

02 / 2022

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

TEST, REALISIERUNG, AUSBLICK – AKTUELLES AUS
DER VELOVERKEHRSPLANUNG



INHALT

3 EDITORIAL

4 WIE SCHAFFT MAN PLATZ FÜR VELOS? DAS BEISPIEL KOPENHAGEN
OLIVER DREYER, EXPERTE VELOVERKEHR, B+S AG UND VORSTANDSMITGLIED VELOKONFERENZ SCHWEIZ

10 GENÈVE: VELOWEGE OHNE LÜCKEN!
BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE À LA COMMUNICATION ET PROMOTION MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

16 SOZIALE INFRASTRUKTUR – VELOFÖRDERUNG FÜR KINDER, JUGENDLICHE UND ERWACHSENE IN BERN UND KÖNIZ
MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN, TANJA HUG, FUSS VELO KÖNIZ, GEMEINDE KÖNIZ
DOMINIK GUGGISBERG, PRO VELO BERN

22 «PROTECTED BIKELANES» IM VELOLABOR
DAVE DURNER, STADT ZÜRICH, JAKOB LEITNER, VERKEHRSTEINER AG

26 VOM GESETZ ZUM VELOWEG
RAPHAEL KNUSER, FACHSTELLE VELOVERKEHR DES KANTONS ZÜRICH UND VORSTANDSMITGLIED VELOKONFERENZ SCHWEIZ

30 ROTE VELOINFRASTRUKTUR FÜR DIE SCHWEIZ?
MICHAEL LIEBI, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION
Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

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

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH - DEUTSCH
Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

GESTALTUNG
co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

TITELBILD
Voie verte Richtung Annemasse (Foto: Stadt Genf, Didier Jordan)

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Am 1. Januar 2023 wird das neue Bundesgesetz über die Velowege in Kraft treten. Damit wird der Bundesbeschluss umgesetzt, den das Schweizer Volk 2018 angenommen hat. Die Kantone sind derzeit damit beschäftigt, ihre Vorschriften und Strategien an die neuen Bestimmungen anzupassen. Einige Beispiele dafür können Sie in dieser Ausgabe entdecken.

Die Städte und Gemeinden haben sich aber bereits vorher Gedanken gemacht, wie die Strassen sicherer und velofreundlicher gestaltet werden können. Wird es der Schweiz nach dänischem oder holländischem Vorbild gelingen, die Bevölkerung auf den Sattel zu bringen? Die Städte suchen nach Lösungen abseits der ausgetretenen Pfade und der üblichen Normen, sei es mit einer markanten Einfärbung, welche die Infrastruktur sichtbar und intuitiv befahrbar macht oder mit dem Schutz von Radstreifen mit physischen Elementen, die das Sicherheitsgefühl erhöhen und Konflikte mit rechtsabbiegenden Motorfahrzeugen entschärfen.

Allerdings, und das Beispiel Kopenhagens erinnert uns daran, reicht es nicht immer aus, nur auf die Veloinfrastruktur einzuwirken. Die Mobilitätspolitik muss umfassend sein: Die Förderung von Velo (oder Bus) bedeutet daher auch, Massnahmen zu ergreifen, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit von Autofahrten zu verringern. Wann kommen also «Superblocks» und andere Massnahmen zur Kapazitätsreduzierung in den Städten? Welche Lösungen auch immer gewählt werden, ihre Umsetzung wird zwangsläufig eine koordinierte Arbeit zwischen Städten, Gemeinden, Kantonen und dem Bund erfordern. Das Beispiel von Genf und seiner Task Force Velo zeigt einen Weg, den es zu verfolgen gilt – und der Vorstand der Velokonferenz freut sich darauf, Sie an den Erfahrungen aus der ganzen Schweiz teilhaben zu lassen.

Cindy Freudenthaler
Vize-Präsidentin Velokonferenz Schweiz

WIE SCHAFFT MAN PLATZ FÜR VELOS? DAS BEISPIEL KOPENHAGEN

OLIVER DREYER, EXPERTE VELOVERKEHR, B+S AG UND VORSTANDSMITGLIED VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Auf dem Weg zur velofreundlichen Stadt oder Gemeinde ist die Wahrscheinlichkeit eines Konflikts zwischen den Anliegen des Veloverkehrs und denjenigen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Regel hoch, da mehr Raum für den Veloverkehr in den meisten Fällen zu Lasten des MIV geht. Solche Grabenkämpfe sind selten zielführend, vielmehr sind lösungsorientierte Massnahmen gefragt. Doch welche? Selbst die für ihre Velofreundlichkeit bekannte Stadt Kopenhagen steht bis heute vor dieser Herausforderung. Dieser Artikel widmet sich den dort umgesetzten Lösungen. Um es vorwegzunehmen: Die eine Lösung gibt es nicht. Es gibt vielmehr einen Strauss von Massnahmen, viele davon sind bekannt, einige vielleicht weniger – der Mix macht es aus. Möge die Zusammenstellung Basis und Input für neue Projekte und Ideen sein.

ZIELE DER AKTUELLEN VERKEHRSPOLITIK

Ziel: Die weltbeste Stadt für Velofahrende zu werden

1. 50 % Weganteil des Veloverkehrs (Arbeit und Schule) in Kopenhagen bis 2025 (2010: 35 %, 2014 43 %)
2. Rückgang der schwer verletzten Velofahrenden um mind. 50 % gegenüber 2005 (2005: 118 schwer verletzte Velofahrende)
3. Mindestens 80 % der Kopenhagener Velofahrenden fühlen sich im Verkehr sicher (2010: 67%)

POLITIK UND DAS PLANUNGSVERSTÄNDNIS VON KOPENHAGEN

In Kopenhagen wird die Ansicht vertreten, dass die Veloplanung immer auch Ortsplanung bzw. Städteplanung ist. Entsprechend wird die Orts-/Stadtplanung als wichtiges Element der lokalen Politik verstanden und wahrgenommen. Wie entscheidend die lokale Politik für den Weg zu einem velofreundlicheren Ort ist, zeigt sich auch in der Schweiz mit den aktuellen Beispielen Bern und Genf.

Planung allein reicht jedoch nicht aus. Es braucht auch eine Regulierung. Was heisst das? Mehr Raum für mehr Veloinfrastruktur bedeutet weniger Raum für andere Verkehrsträger (in der Regel den MIV). Dies führt meistens zu (politischen) Konflikten, da jemandem etwas weggenommen wird (z. B. Abbau von Parkplätzen). In Kopenhagen ist dies nicht anders, auch wenn von aussen das Bild einer velofreundlichen Stadt her-

vorgehoben wird. In der dänischen Hauptstadt halten sich die absoluten Autogegner und die Autobefürworterinnen politisch die Waage (je ca. 25 % bzw. 28 %). Entscheidend ist, wo der grosse Rest der Bevölkerung steht und was diese Menschen von Massnahmen halten. Die Bewohnerinnen und Bewohner von Kopenhagen sind beispielsweise mehrheitlich für Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs. Dieser Teil der Bevölkerung ist in der Regel jedoch nicht so laut wie die Gegnerschaft. Umso wichtiger ist folglich, dieser stillen Mehrheit eine Stimme zu geben. In Kopenhagen hat sich der Lösungsweg «Transformation» bewährt: In den Diskussionen wird auf die positiven Effekte fokussiert (z. B. weniger Lärm und mehr Grünraum) und nicht auf das, was wegfällt (Parkplätze, MIV-Fahrspur). Verschiedene Instrumente können dazu eingesetzt werden: In einem frühen Projektstadium sind es Visualisierungen, später «showcases», Sofortmassnahmen, Pilotprojekte, Experimente. Im Rahmen solcher Pilotprojekte wird dabei die Vision in der Realität erstellt und es kann darüber abgestimmt werden (z. B. über SMS). So können auch Gegner überzeugt werden, da es sich nur um eine temporäre Massnahme handelt. Wichtig ist, dass die Massnahmen und Tests beobachtet und analysiert werden (Monitoring). Dabei gilt es auch, ehrlich zu sein: Wenn eine Lösung scheitert, sind die Lehren daraus zu ziehen und der Fehler ist nicht zu verdecken. Interessanterweise brachten Bürgerbefragungen viel extremere Lösungen als diejenigen der Städteplanenden hervor.

Welche Elemente können konkret zur Umsetzung einer MIV-Reduktionsstrategie eingesetzt werden?

Zusammengefasst basiert die Strategie auf dem Ansatz, die Fahrbeziehungen und das Erreichen innerstädtischer Ziele für den MIV zu erschweren oder sogar zu verunmöglichen, die Parksituation zu verschlechtern und im Gegenzug die Situation für den Veloverkehr (und auch den Fuss- und öffentlichen Verkehr) zu verbessern (vgl. Abb. 1).

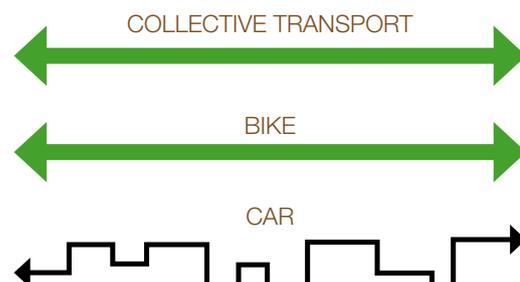


Abb. 1: Symbolische Darstellung der verkehrlichen Strategie von Kopenhagen

KONKRETE ELEMENTE UND STRATEGIEN

ERSCHWEREN DER FAHRBEZIEHUNGEN

Solche Massnahmen erschweren oder unterbinden sogar gewisse Fahrbeziehungen für den MIV, nicht aber für den Veloverkehr. Es sind verschiedene Massnahmen möglich: Superblocks, Einbahnen oder Baustellen, die für den Veloverkehr offen sind.

Superblocks: In Quartieren werden einzelne Strassen zu Sackgassen umfunktioniert, indem sie für den MIV unterbrochen werden. Der Fuss- und Veloverkehr kann weiterhin durchfahren (Abb. 2 und 3). Die Idee ist nicht neu. Sie stammt ursprünglich aus Barcelona und wird auch in der Schweiz angewendet (Bsp. Velostrasse Länggasse, Bern). Die Massnahme ermöglicht den Quartierbewohnenden weiterhin die Erreichbarkeit mit dem MIV, verhindert oder reduziert jedoch den Durchgangsverkehr. Dadurch können die Emissionen gesenkt werden (u.a. Lärm), was die Lebensqualität in den Quartieren erhöht. Dank diesem positiven Effekt kann für diese Lösung

oft eine Mehrheit im Quartier gewonnen werden. Selbstverständlich ist die Massnahme gut zu planen (Ausweichverkehr, Routen von Notfalldiensten, Entsorgung etc.).

Die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ist eine begleitende Massnahme. Während in Schweizer Städten bereits flächendeckende T30- oder sogar T20-Zonen Standard sind, steht Kopenhagen hier erst am Anfang. Das Prinzip der Superblocks wird in Stadtzentren schon seit langer Zeit angewendet, indem in Innenstädten Fussgängerzonen eingerichtet werden und nur noch der Anlieferverkehr zugelassen wird.

Eine weitere Massnahme, die es in der Schweiz ebenfalls schon lange gibt, sind **Einbahnstrassen**, auf denen das Velofahren in Gegenrichtung erlaubt ist. (vgl. Abb. 4)

Auch **Baustellen** können strategisch zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands dienen: temporär wird der Autoverkehr nur noch in eine Richtung (oder gar nicht mehr) zugelassen. Für den Veloverkehr wird hingegen eine möglichst direkte, komfortabel und sicher befahrbare Alternative erstellt (vgl. Abb. 5).



