

01 / 2011

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- FUSS- UND VELOVEKEHRSFÖRDERUNG IN BASEL
- BIEL REVOLUTIONIERT DAS BIKESHARING
- E-BIKES AUF DEM VORMARSCH
- VELOLAND DÄNEMARK



INHALT

3 EDITORIAL

4 STRATEGIE ZUR FUSS- UND VELOVERKEHRS-FÖRDERUNG IN BASEL

8 BIEL REVOLUTIONIERT DAS BIKESHARING

12 E-BIKES AUF DEM VORMARSCH

Der Bund will Elektrovelos neu regeln: Rangierhilfe für langsame – Helmpflicht für schnelle E-Bikes

Basel: Ein Beispiel aktiver Energiepolitik

Widnau SG: E-Bikes mieten macht Velofahren zum Erlebnis

New Ride – das Programm von EnergieSchweiz zur Förderung von Elektrozeirädern

17 STUDIENREISE - VELOLAND DÄNEMARK

Odense

Kopenhagen

19 MITGLIEDERVERSAMMLUNG VKS 2011 IN SCHAFFHAUSEN

Fussgänger und Radfahrersteg «Rheinfall»

22 INFORMATIONEN

IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o Planum Biel AG

Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

REDAKTION

Barbara Auer

Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Münsterplatz 11, 4001 Basel

Tel. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81

E-Mail: barbara.auer@bs.ch

LEKTORAT

Aline Renard

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Auguste-Tissot 4, 1006 Lausanne

Tel. 021 652 55 55, Fax 021 652 32 22

E-Mail: aline.renard@transitec.net

GESTALTUNG

co.dex production ltd.

Rechbergerstrasse 1, Postfach 413, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63

E-Mail: contact@co-dex.ch

www.co-dex.ch

AUTOREN

- Barbara Auer, Amt für Mobilität Basel-Stadt
- Jonas Schmid, Projektleiter velospot, Stadtplanung Biel
- Julian Baker, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern
- Miriam Stoffel, Gemeindeverwaltung Widnau
- Urs Walter, Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz
- Martin Baggenstoss, Fachstelle Langsamverkehr, Kanton und Stadt Schaffhausen
- Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

DAS INFO BULLETIN ERHÄLT EIN NEUES KLEID

CHRISTOF BÄHLER, CO-PRÄSIDENT VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Mobilitätsbedürfnisse steigen, das Verkehrsaufkommen auf den Strassen nimmt stetig zu. Eine Trendwende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Mit der Verkehrszunahme verschärfen sich die Kapazitätsprobleme auf den Strassen und beim öffentlichen Verkehr. Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden, aber auch jene zwischen den vielfältigen Ansprüchen an den Strassen- und Lebensraum nehmen zu. Immer mehr Verkehrs- und Siedlungsplaner, aber auch Politiker erkennen, welche Bedeutung dem Langsamverkehr bei der Lösung der Verkehrsprobleme und dem künftigen Mobilitätsangebot zukommt. Kantone und Gemeinden schaffen deshalb Fachstellen für den Veloverkehr und entwickeln Leitbilder und Richtpläne. Diese Entwicklung ist erfreulich und hat dazu geführt, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Leistungen der Velokonferenz verstärkt unterstützen kann. Ein erstes Resultat ist der neue Auftritt des Info Bulletins der Velokonferenz Schweiz. Das Info Bulletin erscheint mit der vorliegenden Ausgabe in einem frischen, einladenden Kleid und erweitertem Umfang. Um die Lesbarkeit zu verbessern erscheinen die deutsche und die französische Ausgabe in separaten Heften. Der Inhalt wird in den kommenden Ausgaben weiter ausgebaut, damit vertieft über aktuelle Themen, interessante Projekte und neu gewonnene Erkenntnisse informiert werden kann.

Welch bedeutende Funktion der Veloverkehr in der Bewältigung der städtischen Mobilität übernehmen kann, hat der Vorstand der Velokonferenz bei seiner Fachexkursion nach

Kopenhagen eindrücklich «erfahren». In Kopenhagen hat der Veloverkehr einen Modalsplitanteil von 40 %. Ihm steht ein dichtes und gut ausgebautes Netz von seitlich der Strassen angeordneten Radwegen zur Verfügung. Auf den Hauptachsen sind grüne Wellen mit Tempo 20 eingerichtet. Im Winter werden in erster Priorität die Radwege geräumt, denn ohne Veloverkehr funktioniert der städtische Verkehr nicht. Wer in der Morgenspitze mit tausenden anderen Velofahrenden unterwegs ist, erlebt die Dynamik und Bedeutung hautnah mit. In einem Knoten auf einer Hauptachse im Stadtzentrum haben wir in der Morgenspitze pro Grünphase in einer Richtung zwischen 70 und 120 Velos gezählt. Damit fahren täglich 50'000 - 70'000 Velos über diese Kreuzung! Die vergleichbare Verkehrsmenge mit Personenwagen zu bewältigen würde ein Mehrfaches an knappem städtischen Raum beanspruchen. Die Benutzung des Velos ist in Kopenhagen alltäglich und Allgemeingut. Diese Velokultur ermöglicht den Ausbau des Angebots mit Unterstützung durch die Bevölkerung und die Politik.

Genf, Lausanne, Bern, Luzern, Basel, Zürich und Winterthur sind nicht Kopenhagen. Dennoch haben wir viele wertvolle Hinweise und Impulse erhalten. In der Schweiz ist die Frage nach der richtigen Führung des Veloverkehrs ein Dauerbrenner. Wir nehmen das Thema auf. Die Tagung 2012 der Velokonferenz Schweiz trägt den Arbeitstitel «Mischen oder Trennen». Wir freuen uns auf eine konstruktive Diskussion.

STRATEGIE ZUR FUSS- UND VELOVERKEHRSFÖRDERUNG IN BASEL

BASEL AUF DEM WEG ZUR VELOFREUNDLICHSTEN STADT DER SCHWEIZ?

BARBARA AUER, AMT FÜR MOBILITÄT, BASEL-STADT

Im Jahr 2010 hat das Bau- und Verkehrsdepartement einen Strategieprozess lanciert. Als ein Schwerpunktthema wurde die Strategie «Fuss- und Veloverkehr fördern» entwickelt. Diese wurde auf einer Strategielandkarte festgehalten, welche auf einen Blick zeigt, wie die Vision «Basel, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz» erreicht werden soll.

AUSGANGSLAGE

Der Kanton Basel-Stadt und insbesondere das Bau- und Verkehrsdepartement betreiben seit vielen Jahren Fuss- und Veloverkehrsförderung. Der Veloverkehr steht im Kanton Basel-Stadt sogar seit über 30 Jahren auf der politischen Agenda.

Das Umweltschutzgesetz von 1991 verlangt, dass der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Fuss-/Veloverkehr und ÖV) am Gesamtverkehr erhöht wird und dass diese Verkehrsarten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen bevorzugt werden. Dieser Grundsatz wurde im Richtplan von 2009 bestätigt und konkretisiert. Der aktuelle Legislaturplan des Regierungsrates formuliert im Schwerpunkt «Basel ist Zentrum des Metropolitanraums» Ziele und Massnahmen zur Verlagerung des Motorfahrzeugverkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr.

Die Verkehrspolitik der letzten Jahre des Kantons Basel-Stadt kann grundsätzlich als erfolgreich bezeichnet werden. So ist zum Beispiel der motorisierte Individualverkehr auf dem städtischen Strassennetz in den vergangenen 10 bis 20 Jahren konstant geblieben und teilweise sogar zurückgegangen. Der Anteil des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen ist

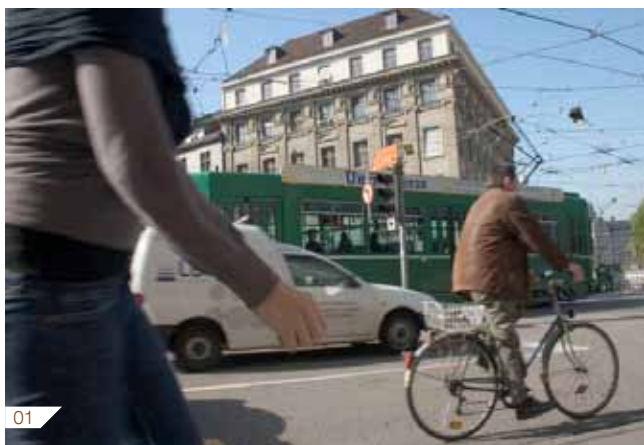
deutlich grösser als in anderen vergleichbaren Schweizer Städten. Zahlreiche hängige politische Vorstösse zum Fuss- und Veloverkehr und die Studie zur Velofreundlichkeit von Pro Velo Schweiz im 2010 (Veloklimatest) verdeutlichen aber, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht und das Potential des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton noch nicht ausgeschöpft ist.

Mit dem bereits zweiten Velorahmenkredit und dem Rahmenkredit zur Förderung des Fussverkehrs sind seit mehreren Jahren finanzielle Mittel zur einfachen Umsetzung einer Vielzahl kleiner und mittlerer Projekte in diesen Bereichen vorhanden. Grössere Projekte werden über separate Kreditanträge finanziert bzw. im Rahmen von allgemeinen Bauvorhaben umgesetzt. Die beiden aktuellen Rahmenkredite werden aber in den nächsten 1-3 Jahren aufgebraucht sein.

