Oulu: Die Stadt, in der Kinder bei -20 Grad Velo fahren

Felix Schindler, Zürich | Redaktion **INFOsperber** [3]

Lesetipps und Statistiken am Artikelende

Die finnische Stadt Oulu zeigt, was es braucht, damit Menschen im Winter Velo fahren. Zürich zeigt derweil, wie man es verhindert.

An Tagen wie diesen ist es nicht unbedingt lustig, Fahrrad zu fahren. Der Schnee ist nass und kalt, die Strassen rutschig – nicht jedermanns und jederfraus Sache. Doch dass man im Winter nicht Velo fahren kann, ist kein Naturgesetz.

Oulu ist die fünftgrösste Stadt in Finnland – und mit über 200'000 Einwohnern grösser als Genf oder Basel. Dort werden 20 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. 50 Prozent der Bevölkerung geben an, auch im Winter Fahrrad zu fahren. In Oulu liegen die Temperaturen von November bis und mit März fast immer unter dem Gefrierpunkt, im Januar und Februar ist es im Durchschnitt kälter als 10 Grad Celsius unter Null. An rund 100 Tagen pro Jahr schneit es.

> • 875 km of cycle paths
> • 20% of all trips made by bike
> • 50% of people cycle in #winter [4] #Oulu [5]: the world's winter cycling capital #wintercycling [6] #finland #finnishnature #nature #oulu2026 [7] #ecoc #northernfinland [8] pic.twitter.com/vmsZCgxbdi [9]
> — Oulu2026 Official (@Oulu2026offici) December 23, 2020

Das hält die Leute nicht vom Velofahren ab, im Winter sind so viele Menschen auf Fahrrädern unterwegs wie im Sommer. Laut dem Magazin Bloomberg Citylab [10] kommt der Knick erst, wenn es kälter wird als minus 20 Grad – dann lässt ungefähr einer von sechs Radfahrern das Velo im Keller. Den anderen fünf ist auch das egal. In Oulu sind im Winter auch die Fahrradabstellplätze vor den Schulen voll – das zeigt, dass nicht nur ein paar Verrückte ohne jegliches Temperaturempfinden Velo fahren, sondern auch ganz normale Kinder.

> • 1000 out of 1200 kids in this school in #Oulu [11], #Finland [12], arrive by #bicycle [13], even in winter. 100-150 walk, rest by ski, kicksleds and car. This day it was -17°C.
> @WCCCalgary2019 #WCC2019 [14] #wintercycling [15] pic.twitter.com/8vgDEMf56R [16]
>
> — Pekka Tahkola (@pekkatahkola) February 6, 2019 [17]

In Oulu sind zwei Dinge grundsätzlich anders als in der Schweiz: Erstens gibt es ein durchgehendes Netz von Radwegen, das vom Autoverkehr getrennt ist. 875 Kilometer lang ist das Netz – weite Teile davon sind befahrbar, ohne dass eine Strasse mit schnellem Autoverkehr überquert werden muss. Zum Vergleich: Laut einem Bericht der Stadt war das Hauptroutennetz in Zürich 2019 98 Kilometer lang, wobei nur 42 Kilometer die «Standardanforderungen» erfüllten. In Oulu kann jeder Rad fahren, ohne von einem Autofahrer bedrängt, schikaniert oder überfahren zu werden.

Zweitens werden die Radwege gepflügt, und zwar noch vor den Autostrassen. Wenn es sein muss, mehrmals pro Tag. Hier kommt allerdings auch eine klimatische Gegebenheit ins Spiel, die wir in der Schweiz nicht replizieren können: Weil es so kalt ist und so viel schneit, liegt auf den Radwegen stets eine dünne, kompakte Schicht Schnee. Diese ist griffig und angenehm zu befahren – viel sicherer als Glatteis und Schneematsch.

Wer mehr darüber wissen will, wie die selbsternannte Welthauptstadt des Winterradfahrens funktioniert, dem sei dieser Kurzfilm eines kanadischen Filmemachers, der letzte Woche erschienen ist, wärmstens empfohlen.

