

ZÜRICH  
SCHAFFHAUSEN  
ZUG

März 2026

# VELO



## Wie man mehr Velo auf die Strasse bringt

Seite 5

### Kinder aufs Velo

Wie Kids Velo fahren lernen  
und dranbleiben. Seite 4 und 14

### Velo zählen in Winti

Was die Zahlen in Winterthur  
aussagen. Seite 8





GEMEIN(T)

# Blockade statt Zukunft

Was juristisch nicht durchkommt, soll nun per Initiative erzwungen werden. Der «Parkplatz-Kompromiss» wirkt wie ein Trotzanfall – und droht Zürich auf Jahre hinaus zu blockieren.

Es liegt im Trend, Volksentscheide und Gesamtstrategien zu ignorieren oder zu übersteuern. Auch vor Zürich macht diese Methode keinen Halt: Stimmen wir doch voraussichtlich diesen Sommer über die trügerische Volksinitiative «Parkplatz-Kompromiss» ab.

Von «Kompromiss» kann keine Rede sein. Die Initiative ist eine Trotzreaktion von Ewiggestrigen, die sich einer gerechten Flächenverteilung verweigern und die Zeichen der Zeit nicht sehen wollen. Dieselben Kräfte bekämpften den Abbau von Parkplätzen bereits juristisch – und scheiterten wiederholt. Zur Saatlenstrasse etwa hielt das Verwaltungsgericht unmissverständlich fest: Das öffentliche Interesse an sicheren Velorouten überwiegt klar. Weil sie den Entscheid nicht akzeptieren können, wollen die Freunde des motorisierten Individualverkehrs nun

per Initiative durchsetzen, was juristisch chancenlos ist.

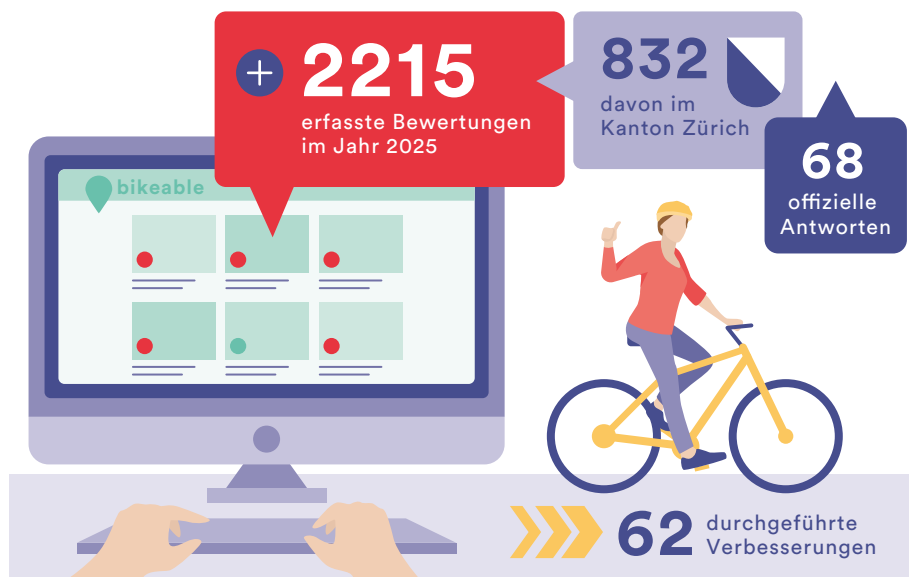
## Ein Abbauverbot für Parkplätze

Die Vorlage würde den Parkplatzbestand im öffentlichen Raum ab 2025 stadtwweit und in jedem Quartier einfrieren – faktisch ein Abbauverbot. Das bedeutet Stillstand und in absoluten Zahlen sogar mehr Parkplätze. Denn seit 1959 müssen bei Neubauten Autoabstellplätze erstellt werden. Laufend entstehen neue Tiefgaragenplätze,

«Der öffentliche Raum ist zu wertvoll, um als Abstelllager für Autos zu dienen. Darum braucht es ein klares NEIN zur Initiative.»

während der Autobesitz pro Haushalt sinkt und private Parkplätze leer stehen – nicht aus Mangel an Angebot, sondern weil Parkieren auf der Strasse billiger ist. Immerhin: Dank der im letzten Sommer angenommenen neuen Parkkartenverordnung sollte die Auslastung nun etwas besser werden.

Mit der Annahme des kommunalen Richtplans sowie dem Ja zu den Stadtklima-Beschlüssen hat die Stadtzürcher Stimmbevölkerung den Kurs klar vorgegeben: sichere Velorouten, weniger Hitzeinseln, mehr Grün und höhere Lebensqualität. Der «Parkplatz-Kompromiss» blockiert pragmatische Lösungen, verzögert notwendige Anpassungen und zementiert Zielkonflikte. Der öffentliche Raum ist zu wertvoll, um als Abstelllager für Autos zu dienen. Darum braucht es an der Urne ein klares NEIN. oo



## GEZÄHLT

# Bikeable auf Rekordkurs

Die Nutzung von Bikeable hat 2025 erneut zugenommen: Velofahrende haben im vergangenen Jahr schweizweit 2215 Spots auf der Bewertungsplattform für Veloinfrastruktur erfasst, rund ein Drittel davon im Kanton Zürich. Die allermeisten Einträge stammen aus der Stadt Zürich, gefolgt von Winterthur und Wald. Im Schnitt sind rund 90 Prozent der Spots unter der Kategorie «Flop» eingetragen. Dabei handelt es sich folglich um Infrastruk-

tur, die Velofahrende als ungenügend betrachten. Was erfreulich ist: Mit Reaktionen auf 68 Spots gab es im Kanton Zürich noch nie so viele offizielle Antworten wie im Jahr 2025. Bei insgesamt 62 Schwachstellen haben die Verantwortlichen Verbesserungen durchgeführt. Im Vergleich zu den drei vorhergehenden Jahren hat sich die Anzahl der Spots, an denen Korrekturen vorgenommen wurden, leicht verringert. **OO**

## GEFREUT

# Start frei für Pro Velo Bülach

In Bülach erhält das Velo neuen Schwung: Engagierte Velofahrende aus der Region laden zur Gründung von Pro Velo Bülach ein. Ziel ist mehr Raum fürs Velofahren im Alltag – mit sicheren Verbindungen, besserer Infrastruktur und einer starken lokalen Stimme. Der Startschuss fällt am Freitag, 10. April, um 19.30 Uhr im reformierten Kirchgemeindehaus. Zum Auftakt läuft die Doku «Rotterdam radelt». Sie zeigt, von wie viel Lebensqualität Menschen in einer velofreundlichen Stadt profitieren. Die Doku wird durch Filmsequenzen aus Bülach kontrastiert, die aufzeigen, wo die Region im Vergleich steht. Danach folgt eine offene Diskussion mit Apéro. **OO**



Pro Velo Bülach fordert mehr Platz fürs Velo in der Gemeinde.

