

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

JENSEITS DER STÄDTE



INHALT

-
- 3 EDITORIAL
INA STENZEL
-
- 4 DAS ERHEBLICHE POTENZIAL VON E-BIKES IN
MITTELGROSSEN AGGLOMERATIONEN DER
SCHWEIZ
SÉBASTIEN MUNAFÒ
LAURENT DUTHEIL
-
- 8 «VELOVAL RHEINTAL» – EIN MODELL FÜR
TRANSNATIONALE VELOFÖRDERUNG
ELIO PESCATORE
-
- 12 ZWISCHEN STADT UND LAND:
VELOANGEBOTSPLANUNG IM BASELBIET
ARMIN SCHMAUSS
-
- 14 VOM ENGPASS ZUM SCHLÜSSELPROJEKT
STEFAN PFIFFNER
RAMON MEIER
-
- 17 LA CLUSETTE – INNOVATIVE SCHLÜSSELACHSE
FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT
ANNE VUILLEUMIER
JONATHAN MARET
-
- 18 VELOBRÜCKE WATTBACH – EINE NEUE
VERBINDUNG MIT WEITBLICK
UELI SCHMID
FABIO LÄNZLINGER
-
- 20 MIT VEREINTEN KRÄFTEN UNTERWEGS ZUR
VELOVORRANGROUTE
SASCHA ATTIA
-
- 22 VELOWEGE AUSSERORTS: ARGUMENTE FÜR DEN
ASPHALT
ELISA SCHNEEBERGER
-
- 24 VOM DORF ZUR BAHN: SO WIRD DAS VELO ZUM
PERFEKTEN ZUGSPARTNER
COLETTE MANELLA
-
- 26 CROSSCONNECT – SCHRITT FÜR SCHRITT ZU
NACHHALTIGEREN LSA-KREUZUNGEN
ELKE SCHIMMEL
DANIEL BAEHLER
ALEXANDRE MACHU
ALAIN AZZI

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)

Hirschengraben 2, 3011 Bern

Tel. +41 77 465 13 87, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION

Rebecca Müller, Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne, irisdiem@bluewin.ch

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH – DEUTSCH

Dominique Zumstein, Büro für Mobilität AG, Bern, www.bfmag.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., Biel/Bienne, www.co-dex.ch

TITELBILD

Das Foto zeigt einen Teil des Vorstandes der Velokonferenz Schweiz unterwegs auf der Veloland-Route Nr. 51. Die Tour führte von Dietikon zu einer Retraite im Kloster Kappel. (Foto: Laurent Dutheil, UrbanMoving)

EDITORIAL



INA STENZEL
VIZE-PRÄSIDENTIN
VELOKONFERENZ SCHWEIZ

LIEBE MITGLIEDER, GESCHÄTZTE LESER:INNEN

Die Schweiz ist kein Land der Metropolen. Rund 80 % der Bevölkerung wohnen ausserhalb der fünf grössten Städte – Zürich, Genf, Basel, Bern und Lausanne. Viele leben in Agglomerationen, etwa ein Fünftel in ländlichen Regionen. Genau dort stellt sich eine zentrale Frage besonders dringlich: Wie lässt sich eine Mobilität organisieren, die nachhaltig ist und im Alltag funktioniert?

Diese Ausgabe unseres Bulletins richtet den Blick deshalb bewusst weg von den grossen Städten und hin zu Agglomerationen und ländlich geprägten Räumen. Die Beiträge zeigen, wie Kantone, Gemeinden, Regionen und Transportunternehmen gemeinsam daran arbeiten, das Velo zu einem selbstverständlichen Teil des Alltags zu machen. Dabei wird schnell klar: Veloförderung bedeutet weit mehr als nur neue Radwege zu bauen. Gefragt sind vernetzte Planung, Zusammenarbeit über Grenzen hinweg und nicht zuletzt eine neue Mobilitätskultur.

Das E-Bike ermöglicht in den geografischen und topografischen Gegebenheiten von Agglomerationen eine grosse Reichweite. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es aber auch eine angepasste und attraktive Infrastruktur.

Ein inspirierendes Beispiel ist die Initiative «Velotal Rheintal» in der Ostschweiz. Agglomeration Rheintal, Kanton St.Gallen, Land Vorarlberg und 23 Gemeinden schaffen ein gemeinsames Velonetz – das Orte, Menschen und Ideen verbindet. Auch in St.Gallen gibt es ambitionierte Projekte: eine Velovorzugsroute quer durch die Stadt, ein verbreiteter Steg entlang einer SBB-Brücke sowie eine geplante Velobrücke, die den Kanton Appenzell Ausserrhoden mit dem Kanton St.Gallen verbindet.

Im ländlichen Raum gewinnt zudem die Verbindung von Velo und öffentlichem Verkehr an Bedeutung. Viele Pendler:innen fahren mit Velo oder E-Bike zum Bahnhof, steigen auf den Zug um – und profitieren von neuen Veloabstellanlagen der SBB.

Auch Kantone wie Basel-Landschaft, Freiburg oder Neuenburg zeigen: Offener Dialog, frühzeitige Abstimmung und kreative Ansätze sind entscheidend für den Erfolg von Velovorhaben, gerade wenn neue Wege über landwirtschaftliche Flächen führen oder bestehende Infrastruktur neu genutzt wird.

Ergänzt werden diese Praxisbeispiele durch Forschung: Ein D-A-CH-Team hat ein praxisnahes Vorgehen für innerörtliche, lichtsignalgeregelte Knoten entwickelt – inklusive Step-by-Step-Guide und E-Learning-Tool.

Die Beiträge dieser Ausgabe zeigen eindrücklich, wie vielfältig Veloförderung in der Schweiz gedacht und umgesetzt wird. Innovative Lösungen entstehen längst nicht nur in den grossen Städten, sondern ebenso in Agglomerationen und ländlichen Regionen. Dort, wo unterschiedliche Akteur:innen zusammenarbeiten, neue Wege erprobt werden und Mobilität als gemeinsame Aufgabe verstanden wird, wird nicht nur das Velonetz ausgebaut, sondern entsteht auch eine neue, nachhaltige Mobilitätskultur.

Wir wünschen Ihnen eine inspirierende Lektüre und freuen uns, Sie vielleicht schon bald bei einer Veranstaltung oder einem Webinar der Velokonferenz begrüßen zu dürfen.

«Innovative Lösungen entstehen längst nicht nur in den grossen Städten, sondern ebenso in Agglomerationen und ländlichen Regionen. Dort, wo unterschiedliche Akteur:innen zusammenarbeiten, neue Wege erprobt werden und Mobilität als gemeinsame Aufgabe verstanden wird, wird nicht nur das Velonetz ausgebaut, sondern entsteht auch eine neue, nachhaltige Mobilitätskultur.»

Ina Stenzel, Vize-Präsidentin Velokonferenz Schweiz

DAS ERHEBLICHE POTENZIAL VON E-BIKES IN MITTELGROSSEN AGGLOMERATIONEN DER SCHWEIZ



SÉBASTIEN MUNAFÒ
GESCHÄFTSFÜHRER SCHWEIZ,
FORSCHUNGSBÜRO 6T



LAURENT DUTHEIL
PROJEKTLEITER MOBILITÄT UND
GESCHÄFTSFÜHRER, URBANMOVING

Agglomerationen mit weniger als 100'000 Einwohnenden in der Schweiz weisen im Vergleich zu grösseren Agglomerationen spezifische räumliche Merkmale und andere Mobilitätsgewohnheiten auf. Der Anteil des Velos und der aktiven Mobilität insgesamt ist dort weiterhin gering und der motorisierte Individualverkehr dominiert. E-Bikes bieten jedoch ein grosses Potenzial, um die topografischen, räumlichen und mobilitätsbezogenen Herausforderungen solcher urbanen Räume zu bewältigen.

Im Rahmen einer aktuellen Studie, die von UrbanMoving und dem 6t Forschungsbüro im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wurde, konnten diese bedeutenden Potenziale des E-Bikes gemessen und aufgezeigt werden. Die Studie wurde im Rahmen der Studienreihe «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» durchgeführt. Damit diese Potenziale bestmöglich ausgeschöpft werden können, haben die Autoren mehrere Massnahmenpakete sowie inspirierende Best Practices im Bereich der Veloinfrastruktur herausgearbeitet.

ANSPRUCHSVOLLE KONTEXTE FÜR MODALSPLITVERLAGERUNGEN

Die Mobilität in kleinen und mittelgrossen Agglomerationen der Schweiz ist mit mehreren Besonderheiten und Herausforderungen verbunden:

- eine geringe Bevölkerungsdichte, wodurch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV) schwieriger und weniger rentabel ist
- eine oft gestreute Siedlungsstruktur, die mit grossen Entfernungen zwischen den Ortschaften oder Zentren einhergeht
- in vielen Fällen eine hügelige Geografie, die die Nutzung aktiver Mobilität erheblich erschwert
- ein lückenhaftes, weitmaschiges und qualitativ minderwertiges Velowegnetz
- ein grosses Parkplatzangebot und eine Planung, die dem eigenen Auto einen hohen Stellenwert einräumt

Diese Besonderheiten erklären den heutigen sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in diesen Re-



Diese Velovorzugsroute führt über Nebenstrassen mit Tempo 30 durch mehrere Gemeinden der Agglomeration Basel ins Stadtzentrum. An den Kreuzungen sind die Strassen vortrittsberechtigt, wodurch Velofahrenden eine flüssige Fahrt ohne Stopps geniessen. (Foto: Laurent Dutheil)



In der Agglomerationsperipherie von Solothurn wurde ein vom Auto- und Schwerverkehr abgetrennter Fuss- und Zweirichtungsradweg angelegt. Er ist genügend breit, um das Kreuzen und das Überholen langsamerer Velos zu ermöglichen. (Foto: Laurent Duthéil)

gionen und den geringen Stellenwert des ÖV und der aktiven Mobilität. Insbesondere der Anteil des Veloverkehrs ist deutlich geringer als in den grösseren Ballungsräumen.

Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums in vielen dieser Agglomerationen und der starken Belastung durch den MIV ist eine erhebliche Verlagerung des Verkehrs zwar notwendig, jedoch deutlich schwieriger umzusetzen als in grossen Agglomerationen.

DIE EIGENSCHAFTEN DES E-BIKES SIND SEIN POTENZIAL

In diesen Agglomerationen, in denen der Ausbau des ÖV-Angebots schnell an erhebliche finanzielle Grenzen stösst, weist das E-Bike zwei Eigenschaften auf, die es zu einem besonders geeigneten Verkehrsmittel machen:

- eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit, die eine grössere Reichweite ermöglicht, mit der sich das Gebiet dieser kleineren und mittelgrossen Agglomerationen, einschliesslich der umliegenden Dörfer, gut abdecken lässt
- die Fähigkeit, topografische Steigungen dank der elektrischen Unterstützung leicht zu bewältigen

Diese Vorteile bieten ein grosses Potenzial für höhere Modalanteile, insbesondere bei kurzen und mittleren Distanzen. Die Studie von UrbanMoving und 6t hat berechnet, dass der Anteil des Velos am Modalsplit in zahlreichen Agglomerationen mit den besten topografischen Bedingungen bis zu 20 % der Fortbewegungsmittel ausmachen könnte. Damit dieses hohe Potenzial ausgeschöpft werden kann, braucht es gezielte Massnahmen.

