

ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG

September 2026

VELO

Im Vergleich zur Rangliste mit den schwer und tödlich verunfallten sind die Unterschiede zwischen den Städten hier noch grösser. Zürich hat eine siebenmal so hohe Rate pro Einwohner wie La Chaux-de-Fonds. Und mit durchschnittlich über 583 pro tausend erfassten Unfällen führt Zürich bei der Planung auf Kurs sind.

Verkehrswachstum
nehmen Velounfälle
tödliche Veloun-
falle im Jahr
wegen des
hohem
Anstiegs
des
Verkehrs
zu
erwarteten
steigen.

Im Vergleich zur Rangliste mit den schwer und tödlich verunfallten sind die Unterschiede zwischen den Städten hier noch grösser. Zürich hat eine siebenmal so hohe Rate pro Einwohner wie La Chaux-de-Fonds. Und mit durchschnittlich über 583 pro tausend erfassten Unfällen führt Zürich bei der Planung auf Kurs sind.

Verkehrswachstum
nehmen Velounfälle
tödliche Veloun-
falle im Jahr
wegen des
hohem
Anstiegs
des
Verkehrs
zu
erwarteten
steigen.

Das Velo in den Medien

Seiten 4, 5

Brückensanierung

Es braucht Geduld bei der Sihlhölzlibrücke. Seite 2

Aktivismus-Quiz

Wie kannst du dich fürs Velo engagieren? Seiten 6, 7



Velofahrende werden aufgrund der Baustelle gebeten, das Velo zu schieben.

GEMEIN(T)

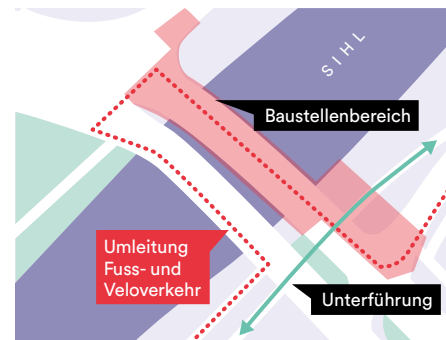
«Aufeinander Rücksicht nehmen»

Zwei Jahre, 200 Meter Umweg mit zwei Lichtsignalen für täglich 2200 Velos. Ah, und ja: bitte Velo schieben und ganz viel Rücksicht nehmen! So kommt die Baustelle der Sihlhölzli-Brücke aktuell daher.

Wo Velofahrende und Zufussgehende entlang der Sihlpromenade bisher die fünf Fahrspuren mit täglich 25 000 Autos ohne Wartezeit unterqueren konnten, ist jetzt Geduld angesagt. Die Sihlpromenade ist beliebt – bei Erholungssuchenden ebenso wie bei Pendelnden zwischen Sihltal und Hauptbahnhof. Die SchweizMobil-

Veloroute 84 und Mountainbikeroute 22 verlaufen hier der Sihl entlang, zudem ist eine Velovorzugsroute geplant. Die örtliche Zählstelle weist knapp 2200 Velos pro Tag auf.

Nun wird die Sihlhölzli-Brücke bis Mitte 2028 umfassend saniert, nicht zu letzt zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs. Die bisherige Mischfläche von



Die Unterführung bei der Sihlhölzli-Brücke ist geschlossen. Oberirdisch ist Geduld angesagt.

2,8 Metern wird auf je einen Velo- und einen Trottoirbereich mit insgesamt 6,6 Metern verbreitert. Das ist erfreulich und wird die Situation deutlich verbessern.

Zweiklassenverkehr?

Doch bis dahin müssen sich Fuss- und Veloverkehr zwischen Baustellenabschrankung und Autobahnzufahrt quetschen. Die Stadt weist mit «Bitte Rücksicht nehmen» auf die Engstelle hin und fordert dazu auf, das Velo zu schieben. Eine der drei Autospuren wurde aufgehoben, damit Fuss- und Veloverkehr überhaupt passieren können. Doch Abschränkungen und Baustelleninstallationen stehen auf den wertvollen Flächen der Menschen, die zu Fuss und auf dem Velo unterwegs sind. Man wird das Gefühl nicht los, hier Verkehrsteilnehmer:in zweiter Klasse zu sein – während die Auto-kolonnen weiterhin Richtung Autobahn vorbeirauschen.

Ob es denn anders ginge? Wenn konsequent vom Velo- und Fussverkehr her geplant würde? Wir hätten ein paar Ideen: eine temporäre überirdische Querung in der Wunschlinie statt eines U-Turns zweimal über die Brücke. Oder zumindest ein Zentimeterlein, damit die bestehende Breite erhalten bleibt und Velofahrende nicht zum «Schieben» aufgefordert werden – was ohnehin mehr Platz beansprucht als eine fahrende Person. Oder ganz wild: Bauprojekte besser koordinieren, damit die alternative Route über das Stauffacherquai bereits velofreundlich umgesetzt wäre.

Doch bis Zürich effektiv zur Velostadt umgebaut ist, müssen wir uns wohl noch in Geduld üben – und so einige ungünstige Baustellen in Kauf nehmen. «Bitte um Rücksicht.» OO

FOTO: YVONNE EHRENSBERGER

FOTO: ZVG; INFOGRAFIK: TNT-GRAPHICS.CH

GEZÄHLT

Strampeln gegen CO₂

Dass Velofahren gut fürs Klima ist, ist eine bekannte Tatsache. Eine europäische Studie zeigt, wie gross der Unterschied tatsächlich sein kann: Menschen, die Velo fahren, verursachen im Alltag 84 Prozent weniger verkehrsbedingte CO₂-Emissionen als Menschen, die nie aufs Zweirad steigen. Dabei zählt nicht nur der Weg zur Arbeit: Untersucht wurden sämtliche täglichen Wege – etwa zum Einkaufen, in der Freizeit

oder zu sozialen Aktivitäten. Auch Emissionen aus der Energieversorgung und der Herstellung von Fahrzeugen flossen in die Berechnung ein. Besonders wirksam ist es, Autofahrten durch Velofahrten zu ersetzen: Wer das Velo anstelle des Autos nimmt, kann im Durchschnitt satte 3,2 Kilogramm CO₂ pro Tag einsparen. Radeln ist damit nachweislich nicht nur gut für die Gesundheit, sondern auch fürs Klima. OO

GEFREUT

Strahlende Gewinnerin

In der letzten Ausgabe haben wir auf unseren Wettbewerb hingewiesen, in dem wir ein tolles Transportvelo von FLINC verlosen durften. Mehr als 1600 Menschen haben an der Verlosung teilgenommen – zu gewinnen gab es aber letztlich nur ein kompaktes Cargobike. Die glückliche Gewinnerin Katrin durfte im Juli ihr neues Velo gleich selbst aus dem Geschäft rausfahren. Wir sind schon gespannt, was sie damit als nächstes durch die Stadt transportiert und halten auf der Strasse nach ihr Ausschau. OO



GESCHAUT

Tandem fahren in SRF-Dok
Unsere Geschäftsleiterin Yvonne Ehrensberger fährt in der neuen SRF-Dokumentation Tandem mit dem Nationalrat Mauro Tuena und diskutiert über die Verkehrsplanung. Wer wohl in diesem Austausch einlenkt?