Abb. 2: Beispiel eines einfachen «Superblocks» in Kopenhagen



Abb. 3: Beispiel eines «Superblocks» mit Schwenkbarriere in Kopenhagen

REDUKTION DER KAPAZITÄT

Bei diesen Massnahmen wird die Kapazität für den MIV reduziert und andere Verkehrsträger stärker priorisiert (z. B. Velo und ÖV). Diese Massnahme zeigt besonders Wirkung, wenn sie auf wichtigen Verkehrsachsen erfolgt (Hauptverbindungen ins Zentrum oder auf Brücken). Ziel ist jeweils eine starke Reduktion des MIV (bis hin zur Befreiung) und eine Verbesserung der Situation für den übrigen Verkehr. Mit der Reduktion der Anzahl Autos erhöht sich die Lebensqualität: Dank weniger Autos gibt es auch weniger Lärm (Fuss- und Veloverkehr machen keinen Lärm) und es entsteht mehr Raum für Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. Sinnbildlich dafür steht in Kopenhagen die «Norbrogade». Diese Hauptverbindungsachse zwischen dem Nordquartier und dem Zentrum von Kopenhagen wurde mit dem Ziel umgebaut, mehr Raum und Aufenthaltsqualität inkl. Sitzgelegenheiten, mehr Stabilität für den ÖV und mehr Sicherheit/Raum für Velos zu generieren. Dazu wurde die Fahrbahn anders aufgeteilt und die Knoten in Bezug auf ihre Grösse und die erlaubten Fahrrichtungen redimensioniert. Der Querschnitt ist nicht immer gleich, je nach Abschnitt teilweise sogar asymmetrisch. Die Trottoirränder wurden nicht verändert, nur der Bereich der Fahrbahn. Das hatte auch ökonomische Vorteile. Dank der Unterbrechung gewisser Verkehrsbeziehungen (punktuelle Abbiegeverbote für den MIV, abschnittsweise nur Busspuren, Zubringerdienst und Anlieferung sind gestattet) konnte das Verkehrsaufkommen von 15'000 auf 6'000 DTW



Abb. 4: Beispiel für eine für den Veloverkehr geöffnete Einbahn

reduziert werden. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit wurde von Tempo 50 auf Tempo 40 reduziert (für Tempo 30 sind die Hürden höher als in der Schweiz). Wo möglich wurde das Trottoir und die Veloinfrastruktur stark verbreitert (z. T. gar verdoppelt; z. B. der Gehweg von 3 m auf 6 m in Bereichen mit hohem Fussverkehrsaufkommen und vielen Shops). Der Veloweg (Einrichtungsradswege) wurde von 2.25 m auf 3 – 3.50 m verbreitert, auf der Königin Luise Brücke (Droning Louise Bro) sogar auf 4 m. Im Knotenbereich von einmündenden Seitenstrassen wurden Aufenthaltsräume (kleine Plätze mit Sitzbänken und Bäumen) geschaffen. Zudem wurde die Anzahl Veloabstellplätze erhöht (ebenfalls im Bereich der einmündenden Seitenstrassen). Die Bushaltestellen wurden zu Fahrbahnhaltestellen mit Veloumfahrung umgestaltet, auf welcher der Vortritt für Buspassagiere sehr gut eingehalten wird (vgl. Abb. 6). Die Anzahl Unfälle konnte deutlich reduziert werden (um ca. 50 %, auch die Schwere der Unfälle wurde verringert).

Eindrücklich sind die Zahlen der Droning Louise Brücke: Ihr Querschnitt weist heute je eine Fahrspur, je 4 m Radweg und je 5.30 m Gehweg pro Seite auf. Der MIV wurde um fast 50 % reduziert, entsprechend auch der Lärm. Es wurden ca. 30 % mehr Sitzbänke installiert. In der Folge verbringen dreimal mehr Leute ihre Zeit auf der Brücke und auch entlang der Strasse. Die Verkehrsmenge des Veloverkehrs ist eindrücklich: über 40'000 Velofahrende und über 7'500 Fussgänger passieren pro Tag die Brücke, welche für den MIV nicht annähernd diese Kapazität hatte.



Abb. 5: Die Velofreundlichkeit einer Stadt misst sich unter anderem am Bewusstsein für eine sichere Baustellenführung für den Veloverkehr.



Abb. 6: Zwei Beispiele einer Fahrbahnhaltestelle (Businsel) mit grosszügiger Veloumfahrung und Tempo 40

ERHÖHUNG DES DURCHFARTSWIDERSTANDS

Mit der Erhöhung des Durchfahrtswiderstands soll die Fahrzeit für den MIV erhöht und der Komfort reduziert werden. Diese Massnahme eignet sich auch in kleineren Ortschaften. Es werden punktuell physische Engstellen erstellt. Dabei handelt es sich in der Regel um horizontale Versätze / Einengungen, mit denen dem Verkehr in eine Richtung der Vortritt entzogen wird. Der Veloverkehr wird seitlich davon auf separaten (teilweise auch schmalen) Einrichtungsvelowegen geführt, auf welche der MIV nicht ausweichen kann. Der Vorteil dieser Lösung liegt im schmalen Strassenquerschnitt, welcher verkehrsberuhigend wirkt. (vgl. Abb. 7)

REDUKTION DER PARKPLÄTZE

In Kopenhagen besitzt immer noch ein recht hoher Anteil der Haushalte ein Auto. Das Auto wird meistens in der Freizeit und vor allem am Wochenende benutzt. Da die Stadt den Besitz eines Autos nicht verbieten kann, versucht sie eine Steuerung durch die Reduktion der Anzahl Parkplätze. Am Sonntagabend führt dies regelmässig zu «Hunger games» in den Quartieren: Das Angebot an Parkplätzen wird verknappt. Die eigentliche Vision der Stadt: Während der Woche werden die Autos von den Unternehmen gefahren, am Wochenende von den Familien, womit die Anzahl Autos und dadurch auch der Platzbedarf im öffentlichen Raum reduziert werden könnte. Preiserhöhung



Abb. 7: Beispiele seitlich eingengerter Strassenquerschnitte und beidseitiger Einrichtungsvelowege (in der Gemeinde Fureso)

gen für die Parkkarten werden nicht in Betracht gezogen, weil damit die Wohlhabenden bevorzugt würden. Es hilft, wenn eine politische Strategie zur Parkplatzreduktion besteht. Es gibt drei Arten von Parkplätzen: private, halbprivate und öffentliche. Die Anzahl Plätze in der jeweiligen Kategorie sollte bei einer Gemeinde bzw. in einer Stadt bekannt sein. Einerseits besteht so das Wissen über die Folgen bzw. Machbarkeit einer Parkplatzreduktion, andererseits generieren Parkplätze Verkehr.

Werden Parkplätze, wenn auch nur temporär, aufgehoben, sind die umliegenden Geschäfte immer einzubeziehen. Das kann helfen, deren Unterstützung zu gewinnen (z. B. als Aussensitzplatz für Café). Es versteht sich von selbst, dass vor dem Aufheben von Parkplätzen eine Analyse zur Auslastung und zum Parkdruck zu erfolgen hat, um auch das Potential bzw. den Bedarf aufzuzeigen. Das kann ebenfalls die Akzeptanz der Massnahme erhöhen.

Auch die Umgestaltung von schlecht ausgenutzten (Park-)Plätzen kann indirekt zur Veloförderung beitragen: Anstelle von Verkehr wird Aufenthaltsqualität geschaffen (sei es auch nur als Zwischennutzung). Das Beispiel Mimersplatz (nahe dem Bahnhof Norrebro) zeigt, wie mit geringen Kosten neuer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann, was für das Quartier einen grossen Mehrwert bedeutet: Die Parkplätze wurden aufgehoben und die Fläche entsiegelt. Anstelle von Asphalt wurde eine versickerungsfähige Mergeloberfläche erstellt und mit Sitzbänken sowie Bepflanzen kleinerer Hügel gestaltet. Alte Randsteine grenzen die bepflanzten Bereiche vom Aufenthaltsbereich ab (vgl. Abb. 8).

INDIREKTE MASSNAHMEN

Neben den erwähnten Elementen mit direktem Einfluss auf den Autoverkehr (sog. Push-Massnahmen) sind auch indirekte Mass-

nahmen möglich (Pull-Massnahmen). Dazu können alle Elemente gezählt werden, die der konkreten Förderung des Veloverkehrs dienen. Diese hier aufzuzählen, würde den Rahmen des Artikels sprengen. Auf eine Massnahme in der Agglomeration von Kopenhagen wird noch kurz eingegangen: den Supercykelstier.

Eine wichtige Voraussetzung für das Velo als Alternative zum Auto ist, neben dem Ausbau des ÖV (inkl. Velotransport in der S-Bahn), ein gutes Netz von Veloschnellrouten. In Dänemark wird dazu der Supercykelstier geplant, ein vorwiegend radiales, aufs Zentrum von Kopenhagen ausgerichtetes Velobahnennetz. 2012 wurde die erste, 17 km lange Route eröffnet. Zurzeit sind über 200 km realisiert, das Ziel bis 2045 sind ca. 850 km. Damit das Angebot auch von den Autofahrenden wahrgenommen wird, werden Abschnitte gerne in Sichtdistanz zur Autobahn erstellt. Stehen die Autofahrenden dort im Stau, sehen sie die vorbeifahrenden Velos und werden indirekt dazu motiviert, das nächste Mal wieder das Velo zu nehmen.



Abb. 9: Der Supercykelstier-Radweg entlang der Autobahn hat zum Ziel, dass die im Stau stehenden Pendlerinnen und Pendler das nächste Mal wieder mit dem Velo zur Arbeit fahren.



Abb. 8: Beispiel einer kostengünstigen Umnutzung von Parkplätzen zu einem öffentlichen Platz

ZUM SCHLUSS NOCH DIES

- Kopenhagen fördert seit vielen Jahren den Veloverkehr. Sein Anteil nimmt entsprechend kontinuierlich zu. Wird die Stadt als Massstab genommen, sollte man sich dieses langen Zeitraums bewusst sein. Was man heute sieht, ist das Ergebnis von 100 Jahren Planung.
- Vermutlich liegt der Schlüssel auch nicht (nur) bei der Veloinfrastruktur, sondern beim Auto bzw. der Menge an Autos. Je besser die Situation für die Autos ist, desto mehr kommen. Das gilt aber auch umgekehrt und für andere Verkehrsträger. Sind die Autos weg, kommen die Leute. Folglich ist der Mensch die Skala. Wichtig ist somit, die Kapazität in Personen zu denken/zu messen und nicht in Anzahl Autos/Tag. → «Make Cities for the people, not for cars.»
- Bei aller Freude über die velofreundliche Situation in Kopenhagen kommt doch auch etwas Ratlosigkeit auf, wenn neben 3 m breiten Radwegen, die übervoll mit Velos sind, noch 2 Fahrspuren mit wenig MIV vorhanden sind. Es taucht unweigerlich die Frage auf: Warum bauen sie den Radweg nicht zu Lasten MIV auf 6 m aus...? (vgl. Abb. 10)



Abb. 10: Abschnitte mit Verbesserungspotential für den Veloverkehr gibt es auch heute noch in Kopenhagen.

GENF: VELOWEGE OHNE LÜCKEN!

BARBARA PILLONEL, DÉLÉGUÉE À LA COMMUNICATION ET PROMOTION MOBILITÉS DOUCES, VILLE DE GENÈVE

An der Fachexkursion der Velokonferenz Schweiz im September 2022 wurde die Realisierung von durchgehenden Velorouten in der Stadt und Agglomeration Genf erläutert und die Infrastruktur befahren. Besonders beispielhaft ist die Task Force Velo und der Paradigmenwechsel zugunsten des Veloverkehrs.

In der Schweiz haben insbesondere die 7 km langen «Corona-Pisten» für Velofahrende, die innert zwei Monaten nach dem Lockdown errichtet wurden, für Aufsehen gesorgt. Die Realisierung dieser Velostrecken führte zu temporären Verkehrsanordnungen, von denen einige nun dauerhaft sind, während andere sich noch im Bewilligungsverfahren befinden. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Aktion nicht einfach aus dem Hut gezaubert wurde, sondern vielmehr das Ergebnis einer bereits bestehenden Zusammenarbeit von Stadt und Kanton ist. Dabei sind politische Entscheidungsträgerinnen und -träger und Fachkräfte in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe, der Task Force Velo, eingebunden.

Die Task Force legt Prioritäten fest, steuert die Ressourcen und verfolgt die Umsetzung von Projekten durch direkte politische Aufträge. Sie wurde gegründet, weil es immer wieder sehr grosse Schwierigkeiten bei der Koordination der städtischen und kantonalen Kompetenzen und Interessen gab. Dies verzögerte oder verhinderte die Umsetzung von Projekten.

