht 43 Fussballfeldern.»

- Parkieren auf dem Trottoir bleibt eine Ausnahme: Dass Gewerbetreibende ihr Fahrzeug auch auf dem Trottoir abstellen dürfen, wenn sie sonst keinen Parkplatz finden können, ist zwar ein Wermutstropfen. Es wird jedoch die Ausnahme bleiben, weil künftig weniger Private ihr Auto im öffentlichen Raum abstellen werden und dem Gewerbe so mehr Parkplätze zur Verfügung stehen. Zudem: Sollte dieser Teil der neuen Regelung wider Erwarten zum Problem werden, lässt sich das mit digitalen Tools kontrollieren und sanktionieren.
- Bewegung statt Stillstand: Es ist Zeit, dass sich das Parkkartenregime endlich ändert. Gibt es ein Nein, wird jahrelang nichts geschehen. **OO**

 **Parkkarten-Kompromiss**
Argumente und Testimonials
parkkarten-kompromiss.ch

VERMISCHTES

HERBSTBÖRSE

Vor der Winterpause finden noch drei Velobörsen statt. Am 13. September auf dem Max-Bill-Platz in Oerlikon, am 20. September auf dem Katharina-Sulzer-Platz in Winterthur und am 4. Oktober auf dem Heliplatz in Zürich.

• pvzh.ch/boerse

CHARITY RIDE FÜR KINDER

Am Samstag, 13. September ruft der Verein amiamusica zum Charity Ride für früh- und krank geborene Kinder. Treffpunkt an der Frauenklinikstrasse 10 in Zürich, Start um 13 Uhr.

• pvzh.ch/charity



PARK(ING) DAY

Am Freitag, 19. September findet einmal mehr der PARK(ing) Day statt. Am zweitletzten Freitag im September nutzen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner auf der ganzen Welt Parkplätze um. Auch in Zürich sind wieder diverse Aktionen geplant. In diesem Jahr sind auch am Samstag Aktivitäten geplant, unter anderem eine Kidical Mass.

• umverkehr.ch

VELOFEST IN WETZIKON

Am Sonntag, 21. September laden die Grünen gemeinsam mit der SP zum Velofest in Wetzikon. Ab 14.30 Uhr locken hinter dem Velo- plus diverse Attraktionen. Um 16 Uhr gibt es dann noch eine Velodemo quer durch Wetzikon.

• pvzh.ch/wetzifest

VELODEMO IN HINWIL

Auch in Hinwil gibt es am 21. September eine Velodemo. Der Start ist um 11.30 Uhr auf dem Gemeindeplatz.

VELODEMO IN ZÜRICH

Einmal mehr findet am 22. September anlässlich des World Car Free

Day die grosse Velodemo in Zürich statt. Eine Sternfahrt führt aus den Quartieren zum Helvetiaplatz, wo die Demo um 18.30 Uhr startet. Nach der Rundfahrt prämiieren wir Menschen auf schönen Velos.

• pvzh.ch/velodemo2025



SLOW UP

Am Sonntag, 28. September findet der SlowUp Zürichsee statt. Die Strecke führt über 42 Kilometer vom Sechseläutenplatz in Zürich über Meilen und Rapperswil nach Schmerikon. Pro Velo Zürich fährt auch mit. Melde dich auf der Geschäftsstelle, wenn du dich unserer Gruppe anschliessen möchtest.

• slowup.ch

CYCLING HACK IN ZÜRICH

Am Samstag, 22. Oktober setzen sich Menschen zusammen, die Velofahren in Zürich sicherer, nachhaltiger und attraktiver machen wollen. Einfach anmelden und mitmachen – egal ob Tüftlerin, Planerin oder einfach Velo-Fan.

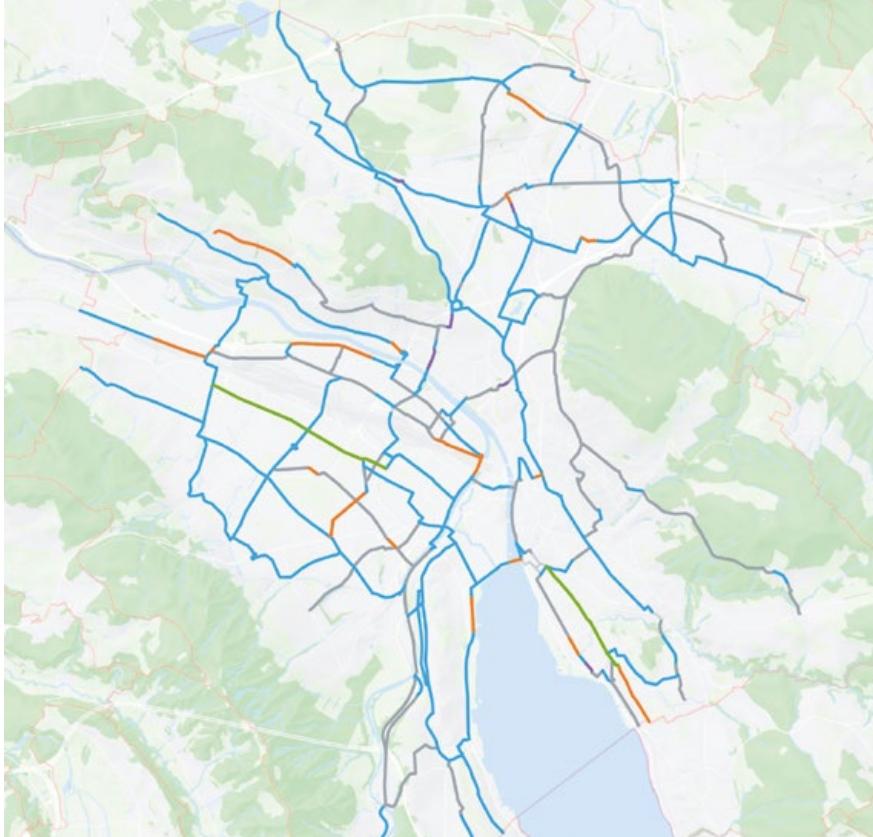
• pvzh.ch/cyclinghack

TAG DES LICHTS

Für den Tag des Lichts, am 6. November, bereiten wir erneut eine Standaktion am General-Guisan-Quai vor. Wie immer werden wir attraktive Velogadgets an unserem Glücksrad verlosen.