Zum Beitrag
Hier kannst du ihn dir anschauen.

GEFRAGT

Deine Erfahrung zählt
Im Rahmen eines Forschungsprojekts untersucht die Fachhochschule Nordwestschweiz Unfallursachen bei Velo- und E-Bike-Fahrenden. Wenn du in den letzten fünf Jahren gestürzt, mit einer anderen Person oder einem Fahrzeug kollidiert bist, ist dein Erlebnis für das Projekt aufschlussreich. Auch Beinahe-Unfälle sind von Interesse.

Zur Befragung
Teile in nur 10 Minuten dein Erlebnis.



«Ich mochte das Radfahren schon als Kind so sehr! Dass ich anfangs nicht gut war, spielte keine Rolle.»

Demi Vollering, Tour-de-France-Siegerin im Interview mit dem «Gruppetto»-Magazin.

Zwischen Unfallmeldung und Gravel-Hype

Im Sommer tauchte das Velo vermehrt in den Medien auf. Abseits der Sportberichterstattung schienen vor allem Unfälle und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden auf mediales Interesse zu stossen. Eine verpasste Chance, wie wir finden.

Wenn das Velo in den Medien auftaucht, kommt es erstaunlich oft auf zwei Arten daher: als sportliches Lifestyle-Produkt oder als Verkehrsteilnehmer, der für Ärger sorgt. Frauen steigen vermehrt aufs Rennvelo, Gravelbikes boomen, beeindruckende Bilder von der Tour de France – positive Geschichten gibt es durchaus. Doch sobald das Velo nicht auf der Trainingsstrecke, sondern im Strassenverkehr auftaucht, verändert sich der Ton: Unfälle, Regelverstösse und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden bestimmen die Schlagzeilen.

Besonders stossend fanden wir einen Bericht, der über «Verstösse en masse» bei Velofahrenden berichtete und dabei ein überfahrenes Rotlicht zeigte, gefolgt von einigen Aussagen von Passant:innen. Ein Zusammenschritt aus Momentaufnahmen und persönlichen Wahrnehmungen. Von recherchierten Zahlen zu den Verstösse fehlte jede Spur. Dass guter Journalismus anders aussieht, ist wohl allen klar und dennoch reicht der Beitrag, um den Konflikt zwischen Autofahrenden und Velofahrenden erneut anzuhetzen. Wem – abgesehen von den eigenen Klickzahlen – mit solchen Berichterstattungen gedient ist, bleibt fraglich.

Auch Daten sind nicht immer repräsentativ

Medien können nicht nur Konflikte schüren, sondern auch Angst. Angst, überhaupt aufs Velo zu steigen. Dass über Unfälle berichtet wird, ist nichts Neues. In diesem Sommer wurden aber von verschiedenen Seiten (zuerst winti.ch, dann tsri.ch und schliesslich auch der «Tages-Anzeiger») interaktive Unfallkarten von Velounfällen publi-



Statt über Unfälle würden wir lieber über die Vorteile vom Velofahren lesen.

FOTO: GINA MARTI, ZVG

ziert, die sogenannte Unfallhotspots identifizieren. Doch auch hier lohnt sich ein genauerer Blick: Was sagen absolute Unfallzahlen eigentlich aus? Wo mehr Menschen unterwegs sind, passieren grundsätzlich auch mehr Unfälle. Ohne Angaben zur Verkehrsmenge oder zur Art der Infrastruktur können solche Karten schnell ein verzerrtes Bild erzeugen – oder Angst, mit dem Velo gewisse Orte zu passieren.

Einher mit den Unfallkarten gingen die Gründe für die Unfälle. Die häufigste Kategorie seien dabei «selbstverschuldete» Stürze. Doch ein Unfall passiert nicht im luftleeren Raum. Eine unübersichtliche Kreuzung, eine fehlende Veloinfrastruktur oder eine gefährliche Strassenführung können entscheidend dazu beitragen, ob eine Situation sicher oder gefährlich wird. Wer Verkehrssicherheit allein als Frage

«Ein Unfall passiert nicht im luftleeren Raum. Eine unübersichtliche Kreuzung, eine fehlende Veloinfrastruktur oder eine gefährliche Strassenführung können entscheidend dazu beitragen, ob eine Situation sicher oder gefährlich wird.»

individuellen Verhaltens betrachtet, blendet einen wesentlichen Teil der Realität aus.

Wer immer wieder liest, dass Velofahrende Regeln missachten und dafür gescholten werden, Unfälle verursachen oder sich in gefährliche Situationen bringen, bekommt nicht gerade Lust, selbst aufs Velo zu steigen. Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Frage von Infrastruktur und Verkehrsregeln. Sie ist auch eine Frage der Wahrnehmung und mit welchem Gefühl man auf den Sattel steigt. Medien prägen diese Wahrnehmung und das eigene Sicherheitsgefühl.

Der Beitrag von Medien zur Verkehrskultur

Das soll nicht heissen, dass Medien gar nicht mehr über Unfälle berichten sollen, aber weshalb im nächsten Sommerloch nicht mal über gelungene Velowege oder den positiven Einfluss auf die Umwelt berichten? Der Fokus auf Konflikte und Unfälle trägt sicherlich nicht zu seinem besseren Strassenklima bei.

Das Velo ist nicht nur Sportgerät und schon gar nicht bloss ein gefährlicher Störfaktor auf der Strasse. Es ist ein effizientes Verkehrsmittel, braucht wenig Platz, verursacht kaum Lärm und Emissionen und bringt Bewegung in den Alltag. Wer mit dem Velo unterwegs ist, entlastet zudem den Strassenraum und trägt dazu bei, dass Städte lebenswerter werden.



Auch Tabellen und Statistiken gilt es kritisch zu hinterfragen. Sie erzeugen rasch ein verzerrtes Bild.