Topografie	Distanz	Potenzieller Anteil am Modalsplit
flach	0–5 km	20 %
	5–10 km	10 %
	10–15 km	6 %
	15–20 km	4 %
	> 20 km	3 %
leicht hügelig	0–5 km	15 %
	5–10 km	7 %
	10–15 km	4 %
	15–20 km	2 %
	> 20 km	2 %
hügelig	0–5 km	12 %
	5–10 km	5 %
	10–15 km	3 %
	15–20 km	2 %
	> 20 km	1 %

Potenzieller Anteil der E-Bikes und Velos am Modalsplit, nach Topografie und Distanz (Quelle: ARE, 6t und UrbanMoving)

ZIELGERICHTETE GESTALTUNGSPRINZIPIEN

Um das Potenzial von E-Bikes in diesen städtischen Kontexten voll auszuschöpfen, müssen drei wichtige Besonderheiten von E-Bikes im Vergleich zu mechanischen Velos berücksichtigt werden. Zum einen ermöglicht die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit das Zurücklegen von längeren Distanzen. Zudem benötigen sie aufgrund ihrer grösseren Masse (z. B. Lastenvelos) eine angepasste Infrastruktur. Und aufgrund

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON E-BIKES IN AGGLOMERATIONEN MIT WENIGER ALS 100'000 EINWOHNERINNEN UND EINWOHNERN*



* Diese Massnahmen dienen auch zur Förderung des herkömmlichen Velos



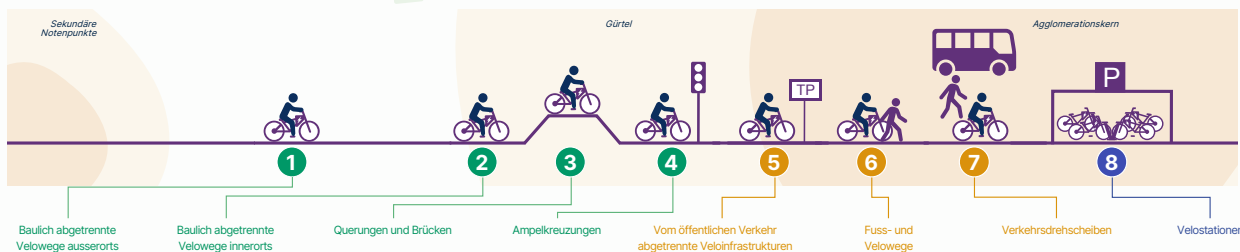
3 HAUPTPRINZIPIEN FÜR INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

SICHERSTELLUNG EINER VORBILDLICHEN KONTINUITÄT ÜBER WEITE STRECKEN

STRÖME TRENNEN ODER KOEXISTENZ BEI NIEDRIGEN GESCHWINDIGKEITEN SICHERSTELLEN

SICHERE UND ANGEPASSTE PARKPLÄTZE ANBIETEN

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON E-BIKES



Übersicht der Infrastrukturmassnahmen zur Förderung von E-Bikes in Agglomerationen (Quelle: ARE, 6t und UrbanMöving)

ihrer höheren Anschaffungskosten besteht ein höheres Diebstahlrisiko.

Aus der Betrachtung der Besonderheiten von Agglomerationen mit weniger als 100'000 Einwohnenden sowie der Stärken und Eigenschaften von E-Bikes leiten die Autoren drei zentrale Gestaltungsprinzipien für entsprechende Infrastrukturmassnahmen ab:

1) Eine vorbildliche Netzkontinuität in die und innerhalb der Agglomerationen über längere Distanzen

Eine der zentralen Stärken von E-Bikes ist die Fähigkeit, damit längere Distanzen in kurzer Zeit zurückzulegen. Um dieses Potenzial zu nutzen, ist eine möglichst durchgehende Veloinfrastruktur entscheidend. Dazu gehören insbesondere Lösungen, die das Queren physischer und natürlicher Hindernisse, lichtsignalgeregelter Kreuzungen sowie Haltestellen des ÖV erleichtern. Zudem wird empfohlen, Veloinfrastrukturen möglichst als abgetrennte und durchgehende Anlagen zu planen, um eine hohe Sicherheit für die Nutzenden zu gewährleisten und Unterbrüche sowie Wartezeiten möglichst gering zu halten.

2) Getrennte Verkehrsströme oder Koexistenz mit anderen Verkehrsteilnehmenden bei niedrigen Geschwindigkeiten

Wo immer möglich, sollten die Verkehrsströme zwischen Veloverkehr, ÖV und Fussverkehr getrennt geführt werden.

3) Sichere und geeignete Veloabstellplätze

Die hohen Anschaffungskosten von E-Bikes machen sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten notwendig, etwa durch den Ausbau von Velostationen. Gleichzeitig müssen Abstellanlagen den zunehmend unterschiedlichen Velotypen und -grössen gerecht werden (z. B. Lastenvelos, verlängerte Velos, Falträder oder Anhänger für Kinder). Diese Vielfalt sollte bei der Dimensionierung und Gestaltung der Abstellanlagen unbedingt berücksichtigt werden.

INSPIRIERENDE BEST PRACTICE-BEISPIELE

Zu jedem der oben beschriebenen Gestaltungsprinzipien enthält die Studie Massnahmenblätter mit Best-Practice-Beispielen für Infrastrukturmassnahmen aus der Schweiz. Diese Beispiele stammen zu einem guten Teil aus kleinen und mittelgrossen Agglomerationen. Zu beachten ist, dass Lösungen, welche E-Bikes zugutekommen, auch für mechanische Velos vorteilhaft sind und damit die Velonutzung insgesamt fördern.



Die Passerelle des Cigarières in Yverdon verbindet den Bahnhof von Yverdon mit umliegenden Wohnquartieren und ermöglicht so dem Velo- und Fussverkehr eine sichere Querung der Thièle. (Foto: Laurent Duthell)

EIN UNVERZICHTBARER UND KOSTENGÜNSTIGER BESTANDTEIL DER MOBILITÄT

Die Eigenschaften von E-Bikes passen besonders gut zu den geografischen und topografischen Gegebenheiten von Agglomerationen mit weniger als 100'000 Einwohnenden. Mit Infrastrukturen, die auf die Besonderheiten dieses Verkehrsmittels abgestimmt sind, lässt sich sein grosses Potenzial besser ausschöpfen und die Velonutzung in diesen städtischen Räumen deutlich steigern. Letztlich geht es darum, dem E-Bike den Stellenwert zu geben, den es als unverzichtbare und kostengünstige Mobilitätskomponente in diesen urbanen Kontexten verdient.

Die vollständige Studie der Büros 6t und UrbanMoving kann unter dem folgenden Link in französischer, deutscher und italienischer Sprache heruntergeladen werden:
<https://www.are.admin.ch/de/gestaltung-von-mobilitaet-in-agglomerationen-studienreihe>



«VELOTAL RHEINTAL» – EIN MODELL FÜR TRANSNATIONALE VELOFÖRDERUNG



ELIO PESCATORE
PROJEKTLEITER,
VEREIN AGGLOMERATION RHEINTAL

Die Initiative «Velotal Rheintal» zeigt, wie eine grenzübergreifende Region Veloförderung systematisch angeht. Der Kanton St. Gallen, das Land Vorarlberg und 23 Gemeinden beidseits des Rheins planen gemeinsam ein Velonetz und stärken die Velokultur – ein praxisnahes Beispiel dafür, wie Zusammenarbeit in der Veloförderung auch über eine Staatsgrenze hinweg funktionieren kann.

Das Rheintal ist prädestiniert zum Velofahren. Auf einer Fläche, die etwa dem Kanton Schaffhausen entspricht, leben rund 300'000 Menschen in einer polyzentralen Siedlungsstruktur. Da es statt eines einzigen Kerns mehrere Zentren gibt (z. B. Altstätten, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Heerbrugg, Hohenems, Lustenau), ist das Rheintal ideal, um kurze, alltagstaugliche Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die Topografie ist flach, die Arbeitswege sind im Schnitt mit rund neun Kilometern unterdurchschnittlich kurz, und mehr als die Hälfte aller Wege werden innerhalb der Region zurückgelegt. Das spiegelt sich auch in den Zahlen: Die Agglomeration Rheintal weist einen der höchsten Anteile an Velopendelnden in der Schweiz auf. Aber gleichzeitig gilt auch: Die Region gehört zu jenen mit dem höchsten MIV-Anteil der Schweiz.

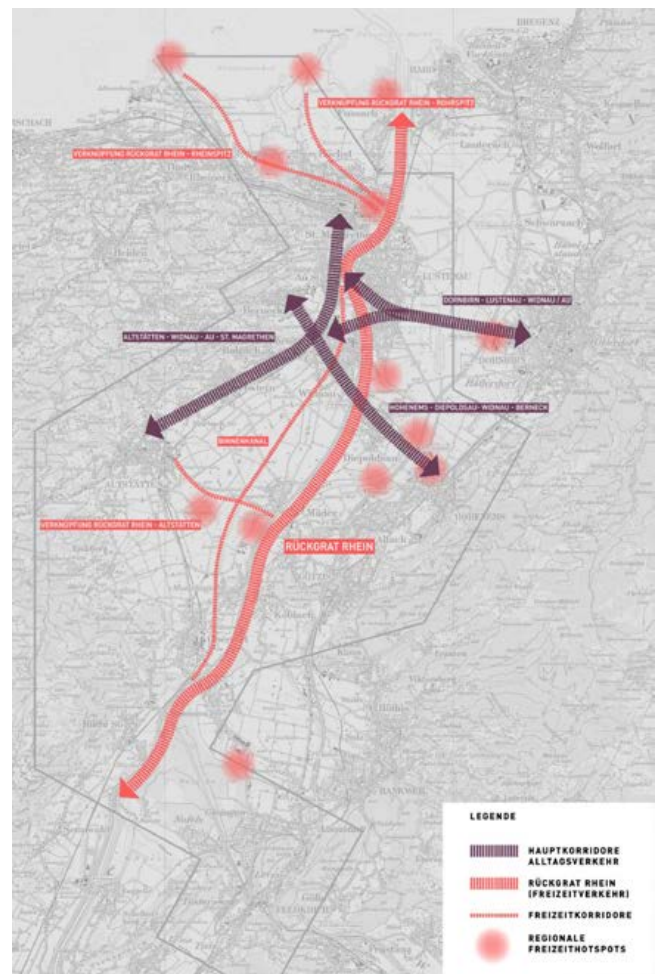
Genau hier setzt «Velotal Rheintal» an. Die Initiative der Agglomeration Rheintal verbindet seit über zehn Jahren Dörfer und Städte mit dem Velo und unterstützt die Bemühungen zur Förderung des Veloverkehrs dies- und jenseits des Rheins. Das Thema Velo erwies sich als ideales Feld, um die sich damals entwickelnde transnationale Kooperation im Rahmen einer Sofortmassnahme zu erproben. Das Projekt wurde über die Jahre verstetigt und in den in der Zwischenzeit gegründeten Verein Agglomeration Rheintal integriert. Die Finanzierung tragen der Kanton St.Gallen, das Land Vorarlberg und die beteiligten Gemeinden gemeinsam. Die Aktivitäten orientieren sich an den «Velotal-Pfeilern», die in der Folge vorgestellt werden.

VELOKULTUR SICHTBAR MACHEN

Ein zentrales Anliegen ist die Förderung einer Velokultur, in der das Velo als selbstverständliche, alltagstaugliche und zugleich freudvolle Mobilitätsform wahrgenommen wird. In rund zehn Jahren wurden zahlreiche Projekte umgesetzt, die Lust aufs Velofahren machen und den Blick auf das Velo als gleichberechtigtes Verkehrsmittel stärken. Die Velotal-Karte zeigt beispielsweise sechs länderübergreifende Velotouren durchs

Rheintal. Eine Foto-Schnitzeljagd lud dazu ein, die Region auf zwei Rädern spielerisch zu entdecken. In zwei Ausgaben eines Ideenwettbewerbs wurden Impulse aus der Bevölkerung gesammelt und etwa der «Käferle-Cup», ein Veloparcours, der Kinder und Jugendliche zum Velofahren motivieren soll, finanziell unterstützt.

Auch grössere Veranstaltungen in der Region wurden gefördert, weil sie unterschiedliche Facetten des Velos aufzeigen und Menschen zusammenbringen – zum Beispiel «Mir pfiiffand uf d'Grenz» am Grenzübergang Höchst–St.Margrethen, das «FestiVelo» in Lustenau oder das «Cycle Valley Festival» in Au SG. Als Transportvehikel und Kommunikationsmittel immer mit dabei ist das «Velotal-Eventbike», ein multifunktionales Cargo-bike im Design von «Velotal Rheintal».



Ergebnis der Korridorstudie Alltag und Freizeit (Quelle: Metron AG)



Leuchtturmprojekt des AP4: Fuss- und Veloverkehrsbrücke zwischen Au SG und Lustenau (AT) (Visualisierung: MASOTTI & Associati SA)

VERNETZUNG UND INSPIRATION

Ein wirksames Instrument ist die gezielte Vernetzung innerhalb der Region und über die Grenze hinweg – verbunden mit dem Aufbau von Velokompetenz in Politik und Verwaltung. Dazu organisiert «Velotal Rheintal» regelmässig Exkursionen. Sie führen zu internationalen Vorbildern wie Kopenhagen oder Utrecht, aber ebenso zu lokalen Best-Practice-Beispielen in der näheren und weiteren Umgebung.

Neben dem fachlichen Input ist der persönliche Austausch mindestens genauso wichtig: Vertrauen entsteht nicht auf dem Papier, sondern im Dialog. Diese Beziehungen bilden eine tragfähige Basis für die Zusammenarbeit über Gemeinde- und Landesgrenzen hinweg.