• pvzh.ch/lichter





VELOROUTEN ZÜRICH

Fünf Jahre nach dem klaren Ja

Bis ins Jahr 2031 soll in der Stadt Zürich ein 130 Kilometer langes Netz an grün markierten Routen mit Vortritt fürs Velo entstehen. Nur ein Bruchteil ist bisher umgesetzt.

Es ist Halbzeit für die Velovorzugsrouten: Im September 2020 haben die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» zugestimmt. Damit erhielt die Stadt den Auftrag, bis ins Jahr 2031 ein sicheres und sichtbares Netz von Velorouten zu erstellen. Und zwar mit klaren Vorgaben: Das Netz soll aus mindestens 50 Kilometern bestehen und grundsätzlich frei vom motorisierten Verkehr sein.

Immerhin: Statt 50 plant die Stadt inzwischen 130 Kilometer. Doch der Fortschritt bleibt bescheiden. Bisher sind erst 4,3 Kilometer realisiert – und selbst diese entsprechen kaum dem Initiativtext. Denn auf den Velovorzugsrouten sind immer noch zu viele Autos unterwegs. So stecken Velofahrende

auf der Bullingerstrasse regelmässig im Autostau, was auf einer Strasse, die «grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr» sein soll, eigentlich niemals geschehen dürfte. Gemäss Messungen der Stadt fahren an Werktagen im Schnitt rund 4700 Autos stadteinwärts über die Bullingerstrasse.

Rekurs an der Baslerstrasse nötig
Mit ihrer Untätigkeit missachten die Behörden ihre eigenen Vorsätze. Denn in den Velostandards der Stadt Zürich heisst es: «Bis zu einer Belastung von 2500 DTV kann der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden.» Oder einfacher gesagt: Ab 2500 Fahrzeugen pro Tag sollen Menschen auf Velos nicht mehr mit Autos im Mischverkehr fahren müssen. Zu-

Farberklärung Karte

- Grau – Noch nicht gestartet
- Blau – In Planung
- Violett – Im Bau
- Orange – Es gibt bereits Verbesserungen für das Velo, der Abschnitt ist aber noch keine Velovorzugsroute.
- Hellgrün – Umgesetzte Velovorzugsroute, mit grünem Band und Velo-Piktogrammen.
- Dunkelgrün (noch inexistent) – Velovorzugsrouten umgesetzt nach Initiative. Das heisst, der Durchgangsverkehr ist unterbunden oder der Veloverkehr wird auf baulich getrennten Velowegen geführt.

dem gibt es im Verkehrsrichtplan einen Passus zum Durchgangsverkehr. Dort heisst es: «Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr ist zum Schutz der Wohnquartiere möglichst von den kommunalen Strassen fernzuhalten und konsequent auf dem übergeordneten Strassennetz abzuwickeln.»

Immerhin: Ende März 2025 reagiert Karin Rykart, Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, auf die unzähligen negativen Bewertungen auf Bikeable. In einem persönlichen Kommentar erklärte sie, man prüfe derzeit weitere Lösungen, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Mit einer Umsetzung sei jedoch frühestens 2026 zu rechnen. Das zeigt: Druck von der Strasse wirkt. Noch besser wäre es allerdings, wenn von Anfang an richtig geplant würde. So etwa an der Baslerstrasse, die wie die Bullingerstrasse Teil der VVR Altstetten–HB ist. Das Tiefbauamt will die Velostreifen am westlichen Ende der Baslerstrasse wieder abbauen. Durch eine Verengung der Strasse sollen die Velofahrenden den Durchgangsverkehr selber vertreiben, als «Fleischbremsen». Und das bei einem täglichen Durchschnittsverkehr von knapp 6000 Autos. Gegen dieses Vorhaben haben wir Einsprache erhoben. Aber: Unsere Einwände wurden übergangen und unsere Lösungsvorschläge abgelehnt.

Das ist super mühsam und kräftezehrend. Aber wenn die Stadt nicht hören will, müssen wir wohl oder übel auch in diesem Fall Rekurs einlegen – und den Fall an die nächsthöhere Instanz weiterziehen. **OO**

Hilf mit bei der Mobilisierung

Im Dezember kommt im Kanton Zürich die Mobilitätsinitiative zur Abstimmung. Sagt das Stimmvolk Ja, wird das Velo extrem ausgebremst – hilf mit, die NEIN-Stimmen an die Urne zu bringen.

Am 30. November entscheidet die Stimmbevölkerung über die Mobilitätsinitiative der SVP. Sie will den Gemeinden das Recht absprechen, über Tempo-30-Strecken zu bestimmen – und das, obwohl Tempo 30 bekanntlich die beste Massnahme gegen Lärm und das beste Mittel für mehr Sicherheit ist.

Warum schadet die Initiative dem Velo?

Tempo 30 macht das Velofahren sicherer. Dank geringerer Tempodifferenzen fühlen sich Velofahrende wohler, das Unfallrisiko sinkt auf weniger als die Hälfte. Zudem entstehen mehr Zeit und Raum für Verständigung, was das Miteinander von Motorisierten und Nichtmotorisierten verbessert. So wird das System fehltoleranter und schützt schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder oder ältere Menschen.

Hat die Initiative eine Chance?

Leider ja. Und ein Ja hätte fatale Folgen: Der Kanton könnte den Städten und Gemeinden künftig Tempo 50 vorschreiben – ähnlich wie beim Anti-Stau-Artikel.

Mit welchen Argumenten lässt sich ein Nein durchsetzen?

