

Thurgau
St. Gallen
Appenzell
Graubünden

Herbst 2026

VELO



Editorial

Ein sicherer Schulweg, eine neue Veloverbindung oder eine autofreie Passstrasse: Velopolitik zeigt sich oft ganz konkret. Einige Beispiele dafür finden sich auch in dieser Ausgabe – von Teufen und Frauenfeld bis zu den Freipässen in Graubünden. Und mit dem SattelFest wird Anfang Oktober die Vielfalt der Velokultur mitten in Chur sichtbar.

Hinter vielen dieser Projekte stehen politische Entscheide. Gemeinden gestalten Strassenräume und Schulwege, Kantone planen Velonetze und Infrastrukturprojekte, der Bund setzt die gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Damit die Anliegen der Velofahrenden nicht untergehen, braucht es eine starke Vertretung auf allen Ebenen.

Für mich kommt diesen Sommer eine neue Perspektive dazu: Neben meiner Tätigkeit bei Pro Velo Graubünden werde ich mich als neu gewähltes Mitglied des Bündner Grossen Rates künftig auch direkt mit kantonalen politischen Entscheiden beschäftigen. Dort sitzt mit Simon Gredig ein ehemaliger Geschäftsleiter von Pro Velo Graubünden. In dieser Ausgabe begegnet er uns allerdings auf norwegischen

Schotterstrassen beim Mother North.

Veloförderung ist keine Aufgabe einer einzelnen Partei. Sichere Wege, attraktive Ortszentren, eine lebendige Velokultur und gute Verbindungen brauchen breite Mehrheiten, Fachwissen und Menschen, die dranbleiben – lokal, kantonal und national.



Eine spannende Lektüre wünscht euch

Cédric Kleeb
Projektleiter und
stv. Geschäftsleiter
Pro Velo Graubünden

Mit dem Velo durch den hohen Norden

Über 1'100 Kilometer, rund 18'500 Höhenmeter, wenig Schlaf und viel Schotter: Der ehemalige Geschäftsführer von Pro Velo Graubünden und heutige Churer Stadtrat Simon Gredig hat gemeinsam mit Luca Bronzini das Bikepacking-Rennen Mother North in Norwegen bestritten – und das als schnellstes Zweierteam. *Cédric Kleeb*

NORWEGEN Anfang August tauschte Simon Gredig das Churer Stadthaus für einige Tage gegen Sattel, Schotterstrassen und die norwegische Bergwelt. Gemeinsam mit seinem Jugendfreund Luca Bronzini startete er beim Mother North 2026, einem Unsupported-Bikepacking-Rennen mit Start und Ziel in Lillehammer.

Die Strecke verlangte den Teilnehmenden einiges ab: mehr als 1'100 Kilometer, rund 18'500 Höhenmeter und Kilometer auf Natur- und Schotterstrassen. Unterstützung von aussen gibt es bei solchen Rennen nicht. Was unterwegs benötigt wird, wird selbst mitgeführt oder unterwegs organisiert. Schlaf, Verpflegung, Reparaturen und die Einteilung der Etappen gehören damit ebenso zum Rennen wie das eigentliche Velofahren.

Gredig und Bronzini benötigten für die gesamte Strecke 105 Stunden und 32 Minuten. Pro Tag gönnten sie sich dabei kaum mehr als sieben Stunden Pause – für Schlaf, Essen und alles, was sonst noch erledigt werden musste. Viel Erholung blieb also nicht, bevor es wieder aufs Velo ging.

Besonders fordernd waren das wechselhafte Wetter, Müdigkeit und die körperlichen Beschwerden nach vielen Stunden im Sattel. Regen, Kälte und Sonne konnten sich innerhalb kurzer Zeit abwechseln. Dazu kamen lange Tage und Nächte auf dem Velo. Am letzten Tag legten die beiden nochmals rund 250 Kilometer und 4'400 Höhenmeter zurück – mit insgesamt nur rund 20 Minuten Pause.

Nebst Strapazen blieben vor allem die Landschaft und das gemeinsame

Viele Kilometer führten über Schotter und Naturstrassen durch die norwegische Landschaft
© Mother North





Geschafft und gut
gelaunt: Simon
Gredig und Luca
Bronzini nach
ihrem Sieg in der
Pair-Kategorie von
Mother North
© Simon Gredig

Graubünden. Seit Anfang 2025 gehört er dem Churer Stadtrat an und steht dem Departement Bau, Planung und Umwelt vor.

Das Velo ist dabei auch ausserhalb des politischen Alltags ein fester Bestandteil geblieben. Erst kürzlich übernahm Gredig beim Zurich City Triathlon den Velopart einer Staffel des Churer Stadtrats. Mit Mother North folgte nun allerdings eine deutlich längere Variante.

Dass sportliche Ausdauer auch im politischen Alltag nützlich ist, liegt für Gredig auf der Hand. Die Arbeit in einer städtischen Exekutive bringt lange Arbeitstage und volle Terminkalender mit sich. Bewegung helfe dabei, wach und belastbar zu bleiben.

Und ganz nebenbei sorgt das Velo auch weiterhin für eine Verbindung zu seiner früheren Tätigkeit: Wer mehrere Tage über Schotterpisten durch Norwegen fährt, hat die Leidenschaft fürs Zweirad offensichtlich auch nach dem Wechsel ins Stadthaus nicht verloren. oo

Unterwegssein in Erinnerung. Wälder, Fjorde, Berglandschaften und scheinbar endlose Schotterstrassen prägten die Strecke. Ein besonderer Moment kam kurz vor dem Ziel: Beim zweitletzten Anstieg realisierten Gredig und Bronzini, dass ihnen der Sieg in der Zweierkategorie kaum mehr zu nehmen war. Mit neuer Energie ging es über den letzten Pass zurück Richtung Lillehammer.

Von den 148 gestarteten Fahrerinnen und Fahrern erreichte weniger als die Hälfte das Ziel. Schon das Ankommen war damit alles andere als selbstverständlich.

