

# Stehplatz-Ultras zoffen sich mit dem Club

**Eishockey** Die Stehplatz-Fans des EHC Kloten kündigen an, Heimspiele zu boykottieren. Besonders das konsequente Durchgreifen des Clubs nach dem Vorfall in Bozen scheint sie zu stören.

Andrea Meili

Beim EHC Kloten hängt der Haussegel schief. In Statements kritisiert eine Gruppe von Stehplatz-Fans den Club scharf. Es ist von fehlender Wertschätzung und abnehmendem Dialog die Rede. Die Eskalation hatte sich bereits vor dem Saisonstart angebahnt.

Nach einem Vorbereitungsspiel in Bozen sollen Fans des EHC Kloten auf gegnerische Fans und die Polizei losgegangen sein. Der Club veröffentlichte ein Statement auf seiner Website, in dem man sich mit deutlichen Worten vom Vorfall distanzierte und Konsequenzen ankündigte. Diese wurden dann auch ergriffen. Während der ersten zwei Heimspiele dürfen die Stehplatz-Fans keine Choreos organisieren und keine Panatensilien wie Fahnen mitbringen.

Ausserdem wurde die Eingangskontrolle für die Stehplatzkurve verschärft. «Diese Massnahmen sind keine Entschuldigung vom EHC Kloten, sondern eine konsequente Umsetzung des Kaskadenmodells der National League», schreibt der Club auf Anfrage. Dieses Modell sieht vor, dass bei erhöhtem Risiko strengere Regeln aufgestellt werden müssen.

«Über die unverhältnismässigen Massnahmen sind wir nicht überrascht, denn die fanfeindliche Entwicklung in Kloten ist seit längerer Zeit spürbar», schreibt hingegen die Gruppe «Stehplatz Schluefweg» nach dem Bekanntwerden der Konsequenzen für den Vorfall in Bozen auf deren Website.

## Gewaltbereite Fans sind nicht willkommen

In jenem Text erzählt die Gruppierung zudem ihre eigene Version davon, was sich in Südtirol zugetragen haben soll: In die Auseinandersetzung am



Die Fangruppierung «Stehplatz Schluefweg» kritisiert den Club und will keine Heimspiele mehr besuchen. Archivfoto: Urs Kindhauser

Nachmittag seien keine Unbeteiligten verwickelt worden. Um ein weiteres Aufeinandertreffen zu verhindern, habe die Polizei am Abend das Hotel umstellt, in dem die meisten Mitreisenden übernachtet hätten. Hierbei sei es zu einer weiteren kurzen Eskalation gekommen. Diese sei in darauffolgenden Gesprächen aber friedlich aufgelöst worden.

Eine Erwähnung des Polizisten, der dabei verletzt wurde, fehlt in dieser Schilderung. Die Stehplatz-Gruppe erwähnt lediglich noch, dass man freiwillig abgereist und dabei von der Polizei zur Grenze begleitet worden sei. Kontaktversuche dieser Redaktion mit der Fangruppierung blieben bislang unbeantwortet.

Beim EHC Kloten widerspricht man der Darstellung einer fanfeindlichen Entwicklung und unverhältnismässigen Massnahmen. Man heisse grundsätzlich alle Fans herzlich willkommen in Kloten. Werte wie Respekt, gewaltfreie Spiele und Leidenschaft für den Sport würden über allem stehen, schreibt der Club. «Wer sich jedoch indirekt oder direkt hinter unseren Farben versteckt und dabei irgendeine Form von Gewalt ausübt, ist bei uns nicht willkommen.»

Man befände sich immer im Austausch mit den Fans, und dieser werde auch weiterhin stattfinden. Im Fall der «Stehplatz Schluefweg» sind es dem Club zufolge drei Gespräche pro Jahr. Wegen des Vorfalls in Bozen

haben man sich aber bereits jetzt mehrmals getroffen und einen weiteren Termin angeboten.

## Pfiffe im Stadion gegen Stehplatz-Fans

In der heimischen Swiss-Arena scheint die Haltung von «Stehplatz Schluefweg» nicht gut anzukommen. Während des Spiels am vergangenen Freitag gegen den EV Zug gab es Pfiffe und Buhrufe gegen die Stehplätze von den Sitzplätzen her.