Das stärkste Argument ist der Lärm. Niemand will ihn vor der Haustür. Alle, die betroffen sind, leiden darunter. In der Schweiz sind 1,1 Millionen Menschen übermäßigem Motorenlärm ausgesetzt. Die Behörden sind gemäss Lärmschutzverordnung verpflichtet, Abhilfe zu schaffen. Tempo 30 ist die einfachste und wirkungsvollste Massnahme: Es senkt den Schallpegel um drei Dezibel – gefühlt halbiert sich der motorisierte Verkehr damit.

Wie lässt sich die ländliche Bevölkerung vom Nein überzeugen?

Werfen Herr und Frau Müller aus dem Ober- oder Unterland ein Ja ein, vergessen sie, dass sie auch ihre eigene Autonomie gefährden. Was, wenn sie

dereinst selber an einer Strasse mit Motorenlärm leben? Was, wenn die Kinder einen Schulweg mit gefährlich schnellen Autos haben? Was, wenn man das Dorfzentrum mit Tempo 30 lebenswerter machen könnte, aber der Kanton sein Veto einlegt?

Was ist der grösste Hebel?

Ist die Meinung mal gemacht, lässt sich oft nicht mehr daran rütteln. Wer das Übel für das Velo also abwenden will, sollte sich auf die Unentschlossenen konzentrieren. Wobei die Erfahrung zeigt: Die grössten Erfolgschancen haben wir, wenn wir es schaffen, alle jene zum Abstimmen zu bewegen, die sich normalerweise enthalten.

Wer lässt sich für ein Nein mobilisieren?

Allen voran natürlich Menschen im urbanen Raum. Ihnen müssen wir verdeutlichen, was auf dem Spiel steht.

Bei der ländlichen Bevölkerung liegt das grösste Potenzial bei den Frauen. Dank ihnen wurde im vergangenen Jahr auch der Ausbau der Autobahnen abgelehnt. Sie sorgen sich eher um die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender und sind auch weniger häufig motorisiert unterwegs.

Was kannst du konkret tun?

Mobilisiere dein persönliches Umfeld zum Abstimmen. Wenn du noch mehr Einfluss nehmen willst, dann melde dich zum Flyern. In den Städten Zürich und Winterthur kannst du auf der Site von umverkehR einzelne Quartiere unter deine Fittiche nehmen – oder einfach generell Flyer, Sticker und Plakate für deine Wohngemeinde bestellen. [OO](#)



Mobilitätsinitiative

Aktiv werden für ein NEIN
www.umverkehr.ch

Velodemo für ein NEIN

Da wir unbedingt ein NEIN zur SVP-Initiative brauchen, starten wir bereits am 22. September den Abstimmungskampf im Rahmen der traditionellen Velodemo. Wie üblich kannst du dich ab 16 Uhr der Sternfahrt im Quartier anschliessen, um gemeinsam mit anderen zum

Helvetiaplatz zu fahren. Die Demo startet um 18.30 Uhr. Nach der Rundfahrt lockt die Veloschau, bei der wir die schönsten Velos und ihre Besitzerinnen und Besitzer prämieren. Mitmachen lohnt sich: Als Hauptpreis winkt eine Espressomaschine der Marke Zuriga.



Auch in diesem Jahr prämieren wir schöne Velos. Als Hauptpreis lockt eine Espresso-Maschine von Zuriga.

Note: Ungenügend

Während für die Autos direkt unter dem neuen Bettenhaus eine Tiefgarage gebaut wurde, müssen Velofahrende noch für Jahre mit weit entfernten Provisorien vorliebnehmen.

Gut 350 Millionen Franken hat das neue Bettenhaus des Kantonsspitals Winterthur (KSW) gekostet. Seither liegen die Patientinnen und Patienten erstklassig in Einzelzimmern. Maximal drittklassig kommt hingegen die Veloparkierung beim Neubau daher. Die Situation präsentiert sich klar schlechter als früher: Beim alten Haupteingang gab es eine grosse, weitgehend überdachte Veloabstellanlage. Die drei heutigen Anlagen an der Halden- und der Schaffhauserstrasse sowie an der Brunngasse (siehe Test) liegen zwischen 100 und 320 Metern von den Zugängen zum Neubau entfernt.

Dabei machen sowohl die 2020 verabschiedete städtische Parkplatzverordnung als auch die Empfehlungen des Kantons klare Vorgaben für die Anordnung der Veloparkierung. Diese soll in der Regel möglichst nahe bei den Gebäudezugängen liegen.

Im Gestaltungsplan für das Spitalareal von 2016 ist in nächster Nähe zum Haupteingang eine grosse Veloabstellanlage vorgesehen. Heute befindet sich dort eine naturnahe Wiese. Wer intuitiv mit dem Velo zum Haupteingang fährt, findet einzig unter den Bäumen an der Haldenstrasse ein paar lieblos platzierte Veloständer ohne Dach, die bereits um 7.30 Uhr am Morgen fast voll sind. Die Anlage an der Schaffhauserstrasse unter dem roten Provisorium ist zwar grösser, aber ebenfalls proppenvoll. Zudem dürfen dort aus Brandschutzgründen keine E-Bikes parkiert werden.

«Die Verträstung auf eine nächste Bauetappe, für die es noch keinen fixen Termin gibt, ist einer Velostadt wie Winterthur unwürdig.»

Einiger Lichtblick ist der Standort an der Brunngasse: Dort wurde ein ehemaliges Parkhaus zu einem zweigeschossigen Parking für Zweiräder umgenutzt, mit viel Platz, Steckdosen für E-Bikes sowie Flächen für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos – alles schön unter Dach.

Genau so ein Zweirad-Parkhaus würde eigentlich in die Nähe des Haupteingangs gehören. Dasjenige an der Brunngasse ist zwar top ausgerüstet, liegt aber völlig abseits. Zum Nebeneingang im neuen Bettenhaus sind es über 300 Meter zu Fuss, zum Haupteingang ist gut ein halber Kilometer zurückzulegen. Man stelle sich den Aufschrei vor, wenn sich das Parkhaus für die Autos bei der etwa gleich weit vom Haupteingang entfernten Kanti Rychenberg befinden würde!

