VeloWagen

In jedem Auto steckt ein Fahrradfahrer

Hausarbeit Interventionsdesign - Eike Köhler & Mads Wollesen

Forschungsfrage

Wie kann der Autoverkehr in der Stadt verringert werden und dafür ein besseres Klima und Lebensgefühl geschaffen werden?

Lösungsannahme: Bessere Infrastruktur für Radfahrer -> schlechtere Infrastruktur für Autoverkehr -> Aufzeigen des Platzbedarfs zwischen Autos und Fahrrädern

Analyse

Geschichte

Die Geschichte des Autos ist zum einen von der industriellen Revolution geprägt, zum anderen und besonders im städtischen Raum durch die Trennung der städtischen Funktionen von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen. Durch die Trennung dieser Bereiche, folgte auch eine Trennung der Verkehrswege.
1937 gab es zwar noch nicht viele Automobile, doch eine „Reichsgaragenordnung" bestimmte bereits, dass zu jeder Wohnung und jedem Arbeitsplatz auch eine Garage oder zumindest ein Autostellplatz errichtet werden muss. Was damals geplant und gebaut wurde, sollte autogerecht sein.[1]
Das dieses Konzept nicht aufging und der geplante Platz nicht für die heutige Zahl Autos reichte, sehen wir jeden Tag auf unseren Straßen.
Wenn heute in einer Stadt der Anteil an nicht motorisiertem Individualverkehr (MIV) gering ist, liegt das fast immer an einer MIV freundlichen Stadtplanung. Im Gegenzug muss also besonders der Fahrradverkehr gefördert und gleichzeitig der MIV geschwächt werden, zum Beispiel durch Steuern, Maut und weniger Platz.
Besonders der verfügbare Platz ist ausschlaggebend für die Mobilität eines Verkehrsmittels.

Bestehende Interventionen

Gehzeug
Das "Gehzeug"ist eine Erfindung des österreichischen Professors und Verkehrswissenschaftlers Hermann Knoflacher. Das Gehzeug ist ein Holzgestell, dass man sich mithilfe von Schultergurten umschnallen kann und der Fläche eines PKWs entspricht (4,30 x 1,70 m). Durch das Gehzeug soll verdeutlicht werden wieviel weniger Platz ein Fußgänger im Vergleich zu einem Fahrzeug braucht. Dadurch wird den Betrachtern vor Augen geführt, wie unverhältnismäßig viel Platz ein Auto einnimmt, um einzelne Personen zu befördern. Die Idee des Gehzeuges ist clever und veranschaulicht auf eine sehr einfache und einprägsame Weise das Platzproblem durch Autos auf den Straßen.

[1] Jürgen Pander 2012, http://www.spiegel.de/auto/aktuell/ausstellung-die-stadt-und-das-auto-im-hamburger-museum-der-arbeit-a-836879.html besucht am 3.4.18

Jedoch stellen wir fest, dass der Vergleich eines Autofahrers mit einem Fußgänger etwas hinkt (Wortspiel beabsichtigt). Gehen ist nicht wirklich eine Alternative zum Autofahren, da es einfach zu langsam ist. Außerdem ist der Baustoff Dachlatte für die Träger nur auf kurzen Strecke tragbar. Für Demonstrationen sind sie daher eher nicht geeignet.
Unserer Meinung nach wäre es sinnvoller eine Analogie zwischen dem Auto und dem Fahrrad zu ziehen, da sich das Fahrrad in den Städten durchaus als alternatives Fortbewegungsmittel eignet, auch für längere Strecken.
Zudem bildet das Gehzeug nur die Platzkomponente von Autos ab, welche jedoch nicht der einzige negative Faktor ist. Hinzu kommen noch Faktoren, wie Abgasemissionen, Lärmbelästigung, hohe Unterhaltskosten, sowie Stress.

Critical Mass

Critical Mass sind Aktionen, bei denen sich viele Fahrradfahrer treffen und gemeinsam durch die Stadt fahren. Durch die schiere Masse an Radlern und der Länge der Formation wird in den Autoverkehr der Stadt eingegriffen. Mehr als 15 Radfahrer bilden nach § 27 StVO einen geschlossenen Verband und dürfen nicht nur nebeneinander auf der Straße fahren, sondern müssen auch gemeinsam Kreuzungen queren.[2] Sobald der erste Radfahrer aus dem Verband über eine grüne Ampel gefahren ist, müssen alle weiteren diesem folgen. Dies kann je nach Länge des Verbands mehrere Ampelphasen dauern. Eine Critical Mass muss nicht als Demonstration angemeldet werden. Die Aktion ist unhierachisch und folgt keiner vorgegebenen Strecke. Jeder der an der Spitze des Verbunds fährt kann die Strecke beeinflussen.
Die erste Critical Mass in Deutschland fand 1997 in Berlin statt. Nach einer Pause finden nun seit 2011 jeden letzten Freitag des Monats in vielen Deutschen Städten Critical-Mass-

[2] Straßenverkehrs-Ordnung § 27 Verbände

Fahrten statt. In Flensburg gab es auch mehrere Fahrten jedoch seit mehreren Jahren nicht mehr.
Wir haben in Kiel auch schon an der Critical Mass teilgenommen.

