Grösstes Potenzial in kleinen Agglomerationen

Das Bundesamt für Strassen analysiert Aufkommen und Chancen des Veloverkehrs

Wo die Wege kurz sind und das Land flach ist, wird am meisten Velo gefahren. Luft nach oben besteht für dieses Verkehrsmittel überall. Sein Potenzial aber ist relativ, und der Plafond seines Anteils am Gesamtverkehr dürfte bei 20 Prozent liegen.

P. S. - Über das Potenzial des Velos als platzsparendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel wird landauf, landab diskutiert – nicht nur in der Stadt Zürich, wo die Stimmenden am Wochenende über zwei Vorlagen für bauliche Massnahmen zu befinden haben. Am Montag hat das Bundesamt für Strassen die Synthese eines von der Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) lancierten Forschungsprojekts publiziert, das Aufschluss über die Rolle und das Potenzial des Velos im Agglomerationsverkehr geben soll.

Sprache und Schnee

Ausgangsbasis waren die Erhebungen des Mikrozensus 2010, in dem unter anderem ermittelt wurde, welchen Anteil das Fahrrad an den zurückgelegten Etappen im Verkehr hat. Daraus geht wenig überraschend hervor, dass das Velo dort punktet, wo die Wege kurz sind (77 Prozent der Velo-Etappen gehen über drei Kilometer nicht hinaus) und das Land flach ist. Zudem bestehen unabhängig davon Unterschiede zwischen deutschsprachiger und lateinischer Schweiz: Wo man deutsch spricht, wird mehr in die Pedalen getreten.

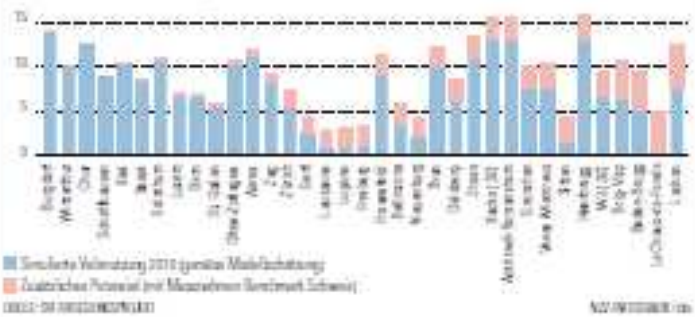
Spitzenreiter mit Anteilen von zehn oder mehr Prozent sind denn auch kleinstädtische Agglomerationen diesseits des Röstigrabens, die sonst kaum je schweizweite Ranglisten anführen: Burgdorf oder Heerbrugg zum Beispiel. Als einzige grössere Agglomeration erreicht Winterthur anzahlweise einen solchen Wert (vergleiche die blauen Balken der Grafik).

Aus qualitativen und quantitativen Analysen sowie aus Gesprächen haben die Verfasser des 143-seitigen Papiers Einflussfaktoren und Potenziale in 35 Schweizer Agglomerationen herausgearbeitet. Als fördernde oder hemmende Einflussfaktoren abgesehen von (sprach-)kulturellen Unterschieden identifizieren sie auch Witterungsverhältnisse (Schnee bremst die Velos zum Beispiel in La Chaux-de-Fonds, wo sie ein Mauerblümchendasein fristen), die Verkehrspolitik sowie natürlich den Vergleich der Reisezeiten mit anderen Verkehrsmitteln.

Rund 60 Prozent der Unterschiede in der Benützung des Velos zwischen den verschiedenen Agglomerationen seien auf Faktoren ausserhalb des Verkehrssystems zurückzuführen, heisst es in der Synthese. Mit in der Schweiz gängigen Fördermassnahmen (zum Beispiel sicheren Abstellplätzen) liessen sich in kleinen Agglomerationen Verkehrsanteile bis zu 15 Prozent erreichen; Wo dieses Potenzial aber ausgeschöpft ist, lässt es sich auf den hierzulande üblichen Wegen kaum noch steigern. In den grossen Agglomerationen halten die Forscher unter diesen Prämissen Anteile von zwischen 5 und 10 Prozent für realistisch (rote Balken der Grafik).

Velonutzung und Potenzial in Schweizer Agglomerationen

Velo-Anteil am Verkehr in % der Etappen



Blick über den Zaun

Sollten Velos eine noch grössere Rolle im schweizerischen Verkehrsgeschehen spielen, brauchte es Massnahmen, die über das bisher Übliche hinausreichen. Topografische oder witterungsbedingte Hindernisse liessen sich nach Einschätzung der Studienautoren durch die Förderung von Elektrovelos oder auch auf sie zugeschnittenen Wintendienst abbauen. Auf diesem Weg halten sie in kleinen Agglomerationen Velo-Anteile von gegen 20 Prozent für möglich.

Ebenfalls Rückenwind würden den Velos bauliche Fördermassnahmen bescheren, die in der Schweiz bis anhin noch nicht zum Repertoire gehören: spezifische Schnell-Wege oder «grüne Wellen» zum Beispiel. Benchmark wären dann nicht mehr helvetische «Musterknaben», sondern «Leuchttürme» jenseits der Landesgrenze – zum Beispiel Städte in den Niederlanden, in Deutschland oder in Dänemark.