Das Beispiel Genf zeigt, wie eine günstige politische und gesetzliche Ausgangslage für eine schnelle Umsetzung genutzt werden kann. Kurzfristige Massnahmen können, begleitet von einem sorgfältigen Monitoring, in dauerhafte Lösungen überführt werden.

DER GENFER KONTEXT

Im Juni 2021 hat der Staatsrat (Exekutive des Kantons Genf) seinen verschärften Klimaplan mit ehrgeizigen Zielen vorgelegt. So sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2030 um 60 % reduziert werden, um bis 2050 CO₂-neutral zu sein. Für die Mobilität bedeutet dies einerseits, dass die mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Kilometer



Abb. 1: Pont de la Coulouvrenière, «Corona-Piste»

um 40 % reduziert und andererseits 40 % des Fahrzeugbestands auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden soll. Um diese Veränderungen beim MIV zu unterstützen, ist die Sicherung des Velowegnetzes von prioritärem kantonalem Interesse, denn so können die verschiedenen Zentren im Kanton effizient miteinander vernetzt werden.

Das Velowegnetz entspricht auch dem Veloweggesetz des Bundes, das 2023 in Kraft treten soll. Es besteht der erklärte Wille, auf die zunehmende Nutzung neuer Formen der aktiven Mobilität (auch Langsamverkehr genannt) angemessen zu reagieren. So soll das Velowegnetz gesichert, konsolidiert und ausgebaut werden, die Begleitmassnahmen des Léman Express (grenzüberschreitende S-Bahn) sollen intensiviert werden, das LMCE* soll konkretisiert werden und auch die Steuerung und Begleitung der Projekte sowie der Dialog sollen verbessert werden.

Parallel zum Bau der Infrastruktur werden weitere Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs ergriffen. Dazu ge-

hören ein Bikesharing-System, das kontinuierlich ausgebaut wird; mehrere Velostationen; Erleichterungen wie das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende; weitere Massnahmen zur Verbesserung der Querbarkeit von Tramschienen sowie eine kantonale Subvention für Lastenvelos. Für die Orientierung und bessere Sichtbarkeit der Radrouten wird derzeit eine Wegweisung eingeführt, welche die neuen Infrastrukturen und Velobahnen integriert und mit einem Leitsystem in Echtzeit, der App «Géovélo», ergänzt wird. Für das Genfer Stadtzentrum wird derzeit ein neuer Velostadtplan erstellt. Mit Routenvorschlägen für Familien und Velo-Neulinge wird eine neue Zielgruppe angesprochen.

Die Finanzierung erfolgt über die Agglomerationsprogramme 1, 2 und 3, über kantonale und kommunale Betriebsbudgets, über spezifische Finanzierungsgesetze sowie mit CHF 20 Mio., die für die Umsetzung des Aktionsplans bereitgestellt wurden.



Abb. 2: Avenue Pictet-de-Rochemont

THEORIE UND PRAXIS

Am Vormittag wurde von Kanton und Stadt die ehrgeizige Genfer Velostrategie inklusive Umsetzungsprogramm und Finanzierung vorgestellt. Zur Strategie gehört auch die Realisierung von lückenlosen «axes forts» (entsprechend den Velobahnen), welche die bisherigen «voies vertes» (gemeinsame Führung von Fuss- und Veloverkehr) ergänzen.

Die Stadt Genf setzte im Rahmen einer «taktischen» Stadtplanung den Schwerpunkt auf laufende Projekte und vollzieht einen Paradigmenwechsel bei der Projektdurchführung: Die Bedürfnisse der Velofahrenden werden prioritär behandelt, andere Mobilitätsformen haben sich entsprechend umzuorganisieren. Früher musste die Machbarkeit von Projekten durch Verkehrsstudien nachgewiesen werden, die sich an der Verkehrsbelastung orientierten und nicht immer zu günstigen Ergebnissen für den Veloverkehr führten.

Am Nachmittag wurden auf einer zweistündigen Besichtigungstour die am Vormittag vorgestellten Infrastrukturen befahren und getestet. So erhielten die Teilnehmenden einen Überblick über die Bedingungen für den Veloverkehr in Genf.

DIE EXKURSION

BOULEVARD GEORGES-FAVON: EINE BEISPIELHAFTE CORONA-MASSNAHME

Diese wichtige Strasse ist von kantonaler Bedeutung und verbindet als Hauptachse des Veloverkehrs die Plaine de Plainpailais mit dem SBB-Bahnhof Cornavin (Hauptbahnhof). Vor dem



Abb. 3: Boulevard Georges-Favon, «Corona-Piste»

Umbau gehörten zu diesem «schwierigen» Boulevard neben dem in der Fahrbahnmitte angeordneten Tram zwei Fahrspuren für den MIV in jede Richtung. Die Verkehrsbelastung ist hoch: über 14'000 Fahrzeuge/Tag in Richtung Bahnhof und fast 17'000 Fahrzeuge/Tag in der Gegenrichtung. Dieser Abschnitt bildete eine grosse Lücke im Veloroutennetz.

Der Einrichtungsradweg wurde 2020 als Corona-Sofortmassnahme erstellt. Er ist aber aufgrund einer Einsprache noch nicht endgültig bewilligt. Obwohl der Radweg von den Velofahrenden befürwortet wird, den politischen Zielen entspricht und die gesetzlichen Verpflichtungen erfüllt, sind Gerichtsverfahren hängig. Dennoch besteht der starke Wunsch nach einer dauerhaften Lösung. Deshalb wurde unter der gemeinsamen Bauherrschaft von Kanton und Stadt eine Ausschreibung lanciert mit dem Ziel, auf dem Boulevard Georges-Favon durchgehende Veloverbindungen in beide Richtungen zu schaffen.

QUAI DES BERGUES

Dieser symbolträchtige Ort befindet sich am Seebecken und hat einen hohen denkmalpflegerischen Wert. Angesichts der stark frequentierten Fussgängerzone stellt sich die Frage, ob eine Koexistenz mit Velos und gleichgestellten Fahrzeugen wie Elektro-Trotinetts sinnvoll sei. Dieser Fahrverkehr dürfte schwierig zu kanalisieren oder zu verlangsamen sein, da es sich um eine für Velofahrende sehr gut lesbare und gut ins Netz eingebundene Verbindung handelt.

Die Stadt wollte den Promenaden-Charakter des Quais erhalten und zusammen mit der saisonalen Möblierung mit



Abb. 4: Quai des Bergues: Fussgängerzone



Abb. 5: U-cyclable: Quais du Mont-Blanc und Wilson

Stühlen und Sonnenschirmen einen ungestörten Aufenthaltsort gewährleisten. Deshalb wurde die Durchfahrt für Velos verboten. Diese schwierige Entscheidung wurde in Absprache mit Geschäftsleuten und Veloverbänden getroffen. Letztere stimmten einer Umleitungsstrecke über kleine Parallelstrassen zu.

Zum jetzigen Zeitpunkt (Oktober 2022) wird der Quai endgültig zur Fussgängerzone und die Erkennbarkeit der Umleitungsstrecke verbessert. Um den Verlust einer intuitiven und direkten Achse auszugleichen, wurde die Realisierung eines neuen Zweirichtungsradwegs entlang der linksufrigen Rue du Rhône zu einem vorrangigen Projekt erhoben, das von der Task Force Velo verfolgt wird.



Abb. 7: Voie verte: Fuss- und Veloverkehr werden auf Strecke mit Gefälle getrennt geführt.

«VOIES VERTES» UND «AXES FORTS»

Diese beiden wichtigen Netzbestandteile ergänzen sich gegenseitig und tragen wesentlich zu einem durchgängigen und dichten Velonetz im Kanton bei. Die «voies vertes» sind für den Fuss- und Veloverkehr bestimmt und sind als neue öffentliche Räume Bestandteile des umfassenden Netzes. Sie sind optimal in den lokalen Kontext integriert und werden zwecks guter Erkennbarkeit mit einer eigenen Signalisation versehen. Besonders wichtig ist die gute Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen, auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Für die «voies vertes» wird ein Lichtraumprofil von 6,0 m ohne Trennung der Verkehrsflächen empfohlen, davon ausgenommen sind Trottoirs. Praxistests von Fussverkehrsorganisationen zeigen, dass die Nutzerinnen und Nutzer die den einzelnen Verkehrsformen zugewiesenen Flächen kaum respektieren, was für ältere Menschen ein Gefühl von Stress und Unsicherheit mit sich bringt. Um eine abschreckende Wirkung auf ein sensible Nutzergruppen zu vermeiden, sollten beruhigte, integrative Räume mit hoher gestalterischer Qualität geschaffen werden.

«Axes forts» (sie entsprechen Velobahnen) sind für den Veloverkehr und für dem Velo ähnliche Fahrzeuge bestimmt. Sie bauen auf den bestehenden Netzen auf, wobei die Gestaltung zurückhaltend ist. Das Ziel besteht vor allem darin, durch Schliessen von Netzlücken und Verbesserungen an Kreuzungen direkte und sichere Routen zu gewährleisten. Dies geschieht z. B. mit einer velofreundlichen Programmierung von Lichtsignalanlagen. Die «axes forts» sollten möglichst auf eigenen Trassees mit komfortablen Lichtraumprofilen geführt werden.



Abb. 6: Die Voie verte dient auch dem Aufenthalt.

Bei der Besichtigung vor Ort wurde die neu gestaltete Rue Pictet-de-Rochemont befahren. Sie verbindet die Anlagen rund um das Seebecken (U-Radweg) mit dem Bahnhof Eaux-Vives und führt auf der Voie verte weiter in Richtung Annemasse (Frankreich). Diese Verbindung zeigt beispielhaft, wie eine Voie verte wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklung ist.

Während die Voie Verte landschaftliche Qualitäten aufweist und zu Spaziergang und Aufenthalt einlädt, wurde dank der Task Force Velo die Avenue Pictet-de-Rochemont mit Velostreifen ausgestaltet. Obwohl sie hinsichtlich der Lichtraumprofile sicher und komfortabel befahrbar ist, konnten auf dieser 1,7 km langen Achse kurzfristig nur Velostreifen realisiert werden. Es stellt sich bereits jetzt die Frage, ob diese Massnahme auch über die Rue de la Scie hinaus auf dem Quai Guisan und entlang des Englischen Gartens umgesetzt werden soll, um die Mont-Blanc-Brücke zu erreichen. Darüber hinaus wird längerfristig eine vollständige Neugestaltung in Betracht gezogen, um die Qualität der öffentlichen Räume und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern.

L'AVENUE DU MAIL

Die Avenue du Mail grenzt an die Plaine de Palais, einem symbolträchtigen und stark frequentierten Ort mit Markt und zahlreichen Veranstaltungs- und Freizeitaktivitäten. Die Umgestaltung eines Strassenabschnitts von der «Corona-Piste» zu einer definitiven Lösung entwickelte sich hier zu einem Grossprojekt und ist ein Beispiel für den «taktischen» Städtebau: Es wur-

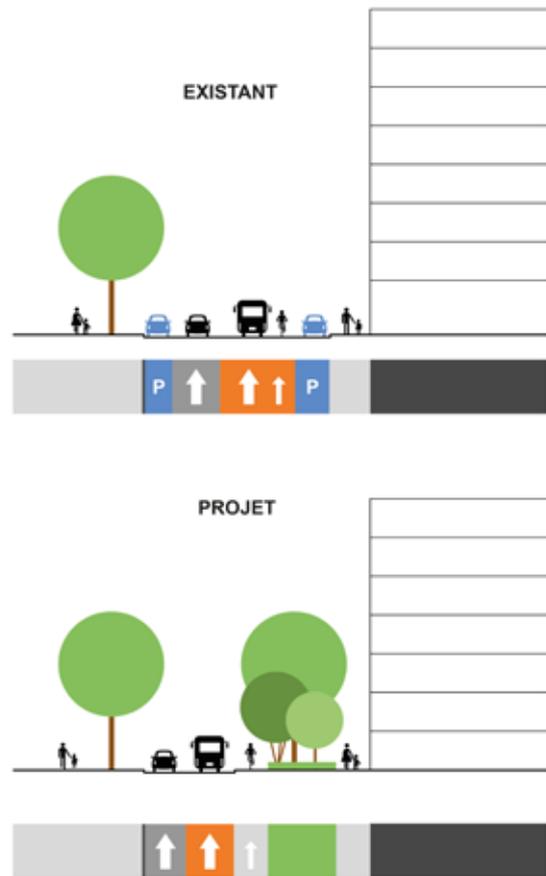


Abb. 8: Avenue du Mail, Querschnitt



Abb. 9: Avenue du Mail

de gezeigt, dass auch mit der Aufhebung einer Fahrspur ein reibungsloser Ablauf des MIV gewährleistet werden kann. Der so gewonnene Raum kann neu organisiert werden: Ein «Garten-Trottoir» reduziert die versiegelten Flächen und leistet einen Beitrag gegen die Stadterwärmung, zugleich wird damit der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert. Der Radweg entlang des Trottoirs wird auf einigen Abschnitten zusammen mit der Busspur geführt (siehe Querschnitt).

