

Rasch und umweltschonend von A nach B

Für diejenigen, die bisher noch nicht aufs Velo setzten, ist heute der beste Zeitpunkt dafür. Die Bevölkerung verlangt nach lebenswerten städtischen Straßen und Quartieren. Voraussetzung ist eine ernst gemeinte Prioritätensetzung für den Fuß- und Veloverkehr. Die Autor:innen der »Velowende« erzählen, welche Bedeutung das Velo für sie persönlich hat und wie sie es im Alltag nutzen.

Christine Lehmann

Ich habe meine Kindheit auf dem Fahrrad verbracht, dann war Pause während des Studiums und meinen ersten Berufsjahren, doch seit zwanzig Jahren nutze ich für fast alle Stadtfahrten in Stuttgart das Pedelec anstelle des Autos. Von Anfang an hat mich die lückenhafte und inkonsistente Radinfrastruktur beschäftigt, die Radfahrende auf die Gehwege drängt und den Blog »Radfahren in Stuttgart« angefangen, der mich für zehn Jahre als Stadträtin und Fahrradexpertin in die Lokalpolitik gebracht hat. Radfahren ist meine Freiheit, im Alltag überall hin zu kommen, den lebendigen Rhythmus der Stadt zu spüren, mich zu bewegen und Licht

und Farben zu genießen. Ich finde, wir müssen das Auto im Kopf loswerden, damit wir uns wieder selber spüren und selbst erfahren können. Viele Menschen sind bereit, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, wenn die Politik die Rahmenbedingungen dafür schafft. Jetzt ist die Zeit dafür.

Patrick Rérat

Das Velo spielt in meinem Alltag eine wichtige Rolle, sei es, um meine Tochter zur Schule zu bringen, zum Markt zu fahren oder nach einem Arbeitstag eine Tour zu machen. Ich benutze auch ein Klappvelo, das ich in den Zug nehme, um zur Universität zu fahren.

Patrick Rérat, Ursula Wyss, Michael Liebi, Christine Lehmann | Velowende - Für eine lebendige Stadt | 320 S. | ISBN 978-3-907351-25-3 | ↗ Neuerscheinungen, S. xx



In den letzten Jahren ist das Velo auch zum Hauptgegenstand meiner Forschung geworden. So habe ich das Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) an der Universität Lausanne mitbegründet.

Warum Forschung über das Velo? Zunächst einmal leistet das Velo einen Beitrag zu zahlreichen aktuellen Herausforderungen (Luftverschmutzung, Lärm, Bewegungsmangel, Lebensqualität, Klimawandel). Trotz dieser offensichtlichen Tatsache stößt seine Entwicklung auf zahlreiche Hindernisse, die es zu identifizieren und zu diskutieren gilt. Lassen Sie sich also nicht von seiner scheinbaren Einfachheit und Banalität täuschen! Das Velo ist ein wichtiger und relevanter Hebel, um Fortbewegungsgewohnheiten, soziale Normen, Verkehrsplanungsmodelle oder auch die Art und Weise, wie Straßen entworfen und gestaltet werden, in Frage zu stellen.

links: Schulkinder Rotterdam

xxxx
xxxxxx



Ursula Wyss

Das Velo ist für mich das alltägliche Transportmittel, um unkompliziert überall hin zu kommen. Ich bin mir bewusst, dass ich damit privilegiert bin, weil ich fit und ziemlich mutig bin und auch einmal entlang einer Strasse fahre, die ich zum Beispiel mit Kindern nicht wählen würde.

Rund zwei Drittel der Bevölkerung würden ebenfalls gern ab und zu – oder auch öfters – Velo fahren. Die meisten getrauen sich aber nicht oder es ist ihnen zu unangenehm, vom mo-

torisierten Verkehr an den Straßenrand gedrängt zu werden. Mir ist unverständlich, dass die Schweiz bis heute dieses große Potential an nachhaltiger Mobilität nicht nutzt. Die Lösung ist einfach: sichere, abgetrennte Infrastruktur.

Meine Motivation ist es darum, mich für Straßen einzusetzen, die ein angenehmes Velofahren für jung und älter, geübt und ungeübter möglich machen. Denn wenn viele Menschen mit dem Velo unterwegs sind, profitieren alle davon: die Anwohnen-

»Das Fahrrad ist ein einfaches Mittel, um viele komplexe Ziele zu erreichen - genau wie dieses Buch einen einfachen Überblick über die vielen Möglichkeiten bietet, wie das Fahrrad zu besseren Städten und Gesellschaften beiträgt.«

Marco te Brömmelstroet, Professor Urban Mobility Futures, Universität Amsterdam und Autor von »Gesellschaft in Bewegung«

links: xxxxxxxx
xxxxxx

rechts: Vorher (2009) - Nachher (2022): Brüssel

den von weniger Lärm, die Kinder von mehr Möglichkeiten zum Spielen und alle von mehr Platz für Grün und Aufenthalt. So entstehen lebendige Städte für alle.

Michael Liebi

Das Velo war für mich als Stadtbewohner stets die naheliegende Option, um rasch von A nach B zu kommen. Während des Studiums und dem Berufseinstieg in der Raum- und Verkehrsplanung lernte ich dann einige der damals typischen Schweizer Grundsätze der Veloförderung kennen: »Das Velo gehört auf die Straße, lieber keine Veloinfrastruktur als eine schlechte



oben: xxxxxxxx

xxxxxx

unten: Ob Radweg, Radstreifen oder
»Fietsstraat«: die Infrastruktur für das
Velo ist verlässlich rot.

Infrastruktur etc.«. Für verkehrsgewohnte Menschen, zu denen viele Planer gehörten, vielleicht ein nachvollziehbarer Ansatz. Aber für alle anderen?

Meine weitere berufliche Laufbahn brachte mich dann via Weiterbildungen in den Niederlanden in die Veloplanung der Stadt Bern. Was können wir aus den Vorbildstädten lernen? Erstens: wer das Velo fördern will, muss nach den Bedürfnissen der Velofahrenden planen. Und diese möchten in großer Mehrzahl sichere, durchgehende und vom Autoverkehr viel besser abgetrennte Velowege. Zweitens: wer viel Veloverkehr möchte, muss die Vielfalt der Velofahrenden mitdenken. Und schließlich: eine gute Veloinfrastruktur zu erstellen, ist fast überall möglich, auch bei uns. Die Umsetzung guter Velolösungen, von Konzepten bis in die technischen Details, motiviert mich immer noch jeden Tag.



**Alles mitzukriegen, was in Zürich politisch
und kulturell passiert, ist schwierig.**

**Aber vieles steht im P.S.
Und Bücher besprechen wir auch jede Woche.**

www.pszeitung.ch/abo

p.s.
DIE LINKE ZÜRCHER ZEITUNG

