

«KLEINE» LÖSUNGEN FÜR EIN GROSSES PROBLEM

Langsam beginnt die Politik zu entdecken, wie wichtig eine ganz andere Verkehrspolitik gerade angesichts des Klimawandels wäre. Bis das Velo aber über einzelne Städte hinaus als Verkehrsmittel ernst genommen wird, ist es noch ein weiter Weg.

Marcel Hänggi

DER AUTOR

Marcel Hänggi ist freier Journalist und Buchautor mit den Schwerpunkten Umwelt, Technik und Wissenschaft in Zürich.

Selten im Autoland USA: Velospur auf der Brooklyn Bridge in New York.

Uno-Generalsekretär Ban Ki Moon persönlich wandte sich im Juni mit einer Grussbotschaft an das Internationale Transportforum in Leipzig. Es gelte, das Verkehrssystem «für eine nachhaltigere Zukunft umzuformen». Vor dem Uno-Klimagipfel, der im Dezember in Paris stattfindet, haben sich mehr als 150 Organisationen zum Paris Process on Mobility and Climate zusammengeschlossen, um in die von Ban angemahnte Richtung zu lobbyieren.

Im Oktober haben die EU-Transportminister eine «Deklaration über das klimafreundliche Radfahren» verabschiedet. Der Uno-Klimarat IPCC erwähnt in seinem Bericht von 2014 Städte, die Fuss- und Veloverkehr zulasten der Autos fördern, nur lobend. Mehrere europäische Staaten, vor allem aber Städte fördern den Veloverkehr

aktiv und mit Erfolg. Paris, Gastgeberin der bevorstehenden Klimakonferenz, setzte im September mit einem autofreien Tag ein Zeichen. Von Kolumbien aus verbreitet sich die Ciclovía-Idee – das Sperren der Strassen für den Motorverkehr an gewissen Tagen.

INDIVIDUALVERKEHRSMITTEL NUMMER EINS

Nichts von dem sollte erstaunen – ausser vielleicht, wie spät all das erfolgt: Natürlich muss, wer dem Klimawandel begegnen will, das Velo fördern und das Auto ausbremsen. Velofahren hat aus ökologischer, gesundheitlicher und städteplanerischer Sicht nur Vorteile, und seine Tauglichkeit als Verkehrsmittel steht ausser Frage, ist es doch nach wie vor in vielen Regionen der Welt das Individualverkehrsmittel Nummer eins.



IM TREND – ABER ERST AM ANFANG

Velopolitik liegt also im Trend. Aber die Trendwende weg vom Auto in manchen Regionen der Welt steht im Widerspruch zur Entwicklung in vielen ehemaligen Velo- und Rikschastädten Chinas und Südasiens. Dort werden heute aggressive Automobilisierungsprogramme von den Regierungen vorangetrieben (vgl. «Mit voller Kraft in die falsche Richtung»). Das Lob des IPCC auf Velo findet sich in seinen eher peripheren Kapiteln, während der Geist, der den Bericht prägt, kaum eine wirkliche Transformation irgendwelcher gesellschaftlicher Systeme vorsieht. Und wenn im klimapolitischen Alltag vom Verkehr die Rede ist, wird viel mehr darum gestritten, wie viel CO₂ Neuwagen pro Kilometer ausstossen dürfen, als dass ein Systemwechsel ins Auge gefasst würde. Ja, selbst in Ländern, die im internationalen Vergleich eine starke Veloförderung kennen, bleibt diese finanziell weit hinter der Förderung des motorisierten Verkehrs zurück.

Ralph Buehler, Professor für Verkehrsplanung an der Virginia Tech, bestätigt gegenüber Velojournal, dass die Verkehrsplanung Radfahren und Gehen nach wie vor vernachlässige.

Das habe historische Gründe, denn die Notwendigkeit, den Verkehr zu planen, sei überhaupt erst mit dem Auto und der Eisenbahn in die Welt gekommen. Und wenn nun die Radfahrer ihre

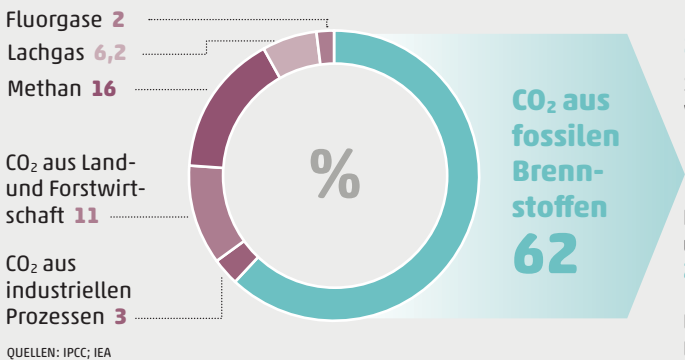
Rechte einforderten, so müssten sie sich durchsetzen gegen eine starke Motorlobby, die den Strassenraum nicht mit neu aufkommenden Verkehrsmitteln teilen wolle.

