

Für eine
lebendige
Stadt



VELO WENDE

Patrick Rérat | Ursula Wyss
Michael Liebi | Christine Lehmann



rüffer & rub

rüffer & rub

Für eine lebendige Stadt



VELO WENDE



Patrick Rérat | Ursula Wyss
Michael Liebi | Christine Lehmann



Inhalt

10	EINLEITUNG: Für eine lebendige Stadt
12	VERSTEHEN: Die Stadt und die Velofahrenden gefangen im System Auto
15	Auto-Normativität: die falsch verstandene Freiheit
18	Das vermeintliche Anrecht, mit dem Auto mitten in die Stadt zu fahren
21	Straßenleben verträgt sich schlecht mit Autoverkehr
23	<i>Autos haben die Kinder verdrängt</i>
27	<i>Überhitzte Städte – sind E-Autos die Lösung?</i>
31	Aggressionen im Straßenverkehr
35	<i>Warum Velorowdys als Feindbild dienen</i>
36	<i>Die Polizei – im Dienst der Velofahrenden?</i>
38	Radfahren verstehen
40	<i>Wie bei Brötchen: Es kommt auch auf den Belag an</i>
42	<i>Velos haben keinen Blinker</i>
44	<i>Dooring-Gefahr oder »Sorry, habe Sie nicht gesehen«</i>
45	<i>Fußgänger:innen und Radfahrende haben unterschiedliche Bedürfnisse</i>
48	Wie man über Verkehr spricht und schreibt
51	<i>Warum Velofahren kein Langsamverkehr ist</i>
53	<i>Warum Kollisionen keine Unfälle sind</i>
56	Wenn das Fahrrad vergessen wird
62	Die Rolle der Veloverbände
65	Mit dem Velo in die Freiheit
69	Bedeutung einer übergeordneten Velopolitik
72	Wie es heute um den Radverkehr steht

Der rüffer & rub Sachbuchverlag wird vom Bundesamt für Kultur mit einem Strukturbeitrag für die Jahre 2021–2024 unterstützt.

Erste Auflage Frühjahr 2024
Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2024 by rüffer & rub Sachbuchverlag GmbH, Zürich
info@ruefferundrub.ch | www.ruefferundrub.ch

Schrift: GT Sectra, Akkurat Std
Druck und Bindung: GRASPO CZ, a.s.
Papier: Munken print white, 90 g/m², 1.5

ISBN 978-3-907351-25-3

82	ARGUMENTIEREN: Velofahren für alle
84	Je größer die Vielfalt der Velos, desto größer die Vielfalt der Velofahrenden
88	Stadtfahrräder 3.0
89	E-Bikes und Pedelecs
91	Schnelle E-Bikes
92	Cargobikes als Familienfahrzeuge
93	Cargobikes für Citylogistik
95	Dreiräder und andere Spezialvelos
96	Veloverleih
97	Velo – top für kurze und mittlere Strecken
99	Nutzen des Velofahrens
100	Individueller Nutzen: Velofahren macht gesund und glücklich
103	Nutzen für alle oder Bikeonomics
107	Mehr Velofahrende sind gut für das städtische Gewerbe
109	Velo schafft Platz für vielfältigen Straßenraum
114	Antworten auf Widerstand: Mit Fakten gegen Mythen
116	Mythos 1: »Wir haben nicht genügend breite Straßen für Veloinfrastruktur«
120	Mythos 2: »Leuchtweste und Helmpflicht machen das Velofahren sicher«
135	Mythos 3: »Guter öffentlicher Verkehr macht Veloförderung unnötig«
138	Mythos 4: »Das Velo bringt für die CO ₂ -Reduktion zu wenig«
140	Mythos 5: »Es fahren nur die fitten Menschen Velo«
142	Mythos 6: »Veloinfrastruktur führt zu Gentrifizierung«
144	Niederlande als Wegweiser
146	Velofahren als nationale Selbstverständlichkeit
150	Niederländisches »CROW-Manual« wird zur internationalen Norm
152	Netzwerk Niederlande dank OV-Fiets und Mobilitätshubs
153	Amsterdam war nicht immer »Amsterdam«