► **Why Canadians Can't Bike in the Winter (but Finnish people can)** (Dauer 15:13 Min.)

Videobegleittext: »Wenn ich über die Fahrradinfrastruktur in Kanada spreche, ist die häufigste Ausrede, die ich höre, der "Winter". Viele Kanadier sehen die Kälte und den Schnee als ein grundsätzliches Hindernis für das ganzjährige Radfahren. Aber eine Stadt, Oulu in Finnland, in der das Winterwetter schlimmer ist als in den meisten kanadischen Städten, zeigt, dass Radfahren im Winter nichts mit dem Wetter und alles mit einer sicheren Radinfrastruktur zu tun hat.

Möchten Sie mehr über das Radfahren im Winter erfahren? Jedes Jahr im Februar veranstaltet die Winter Cycling Federation einen Winter Cycling Congress, bei dem Experten und Befürworter zusammenkommen und über die besten Praktiken bei der Fahrradinfrastruktur und -wartung sprechen. Mehr Informationen finden Sie hier: **https://wintercycling.org/ [18]**)«

Zurück in die Schweiz. Hier gehen die Frequenzen der Velofahrten im Winter zwar zurück, aber nicht so stark, wie Gegner der Veloförderung behaupten. Ja, Winterradfahrer brauchen Handschuhe und geeignete Kleidung. Doch dass das tatsächlich für viele einen Hinderungsgrund darstellt, ist alles andere als zwingend. Wir, die stolzen Angehörigen der Skination Schweiz, tun ja eigentlich nichts lieber, als uns bei Schnee und Kälte draussen zu bewegen. Niemand kommt auf die Idee, Skifahren oder Wandern sei wegen der Witterung irgendwie unzumutbar.

Die Angst vor Stürzen dürfte dagegen tatsächlich Menschen vom Velofahren abhalten – allerdings weniger wegen des Sturzes an sich als wegen des Risikos, anschliessend von einem Auto überfahren zu werden. Und dieses Szenario ist im Gegensatz zu Oulu durchaus realistisch. Hier sind die allermeisten Radwege nicht abgetrennt, sondern mit ein bisschen Farbe am rechten Rand der Autostrasse aufgepinselt. Routen, auf denen keine Gefahr durch Autoverkehr besteht, gibt es praktisch keine.

Und mindestens in Zürich werden die Radwege im besten Fall ganz zuletzt geräumt. In den weniger guten Fällen wird der Schnee von der Strasse auf die Velostreifen gepflügt. Diese bleiben dann unpassierbar – auch lange nachdem der Schnee überall sonst geschmolzen ist. Das kann ziemlich absurde Dimensionen annehmen. Auf der einspurig befahrenen Freiestrasse etwa – einer Zürcher Vorzeige-Veloroute – konnten die Radfahrer vor der Ampel nicht mehr auf dem Radstreifen warten, weil er zugepflügt war. Das führte einerseits dazu, dass sie auf die Spur des entgegenkommenden Verkehrs ausweichen mussten, andererseits, dass die Induktionsschlaufen im Boden nicht mehr erkannten, dass Radfahrer über die Kreuzung wollen – und entsprechend kaum mehr auf Grün schalteten. Die Zeit vor der Ampel wurde nicht nur länger, sondern auch gefährlicher.

«Wir können den Schnee sonst nirgendwo hinräumen», erklärte ein Sprecher der zuständigen Dienstabteilung kürzlich dem Tages-Anzeiger. Nun, es mag zwar selten vorkommen, dass der Schnee in Schweizer Städten so lange liegen bleibt. Doch ob und wann die Velorouten geräumt werden, zeigt doch recht klar, wo die Velofahrer in der Hackordnung stehen.