Wie wir über Verkehr sprechen, beeinflusst, wie wir ihn wahrnehmen. Und wie wir ihn wahrnehmen, beeinflusst letztlich auch, wie wir uns auf unseren Strassen verhalten. Es geht bei der Berichterstattung durch Medien also um mehr als eine Schlagzeile, sondern darum, zu einer sicheren Verkehrskultur beizutragen. oo

GEWECHSELT

Neues von der Geschäftsstelle

Im Team von Pro Velo Zürich gab es über den Sommer eine Veränderung. Nach unzähligen Veloverkäufen und -beratungen übergibt Marco Lazzarotto die Börsenkoordination an Chrigel Braun (rechts im Bild). Er war früher Velomechaniker. Die Velobörse bleibt also in geschickten Händen. Auch im Bereich Kommunikation und Events gab es einen Wechsel. Andrea Freiermuth hat

seit 2020 stets zügig in die Pedale getreten, wenn es darum ging, Veranstaltungen zu organisieren und hat ihr journalistisches Herzblut in dieses Magazin fliessen lassen. Als ihre Nachfolgerin hat sich Gina Marti (links im Bild) in den Sattel geschwungen. Wir danken Marco und Andrea für ihre wertvolle Arbeit und wünschen ihnen viele tolle Ausfahrten.



Neu im Team: Gina Marti und Chrigel Braun.

Aktiv werden fürs Velo: Mach den Test!

Als Pro-Velo-Mitglied engagierst du dich bereits fürs Velo. Wenn du noch mehr tun willst, kannst du mit unserem Test herausfinden, welche Art von Aktivismus besonders gut zu dir passt. Beantworte einfach die folgenden Fragen mit Ja oder Nein – los geht's!

Politischer Kopf



Politische Instrumente wie Volksinitiativen oder Petitionen warten nur so auf dich! Als politischer Kopf wirkst du auf der institutionellen Ebene. Setze dich mit anderen politisch Engagierten, Politiker:innen oder deiner Gemeinde in Verbindung und mach auf verschiedenen Wegen deutlich, was es alles noch braucht, um das Velo zu stärken.

Velo-Coach



Nicht alle Menschen sind so sattelfest wie du. Unterstütze andere Menschen dabei, sicher in die Pedale zu treten. So kannst du beispielsweise in deinem Umfeld Menschen Velofahren beibringen,

sie im Strassenverkehr unterstützen oder unsere Velofahrerkurse begleiten. Wenn es dich interessiert, Kursleiterin oder -leiter zu werden, schreib uns gerne eine Mail: info@provelozuerich.ch

Viel-Velofahrer:in



Du hilfst dem Velo, indem du noch mehr Velo fährst! Damit setzt du ein wichtiges Zeichen, dass es das Velo braucht und du hast eine Vorbildwirkung auf dein Umfeld. Wenn du noch mehr machen willst,

kannst du uns auch gerne eine Mail an info@provelozuerich.ch schicken und wir finden gemeinsam heraus, welches Engagement zu dir passt.

Klingelnde Aktivist:in



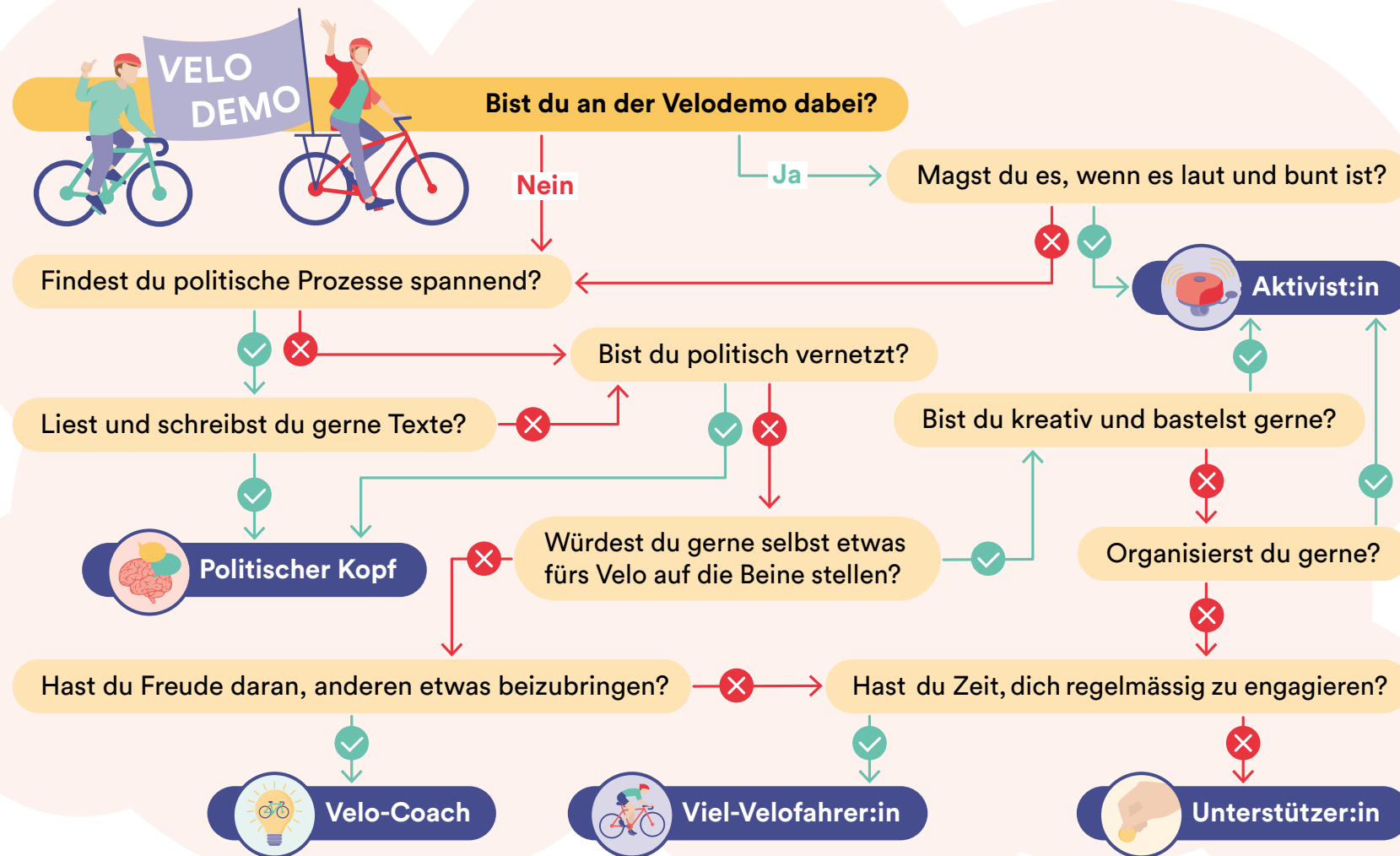
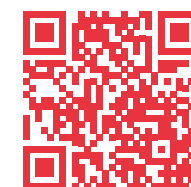
Aktionen, Umzüge, Velofester und Demos sind dein Terrain: Ob bei bestehenden Aktionen, wie der Velodemo oder der Critical Mass, aktiv unterstützen oder einfach mitfahren – aktivistisch sein passt gut zu dir und

deinem Velo! Mit einem kreativen Schild am Velo kannst du dein Engagement mit einer einprägsamen Botschaft untermauern. Vielleicht hast du sogar Lust, in deinem Quartier ein Velofest auf die Beine zu stellen ...

