

Velokonferenz: die Denkfabrik fürs Velo

Die gesetzlichen Grundlagen stehen, doch auf Schweizer Strassen ist der Verfassungsauftrag, sichere und durchgängige Velowege zu bauen, bei Weitem noch nicht umgesetzt. Rebecca Müller und Michael Liebi von der Velokonferenz Schweiz über einladende Veloinfrastruktur, Inspirationen aus den Niederlanden und das Velo als Instrument für mehr Lebensfreude.

Warum braucht es die Velokonferenz Schweiz?

Rebecca: Eine wichtige Aufgabe für uns ist es, Impulse zu geben. Viele Länder sind weiter als wir. Dieses Wissen möchten wir auch in die Schweiz bringen. Gleichzeitig verstehen wir uns als Ort des Austauschs: Bei uns kommen Fachleute aus allen Kantonen, Städten und privaten Planungsbüros zusammen. Wenn wir die Veloverkehrsplanung gemeinsam anpacken, entfalten wir viel mehr Wirkung.

Michael: Historisch gesehen waren Veloplanende in der Verwaltung oft Einzelkämpfer:innen, die sich gegen andere Mobilitätsanliegen durchsetzen mussten. Das Zusammensein in der Velokonferenz gibt uns die Energie, das Thema Velo mit einem guten Groove voranzubringen.

Wie nah ist das flächendeckende Velo-Netz?

Rebecca: Die gesetzliche Grundlage – das Veloweggesetz – ist da, die Kantone und Gemeinden stehen in der

Pflicht. Aber in der Umsetzung bleibt wahnsinnig viel zu tun, bis das Gesetz vom Papier auf die Strasse kommt und die Menschen es im Alltag wirklich spüren.

Michael: Wir haben in den letzten Jahren einen Paradigmenwechsel vollzogen. Lange wurde die Veloplanung nur für jene gedacht, die sowieso Velo fahren, unabhängig davon, ob es Veloinfrastruktur hat und wie gross das Risiko ist. Schauen wir in die Niederlande, fährt dort die ganze Gesellschaft Velo – vom Kind bis zum König. Auch wir müssen Verhältnisse schaffen, die für alle passen.

«Angemessene Geschwindigkeiten ermöglichen, dass sich die Menschen gegenseitig wahrnehmen.»

Rebecca Müller

Weshalb gelingt es bislang nicht, die Zahl von Verletzten und Toten im Veloverkehr deutlich zu senken?

Michael: Jeder Unfall ist einer zu viel. Unsere Strassen sind schlicht nicht sicher genug. Nicht nur draussen vor Ort, sondern auch in der Planung und in der gesellschaftlichen Diskussion bekommt das Velo nicht den Platz, den es verdient. Wir müssen die Rahmenbedingungen einblenden, die Unfälle beim Velo- und Fussverkehr begünstigen, und dann handeln: Die positiven Wirkungen von gut ausgebauten und durchgängigen Veloinfrastrukturen oder von Tempo 30 sind ja längstens gut belegt. Ein sicheres System berücksichtigt alle Aspekte vom Gesamtver-

kehrskonzept bis zur Wahl des Randsteins. Städte wie Helsinki, die sehr aktiv eine umfassende «Vision zero»-Strategie verfolgen und damit viel Leid verhindern, zeigen uns den Weg.

In der Freizeit boomt das Velo, doch auf dem Arbeitsweg dominiert nach wie vor das Auto. Wie knacken wir diese Nuss?

Michael: Mit Infrastruktur! Die Verkehrsplanung ist stark angebotsgetrieben. Das wurde jahrzehntelang fürs Auto gemacht – schaffen wir nun gute Angebote fürs Velo, kommen die Leute. Rund 60 Prozent der Menschen würden gerne mehr Velo fahren, wenn die Voraussetzungen stimmten. Neben sicheren Wegen braucht es ein Gesamtpaket: den Zugang zum Velo, Visibilität und Angebote wie die Fahrkurse von Pro Velo. Auch die Kombination von Velo und Zug besitzt noch riesiges Potenzial. Es geht gar nicht darum, jede lange Autofahrt oder jeden schweren Transport komplett zu ersetzen, sondern darum, den Anteil des Veloverkehrs substantiell zu erhöhen.

Rebecca: Das Stichwort lautet «Convenience», Komfort: Velofahren muss schlicht das Bequemste und Praktischste sein. Wenn wir die Hürden abbauen, wird das Velo in den kompakten Schweizer Städten ganz schnell zum beliebten Verkehrsmittel für die unterschiedlichsten Menschen.

Manche Menschen haben den Eindruck, der Ton im Strassenverkehr sei rauer geworden. Braucht es mehr Trennung oder mehr Miteinander?

Michael: Das Bild ist komplex. Wir sehen ein hoffnungsvolles Gegenbeispiel: In Städten, in denen der Veloverkehr stark zunimmt, sind die Men-

Velokonferenz Schweiz

Die Velokonferenz Schweiz (Conférence Vélo suisse, Conferenza Bici Svizzera) ist die nationale Fachorganisation für Veloverkehrsplanung. Sie versteht sich als Forum für den Erfahrungsaustausch und den Wissenstransfer von Fachleuten.

www.velokonferenz.ch



Michael Liebi und Rebecca Müller setzen sich mit der Velokonferenz für eine durchgehende und komfortable Veloinfrastruktur ein.

In verschiedenen Regionen werden derzeit Velobahnen geplant. Welche Chancen bieten diese Grossprojekte?

Michael: Velobahnen denken das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel – mit abgetrennten Wegen, Brücken und Unterführungen. Um das Ziel des ASTRA, den Veloverkehr bis 2035 zu verdoppeln, zu erreichen, sind diese Investitionen unverzichtbar.

Rebecca: In den Niederlanden heissen Velobahnen «Durchradelrouten» – sie bieten durchgehende Qualität. Studien zeigen: Solche Routen steigern den Veloanteil im Pendelverkehr deutlich, reduzieren Auto-Staus und erhöhen die Lebensqualität. Neben all den wichtigen Argumenten wie Klimaschutz, Lärmreduktion oder Gesundheitsförderung ist das Velo auch ein Instrument für mehr Lebensfreude für die ganze Bevölkerung. **OO**

Sie finden eine längere Fassung dieses Interviews unter www.pro-velo.ch/Radtalk

schen gegenüber dem Autoverkehr sichtbar. Das schützt. «Safety in numbers», «Sicherheit durch Gemeinschaft», ist ein realer Trend. Wer gemeinsam und sichtbar unterwegs ist, verändert auch das Verhalten der Autofahrenden, die sich anpassen müssen.

Rebecca: Der öffentliche Raum sollte so gestaltet sein, dass er zu einem echten Miteinander einlädt und alle Platz haben. Angemessene Geschwindigkeiten ermöglichen, dass sich die Menschen gegenseitig wahrnehmen.

Rebecca Müller

Die Politikwissenschaftlerin aus dem Kanton Freiburg (45) war lange Geschäftsleiterin von Pro Velo Bern und Pro Velo Kanton Bern. Anfang 2025 wechselte sie zur Velokonferenz Schweiz. Rebecca Müller lebt in Bern und sucht in ihrer Freizeit Lost Places auf stillgelegten Eisenbahnstrecken.

Michael Liebi

Seit 2021 im Vorstand der Velokonferenz Schweiz, übernahm Michael Liebi 2025 deren Präsidium. Der Raum- und Verkehrsplaner prägte die Velooffensive der Stadt Bern. Der 46-jährige Berner liebt Velotouren in die Berge, Wandern und Zelten.