

Radeln wie die Dänen

Verkehr Velofahren steht heute für ein modernes Lebensgefühl. In vielen Städten sind Velos eine echte Alternative zum Auto. Eine Ausstellung spürt diesem Wandel nach und macht klar: Die Schweiz hat massiven Aufholbedarf.

Katja Fischer De Santi
katja.fischer@tagblatt.ch

Sie ist 220 Meter lang, orange-rot und der Traum eines jeden Velofahrers. Die Cykelslangen in Kopenhagen, eine Schnellspur nur für Velofahrer. Täglich wird sie von mehr als 20 000 Velopendlern benutzt – ohne Helm und Schutzbekleidung, versteht sich. Denn in Dänemark ist Velofahren kein Überlebenskampf, sondern eine vergnügliche Massenveranstaltung. Dank grüner Ampel-Welle, Plauder-Streifen – so breit, dass mehrere Velos nebeneinander Platz haben – und konsequenter Bevorzugung des Langsamverkehrs radeln heute täglich fast 266 000 Dänen per Bike in die Hauptstadt zum Ar-

«Eine Trendwende ist im Gange. Velos stehen für Flexibilität und Tempo.»

Markus Rigert
Co-Leiter Gewerbemuseum

beiten oder Studieren. Der Radverkehrsanteil liegt in der Stadtmitte bei über 50 Prozent. Weltweiter Rekord und eine Prozentzahl, von der in der Schweiz nicht einmal Velo-Optimisten zu träumen wagen.

Weniger als drei Prozent macht der Veloverkehr in der Stadt St. Gallen gemäss letzter Erhebung des Bundesamt für Statistik aus. Baselschwingt da mit 16 Prozent fast schon obenaus. Im weltweiten Ranking der velofreundlichsten Städte hat es bislang noch keine Schweizer Stadt unter die besten 20 geschafft. Selbst Metropolen wie London, Buenos Aires oder Wien sind deutlich velofreundlicher.

Ausstellung mit politischer Botschaft

Höchste Zeit also, das Velo auch in der Schweiz in den Fokus zu rücken, finden Organisationen wie Pro Velo schon seit Jahren. Finden neuerdings aber auch Leute wie Markus Rigert, Co-Leiter des Gewerbemuseums Winterthur. Das Resultat ist die äusserst zeitgeistige Ausstellung Bike-Design-City. Eine Schau, die sich nicht scheut, politische Positionen zu beziehen. Etwa, in dem gezeigt wird, wie das mit dem Veloverkehr auch gehen könnte, zum Beispiel in Kopenhagen. «Wir hätten auch einfach nur schöne Velos zeigen können», sagt Rigert. Das sei ihm aber zu wenig gewesen. Schöne Velos gibt es na-



Velobrücke Cykelslangen in Kopenhagen. Einer von vielen Gründen, warum in dieser Stadt mehr Velo denn Auto gefahren wird. Bild: Rasmus Hjortshøj

türlich in der Ausstellung trotzdem viele zu sehen. Angefangen bei nostalgischen Schweizer Rädern aus den 1950er- bis 1980er-Jahren bis hin zu ultramodernen Speed-Bikes, mit denen Tour-de-France-Fahrer um Hundertstel Sekunden kämpfen. Dazwischen kann man Klapp- und Cargobikes

bestaunen und sich die Evolution des Zweirads vom billigen Fortbewegungsvehikel zum perfekt designten Lifestyle-Objekt gegenwärtigen. Sie schalten automatisch und lassen sich – verbunden mit Bluetooth – über das Handy bedienen. «Weltweit ist eine Trendwende im Gang», sagt

Rigert. Städte würden ihre Infrastruktur velofreundlicher umbauen, und gleichzeitig sei das Zweirad in den letzten Jahren zum Kultobjekt geworden. Aus dem «Göppel» für Notfälle ist vor allem für junge Städter ein schickes Statusobjekt geworden. Aber auch abseits der Zentren kaufen

Herr und Frau Schweizer gerne und öfter auch teure Velos. 330 000 Zweiräder werden hierzulande pro Jahr verkauft. Darunter waren laut der Vereinigung Velo Suisse allein im vorletzten Jahr 66 000 E-Bikes. Die Schweizer rüsten auf, um auch längere und hügeligere Strecken mit dem Fahrrad bewältigen zu können.

