

Kein Veloland – noch nicht

Mehr als die Hälfte der Schweizer Haushalte hat daheim ein Fahrrad stehen. Dieses wird von etwa 2.8 Mio Menschen auch regelmässig genutzt. «Der Anteil der E-Bikes ist hier stark am Ansteigen», erklärt Bettina Maeschli von Pro Velo. In den letzten Jahren sei die Anzahl der Haushalte mit Velo zwar etwas rückläufig, doch dafür sei schon vierte verkaufte Velo ein E-Bike. Doch wer glaubt, dass die Schweiz ein Veloland ist, der täuscht sich.

TEXT NATALIE EHRENZWEIG

In der Schweiz greifen viele Menschen für die persönliche Mobilität zum Velo. Doch es besteht durchaus noch Luft nach oben, weiss Bettina Maeschli von Pro Velo. «Im internationalen Vergleich hinkt die Schweiz hinterher. So fährt zum Beispiel in Kopenhagen die Hälfte der Arbeitnehmer mit dem Velo zur Arbeit, in der Schweiz nutzen nur gerade 7 Prozent das Velo regelmässig», betont die Expertin. Zwar seien Länder wie Dänemark oder Holland schön flach zum Fahrrad fahren, «dafür herrschen dort starke Winde, was das Fahren nicht erleichtert», sagt Maeschli. Im Alltag fahren die Schweizer also nicht besonders viel Velo.

Dass das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht so hoch angesehen ist, könnte an der mangelnden Infrastruktur liegen. «Es gibt zwar regional teilweise sehr gut ausgebauter Velowege, doch das Netz ist lückenhaft. Deshalb lancierten wir die Velo-Initiative. Diese bezweckt, dass Velofahren als Teil des Langsamverkehrs dem Wandern und dem Fussverkehr gleichgestellt wird. Mit dem Verfassungsartikel wird dementsprechend ein durchgängiges Velowegnetz gefordert», erklärt sie. Das würde die Veloinfrastruktur fördern, es gäbe eine Signalwirkung. «In den nordischen Ländern fahren Velos praktisch nie auf der Strasse, sondern habe eine eige-

ne Fahrbahn. So ein Velowegnetz erhöht – wenn gut gemacht – die Sicherheit.

MEHR TEMPO AUF DEM RAD

Um diese geht es auch, wenn sogenannte Velobahnen gefordert werden. Denn mit den E-Bikes, gerade mit denen, die 45 km/h fahren können, werden auf einem Veloweg plötzlich ganz verschiedene Tempi gefahren. «Die Wege müssen deshalb breiter werden, so dass man sich auch gefahrlos überholen kann», so Bettina Maeschli. Gerade läuft ausserdem ein Pilotversuch des ASTRA mit Velostrassen in verschiedenen Städten, dem Pendant zu Velobahnen in den Agglomerationen. «Die E-Bikes erhöhen die Reichweite, Arbeitswege von 15 Kilometer sind gut zu bewältigen, mit den Velo etwa 5», weiss die Expertin. Rechtlich sei in der Schweiz die Verwendung von E-Bikes klar geregelt: Im Unterschied zum Velo braucht jeder, der mit gelber Nummer fährt, einen Velohelm. Wer noch Fragen hätte, fände auf der Webseite von Pro Velo weitere Infos dazu. «Für uns ist klar: Ein E-Bike ist ein Velo. Denn ohne zu treten passiert nichts», sagt Bettina Maeschli lachend.

Der Trend zum Elektro-Bike ist interessant: Einerseits kaufen Leute ein E-Bike, die vorher gar kein Velo hatten, andererseits gibt es Velofahrer, die je nach Strecke E-Bike oder

Velo wählen. «Wir sind erst am Anfang des Booms. E-Bikes sind gut für Ältere, auch im Sport sind E-Mountainbikes immer mehr gefragt. Und auch Tourismusregionen haben sie entdeckt», so Bettina Maeschli.