Inzwischen hat die Gruppierung ein weiteres Statement aufgeschaltet, dieses Mal bei Instagram. Darin wird angekündigt, dass man nicht mehr aktiv an Heimspielen teilnehmen und stattdessen Juniorspiele besuchen werde. Auch hier überwie-

gen die kritischen Kommentare. «Dann bleibt doch einfach zu Hause», heisst es da mehrfach. Auch differenzierte Beiträge sind zu finden, in denen der Club ebenfalls kritisiert wird, aber die Reaktionen einiger Stehplätzezer als «Kindergarten» bezeichnet werden und eine Aufarbeitung der eigenen Fehler gewünscht wird.

Dazu dürfte gehören, fehlbare Personen wie diejenigen, die in Bozen am Vorfall beteiligt waren, nicht konsequent aus den eigenen Reihen auszuschliessen. «Je enger alle gemeinsam gegen Personen vorgehen, die nicht gewaltfrei unsere Farben vertreten, desto weniger Massnahmen aus dem Kaskadenmodell müssen angewendet werden», schreibt der EHC Kloten dazu.

## Karin Suters junge Pferde sammelten Rennerfahrung

**Dielsdorf** Beim 50. Grand Prix Jockey Club standen Sweet Magic und ihre Halbschwester Sea of Magic im Fokus.

6000 lautstarke Zuschauer und Zuschauerinnen, ein plärrender Lautsprecher, Anspannung bei Reiterin Jenny Langhard und Züchterin Karin Suter aus Niederweningen beim Debüt von Sweet Magic und Sea of Magic an den Pferderennen. – Und? Beide Nachkommen aus der erfolgreichen Familienlinie von Soul of Magic haben gewonnen – an Erfahrung!

Die 4-jährige Sweet Magic zögerte etwas beim Einrücken in die Startboxe. «Beim Öffnen der Türen wurde sie etwas überrascht und hatte Mühe, dem davonpreschenden Feld zu folgen», erklärte Jenny Langhard. Die 26-jährige Primarlehrerin war 2023 Amateur-Weltmeisterin und mit nahezu 400 Starts ist sie eine erfahrene Reiterin. Der zweitletzte Platz war eine leichte Enttäuschung für sie und Trainerin Suter.

## Sea of Magic deutet ihr Potenzial an

Hoffnungsvoller verlief das Rennen für die 2-jährige Sea of Magic. Schon im Führung war es hörbar, dass die Neulinge sich an die Rennatmosphäre gewöhnen müssen. Das kündigten die vier Stuten-Debütantinnen mit lautem Wiehern an. Gewonnen wurde das Rennen über 1600 Meter vom erfahrenen Wallach Diego de la Vega aus dem Stall von Trainer Andreas Schärer aus Dielsdorf. Für Sea of Magic reichte es zum guten 4. Rang. Die 49-fache Siegreiterin Jenny Langhard ist überzeugt: «Die Stute hat bei ihrem ersten Start viel gelernt, und ich bin überzeugt, dass sie sich schon rasch steigern kann.»

Im galoppportlichen Hauptereignis, dem 50. GP Jockey Club, belegte Langhard mit Top Max nach Kampf den zweiten Platz hinter De Florio unter Enzo Corrallo. Der 5-jährige Wallach gewann diese prestigeträchtige Prüfung schon vor einem Jahr. Am Wetschalter in Dielsdorf wurden rund 70'000 Franken umgesetzt, dazu kommen noch 1,1 Millionen Euro in Frankreich.

