



# VIVE LE VÉLO

MIT DEM 2015 GESTARTETEN "PLAN VÉLO" MÖCHTEN DIE STATDVÄTER VON PARIS DEN VERKEHR IHRER METROPOLE BIS ZUM JAHR 2020 UMKREMPeln. KURZ NACH HALBZEIT DES PROJEKTS HABEN WIR UNS RUND UM DEN EIFFELTURM UND AN DER SEINE UMGEGEHEN

Tem evendempos dolenti aspellaut ariam la il molent porero est odite eos core est, iundia perita tem facilig

**V**or 10 Jahren war Fahrrad fahren in Paris für viele Einwohner, Zugereiste und Touristen noch undenkbar“, sagt Trine Jansen, die täglich als Berufspendlerin mit ihrem Velo durch die Seine-Metropole fährt. Für sie bedeutet Radfahren in Paris Mobilität, Ökologie und Unabhängigkeit zugleich. Als junge Mutter ist das Velo

für sie perfekt, denn es ermöglicht ihr zwischen der Arbeit und dem Familienleben noch ein wenig Sport zu treiben. Sicherheit hat für sie dabei Priorität. „Nicht alle Autofahrer haben sich auf die stetig wachsende Zahl der Radler eingestellt. Der Blick in den Rückspiegel vor dem Abbiegen oder die Kenntnissnahme der Radspur tendieren bei einigen gegen Null. Wer unfallfrei durch Paris mit dem Fahrrad

fahren möchte, der muss verstehen wie die Autofahrer ticken“, so Jansen.

Bei dieser Aussage stellt sich sogleich die Frage, wie lange benötigt man, um dieses Verständnis aufzubauen? Um eine nicht zu lange Lernphase in Kauf nehmen zu müssen, hat Anne Hidalgo, seit 2014 Bürgermeisterin von Paris, einen Maßnahmenkatalog entworfen mit dem Ziel ein kleines Paradies



„Ich kenne den `Plan Vélo` nicht im Detail und ich kann auch nichts zum aktuellen Entwicklungsstand sagen. Aber das sich zum Thema Fahrrad in Paris gerade jede Menge verändert, das kann ich deutlich spüren.“

Trine Kovac Jensen / Berufspendlerin  
Fährt jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit



Tem evendempos dolenti aspellaut ariam la il molent porero est odite eos core est, iundia perita tem facilig

für Radfahrer zu erschaffen. Noch belegen die Cyclisten die letzte Position in der Rangordnung der Verkehrsteilnehmer auf den Straßen, bis 2020 soll sich das indes ändern.

### Rückeroberung von Straßen

Was aber genau steckt hinter dem „Plan Vélo“? Der Vizebürgermeister Christophe Najdovski, dessen Ressort Verkehrswesen für diesen Maßnahmenkatalog zuständig ist, erklärt es uns mit seinen ganz eigenen Worten: „In den letzten 40 bis 50 Jahren wurde viel für den motorisierten Verkehr in Paris getan. Jetzt fangen wir damit an, den Autos wieder Platz wegzunehmen, um ihn dem Fahrradverkehr zur Verfügung zu stellen.“

Die Phase der Rückeroberung und Neuaufteilung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes hat bereits begonnen. Der Stadtrat verabschiedete für den Zeitraum von 2015 bis 2020 ein Investitionspaket von 150 Millionen Euro. Teile der ambitionierten Projekte befinden sich noch in der Vorbereitung, andere wurden bereits umgesetzt: So ist es im innerstädtischen Bereich zu Teilen nicht nur ruhiger, sondern auch langsamer geworden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wurde für große Teile der Innenstadt durchgesetzt. Busspuren dürfen nun auch von Radfahrern genutzt werden, und viele Einbahnstraßen haben einen Fahrradstreifen erhalten, so dass sie von Radlern in beide Richtungen befahren werden können. Richtig spannend ist es auch an Ampelanlagen vor Kreuzungen geworden, denn hier existieren seit Neuestem Fahrradzonen. Diese verschaffen linksabbiegenden Radfahrern mehr Sicherheit. Das alles sind Maßnahmen, die schnell umsetzbar waren und erste effiziente Wirkungen erzielen.

Aber dem nicht genug. Der Straßenbau verschlingt gerade jede Menge der bereitgestellten Investitionsgelder, um zwei Velo-Express-Routen von Nord nach Süd und von Ost nach West entstehen zu lassen. Teilweise kann man diese bereits befahren. Auch hier hat das Thema Sicherheit Priorität.