DEIN VELO, MEIN VELO

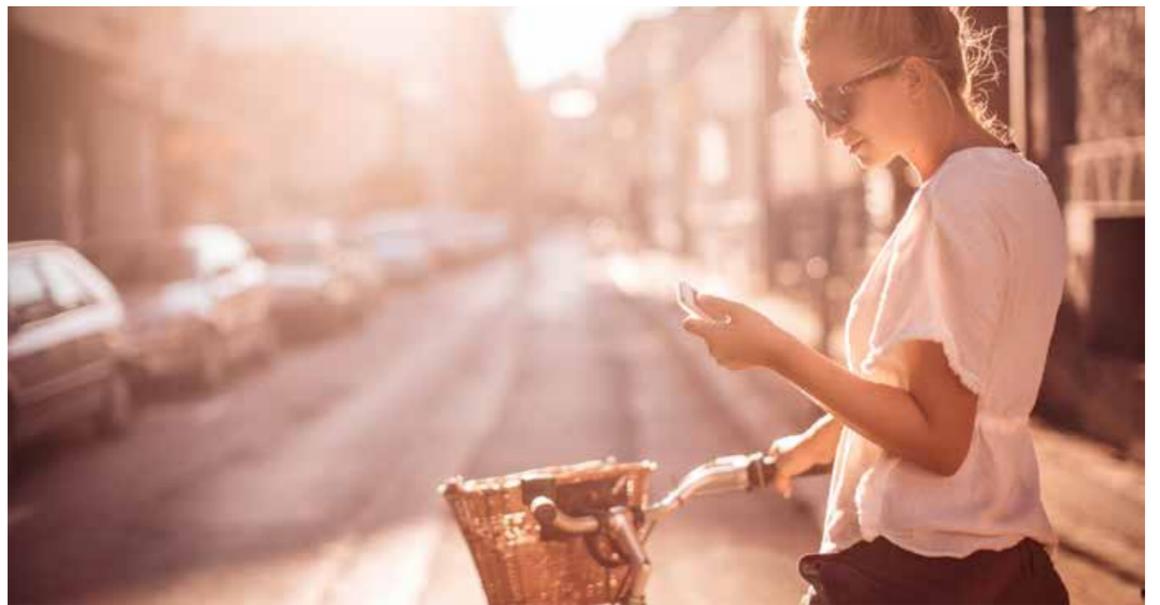
Ein Ansatz, um mehr Leute aufs Velo zu bringen, ist das aktuelle Bike-Sharing, das mit verschiedensten Modellen von sich reden macht und durchaus umstritten ist. Da gibt es Systeme mit fixen Stellplätzen, Free Floating Systeme mit App und so weiter. «Grundsätzlich sehe ich die neuen Anbieter aus Asien im Bike-Sharing auch als grosse Chance. Die Systeme sind innovativ und bringen Bewegung in den Verleihmarkt. Aber es braucht klare Regeln: Der öffentliche Raum darf nicht zugeparkt werden,

die Velos müssen gewartet werden, sie müssen bewegt werden», zählt die Veloexpertin einige Herausforderungen auf. Dass ein Bedarf am Velo-Teilen besteht, hätten aber verschiedene Beispiele bereits gezeigt, auch diverse Städte in der Schweiz: «Das ist für Touristen genauso praktisch wie etwa für mich, wenn ich mit dem Zug in eine andere Stadt fahre und nicht extra mein Velo mitnehmen muss, um vom Bahnhof weiterzukommen. Analog dem Mobility-System bei Autos.»

Was braucht es denn als Stadt oder Region, um velofreundlich zu sein? «Wir machen gerade eine Umfrage auf www.velostaedte.ch, um zu schauen, wie wohl sich die Menschen auf dem Velo in ihrer Stadt fühlen. Letztes Mal vor vier Jahren hat bei den grossen Städten Winterthur gewonnen, und Winterthur hat in den letzten

Jahren viel für Velofahrer getan», weiss die Expertin. Oft fehle es aber leider etwas am politischen Willen, da viele sich widersprechende Interessen berücksichtigt werden müssten.