Vom Pro Velo-Büro ins Stadthaus
Für Leserinnen und Leser des Regionalmagazins ist Simon Gredig kein Unbekannter. Von 2020 bis 2024 war er Geschäftsführer von Pro Velo

Mit dem Velo quer durch die Schweiz

Neun Tage. Ein Velo. Kein Motor. Als wir unsere Velotaschen am Bodensee festzurren, liegt eine wunderbare Mischung aus Vorfreude und Reiselust in der Luft. Vor uns liegt die Durchquerung der Schweiz mit dem Ziel Fiesch im Wallis. Dazwischen warten Hunderte Kilometer Velowege, malerische Höhenmeter und der Genfersee als perfekte Halbzeitmarke. Ein tiefer Atemzug, der Klick der Pedale – das Abenteuer beginnt. *Karel Gualeni & Josef Jenni*

Vom Bodensee bis zum Genfersee

Die ersten Kilometer rollen sich fast wie von selbst. Der Bodensee glitzert im Morgenlicht, während wir im gleichmässigen Rhythmus in die Pedale treten. Die Beine sind frisch, der Geist voller Tatendrang. Bald verabschieden wir uns vom Seeufer, und die Topografie lädt uns ein, einen Gang runterzuschalten und die Fahrt in Ruhe anzugehen.

Die sanften Hügel des Mittellands begrüssen uns mit saftig grünen Wiesen und dem fernen Läuten von

Kuhglocken. Jeder Rückenwind beschwingt uns, und jeder kleine Aufstieg belohnt uns mit neuen Ausblicken. Am Abend des ersten Tages wissen wir: Das wird eine Reise, die wir mit jedem Kilometer voll auskosten werden.

Die Seen-Route 9 hält, was sie verspricht. Ein Postkartenmotiv jagt das nächste, während uns das schwere Campinggepäck in unseren Seitentaschen bei jedem Antritt an die Realität der reinen Muskelkraft erinnert. Schlafsack, Zelt und Kocher

wiegen schwer – besonders, wenn die Strasse ansteigt.

Das Schönste am Reisen mit dem Zelt? Die absolute Freiheit. Nach acht bis zehn Stunden im Sattel steuern wir einen Campingplatz an. Wenn die Nacht über den Schweizer Seen einbricht, schlafen wir tief und fest – getragen von gesunder körperlicher Erschöpfung.

Bonjour Westschweiz

Der Wechsel vom Schweizer Mittelland in die Westschweiz ist magisch.

Schwer bepackt vor grosser Kulisse: die Velos am Walensee mit den Churfürsten im Hintergrund

© Karel Gualeni





Plötzlich verändern sich Architektur, Sprache und Lebensgefühl. Das «Grüezi» weicht dem «Bonjour». Der absolute Höhepunkt dieser Phase ist der Moment, in dem sich der Blick öffnet und der gigantische Genfersee vor uns liegt.

Die spektakuläre Abfahrt durch die steilen Weinberge des Lavaux ist der Lohn für jeden schmerzhaften Aufstieg der vergangenen Tage. Der Fahrtwind kühlt das Gesicht, und die Westschweizer Sonne spiegelt sich im riesigen See.

Nun führt uns der Weg tief hinein ins Wallis. Das weite Rhonetal fordert uns nochmals alles ab. Hinter Brig beginnt das furiose Finale. Die Strasse zieht an. Fiesch liegt auf über 1'000 Metern über Meer – das bedeutet,

dass wir nach mehr als einer Woche in den Beinen nochmals ordentlich Höhenmeter bezwingen müssen.

Jede Serpentine fordert die letzten Kraftreserven unserer Waden. Zelt und Ausrüstung auf dem Gepäckträger fühlen sich doppelt so schwer an wie noch am Bodensee. Und dann, nach einer letzten Kurve, ist es da: das Ortsschild von Fiesch

Angekommen

Das Gefühl ist unbeschreiblich. Vom Bodensee bis tief ins Wallis, quer durch die Schweiz, getragen von nichts anderem als unserer eigenen Muskelkraft. Als wir unser Zelt ein letztes Mal im Wallis aufschlagen und der Blick hoch zu den Alpengipfeln schweift, realisieren wir erst, was hinter uns liegt.

Oben angekommen: die beiden Tourenvelos auf dem Brünigpass

© Josef Jenni

Neun Tage voller Kontraste: vom sanften Bodensee über die Postkartenidylle der Seen-Route, durch die malerischen Weinberge am Genfersee bis hinauf in die raue Walliser Bergwelt.

Wir nehmen keine Souvenirs mit nach Hause – dafür aber das unbezahlbare Wissen, dass man mit Willensstärke, einem Velo und den eigenen Beinen ein ganzes Land durchqueren kann. Die Schweiz zeigt sich den langsam Reisenden vielleicht am schönsten – und auf dem Velosattel lässt sie sich hervorragend erleben. oo

Dank Schulwegplan sicher zur Schule

Wie kommt mein Kind sicher zur Schule? Die Gemeinde Teufen AR hat seit einem halben Jahr ein Instrument, das Eltern bei dieser Frage unterstützt. Der digitale Schulwegplan basiert auf dem Geoportal. Dort lassen sich empfohlene Fuss- und Velowege, Gefahrenstellen, Schulbushaltestellen sowie Schul- und Freizeitanlagen abrufen. *Sebastian Lanker*

TEUFEN AR Der digitale Schulwegplan erleichtert Eltern und Kindern die Wahl eines möglichst sicheren Schulwegs. Auf dem bisher einzigen Schulwegplan dieser Art im Geoportal können verschiedene Filter ausgewählt werden, zum Beispiel empfohlene Fuss- und Velowege, Stellen mit unterschiedlichem Gefahrenpotenzial, wichtige Schul- und Freizeiteinrichtungen sowie Schulbushaltestellen.

Kooperation macht's möglich

Die Idee zum Projekt entstand vor rund vier Jahren in der Ortsgruppe Pro Velo Teufen. Gemeinsam mit dem Elternrat wurden zunächst die häufig genutzten Schulwege erfasst. Anschliessend dokumentierten die Beteiligten kritische Stellen im Strassennetz und hielten diese mit Fotos fest.

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde und der Kantonspolizei wurden die Gefahrenstellen bewertet und mit konkreten Verhaltensempfehlungen ergänzt. Dank der engen und konstruktiven Zusammenarbeit von Pro Velo Teufen, der Gemeinde, dem Elternrat und der Kantonspolizei entstand so ein praxistaugliches und benutzerfreundliches Instrument, das Eltern und Kindern Orientierung bietet.

