

**ZÜRICH
SCHAFFHAUSEN
ZUG**

Juni 2026

VELO

Einsprache wegen Schleichverkehr

Seite 2

Resultate Prix Velo

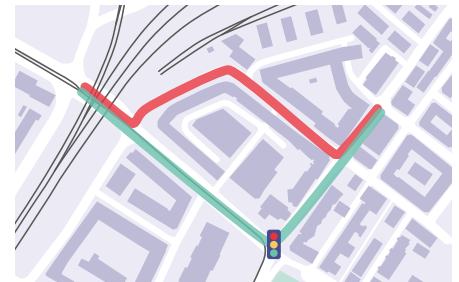
Wie schneiden die einzelnen
Gemeinden ab? Seiten 4, 5, 13

Frappévelo in Zürich

Wie funktioniert das neue
Spezialvelo? Seite 6



Der Autofahrer mit Aargauer Kennzeichen hat mit grosser Wahrscheinlichkeit weder Büro noch Bekanntschaft in der Brauerstrasse.



Die Brauerstrasse (rot): Zwei Rechtsabbieger laden zum Abkürzen ein.

die Brauerstrasse abkürzen. Gerade zu Stosszeiten wird das heute schon rege genutzt. Die Folge: quartierfremder Durchgangsverkehr auf einer Strasse, die eigentlich dem Quartier sowie dem Fuss- und Veloverkehr dienen sollte.

Die Stadt verpasst eine Chance

Dabei wäre die Lösung erstaunlich einfach: eine Umkehr der Fahrtrichtung für den motorisierten Verkehr. Der Effekt wäre gross, obwohl die Massnahme klein ist. Denn zweimal rechts abzubiegen ist attraktiv und bequem – zweimal links deutlich weniger. Genau deshalb ist dieser Schleichweg heute so beliebt. Wird die Fahrtrichtung umgekehrt, wird das Manöver für Autofahrende aufwendiger und der Zeitgewinn geht verloren. Die Brauerstrasse verliert ihre Attraktivität als Abkürzung, bleibt aber für Anwohnende, Lieferverkehr und Gewerbe erreichbar.

Klar: Die Verkehrsmenge auf der Brauerstrasse ist im Vergleich zu anderen Abschnitten der Route Altstetten–Hauptbahnhof gering. Doch das ist kein Argument. Auch «weniger Verkehr» bleibt auf einer Velovorzugsroute problematisch, wenn Autos Ausfahrten blockieren oder Velofahrende behindern. Und überhaupt: Die Antwort auf Durchgangsverkehr kann nicht lauten, dass es anderswo schlimmer sei.

Gerade weil sich das Problem hier vergleichsweise unkompliziert lösen liesse, sollte man die Chance nutzen. Anders als bei vielen anderen Strassen braucht es weder teure Umbauten noch langwierige Konflikte mit übergeordneten Interessen. Weder Kanton noch VBZ können auf der Brauerstrasse etwas blockieren, die Stadt hat es selber in der Hand – und sollte den Mut haben, konsequent zu handeln. oo

GEMEIN(T)

Einsprache gegen Schleichverkehr

Die Brauerstrasse soll grüner und velofreundlicher werden. Trotzdem erheben wir Einsprache – wegen der Fahrtrichtung des Autoverkehrs.

Die geplante Neugestaltung der Brauerstrasse ist ein Gewinn fürs Quartier. Mehr Grün, weniger Hitze, sichere Querungen, neue Veloabstellplätze und der Verzicht auf Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsqualität: Genau so sollte eine städtische Strasse aussehen, die Teil einer Velovorzugsroute ist. Die Stadt Zürich zeigt hier viel Mut und Gespür für guten Stadtraum.

Trotz dieser klar positiven Gesamtbilanz haben wir Einsprache erhoben. Unser Kritikpunkt betrifft einzig die Verkehrsführung. Denn die schönste Gestaltung nützt wenig, wenn die Brauerstrasse weiterhin als Schleichweg genutzt wird.

Das Problem: Wird das Projekt so umgesetzt wie geplant, können Autofahrende das Lichtsignal Feld-/Hohlstrasse umfahren, indem sie durch

4 Stunden
Velofahren

ca. 1800
Kilokalorien



GEZÄHLT

Velofahren und futtern

Es spricht vieles dafür, mit dem Velo statt mit dem Auto oder Flugzeug zu verreisen. Stau. Klima. Kerosinpreise. Der vielleicht triftigste Grund aber geht durch den Bauch: Auf einer Veloreise darf man so richtig schlemmen und alle lokalen Köstlichkeiten ohne schlechtes Gewissen geniessen. Denn wer vier Stunden mit gemütlichen 18 Kilometern pro Stunde radelt,

verbrennt rund 1800 Kilokalorien. Das entspricht etwa drei grossen Tellern Spaghetti oder drei Portionen Tiramisu. Und das zusätzlich zum normalen Tagesverbrauch. Die Berechnung basiert auf dem «Compendium of Physical Activities». Dessen Index besagt, dass ein Erwachsener im Sattel pro Stunde rund 450 Kilokalorien verbraucht. **OO**

GEFREUT

Züri rollt auch für Kids

Seit einiger Zeit bietet «Züri rollt» auch kostenlose Kindervelos zur Ausleihe an – eine erfreuliche Erweiterung im Sinne von Velovielfalt und Inklusion. Die Kindervelos der Marke Woom sind in den Grössen 4 bis 6 erhältlich und eignen sich für Kinder zwischen sechs und vierzehn Jahren. Sie stehen gut sichtbar beim Eingang der Velostation Europaplatz bereit. Die Ausleihe ist für alle Velos gratis, unabhängig davon, ob für Kinder oder Erwachsene. Kostenpflichtig ist lediglich die Reservation. Sie kostet 10 Franken für Citybikes und 30 Franken für E-Bikes und sollte mindestens 48 Stunden vor dem gewünschten Termin erfolgen. Einziger Wermutstropfen: Die Kindervelos können derzeit noch nicht reserviert werden. **OO**

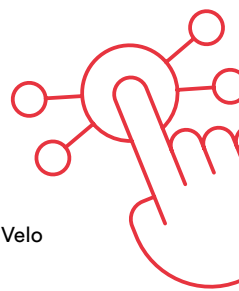


Züri rollt bietet neu auch Kindervelos zur Ausleihe an – kostenlos.



Zum Veloverleih

Kostenlos Velos ausleihen:
pvzh.ch/zurirollt



BESUCHT

April, April bei Pro Velo
Kanton Zürich



Der Ausbau der Velovorzugsrouten kommt nur schleppend voran. Deshalb kündigte Pro Velo Kanton Zürich am 1. April an, künftig mit dem eigenen Bagger beim Strassenbau mitzuhelfen – und landete damit prompt in der Sammlung der besten Aprilscherze von «Watson» und «Tages-Anzeiger». Dazu beigetragen hat wohl auch das täuschend echte Bildmaterial.

pvzh.ch/april



Laufend aktuell

Der Wegweiser der
Zürcher Veloagenda.