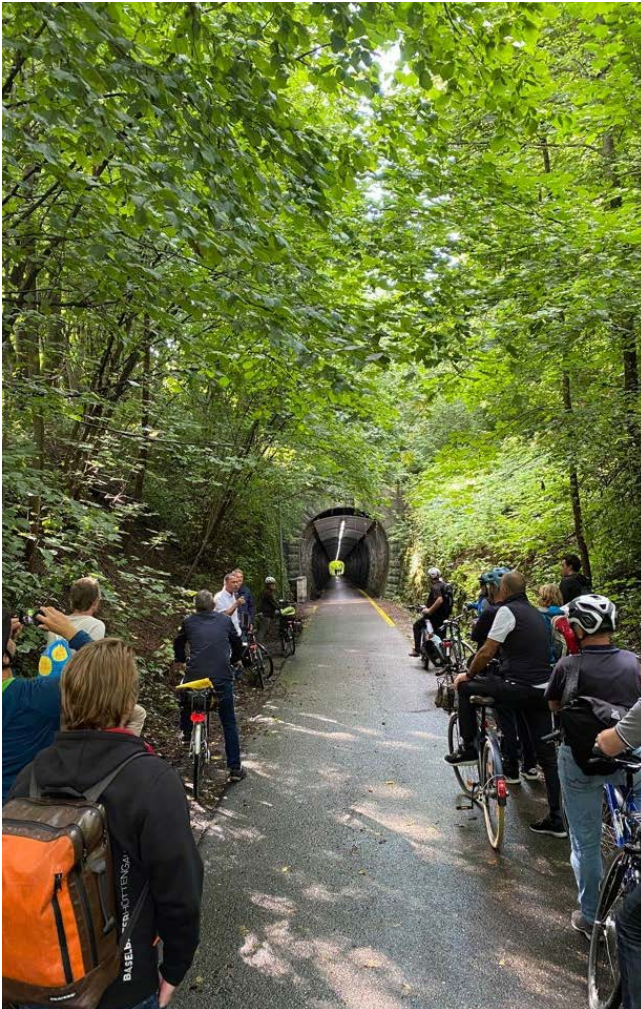
UNTERSTÜTZUNG BEI PLANUNG ...

Mit dem dritten Pfeiler begleitet «Velotal Rheintal» Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Veloinfrastruktur. Die Verantwortung für deren Projektierung und Umsetzung liegt in der Regel bei den Gemeinden. Das bringt Herausforderungen mit sich. In vielen (kleineren) Gemeindeverwaltungen fehlen Ressourcen und Erfahrung in der Planung moderner Veloinfrastruktur. Die Realisierung eines durchgängigen, einheitlichen Netzes ist wegen der kleinteiligen Zuständigkeiten anspruchsvoll. An der rund sechs Kilometer langen Veloroute zwischen Altstätten und Heerbrugg sind beispielsweise fünf Gemeinden beteiligt. Als positives Vorbild für den St.Galler Teil der Agglomeration dient das Land Vorarlberg. Dort zeigt sich, wie ein entsprechender Ressourceneinsatz und Fachkompetenz auf Landesebene in der Beratung von Gemeinden zu konsistenter, qualitativ guter

Veloinfrastruktur führen können. In der Folge stieg der Veloverkehrsanteil in Vorarlberg von 2016 bis 2024 um 6 Prozentpunkte auf 22 %. Im urbaneren Rheintal erreichen Gemeinden wie Lustenau Veloanteile von bis zu 30 %.

«Velotal Rheintal» diente zudem als Plattform, um für das Agglomerationsprogramm Rheintal Grundlagen und eine grenzüberschreitende Velonetzplanung auszuarbeiten. Dazu gehören sowohl eine Korridorstudie zur Ermittlung der Wunschlinien mit dem höchsten Velopotenzial und deren Vertiefung zu einem konkreten Netz als auch die Identifikation von Schlüsselstellen. Daraus wurden Massnahmen für die zwei inzwischen eingereichten Agglomerationsprogramme abgeleitet. Als Leuchtturmprojekte gelten dabei zwei Rheinquerungen für den Fuss- und Veloverkehr: zwischen Au SG und Lustenau (AT) sowie zwischen Widnau und Diepoldsau. Die Querungen sollen als Massnahmen des AP4 im kommenden Jahr in die Umsetzung gehen. Die Netzplanung dient im St.Galler Teil auch als Grundlage für die kantonale Velonetzplanung nach dem Veloweggesetz. Darüber hinaus haben wir 2016 und 2023 an allen Grenzübergängen zwischen der Schweiz, Vorarlberg und Liechtenstein Veloverkehrszählungen durchgeführt.

Ein wichtiges Handlungsfeld war auch das Abgleichen der Führung der Velorouten mit Rhesi, dem Hochwasserschutzprojekt am Alpenrhein zwischen Rüthi SG und dem Bodensee. Hierzu haben wir gemeinsam mit der Internationalen Rheinregulierung einen Masterplan erarbeitet mit Aussagen für die Planung der Fuss- und Velowegachsen im Projektperimeter. Dazu gehören die Prüfung von Alternativen, Auswirkungen der



Die Mitglieder der Agglomeration Rheintal auf Inspirations-Exkursion im Raum Bregenz. Links: Velotunnel auf der aufgelassenen Strecke der Bregenzerwald-Bahn (Foto: Sabina Saggiore). Rechts: Fuss-/Velobrücke Hard-Fussach (Foto: Stefan Obkircher)



Belagsbeschaffenheit, Verkehrserhebungen und -prognosen sowie ökologische Aspekte.

... UND INSPIRATION ZUR UMSETZUNG

Um die Gemeinden zur Umsetzung attraktiver Veloinfrastruktur zu befähigen, erarbeitet «Velotal Rheintal» auch fachliche Grundlagen, zum Beispiel Merkblätter zur Gestaltung von Veloinfrastruktur auf Nebenstrassen. Sie zeigen u. a. auf, unter welchen Umständen der Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen aufgehoben werden kann und welche baulichen und gestalterischen Elemente velofreundliche Strassenräume ausmachen. Da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen zwischen den Teilräumen unterscheiden, braucht es separate Merkblätter für beide Seiten der Grenze. Diese wurden jeweils in Abstimmung mit den zuständigen Stellen in Land und Kanton erarbeitet.

Zur Vertiefung der Merkblätter haben wir im letzten Jahr eine Pilotstudie zur Gestaltung von Velorouten organisiert. Zur Inspiration entwickelten der «Fietsmeister» Ben Schaipp aus den Niederlanden gemeinsam mit den lokalen Planungsbüros asa AG (Rapperswil) und dem Büro Verkehrsingenieure (Feldkirch AT/Eschen FL) verschiedene Gestaltungsansätze. In einem Workshop wurden diese Ansätze mit Vertreter:innen von Kanton, Land und Gemeinden diskutiert. Dabei zeigte sich auch: Einige an anderen Orten erfolgreich erprobte Lösungsansätze sind im Rheintal noch nicht umsetzbar, da die Vorgaben der Bewilligungsbehörden diese nicht vorsehen. Daher verstehen

wir dieses Projekt auch als Diskussionsgrundlage für mögliche zukünftige Lösungen.

«Velotal Rheintal» macht sichtbar, was möglich wird, wenn Veloförderung als gemeinsamer Auftrag über Gemeinde- und Landesgrenzen hinweg verstanden wird. Die Initiative verbindet Infrastruktur, Know-how und Velokulturförderung zu einem Ansatz, der sowohl Fachleuten in Planung und Verwaltung als auch der Bevölkerung Orientierung und Anreize bietet.

Tragend sind drei Hebel: Vernetzung als Basis für länderübergreifendes Handeln; Lernen von guten Beispielen als Motor für Qualität und Tempo in der Umsetzung; klare Kommunikation, die Akzeptanz schafft und Velofahren im Alltag verankert. So entsteht Schritt für Schritt ein zusammenhängendes, attraktives Angebot – und damit eine Velokultur, die dem potenziellen Stellenwert des Velos im Rheintal gerecht wird.

Alle Informationen zum «Velotal Rheintal»:
<https://agglomeration-rheintal.org/rheintal-velotal/>





Der «Käferle-Cup», ein Veloparcours für Kinder von 2 bis 14 Jahren, ist ein Gewinner des Velokultur-Ideenwettbewerbs. (Foto: M. Obexer)



Mit dem «Velotal-Eventbike» auf Ideensuche für Projekte, die verwirklicht oder unterstützt werden sollen (Foto: Andreas Mathieu)

ZWISCHEN STADT UND LAND: VELOANGEBOTSPLANUNG IM BASELBIET



ARMIN SCHMAUSS
PROJEKTLEITER FACHSTELLE VELO-ALLTAGSVERVERKEHR,
KANTON BASEL-LANDSCHAFT

Als Kanton mit zahlreichen mittelgrossen Gemeinden, starkem Pendelverkehr – unter anderem über Staatsgrenzen hinweg – und ausgeprägten topografischen Unterschieden steht Basel-Landschaft exemplarisch für die Schwierigkeiten des Ausbaus der Veloinfrastruktur im suburbanen und ländlichen Raum. Dies lässt sich im Speziellen anhand zweier bereits umgesetzter Abschnitte im kantonalen Radroutennetz zeigen.

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsstrategien. Während städtische Räume wie Basel in den vergangenen Jahren erhebliche Fortschritte beim Ausbau der Veloinfrastruktur erzielt haben, zeigen sich im ländlich geprägten Umfeld des Kantons Basel-Landschaft weiterhin spezifische Herausforderungen. Eine zentrale Herausforderung sind die räumlichen Strukturen und Entfernungen. Viele Gemeinden sind zwar funktional eng mit der Stadt Basel verbunden, liegen jedoch mehrere Kilometer voneinander entfernt. Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten befinden sich häufig ausserhalb des eigenen Wohnortes. Diese Distanzen sind insbesondere für den Velo-Alltagsverkehr erschwerend und begünstigen die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs. Zwar gewinnt das E-Bike auch im Baselbiet zunehmend an Bedeutung, doch ohne durchgängige, sichere und direkte Verbindungen bleibt sein Potenzial begrenzt.

ZWISCHEN SICHERHEIT UND AKZEPTANZ

In vielen ländlichen Teilen des Kantons verlaufen wichtige Velorouten parallel zu stark befahrenen Strassen mit hohen Verkehrsgeschwindigkeiten. Separate Velowege sind nicht überall vorhanden, nicht durchgängig oder zu schmal. Für Velofahrende entsteht dadurch ein Sicherheitsrisiko, insbesondere im Berufsverkehr und für vulnerable Gruppen wie Kinder oder ältere Menschen.

Der Kanton Basel-Landschaft arbeitet bereits seit über 40 Jahren kontinuierlich am Aus- und Neubau der Veloinfrastruktur. Nicht nur im unmittelbaren Basler Umland, sondern auch weit ins Oberbaselbiet hinein wurde frühzeitig sowohl das Potenzial als auch der Handlungsbedarf im Veloverkehr erkannt und in den letzten Jahren v. a. mithilfe des Agglomerationsprogramms das Radroutennetz sukzessive optimiert und erweitert. Dieser Entwicklung wird jedoch nicht nur mit Entgegenkommen, sondern von manchen Seiten auch mit Skepsis begegnet.

PERSPEKTIVEN FÜR EINE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG DES VELOVERKEHRS

Aufgrund des örtlichen Erscheinungsbilds wähnt man sich an der Strasse zwischen Allschwil und Oberwil in einem sehr ländlich geprägten Gebiet, obwohl die Basler Innenstadt gerade einmal 4 km entfernt ist. Durch das regional bedeutende Gymnasium in Oberwil bestand hier ein hoher Handlungsbedarf insbesondere für den Schulverkehr: Es existierte kein geschützter Weg für den Fuss- und Veloverkehr, sodass Schüler:innen fast ausschliesslich mit dem öffentlichen Verkehr oder als Mitfahrende im Auto zum Unterricht gelangten. Auf Allschwiler Seite erzeugte das aufstrebende Arbeitsplatzgebiet Bachgraben einen grossen Teil des Pendelverkehrs. Die Realisierung eines über 3 km langen abgetrennten Radwegs fand in mehreren Etappen statt und gestaltete sich herausfordernd, da die Flächenbeanspruchung der Landwirtschaft, eines Waldstücks, eines Reiterhofs und zweier Schrebergärten berücksichtigt werden musste. Insbesondere bei den Schrebergärten war ein Kompromiss nötig und der Veloweg wurde örtlich verschmälert, damit Grundstücke nicht vollständig aufgehoben werden mussten.