POLITISCHE VORGABEN

Die Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (Städteinitiative) wurde am 28. November 2010 in einer kantonalen Volksabstimmung deutlich verworfen. Eine Mehrheit der Stimmberechtigten hat hingegen dem von Regierung und Grosse Rat (Parlament) ausformulierten Gegenvorschlag zugestimmt. Damit ist im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt neu das Ziel formuliert, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2020 exklusiv der Autobahnen um 10 % abnehmen muss. Zusätzlich ist bei einem Neu- oder Ausbau des Autobahnnetzes das übrige Strassennetz dauerhaft von Verkehr zu entlasten. Und der Mehrverkehr auf den Autobahnen muss auf dem übrigen Strassennetz kompensiert werden.

Nebst der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist ein Bündel mit Massnahmen in den Bereichen Strassenverkehr,





öffentlicher Verkehr und Siedlungspolitik vorgesehen, um die Ziele der Verkehrsreduktion zu erreichen. So sollen in Basel die Tempo 30-Zonen erweitert werden. Eine neue Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung ist derzeit ebenfalls in Vorbereitung. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt kurz- bis mittelfristig über einen Ausbau des Tram- und Busnetzes und mittel- bis langfristig über einen Ausbau der Regio-S-Bahn. Zudem müssen auf raumplanerischer Ebene Siedlung und Verkehr stärker aufeinander abgestimmt werden. Dieser Herausforderung nimmt sich insbesondere das Agglomerationsprogramm an.

STRATEGIEENTWICKLUNG

Mit der Einführung eines strategischen Managements bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beabsichtigte das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt insbesondere

- die Klärung wichtiger Strategiefragen
- die Schaffung einer gemeinsamen Denkkarte als Basis für die Priorisierung von Projekten
- die Unterstützung der Strategieumsetzung und eine verbesserte Zielorientierung
- die inhaltliche Unterstützung für den Zielsetzungsprozess

Der Strategieprozess beinhaltete als ersten Schritt die SWOT-Analyse zur Klärung der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Gefahren unter Einbezug des Umfeldes (politisch, ökonomisch, sozial, technologisch, ökologisch, rechtlich). Darauf abgestützt wurden Vision und Mission definiert, strategische Themen abgeleitet und dazugehörige strategische Ziele festgesetzt. Diese werden in einer sogenannten Strategielandkarte dargestellt, welche die Themenfelder als tragende Säulen und die Vision als Dach aufweist.

Die Karte zeigt zudem das Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Zielen auf. Sie ist das zentrale Dokument des Prozes-

ses, das einen Überblick über alle für die Strategie relevanten Felder ermöglicht, und dient auch zur Kommunikation der Strategie und der daraus abgeleiteten Umsetzungsmassnahmen gegenüber Mitarbeitenden, Partnern und Dritten.

Basierend auf der Strategielandkarte wurde ein Aktionsportfolio von Umsetzungsmassnahmen entwickelt. Damit die notwendige Verbindlichkeit für die Umsetzung der strategischen Themen bzw. Ziele geschaffen werden konnte, wurden für die strategischen Themen bzw. die wichtigsten strategischen Ziele geeignete Messgrössen definiert, die den Fortschritt der Strategieumsetzung verfolgbar machen.

INHALT DER STRATEGIE

VISION

«Basel, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz».

Dieser Leitsatz kann folgendermassen konkretisiert werden:

- Basel bietet eine attraktive Veloinfrastruktur, die ein schnelles und sicheres Velofahren erlaubt. Das Abstellen von Velos ist zielnah und einfach möglich, insbesondere auch an wichtigen ÖV-Haltestellen.
- Basel gewährt dem Fussverkehr unter anderem durch die Einrichtung von Fussgängerzonen und Begegnungszonen genügend Raum. Ein attraktives Fusswegenetz verbindet die Stadtquartiere untereinander und mit den umliegenden Naherholungsgebieten und Wanderwegen.
- Basel fördert die Akzeptanz und die Benutzung des Fuss- und Veloverkehrs über Informationskampagnen, Beratungsangebote und Ausbildungsprogramme insbesondere auch für Kinder und Jugendliche.



05



06



07



08



05 - 07 Fuss- und Veloverkehr
in Basel
08 Kommunikationsmittel

STRATEGISCHE THEMENFELDER

OPTIMALE INFRASTRUKTUR FÜR FUSS- UND VELOVERKEHR

Ein gut ausgebautes Veloroutennetz und zusammenhängende, komfortable Fusswegverbindungen sind eine Voraussetzung dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer sich im Verkehr sicher fühlen und rasch vorwärts kommen. Eine optimale Infrastruktur - zu der genügend und attraktive Veloabstellplätze gehören - ist die Basis jeglicher Förderungsmassnahmen. Ohne diese Infrastruktur blieben alle anderen Massnahmen weitgehend wirkungslos. Projekte zur Verbesserung der baulichen Infrastruktur sind auch ein sichtbares Zeichen im Strassenraum, dass sich der Kanton Basel-Stadt für die Fuss- und Veloverkehrsförderung einsetzt.

FUSS- UND VELOVERKEHRS-MARKETING

Das Marketing für den Fuss- und Veloverkehr muss in einem umfassenden Sinne verstanden werden. Es geht sowohl um Kampagnen, welche die Vorteile des Fuss- und Veloverkehrs «verkaufen», als auch um gezielte betriebliche Massnahmen und Serviceangebote, die letztlich dazu beitragen, dass die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt wird.

KINDER UND JUGENDLICHE IM FUSS- UND VELOVERKEHR

Wer als Kind Velo fahren gelernt und die Freude am Zufussgehen entdeckt hat, wird oft auch als Erwachsener Velo fahren oder zu Fuss gehen. Unter Einbezug der Eltern und weiterer Multiplikatoren muss heute dafür gesorgt werden, dass morgen eine «nächste Generation» Velofahrerinnen und Velofahrer durch Basel fährt und dass das zu Fuss gehen wieder an Bedeutung gewinnt.

INTEGRATION DER FUSS- UND VELOVERKEHRS-FÖRDERUNG IN DIE VERWALTUNGSPRAXIS UND ZUSAMMENARBEIT MIT PARTNERN

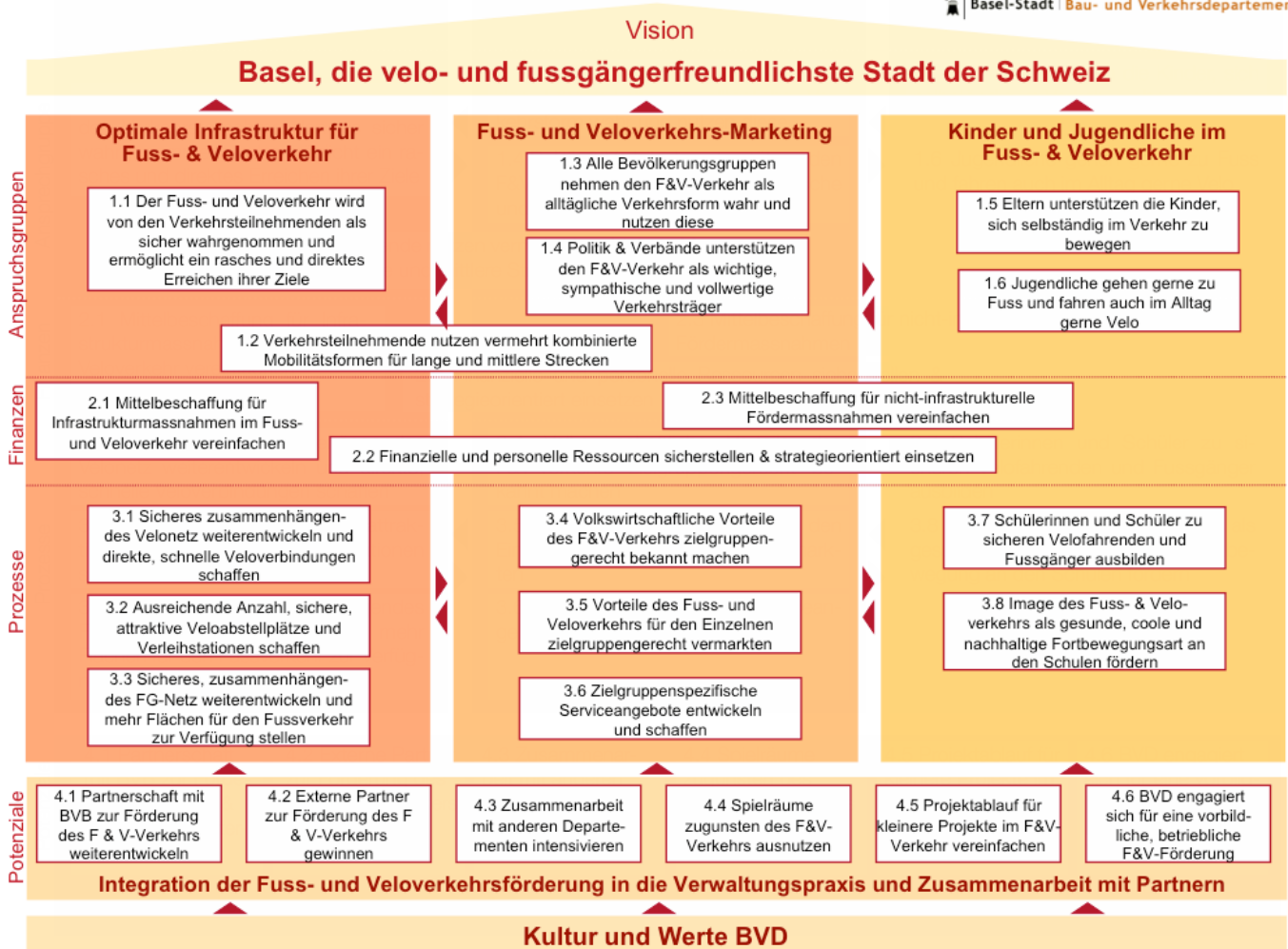
Die Umsetzung spezifischer Massnahmen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer ist wichtig, um das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu erreichen. Zusätzlich zu diesen Massnahmen ist es aber ebenfalls wichtig, dass dem Fuss- und Veloverkehr auch im Rahmen der übrigen Verwaltungsaufgaben eine grosse Bedeutung zugemessen wird. Hierbei gilt es, in der täglichen Verwaltungsarbeit weitere Handlungsspielräume zugunsten des Langsamverkehrs zu nutzen und die Zusammenarbeit zwischen dem BVD und den anderen Departementen zu vertiefen. Nur so lässt sich eine fuss- und veloverkehrsfreundliche Verwaltungspraxis in einem umfassenden Sinne erreichen.

