

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 135 (2009)  
**Heft:** 6: Veloverkehr fördern

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



(Foto: KEYSTONE/Science Photo Library/Martyn F. Chillmaid)

## VELOVERKEHR FÖRDERN

Vor Kurzem konnte man in der Zeitung<sup>1</sup> die Schlagzeile «Auf Frühenglisch folgt nun Frühfranzösisch» lesen – bei einem solchen Programm bleibt Kindern kaum Zeit für freie Beschäftigungen wie «Velöle»: Einfach mit dem Velo durch die Gegend fahren, Spass haben und gleichzeitig Sicherheit im Umgang mit dem Fahrzeug bekommen. Eine bedenkliche Tatsache ist, dass immer weniger Kinder und Jugendliche mit dem Velo unterwegs sind. Dabei ist Velofahren eine gesunde und umweltfreundliche Mobilitätsform, und jeder neue Velofahrer entlastet den öffentlichen und den Individualverkehr. Im Hinblick auf bestehende Verkehrsprobleme ein lohnender Gedanke.

Ein gutes Verkehrsangebot hilft, schneller und sicherer ans Ziel zu kommen, und animiert auch Personen, die dem Velofahren noch reserviert gegenüberstehen, das Velo vermehrt für die täglich zurückzulegenden Wege zu benutzen. Viele Städte und Gemeinden haben in den letzten Jahren den Veloverkehr in die Planung ihrer Vorhaben einbezogen. Werden weitere Schwachstellen beseitigt, können die Massnahmen ihre Wirkung voll entfalten und das Velo als Nahverkehrsmittel eine Renaissance erleben. In den Agglomerationsprogrammen der Kantone sind viele solcher Massnahmen geplant und werden vom Bund unterstützt.

Um das Velofahren interessant zu machen und mehr Menschen für den Gebrauch im Alltag zu begeistern, braucht es aber mehr als nur infrastrukturelle Massnahmen. Der Ausbau der Verkehrswege und die Parkierungsmöglichkeiten können noch so durchdacht sein, es werden sich immer verschiedene Verkehrsmittel den zur Verfügung stehenden Raum teilen müssen. Ein störungsfreies und sicheres Miteinander wird erreicht, wenn viele Verkehrsteilnehmer alle Verkehrsformen nutzen und so das gegenseitige Verständnis geschult wird. Verhältnisse wie im Comic «Georgettes Traum» (S. 20) werden immer ein Traum bleiben, dennoch ist die Förderung des Veloverkehrs notwendig und sinnvoll.

**Daniela Dietsche**, dietsche@tec21.ch

### Anmerkung

1 «Aargauer Zeitung vom» 21.1.2009

### 5 WETTBEWERBE

Passagen – Sanierung Anfos-Haus, Basel

### 13 MAGAZIN

Wechsel in der Verlagsleitung

### 18 AUFBRUCH IM VELOVERKEHR?

**Ruedi Weidmann** Das grosse Potenzial und die Schwachstellen sind bekannt, die Handbücher und Vollzugshilfen verfasst; dennoch wird die Förderung des Veloverkehrs noch stiefmütterlich behandelt.

### 20 GEORGETTES TRAUM

**Anna Röthlisberger** Hindernisfrei durch die Stadt, genügend Veloabstellplätze – ein Traum?

### 23 SINNVOLL VERKNÜPFEN

**Alexander Felix** Die Vorteile von Velo und öffentlichem Verkehr können durch eine sinnvolle Verknüpfung und passende Massnahmen gefördert werden.

### 28 UNGELIEBTES HUCKEPACK

**Nora Kempkens** In der Schweiz scheint die Meinung vorzuherrschen, dass die Velomitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln die sinnvollste Förderung sei: ein Gegenbeispiel aus den Niederlanden.

### 30 BERGAUF

**Daniela Dietsche** Ein Lösungsansatz wird immer wieder diskutiert: Der Velolift in Trondheim läuft seit gut 15 Jahren unfallfrei. Dennoch gibt es weltweit keinen zweiten.

### 34 SIA

Studierfähigkeit sichern durch Dialog | Sofia, europäische Hauptstadt – A&K-Reise | Zwei Register | Kurse SIA-Form

### 39 PRODUKTE

### 45 IMPRESSUM

### 46 VERANSTALTUNGEN