159	Stete Verbesserungen für eine Velokultur für alle
161	Zukunft in neuen Dimensionen
163	Velo-Plan braucht Auto-Plan

168 **UMSETZEN: Die drei Velo-V**

170	Velowende – vom Reden zum Machen
171	V-eränderung: Velostadt werden wollen
173	Bevölkerung: Politische Antworten auf politische Fragen einfordern
178	Verbände/NGOs: Dringlichkeit erkennen und vermitteln
186	Politik: Führung übernehmen
195	Verwaltung: Mit Macher:innen zur raschen Umsetzung
198	V-ielfalt: Velokultur für alle
200	Bevölkerung: Eigenes Verkehrsverhalten reflektieren und anpassen
201	Verbände/NGOs: Vielfältige Bedürfnisse sichtbar machen
205	Politik: Fehlanreize korrigieren
212	Verwaltung: Den Laura-Test machen
215	V-erantwortung: Velofreundliche Infrastruktur bauen
215	Bevölkerung: Velomaßnahmen im Konkreten unterstützen
219	Verbände/NGOs: Alternativen in Planungen einbringen
221	Politik: Paradigmenwechsel in der Raumzuteilung
236	Verwaltung: Für die Bedürfnisse planen
260	In zehn Schritten zur Velowende

262 **Anhang**

263	Glossar
268	Anmerkungen
308	Bild- und Grafiknachweis
313	Wir sagen Danke



EINLEITUNG

Für eine lebendige Stadt

Kaum eine Stadt, die nicht auf Fahrradförderung setzt, doch den Versprechungen folgen vielfach nur wenige Taten. Statt eine Velostadt mit einem Fahrradanteil von über 30 % anzustreben, geben Planung und Politik im Alltag immer noch dem Auto den Vorrang. Argumente, warum »es leider nicht geht«, sind schnell zur Hand, und das klingt dann so: »Bei uns ist es zu hügelig«, »die Straßen sind nicht breit genug« oder »die Prognosen gehen von immer mehr Autoverkehr aus.«

Wir sind überzeugt: Das Velo ist ein wichtiger Teil der Lösung unserer Verkehrsprobleme. Aber wir wissen auch: Eine wirkliche Verkehrswende bedingt die Änderung von Gewohnheiten und einen anderen Blick auf die Stadt, der das »System Auto« hinterfragt und die besseren Alternativen sieht. Dafür braucht es ein Verständnis der Zusammenhänge, die richtigen Argumente, Tipps und Tricks zur erfolgreichen Umsetzung und weitverbreitete Mythen müssen entkräftigt werden.

Velowende heißt nicht nur, etwas fürs Velo zu tun, sondern auch, die menschliche Mobilität als ein Ganzes zu verstehen. Solange das Velo aber nicht als gleichwertiges Transportmittel in diesem Gefüge anerkannt wird, wird es keine Verkehrswende geben. Denn: Velowende ist die Verkehrswende für die Praxis. Im Vergleich zu immer mehr Städten rund um die Welt hapert die Umsetzung in der Schweiz und in Deutschland: Veralterte Planungskonzepte, hinderliche Narrative und eine zögerliche Politik stehen einer raschen Velowende im Weg. Zum Glück gibt es aber immer mehr erfolgreiche Gegenbeispiele: Städte wie Paris, Freiburg i.B. und Bern, die eine Vorreiterrolle einnehmen, mutige Entscheidungsträger:innen sowie eine zunehmend ver-

breitete Planungspraxis, basierend auf den Erkenntnissen der Veloländer Niederlande und Dänemark. Ihnen allen gemeinsam ist der Glaube an das Potenzial des Verkehrsmittels Fahrrad und eine klare Prioritätensetzung in der städtischen Verkehrspolitik.