AKTIONSPORTFOLIO

Zur Umsetzung der Strategie «Fuss- und Veloverkehr fördern» braucht es konkrete Massnahmen. Diese sind in einem Aktionsportfolio mit 64 Massnahmen als rollende Planung über die nächsten vier Jahre zusammengefasst. Das Aktionsportfolio enthält neben einer groben Termin- und Kostenübersicht je Massnahme auch eine Priorisierung.

Einige Massnahmenbeispiele sind:

- Marketing- und Kommunikationsstrategie
- Fussgänger-Stadtplan/Mobilitätskarte
- Schulzeitabhängige Tempo 30-Zone
- Fuss- und Veloverkehrsförderung an Schulen
- neuen Rahmenkredit beschaffen
- Aktualisierung Teilrichtplan Velo mit Unterscheidung in Basisnetz und Schnellrouten



Strategielandkarte des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt

WIE WEITER?

Viele Massnahmen kann das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) nicht alleine umsetzen. Hier ist es auf die Unterstützung anderer Departemente oder weiterer Partner angewiesen. Die Umsetzbarkeit der Massnahmen ist auch nicht in allen Fällen vollständig geklärt. Es wird eine laufende Überprüfung stattfinden. Es ist zu erwarten, dass einige Massnahmen sich in der Folge als nicht sinnvoll oder nicht realisierbar erweisen und wegfallen werden. Andere Massnahmen werden aufgrund heutiger noch nicht absehbarer Entwicklungen neu hinzukommen.

Parallel zur Umsetzung der Aktionen ist es geplant, ein System von Messgrössen aufzubauen, um die Wirkung der Fuss- und Veloverkehrsförderung beobachten zu können. Dieses Kontrollsystem soll auch dazu dienen, das Aktionsportfolio weiter anzupassen. Als Messgrössen sind Indikatoren aus den folgenden Bereichen vorgesehen:

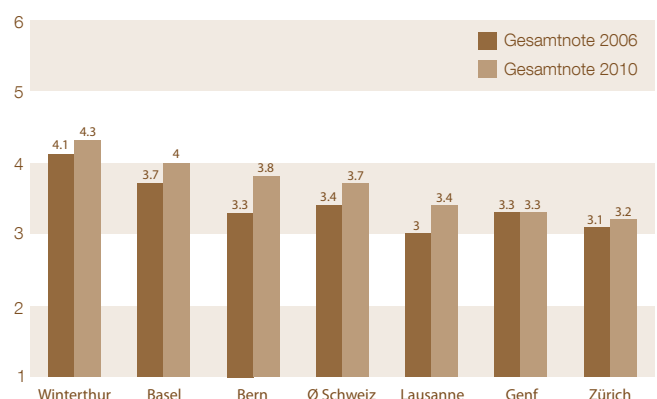
- Nachfrageentwicklung Fuss- und Veloverkehr
- Entwicklung des Modal Split
- Daten zu den Infrastrukturelementen (z.B. Anzahl Begegnungszonen, Veloabstellplätze, etc.)
- Sicherheit (z.B. Unfallsituation)

Bereits sind jedoch die ersten wichtigen Schritte gemacht, um zumindest die Umsetzung der Strategie sicherzustellen. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative wurde Ende 2010 auch ein neuer Rahmenkredit zur Förderung des

Langsamverkehrs über zehn Millionen Franken für den Zeitraum 2011 bis 2014 genehmigt. Mit diesen Mitteln werden die Planungskapazitäten im BVD erhöht, weitere Infrastrukturprojekte und Betriebskonzepte umgesetzt sowie die Kommunikationsarbeit verstärkt.

Wieviel Basel damit der Vision näher kommt, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz zu werden, wird sich spätestens im nächsten Veloklimatest von Pro Velo zeigen.

GROSSSTÄDTE: GESAMTNOTE VELOKLIMATEST 2006 -2010



Quelle: www.velostaedte.ch, Pro Velo Schweiz, Mai 2010

BIEL REVOLUTIONIERT DAS BIKESHARING

DAS SYSTEM VELOSPOT DER STADT BIEL

JONAS SCHMID, PROJEKTLEITER VELOSPOT, STADTPLANUNG BIEL

Seit einiger Zeit rollt die Bikesharing-Welle auch in der Schweiz an – vorab in den Westschweizer Städten. Während viele Städte abwarten, hat sich die Stadt Biel mit dem selbst entwickelten System velospot vorgekämpft. Die ersten Erfahrungen mit velospot sind vielversprechend.

Nachdem sich automatische Veloverleihsysteme in Europa mit rasantem Tempo verbreitet haben, ist Bikesharing auch in der Schweiz in aller Munde. Es mag teilweise mit dem bereits hohen Anteil des Veloverkehrs und den schon gut ausgebauten Velomietangeboten zusammenhängen, dass man in der Schweiz lange Zeit abwartete. Vor dem Hintergrund der Erfolge des Bikesharings in den Nachbarländern setzen sich jetzt aber auch die Schweizer Städte intensiv mit dem Thema auseinander. In der Romandie haben zahlreiche Städte in Zusammenarbeit mit dem Anbieter velopass erste Bikesharing-Netze realisiert. Auch der schweizweit tätige Velovermieter Rent-a-Bike ist ins automatische Bikesharing eingestiegen. Kürzlich hat Rent-a-Bike zusammen mit der Postauto AG angekündigt, noch im Sommer 2011 ein neues Bikesharing-System zu lancieren. Die Bikesharing-Landschaft in der Schweiz ist in Bewegung und diversifiziert sich.

BIEL ENTWICKELT SELBER

In Biel beobachtete und analysierte man die entstehenden Angebote genau. Seit der Expo02, für die die Stadt verschiedene innovative Mobilitätsangebote lancierte, ist Bikesharing auch in Biel ein Thema. Basierend auf einem für die Expo02 entwickelten Konzept eines automatischen, städtischen Carsharing-Systems entstanden Pläne für ein neuartiges Veloverleihsystem. Als treibende Kraft und «geistiger Vater» des Projektes engagierte sich Biels Stadtplaner, François Kuonen. Wichtiger Leitgedanke bei der Planung war, dass Bikesharing nur dann zu einer breiten Nutzung führt und verkehrspolitisch von Interesse ist, wenn ein dichtes Netz von Leihstationen die ganze Stadt überspannt. So wurde in Biel von Anfang an mit rund 50 Stationen und insgesamt 300 Velos geplant. Gleichzeitig war ein modernes System gefragt, das den Benutzern via RFID-Karte einen automatischen Zugang zu den Velos verschafft.

Die bestehenden Veloverleihsysteme erfüllten die hohen Anforderungen der Stadtplanung Biel nicht. Für ein dichtes Stationsnetz auf Basis des Modells velopass – das eine spezifische Infrastruktur erfordert, an welcher die Velos eingeklinkt werden – fehlt für ein gesamtstädtisches und dichtes Netz in

Biel schlicht und einfach der Platz. Ausserdem sind die Veloverleihsysteme mit Andockvorrichtung für jedes einzelne Velo sehr teuer, womit die Abdeckung einer ganzen Stadt kaum zu finanzieren ist. Schliesslich belasten Bikesharing-Stationen mit Andock-Vorrichtungen den in den Innenstädten intensiv genutzten öffentlichen Raum mit zusätzlichem Mobiliar.

Aus diesen Überlegungen heraus entwickelte die Stadtplanung Biel zusammen mit Partnern ein neuartiges Veloverleihsystem, das den gesetzten Anforderungen punkto Integration in den öffentlichen Raum, Ausbaumöglichkeiten und Kosten gerecht wird.