SCHLUSSBEMERKUNGEN

In den letzten zehn Jahren ist der Modal Split des Veloverkehrs im Kanton Genf bei den Pendlerfahrten von 6 % auf 11 % gestiegen, während er beim MIV von 40 % auf 35 % gesunken ist. Auch bei den Zahlen des Veloverkehrs ist mit einer geschätzten jährlichen Zunahme von 10 % ein Aufwärtstrend zu beobachten. Diese Resultate sind ermutigend und zeigen, dass der neue Ansatz in der städtischen und kantonalen Planung und Realisierung von Projekten mit der Task Force Velo Wirkung zeigt.

SOZIALE INFRASTRUKTUR – VELOFÖRDERUNG FÜR KINDER, JUGENDLICHE UND ERWACHSENE IN BERN UND KÖNIZ

MICHAEL LIEBI, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR STADT BERN

TANJA HUG, FUSS VELO KÖNIZ, GEMEINDE KÖNIZ

DOMINIK GUGGISBERG, PRO VELO BERN

Ein Plädoyer für einen erweiterten Infrastrukturbegriff: Die Stadt Bern, die Gemeinde Köniz und Pro Velo Bern fördern das Velofahren nicht nur mit neuen Velorouten, sondern auch mit Aktionen und Kursen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene.

Velofahren von «Acht bis Achtzig» ist eines der Leitmotive der Veloförderung. Breit durchgesetzt hat sich die Haltung, dass hierfür eine einladende und als attraktiv empfundene Veloinfrastruktur erstellt werden muss. Unter dem Begriff Infrastruktur werden zumeist gebaute und markierte Massnahmen auf den Strassen verstanden.

Die Häufigkeit der Velonutzung und der Status des Velos als Verkehrsmittel hängen aber bekanntermassen von weiteren Faktoren ab. So wird z. B. in velo-affinen Kreisen oft vergessen, dass nicht in allen Haushalten Velos verfügbar sind und nicht alle erwachsenen Personen Velo fahren können oder sich das Velofahren im Strassenverkehr zutrauen. Ob und wieviel Kinder und Jugendliche Velo fahren, hängt somit auch von der Familie ab – im ersten Lebensabschnitt werden die Mobilitätsmuster schliesslich stark von den Eltern mitgeprägt.

Aber auch verschiedene staatliche Institutionen und deren Regelungen oder Aktivitäten prägen das Mobilitätsverhalten und den Status des Velofahrens. Hervorzuheben sind hier na-

türlich die Schulen als wohl wichtigster Ort der Sozialisation ausserhalb des Elternhauses. Dass man dem Erlernen des Velofahrens bei Kindern und Jugendlichen behördliche Aufmerksamkeit schenkt, zeigen beispielsweise die bekannte «Veloprüfung» oder Regelungen, ab welchem Alter Kinder mit dem Velo zur Schule fahren dürfen.

Somit wird deutlich, dass es nebst der gebauten Infrastruktur auch eine «soziale Infrastruktur» braucht, damit Velofahren für Kinder und Jugendliche zugänglich wird. In der englischsprachigen Planungswelt hat sich dafür der Begriff «human infrastructure» durchgesetzt.

Auf den oben genannten Überlegungen aufbauend, haben die Stadt Bern, die Gemeinde Köniz sowie Pro Velo Bern in den letzten Jahren ein facettenreiches Massnahmen-Paket entwickelt und umgesetzt. Damit soll die Zugänglichkeit des Verkehrssystems Velo für Kinder und Jugendliche verbessert werden.

Der vorliegende Artikel gibt – in kurzer Form – einen Einblick in die verschiedenen Massnahmen und Tätigkeiten für Kinder und Jugendliche in der Region Bern. Vieles ist im Austausch und in partnerschaftlicher Zusammenarbeit entstanden – unter dem Lead der Gemeinde Köniz, der Stadt Bern und von Pro Velo Bern, den beteiligten Schulen, der Jugendarbeit oder mit den Jugendlichen selbst.



Abb. 1: Kinderverleih

HANDLUNGSFELD FAMILIE

KINDERVELOVERLEIH

Gerne geht vergessen, dass nicht in allen Familien ein Zugang zum Velo besteht. Die Stadt Bern hat deshalb das Preisgeld des Prix Veloinfrastruktur 2020 zum Anlass genommen, im Quartier Tschamergut einen Kinderverloerleih aufzubauen. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit dem Dachverband für offene Arbeit mit Kindern der Stadt Bern (DOK) durchgeführt.

Ziel des Projektes ist es, wenig velo-affinen Familien den Zugang zu Velos zu ermöglichen. Es stehen insgesamt 18 Kinderverlos für verschiedene Altersstufen zur Verfügung. Die Kinder (resp. ihre Eltern) können ein Velo gegen ein geringes Depot ausleihen.

Die Dauer der Ausleihe ist grundsätzlich auf ein halbes Jahr beschränkt. Danach muss das ausgeliehene Velo beim Kindertreff Tscharni zum Velo-Service gebracht werden. Zu diesem Zeitpunkt haben die Kinder die Möglichkeit, die Ausleihe zu verlängern oder auf das nächstgrössere Velo umzusteigen. Ausleihtermine sind jeweils Februar/März und August/September.

Die Eröffnung des Veloverleihs im Rahmen eines kleinen Quartierfestes stiess im Frühling 2022 auf reges Interesse – nun ist der erste Berner Kinderverloerleih in Betrieb.



Abb. 2: Eröffnung Kinderverloerleih Bern-West (Foto: Marco Zanoni)

VELOKURSE FÜR FAMILIEN

Seit Jahren bietet Pro Velo Bern Velokurse für Familien in der Stadt und Region Bern an.

Diese Kurse ergänzen die schulische Verkehrserziehung durch die Polizei, erreichen aber auch die Eltern. In der Theorie lernen die

Erwachsenen, worauf sie achten sollen, wenn sie mit ihren Kindern auf der Strasse unterwegs sind. Die praktischen Übungen richten sich an Familien mit Kindern zwischen sechs und zwölf Jahren. Geübt wird auf verkehrsfreien Plätzen und auf Quartierstrassen.

VELOFAHRKURSE FÜR ERWACHSENE

Die Erfahrung zeigt, dass die soziale Herkunft einen Einfluss auf den Stellenwert des Velos innerhalb einer Familie hat, oft über Generationen hinweg. Aus diesem Grund erachten wir es als wichtig, dass auch den erwachsenen Familienmitgliedern Handgeboten wird, das Velofahren kennenzulernen. Insbesondere Frauen, die nach Bern (oder in die Schweiz) migriert sind und in prekären sozio-ökonomischen Verhältnissen leben, haben selten die Gelegenheit, im privaten Bereich das Velofahren zu erlernen.

In den auf Erwachsene zugeschnittenen Kursen von Pro Velo Bern werden in einem ersten Schritt auf verkehrsfreien Plätzen die Basics vermittelt: Das Gleichgewicht halten, Beschleunigen und Bremsen, Kurvenfahren und Schalten. Fortgeschrittene erhalten eine Verkehrsregel-Schulung, lernen Fahrmanöver und üben diese auf Quartierstrassen.

Die Kurse verändern die Einstellung zum Velo und ermöglichen, dass Kinder und Jugendliche gemeinsam mit ihren Eltern Velo fahren können.

Die Durchführung findet immer zusammen mit einem lokalen Partner statt, zum Beispiel dem Mütterzentrum Bern-West. Diese Zusammenarbeit öffnet Türen und senkt Hemmschwellen. An der Finanzierung beteiligen sich die Könizer Fachstelle Alter, Jugend und Integration, die Berner Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie das kantonale Integrationsprogramm KIP.



Abb. 3: Kurszertifikat von Pro Velo Bern

HANDLUNGSFELD SCHULE

DAS VELO IN DEN SCHULALLTAG INTEGRIEREN: VON AUSFLÜGEN BIS VELOTASCHEN NÄHEN

Wie gelingt eine Abschlussreise in der 9. Klasse mit dem Velo? Diese Frage stellte sich ein Klassenlehrer des Oberstufenzentrums Köniz vor drei Jahren das erste Mal. Er wollte mit seiner damaligen 9. Klasse mit dem Velo auf Abschlussreise – und scheiterte. Er hatte unterschätzt, dass es mehr Vorbereitung gebraucht hätte. Das war die Ausgangslage für ein Pilotprojekt, das nun kurz vor dem Abschluss steht.

Die jetzige 9B ging vor kurzem auf mehrtätige Abschlussreise – mit dem Velo! Damit das geklappt hat, brauchte es zwei Jahre Vorbereitung. Beginnend mit dem ersten Elternabend in der 7. Klasse, wo das Velo als Verkehrsmittel im Schulalltag

thematisiert wurde, weiter zu kleinen und grösseren Übungsrunden ums Schulhaus bis zum Herstellen eigener Velotaschen im textilen Gestalten. Weil der Klassenlehrer das Thema immer wieder aufgenommen hat, hatten die Schüler und Schülerinnen bis am Schluss alles, was es braucht: ein fahrtüchtiges Velo, Fertigkeiten und Übung im Velofahren (z. B. auch Fahren in der Gruppe), eine gewisse Routine (den Rucksack richtig aufs Velo schnallen, will gelernt sein) und nicht zuletzt Vorfreude und Lust auf die bevorstehende Reise.

Die «lessons learnt» will die Gemeinde nun auf weitere Schulen ausweiten – sei es mit Mobilitätsverantwortlichen pro Schule, aber auch mit einer konkreten Timeline für Tätigkeiten während der Schulzeit und einer Checkliste.



Abb. 4: Üben, üben, üben — zum Beispiel für die Velo-Abschlussreise von Köniz nach Montreux (Foto: Daniel Bill, Gemeinde Köniz)

VELOAUSFLÜGE FÜR SCHULKLASSEN

Für Klassen der Sekundarstufe I entwickelt die Stadt Bern gemeinsam mit Pro Velo Bern Routenvorschläge für Veloausflüge. Pro Schulkreis wurden oder werden jeweils zwei altersgerechte Veloausflüge erstellt. Die Ausflüge sind so konzipiert, dass sie innerhalb eines halben Schultages durchgeführt werden können.

Je Tour wird den Lehrpersonen eine Karte zur Verfügung gestellt, auf der neben der Route auch mögliche Rastplätze sowie points of interest zu finden sind, die sich mit dem Unter-

richt im Klassenzimmer verbinden lassen. Lehrpersonen haben zudem die Möglichkeit, zwei bis drei erfahrene Begleitpersonen beizuziehen. Diese sind entweder Fahrkurs- oder DEFI VELO-Leitende (siehe Kurztex «DEFI VELO») und führen vor der Ausfahrt auf dem Pausenplatz einen Velocheck durch und prüfen die Velos sowie die Fahrkünste der Schüler*innen. Für den Materialtransport werden den Schulen Lastenvelos zur Verfügung gestellt.