## BESUCHT

Online-Artikel bei Pro Velo Kanton Zürich:

**1** Hast du unseren Jahresrückblick schon gelesen? Auf 2025 schauen wir besonders gerne zurück, etwa auf das Fest rund um die Eröffnung des Velotunnels. Es gibt jedoch auch Entwicklungen, die uns Sorge bereiten.

[pvzh.ch/rueckblick](https://pvzh.ch/rueckblick)

**2** Falls du keine Zeit für 3000 Zeichen hast, empfehlen wir dir die aktualisierten Meilensteine. Dort gibt es den Rückblick 2025 auf rund 500 Zeichen.

[pvzh.ch/meilensteine](https://pvzh.ch/meilensteine)

**3** Keine Velobörse mehr verpassen? Hier verraten wir dir den Link zu einer Seite, auf der sämtliche Börsentermine gesammelt sind.

[pvzh.ch/boersen](https://pvzh.ch/boersen)



## Laufend aktuell

Der Wegweiser der Zürcher Veloagenda.



«Es ist wie Mikrowellen-Popcorn: lange passiert nichts, und plötzlich passiert alles gleichzeitig.»

Simone Brander über die Umsetzung der Velovorzugsrouten auf Tsüri.ch





In den Velofahrkursen von Pro Velo lernen Kinder und ihre erwachsenen Begleitpersonen gemeinsam.

## VERKEHRSSICHERHEIT

# Wie lernen Kinder das Velofahren?

So wird aus den ersten Rollversuchen Schritt für Schritt sichere Velokompetenz – mit Freude, Vertrauen und der richtigen Begleitung.

### 1 Das erste Velo

Um schmerzhaftes Stürze zu vermeiden, darf das Kindervelo nicht zu gross sein. Zu Beginn stellst du den Sattel so tief ein, dass sich dein Kind problemlos mit beiden Füessen auf dem Boden abfangen kann. Ein Laufrad ist die optimale Vorbereitung auf das spätere Velofahren, da die Kleinen bereits damit das Gleichgewicht trainieren. Stützräder braucht es so keine.

### 2 Richtig begleiten statt schieben

Solange dein Kind unsicher fährt, sollte es immer nach vorne schauen, um das Gleichgewicht besser halten zu können. Deshalb läufst du am Anfang

lieber rückwärts vor deinem Kind her, statt es hinten am Velo zu halten. So kann dein Kind auf dich zufahren und dich im Blick behalten.

### 3 Anfahren und bremsen

Die grösste Hürde zu Beginn ist meist das Anfahren. Stosse dein Kind jedes Mal mit etwas weniger Kraft an und



ermutige es, selbstständig in die Pedale zu treten, bis es das Anfahren beherrscht. Rücktrittsbremsen sind zu Beginn für Kinder einfacher zu bedienen als Bremsen mit Bremsgriffen. Verschiedene Gänge sind für das erste Velo nicht nötig, da das Gangschalten das Kind in diesem Lernstadium noch überfordert.



### 4 Geduld statt Druck

Stürze gehören dazu. Bestimmt wirst du dein Kind das eine oder andere Mal trösten müssen. Kinderpflaster nicht vergessen! Bleib trotzdem gelassen und vertraue deinem Kind. Ermutige es, versuche aber nichts zu erzwingen.

### 5 Schrittweise an den Verkehr gewöhnen

Zuerst auf sicheren Plätzen üben, später auf verkehrsarmen Strassen. Gemeinsame Ausfahrten helfen deinem Kind, Verkehrssituationen zu verstehen und richtig zu reagieren.

## 6 Vorbild sein

Die Kleinen schauen sich vieles von älteren Geschwistern und Spielkameraden ab. Aber besonders auch dein Verhalten wird mit Argusaugen beobachtet. Sei dir deiner Vorbildfunktion bewusst!

## 7 Begleiten statt führen

Zu Beginn fährst du voraus, damit sich dein Kind geschützt an das Fahren auf der Strasse gewöhnt. Mit zunehmender Sicherheit kann es auch einmal vorausfahren, während du von hinten verbal unterstützt. So lernt es, Situationen selbst einzuschätzen und eigenständig Entscheidungen zu treffen.

## 8 Verkehrsregeln spielerisch lernen

Nutze gemeinsame Fahrten, um Verkehrssituationen zu erklären und zu üben: Was bedeutet diese Tafel? Wie verhältst du dich bei Haifischzähnen? Warum fährt man im Kreisel in der Mitte, wenn man nicht gleich die erste Ausfahrt nimmt? So wächst das Verständnis und die Sicherheit Schritt für Schritt. oo

## Velofahrkurse von Pro Velo

Besuche gemeinsam mit deinem Kind einen Velofahrkurs von Pro Velo. Der Kurs A ist für Kinder ab sechs Jahren, die zwar Velofahren können, aber zum Beispiel noch Mühe mit Handzeichen, Bremsen oder der Konzentration haben. Der Kurs B eignet sich für Kinder ab sieben Jahren, die das Velofahren sicher beherrschen, aber die Regeln und das Verhalten im Verkehr noch nicht kennen oder umsetzen können. Beide Module finden jeweils in Begleitung eines Elternteils statt. Denn während die Kinder üben, erhalten die erwachsenen Begleitpersonen wertvolle Impulse, um ihr Kind auf dem Weg zu selbstständiger und sicherer Verkehrsteilnahme optimal zu begleiten.

Jetzt anmelden und sicher unterwegs sein:

🌐 [velofahrkurs.ch](http://velofahrkurs.ch)

## CYCLE WEEK WORKSHOP

# «Aktiv werden fürs Velo»

Du willst in deiner Gemeinde was fürs Velo bewegen? Der Workshop «Aktiv werden fürs Velo» an der Cycle Week zeigt dir, wie du vorgehen kannst – wir vermitteln Tipps und Tricks sowie wertvolle Kontakte.

Bessere Veloinfrastruktur fällt nicht einfach vom Himmel: Sie entsteht dort, wo Menschen etwas verändern wollen. An unserem Workshop «Aktiv werden fürs Velo» an der Cycle Week zeigen wir dir, wie und wo du Einfluss nehmen kannst – von kommunalen Mitwirkungsverfahren bis zu kreativen Aktionen im öffentlichen Raum.