Optimistischer Blick in die Zukunft

Der Schulwegplan hat auch konkrete Veränderungen angestoßen. So wurde etwa bei einer Kreuzung von Fuss- und Veloweg hinter der Sporthalle eine Schranke installiert, die Velofahrende zum Abbremsen bewegt und damit das Kollisionsrisiko reduziert. Auch neu markierte gelbe Fussabdrücke

an verschiedenen Strassenquerungen gehen auf Erkenntnisse aus dem Projekt zurück.

Der digitale Schulwegplan versteht sich als laufend wachsendes Angebot. Da sich Verkehrsführungen und Strassenräume durch Bauprojekte verändern, sollen die Daten regelmässig aktualisiert werden. Hinweise aus der Bevölkerung zu fehlenden Schulwegen oder weiteren Gefahrenstellen sind ausdrücklich erwünscht. Ziel bleibt es, Kindern einen möglichst sicheren Schulweg zu ermöglichen.

In Teufen steht mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt in den nächsten Jahren ein grosses Infrastrukturprojekt an. Der Schulwegplan hat bereits kleinere Schritte hin zu einer velo- und fussgängerfreundlicheren Gemeinde ermöglicht. Das lässt hoffen, dass künftig auch bei grösseren Projekten die Bedürfnisse langsamerer und verletzlicherer Verkehrsteilnehmender stärker berücksichtigt werden.

Möchtest du in deiner Gemeinde eine schwierige Situation auf dem Schulweg melden, bietet die Plattform Schulweg.ch dir die Möglichkeit, diese direkt in einer Karte zu erfassen. **OO**

Den sichersten Schulweg auf einen Blick (im Suchfeld «Schulwegplan Teufen» eingeben):
geoportal.ch/teufen_ar



Ansicht des Schulwegplans Teufen auf dem Geoportal des Kantons
© Geoportal Kanton Appenzell Ausserrhoden



Was Frauenfeld von Burgdorf lernen kann

Im Pavillon des Murg-Auen-Parks trafen sich Interessierte zu einer Input-Veranstaltung der IG Velo Frauenfeld rund um die Zukunft des Veloverkehrs. Fachpersonen des Kantons Thurgau, der Stadt Frauenfeld und der Stadt Burgdorf gaben Einblick in aktuelle Planungen, Projekte und Erfahrungen. *Andrea Pfister*

FRAUENFELD TG Achim Schäfer vom Tiefbauamt des Kantons Thurgau berichtete über 1'400 Kilometer Freizeit- und Alltagsvelorouten, deren Planung bis 2027 abgeschlossen und bis 2042 umgesetzt werden soll. Als nächstes Thema

steht die Veloparkierung an. Velobahnen haben derzeit zweite Priorität. Umso mehr begrüsst der Kanton die Initiative für eine Velovorzugsroute in Frauenfeld.

Carlo Pilato und Claudia Blaschey von der Abteilung Mobilität und Planung der Stadt Frauenfeld informierten über die Gegebenheiten der Stadt und laufende Projekte. Die Verbindungen nach Winterthur, Weinfelden und Wil sollen durch Velovorzugsrouten gestärkt werden. Als erstes Projekt ist die Talbachroute vorgesehen, auch bekannt als Veloroute 12. Sie soll als Pilotprojekt und ohne grössere bauliche Veränderungen zur ersten Veloroute der höchsten Kategorie in Frauenfeld werden. Aufgrund von Einsprachen verzögert sich die Eröffnung der ersten Teilstrecke. Ein begleitendes Monitoring soll Erkenntnisse für weitere Verbesserungen liefern. Auch gestalterisch soll die Velovorzugsroute erkennbar werden – mit Fahrbahnbandern, Ortsangaben und einem einheitlichen Logo.

Lernen von Burgdorf

Theophil Bucher berichtete über die Erfolgsgeschichte der Stadt Burgdorf, die bereits fünfmal mit dem Prix Velo ausgezeichnet wurde. Ein wichtiger Grundpfeiler ist die dort gelebte Mobilitätskultur: Fuss-, Velo- und Autoverkehr sollen möglichst rücksichtsvoll nebeneinander funktionieren. Dazu gehören verkehrsberuhigte Quartiere mit Tempo 20 oder 30, Begegnungszonen sowie verschiedene Dienstleistungen rund ums Velo.

Die Velostation bietet unter anderem einen Velo-Hauslieferdienst sowie Velovermietungen für Gäste auf der Herzroute an. Mit dem geplanten Veloring rund um das Stadtzentrum steht bereits das nächste grössere Projekt an. Wir drücken Burgdorf die Daumen für eine erfolgreiche Umsetzung.

Benjamin Stricker führte gekonnt durch den abwechslungsreichen Abend - herzlichen Dank! **oo**



Von rechts nach links: Benjamin Stricker (IG Velo Frauenfeld), Carlo Pilato und Claudia Blaschey (beide Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Frauenfeld)
© Andrea Pfister

Liebe geht durchs Velo



Beinahe der gesamte Vorstand plus Ehrengast nach getaner Arbeit
© Simon Wahl

bis zum letzten Löffel Tiramisu spürbar. Als Team haben wir bewiesen, dass gute Zusammenarbeit nicht nur auf zwei Rädern, sondern auch am Herd bestens funktioniert.

Unsere Gäste durften sich auf echte Gastfreundschaft, offene Türen und volle Teller freuen. Nach dem Motto «Liebe geht durchs Velo» servierten wir Genuss mit Rückenwind. Der Abend zeigte, wie viel Energie entsteht, wenn Engagement für die Veloförderung auf Herzblut in der Küche trifft. Danke an alle, die diesen besonderen Abend mit uns verbracht haben! oo

Lust auf Nachschlag? Das nächste Mal kommst du am 21. Oktober bei «Pasta, Dia e Bici» in den Genuss unserer Kochkünste.

🌐 www.provelogr.ch/pasta-dia-e-bici

CHUR, GR Zum Auftakt der diesjährigen Höflbeiz-Saison tauschte Pro Velo Graubünden für einen Abend Velos gegen Kochschürzen. Die Höflbeiz ist ein temporäres Sommerrestaurant im Innenhof der Klibühni, bei dem jeden Abend ein anderes Gastteam die Küche übernimmt. Dieses Jahr durften wir den Startschuss

machen und stellten uns gemeinsam der Herausforderung, ein ganzes Menü auf die Beine zu stellen.