Ultimative Unterstützer:in



Du stehst voll und ganz hinter den Anliegen von Velofahrenden, aber die Zeit ist einfach knapp. Mit einer Spende kannst du ebenfalls viel bewegen und leistest einen wertvollen Beitrag.



TERMINE

Dein Timing ist gut: Das sind die nächsten Veloaktionen!

PARKING DAY

Zum Parking Day am Freitag, 18. September, richten wir von 15.30 bis 19.30 Uhr eine Pop-up-Velo-Reparaturwerkstatt auf einem Parkfeld bei der Bullingerstrasse 8 ein. Ausserdem gibt es die Möglichkeit, Schilder für die kommende Velodemo zu basteln. Wir freuen uns auf Besuch!

parkingday.ch

HERBSTBÖRSEN

Bevor es in die Winterpause geht, hast du noch zwei Möglichkeiten, ein neues Velo zu ergattern: Samstag, 19. September, auf dem Katharina-Sulzer-Platz in Winterthur und am Samstag, 3. Oktober, auf dem Helvetiaplatz in Zürich. Wir bieten vor Ort auch einen kostenlosen Velocheck an.

provelozuerich.ch/veloboersen

VELODEMO

Am 22. September versammeln wir uns anlässlich des Car Free Days um 18.30 Uhr zur grossen Velodemo. Startpunkt ist der Helvetiaplatz. Nach der Rundfahrt werden die schönsten Velos prämiert. In Hinwil findet am Freitag, 18. September, auch eine Velodemo statt. Treffpunkt: 19 Uhr, Sportanlage Hüssenbüel.

velodemo.info

KLIMASTREIK

Am Freitag, 25. September, gehen wir gemeinsam auf die Strasse für den Klimastreik. Wer mit dem Velo kommt, kann danach direkt an die Critical Mass rollen.

klimastreikzh.ch

CRITICAL MASS

Jeden letzten Freitag des Monats trifft man sich um 18.45 Uhr auf dem Bürkliplatz zum gemeinsamen Velofahren!

criticalmass-zh.ch

SLOW UP

Am Sonntag, 28. September, gehört die Seestrasse vom Sechseläutenplatz bis nach Schmerikon dem Langsamverkehr. Wir von Pro Velo Zürich fahren auch mit, melde dich bei uns, wenn du dich unserer Gruppe anschliessen möchtest.

info@provelozuerich.ch

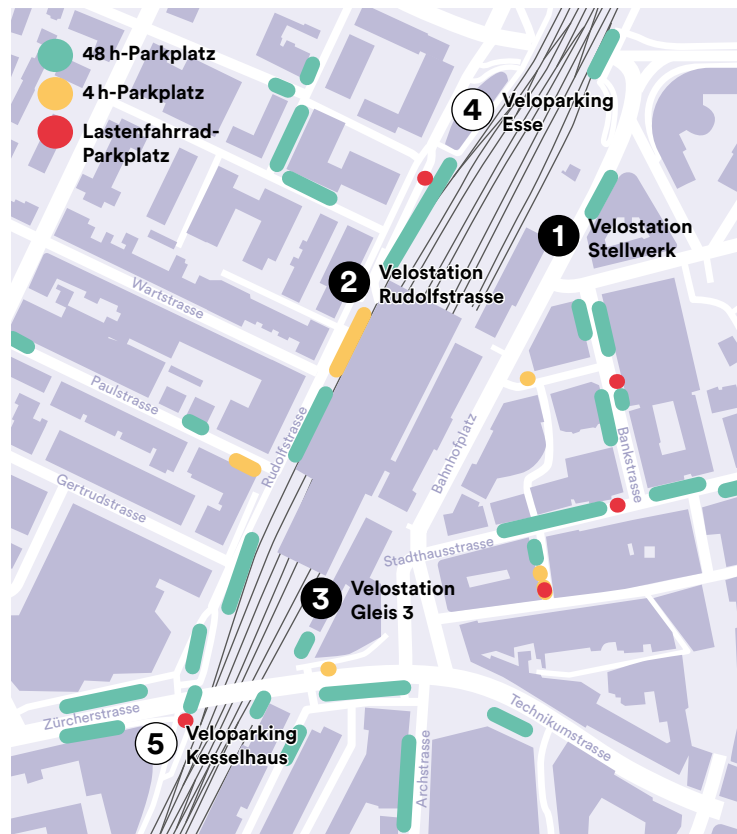
KIDICAL MASS

Am 24. Oktober rollen Klein und Gross von 14 bis 16 Uhr in gemütlichem Tempo über die Zürcher Strassen. Ein Velouzug für Kinder und Familien.

kidicalmass.ch

TAG DES LICHTS

Am Abend vom 5. November kommen wir für mehr Sichtbarkeit im Strassenverkehr während der dunklen Jahreszeit auf dem General-Guisan-Quai zusammen. Es gibt warmen Punsch vor Ort.



NEUE ABSTELLANGEBOTE

Cargo rund um den Bahnhof

Nutzende von Cargobikes oder Velos mit Anhängern finden rund um den Bahnhof neu fünf speziell reservierte Abstellzonen. Auch für kurze Erledigungen gibt es ein neues Angebot.

Die Veloparkierung rund um den Bahnhof ist seit Langem ein Thema und wird immer wieder den Bedürfnissen angepasst – oft auf Initiative von Pro Velo Winterthur (siehe Box). Jüngste Neuerung sind spezielle Abstellflächen für Cargobikes und solche mit Anhänger sowie 4-Stunden-Abstellplätze. «Wir haben beobachtet, dass immer mehr Cargovelos am Bahnhof parkiert werden und tagsüber kaum Veloabstellflächen für Leute vorhanden sind, die rund um den Bahnhof kurz etwas zu erledigen haben», sagt Marc Vetterli, Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt. Mit den neuen Plätzen für Lastenfahräder und die Kurzzeitparkierung schafft die Stadt für diese beiden Nutzergruppen ein eigenes Angebot und nimmt von Pro Velo Winterthur eingebrachte Ideen auf. Die Flächen mit einer Parkzeit von

vier Stunden finden sich in der Paulstrasse, in der Rudolfstrasse vor dem Spar, beim Salzhausplatz, in der Münzgasse sowie gegenüber der Post. Dort können die bisherigen 30-Minuten-Abstellplätze länger belegt werden.