Verträstung auf nächste Etappe
Doch warum werden Velofahrende beim KSW drittklassig behandelt und warum hat die Stadt dafür die Bewilli-

gung erteilt? Pro Velo hat nachgefragt. Für die Stadt ist der aktuelle Zustand blos ein Zwischenschritt: «Die jetzige Form der Veloparkierung wurde für die aktuelle Zwischenetappe akzeptiert – dem Departement Bau und Mobilität ist aber nicht bekannt, wann die letzte Etappe mit dem im Gestaltungsplan bewilligten Veloparking folgen wird.» Dass es bei den beiden Zugängen zum neuen Bettenhaus keine Veloabstellplätze gibt, begründet das Spital wie folgt: «Zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger und aus Rücksicht auf unsere Patientinnen und Patienten gilt auf dem ganzen Areal ein Velofahrerverbot. Daher sind Veloabstellanlagen am Rande des Areals und an den Zufahrtsbereichen sinnvoll platziert.»

Pro Velo überzeugen diese Argumente nicht: Während die Autofahrenden bereits jetzt eine Top-Lösung erhalten haben, müssen Velofahrende wohl noch während vielen Jahren mit Provisorien und langen Wegen leben. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Veloparking beim Haupteingang nicht bereits jetzt realisiert werden konnte. Und auch das Argument der Sicherheit für Zufussgehende ist wenig stichhaltig: Die Autos dürfen direkt vor den Haupteingang fahren. Autos sind aber gemäss Unfallstatistik nicht weniger gefährlich als Velos – im Gegenteil.

Fazit: Die Verträstung auf eine nächste Bauetappe, für die es noch keinen fixen Termin gibt, ist einer Velostadt wie Winterthur unwürdig. **OO**



Weder beim Haupteingang (im Bild rechts) noch beim Nebeneingang des 350 Millionen Franken teuren neuen Bettenhauses finden Velofahrende eine Abstellmöglichkeit.

Kantonsspital Winterthur KSW

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben und öffentlichen Gebäuden in Winterthur. Dieses Mal sind die drei Veloparkierungen des Kantonsspitals an der Reihe.



Haldenstrasse

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja

Note: 6

Zufahrt stufenfrei?

Ja

Note: 6

Parkierung nahe beim Eingang?

Bedingt, Distanz circa 100 Meter

Note: 4

Anzahl der Plätze ausreichend?

Nein

Note: 3

Überdachung vorhanden?

Nein

Note: 1

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nein, müssen vor den normalen Ständern parkiert werden.

Note: 1

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Ja, mit Anschliessmöglichkeit zur Sicherung.

Note: 6

Gesamtnote: 3.9

Schaffhauserstrasse

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, sichere Zufahrt direkt vom Veloweg aus – aber nur stadauswärts. Stadtteinwärts existiert keine offizielle Zufahrtmöglichkeit.

Note: 4

Zufahrt stufenfrei?

Ja

Note: 6

Parkierung nahe beim Eingang?

Bedingte Nähe zum Nebeneingang, Distanz circa 130 Meter.

Note: 3

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja

Note: 5

Überdachung vorhanden?

Ja

Note: 6

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nein, müssen vor den normalen Ständern parkiert werden, Verbot für E-Bikes (Brandschutz).

Note: 1

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Ja, mit Anschliessmöglichkeit zur Sicherung.

Note: 6

Gesamtnote: 4.4

Brunngasse

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja.

Note: 6

Zufahrt stufenfrei?

Ja

Note: 6

Parkierung nahe beim Eingang?

Rund 320 Meter vom Nebeneingang entfernt.

Note: 1

Anzahl der Plätze ausreichend?

Grosszügiges Angebot

Note: 6

Überdachung vorhanden?

Ja

Note: 6

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Ja, inklusive Lademöglichkeiten für E-Bikes

Note: 6

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Ja, mit Anschliessmöglichkeit zur Sicherung.

Note: 6

Gesamtnote: 5.3

Details Fazit
auf Seite 8



Viel versprochen, wenig gehalten

Seit Jahren geben Bund und Kanton klare Empfehlungen, Richtlinien und Merkblätter zur Gestaltung von Veloabstellanlagen bei publikumsintensiven Nutzungen heraus. Dennoch tun sich die Winterthurer Baubewilligungsbehörden schwer, gemeinsam mit Bauherrschaften attraktive und der Velostadt angemessene Veloparkplätze zu planen und zu bewilligen. Pro Velo hat die gravierendsten Fehlplanungen der letzten Jahre zusammengestellt.

Juli 2020: Pro Velo Kanton Zürich bittet Stadträtin Christa Meier, künftig bei Baubewilligungen mehr Gewicht auf eine gute Veloparkierung zu legen. Der Anlass waren Baugesuche von Coop und Aldi in der Grüze.

August 2020: Christa Meier und der damalige Stadt ingenieur Peter Gasser schreiben Pro Velo, dass sie künftig

mehr Gewicht auf eine gute Veloparkierung legen werden, beispielsweise beim damals noch laufenden Baugesuch für den Coop Grüze. Zudem verweisen sie auf die im September 2020 in Kraft tretende neue Parkplatzverord-



nung, gemäss derer Veloabstellplätze künftig an «gut zugänglicher und zweckmässiger Lage anzuordnen sind.»

März 2023: Der Veloabstellanlagen-Test zeigt: Beim Coop Grüze wurden nur bei einem von zwei Eingängen Veloabstellplätze erstellt – beim wichtigen Zugang zum Baucenter fehlen diese. Die Stadt hatte es versäumt, in der Bewilligung entsprechende Auflagen zu machen. Nach der Intervention von Pro Velo wurde nachträglich wenigstens ein Minimalangebot realisiert.