Das zweite Beispiel liegt zwar ausserhalb des Speckgürtels von Basel, ist aber dennoch dem Agglomerationsraum zugeordnet. Waren hier vor einigen Jahren primär Velofahrende in der Freizeit zum Erholungsraum Wasserfallen unterwegs, so wurde die Strecke zwischen Bubendorf und Ziefen nicht zuletzt



Zwischen Allschwil und Oberwil: Das Gebiet liegt nah an der Kernstadt, aber funktional bereits im ländlichen Raum. (Foto: Laurent Dutheil)



Landwirtschaft, Wald, Reiterhof und Schrebergärten wollten zwischen Allschwil und Oberwil berücksichtigt werden. (Foto: Laurent Duthell)

durch die steigende Bedeutung des E-Bikes immer wichtiger für den Berufsverkehr. Auch der Anstieg des motorisierten Verkehrs und die Zunahme von Staus führten dazu, dass sich immer mehr Menschen dem Velo zuwendeten.

2011 wurde aufgrund politischer Vorstösse und des Medienechos gar vom «Velo-Entwicklungsland» gesprochen, da die fehlende Infrastruktur als Abschreckung für den Veloverkehr angesehen wurde. Nach der Realisierung eines abgetrennten Radwegs zwischen den beiden Gemeinden, der aufgrund eines Rechtsstreits mit betroffenen Eigentümer:innen nur etappiert umgesetzt werden konnte, veränderte sich jedoch das Meinungsbild. Eine gedeckte Holzbrücke (errichtet wegen erhöhter örtlicher Glatteisgefahr) erweckte bei einigen den Eindruck, die Velowege würden luxuriös ausgestaltet. Tatsächlich wurde die Brücke von einem ortsansässigen Holzbauunternehmen zum

damals marktüblichen Preis gebaut. Solche Infrastrukturbauten in ländlichen Gebieten können den oben erwähnten Widerstand erzeugen, weil der Bedarf und der langfristige Nutzen oftmals nicht erkannt werden.

Das Auto hat im ländlichen Raum nach wie vor einen hohen Stellenwert und wird häufig als notwendig für Alltag und Beruf angesehen. Diese Haltung beeinflusst politische Prioritäten und erschwert eine konsequente Umverteilung des Strassenraums zugunsten des Veloverkehrs. Dennoch steigt der Handlungsdruck für alle Verkehrsmittel durch das gesellschaftlich stark ausgeprägte Mobilitätsbedürfnis. Ein durchgängiges Velonetz eröffnet dabei wertvolle Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Kanton Basel-Landschaft.



Zwischen Bubendorf und Ziefen: Auch für Velowege braucht es manchmal aufwendige (und auffällige) Kunstbauten. (Foto: Armin Schmauss)

VOM ENGPASS ZUM SCHLÜSSELPROJEKT



STEFAN PFIFFNER
ABTEILUNGSLEITER VERKEHRSPLANUNG,
STADT ST.GALLEN



RAMON MEIER
PROJEKTENTWICKLER FUSS- UND
VELOVERKEHR, STADT ST.GALLEN

Die Stadt St.Gallen verfolgt das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs wesentlich zu erhöhen. Dazu soll insbesondere eine durchgängige Velovorzugsroute von West nach Ost realisiert werden. Mit der Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke im Jahr 2023 sowie dem Bau und der Aufwertung der beidseitigen Anschlüsse 2025 konnte im Westen der Stadt ein wichtiger, 2,5 km langer Abschnitt dieser Velovorzugsroute in Betrieb genommen werden.

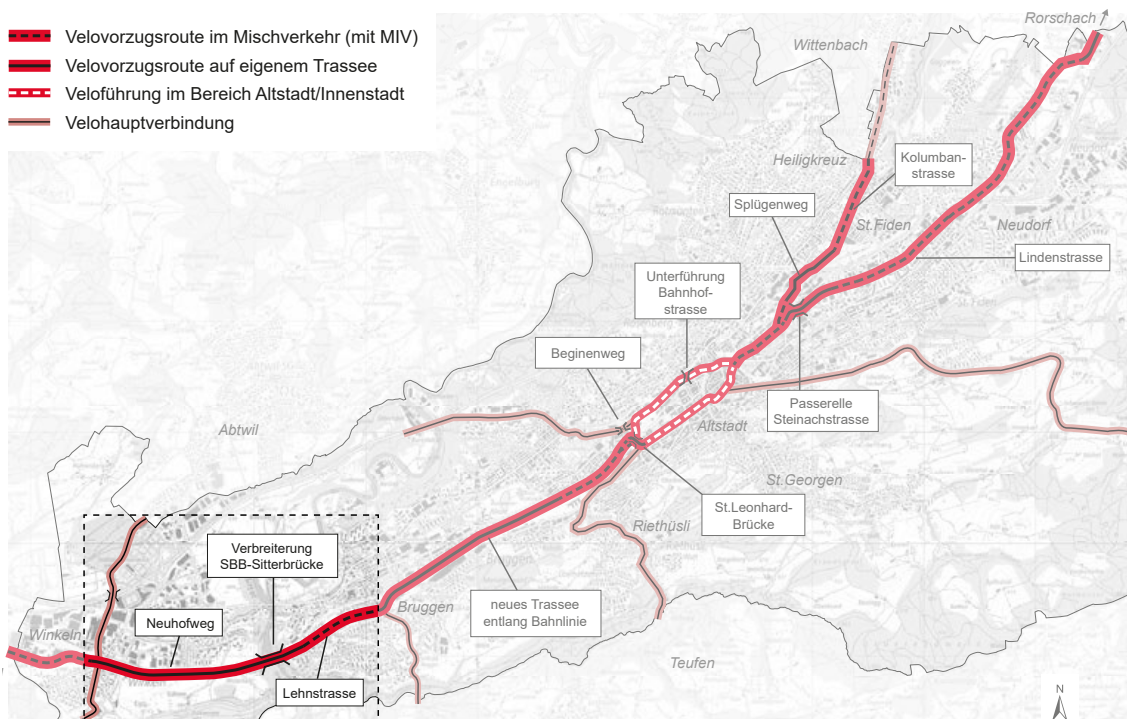
Die Bedeutung des Veloverkehrs war in der Stadt St.Gallen lange gering. Gemäss dem Städtevergleich Mobilität lag der Veloanteil im Jahr 2010 bei lediglich 3 % und konnte bis 2021 auf 7 % gesteigert werden. Verkehrserhebungen bestätigen diese kontinuierliche Zunahme. Sie zeigen, dass die Stadt St.Gallen das im Mobilitätskonzept 2040 definierte Ziel einer Verdoppelung der Anzahl mit dem Velo zurückgelegter Wege erreichen konnte. Neben dem schrittweisen Ausbau der Infrastruktur spielt insbesondere die zunehmende Nutzung von E-Bikes eine wichtige Rolle bei der Erhöhung des Veloanteils, da sie es

ermöglichen, die topografischen Herausforderungen der Stadt mit geringerem Kraftaufwand zu überwinden.

QUARTIERE UND NACHBARGEMEINDEN RÜCKEN NÄHER

Der kürzlich in Betrieb genommene Abschnitt der Velovorzugsroute im Westen der Stadt fungiert als zentrales Verbindungsstück zwischen den Quartieren Winkeln und Bruggen über den Flussraum der Sitter hinweg. In Winkeln sowie in der angrenzenden Stadt Gossau befindet sich ein bedeutendes Gewerbegebiet. Einen entsprechend hohen Stellenwert hat diese Verbindung insbesondere für den Pendelverkehr von und zu diesem Gewerbegebiet, aber auch als direkte Veloverbindung zwischen dem Stadtzentrum St.Gallen und den Nachbargemeinden Gossau und Herisau.

Die Verbindung von Winkeln nach Bruggen setzt sich aus drei Elementen zusammen: Nach dem Bahnhof Winkeln verläuft der Neuhofweg östlich entlang der Bahnlinie durch eine offene Landschaft und führt auf einer Länge von rund einem Kilometer Richtung Bruggen. Anschliessend folgt die imposan-



Übersichtsplan der Velovorzugsroute in der Stadt St.Gallen (Grafik: Stadt St.Gallen)



Velocorso am Eröffnungsanlass der SBB-Sitterbrücke (Foto: Stadt St.Gallen)

te SBB-Sitterbrücke mit dem verbreiterten Fuss- und Velosteg sowie die Velostrasse Lehnstrasse, welche im bebauten Wohngebiet des Quartiers Bruggen liegt.

DIE SBB-SITTERBRÜCKE ALS SCHLÜSSELPROJEKT

Kernstück des in Betrieb genommenen westlichen Abschnitts der Velovorzugsroute ist die 2023 abgeschlossene Verbreiterung des Stegs der SBB-Sitterbrücke. Der zuvor nur knapp 2 m breite Weg stellte einen markanten Engpass für den Fuss- und Veloverkehr dar. Mit der Erweiterung auf 4 m konnte die Situation für beide Verkehrsarten deutlich verbessert werden.

Der grosszügigere Querschnitt bietet mehr Raum für das Begegnen und Überholen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Trotz weiterhin gemeinsamer Verkehrsführung werden Nutzungskonflikte reduziert und das subjektive Sicherheitsgefühl erhöht.

KOMFORTABLE FORTSETZUNG IM WESTEN

Der Neuhofweg bildet die westliche Fortsetzung der SBB-Sitterbrücke. Er war ursprünglich ein rund 3 m breiter, chausseierter Weg mit landwirtschaftlicher Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr. Im Rahmen des Ausbaus wurde ein 3.5 m breiter asphaltierter Veloweg realisiert, der die landwirtschaftliche Nut-



Rohbau Neuhofweg mit getrennter Fuss- und Veloinfrastruktur (Foto: Stadt St.Gallen)

zung weiterhin zulässt. Ergänzend wurde ein separat geführter, 2 m breiter Kiesweg für den Fussverkehr angelegt.

Für den Veloverkehr steht damit mehr Raum für das Nebeneinanderfahren und für Begegnungen zur Verfügung und der Fahrkomfort hat sich deutlich erhöht. 2026 erfolgt die Begrünung mit Bäumen und Hecken im Sinne einer grünen Achse. Zusätzliche Pocket Parks mit Sitzgelegenheiten und schattenspendender Bepflanzung entlang der Strecke, eine Bachoffenlegung sowie eine durchgehende Beleuchtung erhöhen die Aufenthaltsqualität und das subjektive Sicherheitsgefühl.

Der Bauprozess erfolgte in enger Abstimmung mit Grundeigentümer:innen, Pächter:innen sowie den Umwelt- und Veloverbänden. Grundlage für die Umsetzung bildete das Grünraumkonzept mittels landschaftspflegerischem Begleitplan zur Sicherung der ökologischen Qualität und der Einbettung in den Landschaftsraum.

AUF DER VELOSTRASSE IM WOHNQUARTIER

Der östliche Anschluss an die SBB-Sitterbrücke erfolgt über die Lehnstrasse. Diese wurde im Rahmen einer Instandstellung im westlichen Abschnitt umgestaltet und als Velostrasse markiert. Die Längsparkfelder wurden von der Fahrbahn entfernt, entsiegelt und in einem Multifunktionsstreifen zwischen den Grünräumen neu angeordnet.

Die Velostrasse ist mit Vortritt für die Verkehrsteilnehmenden auf der Velovorzugsroute sowie mit Tempo 30 signalisiert. Grossformatige Velopiktogramme erhöhen die Sichtbarkeit und unterstreichen die Funktion der Lehnstrasse als wichtige Velo-Verbindung.

EIN BAUSTEIN MIT WIRKUNG

Die Fertigstellung des westlichen Abschnitts mit dem Neuhofweg, der SBB-Sitterbrücke und der Lehnstrasse stellt für die Stadt St.Gallen einen wichtigen Etappenerfolg beim Ausbau der Velovorzugsroute dar. Die Verbreiterung der SBB-Sitterbrücke sowie die qualitätsvolle Gestaltung des Neuhofwegs und der Velostrasse Lehnstrasse verbessern Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität für den Veloverkehr. Gleichzeitig werden Quartiere, Gewerbegebiete und Nachbargemeinden enger miteinander verknüpft. Damit wird eine sehr attraktive Velo-Verbindung geschaffen. Der neue Abschnitt zeigt, wie gezielte Infrastrukturmassnahmen, abgestimmt auf die städtischen Gegebenheiten, einen Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätsziele mit der Erhöhung des Veloanteils leisten können.