Auf den Tellern landeten eine erfrischende Gaspacho, herzhaftes Pizockel und ein cremiges Tiramisu zum Abschluss. Die Freude am gemeinsamen Kochen war von der ersten Zwiebel

NEUER VELOWEG FÜR DIE REGION

Velowegeröffnung mit Laufrad-Olympiade

RICKENBACH Bei schönstem Wetter eröffnete die Dorfbevölkerung von Rickenbach den neuen Velowegabschnitt entlang der Bahnlinie Richtung Wil. Dank des neuen Teilstücks können die Bewohner:innen der Thurgauer Gemeinde nun getrennt vom motorisierten Verkehr zum Bahnhof oder ins Zentrum von Wil gelangen. Der Veloweg bringt aber auch der ganzen Region einen Mehrwert: Von Wil aus gelangt man nun einfacher und sicherer Richtung Ägelsee, Kirchberg, Toggenburg und Schwarzenbach.

Pro Velo Wil ergänzte den Eröffnungsanlass mit einer Laufrad-Olympiade für die Jüngsten. Zeitweise stauten sich die Kinder auf ihren Laufrädern vor dem Parcours, bevor sie mit vollem Elan über die Schanzen

flitzen konnten. Einige der Unermüdlchen schafften es am Ende sogar, den ganzen Parcours zu absolvieren, ohne einmal den Fuss auf den Boden zu setzen.

Die Eröffnung war ein gelungenes Fest und zugleich ein wichtiger Schritt für den weiteren Ausbau eines sicheren und attraktiven regionalen Velonetzes. oo



Die Eröffnung wurde musikalisch begleitet
© Martin Neff, IG Velo Wil

Warum Velowege Zeit brauchen

Ein Blick hinter die Kulissen: An einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Velo zeigte das Tiefbauamt des Kantons Thurgau, wie das kantonale Velowegnetz umgesetzt wird – und weshalb gerade der notwendige Landerwerb für neue Velowege zu einer anspruchsvollen Aufgabe werden kann. *Joe Brägger*

THURGAU Unter dem Titel «Blick in die Velo-Werkstatt» informierte das Thurgauer Tiefbauamt Ende April im Rathaus Frauenfeld über die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes. Eingeladen hatte die Parlamentarische Gruppe Velo. Vorgestellt wurden der Projektauftrag des Regierungsrats, die Planung und Realisierung des Velowegnetzes sowie der Flächenbedarf und das Vorgehen beim Landerwerb.

Die Fristen sind durch das eidgenössische Veloweggesetz vorgegeben: Bis Ende 2027 müssen behördenverbindliche Netzpläne und die dazu gehörigen GIS-Daten vorliegen. Bis 2042 sollen die Velowege umgesetzt sein. Dazwischen liegt viel Arbeit. Finanzierung und Richtplanung müssen geklärt, gesetzliche Grundlagen angepasst und das Langsamverkehrskonzept überarbeitet werden. Dazu kommen Studien, Priorisierungen und verschiedene Projektstufen.

Wenn für den Veloweg privates Land benötigt wird

Besonders spannend war die Frage, was passiert, wenn für einen neuen Veloweg privates Land benötigt wird. Das bevorzugte Vorgehen des Kantons ist der sogenannte freihändige Landerwerb. Bereits vor Abschluss eines Projekts wird frühzeitig das Gespräch mit den betroffenen Grundeigentümern gesucht, um gemeinsam eine passende Lösung zu finden.

Oberstes Ziel sei es, eine Enteignung möglichst zu verhindern. Dabei müssen stets öffentliche und private Interessen gegeneinander abgewogen werden. Kommt dennoch keine Einigung zustande und wird eine Enteignung notwendig, beginnt ein aufwendiges Verfahren mit zahlreichen weiteren Schritten bis hin zum Eintrag beim Grundbuchamt. Jeder Einzelne davon kann zusätzliche Zeit beanspruchen.

Hinter jedem neuen Veloweg steckt viel Arbeit

Der Abend machte deutlich, wie komplex der Weg von einer Linie auf dem Velonetzplan bis zum tatsächlich gebauten Veloweg sein kann. Je mehr Grundeigentümer:innen, Behörden und weitere Beteiligte in ein Projekt involviert sind, desto anspruchsvoller wird die Koordination – und desto grösser ist das Risiko von Verzögerungen.

Der «Blick in die Velo-Werkstatt» schuf damit auch Verständnis dafür, weshalb sichere und alltagstaugliche Velowege manchmal länger auf sich warten lassen, als sich Velofahrende wünschen. Gleichzeitig wurde deutlich: Hinter den Kulissen wird bereits intensiv daran gearbeitet, dass aus den geplanten Linien im Velonetz Schritt für Schritt gebaute Verbindungen entstehen. oo

LANDSGEMEINDE LEHNT VELOWEGGESETZ AB

Rückschlag in Appenzell Innerrhoden

APPENZELL Nach der knappen Zustimmung des Grossen Rates hat die Landsgemeinde von Appenzell Innerrhoden das kantonale Veloweggesetz am 26. April 2026 zurückgewiesen. Damit geht die Diskussion um die Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes im Kanton in die nächste Runde.

Besonders umstritten war der Umgang mit dem Velofahren auf Wanderwegen. Dabei zeigten sich unterschiedliche Haltungen: Während die kantonale Wanderwegorganisation dem Biken auf Wanderwegen kritisch gegenübersteht, zeigt sich

die nationale Dachorganisation offener gegenüber einer Koexistenz von Wandernden und Bikenden. Aus Sicht von Pro Velo gerieten in der Debatte sachliche Lösungsansätze teilweise in den Hintergrund. Der vorgelegte Gesetzesentwurf hätte einen pragmatischen Umgang mit den unterschiedlichen Interessen ermöglicht.

Wie es nun weitergeht, ist offen. Der Kanton muss eine neue Vorlage erarbeiten, die voraussichtlich erneut der Landsgemeinde vorgelegt wird. Gleichzeitig bleibt der Auftrag des Bundes bestehen:

Auch Appenzell Innerrhoden muss seine Velowegnetze planen und die Vorgaben des eidgenössischen Veloweggesetzes umsetzen.