Keine Reduktion bei der Langzeitparkierung

Die Abstellplätze für Cargobikes und Velos mit Anhänger (max. 48 h) befinden sich an der Bankstrasse beim Manor, an der Stadthausstrasse beim ehemaligen UBS-Gebäude, auf dem Kesselhausplatz und in der Münzgasse. Dazu kommt das früher von Pro Velo initiierte Parkfeld bei der Parkhausrampe an der Rudolfstrasse.

Durch die neuen Parkfelder hat sich die Zahl der Abstellplätze mit einer Nutzungsdauer von 48 Stunden nicht



Neu dürfen hier beim Kesselhaus auch Lastenvelos parkiert werden.

reduziert. «Durch neue Ständer an der Stadthausstrasse kann dichter parkiert werden, ausserdem haben wir zusätzliche Flächen markiert», sagt Vetterli vom Tiefbauamt. Die Kurzzeit- und die Cargo-Abstellplätze sind signalisiert und deren Nutzung wird durch die Stadt regelmässig kontrolliert. **OO**

FOTOS: PRO VELO WINTERTHUR; QUELLE: TIEFBAUAMT STADT WINTERTHUR

Engagement rund um den Bahnhof

In den späten 1990er-Jahren liess der damalige Stadtrat Rainer Stahel die untere Stadthausstrasse aufwerten – unter anderem mit einem für die Veloparkierung wenig geeigneten Ständersystem. Pro Velo intervenierte damals erstmals und konnte markante Verbesserungen erwirken. Seither ist das Gebiet rund um den Bahnhof ein Hot Spot des Engagements von Pro Velo geblieben um bei der Stadt gescheiterte Lösungen für die Veloparkierung einzufordern. Etwa im Rahmen der Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse 2022 oder beim Ausbau der Rudolfstrasse 2021. Auch die Initiative spezielle Plätze für Cargovelos zu schaffen ging von Pro Velo aus.

Pro Velo Winterthur
Weitere Informationen findest Du auf unserer Webseite.

TEST

SBB-Bahnhof Seen

Pro Velo Winterthur nimmt regelmässig lokale Veloabstellanlagen unter die Lupe. Der SBB-Bahnhof Seen hat dabei gut abgeschnitten.

In lockerer Folge testet Pro Velo Winterthur Veloabstellanlagen bei grösseren Einkaufsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben, öffentlichen Gebäuden und Quartierbahnhöfen in Winterthur. Die Testkriterien orientieren sich dabei am Merkblatt des Kantons Zürich für Veloabstellanlagen bei Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsliegenschaften.

Standort: Kanzleistrasse 60
Skala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop
Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, sichere Zufahrt aus allen Richtungen.

Note: 6

Zufahrt stufenfrei?

Ja, die Veloabstellplätze sind stufenfrei erreichbar.

Note: 6

Parkierung nahe bei den Zugängen?

Kurze Laufdistanz zur Unterführung, bei Fahrt Richtung Zentrum Winterthur befindet sich ein Grossteil der Abstellplätze direkt am Abfahrtsperren.

Note: 6

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja, sehr grosses Angebot beim Gleis 1, bei Gleis 2 auf Seite Eitzbergquartier reichen die Plätze nicht.

Note: 5

Überdachung vorhanden?

Ja.

Note: 6

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nur bedingt, es gibt zwar Bereiche ohne Ständer, die Flächen sind aber zu kurz für Lastenvelos oder Velos mit Anhängern.

Note: 4

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Nein, die Bügel zum Einhängen der Lenker sind veraltet, passen zu vielen Velos nicht und können Kabel beschädigen.

Note: 3

Fazit

Der Bahnhof Seen bietet Pendlerinnen und Pendlern, die mit dem Velo unterwegs sind, eine Grosszahl an Abstellplätzen, in Fahrtrichtung Winterthur/Zürich sogar direkt am Perron. Zu bemängeln sind das veraltete Parkiersystem mit Lenkerbügeln und die zu kleinen Bereiche für Anhänger/Cargobikes.

Gesamtnote: 5.2



1. Grosse, überdachte Abstellanlage Seite Winterthur/Zürich direkt am Gleis 1 und in kurzer Distanz zur Unterführung.
2. Auch auf Seite Tösstal gibt es am Gleis 1 ausreichend überdachte Abstellplätze.



Der Einfluss von Hitze aufs Velofahren wurde nur begrenzt untersucht. Unser Kolumnist hat deshalb selbst gerechnet.

CYCLING SCIENCE

Macht die Hitze das Velo unattraktiv?

Als ich diesen Text schrieb, stand die abschliessende Bilanz des Hitzesommers 2026 noch aus. Doch schon damals war klar, dass er sich in die heissesten Sommer der Messgeschichte einreihen wird.

Welchen Einfluss die Hitze auf den Veloverkehr hat, darüber ist bisher erschreckend wenig bekannt. Der Einfluss von Regen und Kälte wurde gründlich untersucht – die Hitze blieb ein blinder Fleck. Eine der wenigen Studien wurde letztes Jahr veröffentlicht. Die Hochschule Karlsruhe und das Fraunhofer-Institut befragten 1294 regelmässig Velofahrende, wie sich Hitze auf ihr Fahrverhalten auswirkt.

40 Prozent erklärten, ab 32 Grad würden sie das Velo eher stehen lassen. Mehr als die Hälfte davon gab an, stattdessen ein Auto zu nutzen. Ein gutes Drittel der regelmässig Velofahrenden sagte, dass selbst grosse Hitze sie nicht dazu bringe, aufs Velo zu verzichten.

Doch mindestens für Zürcher Velofahrerinnen und Velofahrer scheint dieser Befund nicht zu stimmen. In der Stadt sind an diversen Stellen Induktionsschlaufen in den Boden eingelas-

sen, die Tag für Tag zählen, wie viele Velos darüberrollen. Ich verglich die Daten von acht Zählstellen über einen Zeitraum von vier Jahren: Zürcher Velofahrende sind in diesem Hitzesommer nicht weniger Velo gefahren als in anderen Jahren.

«Der Einfluss der Witterung ist vor allem am Wochenende und an Feiertagen feststellbar – wenn Velofahren eher Vergnügen als Notwendigkeit ist.»