**„Was wir jetzt machen: Wir stellen dem Auto seinen angemessenen Straßenanteil zur Verfügung. Es muss jetzt Bereiche, in denen es ultradominantes und uneingeschränktes Nutzungsrecht hatte, teilen. Ein neues Gleichgewicht soll hergestellt werden, zu Gunsten aller Verkehrsmittel, aber insbesondere fürs Fahrrad.“**

Christophe Najdovski / Vize-Oberbürgermeister in Paris

Die Radspur wurde durchgehend von der Pkw-Fahrbahn durch eine Bordsteinerhöhung getrennt. Insgesamt ist eine Verdoppelung des Radwegenetzes auf 1400 Kilometer geplant. Im Zentrum sollen Rundparcours und an der Seine Velo-Highways entstehen. Der Richtungswechsel ist erkennbar. Dennoch bremst Najdovski die Zuversicht des Radlers, die er eben noch genährt hat: „Wir haben uns viel vorgenommen. Dennoch ist nicht jedes Projekt so schnell realisierbar, wie es sich die Politik manchmal wünscht. Wir werden nicht morgen zum ‚französischen Utrecht‘, aber wir haben Visionen und treiben diese voran.“

### Rad entdecken, Begeisterung wecken

Das Ziel des Senats ist es, noch mehr Menschen für das Velo zu begeistern und den Verkehrsanteil des Fahrrades bis 2020 auf 15 Prozent zu steigern. Vor Einführung des Maßnahmenkatalogs lag diese gerade mal bei fünf Prozent – und davon waren die wenigsten waschechte Pariser, sie hielten sich lange vom Velo fern.

Einzig Touristen und beruflich Niedergelassene aus anderen Nationen konnte das Chaos auf den Straßen nicht abschrecken. Um aber auch die Pariser

zum Aufsatteln zu bewegen und vom „Plan Vélo“ zu überzeugen, hat sich das Team um den Vizebürgermeister Unterstützer an die Seite geholt. Diese findet man montags bis freitags, jeweils von 12 bis 17 Uhr, im „Maison de Vélo“, welches sich unweit des Place de Bastille befindet. Viki Lambert gehört zu den engagierten Velonistinnen, die hier nachmittags Rede und Antwort stehen, Fahrrad-Workshops organisieren, Ausfahrten planen und eine Selbsthilfe-Werkstatt anbieten.

### Das Interesse wächst stetig

Derzeit arbeitet ihr Team, welches sich aus vier Pariser Fahrradvereinen zusammensetzt, an der Erstellung eines virtuellen Velo-Routenplaners für die Innenstadt, der auch alle Velib-Stationen erfassen soll. Vicki berichtet, dass sie und ihr Verein bereits vor 15 Jahren, die Maßnahmen die im Plan aufgeführt sind, in Gesprächen mit dem Senat gefordert haben.

Für sie erfolgt die derzeitige Umsetzung definitiv zu spät, dennoch ist sie glücklich, dass sich an der Seine überhaupt etwas bewegt. Mit Blick auf den Zustand von vor 30 Jahren ist man ein großes Stück vorwärts gekommen. Das Interesse am „Maison de Vélo“ wächst stetig und spiegelt sich deutlich in den Anfragen und der Anzahl der Teilnehmer in den Bike-Seminaren wieder. Die Kinder-Workshops sind zu 95 bis 100 Prozent belegt und bei den Erwachsenen arbeitet man derzeit sogar mit Wartelisten. Mit Stolz erzählt uns Vicki von den Best Agers zwischen 45 und 60 Jahren, die einen Großteil der

Otam alitat eumet  
quinto nserupitae  
posa preperae  
endelit odigenim  
reius doluptatis  
utem entiae  
reperiaepe quid

Teilnehmer in den Bike-Seminaren stellen und von den strahlenden Gesichtern der Frauen und Männer, wenn sie das erste Mal ohne Hilfestellung auf einem Velo fahren. Die Zeit ist anscheinend angebrochen, in dem eben auch die Pariser das Fahrrad für sich entdecken.

