

# Die Infrastruktur verzeiht Fehler

Referat von Uwe Jagow bei Pro Velo Region Wohlen: Was die Schweiz von den Niederlanden lernen könnte

Velofahren in der Schweiz. Das ist oft ein Stress – für Velo- und Autofahrer. Das sei stark verbesserungsfähig, betont Uwe Jagow. Er zeigte etliche Beispiele auf, wie Holland zum Veloland wurde – und sehr viel in die Sicherheit investiert hat. Das wäre auch hierzulande möglich.

Daniel Marti

Er radelt durch die Städte, fotografiert, hält an, beobachtet und ab zu dreht er auch Videos. Hauptsächlich interessieren ihn der Veloverkehr und die Verhältnisse rund ums Fahrrad. Und er vergleicht. Allerdings nur im europäischen Bereich. Da ist es logisch, dass Uwe Jagow nicht an den Niederlanden vorbeikommt. Holland, das Veloland Nummer eins. Dänemark kann noch annähernd mit den Niederlanden mithalten, die Schweiz bei Weitem nicht.

## Deutliche Unterschiede beim Langsamverkehr

Und so referierte Uwe Jagow bei Pro Velo Region Wohlen vor allem über die Verhältnisse in Holland und über die frappanten Unterschiede zur Schweiz. In Utrecht beispielsweise – die Stadt zählt 350 000 Einwohner – sind an einem Arbeitstag täglich rund 32 000 Velofahrerinnen und Velofahrer unterwegs. Praktisch immer unfallfrei, rücksichtsvoll und ohne Stress. Und ohne Helm! In der Schweiz unvorstellbar. Für Uwe Ja-

## «Irgendwann muss man damit anfangen»

Uwe Jagow

gow wäre ein Umsteigen aufs Velo ein Allheilmittel – auf jeden Fall viel sinnvoller als das Umsteigen von herkömmlichen Autos auf Elektromobile. Er sei kein «Autohasser», betonte er, «aber mit oder ohne Elektromobil, die Strassen bleiben genau gleich verstopft». Und bei einer Umstellung eins zu eins steigt der Stromverbrauch um knappe 20 Prozent.

Wenn das Auto hierzulande zur Verfügung stehe, dann werde es einfach in Bewegung gesetzt. Auch wenn die zurückzulegende Strecke noch so kurz sei, so Jagow.

Pro Einwohner gibt es in der Schweiz 0,75 Velos. In den Niederlanden sind es 1,3 Velos pro Einwohner. «Dafür hat jeder Zweite in der



Uwe Jagow referierte bei den Mitgliedern von Pro Velo Region Wohlen und zeigte dabei die vielen Vorteile in den Niederlanden auf, die auch hierzulande angebracht wären.

Bild: Daniel Marti

Schweiz ein Auto.» Auch diese Quote ist in Holland um einiges tiefer. Und werden alle zurückgelegten Wege in einem Land zusammengezählt, dann werden in der Schweiz 8 Prozent davon mit dem Langsamverkehr bewältigt, in Holland liegt diese Quote bei 27 Prozent. Einstellungssache.

Eine Statistik besagt zudem, dass Strecken von drei Kilometern in der Schweiz zu 30 Prozent mit dem Auto zurückgelegt werden. «Leute, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, werden weniger krank», betonte Uwe Jagow. Und diese Menschen leben erst noch weniger gefährlich.

## «Stoppt die Kindermörder»

Hier liegt auch der Grund, warum Holland zum Veloland wurde. Die Gefahr auf den Strasse hatte Anfang der 1970er-Jahre sämtliche Grenzen überschritten. 1971 zählte Holland 3300 Verkehrstote, über 400 davon waren Kinder unter 14 Jahren. Diese Zahlen führten zu landesweiten Protesten: «Stoppt die Kindermörder». Dies führte zu einem Umdenken im am dichtesten besiedelten Land in Europa. Die neue Ausrichtung sei nicht im Nu passiert, erklärte Uwe