Vertreterinnen von Pro Velo teilen Erfahrungen aus ihrer politischen Arbeit und Wissen zur aktuellen Gesetzgebung. Dazu kommen zwei Aktivistinnen aus der Zürcher Velocommunity, deren Aktionen zeigen, wie Ideen Wirkung entfalten können – auch mit bescheidenen Mitteln.

### Austausch und Inspiration

Was können wir voneinander lernen? Sehr viel. Institutionelle Arbeit profitiert von frischen Impulsen aus der Community. Aktivistische Energie gewinnt an Schlagkraft, wenn sie auf Fachwissen und Netzwerke trifft. Gemeinsam lassen sich Kräfte bündeln – für sichere, durchgängige

und attraktive Velowege in der Stadt und auf dem Land. Wenn dir bessere Velowege am Herzen liegen, ist das dein Moment. Komm vorbei, bring deine Perspektive ein und gestalte die Velokultur in deiner Gemeinde mit. Wir versprechen dir: Du gehst mit konkreten Ideen, zahlreichen Kontakten und sehr viel Motivation nach Hause.

Der Anlass findet am Samstag, 30. Mai, von 15 bis 17 Uhr statt. Jetzt vormerken und gemeinsam mehr bewegen. Anmeldung ab 2. April möglich. oo

🌐 [pvzh.ch/workshop](http://pvzh.ch/workshop)

## Clever dur Züri

Gemeinsam mit der Stadt Zürich bieten wir an der Cycle Week einen weiteren Workshop an: «Clever dur Züri» ist eine kostenlose Veloschulung für Erwachsene. Eine ideale Gelegenheit, um Wissen und Können im komplexen Stadtverkehr aufzufrischen, Tipps und Tricks von den Veloprofis zu erhalten und sich auf den aktuellen Stand zu bringen, wie man am schlauesten und sichersten durch die Stadt kommt. Die Kurse finden am Freitag, 29. Mai, um 18 Uhr und am Samstag, 30. Mai, um 13 Uhr statt. Anmeldung ab 2. April möglich.

🌐 [pvzh.ch/clever](http://pvzh.ch/clever)



Wie kommt das Velo auf die Strasse? Im Workshop geben wir dir Ideen mit.



# Das Velo passt in alle Parteiprogramme

Das Velo wird gerne in die linksgrüne Ecke gesteckt. Dabei passt es eigentlich auch perfekt zu den Werten der bürgerlichen Parteien – von SVP bis EVP.

Im linken politischen Spektrum gehört das Velo längst zum festen Inventar des Wahlkampfes. SP, Grüne und AL bekennten sich offen zur Veloförderung, formulieren konkrete Ziele und machen das Thema sichtbar. Und auch die GLP schreibt sich das Velo auf die Fahne. Bei den übrigen bürgerlichen Parteien fällt das Bild deutlich zurückhaltender aus: Oft bleibt das Velo unerwähnt. Oder noch schlimmer: Menschen auf Velos werden zum Feindbild stilisiert. Umso spannender ist der Blick auf die Grundwerte dieser Parteien. Denn jenseits der aktuellen Rhetorik zeigt sich: Viele zentrale Anliegen von Mitte bis rechts sprechen eigentlich klar für das Velo.

## Unabhängigkeit für die SVP

Die SVP steht für Unabhängigkeit, Eigenverantwortung sowie einen sorgfältigen Umgang mit Boden und Landschaft. Genau diese Werte wür-



Wahlkampf in der Stadt Zürich.

## Das Velo von GLP bis AL

Ein Blick auf die Parteien links der Mitte sowie auf die GLP zeigt ein anderes Bild: Hier ist Veloförderung nicht nur wertemässig anschlussfähig, sondern expliziter Bestandteil der Programme – oft verbunden mit konkreten politischen Vorhaben. So heisst es etwa in den Leitlinien der **Grünliberalen Partei**: «In erster Linie soll Verkehr vermieden, in zweiter die Verlagerung auf effizientere Verkehrsmittel wie den Velo- und Fussverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gefördert werden.» Dass die GLP

diesem Grundsatz auch wirklich treu bleibt, wissen wir aus erster Hand: Die GLP-Kantonsrätin Sonja Gehrig ist im Vorstand von Pro Velo Kanton Zürich und vertritt unsere Anliegen im bürgerlich dominierten Rat. Bei den **Grünen** steckt das Velo praktisch in der DNA. Und so erstaunt es nicht, dass das beste aller Verkehrsmittel auch Eingang in das Wahlprogramm 2023–2027 findet. Wobei zu betonen ist, dass die Grünen sehr konkrete Ziele nennen: «Wir bauen Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr aus und verbes-

sern bestehende. Dazu gehören auch mehr Abstellplätze und sichere, getrennte Wege und der Bau von Schnell- und Komforttrouten fürs Velo.» Die **SP** erwähnt das Velo in ihrem aktuellen Parteiprogramm unter anderem im Zusammenhang mit dem Klimaschutz: «Nachhaltige Mobilität wird nur durch einen konsequenten und den Bedürfnissen angepassten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs erzielt.» Im Vergleich zur Position der Grünen bleibt diese Formulierung etwas abstrakt. Dass die Genos-

den eigentlich für die Förderung des Velos sprechen: Es ermöglicht selbstbestimmte Mobilität, souverän und ohne internationale Abhängigkeiten. Auch benötigt das Velo im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln extrem wenig Platz. Veloverkehr kommt mit minimalem Bodenverbrauch aus – ein zentrales Anliegen gerade für Kreise, die Kulturland erhalten und weitere Asphaltierung begrenzen wollen.

Liebe SVP, für den Schutz des Kulturlands und die Selbstbestimmung ist das Velo der ideale Verkehrsträger.

### Wirtschaftlich für die FDP

Freiheit, Eigenverantwortung und Wirtschaftlichkeit sind zentrale Werte der FDP. Das Velo verkörpert genau diese Prinzipien: Es ist individuell, effizient und verursacht kaum externe Kosten. Veloinfrastruktur gehört zu den kosteneffizientesten Investitionen im Verkehr und entlastet bestehende Netze ebenso wie öffentliche Budgets. Aus liberaler Sicht wäre das Velo damit eine naheliegende Lösung für urbane Mobilität.

Liebe FDP, das Velo ist das liberalste und effizienteste Verkehrsmittel

«Viele bürgerliche Werte sprechen eigentlich fürs Velo. Politisch sichtbar wird das jedoch nur selten.»