Entscheidend wird deshalb sein, ob es gelingt, die unterschiedlichen Interessen zusammenzubringen und eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die sowohl den Anforderungen des Bundes als auch den lokalen Gegebenheiten gerecht wird. Sollte dies nicht gelingen, könnten strittige Fragen letztlich auch die Gerichte beschäftigen. oo

Glücksmomente auf dem Velo



Velofahren macht glücklich – das wissen viele aus eigener Erfahrung. Bewegung an der frischen Luft hilft, Stress abzubauen, den Kopf freizubekommen und neue Energie zu tanken. Dazu kommen das Gefühl von Freiheit, die Nähe zur Natur und manchmal genau jene kleinen Momente, die uns ganz unverhofft ein Lächeln ins Gesicht zaubern und noch lange in schöner Erinnerung bleiben. *Michael Städler*

Stefan Pfiffner:

Den Passo Stelvio bezwingen

«Bei herrlichem Wetter und umgeben von vielen velobegeisterten Menschen den Aufstieg zu bewältigen, war ein riesiger Krampf – aber er hat sich gelohnt. Gemeinsam ein gestecktes Ziel zu erreichen und oben zusammen mit meinen Mitstreitern auf die unzähligen Kehren hinunterzuschauen, war unglaublich schön.

Neben dem sportlichen Velofahren bin ich täglich mit dem Velo in der Stadt St. Gallen unterwegs. Ich freue mich über jeden guten Veloabschnitt, den wir realisieren konnten und der dazu beiträgt, dass Velofahrende in der Stadt sicher und angenehm unterwegs sind.» **OO**

Zur Person: Stefan Pfiffner ist Leiter Verkehrsplanung der Stadt St. Gallen und wohnt in St. Gallen. Unterwegs ist er hauptsächlich mit dem «Bio-Bike».

Geschafft: Stefan Pfiffner und seine beiden Mitfahrer geniessen den Blick auf die unzähligen Kehren des Passo Stelvio

© Stefan Pfiffner

**Lukas Görtler:
Im Dunkeln durch die Nacht**

«Mein schönster Moment auf dem Fahrrad ist, wenn ich nach einem Fussballspiel völlig ausgelaugt bin, nicht schlafen kann und meine Gedanken nur um das Spiel kreisen. Dann setze ich mich nachts im Dunkeln auf mein Velo und fahre einfach los.

Während ich durch die Gegend fahre, komme ich zur Ruhe, bekomme den Kopf frei und kann an etwas anderes denken. Danach kann ich auch gut einschlafen. Genau das ist mein Glücksmoment.» **oo**

Zur Person: Lukas Görtler ist Captain des FC St. Gallen 1879 und Cupsieger 2026. Er wohnt im Appenzellerland und pendelt regelmässig mit dem Velo zu seinem Arbeitsort im Sitterstadion in St. Gallen Winkel.

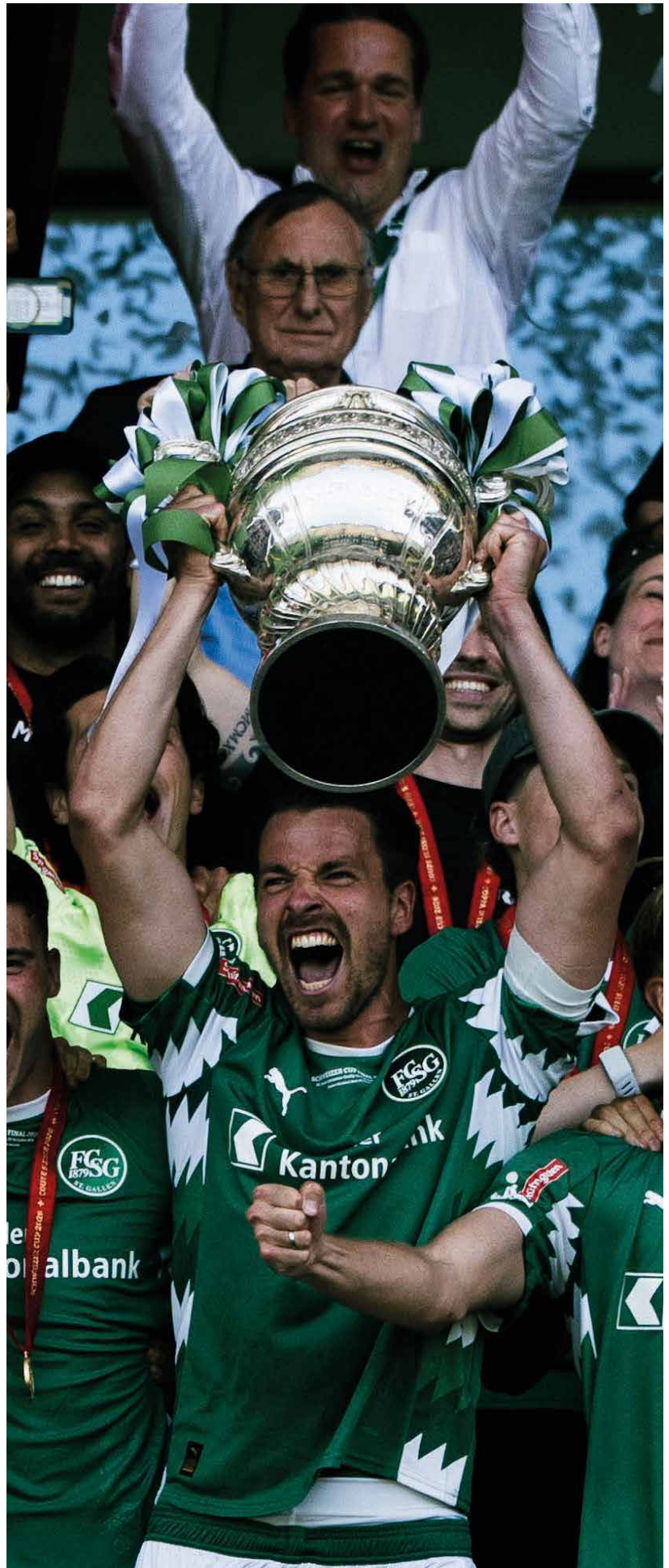
Wir sammeln Glücksmomente

In unserer neuen Rubrik «Glücksmomente auf dem Velo» möchten wir Leser:innen und bekannte Persönlichkeiten erzählen lassen, wann das Velofahren sie besonders glücklich macht. Das kann eine besondere Tour sein, ein Erlebnis unterwegs oder einfach das tägliche Durchlüften auf dem Arbeitsweg.

