

# «Das Fahrvergnügen nimmt einen immer grösseren Platz ein»

Interview: Camille Marion

Wie kann man das Interesse fürs Velo wecken, Sicherheit garantieren und das Velofahren zu einem grösseren Vergnügen machen? Gespräch mit Patrick Rérat, Co-Leiter «Universitäres Observatorium des Velos und der aktiven Mobilität» der Uni Lausanne.

**Patrick Rérat, erinnern Sie sich, als Sie als Kind zum ersten Mal allein mit dem Velo auf der Strasse unterwegs waren?**

Ich weiss noch, dass ich ohne Stützräder auf dem Pausenplatz das Velofahren lernte. Ans Fahren auf der Strasse habe ich keine Erinnerung. Das Velo war damals für mich ein Freizeitvergnügen und kein Transportmittel.

**Wie kann man sicherstellen, dass Kinder, wenn sie grösser werden, das Velo weiter nutzen?**

In der Schweiz lernt praktisch jedes Kind Velo fahren. Die Herausforderung besteht darin, diese spielerische Praxis in

etwas Erholsames, also für Sport oder Ausflüge, und in etwas Nützliches, also das Velo als Transportmittel, umzuwandeln.

**Wo steht die Schweiz in Bezug auf Veloinfrastruktur?**

Die Schweiz ist ein durchschnittliches Land, sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Veloanteil. Dieser beträgt im Durchschnitt sieben Prozent, was besser ist als in den lateinischen Ländern oder in Frankreich, aber unter dem Wert der Länder in Nordeuropa liegt. Es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen der lateinischen Schweiz, wo der Anteil drei Prozent nicht übersteigt, und der

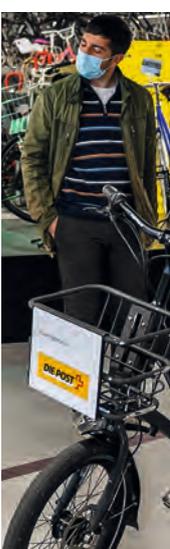
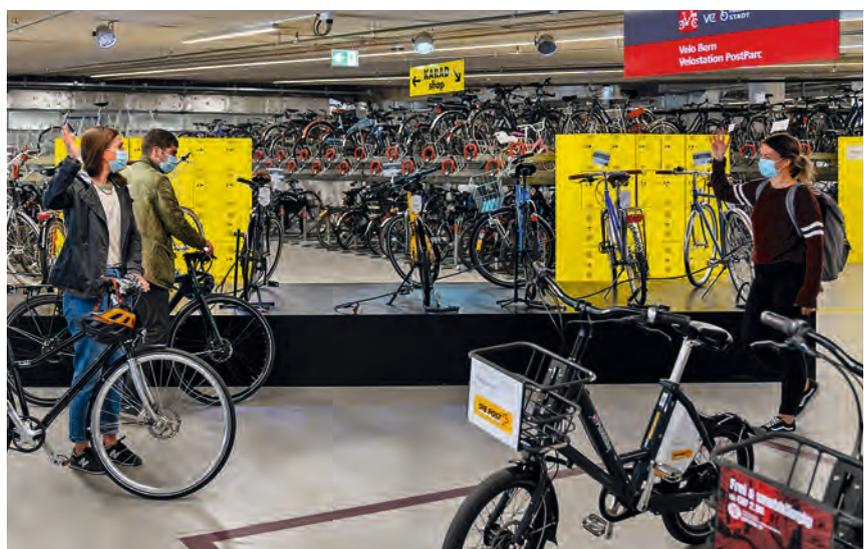
Deutschschweiz, wo er fast neun Prozent beträgt.

**Weshalb?**

Die Verkehrsbedingungen und die Veloinfrastruktur erklären diesen Unterschied. In der Deutschschweiz gibt es mehr Infrastrukturen und Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen, was das Velo begünstigt.

**Was versteht man genau unter einer «guten Veloinfrastruktur»?**

Ein niederländischer Ingenieur würde Ihnen antworten, dass dies ein Ort ist, wo Kinder ab acht Jahren fahren können. Eine gute Infrastruktur erlaubt vielen Ve-



lofahrenden, sich unabhängig von ihrer Gewohnheit, ihrer Kompetenz und ihrer Motivation wohl zu fühlen. Davon sind wir in der Schweiz noch weit entfernt.