überhaupt. Es reduziert die nötige staatliche Infrastruktur und damit die staatlichen Ausgaben.

### Familienfreundlich für die Mitte

Die Mitte steht für Verantwortung, Ausgleich und Politik für alle Generationen. Gerade für Familien und Kinder spielt das Velo eine zentrale Rolle: sichere Schulwege, selbstständige Mobilität und Bewegung im Alltag. Veloförderung entlastet Familien finanziell und schafft sichere, lebenswerte Räume. Damit passt das Velo hervorragend zu einer familienorientierten Politik.

Liebe Mitte, vor allem Familien und ältere Menschen profitieren von sicheren Velorouten und werden dadurch finanziell entlastet.

### Verantwortungsvoll für die EVP

Die EVP orientiert sich an Verantwortung, Gemeinschaft und der Bewahrung der Schöpfung. Das Velo entspricht diesen Werten in besonderer Weise: Es schont Ressourcen, fördert Gesundheit und stärkt das respektvolle Miteinander im öffentlichen Raum. Veloförderung ist gelebte Verantwortung gegenüber kommenden Generationen.

Liebe EVP, das Velo schützt Mensch und Umwelt (auch bekannt als Schöpfung), und stärkt die Gesundheit und das psychische Wohlbefinden. Das Velo verbindet ökologische Vernunft mit sozialer Gerechtigkeit – zwei Kernpfeiler der EVP-Politik. oo



sen aber wissen, wie man den Veloverkehr fördert, haben sie mit der Velorouteninitiative in der Stadt Zürich bewiesen. In den Positionen der **Alternativen Liste** ist das Velo unter dem Stichwort «Mehr Freiraum» erwähnt. Dort heisst es: «Wir fordern, dass wenigstens die Hälfte der Strassenfläche dem Fussverkehr, Velos und Trottinetten gehören und Parkplätze reduziert werden.» Das sind konkret messbare Ziele, welche die AL in Sachen Velo zum verlässlichen Partner machen.

## VERMISCHTES

### MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die MV findet am Dienstag, 24. März, ab 18.30 Uhr, im Zeughausareal in Uster statt. Das Rahmenprogramm befasst sich mit den Fragen: Wie werden die Velobahnen aussehen und wie bringen wir sie auf die Strasse?

pvzh.ch/mv

### VELOBÖRSEN

Insgesamt organisieren wir 2026 dreizehn Börsen in Stadt und Kanton Zürich. Während allen Stadtzürcher Börsen bieten wir einen kostenlosen Velocheck an, bei dem unsere Schrauber kleinere Defekte gleich vor Ort reparieren – alle Börsendaten auf einen Klick unter dem Link.

pvzh.ch/boerse



### VELOFESTE IM OBERLAND

Am 28. März ist auf der Achse Volketswil, Wetzikon und Wald richtig viel Velo los. An jenem Samstag finden an allen drei Orten Velobörsen statt. In Volki im Rahmen des Frühlingsfests im Volkiland, in Wetzikon mit Kinderattraktionen und in Wald mit einem grossen Velofest für Jung und Alt. Mehr dazu in der Agenda auf unserer Website.

pvzh.ch/events

### MOVE THE DATE

Am Samstag, 9. Mai sind wir am Move-The-Date-Festival präsent. Es ist Teil der Klimawoche in Zürich und fokussiert auf Klimaneutralität sowie Upcycling. Passend dazu bauen wir eine Velowerkstatt auf. Bei uns kannst du dein Velo mit Unterstützung von versierten Schraubern selber flicken.

movethedate.ch

### WIPKI VELOFÄSCHT

In diesem Jahr findet das Wipki Velofäschts am 6. Juni rund um den Burrischof statt. Neben Veloparcours, Cargovelo-Testfahrten und Infoständen bieten Gastrovulos diverse Spezialitäten an. Pro Velo ist unter anderem mit dem beliebten Glücksrad vor Ort. Und last, but not least endet die Kidical Mass mitten auf dem Festplatz.

pvzh.ch/wipki



# Mit neuen Zahlen zur Velostadt

Seit den 1950er-Jahren hat sich der Veloverkehr mehr als verdreifacht. Die Velo- und E-Bike-Zählung 2025 von Pro Velo Winterthur liefert eine umfassende Datengrundlage – und stellt der Stadt klare Aufgaben.

An einem warmen Dienstagabend Ende Juni sitzen in Winterthur an Dutzenden Strassenrändern Menschen mit Klemmbrettern. Es ist 17 Uhr, die Stosszeit am Feierabend setzt ein. Velos und E-Bikes surren über Brücken, durch Quartiere, zum Bahnhof. Eine Stunde lang wird gezählt – konzentriert, ruhig, unspektakulär. Und doch entsteht dabei ein selten scharfes Bild davon, wie sich die Stadt bewegt.

Die von Pro Velo Winterthur organisierte Erhebung war die erste flächendeckende Velo-Grosszählung seit 1955. Damals hatte die Stadt selbst gezählt, in einer Zeit, in der die Massenmotorisierung erst begann. Am 24. Juni 2025 erfassten 80 Freiwillige an 72 Standorten den Veloverkehr zwischen 17 und 18 Uhr. Das Resultat: In nur einer Stunde wurden über 20 000 Fahrten von Velos und E-Bikes registriert.

Die Zahlen zeigen vor allem eines: Das Velo ist längst ein zentraler Bestandteil der Winterthurer Mobilität. Im Vergleich zu den 1950er-Jahren hat sich das Veloverkehrsaufkommen etwa verdreieinhalbfacht. Das ist bemerkenswert. Vor allem, wenn man bedenkt, dass die Zahl der Einwohner im selben Zeitraum nur halb so viel gewachsen ist. Doch ist die Velostadt ein Selbstläufer?

## Die Kraft der Infrastruktur

Besonders stark ist der Zuwachs dort, wo die Infrastruktur gezielt verbessert wurde. Auf der Wylandbrücke oder am City-Ring bei der Turmhaldenstrasse verkehren heute rund siebenmal mehr Velos gegenüber früheren Zählungen. Auch auf den im Netzplan von 2014/2020 vorgesehenen – aber erst unvollständig umgesetzten! – Velorouten sind deutlich mehr Zweiräder unterwegs als auf parallel verlaufenden Strecken.

Am meisten Bewegung herrscht erwartungsgemäss in Bahnhofsnähe. Auf der Stadthausstrasse wurden in der Spitzenstunde 750 Velos und



Pro-Velo-Geschäftsleiterin hat an der Veloroute Töss mitgezählt.