Juli 2024: Nach der Umgestaltung des Vorplatzes beim Neuwiesencenter ist das Velochaos perfekt. Die Zahl der Abstellplätze beim Eingang viel zu knapp. Erst auf Druck von Pro Velo erfolgen Nachbesserungen.

Juli 2025: Ein weiterer Abstellanlagen-Test zeigt: Trotz neuer Parkplatzverordnung werden die Velofahrenden auch beim KSW drittklassig behandelt (siehe Seite 8). [OO](#)

Auf Druck von Pro Velo nachgerüstet: Abstellanlage beim Seiteneingang des Coop Grüze.

Nachruf

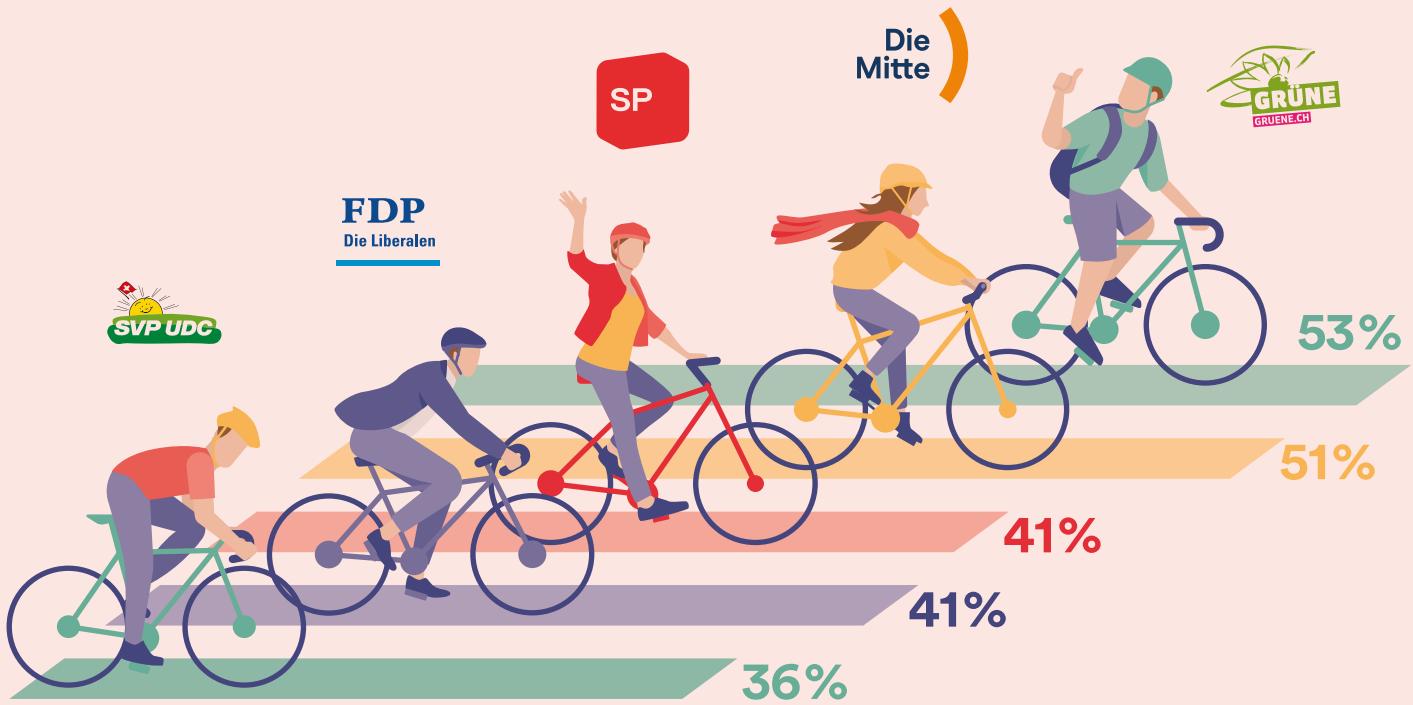
Ciao Adamo

Erschüttert haben wir Anfang Juni vom plötzlichen Ableben von Adamo Lochmatter Kenntnis nehmen müssen. Adamo war Pro Velo eng verbunden und hatte sich immer wieder mit seinem Ideenreichtum eingebracht. Bei unseren Velobörsen durften wir viele Jahre auf seine wertvolle Unterstützung zählen.

Mit seinem Velogeschäft dynamoo beim Portier am Lagerplatz, später dem Veloservice bei der ESSE Musikbar am Bahnhof sowie dem Laden an der Wartstrasse prägte er die Veloszene Winterthurs tatkräftig mit. Im Sommer 2013 lancierte Adamo im dynamoo eine Schlauchbar mit velozipedischen Getränken. Als die

Stadt zur Eröffnung der neuen Velounterführung am Bahnhof im Winter 2021 lediglich eine kleine Feier veranstalten wollte, organisierte er kurzerhand einen Velocorso. Am Sonntag, den 12.12.2021, um exakt 12.12 Uhr fuhr eine bunte Schar laut klingelnd mit teils originellen Spezialvelos fröhlich durch den neuen Tunnel. Anschliessend gab's bei Adamos Laden warme Suppe und Punsch bei gemütlichem Zusammensein. Aus gesundheitlichen Gründen musste Adamo im April sein Geschäft mit einem Ladenflohmarkt auflösen. Mit Adamo hat uns ein quirliger, innovativer Mitmensch verlassen. Wir vermissen dich. [OO](#)





CYCLING SCIENCE

Dem Velo ist das Parteibüchlein egal

Vorzugsrouten, Rad-WM oder das ETH-Projekt E-Bike-City: Wenn es ums Velo geht, dann ist Opposition von rechts garantiert. Verfolgt man die Debatten, könnte man meinen, die Gesellschaft teile sich in zwei Gruppen: Velofahrerinnen und Nicht-Velofahrer.