«Wenn du denkst,
Helme seien die
richtige Antwort,
stellst du die
falsche Frage»

Chris Boardman, einst britischer
Profi-Rennfahrer und heute Berater
für sichere Veloinfrastruktur.



Winterthur bleibt Velohauptstadt der Schweiz, schneidet aber insgesamt schlechter ab als im Jahr 2021.

PRIX VELO

Zürcher Gemeinden verbessern sich

Die Zürcher Städte erreichen beim Prix Velo im Schnitt die Note 4 – und liegen damit leicht über dem Schweizer Durchschnitt. Besonders Zürich und Thalwil konnten sich verbessern.

Mit dem Prix Velo Städte erhebt Pro Velo alle vier Jahre die Zufriedenheit der Velofahrenden mit Infrastruktur, Sicherheit und Verkehrspolitik in Schweizer Städten. Einen vertieften Blick auf die nationale Entwicklung bietet der Schwerpunkt im nationalen Magazinteil, während die folgenden Seiten die Resultate der Zürcher Gemeinden genauer betrachten. Berücksichtigt werden jene Gemeinden, die einen detaillierten Bericht zum Prix Velo angefordert und die Umfrage aktiv begleitet haben. Konkret sind das Zürich, Winterthur, Uster, Wetzikon, Bülach und Thalwil.

Die gute Nachricht zuerst: Die Zürcher Gemeinden haben sich gegen-

über 2021 verbessert. Damals lag ihr gemeinsamer Notenschnitt noch bei 3,8. 2025 erreichen sie zusammen eine Gesamtnote von 4,0 – ein Plus von 0,2 Punkten. Damit schneiden die Zürcher Gemeinden im Schnitt leicht besser ab als der schweizweite Durchschnitt, der bei 3,9 liegt.

Dass es aber noch viel zu tun gibt, wird deutlich, wenn man die einzelnen Kategorien betrachtet, aus denen sich die Gesamtnote einer Gemeinde zusammensetzt. Vor allem im Bereich Sicherheit und Komfort ist der Handlungsbedarf nach wie vor sehr gross. Überdurchschnittlich oft wird der fehlende Überholabstand von E-Bike-

Fahrenden kritisiert. Das deutet darauf hin, dass die Veloinfrastruktur vielerorts zu schmal ist, um Velofahrenden mit unterschiedlichen Tempi gerecht zu werden.



Zürich gibt die rote Laterne ab

Die Stadt Zürich verbessert sich deutlich: Die Gesamtnote steigt gegenüber 2021 von 3,3 auf 3,7 – ein Plus von 0,4 Punkten. Damit gibt die Stadt die rote Laterne unter den Schweizer Grossstädten ab und verbessert sich innerhalb ihrer Grössenkategorie vom sechsten auf den vierten Rang.

Trotzdem bleibt die Gesamtbewertung ungenügend: Vor allem bei Komfort und Sicherheit schneidet Zürich weiterhin schlecht ab. Kritisiert werden insbesondere gefährliche Kreuzungen, fehlende Velowege sowie Baustelleneinführungen. Die Kategorie Komfort erreicht mit 3,1 sogar den tiefsten Wert aller Kategorien.

Bei einzelnen Themen wie abgestimmten Ampeln, Schneeräumung oder Velowegen stellen die Befragten Fortschritte fest. Positiv entwickelt haben sich auch die Kategorien Abstellplätze und Stellenwert des Velos. Die Bemühungen der Stadt werden wahrgenommen und geschätzt: So schreibt eine Person im Freitextfeld der Umfrage: «Die Entwicklung geht absolut in die richtige Richtung in Zürich – ein grosses MERCI an alle Beteiligten.»



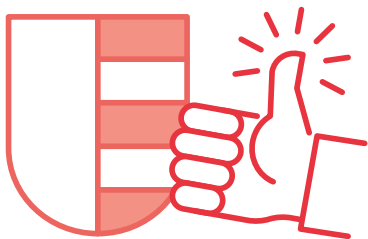
Winterthur bleibt Velohauptstadt

Winterthur bleibt die bestbewertete Grossstadt der Schweiz. Die Gesamtnote liegt 2025 bei 4,3 und damit zwar leicht unter dem Wert von 2021 (4,4), dennoch verteidigt Winterthur den ersten Platz unter den Schweizer Grossstädten. Besonders stark schneidet er-

neut das Wegnetz ab: Mit der Note 4,7 erreicht Winterthur hier schweizweit einen Spitzenwert. Auch die Kategorien Abstellplätze und Stellenwert des Velos werden recht gut bewertet.

Trotz der Spitzenposition zeigt die Umfrage auch Schwachstellen. Vor allem bei Sicherheit und Komfort sehen die Befragten weiterhin Verbesserungspotenzial. Kritisiert werden insbesondere zu geringe Überholabstände und die Schneeräumung, aber auch Konflikte mit E-Bike-Fahrenden. Auffällig ist zudem, dass sich fünf von sechs Kategorien gegenüber 2021 leicht verschlechtert haben.

Im Freitextfeld wünschen sich viele Teilnehmende deshalb weitere Investitionen in sichere Infrastruktur. Eine Person schreibt: «Bitte baut endlich überall komfortable und sichere Veloverbindungen – und hört auf mit Blablabla.»

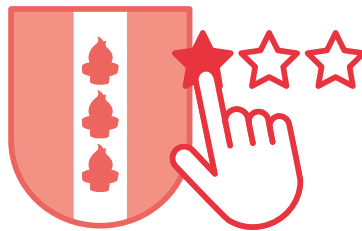


Uster steigt wirklich um

Uster gehört weiterhin zu den velofreundlichsten mittelgrossen Städten der Schweiz. Die Gesamtnote steigt gegenüber 2021 leicht von 4,0 auf 4,1. Damit belegt Uster erneut Rang 2 in seiner Grössenkatgorie. Besonders gut bewertet werden die Kategorien Abstellplätze, Wegnetz und Stellenwert des Velos. Positiv hervor stechen zudem die Aussagen «Konfliktfrei mit Fussgänger*innen», «Geeignete Nebenachsen» sowie «Werbung fürs Velofahren».

Trotz der insgesamt guten Bewertung sehen die Befragten weiterhin Verbesserungspotenzial – insbesondere bei Komfort und Sicherheit. Kritisiert werden vor allem fehlende Überholabstände, gefährliche Kreuzungen und ungenügend abgestimmte Ampeln. Die schlechteste Einzelnote erhält der Überholabstand zwischen Velos und E-Bikes.

Positiv wahrgenommen werden dagegen die Investitionen der Stadt in die Veloinfrastruktur. Eine Person schreibt im Freitextfeld: «Uster macht wirklich viel für die Veloinfrastruktur (...) Uster steigt wirklich um!»