Parking Day

Der Park(ing) Day ist ein seit 2005 jährlich begangener Interventionstag, der auf die Urbanisierung in Innenstädten eingeht. Aus Autostellplätzen sollen „Parkplätze zum Klönen“ werden, wie es in einem Zeit Artikel heißt. In der Regel am dritten Freitag des Septembers werden Parkplätze im öffentlichen Straßenraum modellhaft kurzfristig umgewidmet und einer anderen Nutzung wie der als grüne Oase bzw. Pflanzeninsel, als Gastronomie- und Sitzfläche, Fahrradstellfläche usw. zugeführt.[3]
Die Wirkung dieser Aktion ist maßgeblich vom Wetter abhängig. Bei einem Wetter, bei dem man sich gerne im Freien aufhält und Menschen in den Park gehen, fallen die lebensfrohen Aktionen deutlich mehr auf, als an einem Regentag.
Bei einem Parking Day 2009 in New York wurde der Time Square, der größte Verkehrsknotenpunkt der Stadt, teilweise in eine Fußgängerzone umfunktioniert: die als kurzfristige Aktion gedachte Initiative fand soviel Anklang, dass ein Teil des Times Squares dauerhaft umgewandelt wurde.[4]

[3] Andrea Reidl besucht am 3.4.19 https://blog.zeit.de/fahrrad/2015/09/17/parking-day-parkplatz/

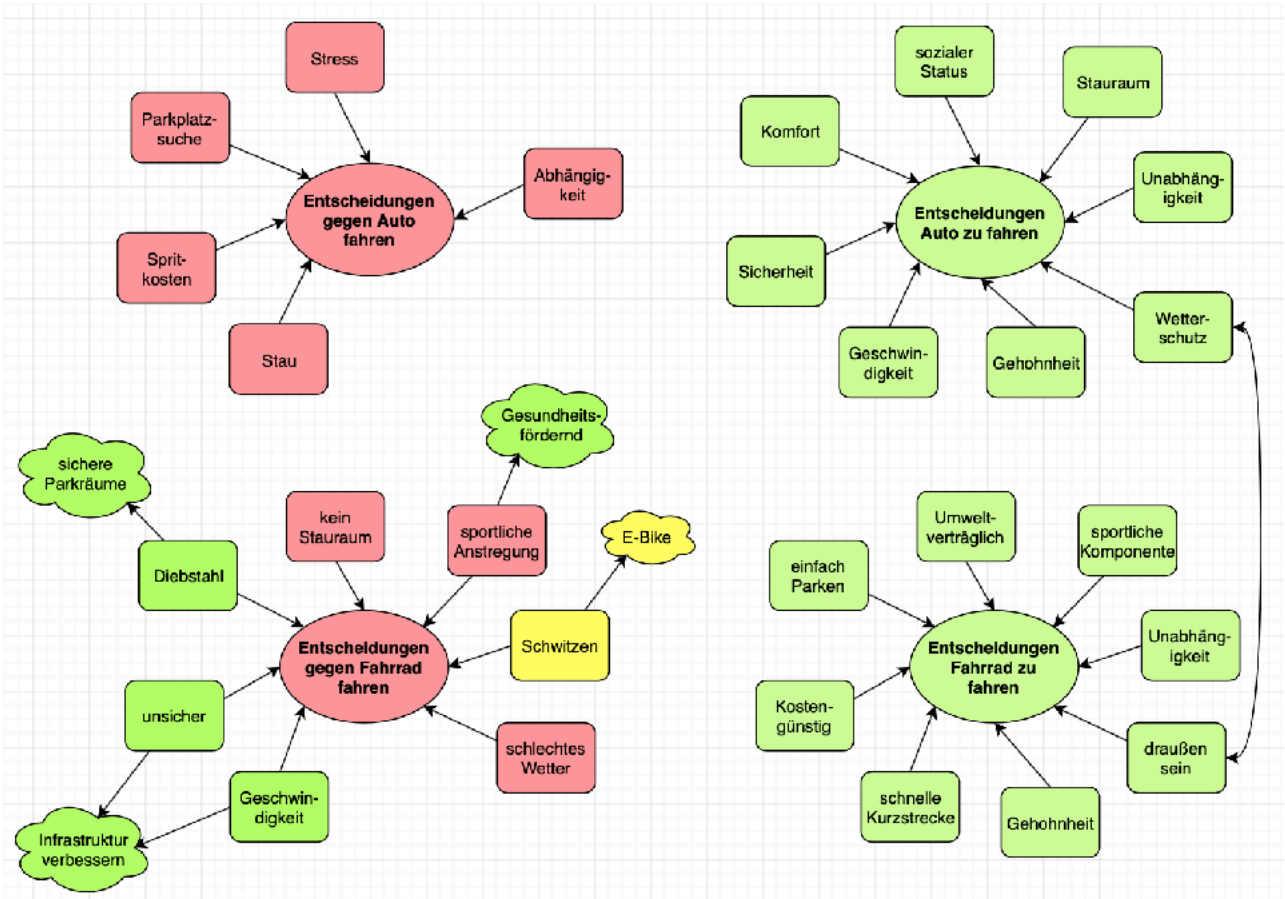
[4] Andrea Reidl besucht am 3.4.19 https://blog.zeit.de/fahrrad/2015/09/17/parking-day-parkplatz/

Was macht eine Intervention erfolgreich?

Auch nach längerem nachdenken, konnten wir uns an keine Intervention erinnern, die an uns selbst erfolgreich war. Stattdessen fielen uns mehrere Filme ein, allen voran „Eine unbequeme Wahrheit“ von Al Gore, die wir noch zu Schulzeiten gesehen haben. In Verbindung mit mehreren anderen Dokumentationen zu diesem Thema und den generellen Medienberichten, wurden wir schließlich in unserer Meinung beeinflusst. Einzelne Aktionen beeinflussen nur die Menschen, die unmittelbar an der Intervention teilhaben. Der Einsatz von Medien hat den Vorteil, eine erfolgreiche Intervention, zusätzlich anderen Menschen durch die Dokumentation der Aktion anderen Menschen zugänglich zu machen. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass die Wirkung der Interaktion auf einen Zuschauer anders ist, als auf die Person die aktiv interveniert wurde. Bei der Planung einer Intervention sollten daher immer beide Zielgruppen berücksichtigt werden. Zudem konnten wir in der Resonanz durchgeführter Interventionen erkennen, dass zu belehrende Aktionen schnell negativ empfunden werden und so eine eher negative, trotzige Reaktion hervorrufen wird. Interventionen, die auf eine unterhaltsame und sympathische Art zum denken anregen werden in der Regel deutlich positiver aufgenommen und erreichen dadurch besser ihr Ziel (Siehe Parking Day).