Im Gegenteil: Vom Sommeranfang am 1. Juni bis zum 6. August 2026 registrierten die Zählstellen knapp 1,25 Millionen Velofahrten – über acht Prozent mehr als im selben Zeitraum in den drei Jahren zuvor.

Und doch lässt sich der Einfluss der Hitze in den Daten erkennen. Am 28. Juni wurden an der Messstation Zürich-Fluntern 36,2 Grad gemessen – der höchste Wert seit Messbeginn. An diesem Sonntag registrierten die Zähl-

stellen tatsächlich weniger Velos als an anderen, vergleichbaren Sonntagen.

Dieser 28. Juni blieb ein Einzelfall. Während der gesamten zweiten Hitzeperiode, die vom 18. bis zum 29. Juni dauerte, fuhren sieben Prozent mehr Velos über die Zählstellen als in den Vergleichszeiträumen der drei Vorjahre.

Das Velo scheint also ein hitzeresistentes Verkehrsmittel zu sein. Und der Einbruch am 28. Juni deutet auf einen Effekt hin, den wir bereits bei Regen und Kälte kennen: Der Einfluss der Witterung ist vor allem am Wochenende und an Feiertagen feststellbar – wenn Velofahren eher Vergnügen als Notwendigkeit ist. Doch wer das Velo im Alltag für den Weg zur Arbeit nutzt, tut das bei Nieselregen im November ebenso wie bei Bruthitze im Juli. oo

Quelle:

Burghard, U. (2025). «Radfahren in Zeiten des Klimawandels – macht Hitze das Radfahren (im Alltag) unattraktiver?» <https://doi.org/10.34647/jmv.nr23.id182>

Felix Schindler

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

ILLUSTRATION: TNT-GRAPHICS.CH

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



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
Florastrasse 38
8008 Zürich
044 381 07 26



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: Gina Marti (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 3/2026

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

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

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

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

Auflage: 28 000 Exemplare, Deutsch und Französisch.

ISSN: 2813-9968

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

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

Zugangscode für Ermässigung bei Publika und Carvelo: velorution

Nächste Ausgabe:
4/2026: 19. November 2026.



MITGLIEDERVORTEILE

Nein am 27. September

Am 27. September stimmen wir über eine Initiative ab, die Tempo 30 in unseren Gemeinden faktisch verunmöglichen würde. Für Pro Velo ist klar: Diese Initiative verdient ein klares Nein.

Die Initiative will Tempo 30 auf Hauptstrassen verhindern. Damit wird den Gemeinden ein wichtiges Instrument aus der Hand genommen. Heute können sie aufgrund der örtlichen Gegebenheiten entscheiden, welche Geschwindigkeitsregelung für eine Strasse sinnvoll und sicher ist. Tempo 30 erhöht die Sicherheit für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger entscheidend!

Trägerischer Initiativtitel

Der Titel der Initiative ist zudem irreführend: Sie verbessert den Verkehrsfluss nicht, sondern verschlechtert ihn. Die maximale Verkehrskapazität wird innerorts mit Tempo 30 km/h erreicht. Deshalb braucht es am 27. September 2 x Nein – für sichere Strassen und ein respektvolles Miteinander. oo

«Überzeugt auch eure Freunde, Nachbarn und Familie – jede Stimme zählt!»



VERKEHRSPANUNG

Löhningen: Wo die Ortsdurchfahrt nur den Autos dient

Pro Velo Schaffhausen begrüsst ausdrücklich, dass der Kanton Schaffhausen die Ortsdurchfahrt Löhningen umfassend erneuern will. Eine Gesamt-sanierung dieser Grössenordnung bietet eine einmalige Chance, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Veloverkehr zu verbessern und die Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Diese Chance wurde mit dem aufgelegten

Projekt verpasst. Deshalb hat Pro Velo Schaffhausen Einspruch erhoben. Aus Sicht von Pro Velo Schaffhausen genügt es den eigenen Zielsetzungen und den übergeordneten planerischen Vorgaben in wesentlichen Punkten nicht. Die versprochenen Verbesserungen für den Veloverkehr und die Aufenthaltsqualität werden zwar mehrfach erwähnt, jedoch weder

nachvollziehbar hergeleitet noch planerisch belegt.

In Kürze: Entlang der gesamten Ortsdurchfahrt sollen die Velostreifen aufgehoben werden. Künftig sollen also Velo- und Autofahrende eine verschmälerte Fahrbahn im Mischverkehr ohne Velostreifen teilen. Das ist nicht akzeptabel. Deshalb fordern wir eine Überarbeitung des Projekts. oo

AUSFAHRT

Spannende Hoftour

Die gemeinsame Velotour bei hohen Temperaturen bot Abkühlung und Einblicke in die Bio-Beerenproduktion.

Bei hochsommerlichen Temperaturen führte unsere Velotour zum Aussichtsturm Hochwacht in Wildensbuch und weiter zum Husemersee. Für einige Mutige kam die Abkühlung genau richtig, während andere die wohlverdiente Pause und die gesellige Runde genossen. Weiter ging es zügig nach Benken, wo uns bei Räss Beeren ein spannender Einblick in die Bio-Beerenproduktion erwartete.

Besonders eindrücklich war die Führung mit dem Traktor und Brückenwagen. So ging es ziemlich holperig über Feld und Flur. Die interessanten Inputs machten den Besuch zu einem besonderen Erlebnis und liessen uns die Arbeit hinter den feinen Beeren einmal aus einer ganz neuen Perspektive betrachten.



Der Einblick in die Beerenproduktion beeindruckte die Teilnehmenden.

So verbinden sich bei einer Pro-Velo-Velotour Bewegung, Natur, spannende Begegnungen und gemeinsames Erleben. Ein rundum gelungener Sommertag mit vielen schönen Eindrücken – und hoffentlich auch der einen oder anderen süssen Beere im Gepäck! oo



Vom Aussichtsturm in Wildensbuch hatte die Gruppe einen tollen Ausblick auf die bereits gefahrene Strecke.

VELOFAHRKURS

Velofahren lernen – Schritt für Schritt

Zweimal pro Woche kamen 15 Frauen aus acht Nationen zusammen, um im Velofahrkurs für Migrantinnen sattelfest zu werden.

Insgesamt 15 Frauen aus acht verschiedenen Nationen nahmen am Velofahrkurs für Migrantinnen teil. Acht Mal trafen wir uns, um Frauen das Velofahren beizubringen. Zweimal pro Woche, teilweise bei grosser Hitze, wurde gemeinsam geübt – begleitet von jeweils vier engagierten Leiterinnen. Von Mal zu Mal wurden die Teilnehmerinnen sicherer und mutiger. Am Ende des Kurses konnten alle Frauen selbstständig Velofahren – auch wenn bei manchen die Sicherheit noch etwas fehlt.