Wetzikon hat Nachholbedarf

Wetzikon erscheint zum ersten Mal auf der Rangliste und wird deshalb ohne Vorjahresvergleich bewertet. Insgesamt schneidet die Stadt mit einer ungenügenden Gesamtnote von 3,7 ab, was zu einer Platzierung in der unteren Hälfte der Rangliste der kleinen Städte und Gemeinden führt. Die beste Bewertung erhält in Wetzikon (ZH) die Kategorie Abstellplätze.

Gleichzeitig zeigt sich Handlungsbedarf. Vor allem die Kategorien Sicherheit und Komfort schneiden ungenügend ab. Das grösste Poten-

«Gelbe Farbe auf der Strasse ist eine Alibiübung. Es fehlt an Willen und Kreativität, auf den wirklich gefährlichen Strecken etwas zu ändern.»

zial sehen die Befragten bei breiterer Veloinfrastruktur, damit Velofahrende genügend Abstand zueinander halten können. Auch scheint es in Wetzikon überdurchschnittlich viele gefährliche Stellen für Velofahrende zu geben.

Viele Teilnehmende äussern sich kritisch zur Verkehrspolitik. Eine Person schreibt: «Gelbe Farbe auf der Strasse ist eine Alibiübung. Es fehlt an Willen und Kreativität, auf den wirklich gefährlichen Strecken etwas zu ändern.»



Bülach ist keine Velostadt

Bülach erreicht beim Prix Velo 2025 die Gesamtnote 3,9 und liegt damit genau im Schweizer Durchschnitt. Gegenüber

2021 verbessert sich die Stadt leicht um 0,1 Punkte. Besonders gut bewertet wird die Kategorie Abstellplätze. Verbesserungen erkennen die Befragten im Bereich abgestimmte Ampeln, Schneeräumung und beim Belag.

Trotzdem bleibt die Gesamtbewertung knapp ungenügend. Vor allem die Kategorien Sicherheit und Stellenwert des Velos schneiden schwach ab. Kritisiert werden vor allem fehlende Überholabstände und gefährliche Kreuzungen. Am meisten Verbesserungspotenzial gibt es laut den Befragten bei Überholabständen, der Rücksichtnahme von E-Bike-Fahrenden sowie bei der Werbung fürs Velofahren.

Im Freitextfeld wünschen sich viele Teilnehmende mehr Engagement fürs Velo. Eine Person schreibt: «Die Stadt Bülach propagiert sich seit Jahren als Velostadt. Das sind aber leere Worte. Für Velofahrer wird viel zu wenig getan.»



Thalwil macht einen grossen Sprung

Thalwil verbessert sich beim Prix Velo 2025 deutlich: Die Gesamtnote steigt gegenüber 2021 von 3,6 auf 4,0 – ein Plus von 0,4 Punkten. Damit verbessert sich die Gemeinde innerhalb ihrer Grössenkatgorie vom 19. auf den 7. Rang. Besonders gut bewertet werden das Wegnetz, die Abstellplätze sowie der Stellenwert des Velos. Auffällig ist, dass sich fast alle Kategorien gegenüber 2021 verbessert haben.

Besonders stark fällt der Fortschritt beim Stellenwert des Velos aus. Trotzdem bleibt Handlungsbedarf bestehen: Die Kategorien Komfort und Sicherheit schneiden weiterhin am schwächsten ab. Kritisiert werden insbesondere Baustellenführungen, abgestimmte Ampeln und fehlende Überholabstände.

Die positiven Entwicklungen werden von vielen Teilnehmenden wahrgenommen. So heisst es im Freitextfeld der Umfrage: «Auf etlichen Strassen in Thalwil hat sich die Situation verbessert. Es hat aber immer noch viele Stellen, die für Velofahrende gefährlich sind.» oo

Zürich hat neu ein Frappévelo

Das neue Frappévelo von Pro Velo Kanton Zürich bringt Schwung und gute Laune auf jedes Fest.

Ein leises Surren, das Lachen von Kindern und der Duft von reifen Bananen: Wer Anfang Mai über das MoveTheDate-Festival in Zürich schlenderte, entdeckte am Stand von Pro Velo Kanton Zürich ein ganz besonderes Highlight. Das Festival, das sich der Nachhaltigkeit und dem bewussten Umgang mit Ressourcen widmet, bot die perfekte Kulisse für den ersten Einsatz des neuen Frappévelos. Inmitten der Marktstände entwickelte sich das Bike schnell zum Publikumsmagneten,

an dem Gross und Klein ihre Erfrischung wortwörtlich selbst «erfahren» konnten.

Wie man sich ein Frappé erfährt

Hinter dem Spass steckt tüftlerisches Geschick. René Mettler, Pro-Velo-Mitglied und Velorution-Aktivist, wählte für das Projekt bewusst ein kleines Velo mit langem Sattelrohr. Dank der kompakten Rahmengrösse erklimmen nicht nur Erwachsene, sondern auch Kinder mühelos den Sattel, um den



Mixer anzutreiben. Technisch nutzt das System das Prinzip eines Dynamos: Ein Reibrad überträgt die Drehung des Hinterreifens direkt auf die Welle des Mixers. Schon wenige Pedalumdrehungen genügen, um den Inhalt im Glas aufsatz in Schwung zu bringen.

Am Festival hielt die Konstruktion dem Dauertest stand. Die Kombination aus Hafermilch, Bananen und etwas Vanillezucker erwies sich als köstliche Erfolgsformel. Dabei lernten die Nachwuchs-Mixer auch die Grenzen der Phy-

Das Frappévelo im Einsatz: Während Lukas pedaliert, vergewissert sich Konstrukteur René, dass der Mixer auch wirklich funktioniert.





1. Das Reibrad am Pneu treibt ...
2. ... die Klinge des Standmixers an ...
3. ... während das Hinterrad dank des Ständers frei in der Luft rotiert.

sik kennen: Während das Gerät weiche Früchte im Nu cremig rührte, brachten zu viele harte Eiswürfel den Mechanismus vereinzelt zum Stocken.

Vom Standmodell zum Stadtrad

Das Frappévelo überzeugt zudem durch seine Doppelfunktion. Man klappt das Gestell, welches das Hinterrad beim Mixen stabil in der Luft hält, mit einem Handgriff hoch – und schon verwandelt sich das Event-Bike wieder in ein ganz normales Velo. Damit die Zutaten für die nächste Smoothie-Runde auch im Sommer frisch bleiben, gehört eine praktische Kühlbox, die wie ein Rollkoffer funktioniert, zum Lieferumfang. Ob für das Quartierfest oder den privaten Anlass – das Frappévelo beweist charmant, wie viel Energie in unseren Waden steckt. oo

Das Frappévelo zum Ausleihen

Möchtest du das Spezialvelo für ein Familienfest oder einen Event mieten? Pro Velo-Mitglieder können das Frappévelo kostenlos ausleihen. Für Nicht-Mitglieder beträgt die Mietgebühr 100 Franken. Das Velo muss für Einsätze am Wochenende in der Regel am Donnerstag abgeholt und am darauffolgenden Montag zurückgebracht werden. Je nach Datum sind Ausnahmen nach Absprache möglich.

info@provevelozuerich.ch

VERLOSUNG

Gewinne einen Stadtflitzer von FLINC

Mach jetzt mit und gewinne ein FLINC – das kompakte Transportvelo aus Zürich, das den Alltag und die Freizeit spürbar einfacher macht.



