https://www.hochparterre.ch/nachrichten/planung-staedtebau/blog/post/detail/fuer-den-stadtverkehr-ist-das-velo-irrelvant/1592994778

«Für den Stadtverkehr ist das Velo irrelvant»

Peter Anderegg ist Fussgänger und Vorspurer für den öffentlichen Verkehr. Er ärgert sich über die Propaganda des Velos und dessen Infrastruktur im Veloweggesetz: «Faktenschwacher Velo-Hype».

Peter Anderegg 24.06.2020 12:25

Damit das klar ist: Ich will keinem Velofahrenden die Freude nehmen, in der Freizeit, zum Einkaufen oder beim Pendeln zur Arbeit aufs Velo zu sitzen. Ich will aber aufzeigen, dass das Velo – ohne und mit Motor – keine Stütze ist und sein wird, um die Verkehrsprobleme in der Stadt zu lösen. Dies vor allem in unseren Städten mit knappem Verkehrsraum nicht. Ich antworte damit auch auf die Velobegeisterung, wie sie neulich Politikerinnen und Politiker an der Städtekonferenz Mobilität gefeiert haben, für Velowege mehr Geld fordernd. Und ich bin mit meiner Skepsis in guter Gesellschaft: Anlässlich eines Podiums der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr hielt der Leiter von Verkehr+Stadtraum der Stadt Zürich, Rupert Wimmer, in seinem Referat «Kommt der öV unter die (Velo-) Räder?» fest: «Veloförderung aus einer Gesamtverkehrssicht (ist) nur bedingt notwendig ... aber ein wichtiger Teil einer lebenswerten Stadt.»

Das Velorad ist ein Windrad

Daran wird mittel- und langfristig auch die Corona-Pandemie nichts ändern. Gewiss, es waren während des Lockdowns mehr Leute auf dem Velo unterwegs, in der Freizeit, als Erholung vom Homeoffice oder zur Arbeit – weil schönes warmes Frühlingswetter herrschte. Aber wie hätte das wohl in einem nasskalten November ausgesehen? Die meisten Veloräder sind wie Windräder: man weiss nicht, ob und wann ihre Räder drehen. Wind und Wetter machen ihren Einsatz volatil. Daher brauchen beide ein Backup: Die Windrädern Regelenergie, das Velo den öffentlichen Verkehr. Allenfalls ein Viertel der Sommervelofahrer schwingt sich auch im Winter auf den Sattel oder wenn es regnet. Darum scheint ja auch in der Velowerbung immer die Sonne. Aus Gesamtverkehrssicht heisst die Kritik auch: Werden nicht hauptsächlich Fussgängerinnen und Fussgänger aufs Rad geholt statt Automobilisten? Das Ziel müsste aber sein, unnötigen Autoverkehr in den Städten zu substituieren. Das schafft das Velo nicht.

Wenig Bedarf für mehr Veloinfrastruktur

Das Velo trägt nur wenig zur Lösung der Verkehrsprobleme in städtischen Gebieten bei. Also besteht kein Bedarf, teure Veloinfrastrukturen forciert auszubauen – auch wenn die Sicherheit von bestehenden Radwegen erhöht werden muss. Es darf nicht darum gehen, mit schwachen Fakten ein einzelnes Verkehrsmittel aus ideologischen Gründen zu bevorzugen. Ein flächen- und energieeffizientes Gesamtverkehrssystem muss zentral bleiben. Wir sollten nicht Massnahmen im Auge haben, sondern deren Wirkung. Es liegt zwar noch wenig Datenmaterial zum Flächenbedarf verschiedener Verkehrsmittel vor. Aber auch auf der vorhandenen Datenbasis wird klar, dass das Velo viel Verkehrsraum für eine magere Verkehrsleistung benötigt. Daher taugen auch die Vergleiche unter Städten wenig. Und nicht nur wegen unterschiedlich grossen Strassenräumen oder topographischen Unterschieden. Gerade die zwei immer wieder propagierten Vorzeigestädte mit hohem Veloanteil, Amsterdam und Kopenhagen, weisen einen hohen Auto- und einen tiefen öV-Anteil aus. Zudem zeigen Studien zur Wahl des Verkehrsmittels, dass unabhängig von der Dichte einer Stadt der Veloanteil beim Modalsplit klein ist. Die meisten Menschen in den Städten gehen zu Fuss und benutzen den öV.

Zusammengefasst: Das Velo löst keine Verkehrsprobleme. Es ist ein berechtigter Teilnehmer des inter- und multimodalen Verkehrs inner- und ausserhalb von Städten sowie in der Freizeit. Aber das Rückgrat heute und auch morgen für einen ganzjährig effizienten und effektiven Personentransport in Städten ist der öffentliche Verkehr – zusammen mit dem Fussgang.

Peter Anderegg: «Das Velo ist ein Schönwetter-Fahrzeug»

Peter Anderegg ist Präsident der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zürich, von 2003-2011 war er Vizepräsident der Kommission Energie, Verkehr und Umwelt im Kantonsrat Zürich. Er ist Maschineningenieur, Jahrgang 1951, zu 90 Prozent Fussgänger – und damit auch öV-Nutzer, zu 9 Prozent Velofahrer und zu 1 Prozent Carsharing-Automobilist.