IN DEN USA NUR EIN SPORTGERÄT

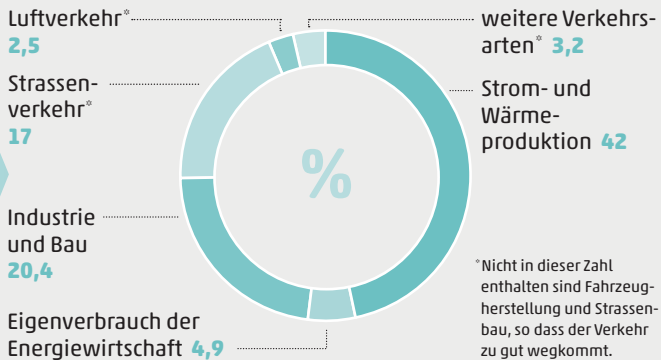
Ralph Buehler glaubt aber an die Zukunft des Velos. Für eine Studie hat er drei Länder mit hohen Veloanteilen (die Niederlande, Dänemark und Deutschland) mit den USA und Grossbritannien verglichen, wo nur eine sehr kleine Minderheit Velo fährt. In den velofreundlichen Ländern, sagt er, stammten die Velofahrenden aus allen Teilen der Bevölkerung, und das Velo werde im Alltag als Verkehrsmittel eingesetzt. Demgegenüber sei es in den USA vor allem Sportgerät. Frauen radelten deutlich weniger, Alte fast gar nicht. Entsprechend werde das Velo, anders als in Europa, von den amerikanischen Verkehrsplanern nicht als «richtiges» Verkehrsmittel ernst genommen.

Zwar gebe es auch in den USA staatliche Programme, um das Velofahren sicherer zu machen. Diese setzten aber vor allem auf Helm-Kampagnen – es bleibt Sache der Velofahrenden, für ihre Sicherheit zu sorgen –, während in den europäischen Velometropolen, wo kaum jemand einen Helm trage, die Behörden in sichere Infrastrukturen investierten und den Motorverkehr in die Schranken wiesen. Auch was die Motivation >

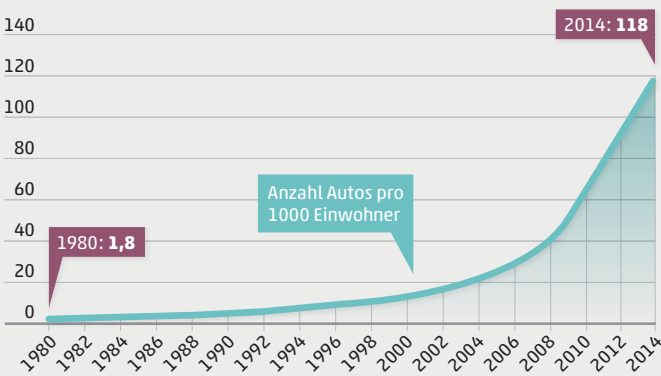
MENSCHLICHE TREIBHAUSGAS-EMISSIONEN NACH QUELLE



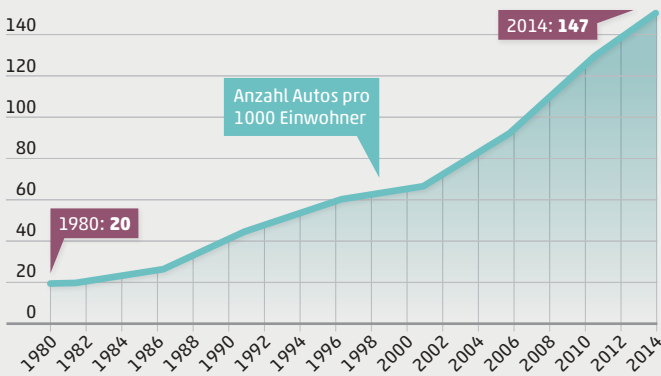
VOM CO₂ AUS FOSSILEN BRENNSTOFFEN ENTFALLEN AUF



ANZAHL AUTOS IN CHINA



ANZAHL AUTOS IN DELHI



angeht, Velo zu fahren, seien die angelsächsischen Länder individualistischer, sagt Buehler: In Europa verzichteten viele aus Sorge um die Umwelt auf Autofahrten, in den USA hole man damit kaum jemanden in den Velosattel – hier fahre man, wenn überhaupt, eher der eigenen Gesundheit zuliebe Velo.

