

Was Schweizer Städte von Holland lernen können

Im Rahmen des Urban Bike Festival in Zürich erläuterte die Verkehrsplanerin Ineke Spapé, was 40 Jahre Veloförderung in den Niederlanden bewirkt haben. Und sie nahm auf einer Velofahrt verschiedene Brennpunkte unter die Lupe.

«Gemeinsame Flächen für Velos und Fussgänger?», wundert sich Ineke Spapé nach einer Velofahrt durch die Zürcher Kreise 4 und 5. «Das darf nicht sein! Velos und Fussgänger sollen sich nicht den Platz streitig machen müssen.» Die holländische «Fahrradprofessorin» und Verkehrsplanerin weilte auf Einladung von Pro Velo Schweiz am Urban Bike Festival in Zürich. Was sie berichtete, beeindruckte die knapp 200 Gäste: Niederländische Städte haben im Schnitt einen Veloanteil von 27%, in Groningen sind es 61%. Jeden Tag sind landesweit 1,2 Millionen Radpendlerinnen und Radpendler unterwegs. Um acht Uhr morgens können mehr Velos als Autos gezählt werden. Im Vergleich dazu: Von den grösseren Schweizer Städten kommt Spitzenreiterin Basel gerade mal auf 16% Veloanteil, Zürich kommt nicht über 6%. Haben die Holländer von Natur aus eine bessere Beziehung zum Velo als wir Schweizer? Was braucht es, damit die Menschen das Velo häufiger nutzen?

Staufonds für Velobahnen

Die fehlenden Steigungen in den Niederlanden mögen eine Rolle spielen. Doch Tatsache ist: Auch dort mussten die Veloförderer fast bei null anfangen. Ende der 70er-Jahre war der Fahrradanteil auf den Tiefstwert gesunken. Seither steigt er dank einer konsequenten Veloförderung wieder an. Eine wichtige Errungenschaft in Holland sind die Radschnellwege (bei uns besser bekannt als Velobahnen). Seit 2004 wurden 18 Velobahnen von insgesamt 400 Kilometern Länge angelegt, 35 weitere sind in Planung. Finanziert werden sie aus dem sogenannten Staureduzierungsfonds. «Sagt den Politikern nie, dass es sich um ein Radprojekt handelt», lautet der Ratschlag von Ineke Spapé an die anwesenden Verkehrsplaner, «Radschnellstrassen sind bei uns Autoprojekte.» Die rasante Entwicklung bei den Velobahnen zeigt exemplarisch, wie konsequent solche Vorhaben in den Niederlanden umgesetzt werden, auch wenn Studien und Erfahrungswerte noch fehlen. Und dies obwohl der Platz in holländischen Städ-



Auf einer Velofahrt durch die Stadt Zürich nahm Ineke Spapé verschiedene Brennpunkte in Augenschein.

Bild: Gian Veitl

ten wie bei uns oft beschränkt ist. Das kann auch mal auf Kosten des motorisierten Verkehrs gehen. «Man muss wählen und entscheiden, was man will. Wenn man für Velos baut, dann kriegt man auch Velos», versichert Ineke Spapé. Wenn nicht sofort, dann zumindest mithilfe von Marketing, das begleitend zu neuer Infrastruktur nie fehlen darf. Und die Geschäftsleute und Detailhändler müssen wissen, dass die Velofahrenden zusammen mit den Fussgängern ihre Hauptkunden sind, wirtschaftlich interessanter als die Autofahrer.

Mehr Velo für mehr Lebensqualität

Welche Eindrücke nimmt Ineke Spapé aus Zürich mit nach Hause? «Es hat hier noch immer relativ viel Autoverkehr», stellt sie fest und ergänzt diplomatisch: «Aber man kann es wachsen sehen. Ich komme gerne in fünf Jahren zurück und schaue mir die Situation wieder an.» Denn das Ziel sei ja nicht das Velofahren an und für sich, sondern eine angenehme, lebenswerte Stadt mit glücklichen Menschen.

Anita Wenger
Pro Velo Schweiz

Prix Velostädte 2017/18: Wie gerne fahren die Menschen in Ihrer Stadt Velo?

Pro Velo Schweiz erfragt seit 2006 im Vierjahresrhythmus die Befindlichkeit der Velofahrenden mit der Velostädte-Umfrage. Städte und Gemeinden erhalten so Rückschlüsse auf die Wirkung ihrer Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs. Die nächste Befragung erfolgt im Herbst 2017. Im Frühjahr 2018 werden die Velostädte in drei Kategorien erkoren (grosse, mittelgrosse und kleine Städte). Interessierte Städte und Gemeinden können sich aktiv beteiligen, indem sie städtespezifische Informationen und Auswertungen bestellen und die Umfrage über ihre Kanäle bekannt machen. Dabei sind vor allem Online-, aber auch Printkanäle von Nutzen. Der Prix Velostädte wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (Astra). Medienpartner sind die «Schweizer Gemeinde» und velojournal.

Informationen: www.velostaedte.ch/infos-fuer-staedte