

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

DAS POTENZIAL DES VELOS



INHALT

3 EDITORIAL

- 4 DOORFIETSRUTES: VELOWEGE MIT WEITBLICK
SJORS VAN DUREN, VELO-EXPERTE, ROYAL HASKONINGDHV, NL
RICO ANDRIESSE, BERATER FÜR VELOPLANUNG, GOUDAPPEL, NL
EMMA STUBBE, PROJEKT-KOORDINATORIN, DUTCH CYCLING
EMBASSY, NL (REDAKTION | ÜBERSETZUNG)

-
- 10 HANDBUCH VELOBAHNEN –
NEUE VOLLZUGSHILFE FÜR DIE PRAXIS
JULIAN BAKER, TEAMLEITER MOBILITÄT & VERKEHR,
KONTEXTPLAN AG

-
- 12 VON DER «VOIE VERTE» ZU DEN
«AXES FORTS VÉLOS»
FABIENNE PERACINO, FACHVERANTWORTLICHE AKTIVE
MOBILITÄT, KANTON GENÈVE
GÉRARD WIDMER, DIREKTOR KANTONALES VERKEHRSAMT
VON 2013 BIS 2025, KANTON GENÈVE

-
- 14 «FREIGLEIS» SORGT FÜR VELOSCHUB
DARIO BUDDKE, PROJEKTLEITER MOBILITÄT, STADT LUZERN

-
- 16 VELO UND ÖFFENTLICHER VERKEHR IN
SYNERGETISCHER PARTNERSCHAFT
ROLAND KAGER, DATENANALYST VELO, STADT, LAND UND ÖV,
STUDIO BEREIKBAAR, NL
ELKE SCHIMMEL, STADTPLANERIN UND EXPERTIN FÜR AKTIVE
MOBILITÄT, GESCHÄFTSFÜHRERIN NOVEMBER:CITY, NL

-
- 20 DEIN VELO AM BAHNHOF
DEA ROLIH, PROJEKTLEITERIN ERSTE LETZTE MEILE, SBB

-
- 22 DIE OPTIMIERUNG DER URBANEN MOBILITÄT
CATHERINE ELLIOT, LUKAS BALLO, YING-CHUAN NI, NINA
WIEDEMANN, LUCAS MEYER DE FREITAS, DAVID ZANI, MICHAEL
WICKI, CLARISSA LIVINGSTON, PROF. KAY AXHAUSEN
PROJEKT E-BIKE-CITY, ETH ZÜRICH

-
- 26 FREIE FAHRT FÜR ALLE
REBECCA MÜLLER, GESCHÄFTSSTELLE, VELOKONFERENZ
SCHWEIZ

-
- 28 VELOVERKEHR IN KREUZUNGEN: ANALYSE
ZWEIER REGELUNGEN
CINZIA ZANETTI, WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN
DIMITRI MARINCEK, WISSENSCHAFTLICHER MITARBEITER
PATRICK RÉRAT, PROFESSOR UNIVERSITÄRES OBSERVATORIUM
DES VELOS UND DER AKTIVEN MOBILITÄT (OUVEMA)
UNIVERSITÄT LAUSANNE

-
- 32 ES BEGANN AUF DEM MONT-SOLEIL
DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE, VELOKONFERENZ
SCHWEIZ

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)

Hirschengraben 2, 3011 Bern

Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION

Rebecca Müller, Velokonferenz Schweiz

Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

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

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH – DEUTSCH

Meret Oehen, Büro für Mobilität AG, Bern, bfmag.ch

GESTALTUNG

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

TITELBILD

Velostation Bahnhof Houten, NL (Foto: Dutch Cycling Embassy)

EDITORIAL

VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ – 12 JAHRE VOLLER IDEEN, DISKUSSIONEN, INSPIRATIONEN. JETZT IST ZEIT FÜR DEN ABSCHIED. UND FÜR EIN «DANKE!».

Es hat sich viel bewegt. Es ist schön, was wir in diesen Jahren gemeinsam erreicht haben – und wie sehr sich die Veloplanung in dieser Zeit verändert hat. Mit dem Veloweggesetz wird das Velo endlich auch auf Verfassungsebene als gleichwertiges Verkehrsmittel anerkannt. Doch die vielleicht wichtigste Erkenntnis aus den vergangenen Jahren: Wir müssen für all jene Menschen planen, die gerne Velo fahren würden – sich aber heute (noch) nicht sicher fühlen.

Unser Ziel war und ist es, eine Infrastruktur zu schaffen, die entspanntes, sicheres und selbstverständliches Velofahren für alle möglich macht – unabhängig von Alter, Erfahrung oder Risikobereitschaft. Dafür braucht es mutige Entscheidungen, eigene Velowege und manchmal auch das Loslassen alter Gewohnheiten. Diese Einsichten sind gewachsen – durch viele engagierte Diskussionen. Ich erinnere mich gut an unsere Tagung 2012: «Geschüttelt oder gerührt – sollen Velos und Autos gemischt oder getrennt geführt werden?» Damals war das Thema der getrennten Verkehrsführung – zumindest in der Schweiz – noch Neuland. Heute herrscht diesbezüglich ein weitgehender Konsens.

Besonders gerne denke ich an unsere Vorstandsreise 2014 nach Utrecht und Eindhoven zurück. Sie war nicht nur fachlich inspirierend, sondern auch menschlich bereichernd. Damals

entstand die Idee zur Tagung «Gouda statt Emmentaler – Velonetze ohne Löcher». Denn es ist klar: Eine durchgängige Veloinfrastruktur ist kein Luxus, sondern vielmehr die Basis dafür, dass Menschen wirklich aufs Velo umsteigen.

Ein persönliches Highlight war für mich die Tagung 2023 mit unseren Visualisierungen: Eine Veloinfrastruktur, die durch rote Beläge intuitiv erkennbar wird und die zeigt, wie Velo für alle funktionieren kann. Es freut mich sehr, dass mittlerweile mehrere Schweizer Städte beim Thema Velo spürbar vorwärts machen und unsere Ideen Realität werden. Natürlich dürfte es gerne noch etwas schneller gehen.

Ich möchte mich von Herzen bedanken – bei meinen Kolleginnen und Kollegen im Vorstand, bei allen Mitgliedern der Velokonferenz Schweiz und beim ASTRA – für das Vertrauen, die gemeinsamen Wege, die offenen Gespräche und für all die Momente, in denen wir gespürt haben: Wir ziehen am selben Strick. Für das Velo. Für die Mobilität von morgen.

Ich wünsche euch weiterhin viel Energie, Leidenschaft und Rückenwind bei all euren Veloprojekten. Bleibt dran. Es lohnt sich.

Kathrin Hager
Präsidentin der Velokonferenz Schweiz von 2018–2025



Veloplanung ist dann erfolgreich, wenn sich auch jene aufs Velo trauen, die es heute noch nicht tun. (Visualisierung: Velokonferenz, co.dex, Aerostudio)

DOORFIETSROUTES: VELOWEGE MIT WEITBLICK

SJORS VAN DUREN, VELO-EXPERTE, ROYAL HASKONINGDHV, NL

RICO ANDRIESSE, BERATER FÜR VELOPLANUNG, GOUDAPPEL, NL

EMMA STUBBE, PROJEKT-KOORDINATORIN, DUTCH CYCLING EMBASSY, NL (REDAKTION | ÜBERSETZUNG)

Obwohl das Velo in den Niederlanden eine zentrale Rolle im Alltag spielt, wird ein Grossteil der Strecken weiterhin mit dem Auto zurückgelegt. Mit dem Bau von «Durchradelrouten» (niederländisch: Doorfietsroutes) kann der Veloverkehr nicht nur gestärkt, sondern als Rückgrat einer nachhaltigen und effizienten Mobilität auch auf mittleren Distanzen etabliert werden. Eine Untersuchung in der Provinz Brabant zu den Auswirkungen des Baus von drei Doorfietsroutes zeigte einen bemerkenswerten Anstieg: 19 % der Velofahrenden auf diesen Routen nutzten zuvor das Auto oder den öffentlichen Nahverkehr. Doorfietsroutes sind ein Ansatz, der auch für die Schweiz wegweisend sein könnte.

Traditionelle Velos eignen sich gut für Distanzen bis zu 7.5 km. Mit dem Aufkommen von E-Bikes steigt diese Reichweite

auf 15 km – ein potenzieller Wendepunkt für die Mobilität im urbanen Raum. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, muss die Veloinfrastruktur für längere Strecken umgestaltet werden. Deshalb haben die Niederlande vor zwanzig Jahren begonnen, grossflächig sogenannte Doorfietsroutes zu entwickeln.

WAS IST EINE DOORFIETSROUTE?

In den Niederlanden werden Velobahnen oder Veloschnellrouten «Doorfietsroutes», frei übersetzt «Durchradelrouten», genannt. Diese Bezeichnung wirkt der Vorstellung von Rennstrecken entgegen und rückt stattdessen das entspannte und mühelose Velofahren in den Vordergrund. Dies hilft, Kritik und Bedenken bezüglich dieser Velowege zu entschärfen.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen Merkmale und das Idealbild einer Doorfietsroute:



Abb. 1: Doorfietsroutes bilden das hochwertige Rückgrat des Veloverkehrsnetzes und sind die Premiumklasse der Velowege. In Kombination mit Elektrowelos ermöglichen sie komfortabel Fahrten von bis zu 15 km. (Quelle: Tour de Force)

Wesentliche Merkmale	Idealbild
Direktheit (Distanz)	möglichst geringe Anzahl an Kilometern
Direktheit (Zeit)	nie anhalten oder warten müssen
MIV	vom MIV getrennte Infrastruktur (geschützter Velostreifen oder Veloweg)
Knotenpunkte	Vortritt für Velofahrende oder Führung über Brücke / durch Unterführung
Breite Velowege	Spitzenklasse: Breitenlabel A, Breite wird nach einer Reihe von Variablen berechnet, min. 3 m für Einrichtungsveloweg
Beschilderung	ist vorhanden, wird gemäss Beschilderungsrichtlinie ausgeführt
Erkennbarkeit	als (Door-)Fietsroute über die gesamte Strecke klar erkennbar
Markierung	auf Velowegen: Seitenmarkierung und (bei Zweirichtungsvelowegen zusätzlich) Mittelmarkierung
Fussverkehr	vom Fussverkehr getrennte Infrastruktur

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung von Doorfietsroutes in den Niederlanden begann in den späten 1970er Jahren mit der Eröffnung zweier Pilotrouten in Den Haag und Tilburg. Eine Zeit lang lag der Fokus auf städtischen Netzwerken und grundlegender Infrastruktur ausserhalb der Städte. Seit 2000 wird wieder verstärkt Wert auf hochwertige Verbindungen auf regionaler Ebene gelegt. Die F35 in Twente und der RijnWaalpad (eröffnet 2015) gehören zu den ersten realisierten Qualitätsrouten.

Essentiële kenmerken

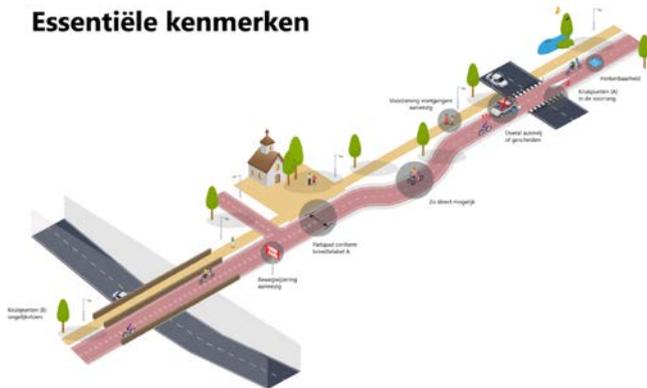


Abb. 2: Wesentliche Merkmale von Doorfietsroutes (Abbildung aus der CROW-Publikation «Door met doorfietsroutes», erscheint demnächst)

Ein grosser Schub für den Ausbau entstand durch die Neuausrichtung von Mitteln zur Verbesserung des Autoverkehrsflusses. So konnten parallel zu überlasteten Autobahnen Velowege gebaut werden.

Heute werden Doorfietsroutes landesweit geplant und gebaut. 2023 wurden 134 km, 2024 185 km hinzugefügt; insgesamt wurden bisher 981 km fertiggestellt, und weitere 1'000 km sind geplant.

2024 wurde zudem eine Aktualisierung der nationalen Publikation zu Velobahnen erarbeitet, die nun offiziell als «Doorfietsroutes» bezeichnet werden.

POTENZIAL VON DOORFIETSROUTES

Strassenbehörden nutzen verschiedene Methoden, um das Nutzungspotenzial einer Doorfietsroute zu bestimmen. Die am häufigsten verwendeten Ansätze sind qualitativer Natur. Auf der Grundlage wichtiger Ausgangspunkte (Wohngebiete) und Zielorte (Arbeitsstätten, Schulen, zentrale Bereiche, Bahnhöfe) wird das Potenzial einer Doorfietsroute anhand fahrbarer Distanzen



Abb. 3: Doorfietsroutes, wie hier die F59 in s-Hertogenbosch, können entlang von Eisenbahnlinien oft parallel, gerade und ohne Steigungen angelegt und manchmal sogar kunstvoll umgesetzt werden. (Foto: Dutch Cycling Embassy)

ermittelt. Dabei ist es wichtig, nicht nur die Ausgangs- und Zielpunkte zu berücksichtigen, sondern auch die Gebiete entlang der Route in die Bewertung einzubeziehen. Eine Doorfietsroute muss nicht von Anfang bis Ende befahren werden. Sie stellt vielmehr eine Kette von Verbindungen dar, die zusammen eine Route bilden.