Pro Velo Kanton Zürich freut sich sehr, gemeinsam mit FLINC ein Velo im Wert von 3050 Franken zu verlosen. Und was für eines: Ein Compact Cargo Bike, das urbanen Alltag und Mobilität auf überraschend einfache Weise verbindet.

Hinter FLINC steckt Markus Freitag. Ja genau, der mit den FREITAG-Taschen. Nach mehreren Jahren Entwicklung und zahlreichen Prototypen lancierte FLINC 2024 erstmals ein Velo. Inspirieren liess sich Markus Freitag unter anderem von einem Blockbuster aus den 80ern: Wer «E.T.» gesehen hat, weiss, dass das nachhaltigste Vehikel, um ausserirdisch viel Gepäck über blockierte Strassen hinweg zu transportieren, ein Velo ist – konkret ein BMX mit Kunststoffkisten auf dem Vorderrad.

Einfach clever transportieren

Dank eines eigens entwickelten Systems bietet das FLINC unendlich viele Möglichkeiten, auch schwerere und lange Lasten sicher anzubringen. Gepäckträger und Rahmen sind mit speziellen Pins bestückt, die als Andockstellen für Schlaufen und Schlingen dienen. Zudem sorgt ein Adapter dafür, dass unterschiedliche

Transportboxen im Handumdrehen befestigt werden können.

So lassen sich etwa Skier oder Sonnenschirme problemlos mit zwei Gummistrippen längs am Velo fixieren. In die Box passen bequem zwei bis drei Einkaufstaschen und auch der Nachwuchs kommt nicht zu kurz: Kinder finden entweder hinten im Kindersitz oder vorne auf einem zusätzlichen Kindersattel auf dem Oberrohr Platz.

Ein Kraftpaket für die S-Bahn

Obwohl das FLINC mächtig viel schleppen kann, bleibt es kompakt. Es ist so konstruiert, dass es problemlos ins Treppenhaus, in die S-Bahn oder in den Lift passt. Das Velo ist in einer Farbe und drei Grössen erhältlich, verfügt über elf Gänge und bietet rund 1000 Cargo-Möglichkeiten. Alleine der Gepäckträger kann mit 22 Kilogramm beladen werden. Und in die Werkstatt muss das kleine Lasteselchen dank des wartungsarmen Riemenantriebs deutlich seltener als herkömmliche Velos. Jetzt QR-Code scannen und mit etwas Glück ein FLINC gewinnen! oo



Zur Verlosung

Versuch dein Glück
www.pvzh.ch/verlosung



Das FLINC macht dir auch im Treppenhaus keine Probleme.

Gefahr durch Behelfsbauten

Anrampungen bei Baustellen werden häufig auf der Velospur angelegt und sorgen für unnötige Unfallrisiken. Auch dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind die Rampen ein Dorn im Auge – dabei gäbe es gescheitere Lösungen.

Velofahrerinnen und Velofahrer begegnen ihnen vielenorts in der Stadt: provisorische Rampen bei Zufahrten zu Baustellen. Sie schützen die Trottoirkanten vor Beschädigungen und vereinfachen Baustellenfahrzeugen die Zu- oder Wegfahrt. Aus Sicht der Baustellenleute mögen sie praktisch sein, für die Velofahrenden hingegen sind sie gefährlich. Denn vielenorts werden die bis zu 80 Zentimeter breiten Rampen auf Velospuren angelegt. Weil die untere Kante meist nicht plan mit der Fahrbahn abschliesst, besteht beim nahen Vorbeifahren ein Sturzrisiko. Wer den Rampen ausweicht, landet auf der Fahrbahn für Autos und Lastwagen.

Ein Problem unter den Rädern

Die provisorischen Zufahrten bei Baustellen sind auch dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein Dorn im Auge. «Diese Anrampungen werden häufig gemacht und sind für Velofahrende

äusserst problematisch, wenn sie im Fahrbahnbereich liegen», schreibt Urs Walter, Fachverantwortlicher Velo beim ASTRA, dazu an Pro Velo.

Stahlprofile würden genügen

Aus Sicht von Pro Velo Winterthur sind die Anrampungen in der aktuellen Form eine unnötige Quelle für Unfälle. Geht es um den Schutz der Trottoirkante, würde es genügen, diese mit einem angeschraubten Winkelprofil zu schützen. Zur Schonung der Pneus wiederum würde eine etwa 15 Zentimeter breite, angeschrägte Anrampung aus Stahl genügen, die ohne Behinderung des Veloverkehrs installiert werden könnte. Braucht es hingegen eine breitere Rampe im Profil der Velospur, muss diese entweder in Fahrtrichtung der Velos gut angeschrägt und durch eine helle Einfärbung sichtbar gemacht oder – noch besser – die Velofahrspur seitlich verlegt werden. Pro Velo Winterthur wird sich dafür

einsetzen, dass die Stadt künftig bei provisorischen Baustellenzufahrten von den Baufirmen im Bewilligungsverfahren entsprechende Massnahmen verlangt. oo

Glück gehabt oder gestürzt?

Abschrägungen, Rampen oder Trottoirüberfahrten – auf vielen Velorouten in Winterthur lauern unnötig heikle Stellen. Bist du deswegen schon einmal knapp einem Sturz entkommen oder gestürzt? Schildere uns deine Erfahrungen, gerne mit einem Bild der heiklen Passage. Die gesammelten Fälle ermöglichen es uns, politisch noch mehr Druck aufzubauen – und heikle Stellen so zu eliminieren. info@provelowinterthur.ch



Weil die Kante meist nicht plan mit der Fahrbahn abschliesst, ...



... besteht beim nahen Vorbeifahren ein Sturzrisiko.

Velofitter Bahnhof Grüze nach Sanierung

Pro Velo Winterthur nimmt regelmässig lokale Veloabstellanlagen unter die Lupe. Der SBB-Bahnhof Grüze hat dabei überzeugt.

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: St. Gallerstrasse / Talackerstrasse
Skala: Note 6 = Top, Note 1 = Flop
Tester: Reto Westermann

Verkehrssichere Zufahrt vorhanden?

Ja, sichere Zufahrt aus allen Richtungen, auf Seite Kehrrichtverwertungsanlage aber mit Querung der St. Gallerstrasse.

Note: 6

Zufahrt stufenfrei?