Möchtest du deinen Glücksmoment mit anderen teilen? Dann schreib uns - wir freuen uns auf deine Geschichte.

📧 gluecksmoment@provelo.info

Captain Lukas
Görtler beim
Cupsieg 2026.
Beim 3:0-Finalsieg
gegen Stade
Lausanne-Ouchy
erzielte er das 2:0
per Penalty
© Manuel Eichmann



Velokino, Geführte Touren, Velo-Umzug, Workshops, Velo-Performance

Konzert, Velo-Foodstände, Ausstellungen, uvm.

SATTELFEST

Das Velofestival in Chur

OO PRO VELO

sattelfest-chur.ch

2. bis 4.
Oktober
2026

Eine Stadt steigt aufs Velo

Vom 2. bis 4. Oktober 2026 wird Chur zum Treffpunkt für Velofahrer:innen, Familien, Bikebegeisterte und alle, die Freude an zwei Rädern haben. Das SattelFest bringt die Velokultur mitten in die Stadt – mit Workshops, Bikeshows, Veloumzug, Velokino, Musik und gemeinsamen Ausfahrten. *Kerstin Jerger*

CHUR, GR Chur hat eine lebendige Velokultur – und am ersten Oktoberwochenende bekommt sie eine grosse Bühne. Das SattelFest lädt vom Freitag bis Sonntag dazu ein, das Velo nicht nur als Fortbewegungsmittel, sondern als Teil eines aktiven, nachhaltigen und gemeinschaftlichen Lebensstils zu erleben.

Drei Tage Velokultur in Chur

Los geht es am Freitag, 2. Oktober, im RhB-Park. Ab 17 Uhr öffnet das Festgelände. Um 18 Uhr wird das SattelFest offiziell eröffnet – mit einer Rede von Stadtpräsident C. Meuli und Kantonsingenieur Reto Knuchel. Anschliessend gehört der Abend dem Velokino: Gegen 19.30 Uhr startet der Film «Cycling Cities». Bis 23 Uhr bleibt Zeit zum Verweilen, Austauschen und Einstimmen auf das Festwochenende.

Der Samstag wird zum grossen Velotag in der Churer Innenstadt. Ab 9 Uhr öffnen RhB-Park, Bahnhofstrasse und Theaterplatz ihre Tore. Zwischen 10 und 17 Uhr zeigen die Churer Bikeshops in verschiedenen Workshops, was sich rund ums Velo entdecken, ausprobieren und lernen lässt. Dazu kommen Bikeshows um 11 und 16 Uhr.

Ein besonderer Höhepunkt wartet am Nachmittag: Ab 15 Uhr können Besucher:innen ihre Velos für den

Der Flyer zum SattelFest 2026 macht Lust auf drei Tage Velokultur mitten in Chur
© Valentin Müller

grossen Veloumzug schmücken. Um 17.30 Uhr heisst es dann: Aufsatteln und gemeinsam durch Chur fahren! Beim Veloumzug wird die Strasse zur Velobühne – für Kinder, Familien, Alltagsvelos, Rennvelos, Mountainbikes, Lastenvelos und alles, was sonst noch zwei oder mehr Räder hat. Genau dieses gemeinsame Erlebnis ist eine der Kernideen des SattelFests: Menschen mit ganz unterschiedlichen Velo-Vorlieben zusammenzubringen.

Nach dem Umzug wird im RhB-Park weitergefeiert: Um 20 Uhr steht Ziggie vo Züri auf der Bühne, ab 21.30 Uhr sorgt ein DJ für den musikalischen Ausklang des Tages.

Gemeinsames Ausfahren

Wer am Sonntag noch nicht genug vom Velofahren hat, kommt ebenfalls auf seine Kosten. Ab 9 Uhr öffnet der RhB-Park, dazu gibt es Kaffee von der Quintacoira. Ab 10 Uhr starten verschiedene Social Rides – gemeinsam losfahren, die Region entdecken und das Wochenende auf dem Velo ausklingen lassen. Ergänzt wird das Programm durch geführte Touren durch Stadt und Region.

Velokultur, die man erleben kann

Das SattelFest möchte möglichst viele Menschen aufs Velo bringen – unabhängig davon, ob sie täglich damit zur Arbeit fahren, am Wochenende mit dem Gravelbike unterwegs sind, Rennen fahren, Mountainbiken lieben oder einfach gerne gemeinsam mit der Familie unterwegs sind. Das Programm verbindet deshalb Information, Ausprobieren, Sport und gemeinsames Erleben.

Die verschiedenen Festivalbereiche machen diese Vielfalt sichtbar: In

der Velostrasse präsentieren lokale Velohändler unterschiedliche Velotypen – vom Alltagsvelo und E-Bike über Rennvelo und MTB bis zu Lasten- und Spezialvelos. Im RhB-Park, der als Herzstück und Treffpunkt des Festes dient, laden Food-Velos, Getränke und eine Velausstellung zum Verweilen ein. Auf dem Theaterplatz geht es ums Informieren und Ausprobieren, während im Stadtbaumgarten spielerische Veloaktivitäten auf Gross und Klein warten. OO

Hilf mit am SattelFest

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren – jetzt brauchen wir noch viele helfende Hände, damit das SattelFest gelingt. Ob beim Aufbau, während des Festbetriebs oder beim Aufräumen: Jeder Einsatz hilft.

Als kleines Merci gibt's mindestens ein Freigetränk, ein stylisches Helfi-Shirt und natürlich ganz viel Dankbarkeit.