Je nach verfügbaren Hilfsmitteln ist auch ein quantitativer Ansatz möglich. Regionen mit einem gut integrierten (multimodalen) Verkehrsmodell, das Velos einbezieht, können die Auswirkungen des Baus einer Doorfietsroute auf den Modalsplit auch in quantitativer Form aufzeigen.

AUSWIRKUNGEN VON DOORFIETSROUTES

Eine Studie (2024) der Radboud University und der Breda University of Applied Sciences zeigt, dass zwischen 2010 und 2021 Doorfietsroutes den Velopendelanteil um 10 % erhöht haben, wenn ein Grossteil der Strecke zur Arbeit über eine solche Route führte. Der Fokus lag auf Pendelstrecken zwischen 5 km und 15 km. Die Forschenden verglichen eine Gruppe, die



Abb. 4: Der RijnWaalpad zwischen Arnhem und Nijmegen macht es mit seiner attraktiven Beleuchtung den Velofahrenden leicht, den Weg zu finden. Zudem soll er damit auch Autofahrende von der Autobahn nebenan aufs Velo locken. (Foto: Martien van Duren, Haskoning)



Abb. 5: Unterführungen ermöglichen eine unterbrechungsfreie, kreuzungslose und komfortable Fahrt auf den Doorfietsroutes. (Foto: Martien van Duren, Haskoning)

Doorfietsroutes nutzen konnte und eine Kontrollgruppe ohne Zugang zu Doorfietsroutes. Die Ergebnisse belegen, dass durch Doorfietsroutes die Wahrscheinlichkeit des Velopendelns steigt. Die durchschnittliche Bewertung dieser Routen durch Velofahrende verbesserte sich von 6.3 auf 7.38 von 10 Punkten.

Laut einer Studie von 2025 des «Centraal Planbureau», einer niederländischen Regierungsbehörde, haben die systematischen Investitionen in die niederländische Veloinfrastruktur zudem dazu geführt, dass heute 350'000 Menschen mehr mit dem Velo zur Arbeit fahren – ein Anstieg des Anteils von 20 % auf 25 %. Gleichzeitig hat die Veloinfrastruktur die Menschen motiviert, näher an ihrem Arbeitsplatz zu wohnen, wodurch Städte kompakter und attraktiver werden.



Abb. 6: Diese Unterführung ist breit und hell, hat bemalte Wände, bietet volle Durchsicht und genug Platz für den Fussverkehr. Sie gewährleistet so auch eine hohe soziale Sicherheit. (Foto: Dutch Cycling Embassy)

ZUSAMMENARBEIT

Doorfietsroutes führen meist durch mehrere Gemeinden und oft auch durch mehrere Regionen oder Provinzen. Für die Realisierung einer einheitlichen, längeren Strecke ist daher die Zusammenarbeit zwischen Ämtern erforderlich. In den Niederlanden gibt es verschiedene Kooperationsmodelle, die sich in drei Kategorien einteilen lassen.

1. Top-Down-Initiativen

In diesem Modell übernimmt eine starke Region, Provinz oder Gemeinde, gestützt auf einen regionalen Masterplan, die Federführung bei der Umsetzung von Doorfietsroutes. Sie verfügt dabei über zentrale Ressourcen bezüglich Planung, Finanzierung und personelle Kapazitäten, während Design- und Qualitätsvorgaben von der Regionalregierung definiert und häufig strikt durchgesetzt werden.

Vorteile: Höhere Behörden behalten die Kontrolle über die Projektumsetzung und -qualität, was zu besseren Ergebnissen und einer schnelleren Realisierung führt.

Nachteile: Lokale Behörden fühlen sich oft weniger eingebunden, was die Zusammenarbeit erschweren und Verfahren auf lokaler Ebene verzögern kann.

2. Bottom-Up-Kollaboration

In einigen Regionen der Niederlande treiben lokale Behörden Doorfietsroutes voran, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, zentrale Stadtbereiche besser zugänglich zu machen und nachhaltige Mobilitätspläne zu verwirklichen. Sie übernehmen Verantwortung für die Realisierung der Strecken und legen eigenständig die Qualitätsstandards fest. Die Region Nord-

holland hat beispielsweise ein komplettes Netz möglicher Strecken entwickelt, wobei die Initiative zur Planung und zum eventuellen Bau (mit regionalen Zuschüssen) den Gemeinden überlassen wird.

Vorteile: So entstandene Projekte lassen sich je nach Ausgangslage schneller umsetzen und die Bevölkerung wird stärker einbezogen. Die Routen werden besser an lokale Gegebenheiten angepasst und erfüllen die Bedürfnisse der Velofahrenden vor Ort. Zudem können Gemeinden flexibel beurteilen, ob anspruchsvolle Designvorgaben Herausforderungen bei Planung, Umsetzung oder Realisierung mit sich bringen.

Nachteile: Die Unterstützung durch regionale Partnerschaften fehlt häufig, wodurch ambitionierte Projekte wie Brücken oder Tunnels schwerer realisierbar sind. Zudem fehlt eine übergeordnete Qualitätsrichtlinie, was zu weniger einheitlichen und klar erkennbaren Routen führen kann.

3. Hybrid-Kooperationsmodell

Das typisch niederländische «Poldern» (auf einen Konsens hinarbeiten) ist auch für Doorfietsroutes eine hervorragende Grundlage. Dabei sind sowohl höhere als auch lokale Behörden angehalten, Kompromisse einzugehen.

Höhere Behörden müssen Ressourcen bereitstellen, um lokale Herausforderungen zu erkennen und zu lösen sowie bei Widerstand politische und administrative Unterstützung zu leisten.

Lokale Behörden hingegen müssen kooperationsbereit sein und akzeptieren, dass nicht alle lokalen Interessen berücksichtigt werden können. Ein Beispiel dafür ist der neue Veloweg zwischen Utrecht und Hilversum, der jetzt auf einer direkteren Linie geplant ist und nicht in der Nähe eines Schulgeländes vorbeiführt, obwohl das zur besseren Erschliessung gewünscht gewesen wäre.

führt, obwohl das zur besseren Erschliessung gewünscht gewesen wäre.

PROJEKT ODER PROGRAMM?

Die Planung einer Doorfietsroute erfordert eine gründliche Auseinandersetzung mit Projektmanagement und Finanzierung, unabhängig vom gewählten Kooperationsmodell.

Doorfietsroutes können als ein in sich abgeschlossenes Projekt konzipiert werden, das eine durchgehende Verbindung zwischen Punkt A und Punkt B herstellt. Dieses traditionelle Vorgehen ist vergleichbar mit Projekten zu Strassenbahn-, Autobahn- oder Eisenbahnstrecken, wo ein fehlender Abschnitt das gesamte Vorhaben gefährden kann.

Meist sind Doorfietsroutes jedoch Teil einer bestehenden Infrastruktur, die verschiedene Veloprojekte wie Perlen an einer Kette miteinander verbindet. In der Regel können Velofahrende ihre Wege auch ohne zusätzliche Massnahmen zurücklegen. Daher ist es oft nicht notwendig, die gesamte Route als einheitliches Projekt zu betrachten. Vielmehr können einzelne Abschnitte optimiert werden, um den Velofahrenden einen Mehrwert zu bieten, vorausgesetzt, die gesamte Route erfüllt grundlegende Sicherheits- und Qualitätsstandards.

WIDERSTÄNDE ÜBERWINDEN

Ein entscheidender Faktor für die rasche Umsetzung einer Doorfietsroute ist die Akzeptanz in der breiten Öffentlichkeit. Folgende zentrale Aspekte sind zu beachten.

1. Sicherheit und Komfort in den Mittelpunkt stellen

Das Hauptziel einer Doorfietsroute besteht darin, das Velofahren sicherer und bequemer zu machen. Entsprechend sollte



Abb. 7: «Mischen, wo es möglich ist, aber trennen, wo es nötig ist», lautet das Mantra der niederländischen Verkehrsplanung. Bei T50 oder mehr, wie hier auf dem Paterswoldseweg in Groningen, ist eine abgetrennte Veloinfrastruktur vorgeschrieben. (Foto: Dutch Cycling Embassy)



Abb. 8: Die gepflasterte Mitte der Velostrassen macht das Überholen holprig und unattraktiv. (Foto: Martien van Duren, Haskoning)

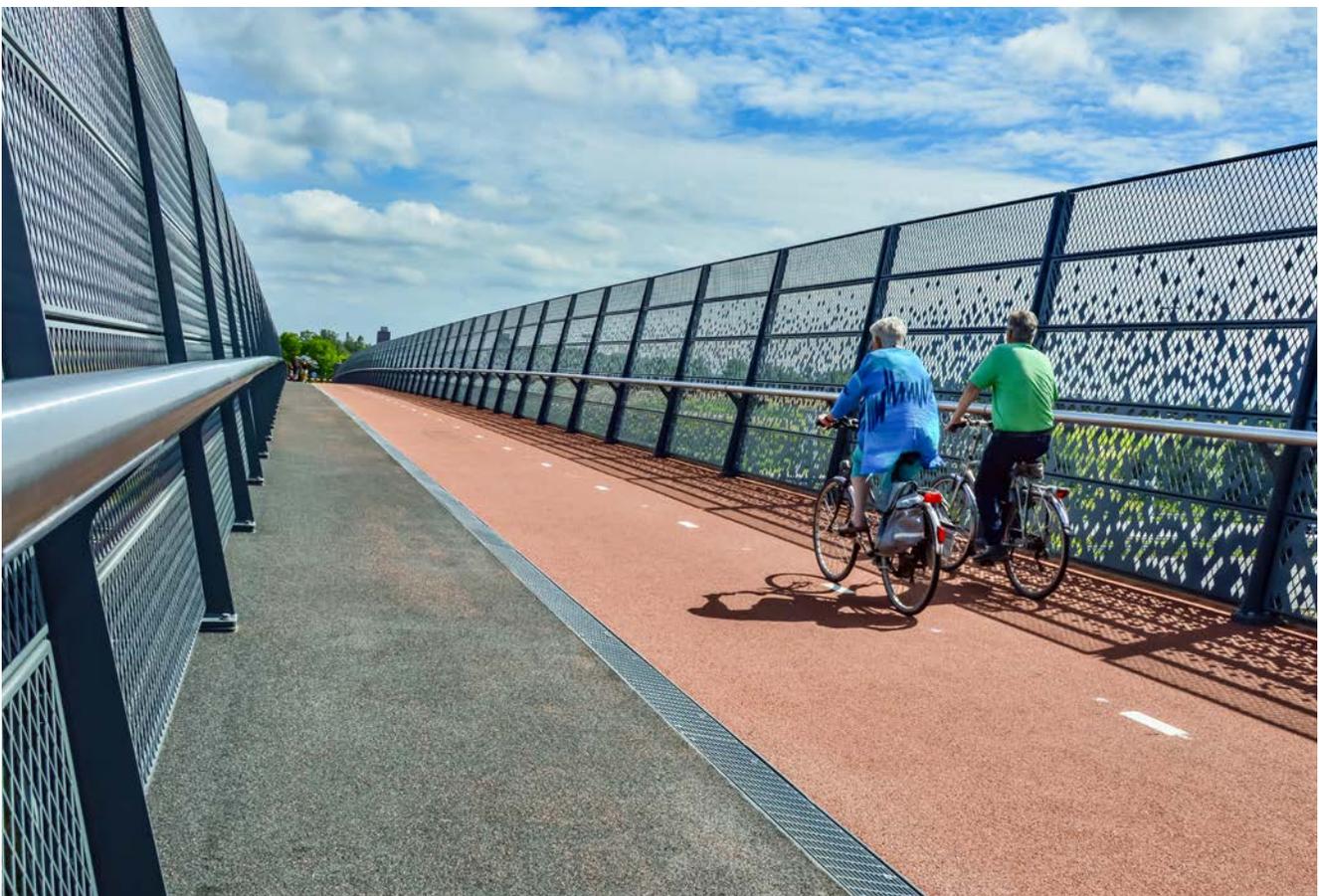


Abb. 9: Das 12 Millionen Euro teure Jan-Linzel-Viadukt über die Autobahn A4 in Den Haag spiegelt den niederländischen Gestaltungsgrundsatz der «Direktheit» wider und erspart den Velofahrenden einen Umweg von 400 m. (Foto: Dutch Cycling Embassy)

das Framing nicht auf schnelle, non-stop und rein funktionale Routen, sondern auf das sichere, bequeme und entspannte Velofahren gelegt werden.

2. Partizipation

Die Gestaltung sollte im engen Austausch mit lokalen Akteurinnen und Bewohnern erfolgen. Dabei zeigt sich oft, dass die Anwohnenden besonders von Doorfietsroutes profitieren können. Workshops ermöglichen es, deren Interessen aktiv einzubeziehen und die Akzeptanz zu fördern.

3. Gemeinsames Erkunden

Gemeinsame Velotouren mit Planerinnen, Gemeinderäten und wichtigen lokalen Interessengruppen sind wirkungsvoll, um die Vorhaben zu erklären. Vor Ort lässt sich zeigen, wie Risiken für den Velo- und Fussverkehr minimiert werden. Diese direkte Einbindung stärkt das Verständnis und die Unterstützung.