Für dieses Buch dienten die Niederlande und insbesondere die Stadt Amsterdam als Vorbild. Denn entgegen der allgemeinen Meinung war dort dem Velo als gleichwertigem Transportmittel der Weg keineswegs vorgespart. Auch dort nahm bis vor Kurzem das Auto den dominierenden Platz auf den städtischen Straßen ein. Doch die Geschichte der Verkehrspolitik in den Niederlanden verlief zugunsten der Bedürfnisse der Menschen in den Städten.

Für diejenigen, die nicht schon in den 1980er-Jahren 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. Wie dies gelingen kann, zeigt die vorliegende Publikation. Sie richtet sich an alle, die sich nachhaltige, lebenswerte und gesunde Städte wünschen.

Patrick Rérat, Ursula Wyss,
Michael Liebi, Christine Lehmann

April 2024

»Zeigen Sie mir ein Problem dieser Welt, und ich gebe Ihnen das Fahrrad als Teil der Lösung.«
Mike Sinyard, amerikanischer Fahrradbauer



ARGUMENTIEREN

Velofahren für alle

Den Argumenten für das Radfahren mangelt es nicht an Beweisen, vielmehr ist die Umgestaltung des Straßenraums zu Ungunsten des Autoverkehrs politisch und emotional aufgeheizt und funktioniert nicht nur logisch und rational. Klar ist: Ein nachhaltiges und CO₂-armes Verkehrssystem wird eines sein, das auf Nähe setzt und auf öffentliche Verkehrsmittel, auf ein neu definiertes Verhältnis zum Auto (geteilt, leichter, weniger ressourcenintensiv) und das zum Gehen und zum Radfahren einlädt. Das Fahrrad, das nach dem Zweiten Weltkrieg an den Rand gedrängt wurde, rückt wieder in den Vordergrund und wird bei der Umgestaltung der Mobilität eine wichtige Rolle spielen. In einer Stadt der kurzen Wege mit hoher Dichte und großer Nutzungsmischung, in der alltägliche Angebote in Fuß- und Fahrraddistanz zu erreichen sind, ist das Velo das geeignete Verkehrsmittel. Die Mehrheit der mit dem Auto gefahrenen Strecken sind kürzer als fünf Kilometer; zurückgelegt mit dem Fahrrad machen sie gesund und glücklich und die Straßen lebendig und schön.

Je größer die Vielfalt der Velos, desto größer die Vielfalt der Velofahrenden

Neben allen Vorteilen, die gemessen werden können und die alle rational für die Nutzung des Velos sprechen,¹ sind Velofahrende selbst die wirksamsten Förderinnen und Förderer dafür. Viele unterschiedliche Menschen auf dem Rad zeigen den Nicht-Velofahrenden oder Zögernden: Man ist nicht allein, wenn man Rad fährt, man muss nicht besonders mutig sein, und man muss sich fürs Velofahren vor niemandem rechtfertigen. Mit dem Fahrrad unterwegs zu sein ist kein politisches Statement. Und es ist auch kein Kampf gegen etwas oder jemanden, sondern eine angenehme Form, vorwärtszukommen und sich dabei auch noch zu bewegen. Damit sich viele entschließen, Velo zu fahren, ist eine sichere Veloinfrastruktur zwingend. Genauso wichtig ist, dass wir den Straßenraum als öffentlichen Ort für vielfältige Bedürfnisse verstehen. Nur dann kann das Velo von Jung und Alt, Erfahrenen und Unerfahrenen, Fitten und weniger Fitten benutzt werden. Wenn unterschiedliche Menschen Velo fahren, senden sie das wichtige Signal aus: Radfahren ist nicht etwas für die »anderen«, sondern findet in der Mitte der Gesellschaft statt. So entsteht das Gefühl der Normalität und Gewöhnlichkeit. Dass die »Mehrheit« Velofahren als normal wahrnimmt, ist auch wichtig in Städten, in denen Autofahrende längst in der zahlenmäßigen Minderheit sind. Denn die gesellschaftlichen Einstellungen lassen sich nur langsam ändern.