Doch die Realität ist differenzierter. Eine aktuelle Studie der akademischen Forschungsstelle für Velos und aktive Mobilität an der Uni Lausanne (Ouvema) zeigt: Auch Menschen aus dem rechten politischen Spektrum fahren Velo – und zwar deutlich mehr, als ihr Abstimmungsverhalten vermuten lässt.¹

Der Professor für Mobilitätsgeografie, Patrick Réat, und der Urbanistikforscher Emmanuel Ravalet analysierten die Daten zum Stimmverhalten bei der Abstimmung über die Veloinitiative 2018. Auf den ersten Blick bestätigt die Studie, was wir vermuten: Die Wählerinnen und Wähler der Grünen fahren am meisten Velo, jene der SVP am wenigsten.

Doch man könnte die Befunde auch anders lesen: 17 Prozent der SVP-Wählenden fahren täglich Velo, 19 Prozent mindestens einmal pro Woche. Ja, das

sind weniger als bei den Grünen (25 bzw. 28 Prozent). Aber: 36 Prozent der Anhängerschaft jener Partei, die Velofahrende zum Feindbild erklärt, fahren regelmässig Velo!

Unter den FDP-Wählenden sind es 40 Prozent – ähnlich viele wie in SP und Mitte. Der Anteil jener, die gar nie Velo fahren, ist bei den Grünen mit 24 Prozent am niedrigsten; bei SP, Mitte, FDP und SVP liegt er zwischen 28 und 36 Prozent.

Réat und Ravalet untersuchten auch Alter, Bildungsniveau, Einkommen, Sprachregion und Urbanisierungsgrad. Männer fahren eher Velo als Frauen, Jüngere häufiger als Ältere. Rechten dient das Velo eher in der Frei-

zeit, Linken häufiger als Transportmittel. Doch die entscheidende Erkenntnis liegt nicht in den Unterschieden, sondern in den Gemeinsamkeiten: Egal, nach welchem soziodemografischen Kriterium man die Bevölkerung betrachtet – in jeder Gruppe fährt rund ein Drittel Velo. Wir sind uns ähnlicher, als wir denken.

Und doch: Linke, Frauen und Menschen in urbanen Gebieten stimmen eher für den Ausbau der Veloinfrastruktur, Rechte und die Landbevölkerung eher dagegen. Die politische Haltung beeinflusst den Stimmentscheid mehr als die Wahl des Verkehrsmittels.

Noch. Denn in den führenden Veloländern ist die Debatte längst nicht mehr so aufgeladen wie einst. Vielleicht werden auch wir irgendwann so sachlich über Velowege diskutieren, wie wir es schon heute über Fusswege tun. **oo**

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

1. <https://doi.org/10.32866/001c.129401>

Velo trifft Bahn zum Zweiten

Die Velo-Kultour führte dieses Jahr durch die Eisenbahngeschichte des Kantons Zug. Unterwegs von Cham bis Körbigen brachte Eisenbahnkenner Martin Stuber die Teilnehmenden zum Staunen.

Der erste Samstag im Juli ist jeweils für die Velo-Kultour von Pro Velo Zug reserviert. Bei bestem Wetter trafen sich 25 Velofahrende beim Bahnhof Cham. Martin Stuber, der Kenner der Eisenbahngeschichte des Kantons Zug schlechthin, hatte uns wie schon im vergangenen Jahr einiges zu erzählen. Dank des Eisenbahnanschlusses 1864 liess sich die Anglo-Swiss Condensed Milk Company zwei Jahre später in Cham nieder und Cham avancierte zur drittgrössten Gemeinde im Kanton Zug.

Beim Schloss Freudenberg bestaunten wir den ältesten immer noch originalen Bahndamm im Kanton, der 1859 von der Ost-West-Bahn fertiggestellt

wurde. Dabei wurde das Material des nebenan liegenden Einschnitts im Gelände direkt zur Aufschüttung des Damms verwendet. Es wurde ressourcensparend gebaut, denn fast alles musste von Hand bearbeitet werden!

Zum Abschluss eine Überraschung

Nach einer kurzen Fahrt zur Brücke über den Geleisen bei Zweiern wurden wir von zwei durchfahrenden Zügen mit lauten Pfiffen begrüßt. Freude herrschte über diese Aufmerksamkeit! Beim Bahnhof Rotkreuz stellten wir uns auf die neu erstellte Fussgänger-Überführung und erfuhren, dass Rotkreuz 1882 zu einem wichtigen Knotenpunkt

für den Güterverkehr wurde und während 15 Jahren der grösste Bahnhof im Kanton Zug war.

Das in die Landschaft eingepasste Schienentrassée führt von Rotkreuz über die Binzmühle in einer grossen Schleife Richtung Norden. Dort fliesst das Überbleibsel des Binzmühlebachs, der nach dem Gletscherrückzug für einige tausend Jahre den Zugersee entwässerte.

Wir folgten dem Schienentrassée bis zur Eisenbahnbrücke, welche die Reuss Richtung Oberrüti quert. Mit der Erweiterung dieser Bahnstrecke zur Doppelspur wurde 1970 die ursprüngliche Überführung durch die jetzige Betonbrücke ersetzt. Parallel zur Brücke führt eine Velo- und Fussgänger-spur, der wir folgten.

Auf der anderen Seite radelten wir teils auf Schotterwegen Richtung Körbigen. Dort, bei der Ziegelei Schumacher AG, befand sich die letzte Station der Velotour – und es erwartete uns eine Überraschung. Martin Stuber hatte eine Fahrt mit der Feldbahnlokomotive in einem offenen Personenwagen zur nahegelegenen Lehmgrube der Ziegelei organisiert. Der Lokführer Ueli Wenger erzählte uns mit viel Herzblut und Wissen von der Geschichte der Feldbahn, die das Rohmaterial bis zum heutigen Tag transportiert.

Der dritte und letzte Abschnitt zur Eisenbahn im Kanton Zug wäre noch ausständig, nämlich vom Bahnhof Zug bis Goldau. Diese Strecke war ein Meilenstein! Vielleicht nächstes Jahr?