4. Flexibilität im Design

Die Planung sollte Spielraum für lokale Besonderheiten bieten: Landwirt:innen müssen Zugang zu ihren Feldern haben und Bedürfnisse des Fussverkehrs sollten berücksichtigt werden. Auch die Berücksichtigung von weniger nachvollziehbaren Wünschen von Anwohnenden tragen dazu bei, Konflikte zu vermeiden und die Akzeptanz zu fördern.

Die niederländischen Doorfietsroutes zeigen, wie durchdachte und qualitativ hochwertige Infrastruktur zu sicherem, nachhaltigem und attraktivem Veloverkehr beitragen kann. Sie verbessern nicht nur die Mobilität, sondern auch das Lebensumfeld von Menschen – von der Stärkung lokaler Gemeinschaften bis hin zur Förderung gesunder Lebensweisen und der Attraktivität urbaner Räume.

Die Schweiz hat das Potenzial, eine eigene Vision für Doorfietsroutes zu entwickeln, die den Bedürfnissen ihrer Landschaften und Gemeinden gerecht wird. Mit der Zusammenarbeit aller Beteiligten, einer klaren strategischen Ausrichtung und dem Mut, neue Wege zu gehen, können auch in der Schweiz wegweisende Projekte entstehen, die das Velofahren zu einem zentralen Bestandteil des Mobilitätsalltags machen.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Mehr über die Zusammenarbeit rund um Doorfietsroutes in den Niederlanden: Cycle Highways as a 'Liquid' Policy Concept. The Proliferation of an 'Active' Mobility Policy Concept in the Netherlands:

https://www.researchgate.net/publication/354923318_Bicycle_highways_as_a_'liquid'_policy_concept

Mehr über die Auswirkungen von Velobahnen in den Niederlanden:

https://fietsberaad.nl/getattachment/726d55e7-a0cb-44ca-8fa9-a3f88bb02326/Effectiviteit-van-snelle-fietsroutes_Radboud-Universiteit.pdf.aspx (auf Niederländisch)

<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Aandeel-fiets-in-woonwerkverkeer-stijgt-na-aanleg>

ÜBER DIE AUTOREN:

SJORS VAN DUREN ist Mitglied der Expertengruppe des Buchs «Inspiratieboek Snelfietsroutes» und (ehemaliger) Projektleiter von 10 Doorfietsroutes

RICO ANDRIESSE ist Co-Autor des neuen Crow-Handbuchs «Door met Doorfietsroutes»

HANDBUCH VELOBAHNEN – NEUE VOLLZUGSHILFE FÜR DIE PRAXIS

JULIAN BAKER, TEAMLEITER MOBILITÄT & VERKEHR, KONTEXTPLAN AG

Das neue Handbuch Velobahnen vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Velokonferenz Schweiz (VKS) unterstützt die Planung und Umsetzung hochwertiger Veloverbindungen. Es schafft Grundlagen für einheitliche Standards, zeigt Best Practices und fördert eine zukunftsgerichtete Veloinfrastruktur.

IMPULSE FÜR EINE NEUE VELOINFRASTRUKTUR IN DER SCHWEIZ

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen steigt und soll auch weiterhin ansteigen, ganz im Sinne der Zielsetzungen von Bund (Verdoppelung der gefahrenen Wege und Kilometer bis 2035, vgl. Roadmap Velo), Kantonen, Agglomerationen und Gemeinden. Das Potenzial ist jedoch noch sehr gross und bei weitem nicht ausgeschöpft. Hochwertige Veloinfrastrukturen sind neben anderen Faktoren sehr wichtig und förderlich für die Nutzung des Velos als Alltagsverkehrsmittel. Internationale Beispiele aus den Niederlanden, aus Kopenhagen oder auch aus Belgien, Deutschland oder Wien zeigen: Gut geplante Velobahnen ermöglichen nicht nur ein zügiges und komfortables Vorankommen mit dem Velo – sie leisten

auch einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zur Erreichung von Klima- und Gesundheitszielen.

Aber auch in der Schweiz tut sich bereits einiges: Verschiedene Städte und Kantone planen und realisieren derzeit diese hochwertigen Veloverbindungen – teils unter Bezeichnungen wie Velovorrangrouten oder Velovorzugsrouten, zunehmend aber auch explizit als Velobahnen.

Was bislang jedoch fehlte, war eine gemeinsame Grundlage, die die Entwicklung gezielt vorantreibt. Laut Silvio Zala, Verantwortlicher Veloverkehr beim ASTRA, setzt das neue Handbuch Velobahnen hier an. «Das Bundesamt für Strassen und die Velokonferenz Schweiz wollen damit die Planung und den Bau von Velobahnen unterstützen», so Zala. Das Handbuch bietet demnach Planenden, Behörden sowie politischen Entscheidungsträgern und -trägerinnen eine praxisnahe Orientierung und unterstützt sie dabei, hochwertige Veloinfrastruktur systematisch zu entwickeln. Es soll auch zur Harmonisierung der Begriffe und Standards beitragen. Es stützt sich auf das Veloweggesetz, das Velobahnen explizit erwähnt, sowie auf Vollzugshilfen und Normen ab. Darüber hinaus enthält es aber auch Beispiele von Velobahnen im Ausland, die als Inspiration dienen sollen.



Abb. 1: Velobahnen sind attraktiv und komfortabel: Schülerinnen und Schüler fahren nebeneinander auf der Velobahn Nijmegen–Arnhem (Niederlande). (Foto: Aleksander Buczyński, European Cyclists' Federation)

DIE HOCHWERTIGSTEN VERBINDUNGEN IM VELONETZ ALLTAG

Velobahnen bilden die oberste Hierarchiestufe im Velonetz Alltag. Sie verbinden Räume mit hohem Velopotenzial über längere Distanzen möglichst direkt und erlauben dabei ein weitgehend unterbruchsfreies und komfortables Fahren – unabhängig von Alter, Fahrkönnen oder Fahrzeugtyp. Typische Führungsformen sind daher baulich abgetrennte Radwege oder quartierverträgliche, motorverkehrsarme «Velostrassen». Ihr hoher Ausbaustandard ermöglicht komfortables Überholen und Nebeneinanderfahren. Reisezeiten werden damit insbesondere für den Arbeits- und Ausbildungsverkehr planbar.

VELOBAHNEN ORIENTIEREN SICH AM ZUKÜNFTIGEN BEDARF

Für die Planung und Dimensionierung von Velobahnen ist nicht das aktuelle Veloaufkommen massgebend. Massgebend ist das künftige und angestrebte Potenzial des Veloverkehrs. Das grösste Verlagerungspotenzial liegt hier bei der sehr grossen Bevölkerungsgruppe der «Interessierten»: Diese Personen sind sicherheitsaffin: Sie würden mehr – oder überhaupt – Velo fahren, wenn sie sich sicherer fühlen würden. Hier setzen Velobahnen an. Sie erfüllen mit ihrer hochwertigen Ausgestaltung die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen. Entsprechend kann auf Velobahnen mit sehr hohen Velofrequenzen gerechnet werden.

HOHER ANSPRUCH AN QUALITÄT UND KOORDINATION

Als «Premiumverbindungen» haben Velobahnen entsprechend hohe bauliche Anforderungen zu erfüllen. Standardisierte Breiten und klar definierte Qualitätskriterien – etwa zu Direktheit, Komfort, Sicherheit und Erkennbarkeit – bilden das Rückgrat.



Die empfohlenen Mindestbreiten liegen bei:

- ≥ 4.00 m für Zweirichtungsradwege
- ≥ 2.50 m für Einrichtungradwege oder geschützte Radstreifen
- ca. $4.50\text{--}6.50$ m für Velostrassen bei $\leq 2'000$ DTV MIV

Genauso entscheidend wie die bauliche Qualität ist die strategische Führung bei der Planung. Velobahnplanung ist Chef- bzw. Chefinnensache. Projekte müssen politisch getragen, interkommunal oder sogar überregional koordiniert und die Projektleitung mit den nötigen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet sein. Bei gemeindeübergreifenden Projekten liegt der Lead idealerweise beim Kanton.

EIN HANDBUCH FÜR DIE PRAXIS

Das neue Handbuch ist in deutscher und französischer Sprache verfügbar. Die italienische Fassung wird bis Ende 2025 veröffentlicht. Das Handbuch versteht sich als Arbeitshilfe für Planungsfachleute, Verwaltungsstellen und politische Entscheidungsträger und -trägerinnen.

Das Ziel: Velobahnen schweizweit als starken Bestandteil des Velonetzes etablieren – klar erkennbar, durchgängig und mit hoher Qualität.

Unter www.velokonferenz.ch können kostenlos gedruckte Exemplare des Handbuchs bestellt oder als PDF heruntergeladen werden.

Das Handbuch steht auch auf der [Website des Bundes](#) unter Vollzugshilfen Veloverkehr zum Download bereit.

Download: [https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/bilder/langsamverkehr/handbuch_velobahnen.pdf.download.pdf/Handbuch%20Velobahnen%20\(2025\).pdf](https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/bilder/langsamverkehr/handbuch_velobahnen.pdf.download.pdf/Handbuch%20Velobahnen%20(2025).pdf)



Abb. 2–4: Velobahnen werden idealerweise auf abgesetzten Radwegen oder auf motorfahrzeugarmen «Velostrassen» geführt (links: breiter Einrichtungradweg in der Agglomeration Bern (Foto: ASTRA), oben rechts: eine «Velostrasse» in Winterthur (Foto: Kathrin Hager), unten rechts: die «Velovorzugsroute» Mühlebachstrasse in Zürich). (Foto: Kontextplan)

VON DER «VOIE VERTE» ZU DEN «AXES FORTS VÉLOS»

FABIENNE PERACINO, FACHVERANTWORTLICHE AKTIVE MOBILITÄT, KANTON GENÈVE

GÉRARD WIDMER, DIREKTOR KANTONALES VERKEHRSAMT VON 2013 BIS 2025, KANTON GENÈVE

Der Erfolg der «voie verte» zwischen Eaux-Vives und Annemasse übertrifft alle Erwartungen: Täglich nutzen bis zu 8'000 Velofahrende die Strecke. Sie vermittelt einen ersten Eindruck vom Potenzial der geplanten Velobahnen, den «axes forts vélos».

Die voie verte zwischen Eaux-Vives und Annemasse wurde 2018 eingeweiht. Der fünf Kilometer lange Abschnitt ist vollständig der aktiven Mobilität gewidmet. Er entstand als ökologische Begleitmassnahme zur Realisierung der CEVA-Bahnverbindung (Strecke Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) mit dem Ziel, die Natur in den städtischen Raum zurückzubringen. Die voie verte ist als gemeinsam genutzter Raum für den Velo- und Fussverkehr gestaltet. Aufgrund des erwarteten Anstiegs des Veloverkehrs wurde nachträglich ein asphaltierter Streifen für Velofahrende ins Projekt integriert. Er ist in zwei Richtungen befahrbar, weist allerdings im Vergleich zu heutigen Standards eine reduzierte Breite von 2.50 m auf.

Seit der Eröffnung erfreut sich dieser erste Abschnitt der voie verte im Grossraum Genève ungebrochener Beliebtheit: An Spitzentagen sind fast 8'000 Velos unterwegs, Tendenz seit 2019 steigend. Die Strecke wird auch als Fussverbindung zwi-

schen Quartieren und Gemeinden rege genutzt, ebenso für Spaziergänge oder Jogging. An Wochenenden übersteigt die Zahl der Fussgänger:innen jene der Velofahrenden.