Video Eröffnungsanlass Verbreiterung Steg SBB-Sitterbrücke:
<https://www.youtube.com/watch?v=n3bHHiJjvU>



Zur Velostrasse umgestaltete Lehnstrasse (Foto: Stadt St.Gallen)

LA CLUSETTE – INNOVATIVE SCHLÜSSELACHSE FÜR DIE AKTIVE MOBILITÄT



ANNE VUILLEUMIER
SPEZIALISTIN FÜR MOBILITÄT UND
RAUMPLANUNG, TIEFBAUAMT KANTON
NEUENBURG



JONATHAN MARET
LEITER DES BEREICHS SIGNALISATION UND
MULTIMODALITÄT, TIEFBAUAMT KANTON
NEUENBURG

Die Strategie «Neuchâtel Mobilité 2030», die 2016 von der Bevölkerung von Neuenburg angenommen wurde, hatte zum Ziel, die Mobilität bis 2030 ganzheitlich zu überdenken. 2018 folgte das Gesetz zum Fuss- und Veloverkehr (LMD), verbunden mit dem kantonalen Richtplan für den Veloverkehr (PDCMC). Bei allen Routen soll die Sicherheit optimiert und prioritär der Anspruch auf Effizienz erfüllt werden. Seit 2016 wurden auf mehr als 25 km Anpassungen an den Kantonsstrassen vorgenommen, darunter auch im Clusette-Tunnel.

Dieses Projekt trägt konkret zur Stärkung der interregionalen Verbindungen zwischen dem Val-de-Travers, Littoral und dem Val-de-Ruz bei und zeichnet sich durch innovative Nutzung aus. Die Sicherung des Tunnels von La Clusette beinhaltet den Bau eines ca. 1 km langen Sicherheitsstollens. Anstatt diesen Stollen nur in seiner Funktion für technische Notfälle zu nutzen, hat sich das Tiefbauamt dafür entschieden, ihn für die aktive Mobilität zu öffnen. So dient der Sicherheitsstollen des Tunnels gleichzeitig dem Langsamverkehr: bergauf als Veloweg und in beide Richtungen als sicherer Fussweg.

Für die Kantonsstrasse H10, wo das Nebeneinander von Velo- und motorisiertem Verkehr schwierig und die Schaffung spezifischer Infrastrukturen durch die Geländebeschaffenheit oft eingeschränkt ist, bietet diese Massnahme eine konkrete

Antwort auf die Sicherheitsproblematik. Sie eröffnet Velofahrenden und Fussgänger:innen einen geschützten Raum und reduziert so Konfliktsituationen.

EIN MULTIFUNKTIONALER SICHERHEITSSTOLLEN

Der Sicherheitsstollen wurde am 1. März 2025 in Betrieb genommen, also mehr als ein Jahr vor Abschluss der Sanierungsarbeiten am Strassentunnel. Der Abschnitt von La Clusette wurde für die aktive Mobilität angepasst, weil sich die Möglichkeit dazu ergab. Auf der West- und Ostseite des Tunnels fehlten bis anhin durchgängige Velowege. Diese Lücken wurden oder werden derzeit geschlossen: Im Osten wurde im Dorf Brot-Dessous eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen angelegt. Im Westen soll noch 2026 ein Velo- und Fussweg vom Tunneleingang bis zur Kreuzung mit der Abzweigung nach Noiraigue bis zum Tunneleingang entstehen.

Im Kanton Neuenburg sind weitere ambitionierte Projekte geplant, darunter die «Littorale», eine Velobahn entlang des Neuenburgersees von Vaumarcus über Entre-deux-Lacs bis nach Le Landeron. Teil dieses Projekts ist auch der Veloweg zwischen Saint-Blaise und Cornaux, der zurzeit gebaut wird.



Der ausgebaute Sicherheitsstollen des Tunnels von La Clusette befindet sich im Val-de-Travers, Kanton Neuenburg (Link zum Ort: sitn.ne.ch/s/lkh7). (Foto: Tiefbauamt, Kanton Neuenburg)



Der Tunnel war auch schon als Infrastruktur des Monats auf der Website roadmapvelo.ch aufgeführt: roadmapvelo.ch/infrastruktur-des-monats/sicherheitsstollen-la-clusette/. (Foto: Tiefbauamt, Kanton Neuenburg)

VELOBRÜCKE WATTBACH – EINE NEUE VERBINDUNG MIT WEITBLICK



UELI SCHMID
PROJEKTLEITER FACHSTELLE VELOWEGE,
KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN



FABIO LÄNZLINGER
BRÜCKENINGENIEUR,
KANTON APPENZELL AUSSERRHODEN

Im Zusammenhang mit einer Velohauptverbindung zwischen Teufen und St.Gallen ist über das Wattbachtobel eine Brücke für den Velo- und Fussverkehr geplant. Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt über die Kantonsgrenze zwischen Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen.

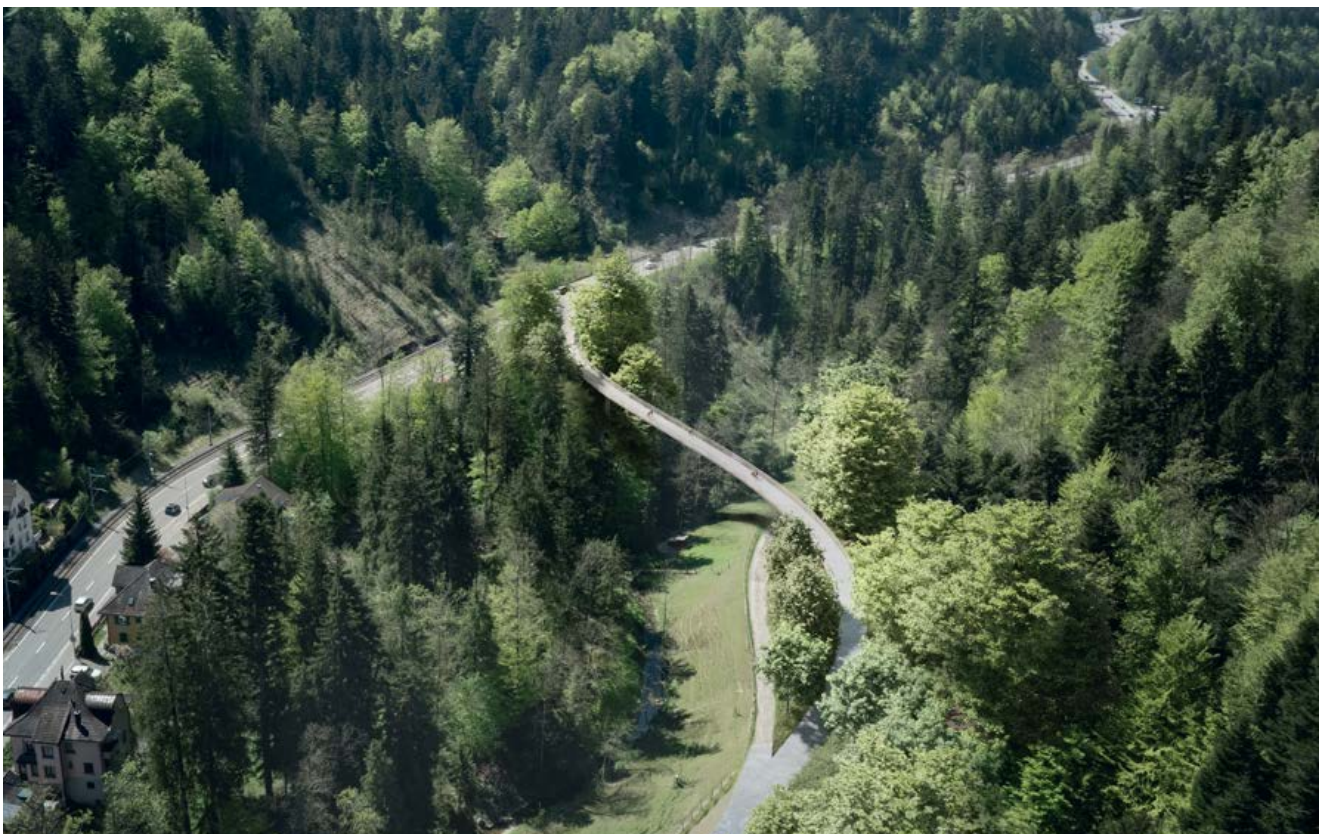
Zwischen Teufen und St.Gallen sind die Wege kurz. Von der Agglomerationsgemeinde in Appenzell Ausserrhoden bis in die Stadt St.Gallen beträgt die Distanz maximal 10 km. Entsprechend hoch ist das Potenzial für den Veloverkehr. Aktuell bewegen sich auf der Strecke bis zu 400 Velos pro Tag. Ziel ist es, diese Zahl deutlich zu erhöhen.

Die Velonetzplanung sieht eine Hauptverbindung mit hohem Standard vor. Weil die Strecke eine Kantonsgrenze überquert, wurde zwischen den beteiligten Kantonen und Gemeinden eine Vereinbarung abgeschlossen. Sie regelt die Zuständigkeiten und die Finanzierung. Die Umsetzung soll im Rahmen des Agglome-

rationsprogramms St.Gallen–Bodensee der 4. und 5. Generation erfolgen. Damit kann ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Alltags- und Freizeitverkehrs in der Region geleistet werden.

Die Velohauptverbindung wird ab dem Zentrum von Teufen abwärts als Velostreifen geführt. Aufwärts ist ein kombinierter Rad- und Fussweg von der Lustmühle bis zur Haltestelle Niederteufen geplant. Auf dem Abschnitt zwischen der Haltestelle Niederteufen und Sternen werden die Velofahrenden im Mischverkehr geführt. Beim Abschnitt zwischen Sternen und Bahnhof Teufen ist die Führungsform abhängig vom zukünftigen Bahntrasse im Zentrum Teufens. Der Entscheid bezüglich Bahntrasse wird Ende 2026 erwartet.

Ab dem Knoten Lustmühle, ausgangs des Innerortsteils, vereinen sich die beiden Spuren in einen Zweirichtungsradweg, welcher direkt auf das zentrale Element der Velohauptverbindung zuführt: eine neue Velo- und Fussverkehrsbrücke über den Wattbach, welcher die Gemeindegrenze zwischen Teufen und der Stadt St. Gallen bildet. Auf der Nordseite führt der neue Wattbach-



Die Visualisierung des Siegerprojekts «linea silens» zeigt die Wattbachbrücke mit Blick Richtung Teufen, Lustmühle aus der Vogelperspektive. (Quelle: OVI Images GmbH)

weg weiter Richtung St.Gallen. Die gesamte Anlage ist auf einen sicheren, flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt.

INGEBETTET IN DIE LANDSCHAFT

Im Rahmen eines Studienauftrags wurde 2025 ein Siegerprojekt erkoren. Die neue Brücke überquert das Wattbachtobel auf einer Länge von rund 104 m. Ihr wesentliches Merkmal ist die durchgehend gleichmässige Längsneigung von 6.5 %, was eine komfortable, sichere und barrierefreie Nutzung für alle ermöglicht – ob im Alltag oder in der Freizeit, ob mit dem Velo oder zu Fuss. So bietet die neue Route eine attraktive Alternative zur stark belasteten Teufenerstrasse.

Die Linienführung der Brücke folgt einer sanft geschwungenen S-Form, die sich aus der Topografie des Tals entwickelt. Sie vermeidet abrupte Richtungswechsel und schafft klare Sichtbeziehungen, was sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Nutzungserlebnis zugutekommt: Das Unterwegssein auf der Brücke mit Blick in die Baumkronen oder auf das Wattbachtobel machen die Querung des Tals zu einem Erlebnis.

Die gewählte Konstruktion verbindet hohe Tragfähigkeit mit einer filigranen Erscheinung und erlaubt grosse Spannweiten bei minimaler Bauhöhe. Die Brücke spannt sich über drei Felder, wobei die Mittelspannweite bewusst gross gewählt wurde. Dadurch konnte die Anzahl der Stützen auf ein Minimum reduziert werden. Die schlanken Stahlstützen fügen sich zudem diskret in den Wald ein. Beides trägt wesentlich zur Schonung des Landschaftsbilds bei.

Auch in gestalterischer Hinsicht setzt das Projekt auf Zurückhaltung. Der metallische Brückenkörper bildet einen klaren Kontrast zur natürlichen Umgebung, ohne dominant zu

wirken. Ein feingliedriges Staketengeländer gewährleistet Velofahrenden und Fussgänger:innen Absturzsicherung und erlaubt gleichzeitig die Durchsicht ins Tal. Eine dezente, sensorgesteuerte LED-Beleuchtung im Handlauf sorgt für Sicherheit bei Dunkelheit und vermeidet unnötige Lichtemissionen.