Current Behaviour Diagram

Beispiel Weg zur Arbeit:



Planung

Idee der Intervention

Wir wollen ein Fahrrad so umbauen, dass es die Größe eines Autos bekommt, aber trotzdem noch eindeutig als Fahrrad zu erkennen ist und im Verkehr fahren kann. Andere Verkehrsteilnehmer sollen ohne Erklärung verstehen, was die Intervention bezwecken soll.
Der VeloWagen soll sich im Verkehr wie ein Auto verhalten, jedoch die Rechte eines Fahrrades nutzen. Bei der Größe eines Autos wird es für den VeloWagen ohnehin nicht anders möglich sein, als auf der Straße zu fahren, auch wenn es einen Radweg gibt. Aber es könnte z.B. durch eine Einbahnstraße fahren, die für Radfahrer frei ist. Die Intervention soll keine Behinderung der Autofahrer sein, sondern gleichwertig gewertet werden, da es genau so viel Platz benötigt und auch nur eine Person darin sitzt. Autofahrer sollen nicht erzogen werden, sondern selbst erkennen wie ungerecht die Platzverteilung im Verkehr ist.

Rechtliche Grundlage

In der Straßenverkehrsordnung gibt es keine Maximalmaße für Fahrräder. Es ist ebenfalls nicht geregelt, ob und wie weit etwas über die Räder hervorstehen darf. Eine Mindestgeschwindigkeit für Fahrräder gibt es auch nicht.
Im §25 StVo zu Fußgänger ist in Absatz 2 geregelt, dass Fußgänger die Gegenstände transportieren, die so groß sind, dass sie andere Fußgänger behindern würden auf der Straße gehen müssen. Wenn Fußgänger auf der Straße gehen müssen, sollten Fahrräder erst recht die Straße benutzen. Es spricht also nichts gegen eine Benutzung der Straße.

Bau

Für die Stabilität eines Zweirades dürfen die Ausleger nicht zu schwer und unausgeglichen sein, andernfalls wäre es nicht sicher zu bewegen. Eine weitere Schwierigkeit ist die Befestigung. Ein Fahrrad ist nicht dafür gebaut weit ausladende Lasten zu transportieren und Bedarf daher einer eigen angefertigten Halterung.

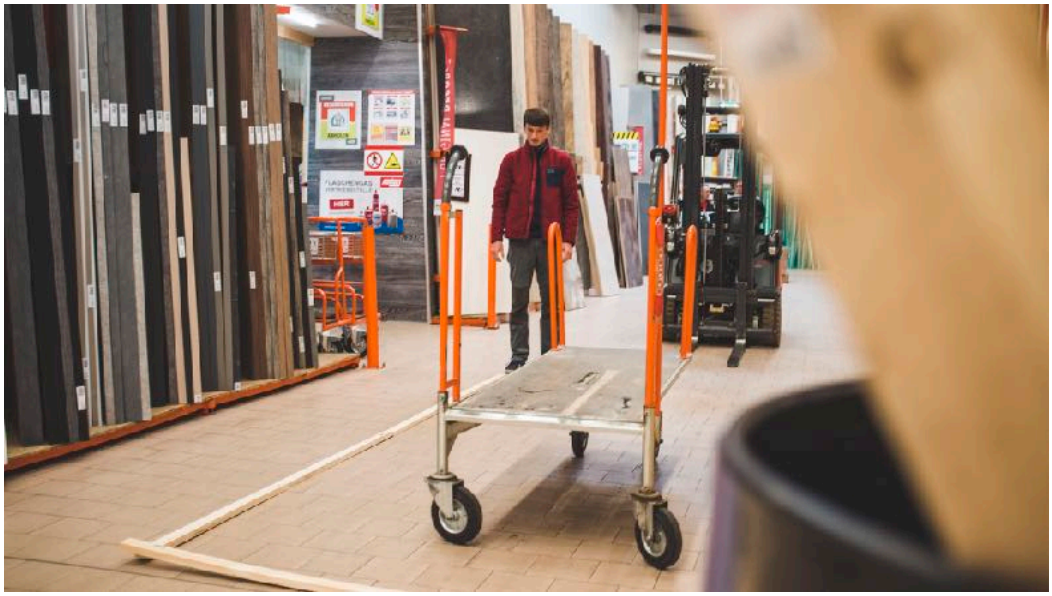
Baustoffe

Wir hatten bei der Auswahl der Baustoffe immer das Gewicht, aber auch die Kosten im Blick.
Es stellten sich 3 mögliche Baustoffe heraus:

