

Pop-Up-Routen für das Velo

Der Veloabstellplatz vor der ehemaligen Kirche Wipkingen war am Dienstagabend etwas überladen. Am Podium von Pro Velo Zürich beschäftigten sich die TeilnehmerInnen während zwei Stunden mit Velopolitik. Insbesondere ging es dabei um Pop-Up-Velowege.

Sergio Scagliola

Die Veranstaltung begann mit einem kurzen historischen Abriss von Pete Mijnsen, dem Verleger des Velojournals Zürich. Die raumplanerische Umgestaltung der städtischen Strassen sei kein Rot-Grün-Thema der letzten Dekade, sondern seit rund 50 Jahren eine zentrale Frage der Verkehrspolitik. Von einem ersten Postulat im Gemeinderat während der 1970er-Jahre für ein Zürcher Velowegnetz über die angenommene Volksinitiative von 1984 zur Förderung des städtischen Veloverkehrs bis hin zum nun aktuellen Masterplan Velo beschäftigte das Thema Fahrrad die Lokalpolitik fast durchgehend, erklärte Pete Mijnsen. Die tatsächliche Umgestaltung des Strassenverkehrs schreite aber schleppend voran – bis zur Pandemie. Seit 2020 habe sich in vielen europäischen Städten einiges getan. Insbesondere die Romandie führte innert kurzer Zeit einige Experimente zur velofreundlicheren Ausgestaltung einiger Städte durch.

Bevor das Podium startete, legte Hannah Widmer kurz das theoretische Fundament. Die Doktorandin an der Universität Lausanne ging im Rahmen eines Forschungsprojekts der Frage nach, was verschiedene Städte zur Förderung des Velos unternommen haben. Die neu ausgearbeiteten Projekte jenseits der deutsch-französischen Sprachgrenze standen dabei im Zentrum: während der Pandemie eingeführte Pop-Up-Velowege. In Genf hatte die Stadt diese Pop-Up-Strecken an verschiedenen Hauptverkehrsachsen im Rahmen eines Testlaufs im Frühjahr 2020 eingeführt. Autospuren in der Innenstadt wurde dabei komplett für den motorisierten Verkehr blockiert. Lediglich in zwei Fällen wurden die Installation der temporären Velorouten wieder rückgängig gemacht. Auch in Lausanne funktionierte die Stadt mehrere Routen zu temporären Velowegen um. Hier allerdings nicht in der Innenstadt und auch nicht entlang einer konkreten Route zwischen wichtigen Punkten, sondern in zerstückelter Form in Richtung der Peripherie – um das Velo für PendlerInnen aus umliegenden Gebieten attraktiv zu machen. Auch in Fribourg gab es ein entsprechendes Projekt, das zunächst temporär installiert, nach 60 Tagen wieder rückgängig gemacht und nun schliesslich dauerhaft eingerichtet wurde.



Am Pro-Velo-Podium zur städtischen Velopolitik standen Pop-Up-Velowege und «tactical urbanism» im Zentrum der Diskussion. Sergio Scagliola

Diese Tendenz zu zeitlich limitierten Experimenten im Strassenverkehr entspringt der Strategie des «tactical urbanism». Dabei steht ein konkretes Ziel im Zentrum, das mithilfe punktueller, günstiger, schnell installierter und umkehrbarer Massnahmen umgesetzt werden kann. Diese Taktik hat in der Deutschschweiz weniger Anklang gefunden. Den Grund stellte Hannah Widmer in drei Punkten fest: generelle Ablehnung kurzfristiger Massnahmen, nicht deckungsgleiche Sicht auf die Velopolitik zwischen Kantonen und Städten sowie fehlende «political champions». Verleger des Velojournals und Podiumsmoderator Pete Mijnsen eröffnete daraufhin die Diskussion.

Wie weiter?

In Bezug auf die Frage, wie «tactical urbanism» weiterentwickelt werden kann, waren sich die PodiumsteilnehmerInnen einig: Es braucht mehr Mut zur Unkonventionalität und eine selbstbewusste Testmentalität. Dafür sei es aber nötig, dass die Organisationen zur Förderung des Veloverkehrs als «Juckpulver» fungieren müssen, um zukünftigen Fortschritt anzustossen. Dass das noch nicht so gut funktioniert, erläuterte Yvonne Ehrensberger, Geschäftsführerin von Pro Velo Zürich: «Es gibt zu wenig Mut, zu grosse Angst vor der Veränderung bestehender Gesetze, wenig Spontantät und eben fehlende Testmentalität». Der Berliner Veloaktivist Florian Keiper von «changing cities» kannte diese Funktion als Juckpulver schon gut aus früherem Aktivismus. In Berlin sei in Bezug auf Verbesserungen in der Velopolitik lauter Widerstand eine grundlegende Voraussetzung für Wandel in der Verkehrsplanung. Ohne politische Aktionen wären etwa die Berliner «protected bike lanes» wohl nicht so schnell eingeführt worden.

Davon will man sich bei Pro Velo Zürich eine Scheibe abschneiden. Die wiederkehrende Frage bleibt aber, wieso die Velopolitik so langsam weiterkommt. Schliesslich wäre eine gesellschaftliche Mehrheit, aber auch eine in Parlament und Exekutive, vorhanden, die sich für den Ausbau des Velonetzes ausspricht. Die Visionen und Ideen sind vorhanden, lediglich an der Umsetzung der Umverteilung des Strassenraums hapert es noch. Das ist natürlich auch auf die laute Opposition zurückzuführen, vor welcher sich BefürworterInnen eines Ausbaus des Velonetzes immer wieder legitimieren müssen. Aber genau in Bezug auf den «tactical urbanism» erhofft sich Pro Velo eine neue, durchsetzungsfähige Stossrichtung, die Experimente nicht scheut. Hannah Widmer ergänzte, dass der Opposition mit diesen kurzfristig umsetzbaren Projekten wie Pop-Up-Velowegen auch der Wind aus den Segeln genommen werden könne – die Experimente zeigen ihren Wert schnell, was den Widerstand auch einfacher mache.

Die Pandemie hatte einer schnell umsetzbaren, dynamischen Velopolitik durchaus in die Karten gespielt. Diesen Schwung hoffen die VeloaktivistInnen beizubehalten und den «tactical urbanism» auch in der Politik zum Thema werden zu lassen. Für die postpandemische Zukunft gilt es aber, das Velo insbesondere als Symbol für Klimaneutralität beizubehalten und zu stärken. Yvonne Ehrensberger sieht darin eine grosse Chance, einen Aspekt der Klimakrise anzugehen: «Auf kurzen und mittleren Strecken muss auf das Velo gesetzt werden.» Optimistisch für die Zukunft gestimmt waren aber alle – auch wenn die Verbesserungen teils schleppend sind, sei Veloaktivismus wenigstens ein Aktivismus, der viel Spass bereite. Auf dem Fahrrad dürften die Anwesenden deshalb ohnehin bleiben.