Dass Velofahrer im Winter aufs Auto oder den ÖV umsteigen, ist eines der Lieblingsargumente von velofeindlichen Politikern, warum man das Velofahren gar nicht erst fördern solle. Die Logik geht ungefähr so: Wenn Velofahrer nicht das ganze Jahr über Velo fahren, dann sind die Radwege «monatelang unternutzt» (Wortschöpfung by NZZ [19]). Dadurch, muss man annehmen, verwirken die Bewohner einer Stadt ihr Recht auf sichere Fahrradinfrastuktur. Tatsächlich fährt in Zürich auch in wirklich miesen Monaten immer noch rund jeder Zweite mit dem Velo zur Arbeit, der das normalerweise tut. Nur an vereinzelten Tagen sinken die Frequenzen auf unter 50 Prozent des Mittels. Das wies Infosperber im Rahmen einer Datenanalyse nach. >> »Das Märchen vom wasserscheuen Velofahrer« >> **weiter** [20].

Oulu und viele andere Städte in den Niederlanden und in Dänemark belegen, dass der Anteil derer, die auch im Winter mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, viel höher sein könnte. Alleine von Schnee und Kälte lassen sich nur jene abschrecken, denen auch Skifahren zu kalt ist. Was es braucht, sind sichere und effiziente Routen.

Doch wenn eine Stadt die Radwege zupflügt, ist es nicht mehr eine Frage der Einstellung der Radfahrer, sondern eine Frage der Höhe der Schneemauer. Dann sollte sich eine Stadt überlegen, ob sie es fördern, bloss tolerieren oder aktiv verhindern will, dass ihre Bewohner – man könnte sie auch Steuerzahler nennen – sicher Velo fahren können.

Felix Schindler, Zürich >> felix.schindler @ infosperber.ch

Lesetipps:

Jahresstatistiken Fahrradmarkt: Neuverkäufe Schweiz - Verkaufsstatistik 2002 bis 2020, Velosuisse >> **weiter** [21].

»**Helmpflicht mit Nebenwirkungen:** Schweizerischer Bundesrat will E-Bike-Fahrer besser schützen und packt das Problem an der Mündung an, statt an der Quelle. Mit der wachsenden Zahl an Elektrovelos nehmen die Unfälle und auch die schweren Verletzungen ihrer Fahrerinnen und Fahrer zu. Nun hat der Bundesrat mehrere neue Vorschriften für E-Bike-Fahrer in die Vernehmlassung geschickt. Diese läuft bis am 12. Dezember, ab 2022 sollen die neuen Vorschriften in Kraft treten.[..]« von Felix Schindler / Redaktion infosperber, im KN am 20. August 2020 >>**weiter** [22].

»**Zahl der getöteten Radfahrenden bleibt hoch:** 445 Radfahrende sind 2019 bei Unfällen in Deutschland getötet worden. Mehr als die Hälfte von ihnen war über 64 Jahre alt. Dies waren genau so viele wie im Jahr 2018, wie das Statistische Bundesamt mitteilte. 118 von ihnen fuhren demnach ein Pedelec, also ein Rad mit Unterstützungsmotor bis zu 25 Kilometer pro Stunde.

Im Vergleich zum Jahr 2010 lag die Zahl um 16,8 Prozent höher, damals waren es 381 Tote. Dies ist eine Entwicklung gegen den Trend, denn die Zahl der Verkehrstoten insgesamt lag im Jahr 2019 um 16,5 Prozent niedriger als 2010. Es starben also relativ betrachtet mehr Radfahrende im Straßenverkehr als früher, teilte das Statistische Bundesamt in seinem neuen Bericht der Kraftrad- und Fahrradunfälle mit. 2019 war somit jeder siebte Mensch, der im Straßenverkehr ums Leben kam, mit dem Fahrrad unterwegs. [..]« >> **Quelle:** Artikel von Simone Gaul (sig), Redakteurin bei ZEIT ONLINE, 19. August 2020 >> **weiter** [23].

► **Quelle:** Der Artikel wurde von Felix Schindler am 28. Januar 2021 erstveröffentlicht auf**INFOsperber [3]** >> **Artikel [24].**

Hinter der Plattform Infosperber.ch (siehe Impressum [25]) steht die gemeinnützige «Schweizerische Stiftung zur Förderung unabhängiger Information» SSUI. Die Stiftung will einen unabhängigen Journalismus in der ganzen Schweiz fördern, insbesondere journalistische Recherchen von gesellschaftlicher und politischer Relevanz. Die Online-Zeitung Infosperber ergänzt grosse Medien, die z.T. ein ähnliches Zielpublikum haben, mit relevanten Informationen und Analysen. «Infosperber sieht, was andere übersehen.»