E-Bikes gezählt, auf der Rudolfstrasse rund 570. Beide Verbindungen dienen als zentrale Zufahrten zu den Veloabstellanlagen und zur Querung beim Hauptbahnhof, aber auch als «Hauptschlagader» der sechs städtischen Velorouten. Hoch ist die Nutzung aber auch auf weiteren wichtigen Verbindungen: Auf den teilweise realisierten und rotgefärbten Velorouten in Rich-

tung Wülflingen, Töss und Oberwinterthur bewegen sich täglich 4500 bis 5500 Velos.

## Die unbequeme Seite der Zahlen

Die Erhebung macht zugleich sichtbar, dass das Velo auf den Hauptachsen stiefmütterlich behandelt wird: Auf der Schaffhauserstrasse am Lindspitz zum Beispiel sind 17 Prozent der Menschen zur Feierabendzeit mit dem Velo unterwegs – und trotzdem gibt es dort nur einen schmalen Radstreifen. Die sechs attraktiven, aber noch unvollständigen Velorouten alleine reichen nicht, um ungebrochen Velostadt zu bleiben.

Die Zahlen gewinnen zusätzlich an Gewicht mit Blick auf die Entwicklung der Stadt. Für die kommenden 15 Jahre wird weiteres Wachstum der Bevölkerung und Beschäftigten erwartet – bei gleichzeitig angestrebter Verdoppelung des Veloverkehrs. Die Zählung liefert damit nicht nur eine Momentaufnahme, sondern auch eine Grundlage und Ansporn für noch mehr Velostadt. **OO**

## Sei dabei!

Du möchtest mehr über die Zählresultate erfahren? Dann komm am **Montag, 30. März, von 19.00 bis 20.30 Uhr** ins Restaurant Eulachstrand/Läbesruum. Dort diskutieren wir über die Ergebnisse der Velozählung und überlegen uns, wo noch mehr Velostadt drinliegen könnte. Keine Anmeldung nötig. Dafür gibts schicke Postkarten der Velozählung abzuholen.



## Fakten und Forderungen

### Bahnhof und Altstadtquerung als Hotspot

Die höchsten Velofrequenzen liegen im Umfeld des Hauptbahnhofs. Die Stadthausstrasse und die Rudolfstrasse fungieren als zentrale Zufahrtsachsen zu Abstellanlagen und Querungen, die Altstadtquerung bleibt herausfordernd.

**Forderung:** Bahnhoofsnahe Veloinfrastruktur prioritär optimieren und mit dem inneren und äusseren City-Ring alternative Verbindungen zwischen den Velorouten aufwerten.

### Infrastruktur wirkt

Wo Veloinfrastruktur konsequent umgesetzt wurde – beispielsweise mit Roteinfärbung oder prägnantem Veloroute-Logo –, ist die Nutzung besonders hoch. Die sechs Velorouten sind aber noch nicht lückenlos – und reichen nicht, um alle Haustüren einer Velostadt zu verbinden.

**Forderung:** Velorouten und Hauptverbindungen lückenlos und in hoher Qualität bis spätestens 2042 realisieren.

### Velo trägt den Pendelverkehr

In einer einzigen Feierabendstunde wurden stadtweit über 20 000 Fahrten registriert. Auf wichtigen Achsen und Velorouten bewegen sich täglich mehrere tausend Velos und E-Bikes. Die Zahlen bestätigen die Rolle des Velos als zentraler Bestandteil des Pendlerverkehrs.

**Forderung:** Dem Veloverkehr auf Hauptachsen ausreichend Raum und Schutz für ein sicheres Nebeneinander mit weiteren Verkehrsteilnehmenden geben.

### Wachstum braucht Platz – dank mehr Velo aber weniger

Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird auch die Nachfrage nach platzsparender Mobilität steigen. Damit das Verkehrs-

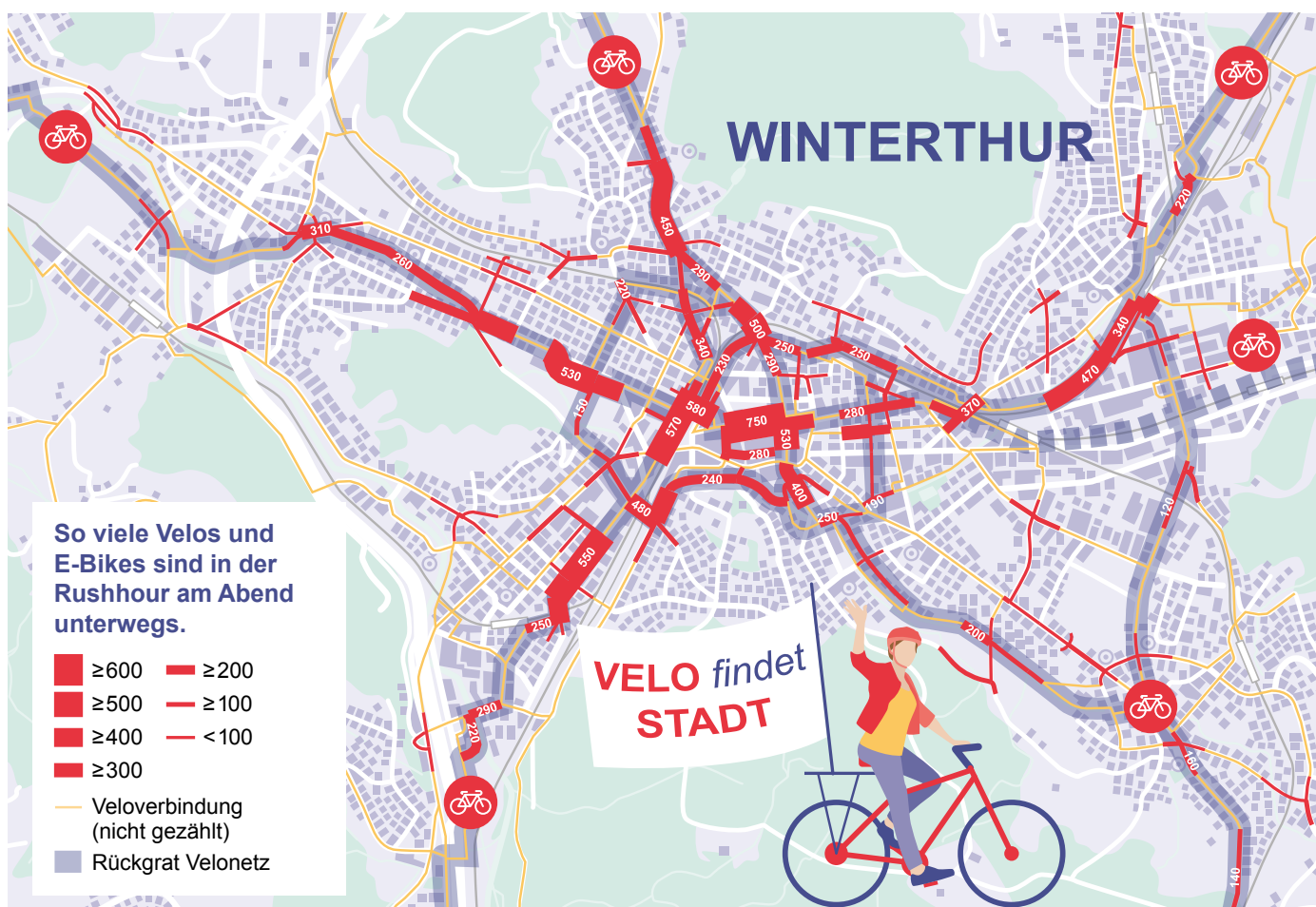
system leistungsfähig bleibt, muss der Anteil des Veloverkehrs deutlich zunehmen.