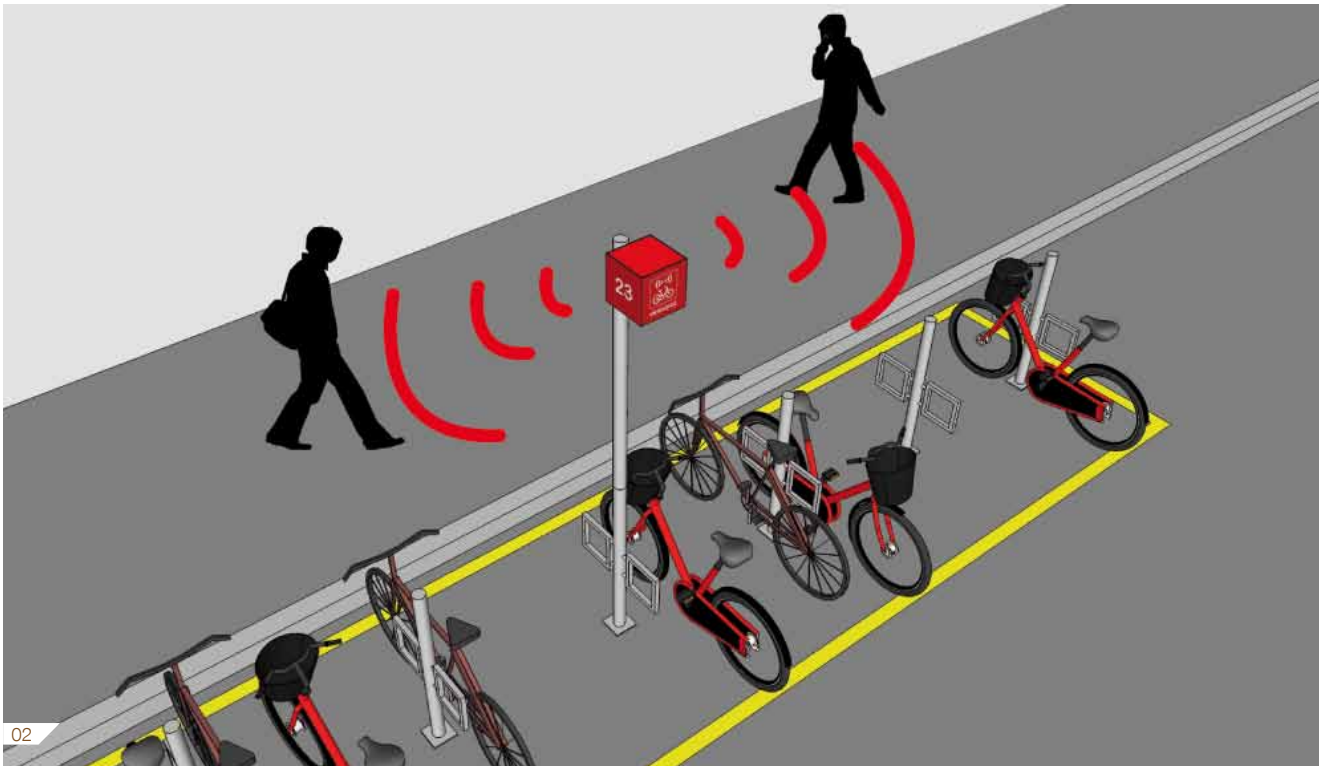
Ein parlamentarischer Vorstoss im Frühling 2009, der die Prüfung eines Bikesharing-Systems für die Stadt Biel forderte, rannte vor dem Hintergrund der bereits laufenden Planung offene Türen ein. Der Bieler Stadtrat genehmigte im September 2009 einen Verpflichtungskredit von 540'000 CHF für den Aufbau und für einen zweijährigen Pilotbetrieb des Veloverleihsystems. Aufgrund seines innovativen Charakters stiess das Projekt auch bei den in den Bereichen Mobilität und Energie tätigen Bundesämtern auf Interesse. So unterstützt das Bundesamt für Energie auf Basis eines beim Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) eingegebenen Unterstützungsgesuchs das Projekt mit 120'000 CHF. Des Weiteren profitiert das Projekt von Beiträgen aus dem Lotteriefonds des Kantons Bern und der Firma Rolex Montres SA aus Biel.

DAS SYSTEM VELOSPOT – DRAHTLOSE KOMMUNIKATION ZWISCHEN VELO UND STATION

Das Grundprinzip von velospot ist so bestechend einfach wie innovativ: Die Velos sind in der Leihstation nicht ange-dockt sondern kommunizieren ohne physischen Kontakt mit der Leihstation. Ansonsten funktioniert das System wie andere moderne Bikesharing-Systeme: Die Benutzer sind registriert, der Zugang erfolgt mittels einer RFID-Karte, ein zentraler Server überwacht die Ausleihvorgänge und zeichnet diese auf.

Die Leihstationen – die sogenannten velospots – bestehen aus einem Gehäuse, das die Station als solche kennzeichnet und die für die Kommunikation notwendige Elektronik enthält. Die velospots kommunizieren mit den Velos mittels Kurzstreckenfunk und leiten die Informationen dann per Handynet an den zentralen Server weiter. Dank dem Batteriebetrieb benötigt die Installation einer Leihstation keine Tiefbauarbeiten, womit Kosten für die Installation eingespart werden können. Das Gehäuse kann auf einem Pfeiler, an einer Wand oder einem Velounterstand montiert werden. In der Stadt Biel wer-





02

den die velospots an den meisten Standorten direkt auf eine Art verlängerten Veloposten fixiert. Darin liegt die besondere Stärke und der grosse Vorteil von velospot gegenüber anderen Bikesharing-Systemen: Leihstationen können flexibel und einfach in bestehende Veloabstellplätze integriert und mit einem beliebigen Parkiersystem kombiniert werden. Bestehen für die Veloposten bereits Fundamente, dauert die Installation weniger als eine halbe Stunde. Die einfache Installation ermöglicht zudem, Leihstationen zu verschieben oder temporär zu betreiben. Letzteres ist gerade bei Grossveranstaltungen oder Standorten mit saisonalen Nachfrageschwankungen äusserst interessant.

Die Räder der velospot-Flotte verfügen über ein elektronisches Schloss, welches nach Einlesen einer gültigen Karte am Bedienungsmodul geöffnet wird. Auch die Elektronik auf dem Fahrrad ist batteriebetrieben. Beim Velo handelt es sich um das Modell Paper Bicycle, das von der Firma Velobility GmbH vertrieben wird. Velobility GmbH erhielt den Zuschlag im Rahmen einer Ausschreibung, zu welcher auch ausländische

Hersteller eingeladen wurden. Das Paper Bicycle ist äusserst wartungsarm und weist ein eigenes Design mit einem hohen Wiedererkennungswert auf. Dies ist bei velospot von besonderer Bedeutung, da die Leihvelos zum Teil auf konventionellen Abstellplätzen parkiert werden. Das Fahrrad weist einen Korb am Lenker sowie Flächen auf der Höhe der Pedalen auf, auf denen Werbung platziert werden kann. Mit diesen Werbemöglichkeiten ist es gelungen, bereits zwei Sponsoring-Partner für das Projekt zu gewinnen. Es handelt sich dabei um Manor Biel und das städtische Unternehmen Congrès Tourisme Sport SA.

FLOTTENMANAGEMENT DURCH SOZIALWERK

Von grosser Bedeutung für die Benutzer und Benutzerinnen von Leihvelos ist, dass diese gut gewartet sind und immer in einem tadellosen Zustand angetroffen werden. Zudem ist es bei auf Leihstationen basierten Systemen wichtig, dass die Velos je nach Bedarf zwischen den Stationen verschoben werden können, da die freie Nutzung zwischen den Stationen zu einer Konzentration oder dem Fehlen von Fahrrädern führt.



03



04



05

Diese Anforderungen machen den Betrieb eines Bikesharing-Systems äusserst personalintensiv.

Die eher niederschweligen Tätigkeiten des Flottenmanagements finden bei Beschäftigungsprogrammen grosses Interesse. Sie sind es, die in der Schweiz ja teilweise auch schon bediente Velovermietungen in den Städten betreiben. In Biel konnte mit dem Sozialbetrieb Landschaftswerk Biel-Seeland ein idealer Partner für das Flottenmanagement gefunden werden. Mit dem Ziel der sozialen Integration setzt das Landschaftswerk für das Projekt Langzeitarbeitslose ein und wird dafür von der Stadt entschädigt. Anders könnte der Betrieb von velospot, der nach der Pilotphase selbsttragend sein soll, nicht finanziert werden.

Die Programmteilnehmer sind täglich auf E-Bikes unterwegs, um die Flotte zu kontrollieren und zu warten. Für Transporte von einer Station zur anderen stehen dem Service-Team Veloanhänger zur Verfügung, auf denen bis zu vier velospot-Räder auf einmal aufgeladen werden können. Im Landschaftswerk selber wurde eine Werkstatt eingerichtet, in welcher die Velos repariert und im Winter gewartet werden.

Das Projekt velospot hat somit neben dem ökologischen auch einen wichtigen sozialen Aspekt: Es schafft sinnvolle Tätigkeitsfelder für Langzeitarbeitslose, die in der Öffentlichkeit direkt sichtbar sind und wahrgenommen werden.

TESTPHASE VERLÄUFT VIELVERSPRECHEND

Seit Januar 2011 wird velospot in der Innenstadt von Biel getestet. In Betrieb sind zurzeit 9 Leihstationen und rund 40 Fahrräder. Bereits haben sich über 300 Personen eingeschrieben, die das System während der Testphase kostenlos nutzen können. Die ersten Erfahrungen seitens des Betriebs und der Benutzerinnen und Benutzer sind sehr positiv. Die Benutzung der Velos mittels der RFID-Karte ist einfach verständlich und sehr intuitiv – so hat sich noch keine einzige Person gemel-

det, die Unterstützung bei der Bedienung der Velos benötigte. Viele Benutzerinnen und Benutzer sind bereits täglich mit den velospot-Rädern unterwegs. Eine erste grobe Auswertung hat gezeigt, dass an schönen Tagen jedes Velo bereits über drei Mal benutzt wird, was von einer ausgezeichneten Auslastung zeugt.

Ab 2012 soll die Vision eines stadtüberspannenden Bikesharing-Systems in Biel Wirklichkeit werden. velospot wird ab diesem Zeitpunkt auf rund 50 Stationen und 300 Fahrräder ausgebaut.

Bereits haben verschiedene Städte ihr Interesse für velospot angemeldet. Das System ist nämlich so aufgebaut, dass es mit derselben Software-Infrastruktur auch an anderen Orten realisiert werden kann. In der Stadt Biel laufen die notwendigen Abklärungen zu einer Loslösung des Projektes von der Stadtverwaltung, damit es gesamtschweizerisch betrieben werden kann. Dass velospot als massgeschneidertes schweizerisches Bikesharing-System ein grosses Potenzial für ein landesweites Netz hat, haben die positiven Erfahrungen in Biel gezeigt.