MEHR ALS NUR EINE VELOVERBINDUNG

Die Einbettung in Landschaft und Umwelt war ein zentrales Thema des Projekts. Der Perimeter liegt in einer wertvollen Tobellandschaft mit geschützten Waldgesellschaften, Gewässern und einem bedeutenden Wildtierkorridor. Eingriffe in diese Naturwerte müssen auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Wo sie unvermeidbar sind, werden sie flächengleich oder qualitativ kompensiert. Vorgesehen sind umfangreiche Ersatz- und Aufwertungsmaßnahmen, darunter Aufforstungen mit standortgerechten Baumarten, die Schaffung strukturreicher Waldränder, ein Amphibienlaichgewässer sowie Kleinstrukturen für Reptilien und Kleinsäuger. Damit leistet das Projekt nicht nur Rodungersatz, sondern schafft einen nachgewiesenen ökologischen Mehrwert.

Mit geschätzten Anlagekosten von rund CHF 5.5 Mio. stellt die Velobrücke Wattbach eine nachhaltige Investition in die Mobilität der Region dar. Enthalten in den Kosten sind auch Anschlussbauwerke. Die robuste, unterhaltsarme Konstruktion, der ressourcenschonende Materialeinsatz und die hohe Nutzungsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sprechen für eine lange Lebensdauer.



Visualisierung der Wattbachbrücke ab dem Wanderweg im Tobel mit Blick Richtung St.Gallen (Urheber: OVI Images GmbH)

MIT VEREINTEN KRÄFTEN UNTERWEGS ZUR VELOVORRANGROUTE



SASCHA ATTIA
LEITER FUSS- UND VELOVERKEHR, AMT FÜR VERKEHR
UND TIEFBAU, KANTON SOLOTHURN

Die Velovorrangroute 3 Solothurn–Rechterswil wird zwischen 2028 und 2031 realisiert. Kanton, Gemeinden und Bund schaffen «viribus unitis»¹ eine 7.5 km lange Verkehrsachse für die Agglomeration Solothurn.

Der Solothurner Velonetzplan sieht bis 2042 die Schaffung von 8 Velovorrangrouten und 22 Velohaupttrouten mit einer Gesamtlänge von 150 km vor. Dank des kantonalen Strassengesetzes kann der Kanton auch kantonale Velorouten auf Gemeindestrassen zu 100 % finanzieren. Für die 30 Routen werden nun Korridorstudien zur Definition und Machbarkeitsprüfung von Linienführungen durchgeführt. Aufgrund des hohen Velopotenzials priorisierte der Kanton die Velovorrangroute 3 Solothurn–Rechterswil (V3). Die Verbindung von Rechterswil nach Solothurn ist dabei direkter und kürzer als die bisherigen Kantonsstrassen und auch kürzer als die ÖV-Verbindung. Sie bindet die Agglomeration so besser an die Kernstadt an. Ebenso erschliesst die V3 den Bahnhof Biberist Ost und den Bahnhof Solothurn.

Das Projekt umfasst insgesamt 18 Baulose (Teilaufgaben), die sich stark unterscheiden. Zwei Baulose sind Kunstbauten

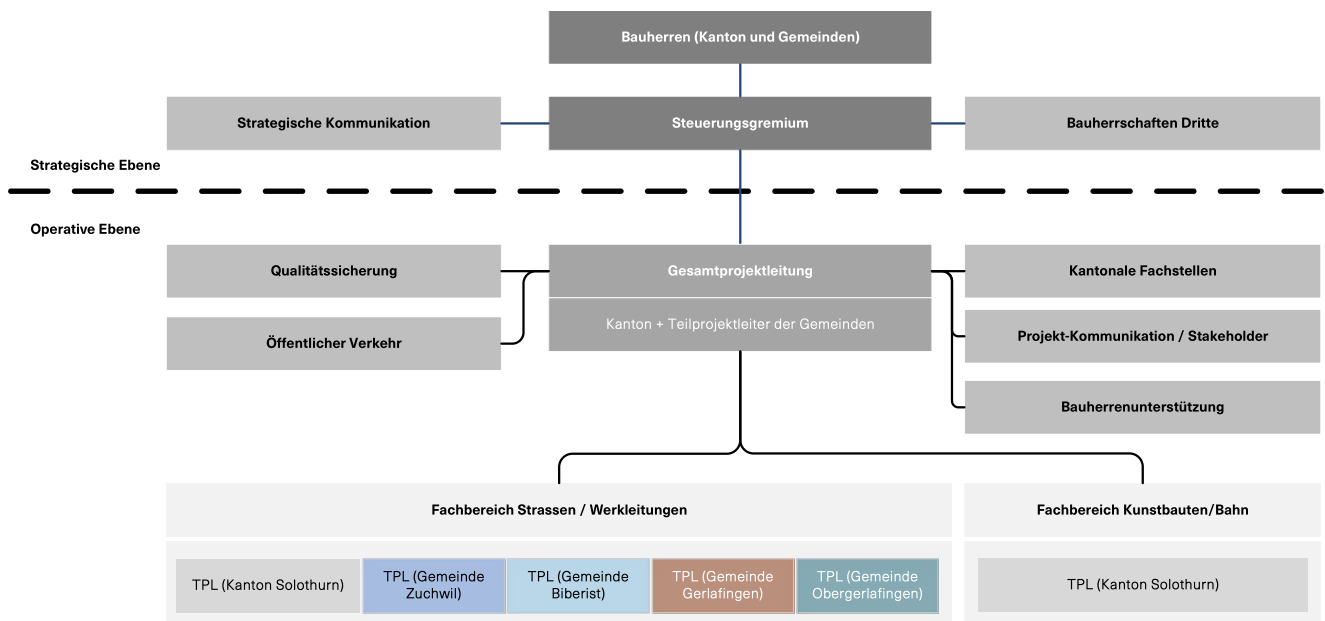
mit Kosten von bis zu CHF 10 Mio. Massnahmen auf Gemeindestrassen sind meist Anpassungen im Bestand, die kleinsten Lose weisen Baukosten von unter CHF 100'000 auf. Erst durch die Koordination ergeben die Einzelinvestitionen aber Sinn. Das Upgrade der Gemeindestrasse steigert zum Beispiel die Wirkung der Überführung über die Bahnlinie des RBS in Biberist entscheidend.

VORFREUDE DANK AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Die Korridorstudie wurde eng mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Solothurn (5. Generation) koordiniert. In den Workshops des Agglomerationsprogramms (AP) wurde der kantonale Velonetzplan vorgestellt. So lernten viele Gemeindevertreterinnen und -vertreter schon frühzeitig das Konzept der Velovorrangroute (VVR) kennen. Es entstand eine gemeinsame, konkrete Vorstellung der Funktion einer VVR, noch bevor der erste Veloweg geplant wurde. Diese Konsensbildung und frühzeitige Information war entscheidend für den weiteren Planungserfolg: Es entstand Vorfreude auf die neuen Velowege.

Als Finanzierungstool ist das AP genauso wichtig wie als Planungsgefäss. Die Kostenbeteiligung von 35 % bis 40 % durch den Bund gibt in Zeiten des Spardrucks einen wichtigen Impuls.

¹ «Viribus unitis» ist lateinisch und bedeutet «mit vereinten Kräften».



Das Projektierungshandbuch V3 legt die Projektorganisation und die wichtigsten Projektierungs- und Managementgrundsätze fest. (Quelle: Enginious AG, Winterthur)

TATKRÄFTIGE GEMEINDEN

Im Kanton Solothurn spielen die Gemeinden traditionell eine wichtige Rolle. Dies prägt die Planungskultur. Der Wunsch der Gemeinden nach einer VVR war entscheidend für die rasche Umsetzung. Das Amt für Verkehr und Tiefbau plante ursprünglich eine etappierte Realisierung der V3 über zwei AP-Generationen. Der Bau einer 7.5 km langen Infrastruktur mit 18 Baulosen benötigt nicht nur Geld, sondern auch erfahrene Projektleitende. Mit dem plafonierten Stellenetat hätte das Amt das Projekt nicht in so kurzer Zeit ausführen können. Die betroffenen Gemeinden Biberist, Gerlafingen, Obergerlafingen und Zuchwil übernehmen auf ihren Baulosen die weitere Projektierung und ermöglichen damit eine um vier Jahre kürzere Realisierungsdauer. Gerlafingen projektiert zudem vier Zubringerstrecken mit einer Gesamtlänge von über 3 km. Dabei werden Gemeindestrassen zu Velostrassen umgewandelt, Flurwege asphaltiert und eine neue Verbindung in die Badi geschaffen. Die Gemeinde Biberist erbrachte mit der Verbreiterung des Emmestegs entlang der Eisenbahnbrücke der Bahnlinie Solothurn–Burgdorf in eigener Regie eine wichtige Vorleistung für den Bau der V3.

Entscheidend war auch das Engagement der Bahnunternehmen. BLS und RBS wurden ebenfalls von Anfang an eingebunden und standen dem Projekt offen gegenüber. Die Machbarkeitsprüfung der Überführung Aesplistrasse in Biberist über die RBS-Strecke war der Schlüssel für die fristgerechte Eingabe ins Agglomerationsprogramm. Aufgrund des Zeitdrucks führte RBS dazu eine interne Vernehmlassung in nur vier Stunden (!) statt der üblichen 30 Tage durch.

UMFASSENDE KOORDINATION

Die V3 ist ein Grossprojekt mit fünf Bauherren. Kanton und Gemeinden haben deshalb eine eigene Projektorganisation ins Leben gerufen. Eine übergeordnete Gesamtprojekteitung koordiniert dabei die Realisierung der einzelnen Baulose und sichert die Qualität der Velovorrangroute. Die Organisation wurde in einem Projektierungshandbuch detailliert festgehalten, Kanton und Gemeinden haben sich in einer Bauherrenvereinbarung vertraglich auf das Vorgehen geeinigt. Die Koordination bringt Aufwände: Bis zur Inbetriebnahme der V3 wird sich die Gesamtprojekteitung im Monatstakt treffen. Dazu kommen die Sitzungen des Steuerungsgremiums und die Projektierungsleistungen in den einzelnen Baulosen. Diese Arbeit wird sich aber lohnen, denn nur eine durchgängige Route kann auch ihre Wirkung voll entfalten.

Der gemeinsame Wunsch aller Beteiligten nach einer Velovorrangroute reduziert das Risiko langwieriger Etappierungen. Erst eine transparente Planung, welche die Projektpartner von Beginn weg einbezieht, schafft das Vertrauen, das gemeinsame Verständnis und das Bedürfnis nach einer Velovorrangroute. In Anlehnung an Antoine de Saint-Exupéry kann man Folgendes sagen: «Wenn du eine Veloroute bauen willst, gib den Leuten keine Befehle, erkläre ihnen nicht jeden Randstein und sage ihnen nicht, wie sie sich organisieren sollen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem Fahrtwind an einem schönen Frühlingstag.»



Die Linienführung wurde in einer Korridorstudie erarbeitet. (Grafik: Kontextplan AG, Solothurn)



Der Emmesteg ist bereits in Betrieb, die Gemeinde Biberist konnte die Verbreiterung als Ersatzmassnahme ins Agglomerationsprogramm der 2. Generation einreichen. (Foto: Linus Heini)

VELOWEGE AUSSERORTS: ARGUMENTE FÜR DEN ASPHALT



ELISA SCHNEEBERGER
PROJEKTLEITERIN TIEFBAUAMT,
STAAT FREIBURG

Das Tiefbauamt des Kantons Freiburg (TBA) arbeitet derzeit an mehreren Projekten für Velowege und Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Wenn diese Wege ausserhalb von Ortschaften verlaufen, stehen sie oft in Konflikt mit landwirtschaftlichen Flächen und stossen auf Widerstand seitens der Landwirtschaft. Eine offene Kommunikation und stichhaltige Argumente sind für eine konstruktive Zusammenarbeit unerlässlich.

Im Kanton Freiburg wurden bisher nur wenige Velowege realisiert. In den letzten Jahrzehnten waren Velostreifen der Standard für die Veloinfrastruktur ausserorts. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen und des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über Velowege und des kantonalen Mobilitätsgesetzes wurden mehrere Velowegprojekte lanciert. Zwischen Tafers und Alterswil sah das 2022 zur öffentlichen Auflage gebrachte Projekt ursprünglich einen Velostreifen vor. Aufgrund der Einsprachen von Veloverbänden wurde das Projekt aber überarbeitet, sodass nun bergauf ein Veloweg entstehen soll. In der Gemeinde Le Mouret wurde 2024 eine etwa 700 m lange Mischverkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr auf landwirtschaftlichem Gebiet zur öffentlichen Auflage gebracht; er soll dieses Jahr realisiert werden. Als Projektleiterin betreue ich zudem das Projekt eines ca. 4 km langen Radweges zwischen

Villars-sur-Glâne und Posieux, der bald in die Vernehmlassung geht. In all diesen Projekten konnte das TBA Erfahrungen mit Velowegen ausserhalb von Ortschaften sammeln und wichtige Erkenntnisse daraus gewinnen.

