



Patrick Rérats Forschungsgegenstand an der Universität Lausanne ist das Velo.

MISSION PERSPEKTIVENWECHSEL

Das Velo spielte in der Verkehrsplanung und Ausbildung bis vor Kurzem eine untergeordnete Rolle. Das ändert sich nun langsam, wie zwei Beispiele aus der Ostschweiz und aus Lausanne zeigen.

«Fussverkehrsanliegen stossen generell auf offene Ohren, aber das Velo ist in der Schweiz noch nicht überall angekommen», sagt Carsten Hagedorn vom Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr am Institut für Raumentwicklung (Irap) an der Ostschweizer Fachhochschule (OST) am Standort Rapperswil. Er muss es wissen, denn das Irap bietet seit 2016 einen zertifizierten Lehrgang (CAS) Fuss- und Veloverkehr an. Initiiert wurde er von den beiden Professoren und Verkehrsplanern Klaus Zweibrücken und Carsten Hagedorn. Neben diesem Weiterbildungskurs werden die Themen Fuss- und Veloverkehr in Rapperswil im Bachelorstudiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung intensiv bearbeitet. Man könnte nun annehmen, dass die Studierenden für dieses Thema bereits sensibilisiert sind. Das stimmt offenbar aber nur teilweise: «Nur wenige sind veloaffin, rund 25 Prozent fahren selten oder gar nicht Velo», sagt Hagedorn. Das sei auch der Millennials-Generation geschuldet, die in den Nullerjahren mit einem voll ausgebauten ÖV-Angebot aufwuchs und nun neu ans Velo herangeführt werden müsste.

Das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr fördert aber auch den fachlichen Austausch zwischen Regionen, Städten und Gemeinden, zusammen mit der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr im Kanton St. Gallen. Den Anstoss dafür gab ausgerechnet die Zurückweisung eines Aggloprogramms durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wegen zu geringen Einbezugs des Langsamverkehrs, vor allem beim

PATRICK RÉRAT

Prof. Patrick Rérat ist Mitgründer und Co-Direktor des Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (Ouvema) der Universität Lausanne. Es wurde Ende 2020 eingeweiht.

CARSTEN HAGEDORN

Prof. Carsten Hagedorn ist seit 2012 Professor für Verkehrsplanung an der Ostschweizer Fachhochschule (OST) und leitet das Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr am Irap.

Velo. In der Folge gab der Kanton St. Gallen eine flächendeckende Schwachstellenanalyse in Auftrag, die die Grundlage für die erfolgreiche Bearbeitung der Aggloprogramme der nächsten Generationen war.

PRAGMATISMUS GEFRAGT

Beim Irap steht dennoch Pragmatismus im Vordergrund. «Ansätze aus Kopenhagen oder den Niederlanden kommen hier eher wenig zur Anwendung.» Der Schwerpunkt liege vielmehr auf der Planung von Fussgängerwegen und Veloverbindungen, die vielerorts noch wenig verankert sind. Gründe dafür sind etwa die anspruchsvolle Topografie und fehlende Direktverbindungen, die wenig Velovorteile abseits verkehrsarmer Strassen bieten. Aber oft geht es bei Planungsfragen um die klassischen Übergänge, etwa wo Veloanbindungen ausserorts in den Mischverkehr innerorts integriert werden könnten. So wurde vor fünf Jahren in der Rheintaler Gemeinde Gams ein durchgehendes Velowegnetz konzipiert, das nun Stück für Stück umgesetzt wird. Hagedorn betont: «Der Fuss- und Veloverkehr



Carsten Hagedorn, Professor für Verkehrsplanung.

muss zwar in den Köpfen ankommen, aber auf die Details kommt es an.» Aber immer gehe es um die drei Vs: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln.

RAUMENTWICKLUNG IM WANDEL

Carsten Hagedorn verortet noch viele Vollzugsdefizite, die von rechtlichen Fragen abhängen. Das führe dann oft zu Polemiken über die «Todesstreifen alias Velostreifen» oder «Velofahrende als Fleischbremsen». Neben klaren Richtlinien vonseiten des Bundes brauche es auch beherzte Bekenntnisse von Entscheidungsträgern. Selber Velo zu fahren helfe, die Sensibilität für solche Anliegen zu erhöhen. Das Irap ist immer wieder auch in Forschungsstudien im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) involviert und erlebt den Wandel in der Schweizer Raumplanung. Dabei beobachtet Hagedorn auch bei grossen Wirtschaftsspieler ein Umdenken. So sind etwa im luzernischen Ebikon, auf dem heutigen Amag-Areal in den nächsten Jahren 260 Wohnungen geplant. Bemerkenswert dabei: in den Mieten werden Angebote wie Car- und Bikesharing und ÖV-Gutscheine inbegriffen sein. Das seien erfreuliche Entwicklungen, die auch dem Velo zugutekämen. Sind das etwa schon Folgen eines Paradigmenwechsels seit der Abstimmung über den Bundesbeschluss Velo? Hagedorn schmunzelt: «Es ist genau umgekehrt: Diese Paradigmenwechsel führten zum Ja!»