Ja, die Veloabstellplätze sind stufenfrei erreichbar.

Note: 6

Parkierung nahe bei den Zugängen?

Ja, direkt neben den Abgängen in die Unterführung.

Note: 6

Anzahl der Plätze ausreichend?

Ja.

Note: 6

Überdachung vorhanden?

Ja.

Note: 6



Die doppelstöckigen Ständer sind gedeckt und ermöglichen ein sicheres Anschliessen.

Platz für Anhänger und Spezialvelos vorhanden?

Nur auf Seite der Kehrrichtverwertungsanlage, Parkierung neben den Ständern ohne Überdachung und Möglichkeit zum Anschliessen.

Note: 4

Ist das Parkiersystem (Ständer) tauglich?

Ja, bewährtes doppelstöckiges Ständersystem mit Möglichkeit zum Anschliessen der Velos. Das Parkieren des Velos in der oberen Ebene braucht aber etwas Übung.

Note: 5

Fazit

Der Bahnhof Grüze bietet Pendlerinnen und Pendlern, die mit dem Velo unterwegs sind, eine sehr gute Infrastruktur mit kurzen Wegen zu den Zügen. Zu bemängeln ist einzig das Fehlen von überdachten Plätzen für Velos mit Anhänger oder Cargobikes.

Gesamtnote: 5.6



UNGENÜGENDE SIGNALISATION

Tödlicher Unfall im Velotunnel

Am 2. Mai kam es in der Veloquerung unter dem Hauptbahnhof zu einem tödlichen Zusammenstoss zwischen einem Velofahrer und einem Fussgänger. Der Unfall hat ein Problem sichtbar gemacht, das seit der Eröffnung 2021 besteht: Zufussgehende verirren sich immer wieder in die Velounterführung – und es kommt regelmässig zu brenzlichen Situationen.

Das zeigen auch die Rückmeldungen vieler Pro-Velo-Mitglieder und die zahlreichen Nachrichten auf dem Stadtmelder-Portal. Einzig beim Ausgang der Velostation in den Tunnel wurde nachträglich ein Fussgänger-Verbot auf den Boden aufgemalt, an den Rampen hingegen wiesen bis anhin nur



Die Rampe beim Manor wie sie sich aktuell präsentiert.

kleine, hoch angebrachte Schilder auf die ausschliessliche Velonutzung hin.

Trotz der offensichtlichen Mängel will die Stadt gemäss Medienberichten erst einmal die Untersuchung des

Unfalls abwarten. Dass man noch zuwartet, ist unverständlich: Denn die Signalisation könnte sofort und mit einfachen Mitteln verbessert werden.

Das Departement Bau und Mobilität zeigt sich gegenüber Pro Velo betroffen über den tödlichen Unfall und schreibt: «Unsere Gedanken und unser Mitgefühl sind bei den Betroffenen und ihren Angehörigen. Wir verfolgen die laufenden polizeilichen Ermittlungen und unterstützen diese, wo wir können.

Wir haben in der Auffahrtswoche im Sinne einer Sofortmassnahme an beiden Tunnelportalen weitere Schilder aufgestellt, die das signalisierte Fussgänger-Verbot in der Velounterführung zusätzlich verdeutlichen sollen.» **OO**

Eine neue Studie stellt die bisherigen Argumente gegen eine Helmpflicht teilweise in Frage – die Debatte bleibt dennoch umstritten.



CYCLING SCIENCE

Habe ich mich in der Helmfrage geirrt?

Die Debatte um eine Helmpflicht ist neu entfacht. Während das Autofahren immer sicherer wird, stagnieren die Zahlen von getöteten und verletzten Zufussgehenden, Velo- und E-Bike-Fahrenden seit Jahren auf hohem Niveau. In den letzten Monaten haben mehrere Nationalrätinnen und Nationalräte Massnahmen gefordert – und stellen auch eine Helmpflicht zur Diskussion.

Pro Velo wehrt sich stets gegen eine Helmpflicht; der Bundesrat hat bereits mehrere der erwähnten Vorstösse abgelehnt. Auch ich habe vor einigen Jahren einen insgesamt kritischen Artikel über das Thema geschrieben. Das Fazit: Ein Helm verringert zwar das Risiko von Kopfverletzungen – ein Obligatorium führt aber dazu, dass die Menschen weniger Velo fahren. Dadurch könnten die Gesundheitskosten so stark steigen, dass die Einsparungen zunichtegemacht werden.

Eine im März 2026 veröffentlichte Studie stellt dieses Argument nun in Frage. Rune Elvik vom Institut für Verkehrsökonomie in Oslo führte eine Kosten-Nutzen-Analyse einer Helmpflicht in Norwegen durch und berechnete

mehrere Szenarien.¹ Wenn die Helmtragequote von heute 67 auf 80 Prozent stiege, dann müsste der Rückgang des Veloverkehrs unter sieben Prozent bleiben, damit der Nutzen höher bleibt als die Kosten. Wenn alle Velofahrenden einen Helm trügen, kippt die Gleichung

«Wie gross der Rückgang des Veloverkehrs durch eine Helmpflicht ausfallen würde, lässt sich nicht seriös abschätzen.»

erst bei einem Rückgang von über neun Prozent. Diese Zahlen sind mit vielen Unsicherheiten verbunden. Aber Elviks Studie ist robust und widerspricht früheren Studien, die das Nutzen-Kosten-Verhältnis wesentlich pessimistischer eingeschätzt haben.

In der Schweiz tragen 60 bis 70 Prozent der Velo- und E-Bike-Fahrenden einen Helm. Wie gross der Rückgang des Veloverkehrs durch eine Helmpflicht ausfallen würde, lässt sich nicht seriös abschätzen. Eine Meta-Analyse, die die Auswirkungen von Helmvorschriften auf

das Verhalten der Velofahrenden untersuchte, zeigte: Es kann einen Rückgang geben – muss aber nicht.²

Nun: Habe ich mich geirrt? Ich bin nach wie vor überzeugt, dass die Sicherheit von Velofahrenden zuallererst durch die Infrastruktur bestimmt wird. Eine Helmpflicht verhindert keinen Unfall und ist die falsche Antwort darauf, dass viel zu viele vulnerable Menschen im Verkehr getötet und schwer verletzt werden. Aber zähneknirschend muss ich zugeben: Dass eine Helmpflicht der Gesundheit der Bevölkerung mehr schadet als sie nützt, lässt sich aus heutiger Sicht nicht beweisen. Aus meiner Kritik an der Helmpflicht ist dieses Argument gestrichen. **oo**

Quellen:

1. Elvik, R. (2026). Cost-benefit analysis of a bicycle helmet wearing law in Norway.
2. Høye, A. (2018). Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation.

Felix Schindler

schreibt über Mobilität und Stadtentwicklung, schmeisst die Hälfte des Haushalts und kümmert 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
radlos.ch **los!**

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 Förster

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

Auflage: 5460 Exemplare

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

PRO VELO MAGAZIN 2/2026

Zweiter Jahrgang. Das Mitglieder magazin 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:
3/2026: 16. September 2026.



