

# INFRASTRUKTUR FÜR WAGHALSIGE

**Wie lässt sich die Bevölkerung vermehrt zum Velofahren bewegen?  
Ein Verkehrsexperte gibt Auskunft – und zeigt die Grenzen der Möglichkeiten auf.**

Die Schweizer Bevölkerung ist sehr mobil. Die Entfernungen, die sie täglich zurücklegt, sind allerdings kurz: Sechs von zehn Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer. Trotz dieser leicht zu bewältigenden Strecken beträgt der modale Anteil des Veloverkehrs lediglich sieben Prozent. Im internationalen Vergleich liegt die Schweiz somit im Mittelfeld. Diese Klassifizierung ist jedoch nicht unveränderlich: Die Topografie hat zwar einen Einfluss, ist aber bei Weitem nicht entscheidend. Andere Kriterien sind wichtiger, wie ausländische Beispiele zeigen. Der hohe Veloanteil in den Niederlanden, wo Faktoren wie Regen und Wind beeinträchtigend wirken, ist auf eine in den Siebzigerjahren initiierte politische Anstrengung zurückzuführen. Das Entwicklungspotenzial des Velos auf Schweizer Boden ist daher nach wie vor sehr hoch. Aber wo liegt die Grenze dieses Wachstums? Wird die Schweiz jemals ein Veloland sein?

Die Studie «Au travail à vélo ... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse» (Éditions Alphil, 2019) basiert auf einer Umfrage, an der rund 14 000 Personen, die an der von Pro Velo durchgeführten Aktion Bike to Work mitmachen, teilgenommen haben. Sie befasst sich mit der Velonutzung von Pendlerinnen in allen Landesteilen. Die Autoren kommen zu einem ernüchternden Schluss hinsichtlich des Zustands der Schweizer Veloinfra-

## PATRICK RÉRAT

Patrick Rérat ist Professor für Mobilitätsgeografie an der Universität Lausanne. Seine Arbeiten befassen sich hauptsächlich mit der Nutzung des Velos und der Stadtplanung. Er ist zusammen mit Gianluigi Giacomel und Antonio Martin Autor der Studie «Au travail à vélo ... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse», Éditions Alphil, 2019. Die Studie (auf Französisch) kann kostenlos heruntergeladen werden:

→ Info: [www.alphil.com](http://www.alphil.com)



struktur: Diese richtet sich in erster Linie an bereits erfahrene und überzeugte Radfahrer, die aufgrund ihrer Fähigkeiten und Motivation bereit sind, ein gewisses Risiko einzugehen, weil sie die Vorteile des Velos nicht aufgeben wollen. Mit anderen Worten: Die bestehende Infrastruktur ist nicht in der Lage, potenzielle Radfahrerinnen anzulocken und aufzunehmen, da diese auf eine sicherere Infrastruktur angewiesen sind. Der von Pro Velo angestrebte nationale Modalsplit von 15 Prozent scheint somit vorerst ausser Reichweite.

Wir haben uns mit Patrick Rérat, einem der drei Co-Autoren der Studie, getroffen, um von ihm die Gründe für diese Situation zu erfahren.

## **Velojournal: Patrick Rérat, was muss in der Schweiz passieren, damit wir aus dieser Sackgasse herauskommen?**

**Patrick Rérat:** Die aktuelle Situation spiegelt die Schwächen der auf den Veloverkehr bezogenen Raumplanung wider. Dies sowohl in Bezug auf die Software, also die Normen und die Regeln, als auch auf die Hardware, womit die Infrastruktur und die Einrichtungen gemeint sind. Die derzeitige Situation entspricht aber auch der sozialen und politischen Legitimation des Velos in der Schweiz: Während sich die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr in einigen Ländern normalisiert hat, sind wir nach wie vor mit einer

## BIKE TO WORK BEWEGT

### **AKTION BIKE TO WORK**

Die Mehrheit der rund 14 000 befragten Personen nutzten das Velo bereits regelmässig. Ein Teil der TeilnehmerInnen verändert während der Aktion (Mai und Juni) das eigene Verhalten, indem etwa längere Strecken gefahren werden. 10 Prozent benutzten das Velo vor der Aktion gar nicht, um zur Arbeit zu fahren. Bei dieser Kategorie beeinflusst Bike to Work also das Mobilitätsverhalten, zum Teil langfristig.

### **GEFAHRENWAHRNEHMUNG IM VERKEHR**

Ein Drittel der im Rahmen der Studie befragten Personen fühlen sich von den anderen Verkehrsteilnehmern nicht respektiert. Ein Siebtel fühlt sich auf der Strecke zwischen dem Wohn- und dem Arbeitsort nicht sicher.

### **VELOTAUGLICHKEIT IST ENTSCHEIDEND**

Die Velotauglichkeit (cyclabilité) einer Region besteht aus Faktoren wie Topografie,

Raumplanung, Veloinfrastruktur, Zusammenleben mit dem Automobilverkehr und den bestehenden Regelungen und Normen. Sie hat einen direkten Einfluss auf die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel im Alltag.