Werner Bucher

## ZürcherUnterländer

Zürcher Unterländer, Technoparkstrasse 5, 8401 Winterthur. Telefon: 044 854 82 82. E-Mail: [redaktion@zuoonline.ch](mailto:redaktion@zuoonline.ch). Herausgeberin: Tamedia Publikationen Deutschschweiz AG, Technoparkstrasse 5, 8401 Winterthur. Verleger: Pietro Supino. Redaktionsteilung: Raphaela Birrer (biri), Chefredaktorin, Matthias Chapman (cpm), stv. Chefredaktor, Ueli Kägi (ukä, Leitung Zürich), Andreas Kunz (aku). Regionalredaktion: Martin Liebrich (mlr, Leitung), Astrit Abazi (abz), Anna Bérand (anb, stv. Leitung), Thomas Mathis (tam), Andrea Meili (ame), Manuel Navarro (nav), Florian Scharer (fls), Daniela Schenker (dsh), Andrea Söldi (aso), Christian Wüthrich (cwil). Druck: DZZ Druckzentrum Zürich AG. Auflage: 10'863 Expl. Mo-Sa, Do Grossauflage: 64'941 Expl. (WEMF-begleibt) 2024. Inserate: Tamedia Advertising AG, Leitung: Philipp Mankowski. Inseratenaufgabe Print: Tel. 044 515 44 00. E-Mail: [inserate.unterlaender@tamedia.ch](mailto:inserate.unterlaender@tamedia.ch). Inseratenaufgabe Digital: Tel. 044 248 50 70. E-Mail: [digitalnext@goldbach.com](mailto:digitalnext@goldbach.com).

Die Verwendung von Inhalten dieses Titels darf nicht autorisierte ist unanständig und wird gerichtlich verfolgt. Bildangaben von unterlagen Beteiligungen der Tamedia Publikationen Deutschschweiz AG i.S.v. Art. 322 StGB: L2 Linth Zeitung AG.

Ein Angebot von Tamedia

Zürcher Unterländer  
Mittwoch, 24. September 2025

# So werden die Daten für das grösste Robotaxi-Projekt in der Schweiz erfasst

**Projekt der SBB, Zürich und Aargau** Fahrerlose Autos werden auf 110 Kilometer Strassen in den Kantonen Zürich und Aargau Passagiere transportieren. Jetzt kartieren Ingenieure die Fahrbahnen. Was Sie dazu wissen müssen.

Anna Bérand (Text) und Michael Trost (Fotos)

Der Nissan könnte auch ohne Mensch am Steuer fahren. Mit elf Kameras und sechs Lasersensoren ist das Auto für automatisiertes Fahren voll ausgerüstet. Noch steuert ein Fahrer den Elektro-SUV. Doch sobald das Pilotprojekt «Intelligente automatisierte Mobilität» die Bewilligung des Bundesamts für Strassen (Astra) erhält, wird das Fahrzeug zuerst noch mit Sicherheitsfahrer, danach ganz führerlos auf den Strassen verkehren. Das Projektgebiet umfasst neun Gemeinden von Regensdorf westlich der Stadt Zürich bis Killwangen im Aargau. Bis zu vier Fahrzeuge werden auf 110 Kilometer Strassennetz automatisiert verkehren – das Projektgebiet ist somit das grösste in der Schweiz.

Andreas Jossen lenkt den Nissan Ariya aus der Garage in Regensdorf, wo die Fahrzeuge stationiert sind. Noch darf er das Fahren nicht der Technik überlassen. Er ist aber überzeugt, dass das Astra bald die Bewilligung dazu gibt. Jossen begleitet das Projekt vonseiten der SBB. Diese haben mit den Kantonen Zürich und Aargau und Swiss Transit Lab, einer auf neuen Mobilitätslösungen spezialisierten Non-Profit-Organisation, den Test aufgegleist.

Eine Voraussetzung für das Robotaxi-Projekt sind digitale Strassenkarten, die in 3D jedes Detail der Fahrbahn und der Umgebung abbilden. Seit 18. August kartieren Ingenieure darum die Fahrbahnen im Gebiet.

Während Jossen den Nissan vor der Garage parkiert, warten zwei Männer im Hintergrund. Das Firmenlogo auf ihren Shirts zeigt, dass sie zu We-Ride gehören, dem chinesischen Unternehmen, das die Technik für das automatisierte Fahren liefert. We-Ride ist in 10 Ländern und 30 Städten aktiv. Bis jetzt haben Fahrzeuge mit Technologie der Firma schon über 40 Millionen Kilometer führerlos zurückgelegt. Jetzt gelte es, das System auf die Schweizer Gegebenheiten anzupassen, so Jossen.

