Velostadt Basel? : We like E-Bike

Autor(en): **Zeller, Manuela**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2017)**

Heft 4: **Unterwegs**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-842702

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

We like E-Bike

Aus Sicht der Stadtplanung ist das Velo das ideale städtische Transportmittel. Doch in Basel hat es sich noch nicht vollends durchsetzen können. Mit dem inzwischen salonfähigen Elektroantrieb fällt immerhin Bequemlichkeit als wichtiger Grund für das Nicht-Velofahren weg. Bleibt die Angst vor Unfällen. Was braucht es, damit Basel eine Velostadt für alle wird?

Der städtische Verkehr steht unter Druck: Nicht nur die Bevölkerung wächst, sondern auch die Mobilitätsbedürfnisse pro Individuum. Ein Zukunftsszenario des Bundesamts für Raumentwicklung prognostiziert, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2040 um 25 Prozent zunehmen wird. Unter diesem Gesichtspunkt ist das Velo das ideale städtische Verkehrsmittel. Keine Abgase, kein Lärm und selbst dicht befahrene Velorouten zerschneiden keine Quartiere, wie das etwa stark frequentierte Strassen tun. Ausserdem braucht der Drahtesel sowohl im parkierten wie im fahrenden Zustand weniger Platz als das Auto: Etwa zehn Velos passen auf einen Autoparkplatz. Die Wagen sind zudem meist nicht vollbesetzt unterwegs. Gemäss neusten Zahlen sitzen im Schnitt nur 1,6 Personen in einem Auto. Diese wenigen Personen brauchen also für ihre Mobilität überdurchschnittlich viel Raum.

Trotz den positiven Eigenschaften, die das Velofahren im städtischen Kontext hat, wird das Potenzial der Fahrräder in Basel noch längst nicht ausgeschöpft. Für viele Fahrten, die mit dem Velo fast CO_2-neutral zurückgelegt werden könnten, wird von vielen leider immer noch das ineffiziente Auto genutzt. Gemäss dem Städtevergleich 2012 sind etwas mehr als die Hälfte der Autofahrten in Basel-Stadt kürzer als 5 Kilometer – eigentlich eine optimale Velodistanz. Warum satteln dann nicht mehr Menschen auf die gesundheitsfördernden und erst noch klimafreundlichen Velos um? In Erhebungen zu den Gründen, warum für viele das Velo keine Alternative ist, besetzen zwei Kategorien von Argumenten die Spitzenplätze: mangelnder Komfort (zu streng, zu verschwitzt, zu steil) und mangelnde Verkehrssicherheit.

Mit dem Akku unter dem Füdli die Welt retten

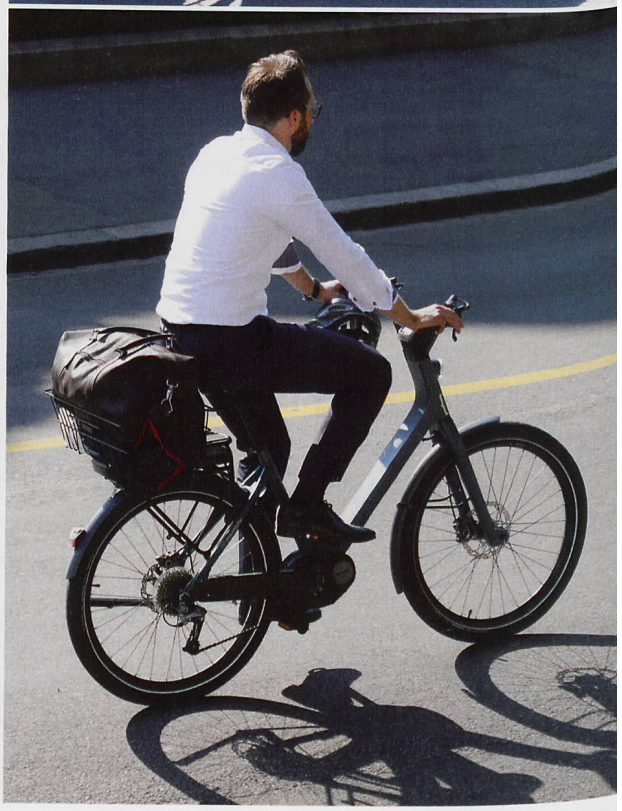
Zumindest bezüglich Komfort schafft das E-Bike hier Abhilfe: Wir können ohne gross zu schwitzen zur Arbeit fahren und mit Kind und Wocheneinkauf im Anhänger das Bruderholz hinaufradeln. Auch gesundheitliche Probleme fallen weniger ins Gewicht. Aus ökologischer Sicht ist das motorisierte Velo trotz einiger Negativpunkte sinnvoll. Aber nur, wenn damit

Noch ist unklar, wie viel Velo die Baslerinnen und Basler wollen.

tatsächlich Fahrten mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr ersetzt werden, jedoch nicht, wenn dadurch Fahrten mit dem normalen Velo wegfallen. Zum Glück gibt es auch dazu Zahlen. Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat 2014 die Nutzung von E-Bikes untersucht. Die Zahlen zeigen folgendes Bild: Mit einem E-Bike werden pro Jahr durchschnittlich 2600 Kilometer zurückgelegt. Von dieser Strecke ersetzen 1000 Kilometer Autofahrten, 570 Kilometer Fahrten mit dem Öffentlichen Verkehr und 420 Kilometer Fahrten mit dem konventionellen Velo. Unter dem Strich fällt die Bilanz also positiv aus.

Für die verkehrsgeplagte Stadt ist das E-Bike also tatsächlich ein Segen. Wie bereits erwähnt, sind es aber nicht nur gesundheitliche Probleme oder die schlichte Bequemlichkeit, welche eine durchschnittliche Nicht-Velofahrerin vom Griff zum Fahrrad abhält. Es ist auch die mangelnde Verkehrssicherheit. Linksabbiegen über die tückischen Tramschienen, hinten die Autos im Nacken und vorne «glögglet» schon das entgegenkommende Tram ... Für die Fitten und Geübten sind solche Situationen kein Problem, für viele andere aber ein Grund, das Fahrrad im Keller zu lassen. 31 Prozent der Baslerinnen und Basler, die mit dem Velo unterwegs sind, haben Angst vor einem Unfall.

Besser als Winterthur werden

Für den E-Bike-Boom, der 2016 so richtig an Fahrt aufgenommen hat, brauchte es vor allem den technischen Fortschritt. Für die notwendige Optimierung der Infrastruktur zugunsten des Drahtesels ist jedoch noch viel politischer Willen nötig. Denn noch ist unklar, wie viel Velo die Baslerinnen und Basler wollen. Der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative, die forderte, dass der Autoverkehr um 10 Prozentpunkte reduziert werden müsse, wurde zwar 2010 deutlich angenommen. Der Veloring hingegen wurde im Mai ebenso deutlich abgelehnt. Kurz darauf bewilligte der Regierungsrat den «Masterplan Velo», mit dem Ziel, zur velofreundlichsten Stadt der Schweiz zu werden und damit Winterthur vom Spitzenplatz zu verdrängen.

Manuela Zeller