**Forderung:** Velo- und Fussverkehr gezielt als Verkehrsmittel erster Wahl fördern und den unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnissen Rechnung tragen.

### Was gezählt wird, zählt

Dass die Stadt Winterthur Velozählungen an mehreren Orten automatisiert durchführt und die Daten veröffentlicht, ist zu begrüßen. Leider fehlt aber weiterhin das systematische Monitoring, das seit über zehn Jahren versprochen wird. Nur so kann die Weiterentwicklung der Velostadt gezielt gefördert werden.

**Forderung:** Stadtweites, dauerhaftes Velomonitoring mit automatischen Zählstellen aufbauen.



Velofahrer leben länger. Doch wer früh stirbt, schont das Klima.



## CYCLING SCIENCE

# Fürs Klima aufs Velofahren verzichten! Wirklich?

Es ist eine der problematischsten Studien über das Velofahren, die ich kenne: Karl T. Ulrich veröffentlichte 2006 die Studie «The Environmental Paradox of Bicycling» («Das ökologische Paradoxon des Radfahrens»). Der Professor an der Universität Pennsylvania verglich den Energiebedarf des Radfahrens mit jenem des Autofahrens und kam zum Schluss: Velofahren ist zwar viel sparsamer, aber trotzdem verbrauchen Velofahrende unter dem Strich ebenso viel Energie wie Autofahrende – weil sie länger leben!

Wenn ich von dieser Studie erzähle, finden das die meisten entweder zynisch oder lustig. Dann tauchen neue Ideen auf, wie man die Umwelt schützen könnte: Abschaffung der Promillegrenze, Gurtverbot und – nur konsequent – Aufhebung des Tempolimits innerorts.

Bevor ihr die Studie als populistischen Stumpfsinn abtut, lasst uns die Zahlen anschauen. Wenn man, so Ulrich, pro Woche 50 Kilometer Velo statt Auto fährt, spart man rund elf Gigajoule Energie pro Jahr. Gleichzei-

tig aber führt die körperliche Aktivität zu einem Gewinn an Lebenszeit von 10,6 Tagen. In diesen 10,6 Tagen verbraucht der Durchschnittsamerikaner 9,7 Gigajoule – fast genauso viel, wie er mit Velofahren eingespart hat.

Auf die Gefahr hin, mich unbeliebt zu machen: Problematisch finde ich nicht, dass Ulrich die Auswirkungen gewonnener Lebenszeit gegen den Um-

**«Der Zielkonflikt zwischen Lebenserwartung und Klima ist real.»**

weltnutzen ausspielt, sondern wie er es tut. Er ignoriert diverse Faktoren, die den Energiebedarf beeinflussen: den Strassenbau, die Unmengen an Energie, die während Staus verpufft werden. Oder den Einfluss auf die Lebensweise, die das Auto typischerweise hat: längere Wege, mehr Wohnraum und mehr Konsum. Auch in Bezug auf die Lebens-

erwartung trifft Ulrich unhaltbare Annahmen. Etwa, dass wir mit jedem Jahr die gleiche Anzahl Tage an Lebenszeit gewinnen – egal, wie alt wir sind oder wie lange wir schon Velo fahren. Kurz: Seine Systemgrenzen sind zu eng.

Aber: Natürlich hat es einen Einfluss auf den gesamtgesellschaftlichen, langfristigen Energieverbrauch, wenn die Menschen älter werden. Und es ist zulässig, das zu berücksichtigen. Das heisst nicht, dass die Förderung der allgemeinen Gesundheit kein legitimes Ziel ist. Aber ein Zielkonflikt zwischen dem Anstieg der Lebenserwartung und dem Schutz von Umwelt und Klima ist real.

Das Problem an der Studie ist, dass sie so tut, als wäre sie eine wissenschaftlich saubere, vollständige Gesamtbilanz. Tatsächlich hat Ulrich nur ein paar Faktoren herausgepickt, die ihm eine gute Pointe liefern. oo

### Felix Schindler

schreibt als Journalist über Mobilität und Stadtentwicklung, macht die Hälfte im Haushalt und sich um seine Zwillinge.



## 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)

**Korrektorat:** Kerstin Forster

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

**Auflage:** 5460 Exemplare

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

## PRO VELO MAGAZIN 1/2026

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 Ausgaben:**  
2/2026: 18. Juni 2026.



MITGLIEDERVORTEILE

# Mehr Flow für Schaffhausen

Vom Flowtrail bis zum Skills Center: In Schaffhausen soll ein vielseitiges Trail Center entstehen, das Konflikte im Wald reduziert und den Bikerinnen und Bikern neue Perspektiven eröffnet.

Mountainbiken ist in der Region Schaffhausen längst kein Nischensport mehr, doch die offizielle Infrastruktur hinkt dem Bedarf hinterher. Bisher fehlen im Kanton offizielle Mountainbike-Strecken, was oft zu Konflikten im Wald führt. Genau hier setzt Trail Solution SH an. Der Förderverein hat es sich zur Aufgabe gemacht, rücksichtsvolle und zielführende Lösungen für alle Waldnutzer zu realisieren.