SELBSTÄNDIGE SCHULWEGE MIT DEM VELO

Viele Schulwege in Bern führen durch verkehrsberuhigte Quartierstrassen mit Tempo 30 oder Tempo 20. Der Schulweg kann deshalb vielerorts auch von Kindern im Primarschulalter mit dem Velo zurückgelegt werden – mit oder ohne Begleitung von Erwachsenen. Die Verkehrsplanung steht daher im Austausch mit den Schulleitungen und kommuniziert aktiv:

- Der Schulweg liegt in der Verantwortung der Eltern – sie bestimmen, was dem Kind zugemutet werden kann.
- Die Stadt Bern als Strasseneigentümerin trägt die Verantwortung für sichere Schulwege – sie setzt kontinuierlich Velomassnahmen im Sinne von «8-80» um.
- Die Schulen dürfen auf die Vorteile des selbstständigen Schulweges hinweisen – auch per Velo und auch für kleinere Kinder.
- Velofahrverbote für Schulwege im Primarschulalter gehören der Vergangenheit an.



Abb. 5: Schülerinnen und Schüler unterwegs in Bern (Foto: Ramon Lehmann)

BIKE2SCHOOL – KÖNIZ CHALLENGE

Um mehr Schulklassen zur Teilnahme bei Bike2school zu animieren, erweitert die Gemeinde Köniz seit 2021 die Frühlingsaktion: Im Rahmen der «Köniz Challenge» kommen alle angemeldeten Klassen in den Genuss eines kostenlosen Velosicherheitschecks (mehr siehe Box unten). Ausserdem gibt es einen zusätzlichen Wettbewerb innerhalb der Könizer Klassen: Die Klasse mit den meisten Punkten gewinnt einen Besuch bei der Gelateria di Berna, die Klasse mit den meisten Kilometern einen Brunch im Klassenzimmer. Beide Preise waren mit wenig Aufwand zu organisieren, haben aber den Wettbewerb zwischen den Klassen und damit die Anzahl Anmeldungen gefördert und für viel Freude gesorgt.

Die Anzahl Anmeldungen konnte von durchschnittlich zwei bis drei Klassen auf 25 Schulklassen gesteigert werden und im Frühling fuhren fast 500 Kinder und Jugendliche mit dem Velo zur Schule!



Link auf Video

Abb. 6: Glacé à discrétion für die Gewinnerklasse der Bike2school - Köniz Challenge (Foto: Daniel Bill, Gemeinde Köniz)

VELOSICHERHEITSCHECK

Eine Herausforderung bei der Förderung des Velos im Schulalltag oder auf dem Schulweg sind nebst fehlenden vor allem fahrtüchtige Velos. Als Antwort darauf werden in Köniz in Zusammenarbeit mit lokalen Velofachgeschäften Velosicherheitschecks beim Schulhaus angeboten.

Im besten Fall werden die Kinder und Jugendlichen beim Check eingespannt, z. B. indem sie selber ihre Reifen aufpumpen (gut gepumpte Reifen reichen oft schon, um das Velo wieder fahrtüchtig zu machen), die zur Verfügung gestellte neutrale Checkliste ausfüllen oder einfach zuschauen, was der Mechaniker überprüft und justiert. Kleinere Reparaturen werden vor Ort durchgeführt. Die Kosten für die Checks übernimmt die Gemeinde. Einige Könizer Fachgeschäfte haben die Checks sehr günstig oder sogar unentgeltlich angeboten – aus ihrer Sicht eine Marketingmassnahme.

Die Checks finden zum Beispiel im Rahmen von Bike2school statt, könnten aber auch vor einer Schulreise per Velo angeboten werden.



Abb. 7: Velosicherheitscheck beim Schulhaus (Foto: Tanja Hug, Gemeinde Köniz)

HANDLUNGSFELD VELOKOMPETENZEN

DEFI VELO

DEFI VELO, eine Aktion von Pro Velo und IDEE21, macht 15- bis 20-jährigen Jugendlichen (Schulklassen der Sekundarstufe II.) auf originelle und spielerische Art das Velofahren schmackhaft. Es wird ein positives Bild des Velos vermittelt und die Jugendlichen für die umweltverträgliche, gesunde und platzsparende Mobilität mit dem Velo motiviert. Gleichzeitig erweitern die Jugendlichen ihre Velokompetenzen in den Bereichen Mechanik, Geschicklichkeit und Sicherheit.

Abb. 8: DEFI VELO



VELOFREIZEITANLAGEN UND VELO SKILLS SCHUL-TOUR

Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren in allen Stadtteilen mindestens eine Velofreizeitanlage realisiert. Darunter fallen Pumptracks, Rollparks und Velospielplätze für die Kleinsten. Sie laden zur Benutzung mit verschiedenen Geräten ein, sind öffentlich zugänglich und kostenlos benutzbar.

Zusätzlich besucht das Sportamt der Stadt Bern mit der Velo Skills Schul-Tour verschiedene Schulen direkt vor Ort und hilft Kin-

dem und Jugendlichen, ihre Velofähigkeiten zu verbessern und mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu erlangen. Die Schul-Tour besteht aus zwei Bestandteilen: dem mobilen Pumptrack und dem interaktiven Velo-Verkehrssquiz.

Die Velo Skills Schul-Tour bleibt zwischen drei und acht Wochen an einem Standort. Während dieser Zeit steht sie den Schülerinnen und Schülern sowie der Quartierbevölkerung zur Verfügung.



Abb. 8: Pumptrack in Bern (Foto: Sportamt Stadt Bern)

SKILLS FÜR DIE VERKEHRSPANUNG: BEFAHRUNGEN VON VELOHAUPTROUTEN MIT KINDERN UND JUGENDLICHEN

Die Stadt Bern hat im «UNICEF Aktionsplan für eine kinderfreundliche Gemeinde 2021–2024» (Stadt Bern, 2020) festgehalten, dass Kinder und Jugendliche bei der Planung von Velorouten miteinbezogen werden sollen. Dazu wurde im September 2021 eine Befahrung der Veloinfrastruktur mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt. Ziel war, die Velohauptrouen «Wankdorf» und «Ostring» einem Qualitätscheck zu unterziehen und die Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen in die weitere Planung aufzunehmen.

Die Befahrungen haben ergeben, dass eine Veloinfrastruktur mit klarer Führung, separaten, vom motorisierten Verkehr getrennten Velostreifen und Velowegen essenziell ist für das Sicherheitsempfinden der Kinder und Jugendlichen.

Nur bei einer sicheren Veloinfrastruktur ist es der Zielgruppe möglich, entspannt und mit Freude Velo zu fahren.

Die Befahrungen haben dazu beigetragen, Sofortmassnahmen auf der Papiermühlestrasse zur Verbreiterung der Velostreifen und durchgängiger Markierung im Mai 2022 umzusetzen. 2022 sind weitere Befahrungen mit Kindern vorgesehen.



Abb. 9: Schülerinnen und Schüler bewerten die Velohauptrouen. (Foto: Ramon Lehmann)

DIE VELOKARTE FÜR DIE HOSENTASCHE

Natürlich gibt es inzwischen unzählige Apps und Karten, die uns den richtigen Weg weisen. Entweder zeigen sie uns aber die schönsten Routen für die Freizeit oder dann einfach das Strassennetz. Die praktischen, kurzen Wege, allenfalls auch abseits der Hauptstrassen, sind vor allem für Noch-nicht-Velofahrende meist nicht sichtbar.

Was wir in Köniz wollten: Eine handliche Karte, die Neuzugezogenen oder auch Kindern und Jugendlichen die (Velo-) Wege in Köniz aufzeigt. Dabei stehen nebst den Hauptverbindungen auch «Schleichwege» oder Abkürzungen im Fokus, die nur die «Locals» kennen.

Die Velokarte erscheint in der Reihe der vom kantonalen Tiefbauamt herausgegebenen VELOguides und wird vom Tiefbauamt finanziert.

Der Könizer VELOguide wurde mit der lokalen Bevölkerung erarbeitet, vertreten waren auch zwei Schülerinnen.

Den VELOguide wird es auch als WebApp geben. Er erscheint im Dezember 2022 und wird dann auch an allen Schulen abgegeben. Ziel ist, den VELOguide im Rahmen des Unterrichts zu verwenden (Kartenlesen und Navigation ist Teil des Lehrplans 21).



Abb. 10: Der VELOguide wird in den Unterricht eingebaut. (Foto: Florian Zwahlen, Oberstufenzentrum Köniz)

«Am Anfang war es Sch***e. Ich wollte nicht, aber ich habe es trotzdem gemacht. Mit der Zeit wurde mein Tempo schneller und mein Durchhaltevermögen länger. Ich gewöhnte mich daran. Jetzt mag ich es. Ich gehe überall mit dem Velo hin (...). Aber ich hasse Helme!»

«Die Kids sind sehr motiviert an der Challenge, fahren zusätzliche Kilometer nach der Schule und plötzlich kommen Kinder mit dem Fahrrad, welche man zuvor noch nie mit einem Velo gesehen hat. Es ist sooo eine Freude!» Lehrerin aus Köniz

«Ich hatte Glück, dass der Servicebus da war. Ich dachte, da sei nur ein Loch im Pneu, aber dann mussten wir den ganzen Schlauch wechseln.»

«Ich habe viele Tipps bekommen, auch wie ich mit meinem Velo schneller fahren kann.»

«Ich bin ein Schüler, der nicht so viel Velo fährt, aber nach ein paar Wochen ging es super! Ich werde jetzt sicher mehr mit dem Velo in die Schule gehen.»

«Das war sehr praktisch, ohne Service wäre wahrscheinlich mein Rad abgefallen.»

Abb. 11: Zitate von Schülerinnen und Schülern

«PROTECTED BIKELANES» IM VELOLABOR

DAVE DURNER, STADT ZÜRICH, JAKOB LEITNER, VERKEHRSTEINER AG

«Protected Bikelanes» werden zurzeit von vielen Seiten gefordert. Aber sind sie auch dazu geeignet, konkrete Konfliktpunkte zu entschärfen? Und was halten die Velofahrer*innen davon? Die Stadt Zürich führte von Frühling bis Sommer 2022 zusammen mit der verkehrsteiner AG und der ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ein Pilotprojekt mit geschützten Radstreifen durch.

DIE AUSGANGSLAGE

Auf der Baslerstrasse verläuft eine geplante Velovorzugsroute (VVR) im Westen Zürichs, vom Bahnhof Altstetten bis zum Kreis 4. Im Herbst 2020 wurden erste Sofortmassnahmen umgesetzt. Der Parkplatzabbau schuf viel freien Platz für grosszügige Radstreifen. In einem weiteren Schritt werden bis Anfang 2023 unter anderem abschnittsweise Einbahnregimes eingeführt, diverse Abbiegebeziehungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gekappt und damit vom motorisierten Verkehr entlastet.

An der VVR befindet sich das Einkaufszentrum Letzipark. Es generiert viel Autoverkehr, der teilweise über die Baslerstrasse und damit über die VVR ins Parkhaus fährt (siehe Abbildung 1). Leider nehmen die Autofahrer*innen beim Befahren und Queren des knapp 2 m breiten, rot eingefärbten Radstreifens nicht immer Rücksicht. Das zeigten auch die ersten schwarzen Velobremsspuren auf der roten Farbe. Weiter wurde der Radstreifen vom MIV als kurzfristige Anhaltefläche missbraucht, zum schleifenden Einbiegen verwendet oder aus beiden Richtungen gequert – ohne dem Veloverkehr den berechtigten Vortritt zu gewähren. Eine ausführliche Videoanalyse im September 2021 bestätigte die Beobachtungen: Konflikte waren häufig. Im Durchschnitt verlief eine von fünf Begegnungen zwischen Auto und Velo konfliktthaft.

Auch wenn bis dahin keine Unfälle verzeichnet wurden, war klar: Eine Lösung für das Problem muss her. Schliesslich sollen VVR möglichst wenige – vorzugsweise überhaupt keine – Konfliktpunkte aufweisen und sowohl objektiv als auch subjektiv sicher sein.