Für Gemeinden sei es zudem oft attraktiv, dass sie mit Veloförderung etwas für die eigene Bevölkerung machen dürften. Und der Druck sei oft da, auch etwas tun zu müssen. ■

Pete Mijnsen

FOTOS: ZVG

NACHGEFRAGT

Ouvema – das Velo-Observatorium

Seit letztem Jahr gibt es an der Uni Lausanne eine Velo-Forschungsstelle. Velojournal hat sich mit dem Gründer und Lehrstuhlbeauftragten Patrick Rérat unterhalten.

VJ: Können Sie die Aufgaben und Rolle Ihres Instituts kurz beschreiben?

Patrick Rérat: Das Observatorium versteht sich als multidisziplinäre Plattform. Wir interessieren uns für die verschiedenen Facetten des Phänomens Velo, dabei insbesondere für die Pendlernutzung, die Nutzung durch Jugendliche und die Rolle des Velos in den Bereichen Politik, Urbanismus und Infrastruktur.

Welche Ziele verfolgen Sie konkret?

Unser Institut versteht sich als Austauschplattform innerhalb und ausserhalb der Uni Lausanne. Dabei können wir auf die vielfältigen Bereiche in Psychologie, Soziologie oder der Medizin zurückgreifen. Letzterer Bereich gehört zu unseren Besonderheiten. Den Mitinitiator Bengt Kayser (Arzt und Leiter des Instituts für Sportwissenschaft der Uni Lausanne) interessiert da vor allem der Zusammenhang zwischen der Nutzung des Velos als Transportmittel und der öffentlichen Gesundheit. Wo gute Velowege gebaut werden, wird mehr Velo gefahren, und die Menschen sind gesünder. Wir pflegen aber auch den Austausch zu Verwaltungsstellen, Verbänden und dem öffentlichen Bereich.

Wo sehen Sie die grössten Defizite in der Schweizer Velopolitik?

Noch ist das Velo in den Augen vieler Entscheidungsträger in der Verwaltung und der Politik ein Verkehrsmittel zweiter Klasse, eine Art Saison- oder Freizeitbeschäftigung. Eine Schicht Farbe auf dem Strassenbeleg als Veloinfrastruktur zu bezeichnen, kann das fehlende Bewusstsein nicht wettmachen. Ein zweiter Aspekt betrifft die Sicherheitsfragen. Immer wieder stehen dabei die Velofahrenden im Mittelpunkt, ihr Verhalten oder andere Faktoren, wie das Tragen eines Helms. Sicherheitskampagnen

tendieren dazu, das Velofahren als gefährlich darzustellen und die Schuld auf die Velofahrenden abzuschieben. Es ist an der Zeit, einen Perspektivenwechsel herbeizuführen. Anstatt sich auf Unfälle zu konzentrieren und die Schuldigen zu identifizieren, ist ein systemischer Ansatz erforderlich. Mit anderen Worten: Die Infrastruktur muss gefährliche Situationen minimieren und den Benutzern im Falle eines Unfalls «verzeihen» können. Denn ein Unfall ist lediglich das Symptom einer fehlerhaften Planung und sollte als Ausgangspunkt für die Verbesserung der Infrastruktur genutzt werden. Beispiel Kreisel: Velofahrende sind an einem Drittel der Unfälle im Kreisverkehr beteiligt. Dabei sind sie in weniger als 10 Prozent der Fälle die Hauptschuldigen. Der Kreisel wird daher zu Recht als gefährliche Verkehrssituation wahrgenommen. In den Niederlanden gibt es dieses Problem nicht: Die Kreisel sind sicherheitsmässig maximiert. Oft ist eine innere Fahrspur für Autos und eine äussere Spur für Velos vorhanden. Die Autos fahren langsamer, und die Verkehrsflüsse kreuzen sich nahezu rechtwinklig. Dadurch entsteht eine optimale Sichtbarkeit.

Was können Radfahrer von Ihrer Arbeit erwarten?

Wir stellen erfreut fest, dass Mobilitätsfragen bei der Bevölkerung zunehmend auf Interesse stossen. Man denke nur an den «Bundesbeschluss Velo» von 2018, aber auch an die letztjährigen Volksabstimmungen in Zürich und Genf, wo Projekte, welche die aktive Mobilität fördern, mit sehr grosser Mehrheit angenommen wurden. Dennoch werden Fortschritte im Velobereich nach wie vor von Pionierfiguren getragen. Mit unserer Arbeit wollen wir dazu beitragen, eine Generation von Entscheidungsträgern auszubilden, für die das Velo eine Selbstverständlichkeit sein wird.

Interview: Juerg Haener

→ Info: www.unil.ch/ouvema