-
- 01 velospot beim Manor Biel
 - 02 Grundkonzept der velospots
 - 03 Elektronisches Schloss der velospot-Räder
 - 04 Mitarbeiter des Landschaftswerkes Biel-Seeland mit velospot-Transporter
 - 05 velospot-Rad in Aktion
-

Bildnachweis:
 Abbildungen 1, 2, 3 und 5:
 Stadtplanung Biel / M. Edelmann
 Abbildung 4:
 Stadtplanung Biel / G. Perrenoud

E-BIKES AUF DEM VORMARSCH

AUSLEGEORDNUNG UND BEISPIELE AUS SCHWEIZER PROGRAMMEN UND STÄDTEN

JULIAN BAKER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

DER BUND WILL ELEKTROVELOS NEU REGELN: RANGIERHILFE FÜR LANGSAME – HELMPFLICHT FÜR SCHNELLE E-BIKES

Der Elektrovelo-Markt entwickelt sich rasant, die Palette der angebotenen Produkte wird immer breiter. Der Bund will deshalb die heutigen Regeln anpassen. Leichte E-Bikes sollen mit einer Schiebe- und Anfahrhilfe ausgerüstet werden können, und für das Fahren schneller E-Bikes soll der Velohelm obligatorisch werden. Die öffentliche Anhörung zu diesen und verschiedenen anderen vorgeschlagenen Änderungen hat zwischen Mai und August 2011 stattgefunden.

Seit 2005 hat sich der Absatz von E-Bikes Jahr für Jahr praktisch verdoppelt. Elektrofahrräder legen auch bezüglich Tempo laufend zu. Das heutige Zulassungssystem unterscheidet zwei Typen von E-Bikes: Zum einen die so genannten Leicht-Motorfahrräder, bei denen der Motor ab Tempo 25 seine Unterstützung einstellt. Sie sind betreffend Zulassung und Vorschriften weitgehend den Velos gleichgestellt. Zum anderen die schnelleren und stärkeren E-Bikes mit Hilfsantrieb bis Tempo 45 und darüber. Sie gelten als Mofas mit erleichterter Zulassung, was bedeutet, dass sie mit gelbem Kontrollschild auszustatten sind und ihre Benützer die Töffli-Prüfung vorweisen müssen.

Aufgrund der Entwicklung zu immer mehr und immer schnelleren Elektrovelos will das Bundesamt für Strassen

(ASTRA) die Bestimmungen verfeinern. Es schlägt folgende Anpassungen vor:

– «LEICHT-MOTORFAHRRÄDER» NEU MIT ANFAHR- UND RANGIERHILFE

Neu sollen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h, die aktuell mit einer Velovignette versehen werden, mit einer Schiebe- und Anfahrhilfe ausgerüstet werden dürfen. Dies erleichtert das Rangieren mit diesen Gefährten. Solche E-Bikes dürfen über eine Motorleistung von maximal 250 Watt verfügen und bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h ohne Pedalbetätigung fahren. Für Lenkerinnen und Lenker solcher E-Bikes wird das Tragen eines Velohelms aus Sicherheitsgründen empfohlen, es ist aber nicht obligatorisch

– «ELEKTROMOTORFAHRRÄDER MIT GERINGER LEISTUNG» NEU MIT VELOHELMPFLICHT UND BESCHRÄNKUNG DER WIRKUNG DER TRETUNTERSTÜTZUNG

E-Bikes mit einer Leistung bis 500 Watt sollen neu bis maximal 45 km/h über eine Tretunterstützung verfügen dürfen. Mit reiner Motorkraft - ohne Pedalbetätigung - dürfen diese Gefährte maximal 20 km/h schnell sein («bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit»). Für Lenkerinnen und Lenker dieser E-Bikes soll das Tragen eines geprüften Velohelms

Tretunterstützung	bis 25 km/h	bis 45 km/h	auch über 45 km/h
Fahrzeugtyp	Leicht-Motorfahrräder	Elektro-Fahrräder mit geringer Leistung (bzw. übrige Motorfahrräder)	Kleinmotorrad oder Motorrad
Kontrollschild	Velovignette	gelbe Mofa-Nummer	weisse Motorrad-Nummer
Ausweis	keiner (für 14-16 Jährige Ausweis M)	Führerausweis M	Führerausweis A1
Mindestalter	14 Jahre	14 Jahre	16 Jahre
Benutzung Radweg	obligatorisch	obligatorisch	verboten
Bei Mofa-Verbot	darf fahren	darf nicht fahren	darf nicht fahren
Auf Trottoir mit Velozulassung	erlaubt	nicht erlaubt	nicht erlaubt
Helm	nicht obligatorisch	obligatorisch (Velohelm bzw. Motorradhelm)	obligatorisch (Motorradhelm)

Tabelle: geplante Einteilung der E-Bikes

obligatorisch werden. Diese E-Bikes gelten heute als «Motorfahräder mit Erleichterungen» und werden mit einem Mofa-Kontrollschild versehen.

– ÜBRIGE «MOTORFAHRÄDER»

Hier soll die Wirkung der Tretunterstützung ebenfalls auf 45 km/h begrenzt werden. Diese Mofas dürfen mit reiner Motorkraft wie bisher 30 km/h schnell sein («bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit»). Für Lenkerinnen und Lenker solcher Fahrzeuge gilt seit über 20 Jahren die Helmtragepflicht. Es handelt sich um Mofas mit einer Motorleistung bis 1000 Watt und einem Hubraum bei Verbrennungsmotoren von maximal 50 Kubikzentimetern, die heute und auch künftig mit Mofa-Kontrollschild zugelassen werden.

VERNEHMLASSUNG ASTRA UND POSITION DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Anhörung zur Revision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und der Verkehrsregelverordnung (VRV) hat zwischen dem 18. Mai und dem 15. August stattgefunden.

BARBARA AUER, VORSTAND VELOKONFERENZ

BASEL: EIN BEISPIEL AKTIVER ENERGIEPOLITIK

Dank dem seit 1983 geltenden Energiegesetz spart Basel-Stadt mittlerweile zehn Prozent des Stroms ein, gemessen an der gesamtschweizerischen Verbrauchsentwicklung. Elemente der Basler Energiepolitik sind ein Stromsparbonus, die Förderung nachhaltiger Energie sowie die Unterstützung von Projekten, die einem effizienten Energieeinsatz dienen.

Seit 1996 führt Basel-Stadt regelmässig Aktionen durch mit dem Ziel, den Energieverbrauch zu vermindern. Dank den bisherigen dreizehn Aktionen werden jährlich über 56 Millionen Kilowattstunden (kWh) weniger Energie verbraucht. Das entspricht dem Heizenergiebedarf von 4000 Wohnungen. Die Energiesparaktionen tragen nicht nur zur Senkung des Energieverbrauchs bei, sondern bringen dem regionalen Gewerbe zusätzliche Aufträge. Finanziert werden die Massnahmen aus der Förderabgabe, die auf dem Strom erhoben wird.

Die Velokonferenz Schweiz hat sich innerhalb der Vernehmlassung zu den Vorschlägen des ASTRA geäussert. Aufgrund erster Diskussionen wird eine Neuregelung begrüsst. Kritisch zu beachten sind aber insbesondere die Helmtragepflicht und die Benützungspflicht von Radwegen. Mit der Zunahme von E-Bikes nehmen auch die Probleme auf dem Radweg zu. Die bestehenden Wege sind nicht für hohe Geschwindigkeiten ausgerichtet (Radien, Breite usw). Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Velos und E-Bikes akzentuieren die Probleme. Verschärfend wirkt, dass die Erkennbarkeit von E-Bikes (Auge und Ohr) nicht ohne Weiteres gegeben ist. Überholmanöver und Begegnungsfälle werden schwieriger. So steigt beispielweise die Gefahr von Auffahrunfällen oder Zusammenstössen von Velos.

Obwohl nicht Gegenstand der neuen E-Bike Regelung, möchte die Velokonferenz Schweiz, dass die Benützungspflicht von Radwegen allgemein aufgehoben wird.

Im Jahr 2000 wurde die Aktion «Die bessere Mobilität» durchgeführt. Ihr Ziel war es, Pendlerinnen und Pendler zu motivieren, von Motorfahrzeugen auf energieeffiziente E-Bikes umzusteigen. Während der Aktion offerierte das Amt für Umwelt und Energie der Basler Bevölkerung 400 mit Solarstrom betriebene E-Bikes zu einem deutlich reduzierten Preis. Die Förderung der umweltfreundlichen E-Bikes führt das Amt für Umwelt und Energie mit der Aktion «NewRide», dem Programm von EnergieSchweiz fort. Im Rahmen von «NewRide» erhalten alle Einwohnerinnen und Einwohner einen Förderbeitrag von 10 % des Kaufpreises und zusätzlich für 2 Jahre Solarstrom geschenkt. Danach können sie selbstverständlich den Strom weiterhin von der «Basler Solarstrombörse» beziehen.



Fotos 01, 02
www.newride.ch, Roadshow in Basel,
21./22. Mai 2010
Weitere Informationen unter Aktionen
und Projekte auf www.energie.bs.ch



MIRIAM STOFFEL, GEMEINDEVERWALTUNG WIDNAU

WIDNAU SG: E-BIKES MIETEN MACHT VELOFAHREN ZUM ERLEBNIS

Der Schutz des Klimas gehört heute zu den dringendsten Aufgaben. Die Gemeinde Widnau SG hat die Zeichen der Zeit erkannt und die energiepolitische Nachhaltigkeit längst auf die politische Agenda gesetzt. Mit zahlreichen Massnahmen schont sie das Klima und steigert zugleich die Lebensqualität ihrer 8700 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Rheintaler Gemeinde setzt auf eine nachhaltige Entwicklungsplanung, Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Sie fördert zudem eine umweltverträgliche Mobilität.