Jagow. «Das war ein Prozess. Aber irgendwann muss man damit anfangen.» Dies könne auch in der Schweiz so sein, der Beginn zum Umdenken könne bei einem einzelnen Kreisel erfolgen. Eine Folgerung ist gemäss Jagow klar: «Je mehr Velos unterwegs sind anstatt Autos, desto geringer ist das Unfallrisiko.» Oder eben auch das Todesrisiko wird gesenkt. Vor allem ist der Wille massgebend, die Inf-

rastruktur verändern zu wollen. In der Schweiz werde stets gleich argumentiert, so Jagow. «Ist es finanzierbar, ist der Platz vorhanden?» Beides wird in der Regel mit Nein beantwortet. Gemäss dem Referenten liegt dies auch an der Haltung der Politik. Er nennt einen passenden Vergleich: Für den Umbau des Knotens in Lenzburg werden zurzeit 75 Millionen Franken ausgegeben, die Stadt Groningen in-

## Etliche Verbesserungen erreicht

### Die Tätigkeit von Pro Velo Region Wohlen

Pro Velo Region Wohlen setzt sich für optimale Velobedingungen ein. Zudem führt der Verein in Wohlen und Muri Velofahrkurse für Kinder mit ihren Eltern durch. Seit 14 Jahren ist der Verein aktiv. «Wir haben von Anfang an erfolgreich Velokurse für Kinder mit ihren Eltern angeboten, seit drei Jahren auch in Muri» blickt Präsident Guido Meienhofer zurück.

Pro Velo wird auch bei Strassenprojekten oft von der Gemeinde zur Mithilfe angefragt, beispielsweise bei

der Aufwertung der Zentralstrasse oder beim neuen Busbahnhof. «Nach einigen Interventionen wird dieses Frühjahr ein Verkehrsgarten auf der alten Eisbahnplatte eingezeichnet», betont der Präsident. Der Verein kann zudem weitere Erfolge vorweisen. So wurden im Jahr 2007 unter Mitwirkung von Pro Velo einige Velostreifen eingezeichnet «und Kernfahrbahnen erstellt. Und durch diverse Einsprachen konnten bezüglich Veloverkehr Verbesserungen erreicht werden.»

vestiert zwischen 2016 und 2021 rund 85 Millionen Euro für die Veloförderung.

## Attraktiv, zusammenhängend, sicher, direkt

Das Velonetz in den Niederlanden müsse eben klare Standards erfüllen: Der Veloweg oder die Fahrradstrasse muss direkt, attraktiv, sicher, kom-

## «In Holland fährt man entspannt mit dem Velo»

Uwe Jagow

fortabel und zusammenhängend sein. Ein Velostreifen ist 2,5 Meter breit, der Asphalt ist rot, Fahrradfahrer haben Vortritt. Ein Fahrradweg ist klar vom motorisierten Verkehr getrennt. In den Städten gibt es bewachte Tiefgaragen für Velos und Leitsysteme. In den Niederlanden ist es auch mal möglich, dass das Velonetz einfach über einen Kreisel gebaut wird.

Und warum tragen Holländer keine Velohelme? «Weil die Infrastruktur Fehler verzeiht», antwortet Uwe Jagow, «in Holland fährt man eben entspannt mit dem Velo.» Zudem wurden aus den meisten Stadtzentren die Autos verbannt. Wie denn genau? «Die Zentren wurden für Autos unattraktiv gemacht. Es wurde für Autofahrer erschwert, von einer Ecke der Innenstadt zur anderen zu gelangen. Das machte kein Autonarr lange mit.» In der Schweiz sei dies wohl unmöglich, folgerte der Referent gleich selber. Und zeigte darauf Bilder von Schweizer Städten aus den 40er- und 50er-Jahren – praktisch ohne Autos und mit lauter Veloverkehr.

Und was fehlt denn eigentlich? «Durchgängige Veloverbindungen in den Zentren, zum Beispiel in Wohlen und in Muri», sagt Präsident Guido Meienhofer. «Weiter fehlen separate Velowege und genügend Veloparkplätze, beispielsweise bei den grossen Verkaufshäusern wie Migros und Coop.» – Zum Jahresprogramm von Pro Velo Region Wohlen zählen Velokurse in Wohlen (11. Mai) und Muri (25. Mai) sowie ein Kurs für fortgeschrittene Kinder (15. Juni). --dm