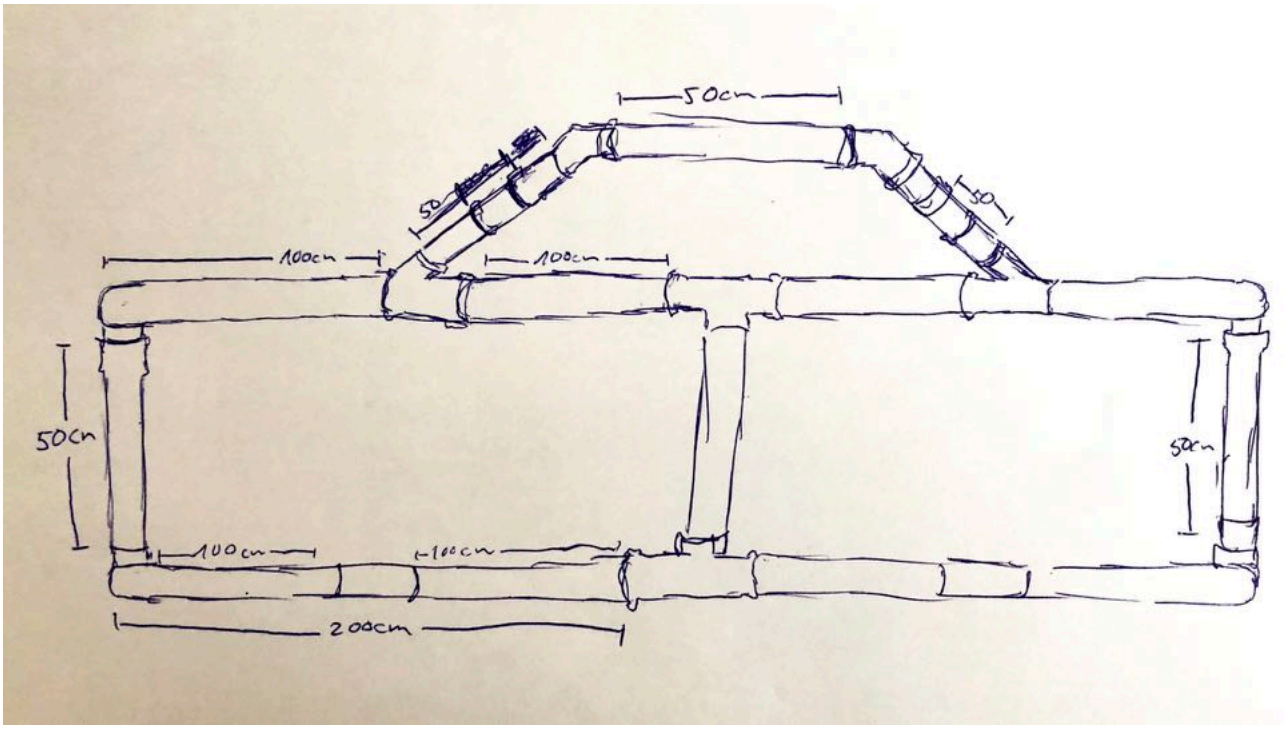
- Holz (Konstruktionslatten)
- Abwasserrohre (HT-Rohre)
- Schwimmnudeln

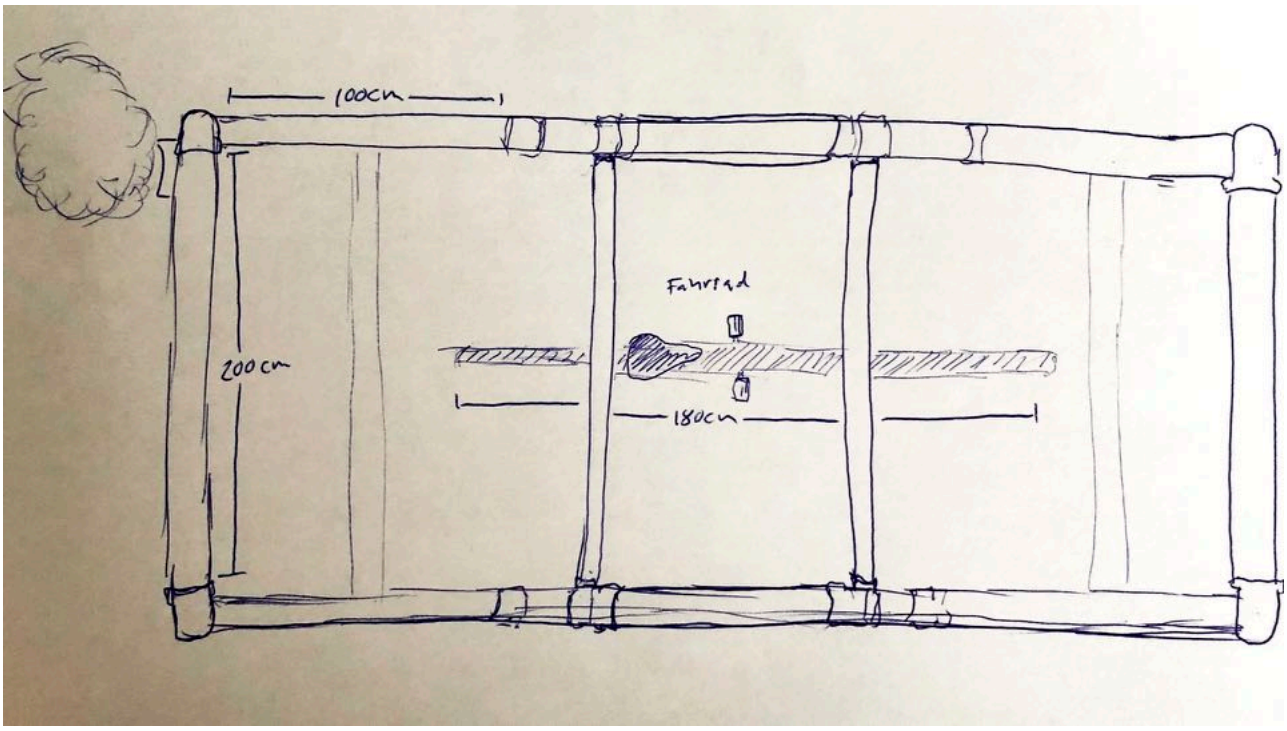
	Leicht	Stabil	Billig
Holz	–	O	+
Abwasserrohre	O	O	–
Schwimmnudel	+	–	O