Der Bedarf an Fahrradinfrastruktur lässt sich anhand einer Bevölkerungs-Typologie zusammenfassen, die von Roger Geller, Fahrrad-Koordinator der amerikanischen Stadt Portland, entwickelt wurde.² [-> Grafik, S. 86] Abgesehen von den Größenordnungen, die nur Schätzungen sind, können vier Kategorien von Radfahrenden verallgemeinert werden: Die »Geschickten und Unerschrockenen«, beispielsweise Velokurier:innen, fühlen sich auch ohne spezifische Veloinfrastruktur wohl. Sie suchen oftmals das Abenteuer im »Dschungel der Großstadt«; sie machen



»Fahrräder mögen sich ändern, aber Radfahren ist zeitlos.« Zapata »Zap« Espinoza, amerikanischer Journalist

Vier Typen von Velofahrer:innen in der Bevölkerung [Geller]

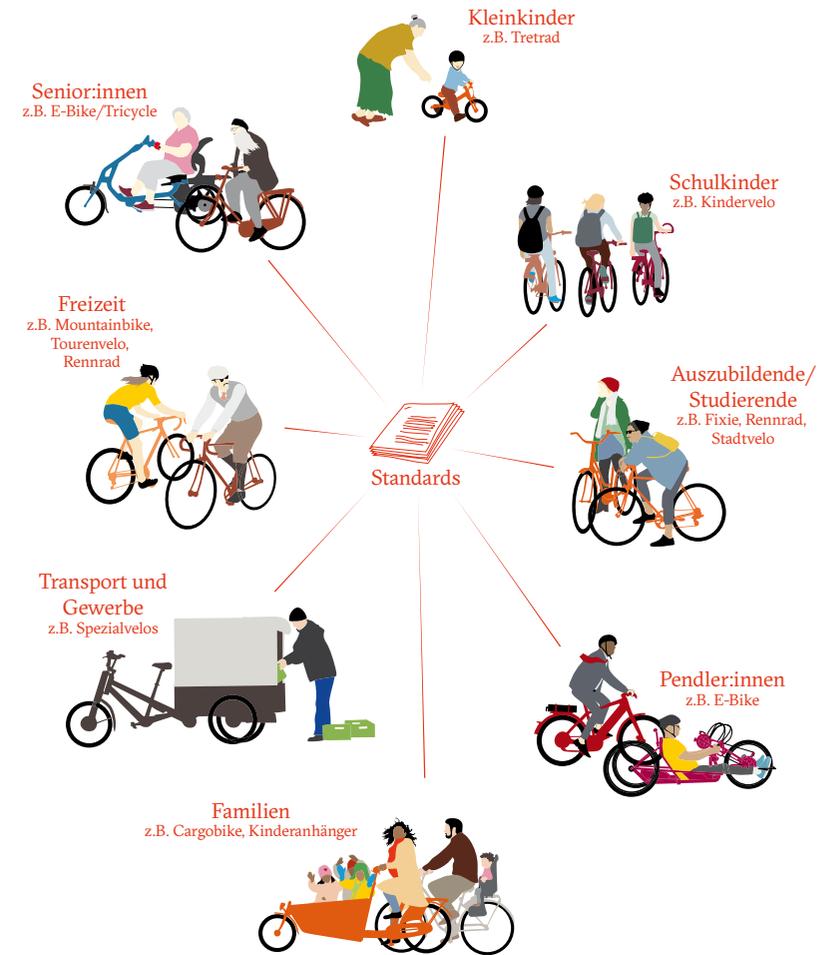


weniger als 1 % der Bevölkerung aus. Die »Motivierten und Zuversichtlichen« fahren gerne regelmäßig mit dem Velo, haben wenig Angst, nutzen aber, wenn vorhanden, gern eine Veloinfrastruktur. Die »Interessierten, aber Besorgten« wären bereit, mehr Velo zu fahren, wenn die Infrastruktur ausreichend ausgebaut wäre, um ihre Sicherheit zu gewährleisten. Sie stellen mit 60 % die größte Gruppe dar und bieten das größte Potenzial für die Veloförderung. Die »Verweigerer:innen« wollen oder können unabhängig von der vorhandenen Infrastruktur nicht Velo fahren.