Termine

- 1. bis 30. September: Start von Cyclomania – «CHAM in Fahrt». Bei der Velochallenge kann man Kilometer mit dem Velo oder zu Fuss sammeln.
- 20. September: PARK(ing)Day. Gemeinsam mit dem VCS Zug nutzen wir Parkplätze um und füllen sie mit Leben.



Martin Stuber, der Kenner der Eisenbahngeschichte im Kanton Zug, hatte uns einiges zu erzählen.



Zum Abschluss gab es eine Fahrt im offenen Personenwagen.

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


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 *Seefeld 8008*
Los! *Florastrasse 38*
Rote Fabrik 8038
Seestrasse 395

radlos.ch

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

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)

Korrekturat: 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 3/2025

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:
4/2025: 13. November 2025.



MITGLIEDERVORTEILE

Impressum

Jubiläums-Velotour für Geniesser

Zum 30-Jahre-Jubiläum erkundeten 16 Velo-freunde bei Sonnenschein die malerische Route von Schaffhausen nach Osterlingen.

Wie schmeckt ein Bio-Pinot-Noir nach 30 Kilometern auf dem Velo? Die Antwort lieferte unsere Jubiläumstour durch den Klettgau. Tour-Leiterin Karola Lüthi erklärte an verschiedenen Ecken die Erfolge und Herausforderungen von Pro Velo Schaffhausen. Der Höhepunkt der Tour fand in Osterlingen beim Bio-Weingut Stoll statt: Wir genossen einen köstlichen Zmittag mit Gemüsequiche und schlossen die Mittagspause mit einer kleinen Degustation ab.

Wo Pro Velo erfolgreich war

Die Tour startete in Schaffhausen an der Schifflände und führte uns direkt in den Regionalen Naturpark Schaffhausen. Auf den gut ausgebauten Velowegen kamen wir zügig voran und genossen die frische Luft, gute Gesprächs und die herrliche Landschaft.

Unterwegs zeigte uns Karola Lüthi mehrere Stellen, an denen Pro Velo Schaffhausen in der Vergangenheit die Finger im Spiel hatte und Verbesserungen für Velofahrende erreichte. Wir konnten einiges bewirken: am Rheinufer, der breite Veloweg «Katzensteig», die Verbreiterung der Strecke in der Enge oder die Vortrittsberechtigung auf dem Veloweg Hallau–Trasadingen. Natürlich freuen wir uns auf viele weitere Projekt,e wie etwa einen Velotun-

«Die Mischung aus Velo-Erlebnis, landschaftlichen Eindrücken und kulinarischem Genuss verdient eine Wiederholung.»

nel zwischen dem Klettgau (Enge) und der Stadt Schaffhausen (Stokarberg). Das ist noch Zukunftsmusik, doch wer weiss?!

Nach gut der Hälfte der Tour erreichten wir das Bio-Weingut Stoll in Osterlingen. Es zählt zu den Pionierbetrieben für Bio-Weinbau im Kanton Schaffhausen und legt grossen Wert auf Nachhaltigkeit. Die Weine mundeten und auch beim «null zéro nullo», dem ersten Bio-Wein ohne Alkohol in der Region, reagierten viele positiv überrascht. Mit vollem Magen und glücklichen Gesichtern ging es auf dem 2022 eröffneten Veloweg Wangental zurück Richtung Schaffhausen. Auch hier war Pro Velo mit der Gruppe Veloverkehr Klettgau massgeblich daran beteiligt, dass dieser nach vielen Jahren Kampf endlich eröffnet wurde. Jetzt fehlt nur noch der letzte Teil entnet der Grenze, da muss sich Jestetten noch sputen und einen Zahn zulegen.

Was für nächstes Jahr geplant ist

Die Kombination aus gemütlicher Velotour, Einblick in die Arbeit von Pro Velo Schaffhausen und die Degustation von hochwertigen Bio-Weinen passten perfekt für eine Jubiläumstour zum 30-jährigen Bestehen von Pro Velo Schaffhausen. Die Teilnehmenden waren sich einig: Diese Mischung aus Velo-Erlebnis, landschaftlichen Eindrücken und kulinarischem Genuss verdient eine Wiederholung. **OO**



Städtische Veloinitiative – mach mit und sammle weitere Unterschriften

Am 9. September lancierten wir unsere städtische Veloinitiative! Wir freuen uns über ganz viele Unterschriften, denn mindestens 600 sind nötig, damit es velotechnisch auch in unserer Stadt vorwärtsgeht. Mit folgendem Initiativtext fordern wir mehr Engagement für das Velo:

«Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)
Die Stadt Schaffhausen sorgt bis 2035 für die lückenlose Erreichbarkeit aller Quartiere über ein sicheres und

durchgehendes Velowegnetz. Die Planung erfolgt unter Einbezug der Verkehrsknoten und strebt von der übrigen Fahrbahn abgesetzte, kreuzungsarme und vortrittsberechtigte Veloverbindungen an.»

Unterschriftenbögen könnt ihr via Geschäftsstelle bestellen oder selbst ausdrucken. **OO**



Unterschriftenbogen

Download via veloinitiative.ch, ausdrucken und unterschreiben



Keinen Tunnel ohne flankierende Massnahmen

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in der Vergangenheit Autobahnprojekte ohne Rücksicht auf die lokale Bevölkerung geplant. Unsere Stadt hat etwas Besseres verdient. Künftig müssen Autobahnen so geplant werden, dass sie unsere Stadt wirksam entlasten. Die Rahmenbedingungen dafür schafft unsere Initiative: Unsere Stadtregierung muss frühzeitig aktiv werden und sich stärker in den Prozess mit Kanton und Bund einbringen.