Nach einer genaueren Gewichts- und Stabilitätskalkulation haben wir die Konstruktionslatte in unseren Fokus genommen. Mit 15 € Gesamtkosten und um die 15 Kg Gewicht schien sie ein guter Kompromiss zu sein. In der Realität im Baumarkt stellte



sich für uns jedoch heraus, dass 15 Kg Gewicht zu schwer seien, um sie später auf dem Fahrrad zu transportieren.
Die Schwimmnudel wäre zwar eine Lösung für das Gewichtsproblem gewesen, jedoch ist die Festigkeit ein großes Problem und damit keine Alternative für das Holz.
Somit stellten sich die HT-Rohre als geeigneten Baustoff heraus, wenn gleich er mit Abstand der teuerste Baustoff war. Bei etwa 100 € Materialkosten planten wir unseren Bau so, dass wir den größten Teil der Rohre nach der Intervention wieder zurück geben könnten.

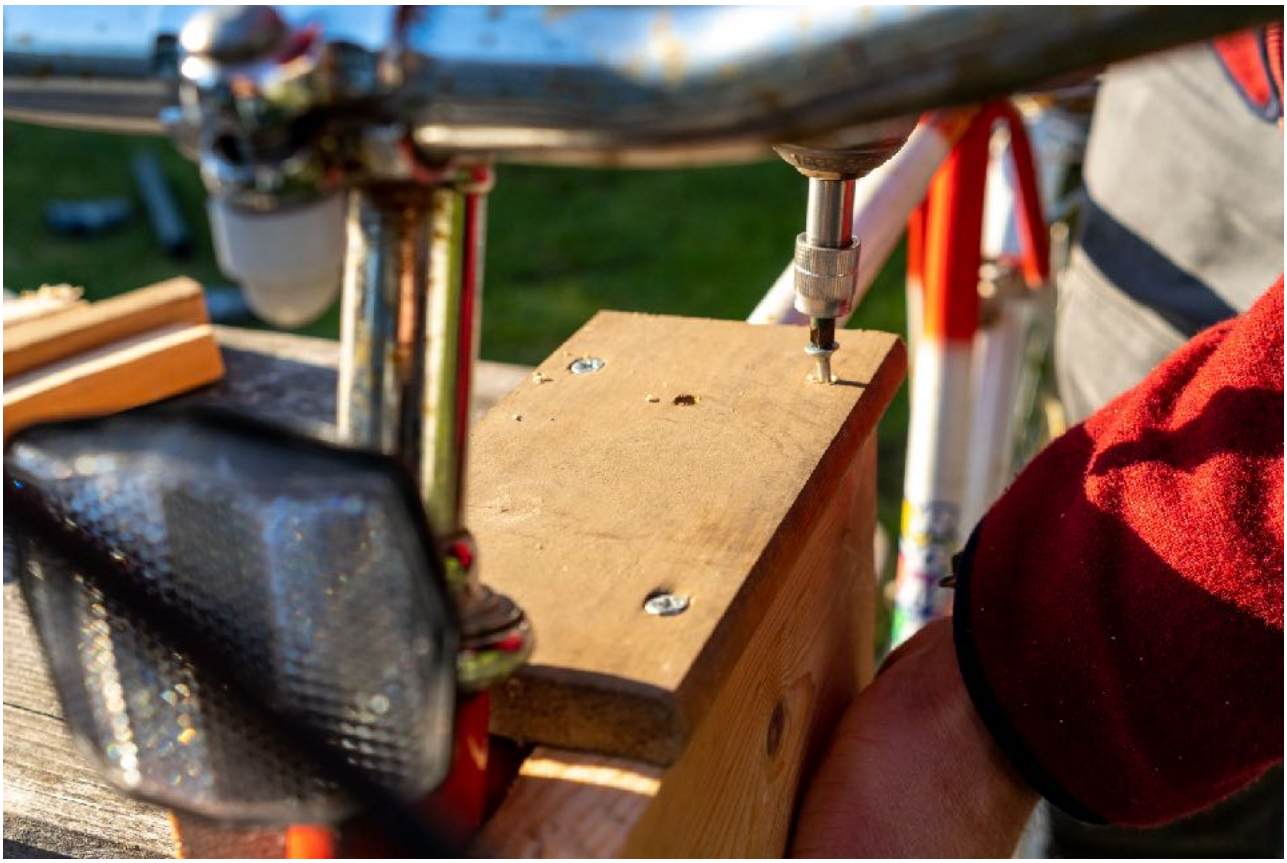




Bauphase

Anhand unserer Skizze und den Maßen 200x400 cm wählten wir die passenden Rohre im Baumarkt aus und steckten sie zusammen. Das größte Rätsel sahen wir in der Stabilität und der Befestigung des Rahmens am Fahrrad.
Nach zweistündigem Zusägen von Steckverbindern und anpassen der Konstruktion, stellte sich heraus, dass die HT-Rohre in der Länge nicht genügend Stabilität gaben. Nach einem weiteren Besuch im Baumarkt, verstärkten wir die tragenden Rohre innen mit Besenstielen und verzurrten die Rohre mit Gurten. Dadurch war das Stabilitätsproblem zwar noch nicht komplett gelöst, jedoch soweit verbessert, dass wir an der Konstruktion und dem Baustoff HT-Rohr festhalten konnten.