ERGÄNZENDE INFRASTRUKTUR FÜR AMBITIOSIERE ZIELE

2022 beschloss der Kanton Genève einen Investitionskredit von 20 Millionen Franken für die Realisierung von Velobahnen, den «axes forts vélos». Diese sind als schnelle Achsen mit eigenem

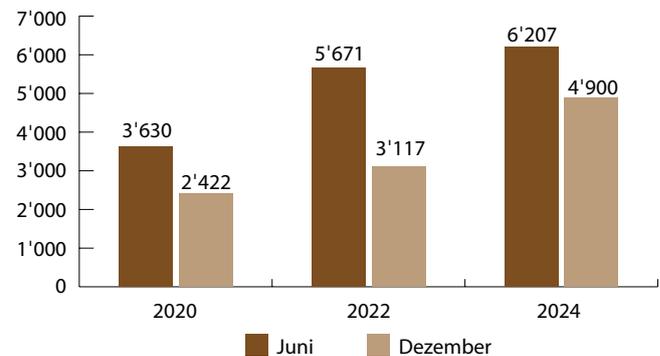


Abb. 2: Die Anzahl der Velofahrenden auf der voie verte nimmt stetig zu. (Quelle: Kantonales Verkehrsamt, Kanton Genève)

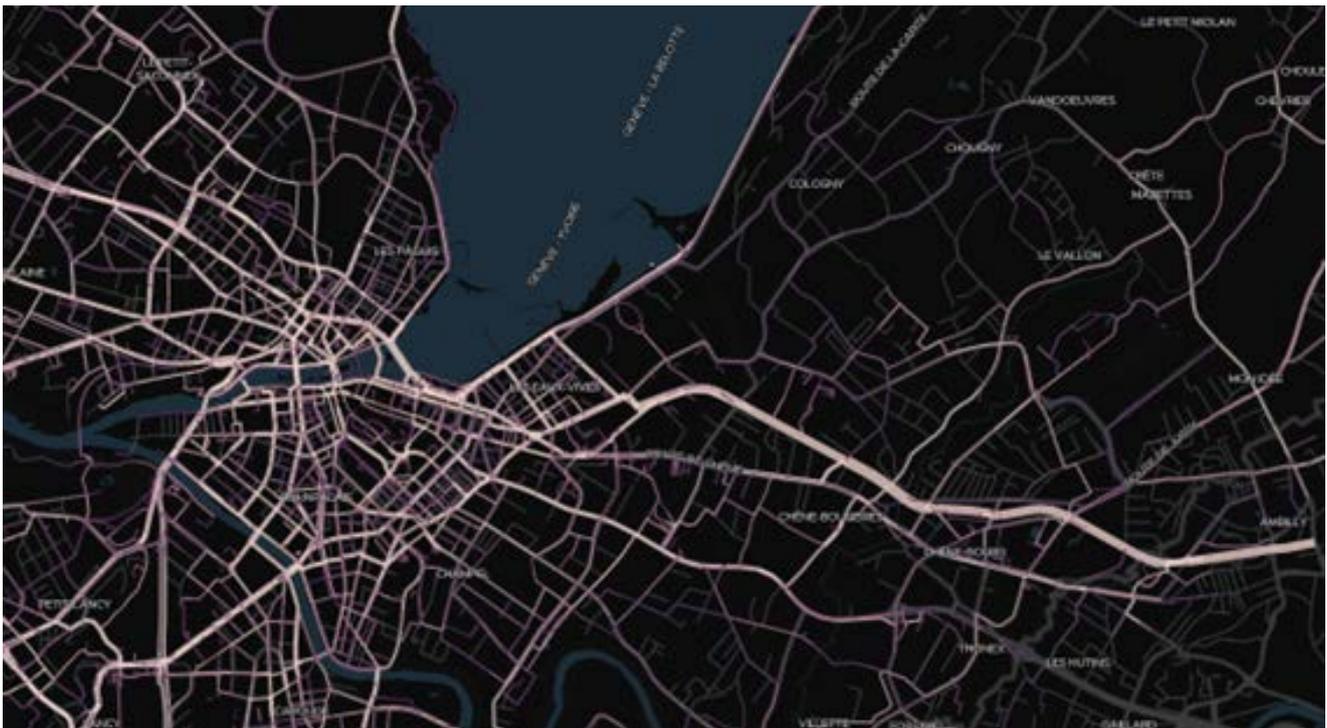


Abb. 1: Die mittels Geovelo erfassten Velostrecken veranschaulichen eindrücklich die Nutzung der voie verte im Februar 2025. (Quelle: Geovelo Grand Genève)

Trasse konzipiert. Die klare Trennung der Verkehrsarten dient der Sicherheit und dem Komfort einer breiten Nutzergruppe. Die axes forts vélos ergänzen als Verbindungen für den Veloverkehr im Alltag die voies vertes.

Nun sollen die voies vertes neu gestaltet werden. Sie sind als inklusive öffentliche Räume gedacht – förderlich für Begegnung, Austausch und Spaziergänge. Das Ziel der Neugestaltung ist, dass sie ökologisch aufgewertet werden und zur Lebensqualität beitragen.

Im Zuge der Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes sollen im Kanton Genf die kantonalen voies vertes als Hauptgerüst für den Freizeitverkehr und die Velobahnen als Hauptgerüst für den Alltagsverkehr dienen. Der kantonale Aktionsplan zur Förderung der aktiven Mobilität 2024 – 2028 hat für den Veloverkehr eine Erhöhung des Modalsplits um 25 % bis 2028 zum Ziel. Das entspricht einer Zunahme von 60'000 Fahrten auf insgesamt 200'000 Fahrten pro Tag.

Die voie verte zwischen Eaux-Vives und Annemasse profiliert sich dank ihrer ruhigen Lage abseits des motorisierten Verkehrs als wichtige Verkehrsachse, sowohl für den Velo-Alltags- als auch für den Velo-Freizeitverkehr.

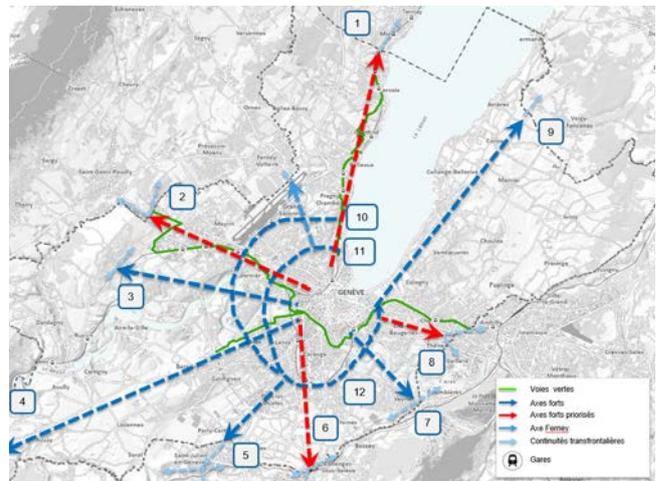


Abb. 3: Das zukünftige Genfer Netz aus voies vertes und Velobahnen ist in Planung. (Quelle: Kantonales Verkehrsamt, Kanton Genf)



Abb. 4: Die voie verte geht auf verschiedene Bedürfnisse der aktiven Mobilität ein. (Foto: Gérard Widmer)

«FREIGLEIS» SORGT FÜR VELOSCHUB

DARIO BUDDKE, PROJEKTLEITER MOBILITÄT, STADT LUZERN

Von 0 auf über 2'000 Velos pro Tag: Der 2016 eröffnete Fuss- und Veloweg Freigleis in der Stadt Luzern ist eine Erfolgsgeschichte. Und zeigt einmal mehr exemplarisch, dass gute Veloinfrastruktur das Velofahren fördert.

Ein Glücksfall für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Luzern: Mit der Tieflegung der Zentralbahn zwischen Bahnhof und Allmend im Jahr 2012 wurde das mitten durch das Stadtgebiet führende Bahntrasse frei. Im Dezember 2016 eröffnete die Stadt darauf den neuen Fuss- und Veloweg Freigleis. Mit einer Fahrbahnbreite von 5 Metern, davon 2 Meter für den Fuss- und 3 Meter für den Veloverkehr, erstreckt sich der Weg über eine Länge von 2 Kilometern von der Luzerner Neustadt über die

Allmend bis zum Bahnhof Kriens Mattenhof. Das Freigleis verbindet damit den Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd mit der Stadt Luzern und dient als wichtige Erschliessungsachse für die dortigen Wohn- und Gewerbegebiete.

Insbesondere im Bereich Bahnhof Mattenhof hat sich das Gebiet zu einem lebendigen Mischquartier mit hoher baulicher Dichte entwickelt. Es entstanden zahlreiche Wohnungen und neue Arbeitsplätze. 2020 eröffnete die Musikhochschule Luzern am Freigleis ihren neuen Standort für knapp 700 Studierende. Gleichzeitig wurde der Aussenraum zwischen Hochschule und Kulturhaus Südpol gegen das Freigleis grosszügig geöffnet und mit neuer Bepflanzung und einer Buvette einladend gestaltet.

Inzwischen ist das Freigleis als stark genutzter Fuss- und Veloweg nicht mehr aus Luzern wegzudenken. Seit der Eröff-

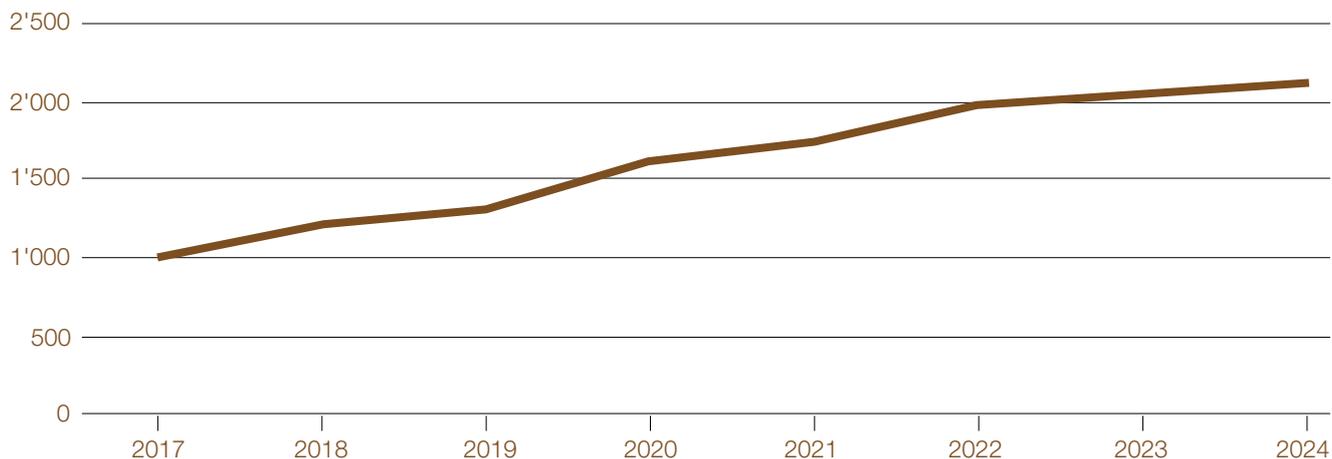


Abb. 1: Auf Höhe des Armee-Ausbildungszentrums Luzern (AAL) ist der Zweirichtungsrادweg 4 m breit. Der Gehweg ist durch einen Grünstreifen abgetrennt. (Foto: Stadt Luzern | alfonsgut.ch)

nung 2016 hat sich der Veloverkehr auf der Strecke verdoppelt. Der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) ist zwischen 2017 und 2024 von 1'011 auf 2'144 angestiegen. 2024 wurden im Spitzenmonat August werktags durchschnittlich 3'300 Velos gezählt. In der Morgenspitze (7–8 Uhr) wurden 280 und in der Abendspitze (17–18 Uhr) 440 Velos registriert. Die Stadt

Luzern geht davon aus, dass der Veloverkehr im Hinblick auf die weiteren Ausbaustufen im Mattenhof weiter zunehmen wird. Das Freigleis übernimmt damit als komfortable Veloverbindung eine wichtige Funktion bei der Verkehrsverlagerung zugunsten des Velo- und Fussverkehrs und zeigt einmal mehr: Wo Veloinfrastruktur ist, sind auch Velofahrende.

DTV JAHRESSCHNITT FREIGLEIS ARSENAL



DTV	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Januar	0	0	410	768	726	1'101	814	1'196	1'431	1'376	1'621
Februar	0	0	619	588	909	1'032	1'058	1'386	1'443	1'700	0
März	0	0	961	801	1'195	1'130	1'574	2'131	1'850	1'976	0
April	0	0	960	1'485	1'328	1'631	1'848	1'932	1'706	2'220	0
Mai	0	0	1'514	1'481	1'422	1'871	1'950	2'658	2'363	2'350	0
Juni	0	0	1'444	1'675	1'808	1'804	2'439	2'545	3'128	2'632	0
Juli	0	0	1'089	1'408	1'573	1'987	1'748	2'204	2'116	2'322	0
August	0	0	1'276	1'429	1'586	2'038	2'046	2'302	2'272	2'707	0
September	0	0	1'197	1'576	1'695	2'522	2'492	2'219	2'869	2'454	0
Oktober	0	0	1'167	1'366	1'439	1'898	2'082	2'097	2'327	2'227	0
November	0	0	905	1'179	1'268	1'745	1'925	1'987	1'821	1'981	0
Dezember	0	561	566	750	955	1'041	1'152	1'194	1'192	1'420	0
Durchschnitt	0	561	1'011	1'211	1'327	1'647	1'762	1'991	2'046	2'114	1'621
MAX	0	561	1'514	1'675	1'808	2'522	2'492	2'658	3'128	2'707	1'621

VELO UND ÖFFENTLICHER VERKEHR IN SYNERGETISCHER PARTNERSCHAFT

ROLAND KAGER, DATENANALYST VELO, STADT, LAND UND ÖV, STUDIO BEREIKBAAR, NL

ELKE SCHIMMEL, STADTPLANERIN UND EXPERTIN FÜR AKTIVE MOBILITÄT, GESCHÄFTSFÜHRERIN NOVEMBER:CITY, NL

Durch die Kombination der beiden Verkehrsmittel wird nicht nur die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gesteigert, sondern auch das Velofahren als nachhaltige Mobilitätsoption gefördert. Was häufig als Konkurrenz wahrgenommen wird, zeigt sich folglich in den Niederlanden als synergetische Partnerschaft zwischen Velo und ÖV.

Die Annahme, dass eine Förderung des Veloverkehrs den öffentlichen Verkehr zurückdrängt und umgekehrt, ist naheliegend. Doch detaillierte Analysen des Mobilitätsverhaltens auf Basis mehrjähriger Reisetagebuch- und GPS-Tracking-Daten in den Niederlanden widerlegen diese Annahme: Niederländer:innen, die mehr Velo fahren, fahren auch mehr mit dem öffentlichen Verkehr. Und an fast allen Orten, wo das Velofahren gefördert wird, ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs am höchsten.