Zunehmende Sicherheit

Umso wichtiger ist jetzt: Dranbleiben, üben, üben und nochmals üben! Denn mit jedem gefahrenen Meter wächst die Sicherheit und das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten.

Es war schön zu erleben, wie die Frauen Schritt für Schritt Fortschritte machten und am Ende alle mit dem Velo unterwegs sein konnten. Ein grosses Dankeschön an die Leiterinnen für ihren Einsatz und an alle Teilnehmerinnen für ihre Motivation und ihren Mut! oo



15 Migrantinnen lernten vier Wochen lang, Velo zu fahren: Nun können sie alle selbstständig unterwegs sein.



Pro Velo Schaffhausen

Weitere Informationen findest du auf unserer Webseite.

«Eisenbahn-Geschichten»: vom Kanton Zug ins Sihltal

Die Velo-Kultour führte zum dritten Mal entlang der Spuren der Eisenbahngeschichte. Die 20 Teilnehmenden profitierten vom Expertenwissen von Martin Stuber.

Der erste Samstag im Juli ist jeweils für die Velo-Kultour von Pro Velo Zug reserviert. Zum dritten Mal begaben sich 20 Velofahrende erneut auf die spannende Reise mit Martin Stuber (Stubi), dem Kenner der Eisenbahngeschichte des Kantons Zug schlechthin. Die ursprünglich geplante Route Richtung Arth-Goldau wurde aufgrund der für eine grosse Gruppe riskanten Verkehrssituation Richtung Norden verlegt. Das kühlende Sihltal war dafür bestens geeignet, denn es handelte sich wieder um einen heissen und sonnenreichen Tag.

Schon zu Beginn wurde die Gruppe nach dem Erklimmen einer ersten kleinen Steigung bei Deinikon/Büni mit einem imposanten Ausblick ins Lorzengedeltal belohnt. Oben thront ein Kreuz mit einer interessanten historischen Inschrift zur Entstehung der Eidgenossenschaft.

Doch das war nicht das Thema, sondern die Linienführung der Eisenbahn aus dem Jahr 1897 im Raum Baar. So erklärte Stubi, dass die Nordostbahn nach dem Bau des Albistunnels mit Portal im Litti (1891) vier verschiedene Varianten mit entsprechenden Bahnhofsstandorten evaluierte. Schliesslich entschied der Standort des Bahnhofs Zug zugunsten der westlichsten Linienführung. Stubi benutzte die Gelegenheit, um darauf hinzuweisen, dass das eiszeitliche Seebecken bis hier nach Deinikon reichte. Der prähistorische Seegrund und das Lorzengedeltal verunmöglichten den Bau des damals zweitlängsten Viaduktes beim Jöchler. Eine spannende Ergänzung: Der geplante Zimmerberg-Basistunnel wird an die heutige Stammstrecke mittels sogenanntem Hosenträger angebunden werden.

Doch dann musste auch schon die nächste Steilstufe unter die Räder genommen werden. Beim kurzen Halt bei Walterswil im Schatten einer grossen Scheune lauschten die Teilnehmenden Stubis Ausführungen zur ursprünglich geplanten Linienführung der Ost-West-Bahn von Sihlbrugg her. Viele hunderte von Jahren führte der Saumpfad vom Zürichsee her über den Hirzel Richtung Süden. Dieser könnte heute zu einem schönen Veloweg erweitert werden.

Anspruchsvolle Weiterreise

Jetzt ging es aber definitiv Richtung Sihltal. Nach einer herausfordernden Fahrt durch zwei Kreisel konnten alle ohne Zwischenfälle in den Kanton Zürich hineinradeln. In diesem gab es einen ersten Stopp bei einem ehemaligen Holzverladeplatz mit Rollbahnanschluss. Dieser ist ein Überbleibsel



1. Eingestellte Waldbahn: steil ansteigende mobile Gleisstrecke mit Damm.
2. Beim ehemaligen Holzverladeplatz mit Rollbahnanschluss im Sihltal, ein Überbleibsel der Holzwirtschaft im Sihltal, welche eng mit der im Jahr 1892 in Betrieb genommenen Sihltalbahn verbunden war.

der Holzwirtschaft im Sihltal, welche eng mit der im Jahr 1892 in Betrieb genommenen Sihltalbahn verbunden war. Damit war die Gruppe beim eigentlichen Themenkreis der heutigen Tour angelangt.

Die Weiterfahrt auf der Ostseite der Sihlstrasse benötigte trotz neu erbautem Radweg volle Konzentration. Gegenverkehr, überholende Rennradler, ja sogar Langläufer mussten beachtet werden! Nichts mit gemütlichem Nebeneinanderfahren. Beim Bahnhof Sihlbrugg Station wurde im Schatten auf der Westseite des erhaltenen historischen Güterschuppens Rast gemacht und Stubis weiteren Ausführungen gelauscht. Der Güterschuppen zeugt aus einer Zeit, als das Sihltal noch regen Betrieb hatte. Heute werden die Geleise der Sihltalbahn nur noch bis Sihlwald für den öffentlichen Eisenbahnverkehr benutzt. Um die Station Sihlbrugg zu erreichen, muss man auf einen Bus umsteigen. Von Sihlbrugg her verkehrt überhaupt kein ÖV und vom SBB-Regionalverkehr wird die Station seit 2012 nicht mehr bedient. Ob sich dies vielleicht mal ändert? Immerhin ist der Sihltal auch für Zugerinnen und Zuger ein interessantes Naherholungsgebiet.

Der neu erbaute Radweg endete ebenfalls und ein Weiterfahren auf dem Radstreifen behagte der grossen Gruppe nicht so. Also wurde die Flussseite gewechselt und der Sihl entlang bis zur Station Sihlwald mit dem Wildnispark gegravelt.

Vorausschauendes Horgen

Das Portal des Horgenertunnels tauchte als Erstes direkt vor unseren Augen auf. Unscheinbar in die Landschaft eingebettet und trotzdem sehr imposant steht es seit bald 130 Jahren – in Windeseile gebaut von vielen kräftigen Arbeitern mit minimalsten Mitteln.

Gerade mal zwei Jahre brauchten sie dazu. Diese Meisterleistung gipfelte in einer der europaweit bis heute wichtigen Nord-Süd-Verbindungen. Gebaut durch die Nordostbahn und eröffnet im Mai 1897. Stubi klärte darüber auf, dass der Tunnel unter dem Zimmerberg ursprünglich von Oberrieden in die Nähe der bereits bestehenden Station Sihlwald hätte führen sollen.