Die Vereine sind in ihrem Engagement jedoch nicht allein. So findet man rund um den Eiffelturm immer mehr Mitstreiter für das Thema Radfahren. Kevin ist häufig mit seinem Bike im inneren Zirkel der City unterwegs – und das selten allein. Seine Begleiter sind Jungs und Mädchen im Alter zwischen sechs und 14 Jahren, die in einer Vorstadt, einem sogenannten „Banlieue“ von Paris leben. In deren Freizeit trifft er sich mit den Kids und bringt ihnen das Fahrradfahren bei. Wer sich auf dem Velo sicher bewegen kann, der darf mit Kevin in die Innenstadt. Hier erklärt er im Straßenverkehr galle Regeln und vermittelt dazu noch wissenswertes und geschichtliches zu den architektonischen Meisterwerken in den verschiedenen Arrondissements. Ein Engagement zum Vorzeigen, welches immer die schwierige Frage beantworten muss: Wo bekommen die Kids die Fahrräder her?

### Teilen statt kaufen – Velib Metropol

Hier setzt seit 2007 das Fahrradverleihsystem Velib an. Eine Finanzierung durch den Senat gab es hierfür nicht, dennoch wird es seit der ersten Stunde unterstützt und findet auch im Plan Vélo seine Beachtung. Bürgermeisterin Hidalgo hat das Projekt stets im Visier und ist aktiv an der Optimierung



SAS Zonen  
Ziel bis 2020:  
7000 neue SAS  
Zonen an Ampeln  
einrichten



beteiligt, so das aufgrund neuer Auflagen und Anforderungen die Karten der Bewirtschaftung neu gemischt wurden. Seit 2018 verbirgt sich hinter Velib Metropol das Konsortium Smovengo, welches derzeit rund 1200 Fahrrad-Stationen in der Pariser Innenstadt betreibt. Mittels Computer werden alle Leihräder geortet und leere Stationen zeitnah gemeldet. Um immer die Verfügbarkeiten zu gewährleisten sind rund um die Uhr Busse im Einsatz, die die Velos einsammeln und den Standorten neu zu teilen.

Bald gibt es noch einiges mehr zu kontrollieren, denn es sind mit Umsetzung des Plan Vélo weitere 300 Leihstationen geplant, die künftig noch flächen-deckender Randgemeinden mit der City verbinden sollen. Neben der Standorterweiterung wurde und wird aber auch das Sortiment ausgebaut. Gab es bisher ein Fahrrad-Modell, so findet man jetzt auch kleine Fahrräder für Kinder sowie E-Bikes an den Verleihpunkten.

Mit der Übernahme durch Smovengo haben sich zudem die Nutzungsbedingungen verändert. Auch ohne Abonnement zu sein, kann man sich nun schnell und einfach anmelden und ein Rad ausleihen. Allerdings fallen mit der ersten Minute Gebühren an. Für Abonnenten bleibt hingegen die erste halbe Stunde am Tag kostenfrei. Kurzzeit-Abos sind bereits für 24 Stunden oder sieben Tage erhältlich. Der Nutzer muss in diesem Fall zusätzlich für die effektive Dauer des Gebrauchs einen zeitlich basierten Obolus zahlen. Jahres-Abonnements sind bei unterschiedlichem Leistungsumfang ab 37,20 Euro erhältlich. Doch wie wirken sich solche Nutzungsmöglichkeiten auf die wachsende Zahl an Fahrradshops oder Bike-Cafés aus?

### Aus Gebrauch macht Neu

Bei einem Blick in das La Chouette Café, welches die Velo-Freaks Chris und Jacob in der Pariser Innenstadt betreiben, wird einem sofort klar, hier setzt man nicht auf den Verkauf von High-End-Material bei den Bikes, sondern auf gut aufgearbeitetes ältere



**„In unserer Stadt verändert sich gerade eine Menge und die Radfahrer fühlen sich durch diese Maßnahmen immer sicherer. Ich glaube, dass die Achtsamkeit der Autofahrer und Fußgänger hinsichtlich des Velos weiter zunehmen wird, umso mehr Radfahrer es auf den Straßen gibt.“**

Jacob Burke / Inhaber des Fahrrad-Shops/Cafés 'La Chouette Café'

Material. Vor dreieinhalb Jahren haben der Australier und der Engländer ihren gemeinsamen Laden eröffnet und wollten weitaus mehr als nur ein Fahrradgeschäft sein. Schon damals, so erzählen sie es heute, hat man den Wandel in der Stadt bemerkt. Radfahren wurde immer beliebter und so wollten sie einen Treffpunkt erschaffen, eine Community bilden, für die Leute denen das Velo am Herzen liegt.

