

# Grüne Welle für das Velo

Schweiz am Wochenende, 29.4.2017

Das Zweirad löst das Auto ab. Als städtisches Verkehrsmittel und als Kultobjekt. Planer träumen von Innenstädten, in denen der Schnee zuerst von den Velowegen geräumt wird.

VON PASCAL RITTER

Überall rote Streifen. Überall Vortritt fürs Velo. An der Kreuzung, im Kreis, auf der Quartierstrasse. Vor Lichtsignalen nimmt das rot des Velowegs die ganze Fahrbahn ein. Roter Teppich für das Fahrrad. Was aussieht wie der Albtraum der Autopartei, ist ein Modell in der Ausstellung «Bike, Design, City» im Gewerbemuseum Winterthur. «Die Schweizer Städte sind in Sachen Veloverkehr im Hintertreffen», sagt Kurator Markus Rigter und zeigt auf einen Bildschirm. Dort rollt gerade ein Pulk aus Fahrradfahrern über die Königin-Luise-Brücke in Kopenhagen. 40 000 Zweiräder passieren sie jeden Tag.

Die Hauptstadt Dänemarks ist das Vorbild der Veloförderer. Dort besteht ein Netz aus Velobahnen. Autobahnen für das Fahrrad. Auf 600 000 Einwohner kommen 650 000 Fahrräder. Die Hälfte des Pendlerverkehrs besteht aus Velos. Mit dem Auto fährt nur jeder Vierte. Wenn es schneit, soll der Schnee zuerst von den Velowegen ge-

räumt werden, heisst es. Städteplaner und Velobbyisten wollen kopenhagener Verhältnisse auch in Schweizer Städten. Und die Chancen dafür standen noch nie so gut. Das Fahrrad erlebt in seinem 200. Jubiläumsjahr einen Boom.

## Podeste für den Fetisch Velo

Im vergangenen Jahr wurden in der Schweiz mehr als 324 000 Velos verkauft. Hemmte die unebene Topografie bisher den Durchbruch des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag, werden die Anhöhen und Hügel nun mithilfe von Elektromotoren überwunden. Der Fuhrpark an E-Bikes wächst pro Jahr um rund 50 000 Exemplare. Auch Lastenvelos für den Transport von Altglas oder Nachwuchs werden immer beliebter. Befeuert wird der Velorausch von Velomessen, Velobörsern und Velofestivals.

In den Städten bilden sich Cliques, die Velos beinahe kultisch verehren. Im Zentrum steht das Dreieck aus Ober-, Unter- und Sattelrohr. Je schlichter, desto besser. Das Design hat sich seit den letzten hundert Jahren kaum ver-

ändert. Vorbild ist das Fahrrad, an dem keine Bremse und kein Schalthebel die reine Geometrie durchbricht. In dieser Form steht es als Dekoration in Schaufenstern von Weingeschäften und Bücherläden, fährt durch Architekturvisualisierungen und hängt in an Wohnzimmerwänden. Ein Möbel dazu gibt es mittlerweile bei Ikea zu kaufen. Für Städte entwickelt, in denen jedes abgestellte Fahrrad innert Minuten als Ersatzteillager ausgeschlachtet wird, dient es nun als Podest für den Fetisch Velo. In Winterthur ist das selbst zusammengestellte Velo eines Musikers zu sehen. Es besteht aus handbearbeitetem verkupfertem Stahl aus Japan. Lack fehlt, damit es, so es denn das Wohnzimmer oder den Ausstellungsraum einmal verlässt, Patina ansetzen kann. Andere Modelle sind auf Mahagoni oder Bambus aufgebaut. Selbstverwirklichung auf zwei Rädern.

In etwas unaufregterer Form fasziniert das Velo auch die Städteplaner. Sie sehen es als Heilmittel gegen überfüllte Trams und verstopfte Strassen. «Der Veloboom hat die Verwaltungen

erreicht», sagt Roland Pfeiffer, Präsident der Velokonferenz Schweiz. Dort holen sich Städte und Gemeinden Hilfe bei der Planung von Velowegen oder Parkiersystemen. Tendenz steigend. «Früher hatten wir mit einigen Widerständen zu kämpfen», sagt Pfeiffer. Galt Fahrradverkehr bisher als grünes Anliegen, sehen heute auch bürgerliche Politiker ein, dass das Velo eine günstige Alternative zu Auto und Tram ist, sagt Pfeiffer, der während zwölf Jahren die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern leitete.

In Bern gibt es eine Strecke, die dem Modell im Gewerbemuseum Winterthur schon ziemlich nahe kommt. Vom Bahnhof Bern bis zum Wankdorfplatz können Fahrradfahrer auf einer «Velohaupttroute» fahren. Im vergangenen Sommer wurde sie eröffnet und soll nur der erste Abschnitt eines Streckennetzes für das Velo sein. Die Berner Stadtregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Veloanteil bis 2030 von elf auf zwanzig Prozent zu erhöhen. «Velo-Offensive» nennt sie das Projekt. Bern soll zur Velohauptstadt werden, sagt Gemeinderätin Ursula Wyss (SP).

## Immer Vortritt

Auf der Velohaupttroute in Bern richten sich die Ampeln bereits nach dem Velo. Der Rotlichtrhythmus ist auf 20 Stundenkilometer eingestellt. Grüne Welle für das Velo. Christoph Merkli fährt die Strecke jeden Tag, wenn er

mit seinem Citybike zur Arbeit fährt. Merkli arbeitet bei «Pro Velo Schweiz» und ist dort Geschäftsführer. Bei ihm laufen die Aktivitäten der Velobby zusammen. Für Merkli stehen die Signale nicht nur auf dem Arbeitsweg auf Grün. Die Städte überbieten sich mit Veloförderung. «Wir sind auf gutem Weg. Auch wenn es etwas schneller gehen könnte», sagt er.

Der Widerstand gegen die Durchfahrt des Velos ist nur noch gering. Die Zürcher Velobby unterlag mit ihrem Anliegen, 200 Millionen in die Veloförderung zu stecken. Im Stichtagsbericht der Gegenvorschlag des Stadtrates: Nun sind es 120 Millionen. Basels Stimmbevölkerung entscheidet am 21. Mai über den Ausbau ihres Velowegnetzes. Ein Veloring soll die bestehenden Velowege verbinden. Die Velos sollen an Kreuzungen Vortritt haben und nebeneinander fahren dürfen, «soweit es mit bundesrechtlichen Vorschriften vereinbar ist», heisst es. Ein bürgerliches Komitee hat wegen der Kosten von 25 Millionen das Referendum ergriffen.

Eine nationale Volksinitiative will indes die Veloförderung in die Bundesverfassung schreiben. Vorbild sind die Wanderer und Fussgänger. Deren Verkehrsform ist seit 1979 durch Artikel 88 der Bundesverfassung geschützt. Die Veloinitiative liegt zurzeit beim Bundesrat. Gut möglich, dass es einen Gegenvorschlag gibt. Eine Abstimmung wird im Frühjahr 2018 erwartet. Sollte sie durchkommen, muss auch der Bund dem Velo die roten Streifen ausrollen.