Die Stiftung ist auf Spenden der Leserschaft angewiesen. Infosperber finanziert sich mit Spenden, die zu 90 Prozent der redaktionellen Arbeit zugute kommen. Journalistinnen und Journalisten im erwerbsfähigen Alter, welche ihre Beiträge selber im Administrationsbereich produzieren, können Honorare und Spesen erhalten.

ZUR STIFTUNG SSUI [26]

© Das Weiterverbreiten sämtlicher auf dem gemeinnützigen Portal www.infosperber.ch enthaltenen Texte ist ohne Kostenfolge erlaubt, sofern die Texte integral ohne Kürzung und mit Quellenangaben (Autor und «Infosperber») verbreitet werden. Bei einer Online-Nutzung ist die Quellenangabe möglichst schon am Anfang des Artikels mit einem Link auf infosperber.ch zu versehen.

ACHTUNG: Die Bilder und Grafiken sind**nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

► Bild- und Grafikquellen:

1. Bicycle Rush Hour Copenhagen - Winter. **Photo:** Mikael Colville-Andersen / Copenhagenize Design Co. / Copenhagen. **Quelle:** Flickr [27]. Verbreitung mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic CC BY-NC 2.0 [28]).

2. Volle **Fahrradabstellplätze vor den Schulen** im nordfinnischen Oulu auch im Winter – das zeigt, dass nicht nur ein paar Verrückte ohne jegliches Temperaturempfinden Velo fahren, sondern auch ganz normale Kinder. In Finnland ist Radfahren für jedermann. Kleine Kinder radeln in Gruppen zur Schule, Studenten fahren mit dem Rad zum Unterricht, Eltern binden ihre Kinder in ihr Leben ein, indem sie einen Kindersitz an ihrem Fahrrad anbringen. **Foto:** Bloggerin Sara. **Quelle:** Artikel "Everyone Cycles in the Snow!" >> weiter [29].

3. Winterradfahrer gehören in skandinavischen Ländern zum Alltag.**Foto:** Anthony DeLorenzo from Whitehorse, Yukon, Canada. **Quelle:** Wikimedia Commons [30]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung 2.0 generisch“ (US-amerikanisch) lizenziert (CC BY 2.0 [31]).

4. Winterradfahren bei minus 20 Grad und darunter: 75 % der Kopenhagener fahren auch im Winter bei Eiseskälte und Schneegestöber mit dem Fahrrad. **Photo:** Mikael Colville-Andersen / Copenhagenize Design Co. / Copenhagen.**Quelle:** Flickr [32]. Verbreitung mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic CC BY-NC 2.0 [28]).

5. Eingeschneite Fahrräder. Foto: Araujoumn. **Quelle:** Wikimedia Commons [33]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ (CC BY-SA 4.0 [34]).

6. Bicycles on a rack at the Martti Ahtisaari square in**Oulu, Finland**. **Foto:** Estormiz. **Quelle:** Wikimedia Commons [35]. Diese Datei wird unter der Creative-Commons-Lizenz „CC0 1.0 Verzicht auf das Copyright“ zur Verfügung gestellt. - CC0 1.0 Universell (CC0 1.0 [36]).

7. Fatbike-Fahrer im Schnee dank dem Gripvorteil durch die besonders großen Laufräder und extra breiten Reifen. Ein Fatbike (auch Fat Tire, Fat-Tire-Bike oder Snowbike genannt) ist ein Geländefahrrad mit übergroßen Reifen, die für einen niedrigen Bodendruck ausgelegt sind, um das Fahren auf weichem, instabilem Gelände wie Schnee, Sand, Moor und Schlamm oder auch auf hartem Pflaster zu ermöglichen. Der Sport wird auch als Fatbiking oder Fat-Tire-Biking bezeichnet. Die besten Infos gibt es hier >> **https://www.fat-bike.de/** [37]. **Foto:** Anthony DeLorenzo from Whitehorse, Yukon, Canada. **Quelle:** Wikimedia Commons [38]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung 2.0 generisch“ (US-amerikanisch) lizenziert (CC BY 2.0 [31]).