### **GUTE VELOINFRASTRUKTUR**

In den Niederlanden zeichnet sich gute Veloinfrastruktur durch fünf Kriterien aus. Sie muss direkt, angenehm, attraktiv, sicher und kohärent sein. Ist eine

Strecke nicht sicher genug für ein achtjähriges Kind, wird sie nicht als Veloroute anerkannt! Ein weiterer Faktor ist die Anzahl weiblicher Velofahre: Ist der Veloanteil im Verkehr hoch, ist auch der Anteil der Radlerinnen hoch. Wird weniger Velo gefahren, so sind mehrheitlich Männer auf dem Drahtesel anzutreffen. Heute sind nur im Kanton Basel-Stadt mehr Frauen als Männer mit dem Velo unterwegs.



Die Studie erklärt, wie Velopendlerinnen unterwegs sind - und wo der Sattel drückt.

Infrastruktur konfrontiert, die für den Automobilverkehr konzipiert und gebaut wurde. Der Veloverkehr bleibt hierzulande ein begrenztes Phänomen.

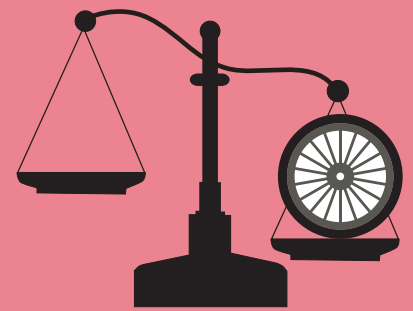
**Seien wir mal optimistisch. Nehmen wir an, dass sich der modale Anteil des Velos in der Schweiz bis 2050 auf 15 Prozent verdoppelt hat. Ist ein solches Szenario überhaupt möglich?**

Ja, aber nur, wenn die Soft- und Hardware zielführend weiterentwickelt werden. Wenn Sie wissen wollen, warum in der Schweiz nicht mehr Menschen mit dem Velo unterwegs sind, dann ist die Antwort einfach: Sie fühlen sich im Verkehr nicht sicher, sie haben Angst. Laut unserer Studie fühlen sich ein Siebtel der befragten Pendler und Pendlerinnen nicht sicher, wobei dieser Anteil in gewissen Kantonen und Städten doppelt so hoch ist. Bei den befragten Personen handelt es sich allerdings um Leute, die mit diesem Gefühl der Unsicherheit bereits umgehen können und trotzdem aufs Velo steigen. Sobald es zum Beispiel um ältere Menschen oder Kinder geht, stehen wir vor einem unüberwindbaren Hindernis.

**Sie haben sich in Ihrer Studie auch mit dem Thema E-Bike auseinandergesetzt. Welche Rolle spielt es in diesem Szenario?**

Das E-Bike ergänzt die Möglichkeiten des mechanischen Fahrrads. Es ermöglicht dem Velo, sowohl neue Gebiete zu erschliessen, als auch, neue Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Unsere Umfrage zeigt, dass der Einsatz von E-Bikes im vorstädtischen Raum und in ländlichen Gebieten, wo Pendler oft zwischen 10 und 15 Kilometer zurücklegen, am stärksten entwickelt ist. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass das E-Bike das Verkehrsverhalten einer weiblicheren und älteren Bevölkerungsschicht beeinflusst. Dank des E-Bikes steigen mehr Frauen aufs Velo um. Im aktuellen Szenario ist es also ein wichtiges Element, auf das in Zukunft aufgebaut werden muss. Dies belegen ja auch die Verkaufszahlen: 2018 wurden in der Schweiz 110 000 E-Bikes verkauft, was fast einem Drittel aller verkauften Fahrräder entspricht. ■

Juerg Haener



## RAD UND RECHT MINDESTALTER?

**Leserfrage:** Ab welchem Alter darf man ein Elektrovélo benutzen? Gibt es Sonderfälle, in denen Ausnahmen möglich sind, beispielsweise für Kinder mit einem Schulweg von mehreren Kilometern, die keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben?

### Antwort des Veloanwalts:

Das Mindestalter für die Nutzung eines Velos ist ein Thema, das sehr häufig diskutiert wird – und bei dem oft einiges Unwissen besteht. Zunächst einmal ist hierbei grundsätzlich zu unterscheiden zwischen «normalen» Velos und Elektrovélos (E-Bikes). Für normale Velos wird in Art. 19 Abs. 1 SVG lediglich ein Mindestalter von 6 Jahren für Hauptstrassen festgelegt. Demnach dürfen Kinder unter 6 Jahren auf Hauptstrassen nur unter Aufsicht einer mindestens 16 Jahre alten Person Velo fahren. Für E-Bikes gelten andere Vorschriften, und zwar im Wesentlichen wegen der Geschwindigkeit, die sie erreichen können. Gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst. a VZV gilt für das Führen von E-Bikes (25 km/h oder 45 km/h) ein Mindestalter von 14 Jahren. Zudem müssen Nutzende im Alter zwischen 14 und 16 Jahren einen Führerausweis der Kategorie M für Motorfahrräder haben. Ab dem Alter von 16 Jahren hingegen brauchen nur Führende von Velos mit Tretenunterstützung, die schneller als 25 km/h fahren können, einen solchen Führerausweis – und das im Gegensatz zu weniger leistungsstarken E-Bikes. Zu diesen Vorschriften betreffend Mindestalter gibt es keinerlei Ausnahmeregelungen.

David Raedler

### LESERFRAGEN

Haben Sie eine Frage an den Veloanwalt David Raedler?  
recht@velojournal.ch