Zu ihren Kunden zählen mittlerweile viele alt-eingesessene Pariser, aber ebenso Zugereiste aus anderen Nationen. Im Durchschnitt werden bei ihnen im Laden nicht mehr als 300 Euro für den Erwerb eines Fahrrads ausgegeben. Mag das Budget gering erscheinen, so ist dem Pariser die Sicherheit für das eigene Bike extrem wichtig. Und auch bei diesem Thema kommt der Plan Vélo zum Einsatz.

### Lösungen gegen Diebstahl

Ein wichtiger Punkt im Maßnahmenplan von Vize-Bürgermeister Najdovski sind gesicherte Abstellplätze für Fahrräder in der Stadt. Seit 2015 wurden bereits 10 000 Poller in Paris errichtet, an denen man sein Rad anschließen kann. Mit Blick auf die gewünschte Entwicklung ist dies indes viel zu wenig. Die Stadt baut daher auf drei neue Lösungen: Berufspendler, die neben dem Rad auch die Bahn be-

nutzen, können mit einer Art Kombi-Ticket auf Veligo zurückgreifen – gesicherte Abstellplätze in Bahnhöfen. Für Lösung zwei stehen die Niederlande Pate. Zwei große Fahrrad-Parkhäuser mit Stellflächen für bis zu 2500 Velos sind geplant. Eine Dauerkarte wird fünf bis zehn Euro pro Monat kosten – erschwinglich. Veloboxen, in denen fünf bis zehn Bikes Platz finden sollen, werden als dritte Lösung in der ganzen Stadt errichtet – aus gutem Grund. Wer die Wohnungsmieten in Paris kennt, der weiß welche Summen hier für wenige Quadratmeter aufgerufen werden. Auf den daraus resultierenden kleinen Flächen auch noch sein Fahrrad zu deponieren, ist kaum möglich. Die Velobox soll hier Abhilfe schaffen. Sie kann dauerhaft angemietet werden und bietet eine sichere Verwahrung des Bikes in der Nähe des Wohnortes.

### Paris holt auf

Auch Christophe Najdovski selbst benötigt immer wieder sichere Abstellplätze. Und auch er wünscht sich noch sichere Straßen und Wege, zählt er doch mittlerweile selbst zur stark angestiegenen Community der Berufspendler. Er sei davon überzeugt, dass das Fahrrad heutzutage die beste Wahl der Fortbewegung in einer Stadt sei. Durch die Luftverschmutzung und den Klimawandel bekomme es einen noch größeren Stellenwert, bringe es doch nur Vorteile mit sich: „Es ist schnell, ökonomisch und umweltschonend zugleich.“

Najdovski ist natürlich bewusst, dass die Versäumnisse der letzten 30 Jahre nicht komplett bis 2020 aufzuholen sind, doch er und sein engagiertes Team wollen unter allen Umständen den Abstand zu Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam aufholen.

Alex Hüfner



Velib – Pariser Fahrrad Leihsystem  
35% aller Radfahrer benutzen das System

# 50 Mio €

Für die Umsetzung des 'Plan de Vélo' wurde ein Investitionsvolumen von verabschiedet



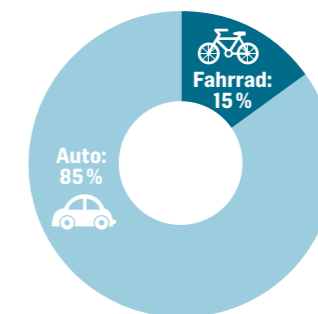
Paris hatte bereits vor der Neuvergabe und Erweiterung des Leihsystems 'Velib' im Januar 2018 mit 18.000 Bikes und 1200 Stationen das weltweit größte Fahrradverleihsystem



Ausbau/Verdopplung des innerstädtischen Radweges-netzes auf 1400 Kilometer

NUR NOCH **37%** DER PARISER BEVÖLKERUNG BESITZEN EIN EIGENES AUTO. TENDENZ ABNEHMEND.

Jährlich nimmt der Autoverkehr in Paris um 4 bis 5 % ab.



**15 PROZENT SOLL DER RADANTEIL AM GESAMTVERKEHR BIS 2020 BETRAGEN**



Kevin Kngangu bringt Kindern aus dem Randbezirk Radfahrer & Regeln bei.