EIN ANDERER MOBILITÄTSSTIL WIRD MÖGLICH

Die Evidenzen aus den Niederlanden zeigen, dass Bevölkerungsgruppen, die überdurchschnittlich oft ihre Fahrt zum und

vom Bahnhof mit dem Velo gestalten, pro Kopf Bus, Strassenbahn oder U-Bahn öfter nutzen als Zugreisende, die für ihre An- und Wegreise auf andere Verkehrsmittel setzen. Dieser Umstand trifft trotz der geringeren Nutzung dieser Verkehrsmittel für den Weg zum/vom Bahnhof pro Bahnfahrt zu.

Zwei Gründe lassen sich hierfür anführen: Erstens umfassen die meisten Zugreisen sowohl eine «First Mile» als auch eine «Last Mile»¹. Wird das Velo für eine der beiden Strecken genutzt, kommen Bus, Strassenbahn oder U-Bahn möglicherweise für die andere Strecke zum Einsatz. Der entscheidende Grund ist jedoch: Zugreisende, die das Velo überdurchschnittlich häufig für ihre «First» oder «Last Mile(s)» wählen, nutzen den öffentlichen Verkehr insgesamt wesentlich häufiger als diejenigen, die diese Kombination nicht in Betracht ziehen und deren Mobilitätspalette dadurch weniger vielfältig ist.

DAS WICHTIGSTE VERKEHRSSYSTEM ZWISCHEN DEN GROSSEN STÄDTEN

In den Niederlanden gilt die Kombination aus Velo und Zug als das zweitwichtigste Verkehrssystem – nach dem Auto. Für Reisen zu,

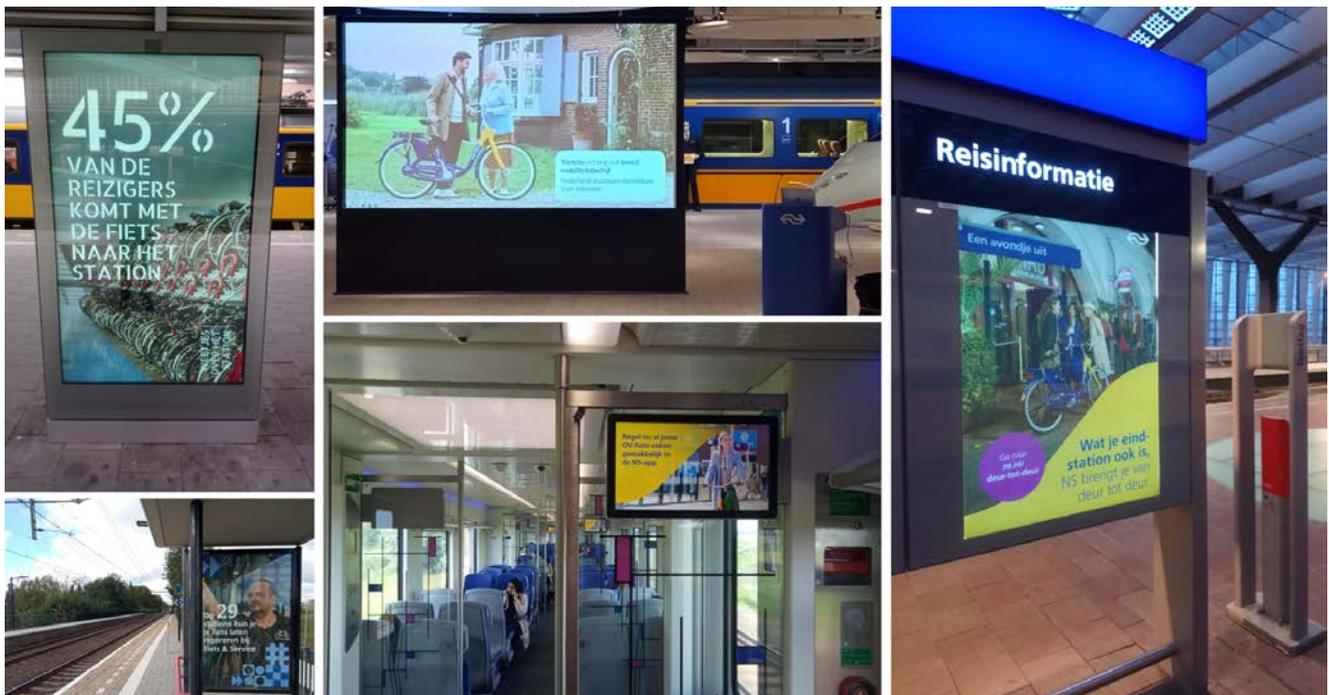


Abb. 1: Die Kombination Velo+Zug wird als ein entscheidendes Element für Tür-zu-Tür-Mobilitätslösungen sowohl in Zügen als auch an Bahnhöfen beworben. (Fotos: Roland Kager)

¹ Die Begriffe «First Mile» und «Last Mile» werden üblicherweise in der Einzahl verwendet. Da aber die durchschnittliche Länge der Velofahrten zum/vom Bahnhof in den Niederlanden ca. 3 km beträgt, sollte von «First Miles» und «Last Miles» gesprochen werden. Hierbei ist zu beachten, dass das Einzugsgebiet mit zwei Meilen sechzehnmal so gross ist wie das übliche, auf durchschnittlichen Gehzeiten basierende Einzugsgebiet von einer halben Meile.

von und zwischen den rund zehn grössten Städten des Landes ist diese Verbindung sogar entscheidender als das Auto. Das Velo als Verkehrsmittel zum und vom Bahnhof erlebte einen spürbaren Aufschwung, als ein umfassendes Investitionsprogramm den Ausbau von sicheren und gut ausgestatteten Veloabstellanlagen vorantrieb. Diese Anlagen bieten neben mehr Kapazitäten und verbessertem Design auch ein deutlich besseres Nutzungserlebnis.

Im Rahmen des Actieplan Fietsparkeren bij Stations², 2011 ins Leben gerufen, verdreifachte sich bis 2019 die Zahl der Veloabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen auf 500'000 (siehe Abb. 2). Die Verbesserungen hinsichtlich Kapazität und Qualität führten zu einer vier Mal grösseren Anzahl Menschen, die Velo und Zug kombinieren. So stieg die Zahl der Zugreisenden von 700'000 auf 1.3 Millionen täglich, wovon 650'000 Velo und Zug kombinieren. Der Anstieg der Velo+Zug-Nutzer:innen (+480'000) machte rund 80 % des gesamten Zuwachses von Zugreisenden pro Tag aus.

KOMPONENTEN DES VELO+ZUG-SYSTEMS

Das Velo+Zug-System in den Niederlanden besteht aus mehreren Schlüsselkomponenten, die das nahtlose Zusammenspiel von Velo- und Zugverkehr ermöglichen:

- Veloabstellanlagen an Bahnhöfen: Die 415 niederländischen Bahnhöfe verfügen über insgesamt 515'000 Veloparkplätze. Davon sind 311'000 Plätze unbewacht, 11'000 Plätze in Veloschliessfächern, meist an kleineren Bahnhöfen und 193'000 Plätze in Velostationen. Bei diesen überwachten Veloabstellanlagen sind die ersten 24 Stunden meist gratis, jeder weitere Tag kostet ca. 1 Euro.

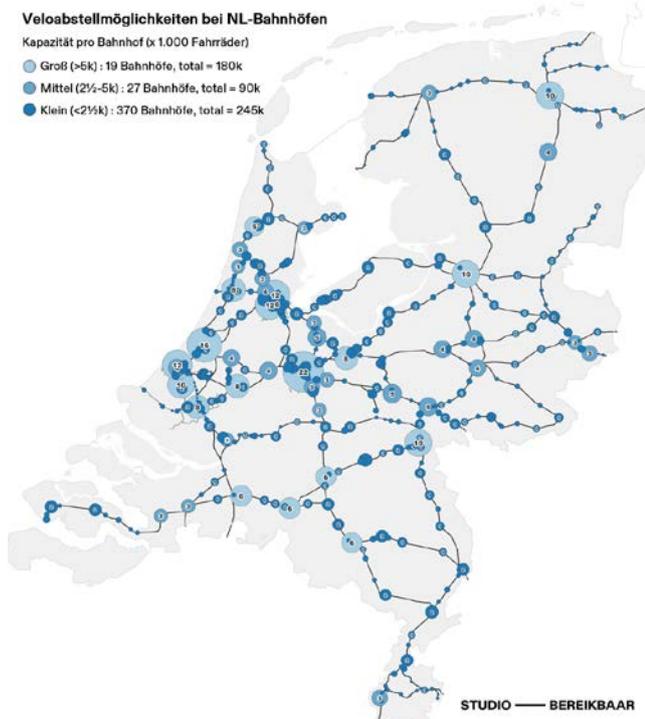


Abb. 2: Gesamtkapazität der Veloabstellanlagen (in Tausend Velos) an niederländischen Bahnhöfen. Die Gesamtkapazität ist typischerweise in mehrere Cluster unterteilt, die sich an den «Ecken» der Bahnhöfe befinden und/oder verschiedene Parkregelungen aufweisen (max. Parkdauer, Gehstrecke, Architektur, Berücksichtigung von speziellen Velotypen, Registrierung/Bezahlsystem usw.). (Grafik: Roland Kager)

- Veloverleih an Bahnhöfen: Diese Option ermöglicht es den Nutzer:innen, bequem und schnell ein Velo für ihre Reisen auszuleihen. «OV-Fiets» mit mittlerweile 22'000 Leihvelos an 300 Bahnhöfen und 6 Millionen Ausleihen pro Jahr ist das grösste System und wird von der Niederländischen Bahn betreut.
- Integriertes Marketing, Information und Ticketing: Eine effektive Kombination dieser Elemente sorgt für eine benutzerfreundliche und koordinierte Nutzung von Velo und Zug. Die niederländische BahnCard kann beispielsweise auch für den Veloverleih sowie für den schnellen Zugang zu Veloparkhäusern genutzt werden. Gleichzeitig ermöglicht sie die automatische Registrierung und Bezahlung der Parkdauer.
- Integrierte Planung: Sie umfasst die Gestaltung von Bahnhofserweiterungen, die Entwicklung von Velowegnetzen, die Platzierung von Veloabstellplätzen sowie die Auswahl von Unterführungsstandorten. In vielen niederländischen Städten wurden Bahnhöfe so geplant, dass sie zu Knotenpunkten wurden, an denen städtische und überregionale Velowege miteinander verknüpft sind. Obwohl diese Knotenpunkte gut mit dem Bahnhof (insbesondere mit den Eingängen zu den Veloabstellplätzen) verbunden sind, wird darauf geachtet, dass die Velowege dennoch etwas ausserhalb des Bahnhofvorplatzes verlaufen. So sind die Knotenpunkte und Unterführungen für den Veloverkehr ca. 50 m bis 200 m vom Bahnhofsgebäude entfernt oder auf unterschiedlichen Ebenen angeordnet. Bei grösseren Bahnhöfen werden sie auch auf beiden Seiten des Bahnhofvorplatzes oder an mehreren Ecken angelegt.

Auch die Kombination von Velo und Metro, Strassenbahn oder Bus nimmt in den Niederlanden zu. Dabei gilt: Je grösser die Reichweite der ÖV-Systeme ab den jeweiligen Haltestellen ist und je höher Tagesfrequenz und Geschwindigkeit sind, desto intensiver werden die Veloabstellanlagen genutzt. Zudem wird typischerweise bis zu 20 % der Veloabstellanlagen an Bahnhöfen für eine Weiterreise mit Bus, Strassenbahn oder Metro genutzt, da Bahnhöfe auch für diese Linien wichtige Haltestellen darstellen.

«ERWEITERUNG» DES ÖV-SYSTEMS DURCH DIE INTEGRATION DES VELOS

Bahnhöfe und Haltestellen profitieren erheblich von der Integration des Velos in das ÖV-System. Denn damit erweitert sich ihr Einzugsgebiet deutlich, verglichen mit der Anreise zu Fuss. Durch das vergrösserte Einzugsgebiet steigt die Zahl der Reisenden, die den Bahnhof oder die Haltestelle nutzen. Dies wiederum eröffnet dort neue Potenziale für zusätzliche Angebote.

Zudem können Reisende mit dem Velo häufig gleich mehrere Bahnhöfe und Haltestellen anfahren. Dank dieser Auswahl können sie flexibler auf günstige Verbindungen oder aktuelle Störungen reagieren und gegebenenfalls auf alternative Stationen ausweichen. Aus der Perspektive des öffentlichen Verkehrs bietet die Integration des Velos die Möglichkeit, bei steigenden Passagierzahlen die zusätzlichen Verkehrsströme neu zu verteilen³. Wenn das Velo in das System eingebunden ist, ziehen die Nutzer:innen auch neue oder alternative Einstiegsstellen in Betracht – vorausgesetzt, die Bedingungen sind genügend attraktiv.

² Übersetzt: Aktionsplan Veloparkieren bei Stationen; dazu gab es mehrere Vorläuferinitiativen und Nachfolgeprogramme.

³ Dafür gibt es viele Beispiele, u. a. die Verteilung zwischen Sloterdijk, Zuid und Amstel in Amsterdam, zwischen Heemstede und Haarlem oder Veenendaal De Klomp sowie Veenendaal Centrum.