## Was ist geplant?

Das Herzstück des neuen Trail Centers liegt im Waldgebiet zwischen Schaffhausen, Neuhausen und Beringen. Geplant ist ein vielseitiger Mix, der als «Eingangstor zur Bikeregion Schaffhausen» fungieren soll (siehe Karte rechts):

- 1 **Der Flowtrail (blau):** Ein rund 2,5 km langer, flüssiger Streckenverlauf mit Wellen und rollbaren Sprüngen. Im unteren Teil sorgt eine Jumpline für den extra Adrenalinkick.
- 2 **Der Singletrail (rot):** Ein technisch anspruchsvoller, naturnaher Trail von ca. 2,1 km Länge, der sich perfekt in das Gelände einfügt.
- 3 **Das Skills Center (gelb):** Der bestehende Dirtpark Galgenbuck wird saniert und zu einem modernen Übungsgelände für alle Könnertufen ausgebaut.

## Den Bikepark unterstützen

- **Werde Mitglied:** Unterstütze den Verein mit deinem Beitrag und werde Teil der Trail-Familie.
- **Sponsoring:** Trailsolution sucht Partner, die sich finanziell am Park beteiligen.

Mehr Infos gibts unter  
[trailsolution.ch](http://trailsolution.ch)

Der aktuelle Stand der Dinge macht Freude: Nachdem bereits wichtige Vorabklärungen mit dem Kantonsforstamt und den Gemeinden positiv verlaufen sind, visiert der Verein das Jahr 2026 für die Baueingabe an.

## Ein Park für alle

Das Trail Center ist kein exklusiver Spielplatz für Profis. Dank unterschied-

licher Schwierigkeitsgrade – von einfachen, rollbaren Elementen im Skills Center bis hin zu technischen Passagen im Singletrail – finden hier Kinder, Familien und erfahrene Biker und Bikerinnen gleichermaßen ihren Flow auf allen Strecken. Es geht um die Förderung der Gesundheit, den Spass an der Bewegung und ein respektvolles Miteinander im Wald.



Das Trail Center soll kein exklusiver Spielplatz für Profis werden, sondern auch für die Kleinen Spass machen.



## Warum braucht es einen Bikepark?

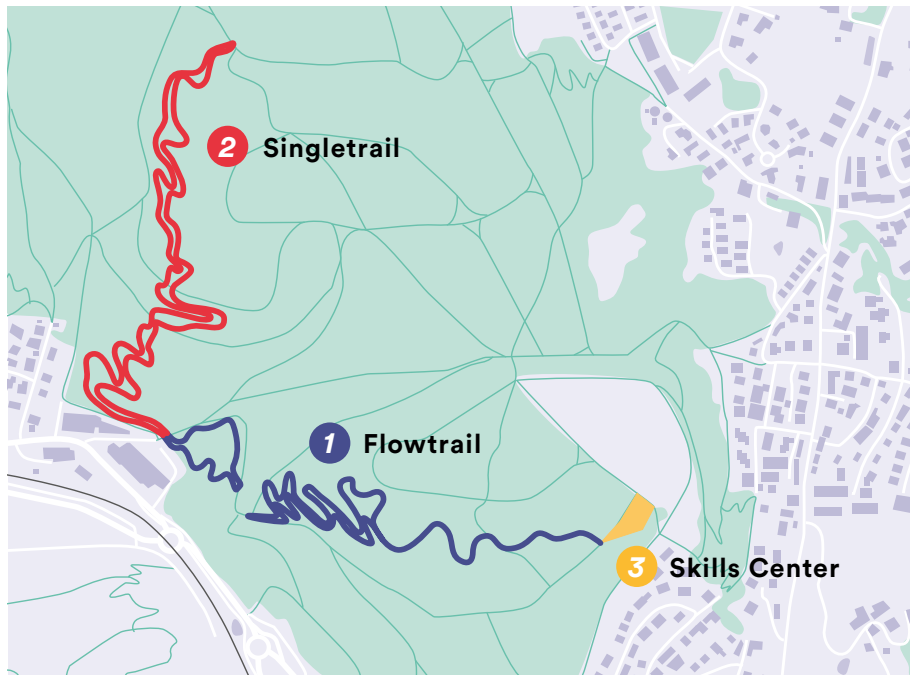
Ein offizielles Angebot lenkt die Besucherströme weg von sensiblen Waldzonen hin zu dafür vorgesehenen Strecken. Das schützt die Natur und erhöht die Sicherheit für Wanderer und Bikerinnen durch klare Entflechtung. Zudem stärkt es die Standortattraktivität von Schaffhausen als modernen Wohn- und Freizeitort.

Hinter dem Projekt steht Trail Solution SH, ein Verein mit über 80 Mitgliedern. Ein solches Projekt braucht aber die Stärke vieler Bikerinnen und Biker in Schaffhausen, daher braucht Trail Solution weitere Unterstützung, um dieses tolle Projekt realisieren zu können. **OO**



### Mehr dazu online

Der Verein Trailsolution stellt sich und sein neuestes Projekt vor.



## VERMISCHTES

### ROLLT DAS VELO IN SCHAFFHAUSEN UND NEUHAUSEN BALD BESSER?

Im Februar haben wir unsere zwei «Volksinitiativen für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiativen)» dem Stadtrat von Schaffhausen und dem Gemeinderat Neuhausen überreicht. Wir haben es geschafft: In Schaffhausen sind 1011 Unterschriften eingereicht worden, in Neuhausen 267. Gemeinsam haben wir ein starkes Zeichen für sichere Velowege und eine moderne Mobilität in beiden Gemeinden gesetzt. Ein grosses Dankeschön an alle, die unterschrieben und gesammelt haben – jetzt liegt der Ball bei der Stadt beziehungsweise der Gemeinde.

### 8. UND 9. MAI 2026 SCHAFFHAUSER VELOBÖRSE

Ab sofort können Verkäuferinnen und Verkäufer ihr Velo bereits zu Hause registrieren. Hierfür erstellst du einfach ein Profil auf dem Börsentool (ab April unter [provelo-sh.ch](https://provelo-sh.ch)), erfasst das Velo online, druckst anschliessend das Veloblatt aus – und bringst dieses an die Velobörse mit.

### 10. APRIL 2026 MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Wir freuen uns, Beat Winterflood, Pro-Velo-Mitglied, an unserer Mitgliederversammlung begrüssen zu dürfen. Im Anschluss an den offiziellen Teils wird Beat eine Fotopräsentation



Beat Winterflood reiste quer durch England.

«In 32 Tagen mit dem Velo quer durch England und Schottland» präsentieren. Danach offerieren wir einen Apéro im WAGI-Haus.



Übergabe der Unterschriften an die Stadträtin Katrin Bernath und die Stadtschreiberin Yvonne Waldvogel.

## Termine

- **10. Mai:** slowUp, wir sind mit einer «Pumpstation» in Herblingen dabei!