🌐 provelogr.ch/sattelfest-mithelfen



Ein kleiner Verein wird zur Fachorganisation

Mit Ehrenamt und Engagement sind die «IG Velo» und später die Pro Velo-Regionalverbände seit jeher unterwegs – in Graubünden seit über 40 Jahren. In den letzten Jahren hat sich Pro Velo Graubünden stark verändert: Aus einer kleinen, vorwiegend ehrenamtlich getragenen Geschäftsstelle ist eine solide Fachorganisation mit mehreren Angestellten geworden. Wie war dieser Wandel möglich – und welche Rolle spielen dabei bezahlte Dienstleistungen, Mitglieder und Ehrenamt? *Simon Wahl, Geschäftsleiter Pro Velo Graubünden*

CHUR, GR Ein wichtiger Teil dieser Entwicklung ist das Bündner Bike-sharing. Aus der Not geboren, weil sich die Stadt Chur zunächst nicht als Trägerin eines öffentlichen Veloverleihs hervorgetan hatte, gelang es meinem Vorgänger 2023, verschiedene Partner davon zu überzeugen, die Grundfinanzierung eines solchen Systems probenhalber auf mehrere Schultern zu verteilen.

Dieser gemeinschaftliche Ansatz wurde von der damaligen KOMO, der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes, mit einer Fördersumme unterstützt. Damit gab es zum ersten Mal in der Geschichte von Pro Velo Graubünden eine bezahlte Projektleitungsstelle. Nur so konnten wir den grossen Aufwand bewältigen, nextbike als Betreiber gewinnen und Standortpartner in Chur überzeugen: Ein Veloverleih funktioniert, wenn er gemeinschaftlich getragen und professionell betreut wird.

Genau diese Betreuung ist jedoch harte Arbeit. Jede Gemeinde mit Veloverleih braucht Menschen, die Standorte koordinieren, Probleme lösen, mit Partnern kommunizieren und für die Weiterentwicklung des Systems sorgen. In Graubünden übernehmen wir diese Aufgabe für unsere Partner – und stellen sie entsprechend in Rechnung.

Als Fachorganisation können wir Daten auswerten, mit guten Argumenten für den Ausbau sorgen,

Qualitätssicherung betreiben und die Kommunikation sicherstellen. Diese Dienstleistungen sind ihr Geld wert, und unsere Partner bezahlen uns dafür. Die Koordination des Veloverleihs ist heute das finanzielle Rückgrat unserer Geschäftsstelle.

Das zeigt sich auch ganz konkret: Im Frühling konnten wir in Chur erstmals ein eigenes Büro beziehen, und im Herbst kommt bereits unsere sechste festangestellte Fachkraft in Teilzeit dazu. Herzlich willkommen, Yvonne Friedrich, die bei uns als Projektleiterin Veloverleih startet!

Neue Aufträge, neue Möglichkeiten

Parallel dazu haben wir mit Mut und Lust auf Neues unsere Velokurse ausgebaut – sowohl in der Anzahl als auch in der Form. Besonders wichtig ist dabei die inzwischen stabile Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle für Integration. Dadurch konnten wir immer mehr Kurse anbieten und nicht nur die Honorare der Kursleitenden, sondern auch unsere Projektleitungszeit für Organisation und Koordination abrechnen.

Generell haben wir unsere Arbeitszeit zunehmend auf Projekte richten können, bei denen diese zumindest teilweise finanziert ist – zuerst mit Praktikantinnen, später mit festangestellten Mitarbeitenden.

So kamen beispielsweise Veranstaltungen dazu, die wir gemeinsam mit

Tourismusorganisationen im Kanton durchführen, etwa FreiPass Graubünden. Gleichzeitig ist die Zusammenarbeit mit dem Amt für Wirtschaft und Tourismus gewachsen, unter anderem rund um Projekte der Neuen Regionalpolitik.

Auch vom kantonalen Tiefbauamt erhalten wir zunehmend Aufträge, beispielsweise für Routenkontrollen. Für Gemeinden und Regionen führen wir zudem Signalisationsarbeiten aus – inzwischen auch auf MTB-Routen.

Wir sind damit immer stärker in einem Netzwerk angekommen, in dem Pro Velo Graubünden ähnlich wie Wanderwege Graubünden als Fachorganisation wahrgenommen wird: als Ansprechpartnerin für aktive Mobilität, mit Fachwissen, Erfahrung und Dienstleistungen, die tatsächlich nachgefragt werden.

Mitglieder bleiben zentral

Für Leser:innenbriefe, politische Netzwerkarbeit, Kommunikation oder die Betreuung unserer Website bezahlt uns allerdings niemand. Denn wir sind nach wie vor unabhängig von Sponsoren und vor allem eine Interessensorganisation, die von ihren Mitgliedern beauftragt ist, sich für das Velo einzusetzen.

Genau dafür braucht es Mitgliederbeiträge: für all jene Arbeitsstunden, die wir nirgendwo abrechnen können und die trotzdem mindestens so wichtig sind wie unsere diversen

Dienstleistungen und Projekte. Denn auch Lobbyarbeit, politische Arbeit und öffentliche Kommunikation müssen professionell gemacht werden, wenn wir das Velo weiterbringen wollen.

Gleichzeitig gilt: Egal wie gross eine Geschäftsstelle wird, Pro Velo wird immer auf Ehrenamt und persönliches Engagement angewiesen sein. Unsere Aktionen können zunehmend professionell geplant werden – umgesetzt werden viele davon aber nur dank zahlreichen Freiwilligen.

Das gilt zum Beispiel auch für unser bevorstehendes SattelFest, das grosse Velofestival am ersten Oktoberwochenende in Chur. Deshalb möchten wir an dieser Stelle allen Helfenden und Mitgliedern danken. Sie schenken uns jedes Jahr an der Mitgliederversammlung das Vertrauen für manchmal durchaus waghalsige Schritte des Wachstums – und auf ihren Schultern wird unser Verein weiterhin getragen.

Ehrenamt und Lohnarbeit

Umso trauriger ist es, wenn in einem Verband wie Pro Velo Ehrenamt und bezahlte Arbeit gegeneinander ausgespielt werden – und Angestellten aufgrund ihrer bezahlten Tätigkeit fehlendes Engagement unterstellt wird, wie wir es in Graubünden jüngst erleben mussten.

Ja, wir machen Lohnarbeit – und diese findet nicht primär am Wochenende statt. Trotzdem lebt sie vom persönlichen Engagement fürs Velo. Einen Pro-Velo-Verein weiterzuentwickeln, ist anspruchsvoll. Es braucht Feingefühl, Zeit und eine Portion Glück – bei Finanzen ebenso wie beim Personal.