MITGLIEDERVORTEILE

Wo sich Mensch begegnet

Die Stadt Schaffhausen plant eine Begegnungszone in der Altstadt Süd. Wir unterstützen die Vorlage – weil so Raum für Menschen entsteht.

Das Gebiet rund um das Kammgarnareal wird sich in den kommenden Jahren stark verändern. Die Bibliothek und die PH Schaffhausen ziehen diesen Sommer in das grosse Gebäude am Rhein, und ein Restaurant wird eröffnet. Dadurch werden deutlich mehr Zufussgehende und Velofahrende unterwegs sein. Pro Velo Schaffhausen begrüsst deshalb die Pläne der Stadt, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die offiziellen Velorouten aufzuwerten. Vor allem die unübersichtliche Kreuzung Rheinstrasse/Klosterstrasse, die Baumgartenstrasse und der Abschnitt entlang der Rheinstrasse brauchen sichere und klare Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Raum für Begegnungen

Wo Autos weniger Platz beanspruchen, entsteht Raum für Begegnungen, Grünflächen, Velos und Sitzgelegenheiten. So werden Strassen wieder zu Orten, an denen sich Menschen gerne aufhalten. **OO**



BACH- UND STEIGSTRASSE

Regierungsrat verzögert Tempo 30

Statt weiterer Verzögerungen braucht Schaffhausen sichere Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr.

In den letzten Wochen entbrannte in den Medien eine hitzige Diskussion über Tempo 30 auf der Steig- und Bachstrasse. Seit vielen Jahren verfolgt die Stadt Schaffhausen das Ziel, den Verkehr auf der Bachstrasse für alle verträglicher zu gestalten. Sie versprach mehrfach, die Bachstrasse aufzuwerten, setzte dies bislang jedoch nicht um.

Auch auf der Steigstrasse bleibt die Verbindung von der Altstadt ins Breitequartier für Velofahrende und Zufussgehende unsicher. Sämtliche nötigen Gutachten liegen vor, den-

noch hat der Regierungsrat bis heute keinen Entscheid gefällt. Stattdessen will er auf die Verkehrsflussinitiative warten und nutzt diese als Vorwand, um die Umsetzung weiter hinauszuzögern. Dabei müssen Bach- und Steigstrasse in den kommenden Jahren ohnehin saniert werden – ob mit oder ohne Temporeduktion. Sollte die Stadt dem Druck der Gegner nachgeben und auf Tempo 30 verzichten, werden wir auf abgetrennten Velowegen bestehen und diese nötigenfalls im Baubewilligungsverfahren durchsetzen. **OO**



Mehr Mensch – mehr Umsatz

Sebastian Schmid vom VCS Schaffhausen hat überzeugende Argumente für mehr Begegnungszonen.

Die historische Schaffhauser Altstadt zählt zu den grössten der Schweiz. Die seit 1972 autofreie Fussgängerzone ist ein Magnet für Konsumentinnen und Touristen. Davon profitiert auch das Gewerbe, der Detailhandel und die Gastronomie in der Alt- und Unterstadt. Im neusten Kapitel dieser Erfolgsgeschichte werden die neuen Standorte von Hochschule (PH) und Bibliothek zu einer Begegnungszone am Rheinufer: Auch hier verschiebt sich der Fokus vom «Durchfahren» zum «Aufhalten». Und wie bei jedem vorangegangenen Kapitel werden erneut längst widerlegte Behauptungen zu drohenden Umsatzeinbussen aufgestellt.

Heute liegen fundierte Untersuchungen vor, die aufzeigen, wie das Gewerbe von Aufwertungsprojekten profitiert. Die Bedeutung von Parkplätzen wird hingegen deutlich überschätzt:

- Eine Untersuchung in sechs Schweizer Städten zeigt, dass die meisten Besuchenden von Geschäftsstrassen



Sebastian Schmid,
Vorstand VCS
Schaffhausen

zu Fuss (46 %) anreisen – mit dem Auto hingegen nur halb so viele (23 %). Das Einkaufsvolumen hängt zudem nicht vom Verkehrsmittel ab: Wer mit dem Auto anreist, kauft nicht mehr ein.¹

- Eine Untersuchung in fünf deutschen Städten zeigt, dass Zufussgehende den meisten Umsatz bringen (31 %). Danach kommen ÖV-Nutzende (25 %) und Velofahrende (24 %). Autofahrende bilden das Schlusslicht (20 %).²

- In Zürich kommt eine Untersuchung im Auftrag der City-Vereinigung zum Schluss, dass ein Parkplatzabbau am Münsterhof für fast alle Geschäfte zu einer positiven Umsatzentwicklung geführt hat. Und «eine allgemeine Korrelation zwischen dem Abbau von Parkplätzen und einem Rückgang der Umsätze ist nicht ersichtlich».³

Der VCS als Gesamtverkehrsverband anerkennt, dass Parkplätze rund um die Altstadt vorhanden sein müssen. Das Parkhaus-Monitoring zeigt jedoch auf, dass bereits zu 99,9 Prozent der Zeit freie Parkplätze vorhanden sind und kein Mangel besteht. oo

Quellen:

1. fussverkehr.ch/projects/mobilite-et-commerce/
2. radentscheid-schwerin.de/wp-content/uploads/2024/07/2019-09-25Endbericht-RadverklFuzosfinal.pdf
3. tagesanzeiger.ch/sinken-mit-der-parkplatzzahl-die-umsaetze-des-gewerbes-wirklich-854554587532

VERMISCHTES

KOMMT ES ZUM GEGENVORSCHLAG?

Der Stadtrat der Stadt Schaffhausen unterbreitet dem Grossen Stadtrat die Veloinitiative und beantragt die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags. In den nächsten Wochen wird in einer Kommission des Stadtparlaments intensiv über das Velo diskutiert. Wir freuen uns und sind gespannt, ob das Parlament der Veloinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellt. Die Initiative fordert ein sicheres und durchgehendes Velowegnetz bis 2035. Der Stadtrat teilt das Ziel der Veloinitiative, möchte dieses aber nicht in der Verfassung festschreiben. Es sei nicht das «geeignete Instrument, um eine qualitativ differenzierte und koordinierte Umsetzung in einem engen, historisch gewachsenen Stadtraum zu steuern». Erarbeitet das Parlament

einen Gegenvorschlag, wird sich die Abstimmung noch um Jahre verzögern. Die Sicherheit für Velofahrende lässt jedoch kein Hinausschieben zu. Die Ziele der Stadt, innerhalb von 10 Jahren den Veloverkehr zu verdoppeln, erreichen wir so nicht. Die Velozählstellen zeigten in den letzten fünf Jahren wohl eine Zunahme der Velofahrten, jedoch nie in dem Ausmass, welches nötig wäre. Will die Stadt einen echten Sprung vorwärts machen, braucht es ein grösseres Engagement als bisher!