Lückenhafte und mangelhafte Infrastrukturen beschränken den Veloverkehr auf die motiviertesten und erfahrensten Personen. Der Fokus einer Veloförderungs-Politik sollte deshalb darauf liegen, dass die Gruppe der »Interessierten, aber Besorgten« eingeladen wird, regelmäßig mit dem Velo unterwegs zu sein.

Ein beträchtlicher Teil der heutigen Velofahrenden fühlt sich nach Gellers Typologie unsicher. Es kann aber auch davon ausgegangen werden, dass nicht wenige Menschen genau deswegen gar nicht erst aufs Fahrrad umsteigen. Das immer häufiger verwendete Modell »8-80« empfiehlt, das Veloverkehrsnetz so zu gestalten, dass Menschen zwischen 8 und 80 Jahren ohne Begleitung Velo fahren können. Entsprechend diesem Grundsatz wird in den Niederlanden eine Infrastruktur als nicht velofreundlich eingestuft, die es einem 8- bis 10-jährigen Kind nicht ermöglicht, allein mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Der Vorteil dieses Modells ist, dass die bestehenden Straßenverhältnisse oder ein Velo-Projekt mittels einer einfachen Frage bewertet werden können: »Würden Sie Ihr achtjähriges Kind hier fahren lassen?« Die Antwort kann nur dann Ja lauten, wenn die Rou-

Verankerung der Vielfalt in einem Planungsinstrument [Masterplan Veloinfrastruktur Stadt Bern, Metron Bern AG]



ten nicht nur sicher, sondern auch Fehler verzeihend, intuitiv zu nutzen und vertrauenserweckend sind.

Die angestrebte Vielfalt der Velonutzung beschränkt sich aber nicht nur auf das Alter, sondern betrifft auch Fahrtzwecke, eingesetzte Räder, individuelles Können sowie Präferenzen und nicht zuletzt das Geschlecht. So dominiert im Verkehrsplanungsdiskurs oft der Blick auf das Arbeitspendeln und in der



Veloplanung der Blick auf den (überdurchschnittlich geübten und mutigen) männlichen Velofahrer auf einem Standardvelo. Die Verkehrsrealität ist deutlich vielfältiger. Eine gute Veloinfrastruktur definiert sich dadurch, dass sie *Einladungen an möglichst viele* ausspricht. Der Umstieg aufs Velo wird zudem dank den Entwicklungen auf dem Fahrrad-Markt erleichtert. Je unterschiedlicher die Velos werden, umso vielfältiger werden auch deren Nutzenden.

Stadtfahrräder 3.0

Lange Zeit war es ziemlich klar, was ein Fahrrad ist. Das »Stadtfahrrad 1.0« mit Diamantrahmen, Kettenantrieb und 3er-Gangschaltung wurde bereits um 1885 erfunden, und es hat als Massenverkehrsmittel die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts geprägt. Bis heute findet diese Grundform des Fahrrads eine weite Verbreitung. Als reduziertes, auf Styling bedachtes »Fixie« mit Stahlrahmen hat diese einfachste Form des Velos in den 2000er-Jahren in den Metropolen gar ein Revival erfahren (allerdings nur für jene, die eine sportliche Herausforderung im Stadtverkehr suchen).

In den letzten Jahren hat eine Reihe von Innovationen das Fahrrad neu definiert und seine Verwendungsmöglichkeiten stark erweitert: Die Vielfalt ist heute so groß wie nie zuvor. Im Vordergrund des Designs steht die einfachere Zugänglichkeit, sprich der Komfort der Nutzer:innen. Ein tiefer Einstieg, eine angenehme, aufrechte Sitzposition, eine (regensichere) Ablage für Taschen oder Gepäck sowie die Möglichkeit, spontan ein oder zwei Kinder mitzunehmen: Für diese Art von Fahrrädern setzt sich zunehmend der Begriff »Utility-Bike« durch. Velofahren soll die naheliegendste und praktischste Möglichkeit der Fortbewegung sein.