Abb. 3: Bahnhöfe sind oft auch Knotenpunkte für städtische und überregionale Velowege. Diese Knotenpunkte sowie Unterführungen werden ca. 50 m bis 200 m vom Bahnhofsgebäude angeordnet, aber natürlich immer mit einem guten Zugang zu den Veloabstellplätzen oder den Velostationen. (Foto: Roland Kager)



Abb. 4: Die 2023 eröffnete Velostation am Bahnhof Amsterdam Centraal verfügt über 6'300 Plätze und 700 Leihvelos und liegt komplett unter der Wasseroberfläche. (Foto: Dutch Cycling Embassy)

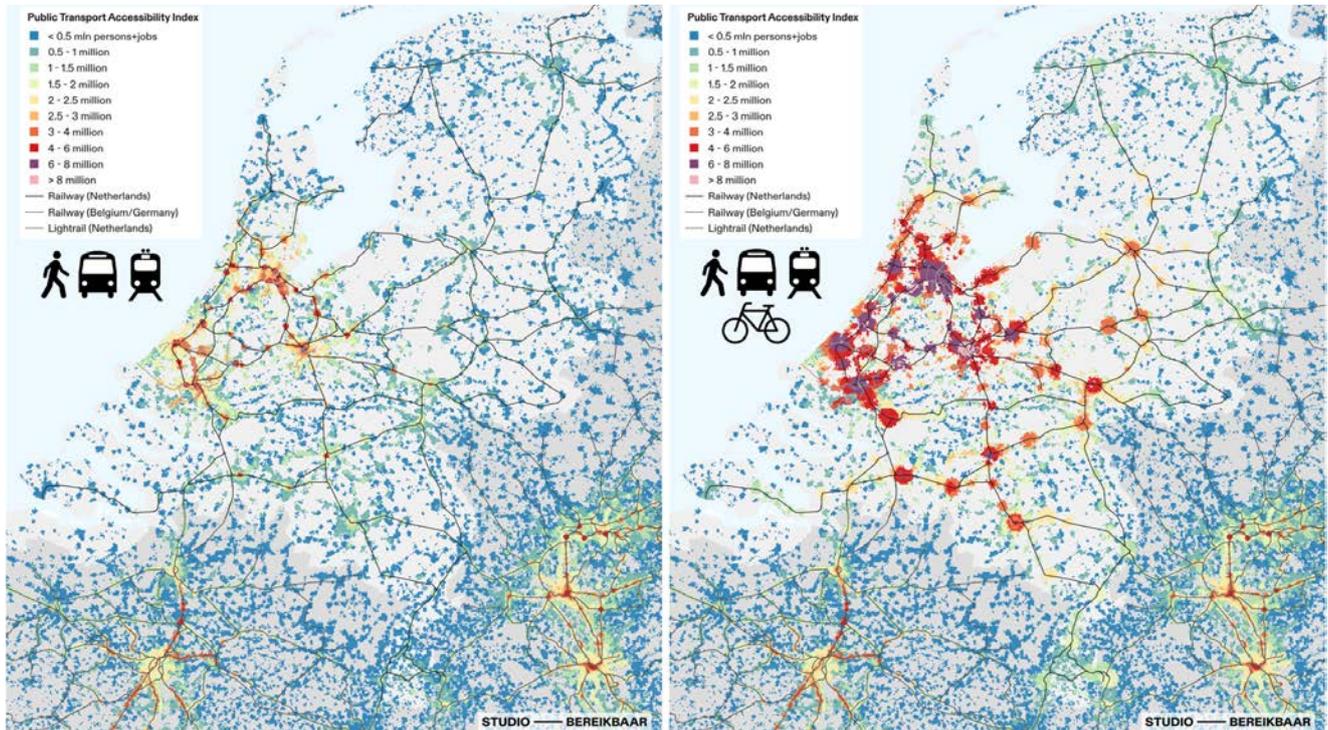


Abb. 5: Visualisierung der Erweiterung des ÖV-Systems durch Velo+Zug: Links: Anzahl der Personen und Arbeitsplätze, die innerhalb von insgesamt 90 Min. Gehzeit und Fahrt mit dem ÖV erreicht werden können (ohne Velo) (unter Verwendung von GTFS-Fahrplandaten für die Hauptverkehrszeit). Rechts: derselbe Indikator, jedoch einschliesslich des Velos als Option, um zu und von max. 4 km entfernten niederländischen Bahnhöfen zu reisen. (Grafiken: Roland Kager)

Für die Velofahrenden bedeutet die «Erweiterung» des ÖV-Systems durch die Integration des Velos, dass sie auf ihren Wegen zum oder vom Bahnhof von einem grösseren Angebot an Einzelhandels-, Dienstleistungsunternehmen oder Gastronomiebetrieben profitieren können, als wenn sie ausschliesslich zu Fuss unterwegs wären. Eine Studie mit 3'000 ÖV-Nutzer:innen in den Niederlanden zeigt, dass diese Kombinationsmöglichkeit eine grosse Bedeutung für die Attraktivität von Velo+Zug hat. Zugleich können im erweiterten Einzugsbereich rund um Bahnhöfe mehr Angebote entstehen und der Stadtraum wird belebter.

FINANZIERUNGSMODELL DES VELO+ZUG-SYSTEMS

Es wird mittlerweile allgemein anerkannt, dass sich Velo und öffentlicher Verkehr ergänzen und diese Kombination auch dem urbanen Raum zugute kommt. Deshalb wird für die wesentlichen Komponenten, die ein nahtloses Zusammenspiel von Velo- und Zugverkehr ermöglichen, üblicherweise ein Finanzierungsmodell angewendet, welches die Wertschätzung sowohl der öffentlichen Hand als auch des Eisenbahnsektors für diese Verbindung widerspiegelt. In der Regel wird die Finanzierung zu etwa einem Drittel von nationaler Seite, einem Drittel vom Eisenbahnsektor und einem Drittel von den Kommunen übernommen.

VELO UND ÖV IN DER SCHWEIZ: VERBÜNDETE ODER KONKURRENZ?

Die Partnerschaft zwischen Velo und öffentlichem Verkehr bietet grosses Potenzial, insbesondere für Streckenabschnitte oder Stationen, die bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Die Kombination aus Velo und öffentlichem Verkehr kann dabei zu einem signifikanten Qualitätssprung für beide Verkehrsmittel führen und gleichzeitig positive Auswirkungen auf den Stadt-

raum haben. Dabei ist entscheidend, die Kombination aus Velo und öffentlichem Verkehr nicht als verkehrsplanerische Fragestellung zu betrachten, sondern eng mit dem städtischen Kontext in Verbindung zu bringen.

Die Erfahrungen aus den Niederlanden sprechen jedenfalls eine deutliche Sprache: Eine verbesserte Integration des Velos in den öffentlichen Verkehr führt nicht zu einer Konkurrenzsituation, sondern wird als wertvolle Ergänzung erkannt – eine Ergänzung, die sowohl das Velo als auch den öffentlichen Verkehr stärkt. In der Schweiz, wo 96.8 %⁴ der Einwohner:innen nicht weiter als 5 km und damit in Velodistanz von einem Bahnhof entfernt wohnen, besteht eine hervorragende Ausgangslage, um auf die synergetische Partnerschaft zwischen Velo und öffentlichem Verkehr zu setzen.

Grosses Potenzial für Bike-and-Ride in der Schweiz

Eine aktuelle Studie im Auftrag der Velomedien zeigt das Potenzial für Bike-and-Ride in der Schweiz auf. Nur 0.3 % der Wege erfolgen in dieser Kombination. Modellrechnungen zeigen, dass sich dieser Anteil im Schnitt um 23 % erhöhen könnte, wenn gute Zubringerrouen zum Bahnhof führen. Lesenswerter Artikel mit Link zur Studie im Velojournal: www.velojournal.ch/magazin/news-detail/die-zukunft-des-veloverkehrs

ÜBER DIE AUTOR:INNEN:

ELKE SCHIMMEL ist Vorstandsmitglied von Women in Cycling Switzerland.

ROLAND KAGER und ELKE SCHIMMEL sind beide Mitglieder der Dutch Cycling Embassy.

⁴ Siehe Pete Mijnsen, Hochparterre (06.12.2022): www.hochparterre.ch/nachrichten/themenfokus/fast-die-ganze-schweiz-lebt-in-velodistanz-zu-einem-bahnhof

DEIN VELO AM BAHNHOF

DEA ROLIH, PROJEKTLEITERIN ERSTE LETZTE MEILE, SBB

Bei Bahnreisen entfallen im Schnitt 50 % der gesamten Reisezeit auf den Weg zum und vom Bahnhof – die sogenannte «Erste Meile» und «Letzte Meile». Für Reisende bedeutet das: Verbesserungen in eben diesem Bereich bringen nicht nur Komfort, sondern vor allem auch spürbare Zeitersparnisse.

Wer einen Bahnhof gut zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Nahverkehr erreicht und den Zug nimmt, hat die gewünschte Destination bei Ankunft am Zielbahnhof oft noch nicht erreicht. Für die letzte Meile sind in urbanen Zentren vielfältige Mobilitätsoptionen vorhanden – von gut ausgebauter Fussverkehrs-Infrastruktur, klassischem ÖV bis zu Sharing-Angeboten. In kleineren Städten und Agglomerationen zeigt sich hingegen ein anderes Bild: Das ÖV-Angebot ist ausgedünnt, flexible Alternativen fehlen vielerorts. So ist die Direktfahrt mit dem Auto für viele Pendler:innen naheliegend. Gerade hier liegt ein entscheidender Ansatzpunkt für die Förderung des Bahnreisens. Attraktivere Reiseketten können die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn deutlich steigern. Dazu gehört auch ein gezielter Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote, dort, wo sie heute noch fehlen.



Abb. 2: Von Tür zu Tür betrachtet wird es offensichtlich: Wir sitzen bei einer Zugfahrt oft nicht ganz die Hälfte der Zeit im Zug, den Rest verbringen wir auf dem Weg vom und zum Bahnhof – oder mit Warten. Flexible Angebote wie «Dein Velo am Bahnhof» können somit einen positiven Einfluss auf die gesamte Reisezeit haben. (Quelle: Eigene Darstellung, Datengrundlage Mikrozensus Mobilität 2021 – effektive Trips)

In der Schweiz gibt es grosses Potenzial für mehr Veloverkehr: Mit der Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes wird die Veloinfrastruktur ausgebaut und damit attraktiver und insbesondere sicherer. Für kürzere und mittlere Strecken sind Velo und E-Bike eine schnelle Option. So hat sich das Velo in den letzten Jahren in den grossen Städten als Alltagsverkehrsmittel etabliert. Dies spricht auch für das Potenzial und den Ausbau von Bikesharing-Angeboten ausserhalb der grösseren Städte.

ATTRAKTIVERE REISEKETTEN DANK DEM VELO

An den Bahnhöfen Meilen/Feldmeilen, Brugg/Windisch, Solothurn und Delémont stehen den Reisenden neu Velos und



Abb. 1: Auf zwei Parkplätzen können zwei Autos parkieren – oder die 15 Velos, die hier in Delémont zur Ausleihe bereitstehen. (Foto: Dea Rolih)

E-Bikes zur Verfügung – nicht nur für die erste und letzte Meile, sondern auch für alltägliche Erledigungen und Freizeitaktivitäten. Die SBB möchten gemeinsam mit ihrem Partner PubliBike Velospot einen Impuls setzen und eine Signalwirkung erzielen: Sharing-Angebote sollen auch ausserhalb der städtischen Zentren zur selbstverständlichen Mobilitätsoption werden.

Die Inspiration für das Pilotprojekt kam aus den Niederlanden. Dort stellt die Niederländische Staatsbahn (NS) bereits seit vielen Jahren Velos an Bahnhöfen zur Verfügung. Die zentrale Frage war, wie sich das erfolgreiche Modell der OV-fiets an die Schweizer Gegebenheiten und Bedürfnisse anpassen lässt. Besonders im Fokus: eine längere Ausleihdauer mit Rückgabe an derselben Station. Damit wird für kleinere Städte und Agglomerationen, in denen klassische Bikesharing-Angebote bislang fehlen, eine Alternative geschaffen. Denn um ein Netz aufzubauen, braucht es mehrere, gut erreichbare Stationen – ein Aufwand, der sich in wenig verdichteten Gebieten oft nicht lohnt.

Für die Nutzer:innen bietet dieses Modell den Vorteil, dass sie während der Ausleihdauer flexibel und unabhängig unterwegs sein können – das Velo steht auch für die Rückfahrt zum Bahnhof garantiert zur Verfügung. Auch aus betrieblicher Sicht ist dieses System effizienter, da aufwändige Ausgleichslogistik weitgehend entfällt.

NEUE ANGEBOTE BRAUCHEN ZEIT UND IMPULSE

Die erste Bilanz nach rund einem halben Jahr hat gezeigt, dass das Angebot angenommen wird. Doch das Bereitstellen von Leihvelos allein genügt nicht. Das Mobilitätsverhalten ist tief mit Gewohnheiten verbunden. Um Veränderungen anzustossen, braucht es Zeit und gezielte Impulse. Der Wunsch, nachhaltiger und gesünder unterwegs zu sein, ist selten Antrieb genug für eine Verhaltensänderung.