«Seit 2000 wurde die Waldbewirtschaftung ganz eingestellt und der Sihltal kehrt nun langsam zurück zur Wildnis.»

Aber die Horgener konnten mit grosser Hartnäckigkeit in letzter Sekunde den Tunnelbau von Horgen ins Sihltal erwirken, sahen sie doch die absolute Notwendigkeit eines Bahnanschlusses weise voraus.

Weiter ging es an Flussauen der renaturierten Sihl, durch Wald und Wiesen entlang bis Sihlwald. Wunderbare Natur zum Verweilen, vielleicht ein anderes Mal. Beim Campingplatz gab es einen kurzen Halt mit Informationen und Bildern zur Waldbewirtschaftung.

Hintergründe zum Sihltal

Bei der letzten Station, dem Besucherzentrum Sihlwald, war heute viel los. Museumsbesucher und Veloclubs tummelten sich. Trotzdem wurde ein schattiger Rastplatz unter den grossen Scheunendächern gefunden. Stubi erläuterte nun die Holzwirtschaft im Sihltal. Dieser lieferte Bau- und Brennholz für die Stadt Zürich. Für die Holzernte wurden eine schmal-spurige Waldeisenbahn sowie diverse andere Transportsysteme entwickelt. Der Holzschlag und die -verarbeitung war ein Musterbetrieb und so effizient

organisiert, dass vielen Delegationen, auch aus dem Ausland, die Installationen vor Ort vorgeführt wurden.

Als Abschluss wurde ein elfminütiger Film aus dem Jahr 1913 über die Holzwirtschaft im Sihltal angeschaut. Dieser zeigte, wie der Sihltal einst übernutzt wurde und überhaupt kein stiller Ort war. Heute ist der Sihltal eine Nauturoase und lädt zur Erholung ein. Eine Anfahrt mit der Eisenbahn von Zug her direkt nach Sihltal wäre daher äusserst wünschenswert. 1994 wurde die Stiftung «Naturlandschaft Sihltal» gegründet. Seit 2000 wurde die Waldbewirtschaftung ganz eingestellt und der Sihltal kehrt nun langsam zurück zur Wildnis.

Die Teilnehmenden waren allmählich gesättigt von eindrücklichen Informationen und dem Mittagslunch und machten sich auf die Heimfahrt. Die einen gravelten zurück, die anderen bevorzugten den ebenen Untergrund auf der Sihlstrasse. Stubi sei gedankt für die über drei Jahre verteilten Informationen zur Eisenbahn und seine lokale Expertise. Die Jahreszahlen sind vielleicht nicht bei allen Teilnehmenden genau hängen geblieben, dafür die Pionierleistungen unserer Vorfahren, auf denen heute noch gebaut wird. oo

Termine

- **29. August 2026**
Velobörse Stierenmarktareal
- **12. September 2026**
Velofahrkurs Cham
- **19. September 2026**
PARK(ing) Day
- **September 2026**
Cyclomania – «CHAM, ZUG und BAAR in Fahrt»



Beim Camping Sihltal mit schöner Sicht auf den gegenüberliegenden Sihltal mit Informationen und Bildern zur Waldbewirtschaftung.

FOTOS: MARIA ELLEND, STADTARCHIV, FOTO GANZ, STADTARCHIV ZÜRICH



Das bunte Bullitt begleitet Olivia durch die Stadt. Damit hat sie auch schon Ungewöhnliches transportiert.

SERIE – VELOLIEBE

Wenn das Velo die Musik bewegt

Olivia Senn legt als dj senn regelmässig an der Critical Mass auf. Was aber nicht viele wissen: Ihr Taktgefühl mischt sie gerne mit Orientierungssinn.

Olivias Bullitt sticht sofort ins Auge: Farbige Drachen schlängeln sich über den Rahmen des silbrigen Cargobikes. Bemalt hat ihn Irina Feller, eine kunstschaaffende Person aus Luzern, anlässlich der Cycle Messenger World Championship CMWC – der Weltmeisterschaft der Fahrradkurier:innen, die 2024 in Zürich stattfand. Dort hat Olivia den handbemalten Rahmen in der Rubrik Cargobike gewonnen. Das Durchhaltevermögen bei 30 Grad am

fünfstündigen Main Race mitzufahren, hat Olivia durch ihre unzähligen Schichten als Fahrradkurierin aufgebaut. Noch heute bezeichnet sie das Velokurieren als ihren Traumjob. Sie liebt die Kombination aus Velofahren und Orientierungsläufen.

Sie hat alle Teile, die ein Cargobike zum Rahmen sonst noch braucht, zusammengesammelt und ihr neues Velo eigenhändig zusammengeschraubt – mit Nabendynamo und einem Elektro-



Als dj senn legt Olivia regelmässig während der Critical Mass auf.

motor zur Unterstützung. Für die WG, in der Olivia wohnt, wurde das Bullitt schnell unverzichtbar. So ist es mit seiner Traglast von 100 Kilogramm schon für einen Sofatransport oder als Ambulanz für Hühner, die zum Tierarzt mussten, zum Einsatz gekommen. Regelmässig finden auch Musikboxen Platz auf der Ladefläche, denn neben dem Velo zählt auch die Musik zu Olivias Leidenschaften.

Musik auf Rädern

Am letzten Freitag des Monats bleibt das Bullitt öfters stehen, denn dann legt Olivia als dj senn an der Critical Mass auf. Statt selbst in die Pedale zu treten, heizt sie das bunte Treiben mit wummernden Bässen und tragenden Rhythmen an. Seit 2018 ist Olivia Teil des Konsumkamine-Kollektivs, ein Zusammenschluss aus Menschen rund um ein kreatives, dreirädriges DJ-Mobil, das an keiner Critical Mass fehlt und monatlich farbig und fröhlich mehr Platz fürs Velo einfordert.

Das fahrende DJ-Pult teilt Olivia aber auch gerne. Sie hat sich lange ums Booking gekümmert, wobei ihr wichtig war, junge FINTA-Personen zu fördern und diese beim Einstieg in die Zürcher Kulturszene zu unterstützen.

Ob auf dem Bullitt oder hinten auf der Konsumkamine: Für Olivia ist das Velo mehr als ein Fortbewegungsmittel, es ist ein Lebensgefühl und Selbstermächtigung auf zwei Rädern. Und es trägt sie mit ihrer Musik durch die Stadt. **OO**



Bereit für eine neue Liebe?

Velobörsen bieten regelmässig zahlreiche Möglichkeiten.