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/oulu-die-stadt-der-kinder-bei-minus-20-grad-velo-fahren

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/9100%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/oulu-die-stadt-der-kinder-bei-minus-20-grad-velo-fahren
[3] https://www.infosperber.ch/
[4] https://twitter.com/hashtag/winter
[5] https://twitter.com/hashtag/Oulu
[6] https://twitter.com/hashtag/wintercycling
[7] https://twitter.com/hashtag/oulu2026
[8] https://twitter.com/hashtag/northernfinland
[9] https://twitter.com/Oulu2026offici/status/1341724372990570496
[10] https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-01-26/how-to-keep-cyclists-riding-even-in-the-snowy-winter
[11] https://twitter.com/hashtag/Oulu?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw
[12] https://twitter.com/hashtag/Finland?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw
[13] https://twitter.com/hashtag/bicycle?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw
[14] https://twitter.com/hashtag/WCC2019?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw
[15] https://twitter.com/hashtag/wintercycling?src=hash&ref_src=twsrc%5Etfw
[16] https://t.co/8vgDEMf56R
[17] https://twitter.com/pekkatahkola/status/1093297261604265985?ref_src=twsrc%5Etfw
[18] https://wintercycling.org/
[19] https://www.nzz.ch/zuerich/velorouten-in-zuerich-die-linke-foerdert-die-zweiraeder-uebermaessig-ld.1576233
[20] https://www.infosperber.ch/politik/schweiz/das-maerchen-vom-wasserscheuen-velofahrer/
[21] https://www.velosuisse.ch/news-statistik/
[22] https://kritisches-netzwerk.de/forum/helmpflicht-mit-nebenwirkungen
[23] https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-08/fahrradtote-radfahrer-strassenverkehr-unfall-autos?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.de%2F
[24] https://www.infosperber.ch/umwelt/boden-raum-verkehr/die-stadt-in-der-kinder-bei-minus-20-grad-velo-fahren/
[25] http://www.infosperber.ch/Impressum
[26] http://ssui.ch
[27] https://www.flickr.com/photos/16nine/4368884246
[28] https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/deed.de
[29] http://Foto: Sara. Quelle: Artikel "Everyone Cycles in the Snow!" >> weiter. https://finlandandback.wordpress.com/2013/01/17/thats-right-everyone-cycles-in-the-snow/
[30] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:View_from_the_bike_lane_at_40_below_(6734158239).jpg
[31] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[32] https://www.flickr.com/photos/16nine/5286617198/
[33] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bicycles_after_snowstorm.jpg
[34] https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de
[35] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bicycles_Pokkinen_Oulu_20160110.JPG
[36] https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de
[37] https://www.fat-bike.de/
[38] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:End_of_a_Long_Day_(6860938431).jpg
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/alltagsradlerpraxis
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bewegungsarmut
[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bloomberg-citylab
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/cold-weather-biking
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/cycle-paths
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrradabstellplatze
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrrader
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrradinfrastruktur
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrradverkehr

[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fahrradwege
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/fatbike
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/felix-schindler
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/finnland
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nordfinnland
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/oulu
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radfahrer
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radfahrerinnen
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radfahrwege
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radverkehrsanteil
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radwege
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radwegenetz
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radinfrastruktur
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/radwegeinfrastruktur
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schonwettervehikel
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/snowbike
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/sturzgefahr
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/temperaturempfinden
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velofahren
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velofahrer
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velofahrten
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velofeindlichkeit
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/veloforderung
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velo-highways
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velorouten
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velostreifen
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/veloverkehr
[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/velowege
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vintersykling
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/winter-biking
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/winter-cycling
[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/winterradfahren
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/winterradfahrer
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zurich