Für Bettina Maeschli ist klar: Veloförderung nützt allen. «Denn das Velo ist das platzsparendste Verkehrsmittel.» Am grössten sei das Verständnis für andere Verkehrsteilnehmer bei denjenigen, die sowohl Auto, Velo, wie auch ÖV nützen. Ihrer Vision von einer Schweiz mit entflochtenen Verkehrswegen, mehr durchgängiger Infrastruktur und viel guten Willen für die Veloförderung sieht sie optimistisch entgegen. «Die Schweiz ist ein geeignetes Land für das Velo. Die Menschen fahren gern Fahrrad und im Radsport sind die Schweizer ja schon lange eine Velonation», sagt sie lachend.



Brandreport Velopa AG

Cleverer Lösungen für sorgloses Velo-Parken

Wer als Pendler vom Velosattel bequem und rasch auf Tram, Bus und Bahn umsteigen will, muss das geliebte Fahrrad nicht im Ungewissen irgendwo abstellen – denn die Velopa AG hat die passenden und effizienten Velopark-Systeme.

TEXT ANITA BAECHLI

Das Velofahren boomt, nicht zuletzt wegen seiner ökologischen Bedeutung. Zu seiner Geburtsstunde vor 200 Jahren war das Fahrrad noch ein hölzernes Zweirad mit lenkbarem Vorderrad, wobei sich der Lenker beim Fahren mit den Füssen vom Boden abstossen musste. Heutzutage, dutzende ausgeklügelte Bauweisen und Varianten später, sind Velos, vom City-, Mountain-, zum Renn- oder Elektro-Bike, aus unserem Alltag, Freizeit und Sport nicht mehr wegzudenken. Und ihre

Anschaffung ist nicht billig. Als emissions-freies, lautloses und gleichzeitig sportliches Fortbewegungsmittel gehört das Velo zum städtischen und ländlichen Strassenbild.

MOBILITÄT UND SICHERHEIT – ZAUBERWÖRTER UNSERER ZEIT

Während sich hierzulande Pro Velo und weitere Organisationen für nachhaltige Mobilität einsetzen, indem sie das Velofahren landesweit stärken, engagiert sich die



Velopa AG für intelligent gestaltete Veloparkiersysteme, Veloparkunterstände und Anlehnbügel. Neben wetter- und verkehrsgeschützten Umsteige- und Wartezonen für Fussgänger spielen intelligent platzierte und gestaltete, sichere Velo-Parkiermöglichkeiten eine wichtige Rolle für Pendler, die einen Teil ihres Arbeitsweges auf dem Sattel ihres Fahrrades zurücklegen.

Die Velopa AG, die ihren Hauptsitz in Spreitenbach (AG) und Zweigniederlassungen in Dornach und Villars-Ste-Croix hat, bietet im Schweizer Markt das wohl umfassendste Sortiment an Produkten und Dienstleistungen für Unternehmen, Organisationen, die öffentliche Hand und Private in den Bereichen Parkieren, Absperren und Möblieren von Aussenanlagen an.

WICHTIGES NAHVERKEHRSMITTEL

Zwar kommt die Schweiz in Sachen Radverkehr nicht an Holland heran. Die Niederlande sind mit 36 Prozent regelmässigen Radlern schliesslich das Veloland schlecht-

Intelligent gestaltete Veloparkieranlagen sind eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass Pendler schnell umsteigen können und ihre Velos sicher sind.

Peter Fritsche, Business Manager Velopa Pro

hin. Doch immerhin besitzen 65 Prozent der Schweizer Haushalte ein Fahrrad, und 7 Prozent der Bevölkerung benutzen es regelmässig. Folgerichtig bietet die Velopa optimalen Schutz und maximale Sicherheit für die Fahrräder sowie ein sorgenfreies Parkieren in öffentlichen Zonen.

Weitere Informationen:
www.velopa.ch



SCHWEIZER PENDLER SIND EUROPaweIT HÄufigSTE NUTZER ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL

Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg in % der arbeitenden Bevölkerung: Schweiz mit Europäischem Spitzenwert*



EFFIZIENTE STEUERUNG DER PENDLERSTRÖME

Hohe Nutzungs-raten des ÖV erfordern eine effiziente Steuerung der Pendlerströme mit intelligent gestalteten Warte- und Parkzonen.



Wartezone:

- Schutz
- Rascher Überblick



Velo-parksysteme:

- Sicherheit
- kurze Transitzeit