Abb. 1: Baslerstrasse in Zürich mit Radstreifen und Parkingeinfahrt

DIE VERSUCHSANORDNUNG

Für die VVR soll im betreffenden Abschnitt der Baslerstrasse ein Einbahnregime stadtauswärts eingeführt werden. Beim Pilotversuch ging es vor allem darum, das weiterhin bestehende Konfliktpotenzial mit den rechts abbiegenden Fahrzeugen zu entschärfen. Welche Massnahme dazu am besten geeignet ist, sollte in einem vierstufigen Verfahren überprüft werden.

- Ausgangslage – Radstreifen: Normaler, unterbrochener und rot eingefärbter Radstreifen (Ist-Zustand). Radstreifen mit unterbrochener Markierung dürfen von Autofahrenden benützt werden, solange dabei keine Velofahrenden behindert werden.
- Stufe 1 – Schutzstreifen: Der Radstreifen wurde mit einer durchgezogenen Linie ausgeführt. Der sogenannte Schutzstreifen darf von Autofahrenden nicht befahren werden. Da an der Baslerstrasse die Zufahrten zum Parkhaus und zu Veloparkplätzen gewährleistet sein müssen, handelte es sich nur um sehr kurze Abschnitte mit durchgezogener Markierung.
- Stufe 2 – «Schildkröten»: Auf der äusseren Markierung des Radstreifens wurden auffällige, jedoch theoretisch überfahrbare Elemente – sogenannte Schildkröten – montiert. Diese Schildkröten sollen einerseits die Wirkung des Radstreifens verstärken, andererseits dürfen sie für Velofahrende kein Sturzrisiko darstellen.
- Stufe 3 – Leitbaken: Die Schildkröten wurden durch Leitbaken ersetzt. Die auffälligen Leitbaken verunmöglichen einerseits das Befahren des Radstreifens durch Motorfahrzeuge, andererseits erschweren sie das Abbiegen für Velofahrende.

Jede dieser Versuchsphasen wurde analog zur Ausgangslage per Videoanalyse neun Stunden lang beobachtet. Zusätzlich wurden pro Versuchsphase rund 100 Velofahrende bezüglich ihres subjektiven Sicherheitsempfindens vor Ort befragt.



Abb. 2: Radstreifen auf der Baslerstrasse



Abb. 3: Radstreifen auf der Baslerstrasse mit Schutzstreifen



Abb. 4: Radstreifen auf der Baslerstrasse mit Schutzstreifen plus «Schildkröten»



Abb. 5: Radstreifen auf der Baslerstrasse mit Schutzstreifen plus Leitbaken

RESULTATE VIDEOANALYSE

Für die Videoanalyse wurden jeweils neun Stunden vom Freitagabend und Samstag ausgewertet. Zu diesen Zeiten war das Verkehrsaufkommen am grössten. Die Mengen des Motorfahrzeugverkehrs waren während der Versuchsanordnungen 2022 etwa 25 % höher als zum Zeitpunkt der Analyse im Herbst 2021. Auch waren in den Versuchsphasen etwas mehr Velos unterwegs. Trotz Mehrverkehr nahmen die Konflikte nicht zu. Zu vermuten ist, dass das höhere Verkehrsaufkommen generell zu mehr Begegnungssituationen von Verkehrsteilnehmenden und höherer Aufmerksamkeit sowie folglich zu langsameren Geschwindigkeiten und mehr Vorsicht führte.

Ein Einfluss des Radstreifens mit durchgezogener Markierung sowie der Schildkröten auf das Fahrverhalten der Autofahrenden war nicht erkennbar. Erst die Leitbaken führten zu einem bewussteren Rechtsabbiegen und verhinderten das schleifende Einfahren oder sogar das Anhalten auf dem Radstreifen.

Einen positiven Effekt hatten die Leitbaken auch in Hinsicht auf Konflikte zwischen Velofahrenden und rechts abbiegenden Fahrzeugen, wurden doch in dieser Versuchsphase am wenigsten konflikthafte Begegnungen registriert.

RESULTATE BEFRAGUNGEN

Generell war das Sicherheitsempfinden der befragten rund 400 Velofahrenden auf der Baslerstrasse hoch (4,58 von 6 möglichen Punkten). Während die objektiv feststellbaren Konflikte mit den Leitbaken deutlich reduziert werden konnten, war das subjektive Sicherheitsgefühl bei den Schildkröten am höchsten (5,18 Punkte). Das Resultat ist zwar signifikant, der Effekt auf die Sicherheit aber klein. Über die Gründe dafür kann nur spekuliert werden. Am plausibelsten erscheint die Erklärung, dass der Radstreifen mit einer Breite von knapp 2 m zu schmal

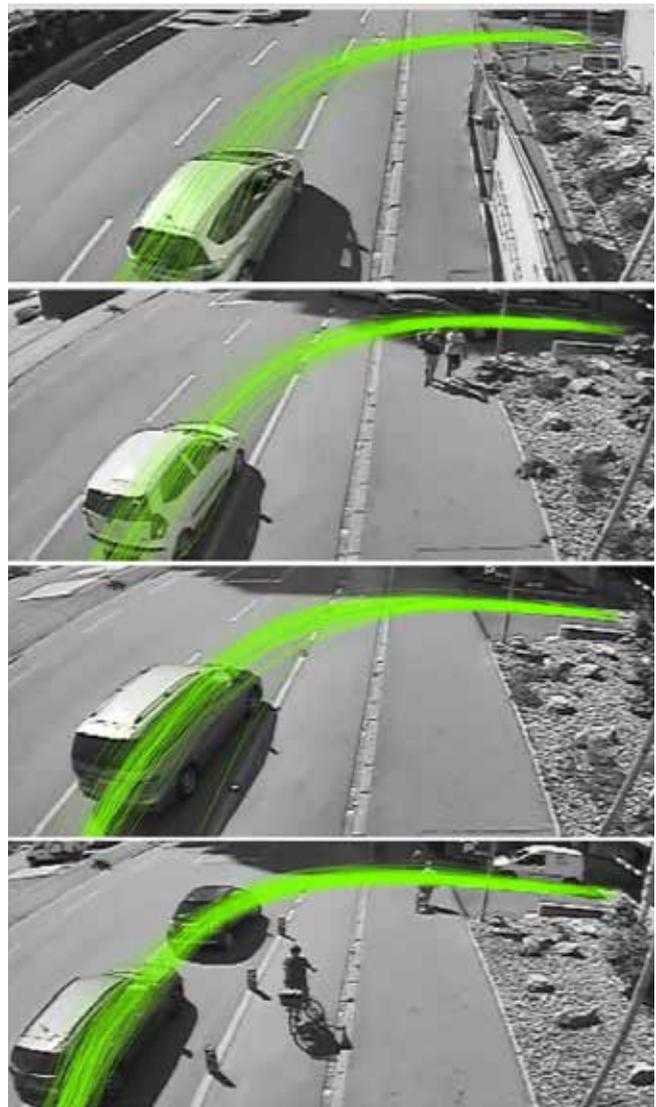


Abb. 6: Fahrlinien der Autos bei den verschiedenen Versuchsanordnungen

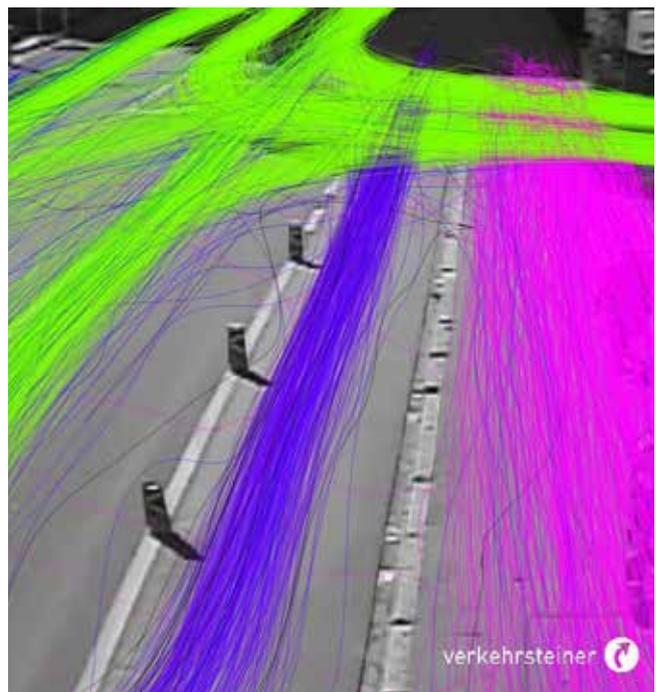
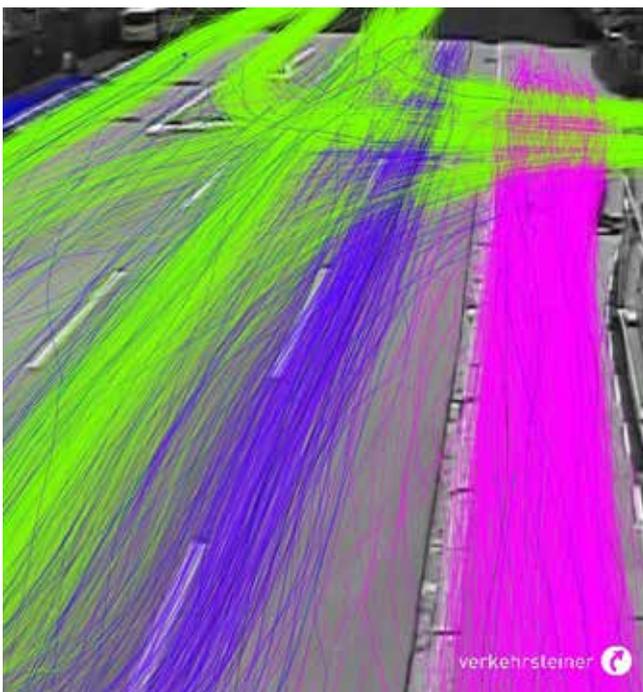


Abb. 7a & 7b: Die Bewegungslinien der Verkehrsteilnehmenden mit Radstreifen (links) und Leitbaken (rechts). Zu beachten: Bewegungslinien zeigen perspektivisch bedingt nicht den exakten Berührungspunkt der Objekte zu Strasse bzw. Trottoir, da sie auf einer höheren Ebene erfasst wurden.

für Ausweichmanöver ist, falls ein solches nötig ist. Auch das Überholen von langsamer Velofahrenden wird schwierig bis unmöglich.

Bezüglich anderer Kriterien wie Alter, Geschlecht oder E-Bike-Nutzung liessen sich keine signifikanten Unterschiede in der Bewertung feststellen.

FAZIT

Markierungen alleine genügen nicht, um die erwünschte Verhaltensänderung herbeizuführen. Leitbaken können dazu beitragen, situationsbedingt bestehendes Konfliktpotenzial zu reduzieren. Damit sich die Velofahrenden jedoch in einer «Protected Bikelane» wohlfühlen, muss diese mindestens 2 m breit sein. Im Bedarfsfall sind aber bei Konflikten Leitbaken den Schildkröten vorzuziehen.

VOM GESETZ ZUM VELOWEG

RAPHAEL KNUSE, FACHSTELLE VELOVERKEHR DES KANTONS ZÜRICH UND VORSTANDSMITGLIED VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Das Bundesgesetz über Velowege tritt am 1. Januar 2023 in Kraft und wirft bereits jetzt seinen Schatten voraus. Am Webinar der Velokonferenz Schweiz stellte Urs Walter vom ASTRA das Gesetz und seine Hintergründe vor. Sébastien Métrailler und der Autor dieses Artikels präsentierten als Vertreter zweier Kantone ihren jeweiligen Umgang mit den neuen Bestimmungen sowie den daraus abgeleiteten Rechten und Pflichten. Das Webinar ist auf www.velokonferenz.ch dokumentiert (inkl. Video).

EIN- UND AUSBLICKE ZUM VELOWEGGESETZ

Das Referat von Urs Walter zeigte die Hintergründe zu den einzelnen Artikeln des Gesetzes auf.

Als Grundlage dient dabei der Artikel 88 der Bundesverfassung, der unter anderem beinhaltet, dass der Bund Grundsätze über Velowege festlegt. Aus dieser spezifischen Formulierung leitet sich auch gleich die Antwort auf die Frage ab, wieso es Veloweggesetz und nicht Velogesetz heisst. Der Begriff Veloweggesetz verdeutlicht, dass es sich um ein Infrastrukturgesetz handelt.