So sind es auch Ingenieure von We-Ride, die beim Schweizer Projekt die Strassen kartieren. An diesem sonnigen Nachmittag wollen sie rasch losfahren, denn für die Datenerhebung brauche es schönes Wetter, so Jossen.

Er selbst hat vor einigen Wochen alle Strassen im Projektgebiet abgefahren und dokumentiert. Das Astra habe sehen wollen, wie das Projektgebiet aussehe, bevor es die Kartierfahrten bewilligt habe, erklärt er. Dass schon dieser Schritt eine Ausnahmebewilligung des Astra braucht, erklärt Jossen damit, dass das Standardfahrzeug von Nissan nachträglich mit Sensoren ausgestattet wurde.

## Kartierung dauert mehrere Wochen

Wie gehen die Ingenieure bei der Kartierung vor? Im Fahrzeug sitzen jeweils zwei Personen. Eine fährt, die andere sagt, wo es durchgeht, schaltet auch die Technik zur Kartierung ein und



Andreas Jossen, der das Projekt vonseiten der SBB begleitet, steuert den für automatisiertes Fahren ausgerüsteten Nissan Ariya.



Dieser Elektro-SUV von Nissan wird auch beim Pilotprojekt im Furtal zum Einsatz kommen.

verfolgt auf dem Tablet, wie die Karten entstehen. Sollte eine Stelle nicht klar sichtbar sein, etwa weil ein parkiertes Auto die Sicht verdeckt hat, fahren sie die Strecke nochmals ab und erfassen die Stelle von neuem.

Die 110 Kilometer Strassen sind in beiden Richtungen zu kartieren. Dies dauert mehrere Wochen. Einerseits, weil Kreuzungen aus allen Richtungen erfasst werden müssen, was mehrere Durchfahrten nötig macht. Andererseits sind die Fahrzeuge noch langsam unterwegs. Später werden die PW sich dem Strassenverkehr anpassen und Normalgeschwindigkeit fahren können. Bis zu 30 km/h sind laut Jossen optimal für die Lidar-Sensoren. Diese vermessen die Strassen und deren Umgebungen – und funktionieren später quasi als Augen des automatisierten Fahrzeugs.

Zur Erklärung: Lidar-Systeme messen Distanzen, Grössen und Formen von Objekten mittels rotierender Laserstrahlen. Diese ermöglichen eine 360-Grad-Rundumsicht und haben eine deutlich grössere Reichweite als das menschliche Auge. Die Lidar-Sensoren können zum Beispiel eine Verkehrstafel durch eine Hecke sehen, weil sie kleine Lücken in der Vegetation nutzen.

## Digitale Karten werden von Hand beschriftet

Neben der Laservermessung filmen auf dem Autodach montierte Kameras die Strassen. Die Daten aus dem Lidar-System und den Kameras ergeben ein 3D-Modell, das zum Beispiel zeigt, wie hoch ein Randstein ist, wie eine Ampel genau aussieht und wo eine Hauseinfahrt beginnt.



Andreas Jossen erklärt den über dem Radkasten montierten Lidar-Sensor, der den toten Winkel des Fahrzeugs überwacht.

Nachdem die Daten erhoben sind, beschriften die Ingenieure von Hand jedes Objekt auf der digitalen Karte. Dieser Schritt dauere bedeutend länger als die Kartierfahrten, so Jossen. Jede Mittellinie, jeden Fussgängerstreifen müssen sie in der Karte ansprechen. So weiss das Fahrzeug später, wo Überholen erlaubt ist und wo ein Fussgängerstreifen liegt, sollten Schnee oder Blätter die Bodenmarkierungen verdecken.

Die digitalen Karten zeigen dem Fahrzeug also, wie die Strasse aussehen würde, sollten die Markierungen auf der Fahrbahn nicht sichtbar sein. Zudem braucht das Fahrzeug GPS-Daten, damit es sich orientieren kann.

Doch wie bleiben die Karten à jour? Laut Jossen arbeitet das Projektteam eng mit den Gemeinden zusammen. Sollten die-

se etwa Strassenarbeiten planen, melden sie das, und die Karten werden angepasst. Bei Änderungen am Strassennetz kartiere man die Stellen neu.