Als nächstes widmeten wir uns der Befestigung der Konstruktion am Fahrradrahmen. im hinteren Bereich bot der Gepäckträger schon eine erste Grundlage. Im vorderen Bereich des Fahrrades gab es keine Komponente, die wir zur Befestigung nutzen konnten. Der Lenker und das Laufrad mussten frei bewegbar sein.
Die Lösung sahen wir in einem selbst gebauten Holzträger der am Fahrradrahmen verschraubt wurde und einen weiten Ausleger hatte. Der verfügbare Platz zwischen Laufrad, Lenker und Vorderradbremse war knapp. Den Frontscheinwerfen mussten wir abbauen, da er den Platz zusätzlich einschränkte.



Der Gepäckträger war eine solide Grundlage für die vertikale Belastung des Rahmens, jedoch nicht ausreichend um den Fliehkräften während der Fahrt standzuhalten. Auch dort Bauten wir einen Holzrahmen mit Ausleger an und einen weiteren Ausleger nach hinten um den hinteren Teil des Rahmens zu tragen.
Später stellte sicher heraus, dass wir mit 2 m Breite insgesamt zu breit waren und am nächsten Morgen vor dem Dreh noch neue Rohre mit 1,5 m Breit kaufen und einbauen mussten.

Produktionsplanung

Wir wollen mit unserer Intervention nicht nur die Menschen erreichen die uns unmittelbar mit dem VeloWagen durch die Stadt fahren sehen, sondern auch unabhängig von Ort und Zeit Menschen diese Intervention zeigen. Dazu machten wir einen Film, der zum einen die Intervention dokumentiert, jedoch auch weitergehend durch den Schnitt den Übergang zwischen Auto und Fahrrad zeigen soll. Damit erhoffen wir uns die Verbindung zwischen dem Platzbedarf und den Vorzügen des Fahrrads zu verdeutlichen.

Zur dramaturgischen Gestaltung entwickelten wir eine Movie-Outline mit den einzelnen Stationen und der dazugehörigen Stimmung. Diese Movie-Outline sollte für uns eine wegweisende Wirkung während des Drehs haben. Jedoch war uns bewusst, dass wir die finale Dramaturgie nicht erzwingen konnten, sondern uns auf das einlassen mussten, was passiert.