NACH DEM AUTO

Global betrachtet, gilt immer noch das Auto als Inbegriff von Mobilität und Modernität. Für Autos werden Städte umgebaut, und die Auto-, nicht die Velobby hat selbst im velofreundlichen Europa die Macht, Gesetzgeber auf ihre Seite zu ziehen.

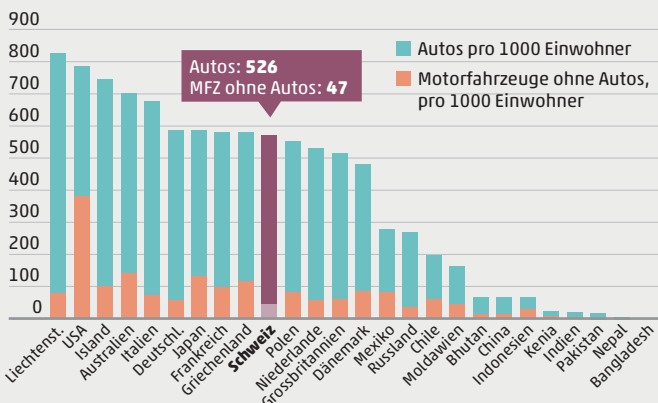
Aber nicht mehr lange – glaubt einer der führenden Verkehrssoziologen, Professor John Urry von der Universität Lancaster. Er hat ein Buch geschrieben mit dem Titel «After the Car». Dass das «System Auto» im 21. Jahrhundert sein Ende erleben wird, steht für ihn fest. Dass das Auto, all seinen eklatanten Nachteilen zum Trotz, unsere Gesellschaften heute noch fast unangefoch-

ten dominiert, liegt für Urry daran, dass es Infrastrukturen, Siedlungsstrukturen, Institutionen und Mentalitäten geprägt habe und dass all diese Elemente des «Systems Auto» sich gegenseitig stützten und Konkurrenz abwehrten. Allerdings könnten solche Systeme relativ plötzlich instabil werden und «kippen», wenn ihre Dysfunktionalität allzu krass werde. Im Klimawandel, in der Verknappung des Erdöls und in technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen sieht der Soziologe Kräfte, die das System zum Kippen bringen könnten.

Grund zur Freude also? Nicht unbedingt. Urry zeichnet drei Szenarien einer Welt «nach dem Auto»:

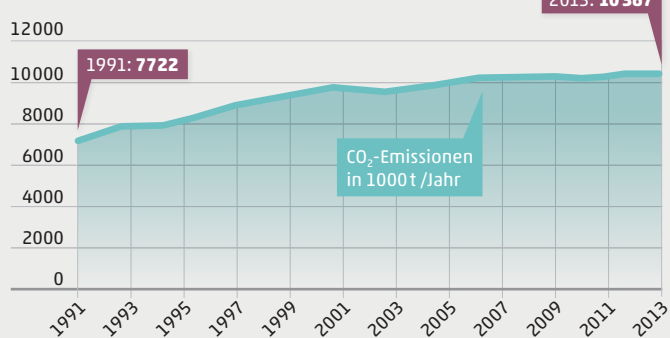
- 1 Es gelingt nicht, den Klimawandel einzudämmen. Umweltkatastrophen und Rohstoffknappheit lassen Staaten scheitern. Es profitiert eine schmale Elite, die sich in bewachten Siedlungen verschanzt und mit Helikoptern und Privatflugzeugen reist, während die grosse Masse ihre Mobilität einbüsst.