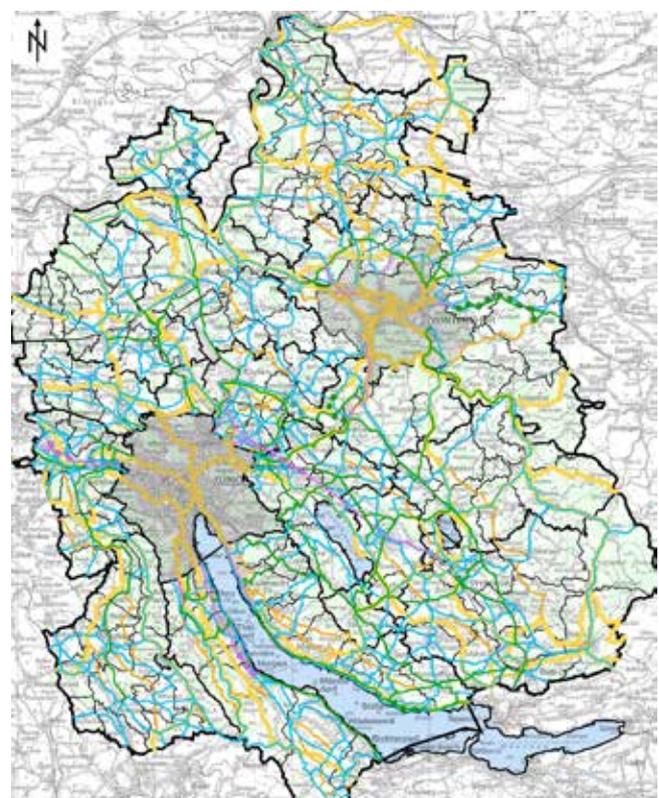
Es handelt sich beim Bundesgesetz über Velowege um eine Grundsatzgesetzgebung, wie Artikel 1 des Gesetzes klarstellt. Konkret enthält das Gesetz Bestimmungen, welche gesamtschweizerische Minimalstandards definieren, jedoch keinerlei Kompetenzen zu Planung oder Bau der einzelnen Verkehrswege.

Artikel 2 etabliert den Begriff Velowege respektive Velowegnetze als Sammelbegriff für Veloinfrastrukturen vorab. In späteren Artikeln wird dieser Begriff verwendet, um sämtliche hier in Artikel 2 referenzierte Verkehrswege zu adressieren. Wie bereits in Artikel 1 wird zudem auch hier die Netzbildung als wichtiges Element betont.

Im dritten Artikel sticht die spezifische Erwähnung von Velobahnen und Veloparkierungsanlagen ins Auge. Veloparkierungsanlagen werden damit in ihrer Funktion als integraler Bestandteil von Velowegnetzen für den Alltag hervorgehoben, wobei sich natürlich im Rahmen der Umsetzung die Frage stellen wird, welche Kriterien eine Anlage erfüllen muss, damit eine Aufnahme in die Veloplanung gerechtfertigt ist. Nach aktuellem Verständnis werden dies tendenziell grössere Anlagen mit einer übergeordneten Bedeutung sein. Die Erwähnung von Velobahnen, bei denen es sich nicht um ein klassisches Infrastrukturelement sondern um eine Hierarchiestufe handelt, unterstreicht

deren Wichtigkeit im planerischen Kontext. Vielleicht trägt die Wahl des klaren Begriffs Velobahn auf Bundesgesetzesebene auch dazu bei, eine schweizweit einheitliche Nomenklatur voranzutreiben.

Dass in Artikel 4 mit dem Mountainbike eine spezifische Fahrzeugart erwähnt wird, mutet auf den ersten Blick seltsam an. Letztendlich geht es um Freizeitroutes in hügeligem und bergigem Gelände. Da die Nutzung von Mountainbikes jedoch



Velonet Alltags

bestehend/ Variante	bei Ersatz aufzu- hebend	geplant	Verbindungstyp
			Veloschnellroute (Abschnitte für Pilotprojekte)
			Hauptverbindung
			Nebenverbindung
			Zusätzliche Freizeitverbindung
Az			Routennummer / Verbindungsnummer
			Planungshoheit Städte Zürich und Winterthur

SchweizMobil Freizeitroutes

SchweizMobil Freizeitroutes

Abb. 1: Der Velonetplan des Kantons Zürich mit Alltags- und Freizeitnetz gemäss Art. 5 des Veloweggesetzes

starke Verbreitung gefunden hat, damit dem Thema eine nicht zu vernachlässigende Relevanz zukommt und der Begriff intuitiv verständlich ist, war der Bund der Meinung, dass eine explizite Nennung der Sache besser dient. Zumal der Begriff auch im Strassenverkehrsrecht (Wegweisung) und in der VSS-Norm zur Signalisierung des Langsamverkehrs verwendet wird.

Der Artikel 5 stellt klar, dass für den Veloverkehr zwei Netze geplant und in den entsprechenden Plänen dargestellt werden müssen. Das Netz für den Freizeitverkehr darf nicht nur eine Ergänzung des Netzes für den Alltagsverkehr sein. Überlagerungen sind möglich, müssen aber erkennbar sein. In den Netzplänen muss weiter ersichtlich sein, welche Velowege bestehend sind und welche nicht. Weitergehende Vorgaben zur Netzplanung wie beispielsweise eine Unterteilung in Hauptverbindungen, Nebenverbindungen und Velobahnen macht der Bund nicht. Auf Mitte 2023 ist jedoch die Veröffentlichung einer Planungshilfe zur Netzplanung vorgesehen. Der Artikel schreibt weiter die Behördenverbindlichkeit der Pläne vor, was den Hin-

tergrund hat, dass diese als Koordinationsinstrumente dienen müssen. Gleichzeitig wird damit klar, dass die im Plan enthaltenen Velowege im öffentlichen Interesse liegen. Dass die Pläne öffentlich sein müssen, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Die Thematik Entflechtung und Homogenität liegt dem Artikel 6 zugrunde. Obschon Planung, Bau, Betrieb und Erhalt der Velowege Sache der Kantone sind, werden hier die anerkannten Grundsätze formuliert. Dies ist dem Bund in einer Grundsatzgesetzgebung möglich, wobei er aber den Umsetzungsspielraum der Kantone nicht einschränken darf. Insbesondere die Baustandards bleiben den Kantonen vorbehalten, wobei diese sich in der Regel an den schweizweiten Normen und Richtlinien orientieren. Der ebenfalls in Artikel 6 enthaltene Grundsatz der angemessenen Dichte hängt vom jeweils geplanten Gebiet ab und kann nicht pauschal mit einer Maschenweite beziffert werden.

Die in Artikel 9 enthaltene Ersatzpflicht gilt für bestehende und geplante Wege. Dabei können die Kantone selber ent-

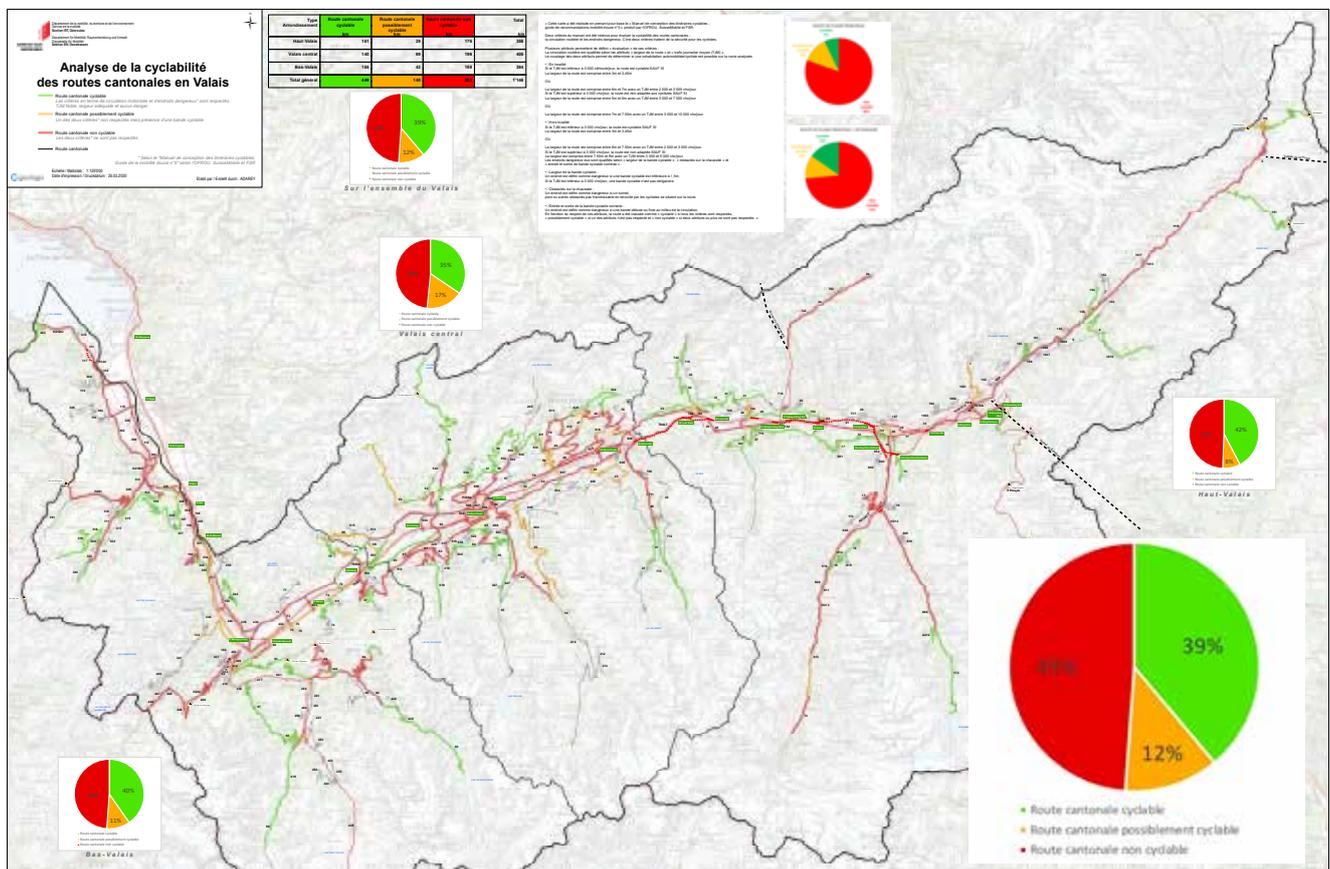


Abb. 2: Grundlage für die Netzplanung: Teilergebnisse der Strassenanalyse im Kanton Wallis (gemäss Art. 6 des Veloweggesetzes)

scheiden, wie allgemein die Ersatzpflicht gelten soll. Die Pflichten des Bundes sind wiederum bereits im eingangs erwähnten Artikel 88 der Bundesverfassung festgehalten.

Artikel 10 besagt, dass die Kantone Aufgaben an Fachorganisationen delegieren dürfen. In diesem Zusammenhang wurde in der politischen Diskussion betont, dass hoheitliche und strategische Aufgaben nicht delegiert werden sollten.

Die Geobasisdaten, welche Hauptinhalt des Artikels 12 sind, braucht der Bund, um eine harmonisierte Datengrundlage zur Verfügung stellen zu können. Das ist eine Aufgabe, die sich aus Artikel 15 ergibt. Dass der Bund dabei Vorschriften zu den qualitativen und technischen Anforderungen machen darf, lehnt sich an das Geoinformationsgesetz an.

Der Artikel 15 enthält noch weitere Bestimmungen zur Information der Öffentlichkeit durch den Bund. Hier ist insbesondere die Möglichkeit zur Unterstützung der Kantone bei der Information zu erwähnen. So hätte sich voraussichtlich die Unterstützung der VeloCity Konferenz in der Stadt Zürich darauf abgestützt. Eine Infrastrukturfinanzierung durch den Bund ist jedoch im Gesetz nicht enthalten.