### Haben wir trotzdem gute Beispiele?

Natürlich. Ich war Jurymitglied beim «Prix Velo Infrastruktur», der 2016 beziehungsweise 2020 an Luzern und Bern für ihre umfassende und ehrgeizige Strategie ging. Vielversprechende Projekte gibt es auch in der Westschweiz, namentlich in Genf, in Freiburg und im Westen Lausannes. Aber insgesamt haben wir in Sachen Infrastruktur im ganzen Land noch viel Luft nach oben.

### Gibt es unterschiedliche Anforderungen je nach Einsatzgebiet – etwa zwischen Alltag oder Freizeit?

Die Alltagsfahrenden streben Effizienz an und nehmen in der Regel den direktesten Weg. Freizeitfahrende suchen das Erlebnis. Doch ganz allgemein nimmt das Fahrvergnügen einen immer größeren Platz ein, auch beim Alltagsfahren. Die Zeit unterwegs gewinnt für die Velofahrenden immer mehr an Bedeutung.

### Reicht eine gute Veloinfrastruktur, um den Umstieg aufs Velo zu fördern?

Der Zusammenhang zwischen der Qualität der Infrastrukturen und dem Marktanteil des Velos ist heute klar gegeben. Keiner Stadt ist es gelungen, das

Velofahren auszubauen, ohne angemessene Infrastrukturen zu entwickeln. Doch es braucht auch einen Auslöser. Mit Sensibilisierungskampagnen und Initiativen wie «bike to work» kann gezeigt werden, dass eine Alltagsfahrt auf dem Velo nicht zwingend schwierig oder unangenehm sein muss und dass sie im Gegenteil eine interessante Alternative darstellt.

### Sie haben vor kurzem eine Studie zum E-Bike publiziert. Was für Chancen zeichnen sich in diesem Bereich ab?

Das Velo mit Elekrounterstützung hat in den letzten Jahren einen beeindruckenden Erfolg erzielt. Es ermöglicht Fahrten über längere Distanzen und hat deshalb ein grosses Potenzial in Agglomerationen und Gebieten am Stadtrand. Die E-Unterstützung reduziert die Anstrengung und erhöht den Perimeter sowie die Nutzlast des Velos. Damit spricht man auch ein älteres Publikum – obwohl der Anteil an Jungen, die ein E-Bike kaufen, zunimmt – sowie mehr Frauen und Familien an.

### Stellt das Elektrovelo eine Alternative zum Auto dar?

Allein kann es das Auto nicht konkurrieren. Es bietet jedoch Antworten bei den Distanzen, der Topografie und der Nutzlast, zum Beispiel für den

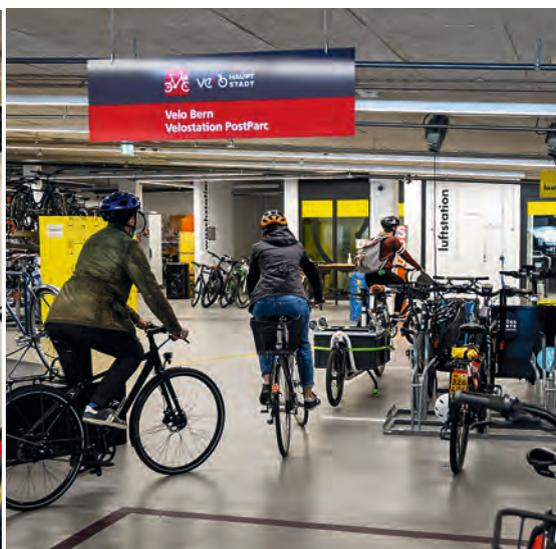


«Die Zeit unterwegs gewinnt immer mehr an Bedeutung.»:  
Patrick Rérat, Uni Lausanne.

Transport von Kindern oder Waren. Zusammen mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Carsharing und anderen Dienstleistungen reduziert es die Abhängigkeit vom Auto.

### Die Sicherheit gehört zu Ihren Forschungsthemen. Oft werden die subjektive und die objektive Sicherheit einander gegenübergestellt. Wo liegt der Unterschied?

Die objektive Sicherheit ist konkret, beobachtbar und messbar. Dabei geht es zum Beispiel um die Anzahl registrierter Unfälle. Aber neben diesen Daten steht für den Entscheid, das Velo zu nehmen, das Sicherheitsgefühl an erster Stelle. Dies ist die subjektive Sicherheit.



