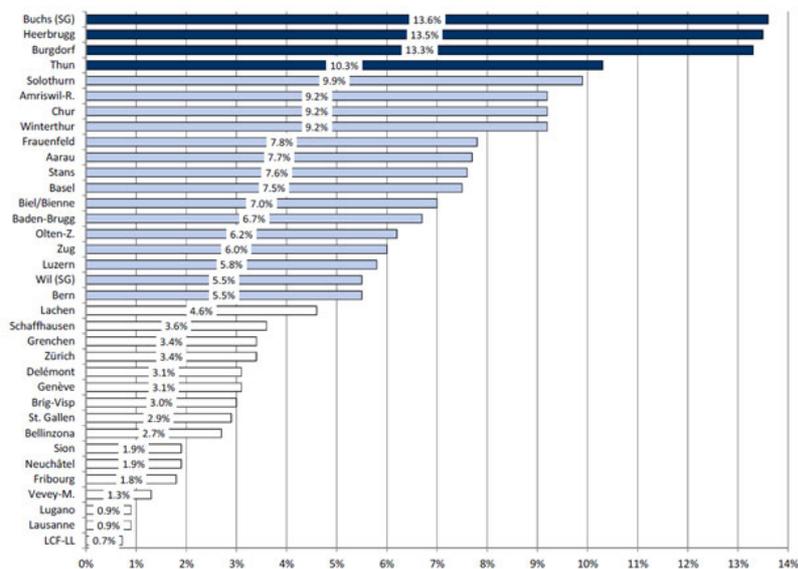


# Wo die Menschen am meisten Velo fahren

Erstmals zeigt eine Studie, wie häufig in den Agglomerationen das Fahrrad genutzt wird. Zwischen den Ortschaften gibt es frappante Unterschiede.



So war die Situation im Jahr 2010: Spitzenplätze für die Velostadt Burgdorf und – überraschend – auch für Buchs und Heerbrugg im St. Galler Rheintal. (Grafik: Studie «Veloverkehr in den Agglomerationen», Daten gemäss Mikrozensus Mobilität 2010.)

Wenn sich die Menschen in Burgdorf und Agglomeration fortbewegen, wählen sie für eine von sieben Etappen das Velo. Jene in La Chaux-de-Fonds und Le Locle legen nur rund eine von 300 Etappen mit dem Fahrrad zurück – alle übrigen mit dem Auto, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuss. Das geht aus einer Studie des Umwelt- und Verkehrsdepartements (Uvek) hervor, die heute Montag publiziert worden ist. Die Studie wirft erstmals ein besonderes Augenmerk auf den Veloverkehr in den Agglomerationen. Die Autoren zeigen, wie gross der Anteil des Veloverkehrs in 35 Schweizer Agglomerationen ist, und ermitteln das Potenzial für eine Steigerung und geben Empfehlungen, wie dieses zu erreichen ist.

## Gemeinde mit Pioniercharakter

Nirgendwo in der Schweiz wird so viel Velo gefahren wie in Burgdorf und Umgebung. Die Emmentaler Gemeinde fördert den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) seit Jahren, sagt Co-Autor der Studie Uwe Schlosser vom Büro für Mobilität. 1996 wurde eine Mischverkehrsfläche im Stadtzentrum eingerichtet, die Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer gemeinsam nutzen. Fussgänger haben überall Vortritt, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt. Die sogenannte Begegnungszone war zunächst als Versuch angelegt, 1998 erteilt das Bundesamt für Strassen eine unbefristete Bewilligung, 2002 wird die Burgdorfer Idee Teil des Schweizerischen Verkehrsrechts. Die anfängliche Skepsis ist innert weniger Jahre einer allgemeinen Zustimmung gewichen, wie Befragungen von Anrainern zeigten. Heute sind die Begegnungszonen auch auf Wohngebieten ausgeweitet worden.

In Burgdorf wurde eine zweite Idee zur Förderung des Langsamverkehrs mit Vorbildcharakter geboren. Wenn die Burgdorfer einkaufen gehen, überlassen viele den Transport ihrer Einkaufstaschen einem Velo-Heimlieferservice. Laut Schlosser trägt diese Dienstleistung dazu bei, dass immer mehr Menschen ihr Auto zu Hause stehen lassen. Der Lieferdienst ist Teil eines Velo-Dienstleistungszentrums, das landesweit einmalig ist. 1997 begann es zunächst als bewachte Velostation, heute bieten 150 Mitarbeiter in drei Niederlassungen Velokurierdienste, Velowerkstätten, Velovermietungen und eine Recyclingstelle. «Dieses Projekt findet bei internationalen Verkehrsexperten Beachtung», sagt Schlosser.