## Personen werden noch im Fahrzeug anonymisiert

Was sieht denn der Ingenieur während der Kartierfahrten? Die Karte sei auf dem Tablet erkennbar, wenn auch erst in groben Zügen, sagt Jossen. Ein Strassenschild zum Beispiel sieht man nur als Schatten. Erst wenn die Daten von den Kameras und dem Lidar-System zusammengeführt werden, entsteht ein klares Bild. Wo bei die Karten für den menschlichen Betrachter ziemlich abstrakt wirken. Sie bestehen aus schwarz-weißen Linien, Objekte wie Strassentafeln oder Bäume sind schematisch dargestellt.

Beim Kartieren erfassen die Kameras auch Personen, zum Beispiel wenn jemand am Strassenrand steht. Diese seien auf den Aufnahmen erkennbar, würden aber noch im Fahrzeug anonymisiert, betont Jossen. Eine Frage, die er immer wieder beantworten müsse, lautet: Wo werden die erhobenen Daten gespeichert? Sie bleiben in der Schweiz, kann er die Leute jeweils beruhigen. Die Datenschutzvorschriften verlangen, dass alle von autonomen Fahrzeugen gesammelten Daten anonymisiert und streng vertraulich behandelt werden.

Dass nicht alle Menschen dem autonomen Fahren so positiv gegenüberstehen wie Jossen, liegt auf der Hand. Er spüre viel Neugierde, wenn ihn Passanten auf den mit Kameras und Sensoren ausgerüsteten Nissan im Furtal ansprechen, sagt er. Negative Reaktionen habe er bis jetzt keine erlebt.

Jossen selbst kennt automatisiertes Fahren aus eigener Erfahrung. In den USA ist man viel weiter als in der Schweiz. Als er für die SBB fünf Jahre in San Francisco stationiert war, um innovative Technologien zu analysieren, habe er über 100 Fahrten zurückgelegt. Am häufigsten habe er Waymo benutzt, den Robotaxi-Dienst von Google, aber auch Fahrzeuge, die mit Technologie von We-Ride funktionieren.

Führerlose Fahrzeuge habe er auch als Fussgänger und Velofahrer erlebt. «Man gewöhnt sich rasch daran», sagt er rückblickend. Immer wenn er Besuch aus der Schweiz hatte, nahm er die Personen auf eine Robotaxi-Fahrt mit. Zu Beginn hätten die meisten skeptisch reagiert. Doch nach fünf Minuten im Fahrzeug hätten sie kaum mehr bemerkt, dass sich das Lenkrad von allein bewege.

## Automatisiertes Fahren im ÖV testen

In den USA sind Robotaxis ein wachsendes Geschäft. In der Schweiz ist man noch nicht so weit. Das Pilotprojekt «Intelligente automatisierte Mobilität» verfolgt ein anderes Ziel als zum Beispiel Waymo in den USA. Das Schweizer Projekt will automatisiertes Fahren im ÖV testen.

Die SBB und die Kantone Zürich und Aargau wollen Reisenden im ländlichen Raum führerlose Fahrzeuge zur Verfügung stellen, um ihnen den Anschluss an den Bahnhof oder ihr Ziel in der Region zu ermöglichen, so den ÖV weiterentwickeln. Die Fahrgeiste sollen per App ein Fahrzeug bestellen und bezahlen können. Dabei können sie eine Fahrt zwischen rund 460 Haltepunkten wählen. Der Fahrpreis ist noch offen.

Das Projekt startet mit bis zu vier Fahrzeugen in Boppelsen, Dänikon, Hüttikon und Otelfingen. In einem zweiten Schritt kommen dann Buchs, Dällikon, Regensdorf sowie Würenlos und Killwangen im Aargau dazu. Dass Reisende zum ersten Mal mitfahren können, dürfte in der ersten Jahreshälfte 2026 möglich sein.

## Für «Gault Millau» in Top 10 beim Wild

**Freienstein-Teufen** Eine ihre Schweizer Lieblingsadressen in Sachen Wild liegt für die Tester des Gastroführers im Zürcher Unterland.