Professionalisierung bedeutet zudem, alte und stark personenbezogene Strukturen weiterzuentwickeln, Ehrenamt und Lohnarbeit neu auszubalancieren und beides wertzuschätzen. Gleichzeitig muss eine Geschäftsstelle Dienstleistungen finden und aufbauen, mit denen sie einen Teil ihrer Arbeit finanzieren kann.

Ich würde mir wünschen, dass auch andere Regionalverbände von solchen Erfahrungen profitieren können.



In drei Kantonen haben wir bereits Regionalverbände begleitet und unsere Erfahrungen geteilt. Vielleicht können wir so dazu beitragen, dass es irgendwann ganz selbstverständlich heisst: Jeder Pro-Velo-Regionalverband kann mit einer eigenen Geschäftsstelle für das Velo eintreten.

Aus meiner Erfahrung kann dieser Wandel gelingen, wenn Ehrenamt und Lohnarbeit nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll miteinander verbunden werden. Bezahlte Arbeit schafft den professionellen Rahmen, freiwilliges Engagement gibt ihm Leben – getragen von Menschen, die sich gemeinsam für sichere Infrastruktur und Freude am Velofahren einsetzen. oo

Damals wie heute fürs Velo:
Die erste Ausgabe des
«Veloblatts» vom März 1980
– fotografiert vor unserer
heutigen Geschäftsstelle in
der Veloremise Chur

© Cédric Klee

Möchtest du dir die komplette erste und zweite Ausgabe des Veloblatts der IG Velo Graubünden von 1980 ansehen und in Erinnerungen schwelgen?



Events in der Ostschweiz

WANN	WAS	WO	ORGANISATOREN
19.09	14:00 KIDICAL MASS ST. GALLEN	Gallusplatz, St. Gallen	Kollektiv Kidical Mass St. Gallen
19.09	14:00 VELOAUSFAHRT IN CHUR UND UMGEBUNG	Stadtbaumgarten, Chur	Pro Velo Graubünden
20.09	07:00 ALPEN CHALLENGE LENZERHEIDE	Voia da Scola, Lantsch/Lenz	Lenzerheide Tourismus
26.09	14:00 VELOAUSFAHRT IN CHUR UND UMGEBUNG	Stadtbaumgarten, Chur	Pro Velo Graubünden
2.-4.10	SATTELFEST	Bahnhofstrasse, Chur	Pro Velo Graubünden
07.10	17:00 OFFENE VELOWERKSTATT	Planaterra11, Chur	Pro Velo Graubünden
21.10	17:00 OFFENE VELOWERKSTATT	Planaterra11, Chur	Pro Velo Graubünden
21.10	18:00 PASTA, DIA E BICI	KulturpunktGR, Chur	Pro Velo Graubünden
31.10	14:00 VELOAUSFAHRT IN CHUR UND UMGEBUNG	Stadtbaumgarten, Chur	Pro Velo Graubünden
07.11	14:00 VELOAUSFAHRT IN CHUR UND UMGEBUNG	Stadtbaumgarten, Chur	Pro Velo Graubünden

FREIPASS-SERIE 2026

Wenn die Strasse plötzlich anders funktioniert

GRAUBÜNDEN Passstrassen ohne Motorenlärm, gefährliche Überholmanöver und Abgase zu erleben, begeistert: Tausende Velofahrende nehmen an den Freipässen in Graubünden teil. Die zweite erfolgreiche Durchführung zeigt deutlich: Viele Menschen wollen Passstrassen befahren, wenn sie für einmal nicht mit Motorfahrzeugen geteilt werden müssen.

Was 2025 mit dem Lukmanier- und Splügenpass begann, wurde dieses Jahr weiterentwickelt. Erstmals war auch der Flüelapass ausschliesslich dem aktiven Verkehr vorbehalten. Als «Frühlings-Freipass» wurde der Pass nach der Wintersperre im April für einen halben Tag zunächst für Velofahrende geöffnet.

Trotz kalter Temperaturen, kurzfristiger Kommunikation und der Durchführung an einem Werktag liessen sich Hunderte dieses besondere Passerlebnis nicht entgehen. Auch die Freipässe am Lukmanier und Splügen lockten im Sommer insgesamt über 10'000 Velofahrende an – etwas mehr als im Vorjahr.

Die Zahlen bestätigen, was die Freipässe erlebbar machen: Wo der motorisierte Verkehr Platz macht, entsteht Raum für andere Formen der Mobilität. Autofreie Passstrassen sind zwar keine neue Idee. Veranstaltungen wie der slowUp Mountain Albula oder der Radtag Stilsferjoch zeigen seit Jahren, wie beliebt solche Angebote sind.

Hinter Freipass steckt jedoch mehr: Nicht ein einzelner Grossanlass steht im Zentrum, sondern eine Serie autofreier Passerlebnisse im ganzen Kanton. Unterschiedliche Pässe und Regionen verfolgen dabei ein gemeinsames Ziel: zu zeigen, wie viele Menschen in die Pedale treten, wenn sie sich auf der Strasse sicher fühlen.

Mehr als eine autofreie Passstrasse

An einem Freipass-Tag verändert sich mehr als nur der Verkehr. Das Tempo wird ruhiger, Begegnungen werden möglich und die Landschaft rückt stärker in den Vordergrund. Kinder können sich sicherer bewegen, Gruppen nebeneinander fahren und auch weniger geübte Velofahrende

eine Passstrasse entspannter erleben. Wer eine Passstrasse einmal aus eigener Kraft und ohne Motorfahrzeuge befahren hat, spürt unmittelbar, wie viel Raum der motorisierte Verkehr normalerweise beansprucht – und wie anders derselbe Raum genutzt werden kann.

Genau darin liegt die besondere Qualität des Freipasses: Er verändert für einen halben Tag die Nutzung der Strasse und macht sichtbar, wie wichtig sichere Verkehrsinfrastruktur ist. Für dieses Engagement wurde Pro Velo Graubünden mit der Initiative Freipass für den Raiffeisen-Nachhaltigkeitspreis 2026 nominiert.

Nach zwei Jahren ist klar: Die Begeisterung für autofreie Passstrassen ist da. Nun gilt es, dieses Potenzial weiter auszuschöpfen – Pass für Pass, Kurve für Kurve. **oo**