Mit der Marke »Brompton« erfährt in den 1970ern die zusammenfaltbare Version des Stadtrads neue Beliebtheit. Eine Velostrecke mit einer Zugfahrt zu verknüpfen, wird damit einfach und ohne zusätzliche Ticket-Kosten möglich.

E-Bikes und Pedelecs

Die Zahl der Fahrräder mit Elektrounterstützung wächst schnell: 2022 wurden in der Schweiz rund 218 000 E-Bikes verkauft.³ E-Bikes – in Deutschland häufig auch Pedelecs genannt, hergeleitet von »Pedal unterstützender Elektrik« – machen in der Schweiz rund 45 % der neuen Fahrräder für Erwachsene aus und werden



die mechanischen in den Verkäufen wohl bald überholen. Man unterscheidet zwischen E-Bikes, bei denen die Unterstützung bei 25 km/h endet und solchen, bei denen die Unterstützung bis 45 km/h steigt. Wir bezeichnen sie im Folgenden gemäß dem üblichen Sprachgebrauch in der Schweiz als »langsame« und »schnelle« E-Bikes, oder analog als Pedelecs oder S-Pedelecs in Deutschland. Hier wurden 2022 rund 2,2 Millionen Pedelecs verkauft, ein Zuwachs von 10 % gegenüber dem Vorjahr; sie machten fast die Hälfte aller Fahrradverkäufe aus. Einen großen Unterschied zwischen der Schweiz und Deutschland gibt es bei den schnellen E-Bikes resp. S-Pedelecs: In Deutschland wurden im 2022 nur 11 000 Stück verkauft, was an den rigiden Einschränkungen bei der Nutzung von Radinfrastruktur liegt. In der Schweiz machten sie dagegen über 10 % der Verkäufe aus, was den höchsten Wert in Europa darstellt. Die S-Pedelecs werden daher in Deutschland auch schon mal als die S-Klasse, oder eben als »Schweizer-Klasse« bezeichnet.⁴ Einige bedauern die Verbreitung von Fahrrädern, die nicht mehr ausschließlich mit menschlicher Energie betrieben werden oder schwieriger zu reparieren sind. Das E-Bike hält ähnlich fit wie Radfahren ohne elektrische Unterstützung, weil damit weiter und öfter gefahren wird. Auch für das E-Bike gilt deshalb: Es bringt erhebliche Vorteile für die Umwelt und die öffentliche Gesundheit mit sich.⁵ Mehrere in der Schweiz durchgeführte Studien zeigen, dass E-Bikes die Fahrradnutzung ausweiten.⁶ Das Radfahren wird auf Ballungsräume und Regionen ausgedehnt, da es vor allem die Überwindung längerer Distanzen ermöglicht. Die elektrische Unterstützung hilft auch, Anstiege zu bewältigen, und mildert so ein wichtiges Hemmnis für das herkömmliche Radfahren. Mehrheitlich kaufen Frauen eher langsame E-Bikes, während die schnellen E-Bikes mehrheitlich eine männliche Domäne bleiben. Pendler:innen, Senior:innen und Eltern (denen die elektrische Unterstützung das Fahren mit Kindersitzen und Anhängern erleichtert) sind das Hauptpotenzial für eine Verkehrsverlagerung aufs Velo. Einige verwenden ein E-Bike, um nach einer mehr oder weniger langen Pause wieder mit dem Radfahren zu beginnen; andere, um an einem bestimmten Punkt im Leben (Geburt

eines Kindes, längere Pendelstrecken, zunehmendes Alter usw.) weiterhin Fahrrad zu fahren und einen Wechsel zu motorisierten Verkehrsmitteln zu vermeiden. Während es in Deutschland kein Mindestalter fürs Fahren von Pedelecs gibt, und sogar Kinder-Pedelecs zu kaufen sind, werden Kinder in der Schweiz bisher von der Nutzung von E-Bikes ausgeschlossen. Künftig soll es Jugendlichen ab 12 Jahren in Begleitung einer erwachsenen Person erlaubt sein, ein langsames E-Bike zu fahren.⁷