Martin Aeschlimann waltet im Wirtshaus zum Wyberg. Archivfoto: M. Schoeder

Kaum sind Freibäder und Gartenbeizen geschlossen und die Temperaturen gesunken, verspüren viele die Lust auf Wild. Aktuell beginnt denn auch in vielen Restaurants die Saison von Reh, Wildschwein, Rosenkohl, Spätzli und anderen herbstlichen Genüssen. Im Zürcher Unterland haben viele Betriebe das Privileg, Wildfleisch aus heimischer Jagd oder heimischer Zucht anbieten zu können.

Geht es nach dem Gastroführer «Gault Millau», findet sich im Unterland gar eine von zehn «Hot Ten»-Adressen in Sachen Wild – schweizweit: das Wirtshaus zum Wyberg in Teufen. Sie hätten dort ein Highlight nach dem anderen genossen, loben die Tester. Angetan hat es ihnen die himmlische Wild-Kraftbrühe mit einem Schmorravioli, kombiniert mit Birnen und Quitten, oder das Rindshaxen-Chöppli aus Pulas Beef mit Curry-Aromen, serviert mit Feta und Sprossen.

Gelobt werden auch der freundliche Service und die regional geprägte Weinkarte.

Juniorchef Martin Aeschlimann, mit 14 «Gault Millau»-Punkten ausgezeichnet, verarbeitet pro Jahr 4,5 Tonnen Wild. Was die Jäger liefern, komme auf die Karte, lässt er sich von «Gault Millau» zitieren. Wild wird im Wyberg aktuell in der Wirtsstube und im Gourmetrestaurant ange-

boten. Einen besonders üppigen Wildgenuss verspricht das Wildbuffet am 16. Oktober.

In die Liste der Top-10-Wildrestaurants schafft es im Kanton Zürich laut «Gault Millau» neben dem fünfplatzierten Wyberg das Restaurant Lindenhofkeller in Zürich (Platz 7) und Eder's Eichmühle in Wädenswil (Platz 8).

Daniela Schenker

## Sanierungspläne liegen auf

**Embrach** Für das Hallen- und Freibad Talegg endet wohl endlich eine Pannenserie.

Die längst notwendige Sanierung des Hallen- und Freibads in Embrach steht kurz vor der letzten Hürde. Die Gemeinde hat die Pläne für das Projekt aufgelegt. Bis zum 9. Oktober können diese im Gemeindehaus oder auf der Onlineplattform für Baugesuche des Kantons eingesehen werden. Zudem sind die geplanten Veränderungen vor Ort ausgestellt.

Dass die Badi Talegg saniert werden muss, hat sich seit einigen Jahren angekündigt. Bereits 2019 liess die Gemeinde den Sanierungsbedarf untersuchen, zögerte die Umsetzung aber unter anderem wegen der Coronapandemie hinaus. Seither gab es mehrere Pannen, welche die Dringlichkeit zur Sanierung der rund 50 Jahre alten Anlage noch einmal verdeutlichen.

## Zwei grosse und mehrere kleine Vorfälle

Unter anderem brannte es vor sechs Jahren im Stromvertei-

lungskasten, und vor zwei Jahren ging die Umwälzungsanlage ausgerechnet zu Beginn der Sommerferien kaputt. Nach beiden Vorfällen musste die Badi für mehrere Monate geschlossen werden, um die beschädigten Teile zu ersetzen. Weitere Schliessungen gab es wegen kleinerer Probleme wie eines Lecks im Dach. Die letzten grösseren Instandsetzungsarbeiten wurden ausserdem bereits vor über 20 Jahren ausgeführt.

Für die nun geplante Sanierung hat die Gemeinde Embrach den Zuschlag an die Winterthurer Firma Beck Schwimmbadbau AG vergeben. Zuletzt wurde von einem voraussichtlichen Baubeginn im Herbst 2025 gesprochen. Dies dürfte allerdings etwas knapp werden, besonders wenn es noch zu Einwendungen aus der Bevölkerung kommen sollte.

Andrea Meili