

Plädoyer «Pro Trennen»



Kopenhagen



Kopenhagen



Kopenhagen



Dänemark



Paris



Paris



Paris



Paris



Barcelona



Barcelona



Zürich



Holland



Holland



Veloanteil in Holland:
27%

Offenbar machen sie
so einiges richtig!

Nebst der Topografie
ist der augenfälligste
Unterschied die
Veloinfrastruktur
und die **Velokultur**



Gute Veloinfrastruktur

- Bietet Sicherheit
- Schafft Klarheit und ist lesbar
- Ist funktional
- Ist für alle!
- Wird nicht auf Restflächen geplant
- Stört die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht
- Ist nicht gratis

Problemfelder in CH

- Weniger Kinder auf dem Velo
- Bei engem Raum hat das Velo keine Priorität
- Der politische Wille ist noch auf dem Status „lässig“ oder „nice to have“
- Velo wird gegen andere ausgespielt
 - In letzter Zeit v.a. gegen FussgängerInnen
 - Schlechter Ruf wegen Fuss-Velo Mischverkehr

Fazit

Das Sicherheitsempfinden von weniger geübten Velofahrenden kann zwischen Autos auf grossen Strassen nicht erfüllt werden.

Kinder fahren in der Schweiz immer weniger Velo, die Infrastruktur ist nicht für sie gebaut. Sie brauchen getrennte Velowege.

Im Stadtverkehr muss das Velo eine eigene Rolle finden. Restflächen reichen dafür nicht aus.

Alle Regionen mit sehr hohen Veloanteilen bieten getrennte Lösungen für Velos, FussgängerInnen und Autos an, offenbar ist das ein Erfolgsmodell!