Schnelle E-Bikes

Schnelle E-Bikes sind eine geeignete Alternative zu motorisierten Zweirädern und Autos für Entfernungen von 10–20 km sowie eine Antwort auf die Zersiedelung. Die Schweiz ist das Land, in dem schnelle E-Bikes am häufigsten verkauft werden (10 % der E-Bikes). Entsprechend wichtig scheint es, deren großes Potenzial für die Verkehrsverlagerung zu nutzen und gleichzeitig die Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme mit anderen Velofahrenden und dem Gesamtverkehr zu beheben. Und es braucht die Rücksichtnahme der Schnellen, basierend auf einem entsprechenden Bewusstsein. Immerhin: Mit einer Revision des Straßenverkehrsgesetzes schlägt der Bundesrat vor, die Benutzungspflicht von Radwegen durch schnelle E-Bikes aufzuheben.⁸



In Deutschland wiederum ist es von vornherein verboten, mit S-Pedelecs auf Radwegen zu fahren, es sei denn, diese werden mit einem Zusatzschild freigegeben, was aber selten gemacht wird. Dies bedeutet eine starke Einschränkung der Nutzbarkeit in der Stadt und auf langen Pendelstrecken. Ihre Nutzer:innen empfinden es als gefährlich, mit ihnen auf Landstraßen oder großen Ein- und Ausfallstraßen zu radeln. Zuweilen sind diese auch als Kraftfahrstraßen ausgeschildert und damit auch für die schnellen E-Bikes verboten, was die S-Pedelec-Nutzer:innen zu Umwegen zwingt.

Eine österreichische Studie ergab, dass S-Pedelecs nicht so schnell gefahren werden, wie es die Technik zulassen würde, nämlich bis zu 45 km/h. In der Stadt wurden in den untersuchten Beispielen Durchschnittsgeschwindigkeiten von rund 30 km/h festgestellt. Eine Schweizer Studie ergab ähnliche Werte.⁹

Cargobikes als Familienfahrzeuge

Cargobikes sind noch ein Nischenphänomen, doch auch das ändert sich rasch. 2022 wurden in der Schweiz 4300 Stück mit elektrischer Unterstützung verkauft. In Deutschland stieg im selben Jahr der Verkauf um über 37 % auf 165 000 Exemplare. Dass in beiden Ländern das Potenzial noch hoch ist, zeigen Zahlen aus Kopenhagen, wo jede vierte Familie ein Lastenrad besitzt.

Es kann zwei- oder dreirädrig sein, vorne oder hinten über eine Wanne oder Plattform verfügen oder auch verlängert sein (Long Tail). Das Cargobike, in Holland »Bakfiets« genannt, erfüllt zwei Bedürfnisse, die normalerweise mit dem Auto erfüllt werden: den Transport von Waren und die Mitnahme von Kindern. Wenn in Amsterdam Eltern ihre Kinder in Bakfiets herumfahren, sieht man sie oft intensiv diskutieren, sie sind sich nah und hören einander problemlos.

Eine Umfrage unter 700 Cargobike-Besitzer:innen in der Schweiz ergab einen hohen Anteil an Familien (77 %) und einen großen Einfluss auf deren Motorisierung: 25 % haben ihr Auto aufgegeben und 21 % leben weiterhin ohne Auto, und das Lastenrad macht diesen Lebensstil einfacher und attraktiver; 38 %



haben ihre Autofahrten reduziert, 6 % haben ein Auto, denken aber darüber nach, es aufzugeben, nur 10 % haben ihre Auto-nutzung trotz Anschaffung eines Cargobikes nicht verändert.¹⁰ Einer Befragung des Statistischen Landesamts von Baden-Württemberg ergab, dass in der Stadt Stuttgart, die den Kauf von Cargobikes finanziell fördert, 13 % der Cargobike-Nutzer:innen ihr Auto abmeldeten (31 % hatten gar kein Auto), 61 % reduzierten ihre Autofahrten. Die erworbenen Lastenräder wurden zu 94 % für die Kinderbeförderung und ebenso häufig zum Einkaufen genutzt.¹¹ Was die Mitnahme von Kindern auf dem eigenen Velo betrifft, soll die bisher rigide Schweizer Gesetzgebung an die europäischen Normen angepasst und die Anzahl Kinder nicht mehr auf maximal zwei beschränkt werden, wenn der Hersteller eines Cargobikes eine andere Zulassung bezüglich Auslastung angibt.¹²