EIN KOMPLEXER DIALOG

Spätestens vor der öffentlichen Auflage trifft sich das TBA mit den vom Projekt betroffenen Eigentümer:innen. Bei diesen Gesprächen ist es manchmal schwierig, sie von der Notwendigkeit des Projekts zu überzeugen. Grundsätzlich wird für Velowege ausserorts eine Breite von mindestens 3.0 m vorgesehen, die durch einen 1 m breiten Grasstreifen von der Strasse getrennt ist. Für manche Eigentümer:innen ist diese Fläche, die «sogar für ein Auto breit genug ist», viel zu gross. Wir erklären ihnen in solchen Fällen die Begegnungsfälle, informieren über die geltenden Normen und die Wichtigkeit einer komfortablen und hochwertigen Wegführung. Die Routenführung unterliegt auch anderen Anforderungen, wie dem Schutz von Gehölzen ausserhalb der Waldareale oder geometrischen Einschränkungen. Die Abwägung der verschiedenen Interessen führt oft dazu, dass wir bescheidenere Bauprojekte realisieren, als dies in anderen Kantonen oder im Ausland manchmal der Fall ist. Auch so müssen wir jeden Meter rechtfertigen können. Wir müssen auch auf das Zukunftspotenzial hinweisen: In der aktuellen Situation, ohne Velowege, trauen sich nur wenige Velofahrende, diese Abschnitte der Kan-



Absteckung des geplanten Velowegs zwischen Saint-Aubin und Domdidier. Der Weg verläuft teilweise abseits der Strasse, um die geschützte Baumreihe zu erhalten. (Foto: TBA, F. Collaud)

tonsstrasse zu befahren. Die Eigentümer:innen sehen daher keinen Nutzen in den Bauvorhaben und müssen davon überzeugt werden, dass das Angebot die Nachfrage ankurbeln wird. Es ist auch wichtig, die Gesamtvision und die gesetzliche Verpflichtung zum Bau eines Velonetzes zu betonen: Auch wenn das geplante Velowegprojekt derzeit nicht mit anderen Velowegen verbunden ist, wird die Durchgängigkeit auf lange Sicht durch das kantonale Velonetz gewährleistet sein. Eine Strecke wird in mehreren Teilprojekten realisiert, die jeweils unterschiedlich weit fortgeschritten sind und je eigene Sachzwänge aufweisen.

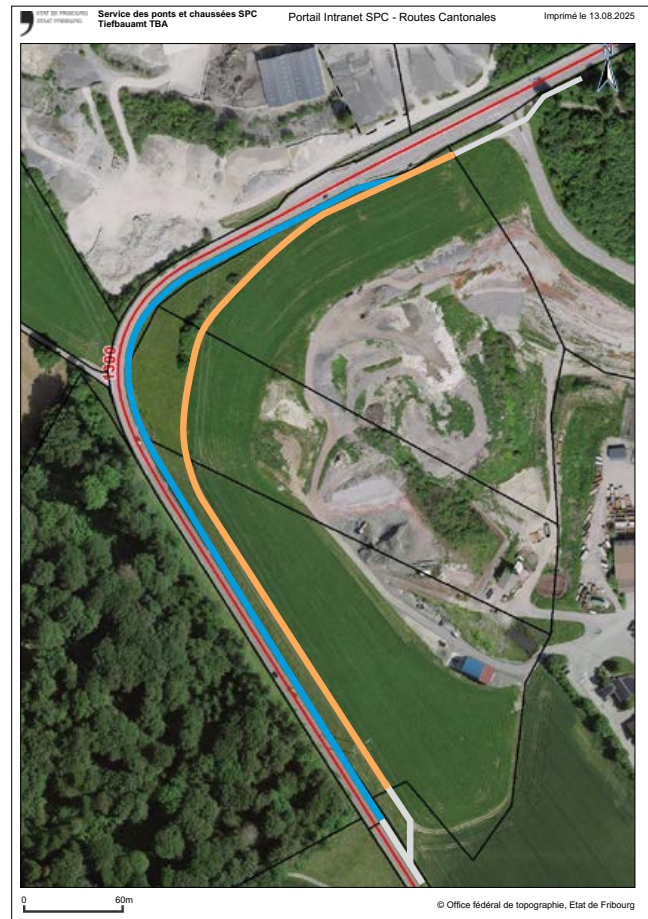
ANTIZIPATION UND KOMMUNIKATION

Vorausschauendes Handeln ist für eine konstruktive Zusammenarbeit unerlässlich. Durch eine möglichst frühzeitige Konsultation der Landwirt:innen bleibt Zeit, um verschiedene Optionen zu diskutieren, auf ihre Bedürfnisse einzugehen und den bestmöglichen Kompromiss zu finden. Die Gemeinde spielt eine wichtige Rolle, und ihre Zustimmung zum Projekt kann einen grossen Einfluss haben: Auch wenn sie nicht für die kantonalen Velowege ausserhalb der Ortschaften zuständig ist, kennt sie das Gebiet und seine Bewohner:innen besser und kann dabei helfen, konstruktive Lösungen zu finden.

ERWERB UND ENTSCHÄDIGUNG

Im Kanton Freiburg läuft das Verfahren zum Erwerb von Grundstücken parallel zum Bauvorhaben. Die vom Staatsrat ernannte Kommission für Grundstückerwerb, die sich aus unabhängigen Expert:innen zusammensetzt, legt den Preis für die zu erwerbenden Grundstücke fest. Die Eigentümer:innen können gegen das Velowegprojekt Einspruch erheben und den Preis ablehnen, indem sie die Vereinbarung zum Erwerb der Grundstücke nicht unterzeichnen. In diesem Fall wird ein Enteignungsverfahren eingeleitet.

Der für den Erwerb von landwirtschaftlichen Flächen festgelegte Preis ist relativ niedrig und gibt fast immer Anlass zu Diskussionen. Die Entschädigung, welche die Landwirt:innen erhalten, deckt den Einkommensverlust nicht, und die Reduzierung der landwirtschaftlich genutzten Fläche kann sich auch



Zwei Varianten wurden für den geplanten Veloweg zwischen Villars-sur-Glâne und Posieux mit dem Landwirt diskutiert: das Anlegen eines Velowegs entlang der Kantonsstrasse (blau) oder das Verbreitern des bestehenden Landwirtschaftswegs (orange). Gewählt wurde die blaue Variante. (Quelle: TBA).

auf die Direktzahlungen vom Bund auswirken. Im Allgemeinen bevorzugen die Landwirt:innen den Tausch von Grundstücken: Anstatt die für das Projekt benötigte Fläche zu verkaufen, ziehen sie es vor, eine gleichwertige Fläche auf einem anderen Grundstück zu erhalten. Diese Lösung ist zwar nicht immer möglich, aber es lohnt sich, das Gespräch mit der Gemeinde oder den benachbarten Eigentümer:innen zu suchen.



Absteckung einer geplanten Mischverkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr in La Tour-de-Trême (Quelle: TBA, P. Rime)

VOM DORF ZUR BAHN: SO WIRD DAS VELO ZUM PERFEKTEN ZUGSPARTNER



COLETTE MANELLA
PROJEKTLEITERIN,
ERSTE LETZTE MEILE, SBB

Auf dem Land dominiert nach wie vor das Auto. Doch immer mehr Menschen möchten das Velo oder das E-Bike nutzen, gerade auch als Zubringer zum Zug. Was braucht es, dass dieser Wunsch Wirklichkeit wird und was trägt die SBB dazu bei?

Colette Manella, Produktmanagerin Veloparking in der Abteilung «Erste Letzte Meile» der SBB erklärt, wie diese die Velonutzung unterstützt, indem sie die gesamte Reisekette in den Fokus rückt — und wie das Velo als bequeme Zubringerlösung zum öffentlichen Verkehr etabliert werden kann.

1. Warum interessiert sich die SBB, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, für Projekte zur aktiven Mobilität?

Die SBB ist mehr als Züge: Uns interessiert die Reise in ihrer Gesamtheit. Wussten Sie, dass, wer mit dem Zug reist, im Schnitt nur 50 % der Zeit tatsächlich im Zug verbringt? Der Rest entfällt auf den Weg zum Bahnhof oder vom Bahnhof zum Ziel — die sogenannte erste und letzte Meile. Wenn wir Kundinnen und Kunden für die Schiene gewinnen wollen, müssen wir effektive Lösungen für das Erreichen des Bahnhofs mitdenken.

2. Welche spezifischen Hürden stehen heute einer Verlagerung vom Auto auf nachhaltige Mobilität in ländlichen Gebieten im Weg?

An erster Stelle stehen Gewohnheiten: Wir sind alle Gewohnheitstiere, und es braucht gute Argumente, um ein eingespieltes Verhalten zu ändern. Weitere Barrieren sind die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und das Fehlen sicherer Infrastruktur, etwa zum Abstellen von E-Bikes.

3. Mit welchen Instrumenten arbeiten Sie, um dieses Ziel zu erreichen?

Jede Region hat ihre Besonderheiten, und das Mobilitätsangebot muss sich an die konkreten Bedürfnisse der Menschen vor Ort anpassen. Deswegen ist die Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren zentral für erfolgreiche Lösungen. Wir nutzen eine Kombination aus Massnahmen: den Ausbau der Veloparking-Infrastruktur, Angebote im Bikesharing-Bereich und eine starke digitale Integration, damit alle Angebote in Echtzeit zugänglich und buchbar sind.

4. «Dein Velo am Bahnhof» ist ein Pilotprojekt an mehreren Standorten, wo es bislang kein Sharing-Angebot gab. Warum eignet es sich besonders gut für den ländlichen Raum?



Eine gesicherte Velostation in Rapperswil: Eine sichere Infrastruktur fördert die Kombination von Velofahrt und öffentlichem Verkehr. (Foto: SBB)

«Dein Velo am Bahnhof» ist ein Angebot für die stationäre Nutzung: Man kann ein Velo ausleihen und es am gleichen Standort zurückgeben¹. Anders als klassische Sharing-Systeme erlaubt es längere Ausleihdauern zu einem attraktiven Preis. Das Angebot ist ideal für Pendelnde und Freizeitreisende.

Das Pilotprojekt ist in Meilen gestartet. Später kam Brugg/Windisch, Solothurn und Delémont dazu. Aktuell haben wir 58 Fahrzeuge (Velos und E-Bikes) und rund 400 registrierte Nutzende. Der Dienst wird das ganze Jahr über genutzt, am meisten in den milderen Monaten und am Wochenende. Generell zeigen die Zahlen einen Aufwärtstrend. Bestätigt hat sich, dass ein Mix aus Velos und E-Bikes wichtig ist, um die Wünsche der Kundinnen und Kunden zu erfüllen.

5. In der Stadt ist das Veloparking-Angebot oft gut ausgebaut, auf dem Land weniger, obwohl die Nachfrage da ist. Wie begegnet die SBB diesem wachsenden Bedarf?

Mit dem Velo zum Bahnhof und dann weiter mit dem Zug: An fast allen Schweizer Bahnhöfen gibt es Veloabstellplätze, an einigen Standorten auch gesicherte oder bewachte Velostationen. Bahnhofsspezifisch und gemeinsam mit den Gemeinden planen wir Anlagen, damit Reisende das Velo abstellen und mit dem öffentlichen Verkehr weiterreisen können.

Dafür entwickeln wir die «gesicherte Velostation». Die Idee kam auf, weil mehr und mehr E-Bikes benutzt werden und dafür sichere Abstellmöglichkeiten gewünscht werden. Die Anlagen sind an die Nachfrage anpassbar. Dieser Produkttyp soll die bestehenden, kostenlosen und frei zugänglichen Veloabstellplätze ergänzen. Es ist eine selbstbediente, kostenpflichtige Sammelschliessanlage mit digitalem Zutrittssystem und einer Kapazität von 20–100 Plätzen. Zudem sieht das

Konzept vor, dass bei Bedarf Services wie eine Velopumpe, Schliessfächer oder E-Bike-Ladeplätze integrierbar sind.