Die letzten beiden Artikel, die Erwähnung fanden, waren die Nummer 17 und 19. Bei der Nummer 17 ist die Präzisierung wichtig, dass Fachstellen bloss bezeichnet werden müssen. Das heisst, es braucht nicht zwingend eine eigene Fachstelle

als Organisationseinheit, um dem Gesetz zu entsprechen.

Zu guter Letzt behandelt Artikel 19 die Umsetzung der geplanten Velowege bis Ende 2042. Der Bund wird die Umsetzung beobachten und dokumentieren. Die nächste Umfrage zu den organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen in den Kantonen folgt im 2024.

Die Fristen können nicht generell oder für ganze Kantone verlängert werden, sondern ausschliesslich für einzelne Gebiete innerhalb der Kantone.

UMSETZUNG IN DEN KANTONEN WALLIS UND ZÜRICH

Der Kanton Wallis kennt bereits sowohl ein Gesetz über Routen des Freizeitverkehrs als auch eines über den Langsamverkehr. Basierend darauf hat der Kanton eine Unterstützung seiner Gemeinden bei der Planung, dem Bau und dem Unterhalt insbesondere des Freizeitrouthenetzes institutionalisiert. Daneben trägt der Kanton auch selber die Verantwortung für eine kantonale Veloachse, nämlich diejenige von St-Gingolph nach Oberwald. Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Velowege ist vorgesehen, dass die bereits bestehende Subventionierung aller Arten von Freizeitveloverkehr ausgeweitet wird. Im Bereich des Alltagsverkehrs besteht bereits eine grundlegende Förderabsicht, auch wenn bisher die fehlende gesetz-

Réseaux de voies cyclables quotidiennes

Action sur l'axe cyclable cantonal (exemples)

- Aménagements dans le secteur de Brig

Nouveau site propre entre Bitsch et Mörel (évitant une route nationale)



Nouvelle passerelle Naters - Brig Gare CFF



Abb. 3: Beispiele von kantonalen Verbindungen aus dem Oberwallis

liche Basis einen beschränkten Einflussbereich zur Folge hatte. Mit dem neuen Veloweggesetz auf Bundesebene im Rücken forciert der Kanton Wallis einerseits die Netzplanung und treibt verschiedene grosse Projekte in den Agglomerationen voran.

Der Kanton Zürich fokussiert sich in ähnlicher Weise auf die Vervollständigung der Netzplanungen. Mit dem kantonalen Velonetzplan ist dies auf kantonaler Ebene bereits geschehen, während ein Grossteil der Gemeinden ihre Netze ebenfalls bereits geplant haben. Diese wurden im Rahmen der ordentlichen Verfahren in Richtpläne verschiedener Stufen übersetzt und so behördenverbindlich festgelegt. Durch die Richtplanverfahren sind auch die Netzabstimmung, das Aufhebungsverfahren und die Planungskoordination sichergestellt. Damit sind die Anforderungen des Gesetzes an diesen Bereich erfüllt und der Blick des Kantons richtet sich auf die verbliebenen Gemeinden, deren Netzplanung noch ausstehend ist. Diese werden beratend unterstützt von der bereits bestehenden Fachstelle Veloverkehr. Der homogene Ausbau des Netzes wird durch die neuen Velostandards garantiert, während Anlage und Unterhalt von den Tiefbauämtern übernommen wird. Damit verbleiben die Signalisation der Netze sowie das Angebot von Geobasisdaten als Aufgaben. Der Kanton Zürich plant, diese in den nächsten Jahren anzugehen, um den Forderungen des Veloweggesetzes nachzukommen.

Réseaux de voies cyclables quotidiennes

Action sur le réseau routier cantonal (exemples)

- **Traversées de localité**

Projets ambitieux répondant à toutes les mobilités et aux impératifs urbains/paysagers

Exemple à Vétroz



Abb. 4: Beispiel einer kantonalen Verbindung: Hauptstrasse innerorts in Vétroz

ROTE VELOINFRASTRUKTUR FÜR DIE SCHWEIZ?

MICHAEL LIEBI, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die hochwertige, sichere und attraktive Veloinfrastruktur zieht sich sprichwörtlich wie ein roter Faden durch die Niederlande. Welche Rolle spielen dabei die rot eingefärbten Radwege und Radstreifen? Welche Erfahrungen wurden in den letzten Jahrzehnten damit gemacht? Und wäre eine durchgehend (rot) eingefärbte Veloinfrastruktur auch in der Schweiz eine Option? Diesen Fragen widmete sich das erste Webinar der Velokonferenz Schweiz am 19. April 2022. Das Webinar ist auf www.velokonferenz.ch dokumentiert (inkl. Video).

Sie zählt zu den augenfälligsten Merkmalen der niederländischen Veloinfrastruktur: die konstante und durchgängige Roteinfärbung. Nebst der Konsequenz in der Umsetzung fallen vor allem zwei Besonderheiten auf: Im Gegensatz zur Schweiz werden mit Rot nicht Gefahrenstellen bezeichnet, sondern die Qualität und Durchgängigkeit des Velonetzes wird betont. Und: In den Niederlanden wird eingefärbter Asphalt oder farbige Verbund- oder Klinkersteine verwendet, was eine hochwertige bauliche Umsetzung erlaubt.

Wie aber kamen die Niederlande zur Roteinfärbung? Welche Vorteile erhofft man sich davon? Wie sieht die aktuelle Weiterentwicklung aus? Antworten auf diese Fragen lieferte Robert Möhring vom niederländischen Planungsbüro Mobycon.

GESTALTUNG UND WAHRNEHMUNG GEHEN HAND IN HAND

«Selbsterklärende Strassen» sind seit langem ein wichtiger Planungsansatz in den Niederlanden und beruhen auf den Grund-



Abb. 1: Hier ist das Auto zu Gast: «Fietsstraat» in Zwolle/NL (Foto: Michael Liebi)

sätzen des «Sustainable Safety-Designs». Ein Vergleich der diesbezüglichen Markierungs- und Gestaltungsprinzipien zwischen Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden macht die Vorteile und den hohen Wiedererkennungswert der Roteinfärbung für den Veloverkehr deutlich. Dass eine gestalterische Hervorhebung der Veloinfrastruktur von den Verkehrsteilnehmenden geschätzt wird, zeigen auch aktuelle Untersuchungen aus Berlin.

Dass in den Niederlanden die Farbe Rot gewählt wurde, scheint dem Pragmatismus geschuldet zu sein, denn die Roteinfärbung war vergleichsweise einfach und günstig umzusetzen. Der erste rot eingefärbte Radweg wurde 1980 in Limburg erstellt – die inzwischen flächendeckende Verbreitung zeigt einmal mehr den Effort, mit welchem in den Niederlanden in den letzten 40 Jahren Veloförderung betrieben wurde.

Heutzutage hat sich Rot als Farbe des «Langsamverkehrs» etabliert. Nebst Radstreifen und Radwegen werden damit auch Tempo-30-Strassen im Mischverkehr und Velostrassen eingefärbt. So kann ein durchgängig erkennbares Velonetz auf allen Strassenkategorien geschaffen werden, mit nahtlosen Übergängen von einer Führungsart in eine andere.

VON DEN NIEDERLANDEN IN DIE SCHWEIZ...

Im zweiten Teil des Webinars stellte Christoph Oetiker, Leiter Fachbereich Strassenraum der Stadt Winterthur, den aktuellen Planungsstand des Projektes «Veloschnellrouten» vor. Das Erstellen eines «fil rouge» gehört zu den strategischen Planungsgrundsätzen des Projektes. «Als wesentliches Marken- und



Abb. 2: Strassenszene in Utrecht: Rot in verschiedenen Variationen und auch auf engen Querschnitten (Foto: Michael Liebi)

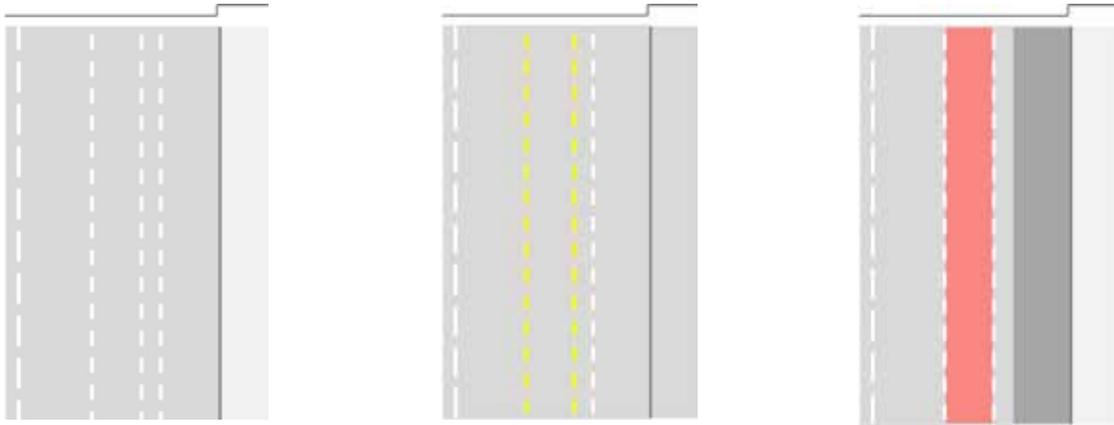


Abb. 3: Fahrbahn – Radstreifen – Parkplätze: Wer kann sie zuordnen? Markierungsbeispiele aus Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden (Grafik: Mobycon)

Erkennungszeichen werden die Winterthurer Veloschnellrouten mit einem farbigen Belag nach dem Vorbild der Niederlande ausgeführt», heisst es im entsprechenden Synthesebericht.

Nebst der generellen Erkennbarkeit soll die rote Farbe auch konkreten Zwecken dienen, zum Beispiel der Führung an einem komplexen Knoten oder zur Verdeutlichung des Vortrittes – jedoch auch hier ohne eine konkrete rechtliche Wirkung damit zu verbinden. Eingesetzt werden soll ein dezentes Rot, womit auch der Gegensatz zum bisherigen «knalligen» Rot der Markierung von Gefahrenstellen bestehen bleibt.

Bis im Herbst 2022 wurden in Winterthur drei Abschnitte mit farbigem Belag als Pilotprojekte umgesetzt. Die ersten Erfahrungen damit sind positiv. Die Stadt Winterthur plant, künftig weitere Abschnitte des Veloschnellroutennetzes mit rot eingefärbtem Belag zu realisieren. Die Einfärbung des Belages erfolgt auf Abschnitten mit Sanierungsbedarf. Auf den übrigen Abschnitten sollen als kurzfristige und kostengünstige Massnahme breite, farbige Bänder (FGSO) umgesetzt werden.

VOR- UND NACHTEILE

Die anschliessende Diskussionsrunde bot Gelegenheit für Rückfragen zu den Referaten und für den fachlichen Austausch. Dabei kamen unter anderem die Kosten und der Unterhalt zur Sprache. In der Schweiz ist der rot eingefärbte Asphalt – als reiner Deckbelagsersatz – derzeit zweieinhalb- bis dreimal teurer als ein normaler Schwarzbelaag. In den Niederlanden werden tiefere Zusatzkosten vorausgesetzt. Sowohl in den Niederlan-

den wie in der Schweiz wird davon ausgegangen, dass kleine Reparaturarbeiten mit einem «Flecken» Schwarzbelaag geflickt werden – wobei die hohe Nachfrage in den Niederlanden dafür sorgt, dass auch Kleinmengen in Rot rasch und zu günstigen Konditionen verfügbar sind. Wie günstig und einfach rot eingefärbte Beläge in der Schweiz eingesetzt werden können, hängt also nicht zuletzt davon ab, wie schnell sich die Idee verbreitet. Ein erstes Stimmungsbild zeigte sich am Webinar: rund drei Viertel der Teilnehmenden sahen in der Roteinfärbung eine Chance für den Veloverkehr in der Schweiz.



Abb. 4: Winterthur, Freiestrasse, Pilotstrecke 2, umgesetzt im September 2022 (Foto: Stadt Winterthur)



Abb. 5: Winterthur, Grünaueweg, Pilotstrecke 1, umgesetzt im September 2021 (Foto: Stadt Winterthur)

VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Rechbergerstrasse 1
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