226 zertifizierte Energiestädte in der Schweiz zeigen, was Gemeinden für ein gesundes Klima tun können. Widnau ist eine davon. Sie schnitt besonders in den Bereichen Mobilität, interne Organisation sowie kommunale Gebäude und Anlagen sehr gut ab. Lobend erwähnt wurde vor allem das E-Bike-Projekt, das den Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche E-Bikes fördert.

Das innovative Projekt wurde von der politischen Gemeinde Widnau und der Raiffeisenbank Mittelrheintal im Rahmen des Energiestadt-Projektes im August 2010 lanciert. In der neu erstellten E-Bike-Station stehen 24 E-Bikes in drei verschiedenen Modellen. Anfang April 2011 startete das Projekt in die

zweite Saison. Das Angebot spricht vor allem drei Bevölkerungsgruppen an: Vereine mieten die E-Bikes vorwiegend an den Freitagabenden, Pensionäre nachmittags unter der Woche, während Private in der Ferienzeit Mehrtagesausflüge unternehmen. Die E-Bikes werden aber auch für Firmenausflüge genutzt. Im ersten Betriebsjahr legten die E-BikerInnen und E-Biker gesamthaft 4'200 Kilometer zurück, was der Strecke Widnau-Sevilla-Widnau entspricht.

Ein E-Bike zu mieten ist keine Hexerei. Wer sich am Front-Office der Gemeinde registrieren lässt, erhält gegen ein Depot von 20 Franken eine E-Bike-Card. Reservieren kann man sein E-Bike am Gemeindegaschalter oder im Internet für 10 Franken pro Tag. Auswärtige bezahlen 15 Franken. Die Türe der E-Bike-Station öffnet sich, sobald man mit der Karte über den Kartenleser fährt. Dasselbe gilt fürs Schlüsseldepot. Die Rückgabe läuft ebenso automatisch ab. Damit die E-Bikes zuverlässig funktionieren, werden sie nach der Rückgabe von der Gemeinde kontrolliert, gereinigt und bei Bedarf in Stand gestellt. Das Projekt der Gemeinde Widnau macht Lust und Laune, das Auto zu Hause zu lassen und stattdessen eines der umweltfreundlichen E-Bikes zu benutzen.

SO FUNKTIONIERT'S:



01 e-Bike-Station Widnau
02 e-Bike-Widnau

Weitere Informationen unter www.widnau.ch



01



NEW RIDE – DAS PROGRAMM VON ENERGIESCHWEIZ ZUR FÖRDERUNG VON ELEKTROZWEIRÄDERN

NewRide unterstützt die Markteinführung von Elektro-Zweirädern in der Deutsch- und Westschweiz. Dazu bietet NewRide in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Betrieben sowie einem Netzwerk aus Herstellern, Importeuren und Händlern zahlreiche kommunikative und organisatorische Dienstleistungen an.

FÖRDERUNGSMASSNAHMEN

- Händler, Hersteller und Importeure unterstützen
- Initiativen in Unternehmen und Gemeinden fördern
- Widerstände beim Kauf überwinden, beispielsweise an Roadshows
- Interessante Informationen liefern
- Qualität aufgrund des Labels NewRide garantieren
- Attraktives Umfeld zur Förderung elektrischer Zweiräder ermöglichen

WER MACHT MIT?

Gemeinden

- organisieren Ausstellungen (Roadshows)
- vermieten elektrische Zweiräder für Probefahrten
- unterstützen den Verkauf elektrischer Zweiräder

Unternehmen und Betriebe

- bieten elektrische Zweiräder für Probefahrten an
- unterstützen den Gebrauch elektrischer Zweiräder
- organisieren Promotionstage

01 NewRide Programm E-Bikes

Weitere Informationen unter www.newride.ch

VELOLAND DÄNEMARK

STUDIENREISE DES VORSTANDS DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ NACH KOPENHAGEN UND ODENSE

URS WALTER, CO-PRÄSIDENT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Anfang Mai gönnte sich der Vorstand der Velokonferenz eine private Studienreise nach Odense und Kopenhagen, um sich von zwei der velofreundlichsten Städte der Welt inspirieren zu lassen.

ODENSE

Die nationale Velostadt Dänemarks der Jahre 1999 bis 2002 hat 187'000 Einwohner und ebenso viele Velos. Auf 1000 km Strassen kommen 510 km baulich abgetrennte Radwege. Der Weganteil des Veloverkehrs innerhalb der Stadt beträgt 25 %. Angesichts des MIV-Anteils von 51 % verblasst diese Zahl allerdings ein wenig. Der öffentliche Verkehr hat mit 7 % nur eine marginale Bedeutung.

Gutes Design hat in der Gestaltung des öffentlichen Raumes einen hohen Stellenwert, schliesslich sind wir in Dänemark. Die schöne Idee dahinter ist, dass die Velofahrenden in Odense verwöhnt werden sollen. Skulptural gestaltete Veloabstellplätze und Musik in den Velostationen sind Ausdruck dieser Philosophie. Beeindruckend zum Beispiel, dass die Schneeräumung

der Radwege im Winter auf Level A erfolgt. Um 6.30 Uhr morgens sind sämtliche Radwege geräumt.

Das Radwegnetz ist nahezu lückenlos gebaut. Entsprechend konzentriert sich die Veloförderung auf die Öffentlichkeitsarbeit. Wir schmunzeln über verschiedene witzige Kampagnen, die bewusst ohne Zeigefinger auskommen. Eine wichtige Zielgruppe sind die Autopendler. Beispielsweise können sogenannte Pendlervelos für eine gewisse Zeit ausgeliehen werden, in einer Aktion wurden auch Faltvelos zum Testen abgegeben, die anschliessend günstig erworben werden konnten. Spannend sind auch Integrationsprojekte für jugendliche Immigranten, mit denen der hohen Kriminalitätsrate in einzelnen Stadtquartieren entgegengewirkt wird.

01 Odense Fahrradweg
02 Odense Fahrradunterführung
03 04 Odense Veloparkierung





KOPENHAGEN

Die dänische Hauptstadt ist seit langem wegweisend in Sachen Velopolitik. Mit der aktuellen Strategie plant die Stadt, von einer guten Velostadt zur weltbesten zu werden. Heute werden rund 34 % aller Pendlerwege mit dem Velo zurückgelegt. Die Stadt plant diesen Anteil auf 50 % zu steigern, was aber sehr ehrgeizig ist, wie unser Kollege vor Ort selber zugibt. Die Bedeutung des Veloverkehrs zeigt sich auch in der Verwaltungsstruktur. Fünf Personen kümmern sich alleine um strategische Belange. Für Projekte, Verkehrssicherheit, etc. sind wiederum andere Abteilungen zuständig. Alleine für das Projekt Bikesharing, das bis 2013 umgesetzt werden soll, wurde eine Vollzeitstelle geschaffen.

Als Schlüsselmassnahme der Veloförderung wurde in verschiedenen Umfragen die Zeit identifiziert. Velofahrende möchten schnell unterwegs sein; das heisst wenig Stopps. Ein Projekt «traffic flow» hat zum Ziel, die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Hauptrouten weiter zu erhöhen, indem beispielsweise die grünen Wellen ausgebaut und Schnellrouten aus den Aussenquartieren projektiert werden.

Infrastruktur wird auch als Kommunikationsmittel eingesetzt. Einfache Massnahmen wie schräge Abfalleimer an Velorouten oder Trittbretter an Knoten sind kostengünstig, bringen aber einen riesigen Kommunikationsgewinn. Man spricht darüber. Obschon nur zwei solche Abfalleimer aufgestellt wurden, wurde in den Medien intensiv darüber berichtet.

«Denke nicht an einen Elefanten!» Auch Kopenhagen tut sich schwer mit Sicherheitskampagnen. Genau so wie es unmöglich ist, auf Aufforderung nicht an einen Elefanten zu denken, denken die Leute bei Helmkampagnen automatisch an Unfälle.

Der Grundsatz der Infrastrukturplanung heisst: «von A nach B, auch wenn es weh tut». Velorouten müssen durchgehend sein, auch wenn dafür unpopuläre oder sehr aufwendige Massnahmen getroffen werden müssen. Wobei doch angemerkt werden muss, dass gerade Kopenhagen deutlich breitere Strassenräume aufweist als Schweizer Städte.

ERKENNTNISSE

In beiden Städten weist die Veloinfrastruktur einen sehr hohen Standard auf. Die baulich abgetrennten aber strassenbegleitenden Radwege (quasi erhöhte Radstreifen) ermöglichen ein zügiges Vorwärtskommen und vermitteln ein hohes Sicherheitsempfinden. In den Knoten werden die Radwege jeweils wieder auf das Fahrbahnniveau zurückgeführt, weshalb einzelne Infrastrukturlösungen auch für schweizerische Verhältnisse adaptierbar wären. Allerdings sind die Platzverhältnisse meist grosszügiger und der öffentliche Verkehr spielt in Dänemark klar die zweite Geige nach dem Veloverkehr.

Beeindruckend ist vor allem die Konsequenz, mit der der Veloverkehr als eigenständiges Verkehrsmittel behandelt und geplant wird und die Infrastruktur durchgehend gestaltet ist.