Von Felix Schindler

Redaktor Inland

@f\_schindler

## Stichworte

[Verkehr](#)

## Zürich im hinteren Mittelfeld

In Zürich, wo am Wochenende über eine eine Veloförderungsinitiative und einen Gegenvorschlag des Stadtrates abgestimmt wird, rechnen die Autoren damit, dass heute in der Agglomeration rund 5,5 Prozent der Etappen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Eine Steigerung des Anteils mit gängigen Methoden auf über 7 Prozent ist laut Studie mit herkömmlichen Methoden möglich. Ein weiteres Steigerungspotenzial ist denkbar, allerdings nur mit Methoden, die in internationalen Velostädten wie Amsterdam oder Kopenhagen eingesetzt werden. (fxs)

## Die Redaktion auf Twitter

Stets informiert und aktuell. Folgen Sie uns auf dem Kurznachrichtendienst.

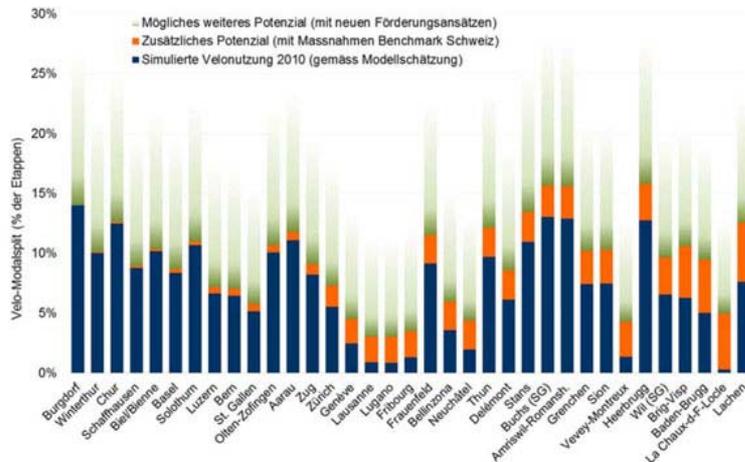
[@tagesanzeiger folgen](#)

## Blog



Steigern kann Burgdorf den Veloanteil nur, wenn es sich an den Methoden der internationalen Velometropolen orientiert und weiter in die Veloverkehrsinfrastruktur investiert, etwa in Veloschnellrouten oder eine «grüne Welle» für Radfahrer.

*Velonutzung heute und Steigerungspotenziale gemäss Modellschätzungen der Studienautoren.*



### Unerwartet an der Spitze

Überraschend figurieren auf den Spitzenplätzen auch Agglomerationen, die in den letzten Jahren nicht durch Veloförderung aufgefallen sind: Heerbrugg und Buchs im St. Galler Rheintal. Dort wird laut den Studienautoren fast ebenso viel Velo gefahren wie in Burgdorf (rund 13 Prozent Anteil am Gesamtverkehr). Die genauen Gründe dafür gehen aus der Studie nicht hervor. Doch laut Co-Autor Schlosser lassen sich mindestens einige Annahmen treffen: Klima und Topografie sind günstig für Velofahrer, aus den Dörfern ist eine zusammenhängende Agglomeration entstanden, die mehr oder weniger flächendeckend eine Verkehrsinfrastruktur bietet, die Velofahrern ein hohes Sicherheitsgefühl vermittelt.

Zudem habe es in der Region bereits seit Jahrzehnten Tradition, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen. Auch auf der anderen Seite des Rheins wird das Velo intensiv genutzt. Im Vorarlberg beträgt der Anteil bis zu 20 Prozent und erreicht damit die höchsten Velonutzungszahlen Österreichs. Mit ein Grund dafür könnte laut Schlosser sein, dass der ÖV – insbesondere der grenzüberschreitende – nicht so gut ausgebaut ist wie in grösseren Agglomerationen.

### Grösstes Potenzial in La Chaux-de-Fonds

Wichtig dürfte laut Schlosser zudem sein, dass für die Studie Durchschnittswerte der Agglomerationen erhoben wurden. Während in den Zentren der bekannten Velostädte Burgdorf und Winterthur die Infrastruktur für Velofahrer zwar besser ausgebaut sei, falle die Umgebung ab. Schlosser vermutet, dass im gesamten St. Galler Rheintal gleichmässig günstige Bedingungen herrschen und die Gemeinden deshalb bessere Durchschnittswerte erzielten.

Am anderen Ende der Skala liegen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Dort dürfte der Anteil des Velos am Gesamtverkehr weniger als 0,5 Prozent betragen. Das Gute daran: Mit Massnahmen, wie sie in verschiedenen Schweizer Städten bereits erfolgreich erprobt wurden, könnte der Anteil um sagenhafte 1800 Prozent gesteigert werden.

(Tagesanzeiger.ch/Newsnet)

(Erstellt: 08.06.2015, 15:58 Uhr)