Die Velos wären also da, nur – das zeigt die Ausstellung eindrücklich – die Schweizer Infrastruktur hinkt hinterher. Zumindest wenn man das Velo als ernsthafte Nahverkehrsalternative sieht. Während man in Kopenhagen weitere Radbrücken baut, in Holland schwebende Velokreisel über Autobahnen realisiert und in London Architekt Norman Foster von einer 220 Kilometer langen Hochstrasse für Velos träumt, kämpft Pro Velo hierzulande um jeden Meter Fahrradstreifen.

Sparpläne und millionenteure Visionen

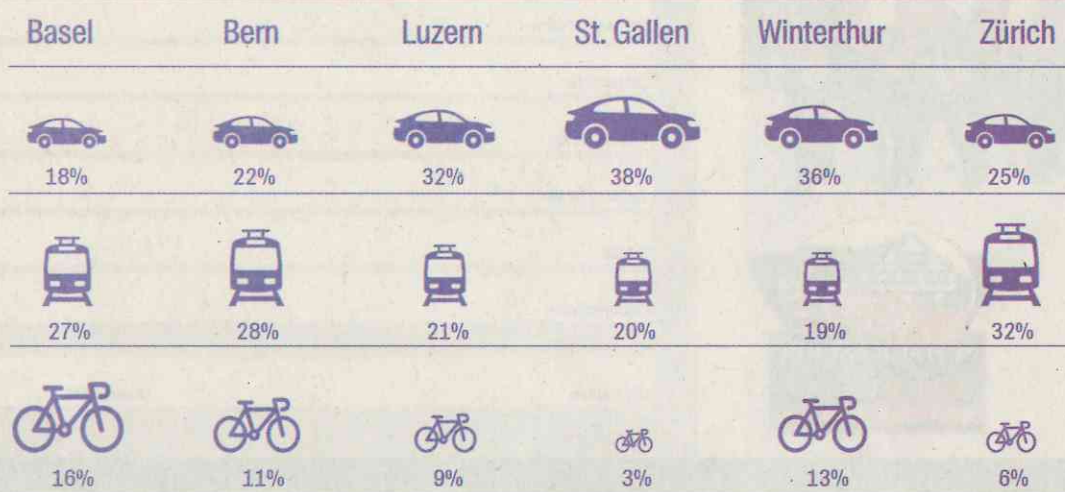
Zumindest Bern will vorwärts machen. Bis ins Jahr 2030 soll der Anteil der Fahrräder am Gesamtverkehr von heute 11 auf 20 Prozent gesteigert werden. Die erste Veloroute von Wankdorf ins Zentrum wurde letzten Sommer eröffnet. In Winterthur hingegen sind ähnliche Pläne Opfer der städtischen Sparpläne geworden.

Auch in der Ostschweiz findet ein langsames Umdenken statt. Die Massnahmen zur Verbesserung des Velo- und Fussverkehrs machen bei der dritten Generation der Agglomerationsprogramme mehr als einen Drittel aus. Gemeinsam mit dem Bund will man rund um St. Gallen bessere und vor allem auch sichere Verbindungen zu Fuss und per Velo schaffen. An Ideen mangelt es nicht. So könnte dereinst eine 170 Meter lange Brücke über das Goldachtobel Velofahrer bequem und rasant von Untereggen nach St. Gallen führen. Kostenpunkt: 3,5 Millionen Franken. Den Langsamverkehr zu fördern braucht viel Zeit und noch mehr Geld. Kopenhagen investiert pro Jahr bis zu 20 Millionen Euro für Radwege. Und dies seit bald zwei Jahrzehnten. Es braucht grosse Anstrengungen, soll dereinst auch in der kleinräumigen, aber hügeligen Schweiz das Velo in den Städten dem Auto den Rang abfahren.

In der Winterthurer Ausstellung steht es in grossen roten Zahlen an der Wand: Die Dänen fahren nicht Rad, weil sie so besonders ökologisch und gesundheitsbewusst wären. 56 Prozent der Kopenhagener geben an, das Velo für den Arbeitsweg zu benutzen, weil es schnell, leicht und sicher sei.

Viel Auto, wenig Velo in der Ostschweiz

Modal Split: Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg). Stand 2010.



Quelle: Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung/Grafik: dem

Ausstellung
Bike | Design | City
Gewerbemuseum Winterthur,
bis 30. Juli; diverse Begleitveranstaltungen.
Weitere Informationen:
www.gewerbemuseum.ch