Die Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich durch einen originellen und frischen Ton aus und schreckt auch vor direkten und frechen Aussagen nicht zurück. Auch der Velokommunikation in der Schweiz würde etwas mehr Frechheit zuweilen gut tun.

05 Kopenhagen, Massenstart an Kreuzung, Berufsverkehr

Weiterführende Links:

City of Cyclists: www.kk.dk/cityofcyclists

The Danish Cyclists Federation: www.dcf.dk/english oder www.dcf.dk

Copenhagen Cycle Chic: www.copenhagencyclechic.com



06



07



08



09



10



11



12



13

06 Velobrücke in Kopenhagen
 07 Veloparkierung Kopenhagen
 08 Kreuzung Kopenhagen
 09 Fahrradeimer Kopenhagen

10 Dreirad im Alltagsverkehr, Kopenhagen
 11 Fussstütze an Ampel, Kopenhagen
 12 Veloparkierung mit Sattelschutz, Kopenhagen
 13 Morgenverkehr, Kopenhagen

MITGLIEDERVERSAMMLUNG VELOKONFERENZ SCHWEIZ 2011 IN SCHAFFHAUSEN

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die 22. Mitgliederversammlung vom 5. Mai 2011 wurde von Kanton und Stadt Schaffhausen organisiert. Wie jedes Jahr waren Informationen über lokale Projekte und der Austausch unter den Mitgliedern besonders wichtig. Vielen Dank an die Kollegen von Kanton und Stadt Schaffhausen für den herzlichen Empfang.

OFFIZIELLER TEIL

Co-Präsident Urs Walter erinnert bei seiner Begrüssung an den Unfalltod unseres Ehrenmitglieds und ehemaligen Präsidenten Frans de Baan. Die Versammlung konnte speditiv durchgeführt werden. Besonders erwähnenswert ist die finanzielle Projektunterstützung durch das ASTRA. Damit wird die Arbeit der Velokonferenz auf eine finanziell solide Basis gestellt und es können zusätzliche Aufgaben angepackt werden.

- 01 Schaffhausen, Herrenacker
- 02 Veloweg
- 03 Mittagessen
- 04 Martin Baggenstoss und Peter Eberlin
- 05 Rheinfall

FUSS- UND VELOVERKEHRSPROJEKTE IN KANTON UND STADT SCHAFFHAUSEN

Peter Kämpfer, Baureferent, begrüßte die Anwesenden im Namen der Stadt Schaffhausen und erläuterte deren Verkehrspolitik. Sein Referat zeigt, dass die Stadt Schaffhausen über einen politischen Leiter verfügt, der den Veloalltag aus eigener Erfahrung kennt. Martin Baggenstoss von der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr stellte in seinem Referat das spektakuläre Projekt eines neuen Fuss- und Veloverkehrstegs am Rheinfall vor (siehe separaten Artikel in diesem Bulletin).

FAHRT AN DEN RHEINFALL

Die Velofahrt an den Rheinfall verband Sightseeing mit Veloverkehrstechnik: auch für die Veloroute an ein touristisches Ziel von gesamtschweizerischer Bedeutung muss hart gekämpft werden.



FUSSGÄNGER UND RADFAHRERSTEG «RHEINFALL»

MARTIN BAGGENSTOSS, FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR, KANTON UND STADT SCHAFFHAUSEN

Der Zugang zum Rheinfall soll für den Fuss- und Veloverkehr mit einem neuen Steg und der Öffnung des Rheinquais (Fussweg) von der Flurlingerbrücke zur Rheinfallbrücke für Fahrräder verbessert werden. Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogrammes Schaffhausen plus. Die folgenden Erläuterungen fassen die Präsentation an der 22. Mitgliederversammlung zusammen.

MASTERPLAN RHEINFALLGEBIET

Der Masterplan Rheinfallgebiet bildet die Grundlage für alle weiteren Planungen in diesem sensiblen Bereich, welcher unter eidgenössischem Natur- und Heimatschutz steht.

PROJEKTANSTOSS

Der Rückgang der Besucherzahlen führte zur Gründung der IG Rheinfall, die eine koordinierte Entwicklung des ganzen Gebietes bezweckt. Ein Teil des SIG-Areals soll zu Wohnraum mit Dienstleistungsbetrieben umgenutzt werden und ist deshalb als Entwicklungsschwerpunkt ins Agglomerationsprogramm aufgenommen worden. Zusätzlich soll die Erreichbarkeit des Rheinfalls mit je einer neuen S-Bahn Station auf der Rheinfallbrücke und im Zentrum von Neuhausen sowie neuen Wegen für Behinderte, Fussgängerinnen und Velofahrende verbessert werden.

BETEILIGTE:

- Kanton Schaffhausen (Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Fachstelle Langsamverkehr)

- Kanton Zürich (Amt für Verkehr)
- Gemeinde Neuhausen (Bauverwaltung, Ortsplanung)
- IG Rheinfall
- SIG Immobilien

VERBESSERUNGSPOTENZIALE VELOVERKEHR

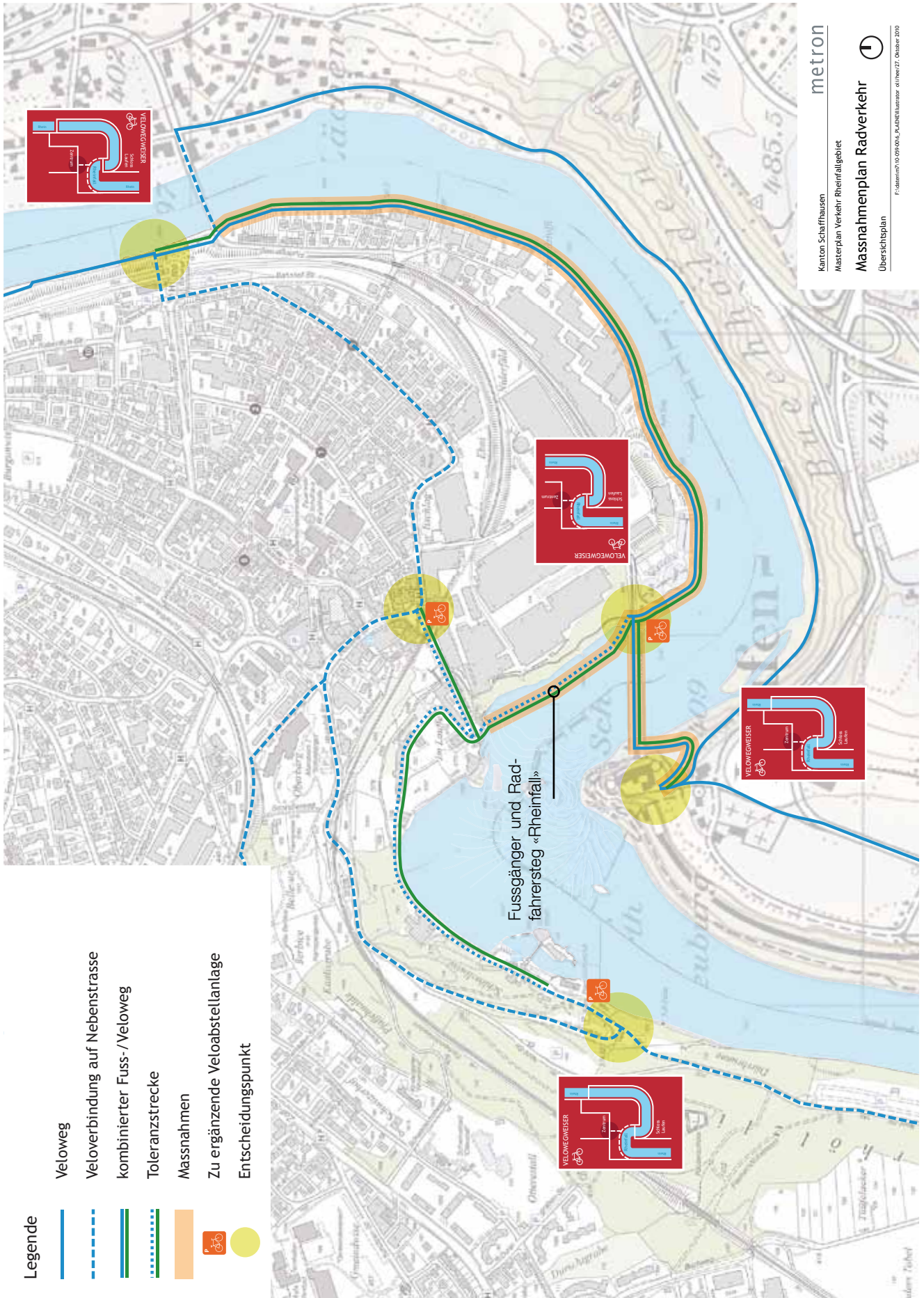
Entlang des Rheins führen eine europäische und eine Vielzahl von nationalen, regionalen und lokalen Velorouten. Sie sollen möglichst ohne Höhendifferenz dem Rheinufer folgen und den Rheinfall als touristisches Ziel erschliessen. Die geplante wassernahe Führung stützt ausserdem die Ziele des Projektes «SchweizMobil 2030». Massnahmen sind:

- Neuer Rheinsteg (niveaugleich und wassernah) anstelle Umweg mit beträchtlichen Höhendifferenzen
- Verbesserung der Linienführung bezüglich Attraktivität, Sicherheit, Direktheit, Topografie
- Öffnung des Rheinquais für den Veloverkehr (Flurlingerbrücke bis SBB-Brücke Rheinfall)
- Serpentinweg von der SBB-Brücke hoch zum Schloss Laufen (Veloverbindung über SBB-Brücke)
- Veloparkierung an Entscheidungspunkten
- Entsprechende Signalisation

VERBESSERUNGSPOTENZIALE FUSSVERKEHR

- Rheinsteg (niveaugleich und wassernah) anstelle schmalen Fussweg am Hang hinter Bäumen mit Höhenunterschieden





ÜBERSICHTSPPLAN SCHAFFHAUSEN

- Serpentinweg von der SBB-Brücke hoch zum Schloss Laufen (für Kinderwagen)
- Zugänglichkeit Rollstuhl von der Flurlingerbrücke über den Rheinsteg zum Rheinfall
- Touristischer Rundweg: Schloss Laufen - SBB Brücke - Rheinfall (Seite SH) - Rheinfallbecken - Fähre nach Seite Zürich - Schloss Laufen

Ein Vorprojekt liegt vor, das Bauprojekt wird 2012 ausgearbeitet.

