

Gefühl schlägt Norm

Thomas Hug-Di Lena erläutert im Gespräch, warum gute Infrastruktur erst dann wirkt, wenn sie sich für Menschen richtig anfühlt, und weshalb Verkehrsplaner:innen dafür die Grenzen des Möglichen ausloten sollten.

Als Verkehrsplaner setzen Sie sich für eine «menschengerechte» Verkehrsplanung ein. Was heisst das?

Das subjektive Empfinden der Menschen sollte bei der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Das kommt in unserer von Ingenieuren dominierten Branche oft zu kurz. Wir wissen beispielsweise, dass sich Menschen auf breitflächig rot bemalten Velowegen sicherer fühlen als auf schmalen mit gelben Streifen. Ist das bekannt, sollte die Infrastruktur auch so gebaut werden, denn Menschen

«Velofahren sollte so selbstverständlich sein wie zu Fuss zu gehen. Solange es als politisches Thema behandelt wird, bleibt es jedoch eine Nische.»

Thomas Hug-Di Lena

nutzen diese nur, wenn sie sich wohlfühlen. Wir müssen aber auch darüber nachdenken, wie wir über das Velo sprechen. Velofahren sollte so selbstverständlich sein wie zu Fuss zu gehen. Solange es als politisches Thema behandelt wird, bleibt es jedoch eine Nische. Dabei ist Velofahren vielfach schlicht die praktischste Art, sich in der Stadt zu bewegen. Das sollte auch die Botschaft sein. Dann geschieht die Veloförderung ganz von allein, in den Köpfen wie auch auf den Strassen.

In letzter Zeit gab es vermehrt Gegenwind fürs Velo. Der Autobahnausbau rückt wieder in den Vordergrund.



Thomas Hug-Di Lena lässt sich von Rückschlägen nicht aus der Ruhe bringen.

Inwiefern ist jeder zusätzliche Autobahnkilometer tatsächlich ein Rückschritt fürs Velo?

Werden Autobahnen ausgebaut, nimmt der Autoverkehr vielerorts zu. Wo sich die Wege von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden mit dem motorisierten Verkehr kreuzen, wird es dann oft gefährlicher. Deshalb braucht es bei einem Autobahnausbau

in Siedlungsgebieten immer umfassende flankierende Massnahmen. Dazu gehören tiefere Tempolimiten, Durchfahrtsbeschränkungen und auch die Umnutzung von Strassenräumen zugunsten des Velo- oder Fussverkehrs. Das mildert die Folgen, löst aber den Widerspruch nicht.

Wie bleibt man selbst bei Rückschritten optimistisch?

Sie sprechen auf Ihrer Website von «Anflügen von Aussichtslosigkeit» ...

Ich freue mich extrem, wenn ich merke, was alles möglich ist. Manchmal werde ich aber auch wieder von der Realität eingeholt. Doch auch aus Rückschlägen lässt sich etwas machen. Der Autobahnappell vor der Abstimmung vom 24. November 2024 ist dafür ein gutes Beispiel: Viele Verkehrsexpertinnen und -experten wagten es, ihn zu unterschreiben, und er wurde in der Arena diskutiert. Die gewonnene Abstimmung hat etwas in Gang gesetzt. Ich sehe auch, wie sich die Städte verändern. Das Velo wird alltäglicher, sichtbarer und selbstverständlicher. Das macht mir Mut.

Ein Beispiel?

In Grenchen wollten wir zunächst eine Strasse nördlich des Bahnhofs für den Veloverkehr stärken. Wir stiessen aber auf Widerstand und merkten, dass wir auch südlich des Bahnhofs ähnliches Potenzial fürs Velo ausschöpfen können. So entstand eine Vision mit vielfältigen, lebenswerten Räumen. Etwa mit Cafés, begrünten Plätzen, verkehrsberuhigten Zonen, einem attraktiven Veloweg entlang eines renaturierten Bachs und einer Unterführung, die diesen Stadtteil mit dem Bahnhof verbindet. Eine Win-win-Situation für alle. oo

Thomas Hug-Di Lena

ist Verkehrsplaner mit eigenem Unternehmen (urbanista.ch), Mitglied der Grünliberalen, in der Velokommission der Stadt Zürich und Mobilitätsexperte in der Stadtbildkommission der Stadt Baden. Ausserdem ist er Autor der monatlichen Verkehrswende-Kolumne bei der Plattform Tsüri.ch und LinkedIn Top Voice in Sachen Mobilität. Er ist 34 Jahre alt, verheiratet, Vater einer Tochter und lebt in Zürich.



Foto: zVg