Auf den Frühling 2025 hin wurden erste Anpassungen umgesetzt, um die Attraktivität weiter zu erhöhen. Die Analyse des bisherigen Nutzungsverhaltens zeigt ein klares Muster mit zwei Schwerpunkten: Eine grosse Anzahl Fahrten dauert weniger als sechs Stunden, eine ebenfalls grosse Anzahl dauert weniger als zwölf Stunden, vereinzelt auch darüber hinaus. Das neue Preismodell trägt diesem Nutzungsverhalten Rechnung und bietet mehr Flexibilität. Ein mechanisches Velo kann für sechs Stunden neu ab CHF 2.50, ein E-Bike ab CHF 5 ausgeliehen werden. Für die Zielgruppe der Pendler:innen wurde zudem ein Firmenangebot entwickelt: Arbeitgeber können Abo-Pakete erwerben und so ihren Mitarbeitenden die Nutzung zu vorteilhaften Konditionen ermöglichen.

Beim Ausbau der kombinierten Mobilität behält die SBB das übergeordnete Ziel im Blick: Menschen, die heute mit dem Auto pendeln, sollen zum Umsteigen auf die Kombination von Bahn und Velo bewegt werden – dank der flexiblen Lösung für die «Letzte Meile».

www.sbb.ch/de/kampagne/dein-velo-am-bahnhof

Velos und E-Bikes für 6, 12 oder 18 Stunden.

Dein Velo am Bahnhof In Meilen/ Feldmeilen-Herrliberg

Ab CHF **2.50**

App herunterladen.
Registrieren.
6h/12h/18h-Pass kaufen.
Losfahren.

SBB CFF FFS PubliBike velospot
www.publibike.ch/de/dein-velo-am-bahnhof

Abb. 3: Plakat PubliBike – Velospot

Umfrage ausfüllen und die Entwicklung des Angebots unterstützen: <https://ebpch.questionpro.eu/dein-velo-am-bahnhof>



DIE OPTIMIERUNG DER URBANEN MOBILITÄT

CATHERINE ELLIOT, LUKAS BALLO, YING-CHUAN NI, NINA WIEDEMANN, LUCAS MEYER DE FREITAS, DAVID ZANI, MICHAEL WICKI, CLARISSA LIVINGSTON, PROF. KAY AXHAUSEN
 PROJEKT E-BIKE-CITY, ETH ZÜRICH

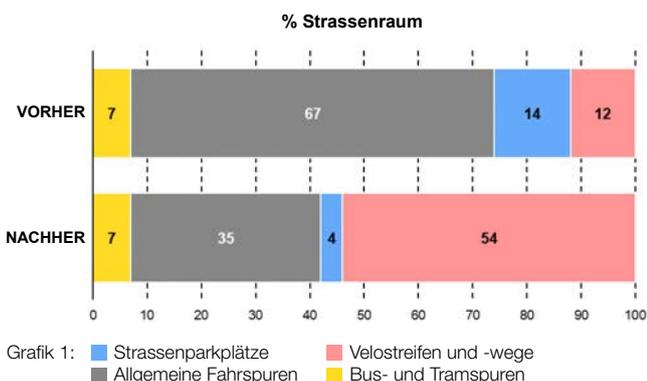
Ein «Plan B» für die zukünftige urbane Mobilität in den wachsenden Schweizer Grossstädten: Das war das Ziel des Projekts E-Bike-City (EBC). Es zeigt am Beispiel Zürich auf, dass mit geeigneten Massnahmen der Modalsplit für Velos und E-Bikes mehr als verdoppelt werden kann.

Velos und E-Bikes sind die Verkehrsmittel mit dem grössten ungenutzten Potenzial, Menschen zum Umstieg auf nachhaltigere und platzsparendere Verkehrsmittel zu bewegen. Dies ist von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der Mobilität in den dicht genutzten Schweizer Städten mit prognostizierten Bevölkerungszunahmen von 15–30 % bis 2050.

E-Bike-City ist ein dreijähriges Leuchtturmprojekt des Departements für Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG) der ETH Zürich mit Unterstützung des Bundesamtes für Energie. Das Projekt untersuchte, was passiert, wenn Städte der aktiven Mobilität mehr Platz zur Verfügung stellen und gleichzeitig das bestehende Netz des öffentlichen Verkehrs erhalten wird.

DIE NEUVERTEILUNG DES STRASSENRAUMS

Ein grosser Vorteil des Velos besteht darin, dass es wesentlich weniger Platz als das Auto benötigt. So kann der Strassenraum von mehr Personen pro Stunde genutzt werden. Das Modell der EBC schlägt darum eine erhebliche Umverteilung des Strassenraums vor, damit das Velofahren gefördert wird. Velospuren haben Vorrang, während Parkplätze reduziert und Autos vermehrt durch Einbahnstrassen geführt werden (Grafik 2). Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass in Zürich der Anteil der Veloinfrastruktur um den Faktor 4.5 von 12.1 % auf 54.3 % erhöht werden könnte (Grafik 1).



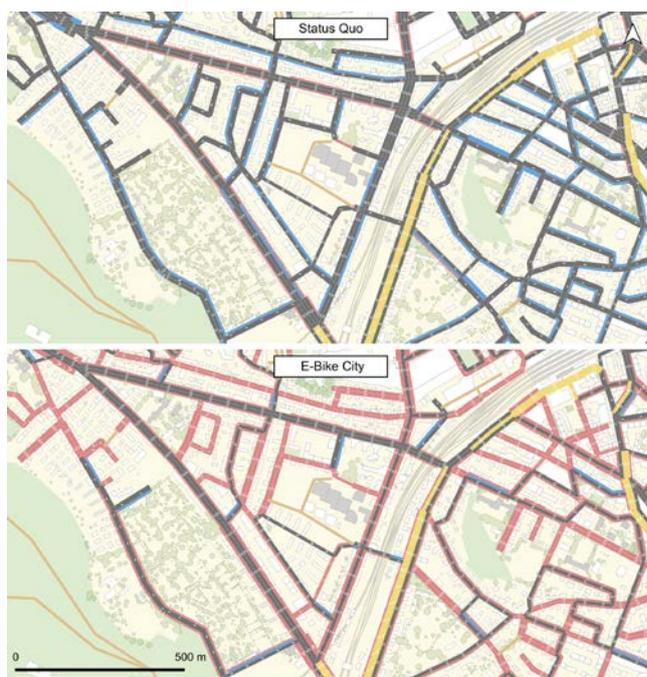
(Quelle: Ballo, L., Raubal, M., & Axhausen, K. W. (2024). Designing an E-Bike City: An automated process for network-wide multimodal road space reallocation. Journal of Cycling and Micromobility Research, 2, 100048. <https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2024.100048>)

Diese Umgestaltung mit dem im EBC-Modell vorgeschlagenen dichten Velonetz hat ein ausgewogeneres und effizienteres städtisches Verkehrssystem zur Folge und reduziert die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

BESSERE BEDINGUNGEN FÜR ALLE

Trotzdem sollten neue Velowege so geplant werden, dass sie andere Verkehrsarten möglichst wenig beeinträchtigen. Mit einem neuen Optimierungskonzept ist eine sorgfältige Interessenabwägung bezüglich des Velo- und Autoverkehrs möglich und es können optimale Kompromisslösungen für Verkehrsnetze vorgeschlagen werden.

Die entwickelte Methode basiert auf dem Konzept der Pareto-Optimierung: Wenn Fahrspuren für den Autoverkehr in Velowege umgewandelt werden, vergrössern sich zwangsläufig die Netzdistanzen für Autofahrende. Die entscheidende Frage ist, wieviel grösser die Distanzen werden. Pareto-optimale Lösungen sind Strassennetze, welche punkto Velo- bzw. Autofreundlichkeit in der goldenen Mitte liegen. Die entwickelte Methode verwendet kürzeste Wege im Verkehrsnetz, um sogenannte Netzwerkdistanzen als Näherung für die Reisezeiten



Grafik 2: Parking Lanes (blau), Bike Lanes (rot), Mixed Pedestrian- and Cycling Paths (gelb), Car Lanes (grau), PT Lanes (gelb)



Abb. 1: Die Basler- und Herdernstrasse in Zürich, wie sie in Zukunft aussehen könnte. (Foto: Ballo, L. und M. Cardoso, D-BAUG, ETH Zürich / Nighthurse Images)

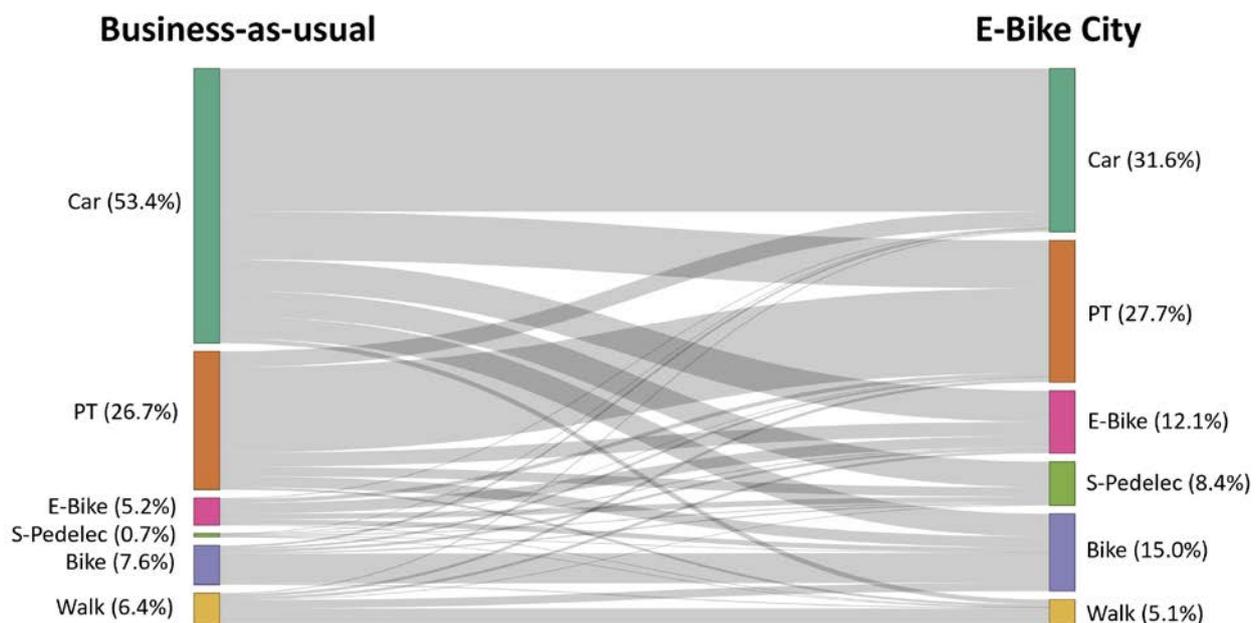
zu berechnen. Zur Quantifizierung der Velofreundlichkeit wurde das Konzept der «gefühlten Reisezeit mit dem Velo» verwendet: Studien haben gezeigt, dass Velofahrende das Gefühl haben, auf Velowegen schneller voranzukommen. Die Netzwerkdistanz für Velofahrende wird also geringer eingeschätzt, wenn Velowege vorhanden sind. Anders als mit konventionellen Planungsmethoden können mit Hilfe eines linearen Programmierungsansatzes Netze entworfen werden, die sowohl geringere Netzwerkdistancen für den MIV als auch verkürzte gefühlte Reisezeiten für Velofahrende ermöglichen.

DAS POTENZIAL DER E-BIKE-CITY

Mit Velos, E-Bikes (mit einer Tretunterstützung bis zu 25 km/h) und S-Pedelecs (mit einer Tretunterstützung bis zu 45 km/h) ergeben sich für kurze und sogar mittlere Distanzen (hier sind ins-

besondere S-Pedelecs relevant) ähnliche oder teilweise sogar kürzere Reisezeiten als mit Autos oder dem ÖV. Ausschliesslich auf der Reisezeit basierend könnte daher ein substantieller Anteil der Wege des MIV auf verschiedene Velotypen verlagert werden.

Um dieses theoretische Potenzial bestmöglich auszuschöpfen, muss die Veloinfrastruktur bekanntlich attraktiver gestaltet werden. Unsere Ergebnisse zeigen jedoch, dass eine verbesserte Veloinfrastruktur zwar eine Grundvoraussetzung für höhere Veloanteile darstellt, substantielle Verlagerungen vom MIV auf das Velo jedoch erst dann erfolgen, wenn das Autofahren deutlich unattraktiver gemacht wird. Besonders stark zeigt sich dieser Effekt, wenn die Reisezeiten für den MIV spürbar zunehmen. Eine Steigerung der Reisezeit von 1 % führt bei einer umfangreichen Umgestaltung des Strassen-



Grafik 3: Verlagerungen des wegbasierten Modalsplits vor und nach der Einführung einer E-Bike-City (inklusive vollständiger Internalisierung der externen Verkehrskosten für ÖV und MIV sowie Erhöhung der Parkgebühren für den MIV). Befragung mit einer repräsentativen Stichprobe der Bevölkerung im Kanton Zürich und den angrenzenden Kantonen. (Quelle: Meyer de Freitas, L., Bekhor, S. and Axhausen, K.W. Mode-choice modelling of a sustainable mobility transition considering different bicycle types, Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung, 1906, IVT ETH Zurich and Technion, Zurich and Tel Aviv, DOI: <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000727455>)



Abb. 2: Diese Bilder zeigen den Albisriederplatz in Zürich mit mehreren Nebenstrassen und viel öffentlichem Verkehr, wie er heute aussieht und wie er in Zukunft gestaltet sein könnte. (Fotos: Ballo, L. und M. Cardoso, D-BAUG, ETH Zürich / Nightnurse Images)

raums wie der E-Bike-City zu einer Nachfrageabnahme des MIV von 0.7 %. Eine Reisekostenzunahme von 1 % führt zu einer Nachfrageabnahme von 0.04 % für den MIV. Unsere Ergebnisse zeigen, dass in einer E-Bike-City die Reisezeiten für den MIV während der morgendlichen Spitzenstunden im Durchschnitt um rund 50 % steigen.