PROJEKTDATEN

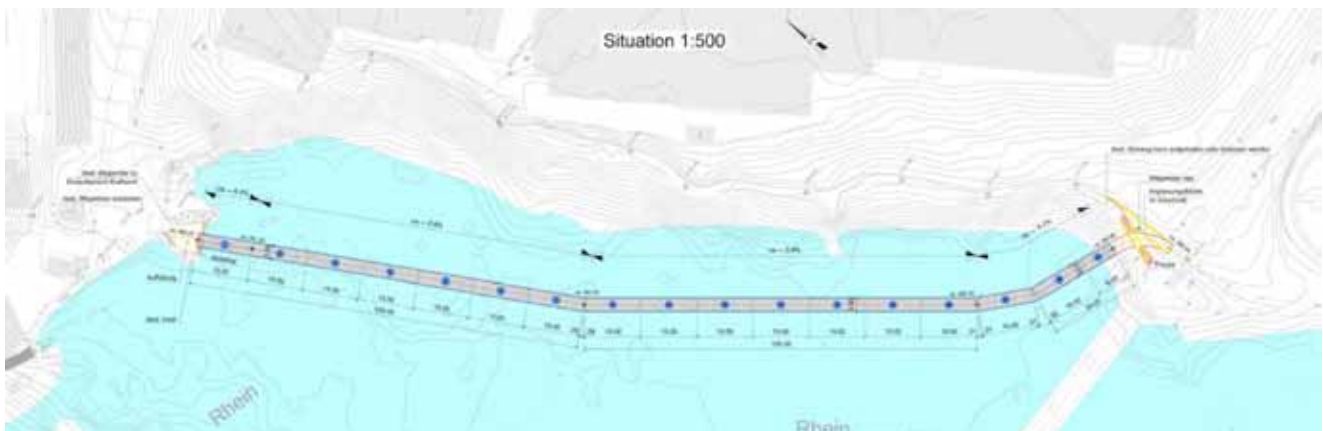
Der Steg steht ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr offen und soll als «Toleranzstrecke mit Fussgängervortritt» betrieben werden. Die wichtigsten Daten:

- Länge: 250 m
- Breite: 3.50 m (derzeitige Planung)
- Abstand zum Ufer: ca. 20 m
- Fahrbahnplatte mit GFK (Glasfaser verstärkter Kunststoff) 20 cm dick
- Aussen Blechträger / innen Holzverkleidung und Beleuchtung
- Schlichte Gestaltung, da in Gebiet mit erhöhten Anforderungen gemäss Natur- und Heimatschutz

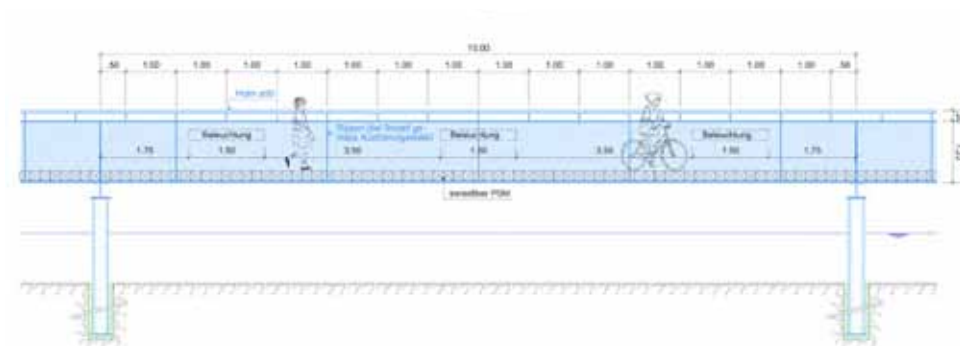
GEPLANTER FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERSTEG

Dieser Steg ist eine von diversen Massnahmen, welche zur Erreichung der erarbeiteten Ziele des Masterplans Rheinfallgebiet nötig sind. Zusammen mit der Öffnung des Rheinquais für den Veloverkehr bildet dieser Steg die Grundlage für eine zeitgemässe Erschliessung des Rheinfalls. Der Steg muss hohe gestalterische Anforderungen erfüllen, da das ganze Rheinfallgebiet unter eidgenössischem Natur- und Heimatschutz steht (ENHK). Deshalb ist das Vorhaben nebst finanziellen Risiken auch mit Risiken bezüglich der nötigen Bewilligungen behaftet.

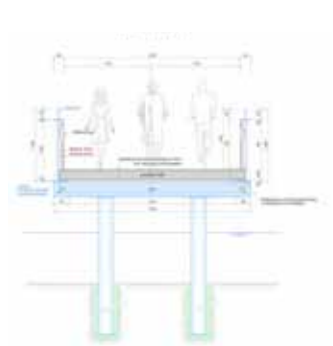
SITUATION FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERSTEG «RHEINFALL»



PLAN



ANSICHT



NORMPROFIL

INFORMATIONEN

PRIX VELO BETRIEBE 2011

Der «Prix Velo für velofreundliche Betriebe» wurde Mitte Mai im Rahmen einer Preisverleihung in Huttwil bei der Firma Biketec und bei den Hôpitaux Universitaires de Genève verliehen. Bei der 7. Austragung

wurden drei Hauptpreisträger und fünf Anerkennungspreisträger mit dem Prix Velo honoriert. Erstmals wurden bei dieser Austragung Hauptpreise an KMU-Betriebe verliehen.



Grösse	Firma	Standort
KMU	Basler Architekten	4051 Basel
KMU	Caliqua AG	4002 Basel
Mehr als 250 MA	Hôpitaux Universitaires de Genève	1211 Genf 4

BLASER ARCHITEKTEN AG, BASEL

Das Architekturbüro aus Basel, ein KMU-Betrieb mit rund 40 Mitarbeitenden, beeindruckt die Jury durch die in allen Arbeitsbereichen integrierte Velokultur. Die Architekten engagieren sich seit 1983 als «velofahrendes Architekturbüro» bei ihrer täglichen Arbeit, der Planung und dem Bau von Wohn-, Geschäfts- und Industriegebäuden und mit ihrem Einsatz für eine gute Veloverkehrs-Infrastruktur sowie der Planung und dem Bau von Veloabstellanlagen.

CALIQUA AG, BASEL

Bei Caliqua AG, führende Anbieterin von thermischen Anlagen für kommunale Dienstleister und die Industrie, basiert die Veloförderung im Betrieb auf einer langjährigen Tradition, die, ausgelöst durch einen Mitarbeiter, zum Dauerthema wurde. Die Veloförderung macht aber nicht bei den Mitarbeitenden halt. Vielmehr profitieren auch Familienangehörige von der Velofreundlichkeit des Betriebs. Etwa die Hälfte der Bürobelegschaft von 40 Mitarbeitenden kommt mit dem Velo zur Arbeit.

HÔPITAUX UNIVERSITAIRES DE GENÈVE (HUG)

Das umfassende und in allen möglichen Bereichen der Mobilität bestehende Angebot von HUG hat die Jury sehr beeindruckt. Dass gerade ein Unternehmen aus Genf das Thema Velofahren so intensiv fördert, bewertet die Jury als ausserordentlich, sind doch die Rahmenbedingungen in der Romandie für das Velofahren eher schwieriger als in der deutschen Schweiz. Das Universitätsspital in Genf beschäftigt über 11'000 Mitarbeitende. 2009 wurden für die Mobilitätsplanung (Mobihug) rund CHF 500'000 zur Verfügung gestellt. «Mobihug», mit eigenem Logo, vernetzt die Bereiche Umwelt, Gesundheit und «gesundes Körpergewicht» und beinhaltet das Velofahren, das Zufussgehen, den öffentlichen Verkehr und das Autoteilen (Covoiturage). Eine eigene Website <http://plan-mobilite.hug-ge.ch>, ein zentrales «Mobilitätsinfobüro» und eine Plakatkampagne mit Testimonials von Mitarbeitenden für eine nachhaltige Mobilität zeugten von der Wichtigkeit des Themas bei den HUG.

Weitere Informationen unter www.prixvelo.ch

VELO-CITY 2011 IN SEVILLA

Velo-City ist zurzeit der wichtigste internationale Kongress über Veloverkehr als urbanes Transportmittel.

Unter dem Motto «the cycle of life» fand in Sevilla die diesjährige Velo-City Konferenz statt. Es wurde in den Plenars und Workshops besonderes Gewicht auf vier Themen gelegt: Nutzen des Velofahrens an die Gesundheit der Bevölkerung und der Städte, Erziehung als Möglichkeit städtische Mobilitätsgewohnheiten zu ändern, Nutzwert velobezogener öffentli-

cher Investitionen und direkte Auswirkung des Velofahrens auf Wirtschaft und Beschäftigung.

Die Präsentationen können im Internet heruntergeladen werden unter: www.velo-city2011.com

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o Planum Biel AG

Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