Die Beschaffung wurde vor einigen Monaten abgeschlossen, und derzeit arbeiten wir an der Umsetzung einer ersten Anlage.

Weiter planen wir wo möglich Upcycling-Projekte: Dabei geht es darum, alte Veloräume zugänglicher zu gestalten. Zum Beispiel haben wir in Bütschwil den bestehenden Velokäfig mit einem digitalen Zutrittssystem ausgestattet. Die Verbesserungen haben für mehr Nachfrage gesorgt.

6. Wie wichtig ist die digitale Integration, um das Zusammenspiel von Velo und Zug zu fördern?

Extrem wichtig. Viele Menschen nutzen digitale Kanäle, um ihre Reise zu planen. In der App SBB Mobile sind über die Kartenfunktion verschiedene Informationen abrufbar. Etwa die Verfügbarkeit von Bikesharing-Angeboten sowie die Kapazität und Merkmale von Veloabstellplätzen oder Velostationen.



«Dein Velo am Bahnhof»: Unkomplizierte Ausleihe und Rückgabe der Velos und E-Bikes (Foto: SBB)

¹ Ein Artikel über «Dein Velo am Bahnhof» ist im Bulletin 1-25 unter www.velokonferenz.ch/de/publikationen/info-bulletin zu finden.



Erneuern statt ersetzen: ein Upcycling-Projekt in Bütschwil (Foto: SBB)

CROSSCONNECT – SCHRITT FÜR SCHRITT ZU NACHHALTIGEREN LSA-KREUZUNGEN



ELKE SCHIMMEL
PROJEKTLEITERIN CROSSCONNECT,
MOBYCON / NOVEMBER:CITY



ALEXANDRE MACHU
PROJEKTLEITER,
TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA



DANIEL BAEHLER
PROJEKTLEITER,
BÜRO FÜR MOBILITÄT AG



ALAIN AZZI
PROJEKTBEARBEITER,
TRANSITEC INGÉNIEURS-CONSEILS SA

Im Rahmen eines Projekts der D-A-CH-Verkehrsinfrastrukturforschung¹ hat ein internationales Projektteam ein neues Vorgehen entwickelt, wie an LSA-geregelten Knoten innerorts nachhaltige Mobilitätsformen besser eingebunden werden können. Daraus sind unter anderem ein Step-by-Step-Guide und ein E-Learning-Tool entstanden.

KÜRZLICH IN DER KAFFEPAUSE:

Verkehrsingenieurin (V): Die Kreuzung bei der Berufsschule ist wirklich in die Jahre gekommen. Aus technischer Sicht reicht es, wenn wir den Fahrbahnbelag erneuern und die Lichtsignalanlage ersetzen.

Stadtplaner (S): Du sprichst von der mehrspurigen Kreuzung, an der sich zu Stosszeiten grosse Gruppen Jugendlicher zwischen Bushaltestelle und Ampel ansammeln?

V: Genau.

S: Dann sollten wir die geplante Sanierung nutzen, um die Kreuzung gleichzeitig für den Velo- und Fussverkehr attraktiver zu machen. Im Quartier wohnen doch viele Familien.

V: Die Berufsschüler:innen kommen kaum mit dem Velo, und der Stau entsteht hauptsächlich auf der Hauptstrasse, die von Pendler:innen genutzt wird.

S: Wenn wir jetzt hochwertige Veloinfrastruktur schaffen, motivieren wir nicht nur die Schüler:innen zum Velofahren, sondern reduzieren auch den Autoverkehr, weil Anwohner:innen nicht mehr vom dichten Verkehr abgeschreckt werden. Ausserdem unterstützen wir damit die ambitionierten Klimaziele unserer Stadt. Die Umgestaltung des Knotens ist da ein guter Start.

¹ Deutschland, Österreich und die Schweiz führen gemeinsame Forschungsprojekte durch: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/weitere-bereiche/forschung/internationale-forschung/dach.html>

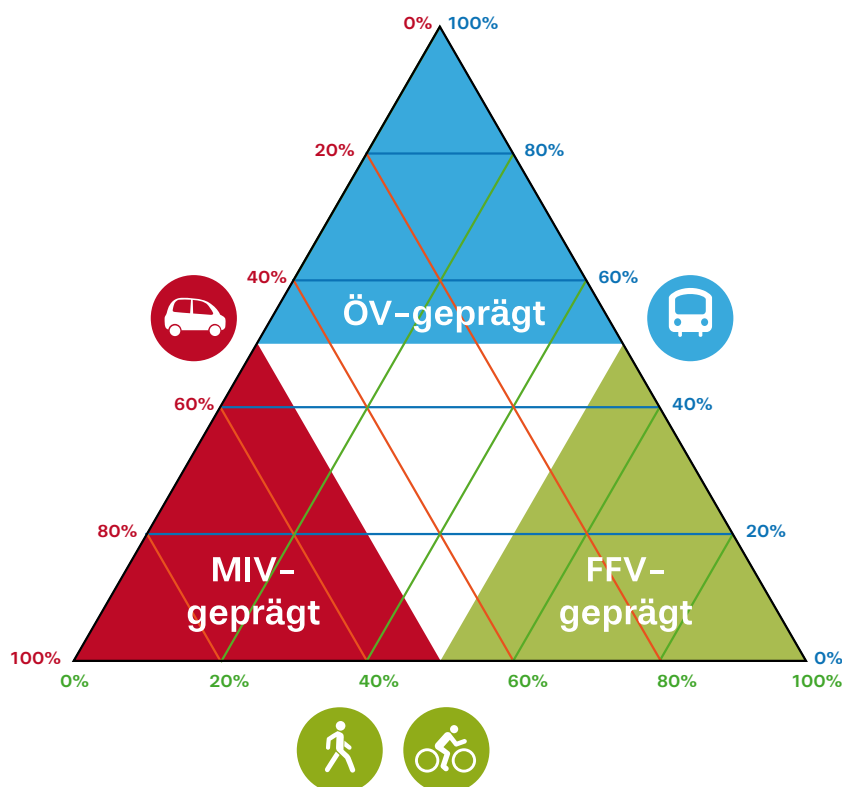


Abb. 1: Die CrossConnect-Pyramide zeigt anhand des personenbezogenen Modalsplits, durch welche Verkehrsformen eine Kreuzung geprägt ist. (Grafik: CrossConnect)

DIE MENSCHEN IM ZENTRUM

Genau auf solche Debatten baut das Projekt CrossConnect – Crossings Connecting Partners in the D-A-CH Region – auf.

In den letzten zwei Jahren haben sich Expert:innen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden intensiv damit beschäftigt, wie die Bedürfnisse der Nutzer:innen von aktiver Mobilität und öffentlichem Verkehr besser in die Gestaltung und Steuerung von LSA-geregelten Kreuzungen einbezogen werden können.

Denn Knotenpunkte sind die zentralen Stellschrauben, mit denen die Bedingungen für einzelne Fortbewegungsarten beeinflusst werden können. Viele Jahrzehnte lang wurden Verkehrsinfrastrukturen zugunsten des motorisierten Verkehrs optimiert. Lichtsignalanlagen dienen hauptsächlich dazu, den (Auto-)Verkehrsfluss sicherzustellen. In verschiedenen Ländern haben sich zwischenzeitlich Praktiken und auch Technologien entwickelt, welche die Bedürfnisse der Nutzer:innen der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs stärker ins Zentrum stellen. Auch in der Schweiz gibt es bereits einige gute Beispiele.²

CrossConnect hat in Zusammenarbeit mit Städten in Deutschland, Österreich und der Schweiz einen praxisorientierten Ansatz entwickelt, wie LSA-Knoten konkret nachhaltiger gestaltet werden können. Nicht der Verkehrsfluss steht im Mittelpunkt, sondern die Bedürfnisse aller Menschen, die den Knoten nutzen – ob zu Fuss, mit dem Velo oder im ÖV.

PRAXISNAHE WISSENSVERMITTLUNG

Aus diesen Erkenntnissen entstand ein praktischer E-Learning-Kurs – entwickelt, um Gemeinden und Planer:innen direkt anwendbares Wissen für die Umgestaltung von LSA-Knoten an die Hand zu geben.

Der Kurs umfasst drei Module. Das erste ist der CrossConnect Step-by-Step-Guide. Dieser ist eine Entscheidungshilfe und ein Leitfaden, wie innerörtliche LSA-gesteuerte Kreuzungen nachhaltiger gestaltet werden können. Er stellt die Menschen und deren Bedürfnisse ins Zentrum und bezieht alle Mobilitätsformen ein. Als Grundlage werden also nicht die Anteile der Fahrzeuge, sondern die Anteile der Personen, die sich an einem Knoten bewegen, betrachtet (siehe Abb. 1).

Der Guide umfasst drei Schritte, für die jeweils drei Arten von Aspekten für die Planung einer nachhaltigen LSA-Kreuzung aufgeführt werden (siehe Abb. 2):

- Soziale Aspekte (u. a. Gender-Aspekte, d. h. unterschiedliche soziale Rollen und Ansprüche an Mobilitätsinfrastruktur): Nutzer:innen und deren Bedürfnisse
- Ökologische Aspekte (u. a. Klima-Aspekte): Umwelt- und Klimaverträglichkeit und -auswirkungen
- Ökonomische Aspekte: Organisation, Art und Formen des Verkehrs sowie Kosten

Das Vorgehen basiert auf einer bewährten Methodik, in dem zunächst Kontext und Zielbild und darauf aufbauend ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie die Steuerungstechnik erarbeitet werden. Dabei stehen immer die (potenziellen)

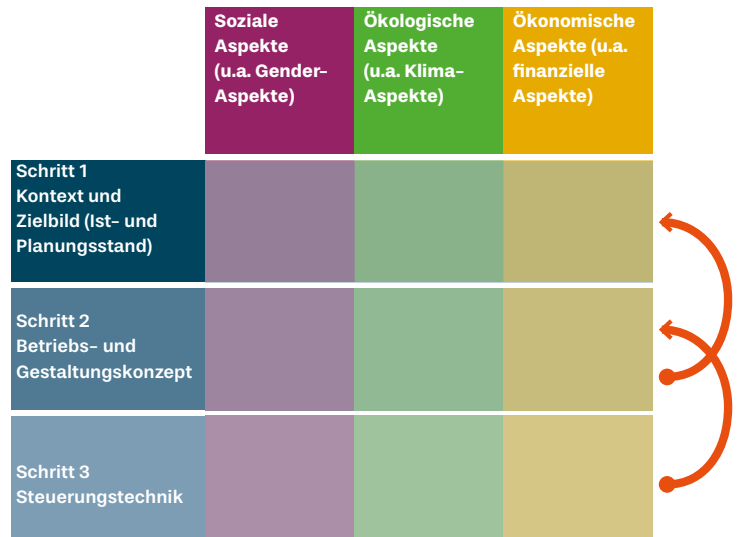


Abb. 2: Struktur des CrossConnect Step-by-Step-Guide (Grafik: CrossConnect)

Nutzer:innen im Fokus, aber auch die baulichen, ökologischen und klimatischen Gegebenheiten sowie die Machbarkeit werden in jedem Schritt berücksichtigt.

FALLBEISPIELE UND EMPOWERMENT TOOLBOX

Das zweite Modul des E-Learning-Tools zeigt anhand von neun Fallbeispielen, darunter zwei Knoten in Bern und einer in Genf, wie der Step-by-Step-Guide konkret angewendet werden kann.

Das dritte Modul schliesslich beinhaltet eine Empowerment Toolbox zur Umsetzung von nachhaltigeren LSA-Kreuzungen. Darin bieten wir praxisorientierte Antworten auf die drängendsten Fragen sowie nützliche Hilfsmittel, die auf den zentralen Erkenntnissen von CrossConnect basieren. Denn die Umsetzung nachhaltiger Kreuzungen erfordert nicht nur technisches Fachwissen, sondern auch strategische Überlegungen, um politische Unterstützung zu gewinnen und den Prozess erfolgreich zu organisieren.

Diese attraktive und niederschwellige Aufbereitung des Vorgehens soll dazu beitragen, die neue Herangehensweise zur Planung von LSA-Knoten einfacher zu verbreiten. Gerne unterstützen wir bei der konkreten Realisierung einer bedürfnis- statt verkehrsflussorientierten Herangehensweise, welche die Menschen ins Zentrum der Verkehrsplanung stellt.

E-Learning-Tool und Infos zum Projekt:

www.crossconnect-dach.eu



² Siehe dazu auch Bulletin 2021_2 unter www.velokonferenz.ch/de/publikationen/info-bulletin

VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Hirschengraben 2
3011 Bern

+41 77 465 13 87
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