Cargobikes für Citylogistik

Der städtische Güterverkehr macht etwa 10–15 % der in Städten zurückgelegten Kilometer aus und ist oft der teuerste und umweltschädlichste Teil der Logistikkette, da er traditionell von Lieferwagen und Lastwagen durchgeführt wird, selbst wenn die transportierten Güter leicht und handlich sind. Das Problem verschärft sich, weil die Zahl der Hauslieferungen zunimmt. Zum Glück gibt es erste positive Beispiele dafür, dass städtischer



Wirtschaftsverkehr auch anders geht: Die Logistikfirma UPS will in München ihr gesamtes Paketaufkommen mit Cargobikes transportieren, Amazon fährt in London mit Lastenrädern, im niederländischen Delft war ein Pilotprojekt der Möbelfirma IKEA mit solarbetriebenen Cargobikes so erfolgreich, dass sie dieses Modell auf weitere Niederlassungen ausdehnen will.¹³ Marktexpert:innen prognostizieren der Logistik mittels Cargobikes eine große Zukunft. Allerdings ist sie auf Raum- und Immobilienkonzepte in den Städten angewiesen. 2023 hat der Bundesrat eine Revision der Straßenverordnung in die Vernehmlassung geschickt, die das maximale Betriebsgewicht von Cargobikes auf die europäisch üblichen 450 Kilogramm und die Breite auf 1,2 Meter erhöhen will.¹⁴ Aber auch hier gilt: Je reibungsloser die Durchfahrt für Lkws bis ins Stadtzentrum, desto weniger Chancen haben Verteilangebote durch kleinere Transportmittel. Smarte Citylogistik mit Umladeplattformen am Rand der Stadt haben ohne begleitende Maßnahmen, wie zum Beispiel beschränkte Zufahrtszeiten in die Innenstadt für Lkws, keine Chance. Dass solche zukunftssträchtigen Versuche keine Nachfrage finden und viel Frust hinterlassen, ist so vorauszusehen.

Dreiräder und andere Spezialvelos

Dreiräder (Tricycles oder auch Trikes genannt) eröffnen vielen Menschen die Möglichkeit, autonom unterwegs zu sein. Die Vielfalt der angebotenen Räder nimmt denn auch ständig zu und richtet sich nach spezifischen Bedürfnissen beispielsweise älterer Personen.¹⁵ E-Tricycles können Älteren, Gehbehinderten oder Menschen mit Gleichgewichtsstörungen, vor allem, wenn sie zuvor Velo gefahren sind, die Möglichkeit zurückgeben, sich selbst aktiv zu bewegen. Veranstaltungen, bei denen E-Tricycles vorgestellt werden, finden regelmäßig großes Interesse. Deren Verbreitung hängt hingegen stärker noch als bei allen anderen Fahrrädern von einer sicheren Infrastruktur ab. Der weltweit aktive Verein Radeln ohne Alter organisiert Ausfahrten mit Rikschas für Menschen, die selber nicht mehr Rad fahren können. In immer mehr Städten wiederum werden Spezialvelos, auf denen mehrere Personen Platz finden, an Tourist:innen verliehen.



Die Autor:innen und der Verlag bedanken sich
für die großzügige Unterstützung bei



metron



PRO VELO



Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità

SWISS
BIKE PARK
OBERRIED

THOMAS
SWISS MADE TO FASCINATE



Unil
UNIL | Université de Lausanne
Observatoire universitaire du
vélo et des mobilités actives