### Die jüngsten Statistiken zeigen eine Zunahme von Unfällen mit (Elektro-) Velos. Was kann man dagegen tun?

In gewissen Kreisen gibt es eine Tendenz, den Gebrauch des E-Bikes zu verteufern und deshalb diese Zahlen ohne Berücksichtigung des Hintergrunds zu betrachten: Die Unfälle nehmen zwar zu, doch auch die Anzahl der Velofahrenden steigt. Zu sagen ist allerdings, dass die Unfallquote in der Schweiz doppelt so hoch ist wie in den Niederlanden. Auch hier macht die Infrastruktur den Unterschied. Im Übrigen sind Tempolimiten eine einfache und rasche Massnahme, doch es reicht nicht, einfach Tempo-30-Zonen einzuführen, damit sie auch eingehalten werden.

### Das neue Veloweggesetz soll Ende Jahr in Kraft treten. Was sind seine Stärken?

Das Gesetz zeigt, dass das Velo ernst genommen wird. Es ermöglicht bessere Standards und ein Wegkommen vom «aufgemalten Velo» auf der Strasse zugunsten von richtigen Velowegen. Das ist ein qualitativer Sprung und ein ermutigender Schritt zu einem besseren Bewusstsein.

### Velowege bleiben in der Kompetenz der Kantone. Reicht das, um ein sicheres und durchgehendes Netz zu garantieren?

Das ist ein grosses Wagnis. Nicht alle Kantone haben denselben politischen

## «Das Veloweggesetz ermöglicht bessere Standards und ein Wegkommen vom «aufgemalten Velo» auf der Strasse zugunsten von richtigen Velowegen.»

Willen, die gleichen Kompetenzen oder Finanzressourcen. Zudem wird das eine grosse Koordinationsarbeit zwischen den Gemeinden und Kantonen erfordern. Im Idealfall müsste das Gesetz durch einen Fonds für Infrastrukturen und Einrichtungen für Velowege ergänzt werden.

### Sie denken an einen Impuls auf nationaler Ebene?

Genau. Dieser Fonds würde nach dem gleichen Prinzip wie der FABI-Fonds für die Bahn oder der NAF für die Strasse funktionieren: Der Bund stellt eine Finanzierung zur Verfügung und legt Kriterien fest. Nachher liegt es an den Gemeinden und Kantonen, die die Bedürfnisse, Möglichkeiten und Grenzen ihres Gebiets kennen, Projekte vorzuschlagen. Diese finanzielle Hebelwirkung kann den Unterschied ausmachen. Zum Vergleich: Die zweite Gottthardröhre wird auf zwei Milliarden Franken geschätzt. Wenn nur ein Viertel dieses Betrags in Veloinfrastrukturen ginge, wäre die Wirkung für die Agglomerationen riesig.

### In der Pandemie erlebte das Velo in der Schweiz und anderswo einen Boom. Was kann man tun, damit diese Begeisterung anhält?

Das Velo hat sich aus drei Gründen aufgedrängt: als Alternative zum öffentlichen Verkehr, als Mittel, um Sport zu betreiben, während die Fitnesscenter geschlossen waren, und als touristische Option. Damit der Boom anhält, muss das Ziel sein, die Nutzung zu erweitern, indem Sport- und Freizeitfahrende ermutigt werden, das Velo auch als Transportmittel zu benutzen. Das erfordert zwingend Infrastrukturen, die solche Anreize fördern.

### Welche Lehren kann man aus den entwickelten Notlösungen wie zum Beispiel provisorischen Velowegen ziehen?

Die «Corona-Radwege» sind nicht Massnahmen, die aus dem Nichts kommen. Sie sind im Rahmen von bereits vorhandenen Strategien zu sehen, deren Umsetzung durch die Notlage beschleunigt wurde. In der Schweiz braucht es im Bereich des Urbanismus, der Infrastrukturen und des Bauwesens immer eine sehr detaillierte Vorbereitung, bevor etwas umgesetzt wird. Bei den «Corona-Radwegen» ging man anders vor, indem vor einer definitiven Einführung ausprobiert wurde, was funktioniert. Damit kann man flexibel auf Städte und Regionen eingehen. ■