Beim letzten Projekt, dem zweiten Fäsenstaubtunnel, ist dies nicht gelungen. Hier will die Entlastungsinitiative entgegenwirken: Ein Autobahnausbau, der sich positiv auf die Quartiere und die Verkehrsteilnehmenden auswirkt, bleibt explizit möglich. Wenn ein Projekt aber zu mehr Verkehr auf dem lokalen Strassennetz führt, muss es verhindert werden. Notfalls muss unsere Stadt bis vor Bundesgericht ziehen, um die Bevölkerung vor Lärm, Unfällen und Luftverschmutzung zu schützen. Andere Gemeinden haben diesen Weg bereits erfolgreich beschritten.

Wir fordern verbindliche Ansagen
In der Vergangenheit wurden Entlastungsmassnahmen im Rahmen von Ausbauprojekten nur unverbindlich in Aussicht gestellt. So warten wir heute noch immer auf die versprochenen «flankierenden Massnahmen» für den 2019 fertiggestellten Galgenbucktunnel. Mit unserer Initiative müssen die



JA zu einer sicheren und lebenswerten Stadt für künftige Generationen.

Entlastungsmassnahmen verbindlich beschlossen werden. Verzögerungen oder Nachlässigkeit seitens der Politik oder Behörden können mit der Initiative unterbunden werden. Es ist ganz einfach: Wir wollen wieder so planen, wie es zu Zeiten des ersten Fäsenstaubtunnels üblich war – als gemeinsames Projekt von Stadt, Kanton und Bund. Für die Menschen in der Stadt Schaffhausen, nicht gegen sie. **OO**



Weitere Infos

Initiativtext und Kampagnenmaterial: ig-faesenstaub.ch

Jubiläumsanlass

Liebes Pro-Velo-Mitglied

Hast du dich noch nicht für unseren Jubiläumsanlass angemeldet? Dann ist es höchste Zeit! Hier findest du die Details zum Anlass:

Ort: Meetingpoint, Herrenacker 15, 8200 Schaffhausen

Datum: Freitag, 19. September 2025

Zeit: 18.30 bis 20.30 Uhr

Moderation: Till Burgherr

Programm:

18.30 Uhr: Begrüssung durch Karola Lüthi, Vorstandsmitglied Pro Velo Schaffhausen.

18.40 bis 19.20 Uhr: Velohauptstadt Bern, was kann Schaffhausen daraus lernen? Vortrag von Ursula Wyss.

19.20 bis 20 Uhr: Präsentation der Ostschweizer Fachhochschule: Visionen für Schaffhausen durch Studienleiter Marco Starkermann und die Studierenden.

20 bis 20.30 Uhr: Diskussionsrunde mit Ursula Wyss, Stadträtin Dr. Katrin Bernath und Studierenden.

Im Anschluss an die Präsentation offeriert Pro Velo Schaffhausen einen Apéro. Eine Anmeldung bis Freitag, 12. September 2025 ist deshalb erwünscht.



Anmeldung

Via QR-Code oder www.provelo-sh.ch

Termine

- 20. September: Velotour Napoleonseck, Treffpunkt Bahnhof Thayngen, um 10 Uhr
- 8./9. Mai 2026: Velobörse Schaffhausen

Verschossen in ein Börsenvelo

Liebe kennt keine Grenzen. Marc etwa hat sich an der Velobörse in ein Rennvelo verliebt, obwohl er doch eigentlich gar kein Gummeler ist.



Marc und seine neue Liebe: Ein Rennrad der in Padua gegründet und heute in Winterthur beheimateten Marke Vigorelli.



Mein neues Velo ist eine echte Trouvaille. Es stand an der Velobörse von Pro Velo. Ein Sieben-Kilo-Vollkarbon-Rennrad, dessen Neupreis vor fünf Jahren locker elf Mal höher war als das, was ich dafür ausgegeben habe. Es ist ein Gummeler teil, das eigentlich alles hat, was ein Top-Rennrad braucht: edelste Komponenten wie Dura-Ace-Schaltungen und Bremsen, Rotor-Kurbeln und einen Karbonsattel ohne Polster. Aber es ist etwas aus der Zeit gefallen. Es hat nämlich noch Felgenbremsen – und das auf Karbonfelgen; dafür aber auch eine klassische Form, die ich tausendmal ästhetischer finde als dieses Aero-Kack-Design der neusten Generation.

So sehr ich dieses Börsenvelo liebe, es ist ganz klar eine Hassliebe. Denn ich ertrage das Gummelen eigentlich ganz und gar nicht. Dieses Leiden auf der Strasse, an der prallen Sonne, bei ständigem Lärm. Ich fahre Velo im Alltag und in der Freizeit im Wald oder auf Schotter.

Der schwarze Pfeil im Wohnzimmer

Jetzt besitze ich ein Rennvelo und habe dem Teil sogar einen Namen gegeben: Freccia Nera di Faccia Crema. Der Name bedeutet übersetzt «schwarzer Pfeil mit cremefarbener Front» und passt perfekt zu dem schwarzen Rahmen und den hellen Pneus. Letztere habe ich meiner Liebsten neu gekauft, weil sie damit noch schöner ist. Der schwarze Pfeil steht nun bei uns im Wohnzimmer. Meine Verlobte ist darüber nicht glücklich. Aber nicht etwa, weil sie findet, dass Velos nicht in die Wohnung gehören, sondern weil ihr Gravelbike von dort verdrängt wurde.

Natürlich führe ich meine Liebste auch hin und wieder standesgemäß aus. Im hautengen Lycra über sengendem Asphalt. Aber nicht zu oft. Denn der Sattel ist aus Vollkarbon ohne Polster. Damit lässt sich nur krass sauber ohne Gewicht auf dem Damm fahren. Das ist zwingend, um die Sollbruchstelle Harnröhre zu schonen und zu verhindern, dass ich Blut pinkeln werde. **OO**

1. Goldener Schriftzug und Pneus mit cremefarbener Wand.
2. Felgenbremsen an Karbonrädern sind heute aus der Zeit gefallen.

 **Mehr von dieser Liebe?**
 Hier gehts zur Langfassung über Marc und seine Freccia Nera.