ANZAHL AUTOS/MOTORFAHRZEUGE WELTWEIT 2011



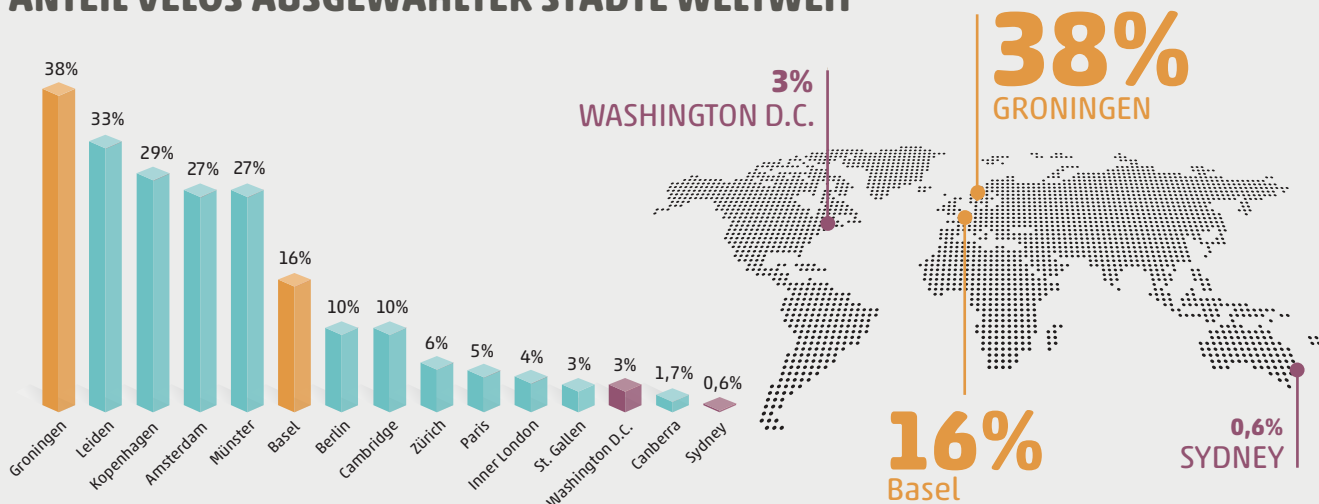
QUELLE: WELTBANK

CO₂-EMISSIONEN DES VERKEHRS PRIVATER HAUSHALTE



QUELLE: BFS - UMWELTGESAMTRECHNUNG

ANTEIL VELOS AUSGEWÄHLTER STÄDTE WELTWEIT



QUELLE: PUCHER/BUEHLER: «MAKING CYCLING IRRESISTIBLE: LESSONS FROM THE NETHERLANDS, DENMARK AND GERMANY»

- 2 Technische Neuerungen wie «selbstfahrende Autos» und «intelligente», algorithmusgesteuerte Energie- und Verkehrsnetze führen zu einem Überwachungsstaat, der alle Bewegungen seiner Bürger überwacht. Gewisse Zonen des öffentlichen Raums sind nur noch für Zahlungskräftige zugänglich. Der Klimawandel bleibt beherrschbar; die individuelle Freiheit geht den Bach runter.
- 3 Es kommt zu einer «Relokalisierung» der Wirtschaft und des Zusammenlebens. Ein Mix aus Fuss- und Radverkehr, öffentlichem Verkehr und – im Vergleich zu heute – langsamen Motorfahrzeugen tritt an die Stelle des «Systems Auto». Verdichtete Raumstrukturen ermöglichen viel Mobilität mit wenig Verkehr und fördern den sozialen Austausch.

WAS TUT DIE LOBBY?

Was tut die Velobby, damit die Entwicklungen in die richtige Richtung gehen? Bereits 2007 hat die European Cyclists' Federation (ECF) in einer Deklaration dazu aufgerufen, die Rolle des Fahrrads in der Klimapolitik anzuerkennen. Dass sich die EU-Transportminister diesen Oktober erstmals explizit für eine verstärkte Veloförderung ausgesprochen haben, beansprucht die ECF auch ein bisschen als ihren Erfolg.

«Wenn die politische Welt internationale Probleme diskutiert, geht es um grosse Lösungen für grosse Probleme», sagt Bernhard Ensink, Generalsekretär der ECF und der World Cycling Alliance, gegenüber Velojournal. «Wir haben diese 'big, big, big'-Sprache auch gelernt: Eine Kombination von Velofahren, Zufussgehen und öffentlichem Verkehr hat das Potenzial, das Leben von Milliarden zu verbessern. Aber man darf über solche Reden das Kleine nicht vergessen. Unsere Vision geht vom menschlichen Mass aus, vom Lokalen, vom kleinen Gewerbe. Das Kleine muss im grossen Plan seinen Platz haben.» ■

Ehemaliges Veloland China: Kein Platz mehr für Fahrräder in den Grossstädten.

Urry sieht für alle drei Szenarien Vorboten; und wenn er auch das dritte als «wenig wahrscheinlich» bezeichnet, seien doch alle Optionen noch offen. Es wird darauf ankommen, wer sich politisch durchsetzt.