PRIX-VELO-STÄDTE

Schaffhausen dümpelt erneut auf dem zweitletzten Platz der mittelgrossen Städte hinterher: mit einem Notendurchschnitt von 3,5 – genau wie vor vier Jahren. Die Stadt ist damit die

am schlechtesten bewertete Deutschschweizer Gemeinde. Besonders in Sachen Sicherheit schneidet Schaffhausen schlecht ab. Wir sind unzufrieden! Wie sollen wir unseren Unmut zeigen? Ideen sind willkommen: Velodemo, Leserbriefe, Plakataktionen? Wir freuen uns auf eure Vorschläge. Kontakt: sh@provelo-sh.ch. oo

Termine

- **27. Juni:** Velotour Trasadingen – Greifensee
- **15. August:** Velofahrkurs B Neunkirch
- **22. August:** Velofahrkurs A/B Schaffhausen
- **29. August:** Velotour Neunkirch – Wunderklingen

S-Pedelecs unerwünscht, also verboten!

Neue Fahrverbote für S-Pedelecs sorgen im Kanton Zug für Umwege, Unsicherheit und Unverständnis.

Am beliebten Fuss-/Radweg entlang des Zugersees stehen zwischen Choller und Alpenblick Plakate mit der Aufforderung an die Velofahrenden, gemütlich und rücksichtsvoll zu fahren. Auch gibt es einen Hinweis, dass S-Pedelecs (E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h) auf der Strecke nicht gestattet seien.

Folglich muss man sich mit dem S-Pedelec aus einer Gruppe mit Velos und Pedelecs (Tretunterstützung bis 25 km/h) verabschieden, um sich später irgendwo wiederzutreffen. Das ist für diesen Abschnitt sowie die gesamte Veloroute des kantonalen Velowegnetzes und für die drei dort verlaufenden nationalen Velorouten von Schweiz-Mobil ziemlich suboptimal.

Am 1. Juni 2025 ist die angepasste Signalisationsverordnung des Bundes in Kraft getreten. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Nutzung von S-Pedelecs auf Strassen mit Motor-

wagen-, Motorrad- und Mofafahrverbot. Das dreiteilige Schild wurde 1979 unter anderem wegen des Lärms und der Abgase der Töfflis eingeführt. S-Pedelecs gab es damals noch keine. Als sie eingeführt wurden, durften sie mit ausgeschaltetem Motor durchfahren, jetzt ist es gänzlich verboten.

Kanton sollte Führung übernehmen

Der Bund überliess den Vollzug den Kantonen, ohne sich der Konsequenzen im Veloalltag bewusst zu sein. Der Kanton Zug übernimmt keine Führung

1. Vorstadt Zug. Wo sollen S-Pedelecs hier fahren, wenn nicht auf dem breiten Trottoir?
2. Chamer Fuss-/Veloweg. S-Pedelecs sollen hier mit Velos fahren dürfen und alle mit einem Tempolimit gebremst werden.
3. Hirsgarten Cham. Der separierte Radweg ist mit einer eigenen Brücke vom Fussverkehr getrennt, das Verbot ist deshalb unverhältnismässig.

und schiebt intern die Verantwortlichkeit zwischen der Baudirektion, dem Amt für Raum und Verkehr und der Sicherheitsdirektion hin und her. Die Gemeinden und privaten Grundeigentümer haben deshalb die Gelegenheit ergriffen, gegen S-Pedelecs grossflächig vorzugehen. So wurden dreiteilige Fahrverbote zum Leid der Stomer nicht mit dem Zusatzschild «E-Bike gestattet» versehen – vielmehr wurden zusätzlich bestehende Signale wie «Radweg», «Fussweg / Velo gestattet» und «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» mit «Mofa verboten» ergänzt.

Warum dieser Widerstand gegen S-Pedelecs? Haben ein paar E-Bike-Rowdies das Image dieser Fahrzeuge dermassen ramponiert? In den letzten 20 Jahren wurden in der Schweiz rund sieben Millionen Fahrräder verkauft, davon waren 77 Prozent Velos, 20 Prozent Pedelecs und drei Prozent S-Pedelecs. Im Kanton Zug stagnierten die



Unfallzahlen bei den schätzungsweise 200 S-Pedelets, wobei sie bei den Velos deutlich sinken und bei den etwa 1300 Pedelets deutlich ansteigen.

Tempolimit wäre einfache Lösung

Die eingangs erwähnte Radstrecke vom Casino Zug bis nach Dersbach, Hünenberg See, verläuft grösstenteils auf Strassen und Feldwegen, die mit «Zubringerdienst gestattet» oder «Ausgenommen Land- und Forstwirtschaft» signalisiert und damit teilweise auch für Motorfahrzeuge offen sind. Trottoirs mit «Velo gestattet» sind ausreichend breit. Auf weiten Teilen sind die Radwege vom Fussverkehr mit einer eigenen Fahrbahn und extra Brücken separiert. Ein kritisches Nadelöhr besteht beim Naturschutzgebiet zwischen Choller und Alpenblick. Dort kann der Weg nicht verbreitert werden. Die Brücke und Aussichtsplattform über den Dorfbach ist aber komfortabel dimensioniert. Gemäss Unfallkarte des ASTRA sind seit 2011 auf diesem kurzen Abschnitt vier Unfälle mit Fahrrad-, aber keiner mit Fussgängerbeteiligung registriert. Dort muss eine Lösung, etwa mit einem Tempolimit, gefunden werden.

Alles in allem ist diese Route eine wunderschöne, direkte, weitgehend kreuzungs- und hindernisfreie Radstrecke. Für diese Verbindung müssen S-Pedelets jetzt einen circa 1,5 Kilometer längeren, unklar signalisierten, für Ortsunkundige komplizierten, gefähr-

lichen Umweg über 18 Kreuzungen, davon fünf mit Rotlichtern, vier mit Kreiseln sowie um scharfe Kurven, durch eine unübersichtliche Unterführung und im Mischverkehr auf der Strasse, teilweise ohne Radstreifen in Kauf nehmen.

Pro Velo Zug interveniert

Leserbriefe in den Lokalmedien, Einsprachen von S-Pedelet-Fahrenden und Einträge in Bikeable veranlassen Pro Velo Zug, bei den Behörden zu intervenieren. Im Sinne von Pro Velo Schweiz und SchweizMobil soll den S-Pedelets bei allen dreiteiligen Fahrverbieten durch den Zusatz «E-Bike gestattet» und bei Rad- sowie Fuss-/Radwegen durch das Weglassen von «Mofa verboten» die Durchfahrt möglich bleiben. Auf Mischverkehrsflächen, wo zu hohe Geschwindigkeiten befürchtet oder festgestellt werden, ist ein Tempolimit von 30 oder 20 Kilometer pro Stunde für alle Velos, etwa auch für motorlose Gravelbikes, zu signalisieren. oo

Termine

- **12. Juni 2026** Velokino beim Schulhaus Kirchbühl in Cham
- **04. Juli 2026** Velo-Kultour-Eisenbahngeschichte(n) mit Martin Stuber
- **12. September 2026** Velofahrkurs Cham



Das blaue Band: Farblich abgesetzte Velobahn in Tübingen.