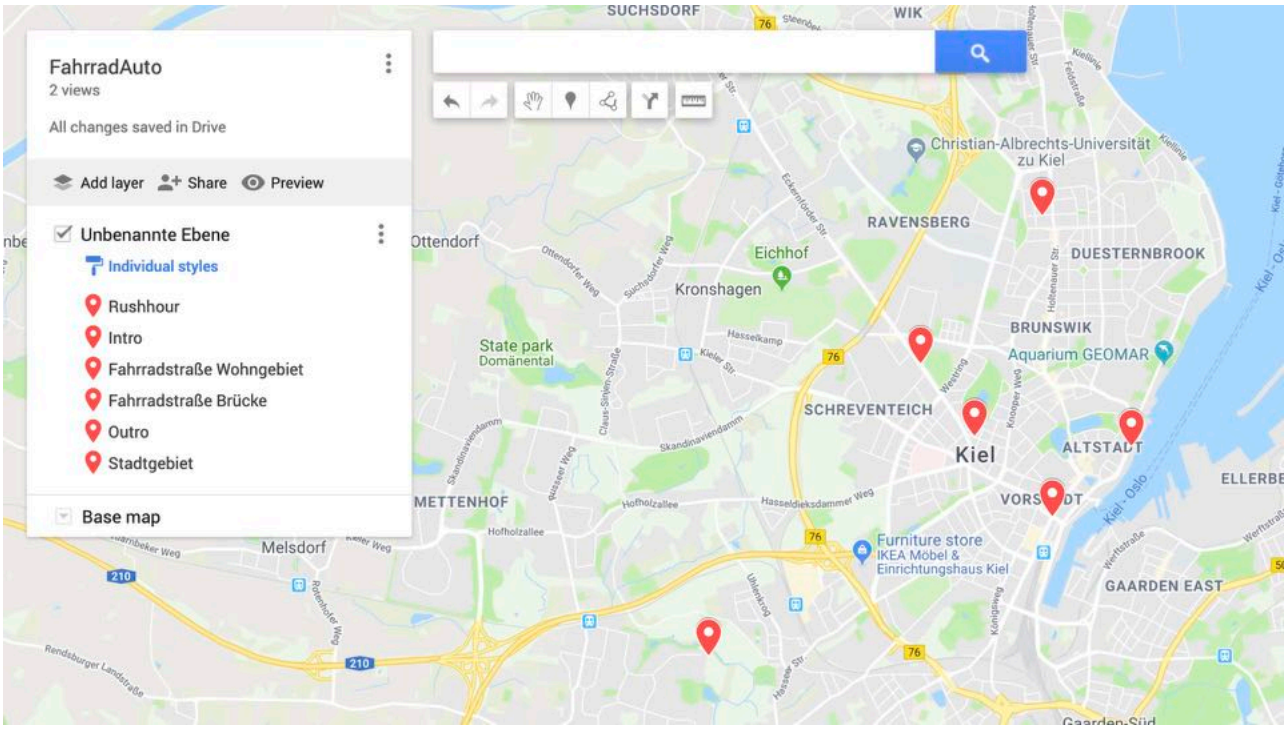
Stand: 190508

MOVIE OUTLINE

WO	Kaistraße	Ziegelteich	div. Straßen	Fahrradstraße: Mühlenweg/ Harderbergstr	Spreeallee	Slogan
WAS	Rushhour: volle Straße, leerer Radweg daneben	Tretzeug fährt auf die Straße	Tretzeug fährt auf der Straße	Tretzeug fährt über Fahrradstraßenmarkierung, Tretzeug erschreckt Radler und Fußgänger mit Autolärm, Veloroute 10 Brücke: Tretzeug versperrt Radlern den Weg	Tretzeug hat einen Stau hinter sich verursacht. Straße endet in Waldfahrradstr., Tretzeug bricht aus dem Cocoon aus	*In jedem Auto steckt ein Fahrradfahrer*
SHOTS	Autos drängeln, hupen, genervte Autofahrer, Autos probieren sich einzuordnen	Close-ups vom Tretzeug, Aerial von Brücke/ZOB,	POV Fahrer, Mitfahr-Cam, div. von Fußwegen und Brücken, Nebelmaschine	Top Down Drohne, Wide Angle super low	POV, Straße, Mitfahr-Cam	
TON	Auto Motoren, beschleunigen, Hupen, Bremsen quietschen, Martinshorn in der Ferne	Fahrradklingel, Kette, Ritzel, Autoverkehr	Atmo	Tretzeug macht Autolärm	Autolärm wird leise -> Vögelgezwitscher, lachende Kinder	
MUSIK	-	Electronic, Pop, Funky, Groovy Uplifting, Happy, Playful Everybody get Up - Ian Post	Everybody get Up - Ian Post	Everybody get Up - Ian Post	Everybody get Up - Ian Post	Everybody get Up - Ian Post
MOOD	Chaos, Ungemütlich, Anstrengend, Laut	Überraschung, Erstaunt	Spaß, Lockerheit, Freude	Witzig	Freude, cool	

Zusätzlich zur Movie-Outline, legten wir uns schon viele Wochen vor dem Dreh auf eine Musik fest. „Everybody get Up“ von Ian Post passte perfekt zu unserer erstrebten emotionalen Tonalität und war für uns auf dem Portal „Artlist.io“ einfach zu lizensieren.

Für den Dreh suchten wir uns mehrere Locations heraus, die wir auf jeden Fall in den Film einbauen wollten. Dazu gehörte die Kaistraße in Kiel, an der wir gegen 16 Uhr mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine Rushhour–Stausituation erwarten konnten. Ebenso stand die Spreeallee und die von dort aus verlaufende Fahrradstraße durch die Natur als Schlussszene fest. Die anderen Orte waren flexibel austauschbar, sodass wir während des Drehs spontan unsere Route planten, um einen realistischen Mix aus viel befahrenen großen Straßen und ruhigeren Straßen in Wohngebieten zu erhalten.



Für den Film war es wichtig, dass wir mit der Kamera bei der Fahrt filmen konnten. Von einem Auto zu filmen, hätte einer Genehmigung und spezieller Haltegurte bedurft. Am flexibelsten stellten wir uns das Filmen aus der Transportbox eines Lastenrades vor. Nach einer Recherche fanden wir mehrere Videos, die aus solchen Boxen gefilmt wurden. Auf Fotos erkannten wir, dass es 3-rädrige Lastenräder waren, die den Vorteil hatten ein Höchstmaß an Stabilität zu geben. Wir konnten jedoch keines solcher Räder für unseren Dreh ausleihen, da 3-rädrige Lastenräder selten sind. Der Inhaber eines Fahrradladens versicherte uns aber, dass man mit 2-rädrigen Rädern sogar ruhiger filmen könne, da sie keine Querachse haben und somit Unebenheiten im Boden weniger übertragen werden. 2-rädrige Räder sind allerdings etwas schwieriger zu fahren. Der lange Radstand erfordert eine Umgewöhnung für den Fahrer.
Bei der „Pumpe e.v.“ konnten wir schließlich ein nicht motorisiertes 2-rädriges Lastenrad für 35 € am Tag ausleihen. Ohne Motor war es nicht ideal, aber wir hatten keine andere Wahl. Ein Freund hatte Zeit das Rad zu fahren, sodass Eike aus der Ladebox filmen konnte und Mads vom Skateboard aus filmen konnte.

Intervention/Dreh

Wir zogen den Bau und den Dreh sehr spontan um eine Woche vor, weil wir die Intervention bei sonnigem Wetter drehen wollten und sich nur ein kurzes Wetterfenster abzeichnete.
Dadurch war besonders der Bau stressig, da wir nur einen halben Tag dafür Zeit hatten. Bis auf den Anschluss der Nebelmaschine schafften wir jedoch alles in letzter Sekunde vor dem Dreh fertig zu stellen. Wir installierten den Auspuff trotzdem an dem VeloWagen und wollten an geeigneter Stelle den Anschluss an die Nebelmaschine improvisieren. Schon beim finalen Zusammenbau auf dem Gehweg zeichnete sich ab, dass der VeloWagen seinen Zweck erfüllt und viel Aufmerksamkeit generiert. Die Intervention würde jedoch erst bei der Benutzung auf der Straße funktionieren.

In einem kurzen Briefing erklärten wir unserer VeloWagen Fahrerin und dem Lastenrad-Fahrer, dass die Sicherheit jederzeit Vorrang hat und im Zweifel lieber gebremst werden solle. Statistiken zeigen das Fahrradfahrer auf der Straße sicherer leben, als auf dem Radweg, sodass wir insgesamt ein gutes Gefühl hatten. Die Kommunikation zwischen VeloWagen und Lastenrad funktionierte super. Es zeigte sich jedoch, dass das Lastenrad besonders bergauf nicht mit dem VeloWagen mithalten konnte. Beide Fahrer waren in kurzer Zeit sehr sicher mit den Rädern, sodass wir unsere Fahrt in das Stadtgebiet starten konnten.