### Unsere Velotouren 2026

- **18. April,** Verschiebedatum
- 19. April: Schaffhausen-Stammheim via Diessenhofen
- **23. Mai,** Verschiebedatum
- 25. Mai: Schaffhausen-Husemersee via Hochwachturm
- **27. Juni,** Verschiebedatum
- 28. Juni: Trasadingen-Greifensee
- **29. August,** Verschiebedatum
- 30. August: Neunkirch-Wunderklingen
- **12. September,** Verschiebedatum
- 13. September: St. Gallen-Kreuzlingen

# Wie wir den Nachwuchs aufs Velo bringen

Früher selbstverständlich, heute selten: Rund um Schulhäuser im Kanton Zug sind Kinder auf dem Velo zur Ausnahme geworden. Warum ist dem so – und was lässt sich dagegen unternehmen?

Wer sich morgens rund um Schulhäuser oder in Quartierstrassen im Kanton Zug umsieht, merkt schnell: Kinder auf dem Velo sind seltener geworden. Stattdessen dominieren Busse, (E-)Trotinetts und andere Verkehrsmittel den Alltag. Das Fahrrad, einst selbstverständlicher Begleiter auf dem Schulweg und in der Freizeit, verliert zunehmend an Bedeutung – auch in Städten wie Zug, Baar, Cham oder Steinhausen, die kurze Distanzen und gute Voraussetzungen für den Veloverkehr hätten.

Dieser Wandel hängt stark mit der heutigen Mobilität zusammen. Der Kanton Zug verfügt über ein dichtes

und gut funktionierendes Busnetz, das gerade für junge Menschen unkompliziert nutzbar ist. Gleichzeitig haben E-Trotinetts und ähnliche Fahrzeuge den urbanen Raum erobert. Sie sind schnell verfügbar, benötigen wenig Platz und wirken modern. Wo Velowege fehlen oder nur abschnittsweise vorhanden sind, werden diese Alternativen rasch zur ersten Wahl.

## Warum das Velo an Boden verliert

Ein zentraler Faktor bleibt die Infrastruktur. Viele Alltagsrouten im Kanton Zug sind für geübte Velofahrende gut machbar, für Kinder jedoch oft

anspruchsvoll. Unterbrochene Velostreifen, Mischverkehr mit Autos oder unübersichtliche Kreuzungen sorgen dafür, dass das Fahrrad im Vergleich zum Bus an Attraktivität verliert. Das ist weniger eine Frage der Lust am Velofahren, sondern der Alltagstauglichkeit. Kinder orientieren sich daran, was einfach funktioniert.

Genau hier setzt das seit 2023 geltende Veloweggesetz an. Es verpflichtet Kantone und Gemeinden, zusammenhängende und sichere Velowegnetze zu planen und umzusetzen. Ziel ist ein flächendeckendes Netz, das nicht nur für sportliche oder erfahrene

Jugendliche fürs Velofahren begeistern:  
Das Jugendprojekt DEFI VELO von Pro Velo Schweiz richtet sich an Teenager und kann von Lehrpersonen gebucht werden.





Velofahrende gedacht ist, sondern ausdrücklich auch für den Alltagsverkehr. Für Städte wie Zug eröffnet das Gesetz die Chance, bestehende Lücken systematisch zu schliessen und Velowege neu zu denken – nicht als Randangebot, sondern als fester Bestandteil der Verkehrsplanung.

### Planung und Politik als Schlüssel

Der Kanton Zug hat darauf reagiert und ein kantonales Velowegnetz entworfen, das sowohl Alltags- als auch Freizeitverbindungen umfasst. Dieses Netz soll künftig verbindlich im Richtplan verankert werden. Damit liegt erstmals eine langfristige Grundlage

vor, um den Veloverkehr gezielt weiterzuentwickeln. Gleichzeitig zeigt die politische Diskussion rund um Veloprojekte, dass der Ausbau nicht überall auf ungeteilte Zustimmung stösst. Veloförderung ist kein Selbstläufer, sondern eine politische Prioritätenfrage.

Für Kinder und Jugendliche sind diese Debatten jedoch abstrakt. Entscheidend ist, ob sie im Alltag sichere, direkte und verständliche Wege vorfinden. Wo Velorouten klar geführt, vom Autoverkehr getrennt und logisch vernetzt sind, wird das Fahrrad wieder zur realistischen Option – für den Schulweg ebenso wie für den Weg zu Freunden oder zum Sport. Fehlen diese Voraussetzungen, bleibt das Velo ein Freizeitgerät, das kaum mehr im Alltag eingesetzt wird.

### Sichere Wege als Voraussetzung

Neben der Infrastruktur spielen auch lokale Programme eine Rolle. Verkehrsbildung, Velokurse und Schulprojekte können dazu beitragen, dass Kinder Sicherheit gewinnen und das Fahrrad als selbstverständliches Verkehrsmittel erleben. Solche Massnahmen entfalten ihre Wirkung jedoch nur dann nachhaltig, wenn sie auf ein funktionierendes

Netz treffen. Motivation allein ersetzt keine sicheren Wege.

Die Frage, ob Kinder im Kanton Zug wieder häufiger Velo fahren, ist letztlich eine Frage der Prioritäten. Das Veloweggesetz gibt den rechtlichen Rahmen vor, kantonale Planungen liefern erste Antworten. Ob das Fahrrad im Alltag junger Menschen wieder an Bedeutung gewinnt, entscheidet sich jedoch auf der Strasse – dort, wo Wege entweder einladen oder abschrecken. Der Kanton Zug hat die Voraussetzungen, um hier eine Vorreiterrolle einzunehmen. Entscheidend wird sein, wie konsequent diese Chancen genutzt werden. oo

«Kinder fahren nicht Velo, weil sie nicht wollen, sondern weil sichere Wege im Alltag oft fehlen.»

### Termine

- 9. März: Mitglieder-versammlung
- 28. März: Velobörse
- 9. Mai: Velofahrkurs Zug
- 13. Mai: Velofahrkurs Baar
- 12. Juni: Velokino beim Schulhaus Kirchbühl in Cham

FOTO: ZVG DEFI VELO







# **CYCLE WEEK** **DAS NATIONALE** **VELOFESTIVAL**

## **ZÜRICH** **28. BIS 31. MAI 2026** **EUROPAALLEE | BRUNAU**



Stadt Zürich



powered by  
**GVZ** ZÜRCHER VERKEHRSGESellschaft  
Official Wetterpartner  
der CYCLE WEEK



place **B**  
24/7 SELF STORAGE

**Blick**