VELOBAHN BAAR-HONAU

Druck ist nötig

Pro Velo Zug interveniert bei mehreren Projekten entlang der Schnellverbindung.

Die Velobahn vom Bahnhof Baar bis an die Kantonsgrenze bei Honau ist seit vergangenem Jahr als Rückgrat unserer Veloinfrastruktur im Richtplan festgesetzt. Die Schnellverbindung führt über Zug, Cham und Hünenberg See. Gemäss Veloweggesetz soll sie bis 2047 realisiert sein. Das ist bei den kantonalen Behörden angekommen, in den Gemeinden noch nicht wirklich. In bereits drei Fällen sind entlang der Route öffentliche Strassen- und private Hochbauprojekte ausgeschrieben. Weil bei diesen Bauprojekten die Velobahnstandards des ASTRA nicht erfüllt werden, hat Pro Velo Zug in der Gemeinde Hünenberg zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzernerstrasse Stellung genommen und in der Gemeinde Baar gegen das Neubauprojekt Unterfeld Süd eine Einsprache sowie zum Quartiergestaltungsplan Bahnmatt eine Einwendung deponiert. In Hünenberg scheint eine Kompromisslösung realistisch und beim Unterfeld laufen die konstruktiven Verhandlungen mit der Bauherrschaft auf einen Rückzug der Einsprache hinaus. Vielleicht wird auf diesem Abschnitt eine für die ganze Strecke beispielhafte Lösung mit einer farblich abgesetzten Fahrbahn für Velos realisiert – als Vorlage für künftige Abschnitte der Velobahn. oo

Umfrage

Das S-Pedelet bewegt und polarisiert. Wird sind an deiner Meinung interessiert. Lass uns bitte per E-Mail an seki@provelozug.ch wissen, was du als Velo-, Pedelet- oder S-Pedelet-Fahrende/r dazu denkst. Alternativ kannst du die Schwachstellen auf Bikeable erfassen. Die App übermittelt die Einträge zu örtlichen Situationen direkt an die zuständigen Behörden.

- Wie sinnvoll ist das Fahrverbot für S-Pedelets zwischen Choller und Alpenblick?
- Sollten S-Pedelets auf gemeinsamen Fuss- und

Velowegen erlaubt sein?

- Wie sicher ist der vorgeschlagene Umweg für S-Pedelet-Fahrende?
- Welche Massnahme wäre am besten, um Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden zu reduzieren?
- Soll dem S-Pedelet mit dem Zusatzschild «E-Bike gestattet» die Durchfahrt erlaubt bleiben?
- Sollte es eine klare Regelung über die erlaubte Geschwindigkeit auch für unmotorisierte Velos auf solchen Strecken geben?

Vielen Dank und gute Fahrt im passenden Tempo!



Marah und ihre Tochter Ronja in ihrer fahrenden Freizeitwohnung.

SERIE – VELOLIEBE

Mit dem Cargo die Welt entdecken

Marahs Tochter Ronja hat eine kognitive Behinderung. Darum ist das Cargobike für die beiden weit mehr als ein Fahrzeug.

Mein Cargobike ist für mich viel mehr als einfach ein Verkehrsmittel. Es macht unser Leben einfacher, freier und inklusiver. Vor allem vom Frühling bis Ende Herbst bin ich fast täglich mit meiner Tochter Ronja* unterwegs.

Ronja hat eine kognitive Behinderung. Darum ist der öffentliche Verkehr für sie oft mit Stress und zu vielen Reizen verbunden. Im Cargobike hingegen fühlt sie sich sicher und entspannt.

Während sie zu Hause zuweilen starke emotionale Überlastungsreaktionen hat, gibt ihr das Velo Schutz, Rückzug und Ruhe – und gleichzeitig die Möglichkeit, die Welt zu erleben, aber aus einer gewissen Distanz.

Ohne das Velo wäre ich ziemlich aufgeschmissen. Wir wären viel isolierter und könnten kaum so viele Ausflüge machen. Oft sind wir am Wochenende den ganzen Tag unterwegs: Wir

besuchen die Pferde in der Epiklinik, fahren der Limmat oder dem See entlang, halten für einen Kaffee oder ein Eis an oder gehen in die Badi. Das Schöne ist: Wir sind flexibel, mobil und können jederzeit wieder nach Hause. Unser Cargobike ist eigentlich wie eine kleine fahrende Freizeitwohnung – wie Schnecken haben wir immer alles dabei.

Lieber Cargo als Schulbus

Nicht nur in der Freizeit, auch für den Schulweg ist das Velo oft die bessere Lösung. Darum bringe ich Ronja so oft wie möglich selbst mit dem Velo zur Schule. Ich frage mich manchmal: Warum gibt es eigentlich keine Schulvelokuriere für Kinder mit Behinderung? Zwei Kinder in einem Cargobike in die Schule zu fahren, klingt vielleicht ungewöhnlich, aber eigentlich ist das weder absurd noch unrealistisch. Allenfalls wäre es sogar günstiger, ökologischer und vor allem viel angenehmer für viele Kinder.

Was uns allerdings nach wie vor unglücklich macht, ist der viele Autoverkehr in der Stadt. Manchmal führt Ronja einen regelrechten Sitzstreik durch. Sie setzt sich aufs Trottoir und schreit die Autos an. Und ehrlich gesagt: Ich verstehe sie. Wir werden ständig abgedrängt, Lastwagen und Lieferwagen parkieren auf den Velospuren, und überall fahren riesige Autos mit nur einem Passagier durch die Stadt.

Heikle Momente im Autoverkehr

Wir erleben oft brenzlige Situationen. Ich weiss, dass viele Velofahrende auch rücksichtslos sind, aber ein Velo mit einem Kind vorne drin: Wie ignorant müssen Menschen sein, um da Unfälle zu riskieren, nur damit sie vor uns am Lichtsignal sind? Und ja, gleichzeitig fehlt uns wegen der vielen Autos auch Platz zum Spielen, für Begegnungen oder sichere Velowege. Auch in unserer Wohnsiedlung wird den Autos so viel Raum geschenkt, überall Parkplätze, überall Blech.

Dabei zeigt mir mein Alltag mit Ronja jeden Tag, wie viel lebenswerter Städte wären, wenn man sie mehr für Menschen und weniger für Autos bauen würde. ○○

* Name von der Redaktion geändert.



Bereit für eine neue Liebe?

Velobörsen bieten regelmässig zahlreiche Möglichkeiten.