Die Intervention kam bei allen Verkehrsteilnehmern besser an, als wir es erwartet hatten. Wir wurden nicht negativ angehupt und bekamen viele Daumen hoch gezeigt. Viele Leute sprachen uns auch an der Ampel an. Besonders überraschend war, dass von den Autofahrern keine Kritik kam, obwohl sie manchmal durch den VeloWagen etwas langsamer fahren mussten. Wir glauben das viele die Ungerechtigkeit erkannten, dass sie alleine in ihrem Auto viel mehr Platz wegnehmen, als die Fahrradfahrer die ihre Umwelt schonen. Die weibliche Fahrerin hat vielleicht auch etwas dazu beigetragen.
Während des Drehs sind mehrere Polizeiautos an uns vorbeigefahren, jedoch unternahmen sie nichts. Wir waren ohnehin sehr mobil unterwegs, sodass sie uns bei einer Beschwerde gar nicht mehr an dem selben Ort angetroffen hätten.

Nachdem alle Aufnahmen bis auf die Schlussszene gefilmt waren, ist Eike alleine mit dem VeloWagen quer durch die Stadt zum Haus seiner Eltern gefahren, um den VeloWagen dort abzustellen. Auf dieser Strecke wurde er von zwei Polizisten angehalten. Die Polizisten fragten, was das sei. Eike erklärte es ihnen, wie den anderen Passanten zuvor und informierte sie über den §25 (2), den sie nicht kannten. Sie sahen ein das sie das Fahren mit dem VeloWagen nicht verbieten konnten und ließen ihn weiter fahren.

Für die Schlussszene wollten wir die beste Lichtstimmung haben, um die positiven Eigenschaften des Fahrrades zusätzlich zu bekräftigen. Unser Locationscouting hat ergeben, dass wir gegen 8 Uhr im Bereich der Straße Schatten haben würden und im Verlauf des Drohnenflugs die Sonne erscheinen würde. Deshalb planten wir diese Aufnahme am nächsten Morgen zu machen, was ohne Probleme funktionierte. Nach dem Dreh haben wir den größten Teil des Baumaterials im Baumarkt zurückgegeben.

Veröffentlichung

Auf der Suche nach möglichen Partnern für die Veröffentlichung und Verbreitung unseres Videos haben wir mehrere Organisationen angeschrieben. Durch die Reichweite von Organisationen, die sich mit der behandelten Thematik beschäftigen, können wir unsere Reichweite deutlich erhöhen, gegenüber einer Veröffentlichung auf unseren eigenen Kanälen.

Folgende Organisationen haben wir kontaktiert:
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- ADFC
- Deutsche Umwelthilfe

Der ADFC wäre unsere erste Wahl gewesen, hat jedoch leider nicht auf unsere Mails und Anrufe reagiert. Der VCD war sehr begeistert von dem Video, ebenso wie die Deutsche Umwelthilfe. Da die Deutsche Umwelthilfe eine größere Reichweite hat und uns zudem direkt ein Konzept vorlegte wie sie das Video in ihre Kommunikationsstrategie einbetten möchten haben wir uns für sie als Partner entschieden.

Die Deutsche Umwelthilfe ist in den Medien durch eigene Aktionen schon oft vertreten und hat ein gutes Verständnis dafür, wie Botschaften die noch keinen gesellschaftlichen Konsens haben medienwirksam verbreitet werden.

Am 24. August hat die Deutsche Umwelthilfe das Video das erste Mal im Rahmen einer Ankündigung für eine Demonstration vor den Toren der Internationalen Automobil Ausstellung am 14. September in Frankfurt gepostet. Bis dahin soll das Video noch weitere Male auf den Kanälen der Deutschen Umwelthilfe veröffentlicht werden. Zudem stellt die Deutsche Umwelthilfe es auch dem Trägerkreis der Demonstration zur Verfügung, zu dem unter Anderen Greenpeace und BUND gehören. Das wäre ein riesengroßer Erfolg für uns, wenn all diese Organisationen unser Video teilen würden.

Den Film haben wir dafür neben der 16:9 Version ebenfalls in 1:1 für Facebook und Instagram erstellt.

Fazit

Unsere Frage, wie man den Autoverkehr in der Stadt verringern kann und dafür ein besseres Klima und Lebensgefühl schafft, haben wir mit dem VeloWagen zum Teil beantwortet. Eine Fahrradfreundliche Stadtplanung mit dem Fahrrad in der Hauptrolle wird die Bedingungen für Autofahrer verschlechtern und damit mehr Menschen über Alternativen nachdenken lassen. Um mehr Menschen dazu zu bewegen Fahrrad zu fahren, muss es aber vor allem sicherer und angenehmer werden. Ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur wird ebenso von vielen Experten gefordert. Der Spruch: Wer Straßen Säht, wird Verkehr ernten, gilt eben nicht nur für Autos, sondern auch für Fahrradfahrer.

Der Platz in Städten ist durch Gebäude begrenzt und muss daher fair geteilt werden. Großstädte wie Kopenhagen oder Amsterdam machen vor, wie so etwas aussehen kann. Der VeloWagen ist ein Instrument um den Menschen in anderen Städten zu zeigen, dass ein Auto für den innerstädtischen Nahverkehr kein sinnvolles Transportmittel ist und seine eigene Mobilität mal etwas zu überdenken. Je mehr Menschen realisieren wie absurd die Verkehrssituation in viele Städten eigentlich ist, desto mehr Druck kann auch auf die Politik ausgeübt werden die Infrastruktur endlich anzupassen.

Die vielen positiven und interessierten Reaktionen der Passanten haben uns motiviert die Intervention auch noch außerhalb des Kurses weiterzuführen.