Unsere Verkehrsmittelwahlmodelle deuten darauf hin, dass so in Zürich eine deutliche Verlagerung der Verkehrsmittel möglich ist: Die Nutzung des Velos (einschliesslich E-Bikes und S-Pedelecs) wird mehr als verdoppelt. Der MIV wird fast halbiert. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bleibt stabil (Grafik 3).

Anhand der Nachfragemodelle konnten auch die Wegdistanzen gefunden werden, für welche die unterschiedlichen Veloarten die höchste Nachfrage erzielen können. Demzufolge liegt die optimale Wegdistanz für konventionelle Velos im Schnitt zwischen 0 und 1.6 km, für E-Bikes zwischen 1.6 und 9 km und für S-Pedelecs bei Wegdistanzen über 9 km.

Die höheren Geschwindigkeiten von S-Pedelecs wirken sich somit erst bei längeren Strecken deutlich auf die Reisezeit aus. Bei kürzeren Distanzen – insbesondere in dicht besiedel-

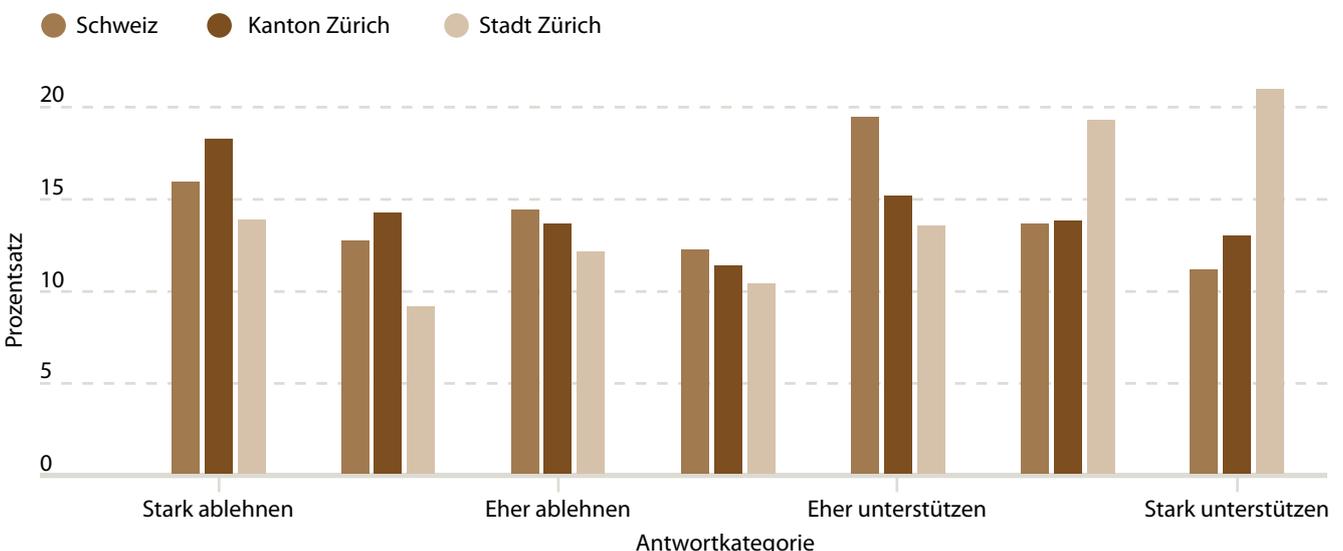
ten Gebieten mit vielen Kreuzungen und Anhaltevorgängen – sind ihre Reisezeiten kaum kürzer als jene von E-Bikes.

EINE LOHNENDE INVESTITION

Die Umsetzung der EBC in Zürich (wie in Grafik 1 vorgeschlagen) kostet schätzungsweise zwischen CHF 300 und 650 Millionen. Die Höhe dieses Betrags ist abhängig von der Gestaltung der Infrastruktur. So bringen z. B. bauliche Abtrennungen mehr Sicherheit und besseren Komfort als Markierungen, verursachen aber höhere Kosten.

Andere europäische Städte mit einer hochwertigen Veloverkehrsinfrastruktur, z. B. Utrecht, zeigen, dass die Unfallrate bei Velofahrenden weniger als halb so hoch ist wie in Zürich. Auch Schweizer Städte wie Bern verzeichnen eine um 25 % niedrigere Unfallrate bei Velofahrenden als Zürich. Durch die Verringerung des Unfallrisikos könnte die EBC jährlich 100 bis 300 Verletzungen bei Velofahrenden verhindern und damit jährlich CHF 24 bis 76 Millionen an gesellschaftlichen Kosten einsparen. Bei einer Schätzung über einen Zeitraum von 25 Jahren wird jeder in die EBC investierte Franken eine Rendite von CHF 2 bis 6.4 einbringen, was ihn nicht nur zu einer sicheren,

VERGLEICH DER UMFRAERGEERGEBNISSE: SCHWEIZ, KANTON ZÜRICH, STADT ZÜRICH



Grafik 4: In der Stadt Zürich würden 54,1 % der befragten 294 Menschen die E-Bike-City in einer Volksabstimmung annehmen, während 35,3 % sie ablehnen würde. Im Kanton Zürich und in der Schweiz sind die Unterstützungswerte tiefer. (Quelle: Wicki, Michael (2023). Assessing acceptance on the policy implementation of an E-Bike City. <https://doi.org/10.17605/OSF.IO/35QCP>)



Abb. 3: Die E-Bike-City aus der Perspektive von Velofahrenden (Foto: Ballo, L. und M. Cardoso, D-BAUG, ETH Zürich / Nightnurse Images)

sondern auch zu einer äusserst kosteneffizienten Investition macht.

BREITE AKZEPTANZ

In einer repräsentativen gesamtschweizerischen Umfrage wurden 6'488 Personen gefragt, ob sie eine EBC in einer Volksabstimmung unterstützen würden. Die kombinierten Ergebnisse zeigen: In der Schweiz unterstützen 41.7 % EBC, 40.8 % sind dagegen; im Kanton Zürich sind 42.1 % pro, 46.3 % contra (Stichprobengrösse 1'161); in der Stadt Zürich sind 54.1 % pro, 35.3 % contra (Stichprobengrösse 294).

Die Forschung zum Projekt E-Bike-City zeigt, dass Städte wie Zürich zugänglichere, kostengünstigere, sicherere, ruhigere, angenehmere und nachhaltigere Verkehrslösungen anbieten könnten. Dieses Konzept gibt Planung, Politik und Gesellschaft

das nötige Rüstzeug an die Hand, um die Städte für Velos und E-Bikes attraktiv zu machen.

DAS PROJEKT E-BIKE-CITY

Das Projekt E-Bike-City (EBC) war ein dreijähriges Leuchtturmprojekt des Departements für Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG) der ETH Zürich mit Unterstützung des BFE. Mit Abschluss Ende Juni 2025 stehen die Ergebnisse nun der Öffentlichkeit zur Verfügung: Die Aufzeichnung der Abschlussveranstaltung oder die Broschüre mit der Zusammenfassung der Ergebnisse sind auf der EBC-Website unter www.ebikecity.ch zu finden.



www.ebikecity.ch
Broschüre



www.ebikecity.ch
Storymap

FREIE FAHRT FÜR ALLE

REBECCA MÜLLER, GESCHÄFTSSTELLE, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Von der Triathletin zum Like-a-Biker, vom gemütlichen Holland-Rad zum schicken Gravelbike: Es gibt eine grosse Vielfalt an Velofahrenden und an Velos. Die Vielfalt der Menschen, die in der Schweiz noch nicht auf dem Velo unterwegs sind, ist allerdings noch viel grösser. Wie können wir diese Tatsache ändern, und was haben wir als Gesellschaft dabei zu gewinnen?

Eine aktuelle Studie aus Valencia, Spanien, hat untersucht, wie sich der Bau von abgetrennten Velowegen auswirkt. Allgemein nahm die Nutzung dieser Velowege zu. Und: Die Nutzung durch Frauen nahm stärker als die durchschnittliche Nutzung¹.

INTERESSIERT, ABER UNSICHER

Rund 60 % der Bevölkerung sind interessiert am Velofahren, fühlen sich aber unsicher. Gemäss dem CROW Design Manual for Bicycle Traffic ist die Sicherheit – auch die subjektiv empfundene – die Grundvoraussetzung, damit Menschen aufs Velo steigen.

Viele wagen sich also in der Schweiz wegen fehlender, mangelhafter oder lückenhafter Veloinfrastruktur nicht aufs Velo. Dies betrifft natürlich nicht nur einen Teil der Frauen, sondern alle Geschlechter. Es betrifft Menschen, die weniger risikoaffin sind. Menschen mit und ohne Behinderung, sowie Menschen allen Alters.

FÜR WEN DENN JETZT?

Alter, Geschlecht, Gesundheit, Identität, geografische und sozio-kulturelle Herkunft, Wohnort – diese und weitere Variablen sind stark mitentscheidend, wer hierzulande überhaupt und wie oft Velo fährt. Das Konzept des Velofahrens von «8 bis 80» nimmt die unterschiedlichen Bedürfnisse von Menschen verschiedenen Alters auf.

Der Ausdruck «gendersensibles Planen und Bauen» fokussiert auf den Aspekt des Geschlechts. Ich lese dazu ein Interview mit Eva Kail, Raumplanerin in Wien, die sich seit langem als Vorreiterin für gendergerechte Städte einsetzt. In den Kommentaren wird klar, dass das Wort «gender» viele Abwehrreflexe auslöst.



Abb. 1: «Unsere Zukunft ist andernorts schon Gegenwart. Wir sollten davon profitieren.» Zitat aus dem Buch «Velowende – Für eine lebendige Stadt», in dem eine detaillierte Anleitung für das Velofahren für alle zu finden ist. (Foto: Dutch Cycling Embassy)

¹ Maite Pellicer-Chenoll, Laura Antón-González, Israel Villarrasa-Sapiña, Jose Devís-Devis, Luis-Millán González, Miquel Pans, Effects of building cycling infrastructure on bicycle use: Differences by gender through a longitudinal natural experiment study, Research in Transportation Economics, Volume 110, 2025, 101531, ISSN 0739-8859, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2025.101531>.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich braucht – vielleicht auch deswegen? – den Begriff der «alltagsgerechten» Planung. Dieser Begriff birgt allerdings die Gefahr, dass er strukturelle Unterschiede verwischt, die immer noch stark an die bestehenden Geschlechterkategorien geknüpft sind. Frauen haben durchschnittlich weniger Einkommen und besitzen weniger oft ein Auto; sie legen mehr und dafür kürzere Weg-Etappen zurück, da sie vielfältigeren Tagesbeschäftigungen nachgehen; sie legen mehr Etappen in Begleitung von Menschen, die sie betreuen, zurück; sie sind häufiger von sexualisierter Gewalt betroffen.

So sollte das Bewusstsein für bestehende Strukturen, soziale Prägungen und noch immer dominierende geschlechterspezifische Lebensentwürfe unbedingt in das Planen und Bauen einfließen und im Prozess auch beachtet werden. Gleichzeitig ist es wünschenswert, dass diese Strukturen nicht weiter stereotyp festgeschrieben werden, sondern auch Männer mit Kinderwagen und Frauen auf dem MTB dargestellt werden. So können allgemeinere Begriffe wie «alltagsgerechtes Planen und Bauen» oder auch «Veloinfrastruktur für alle» den Gedanken der Inklusivität gut aufnehmen.

Möglicherweise ist die Lösung, die Begriffe je nach Zielgruppe – adressatinnengerecht – auszuwählen. Auf jeden Fall ist es zentral, in den Interessenabwägungen die Lebensrealitäten sowie Vertreter:innen leiserer Mehrheiten und vulnerabler Minderheiten stark einzubeziehen.

HARTE FAKTEN UND WEICHE FAKTOREN

Planer:innen mit verschiedenen Hintergründen und Lebensrealitäten verfügen über eine breitere Sichtweise auf Platzverteilungen, Bedürfnisse, Nutzungen und Anspruchsgruppen. Netzwerke wie Lares und Women in Cycling setzen sich für einen Kulturwandel im Planen und Bauen ein.

Für den Einbezug der betroffenen Bevölkerung braucht es geeignete Massnahmen wie aufsuchende Partizipation. Es

braucht Offenheit für neue Lösungen. Es braucht den Willen, den Strassenraum gerechter und sinnvoller zu verteilen. Wenn wir offen bleiben und empathisch sind, dann fällt es uns leichter, andere Bedürfnisse zu erkennen, ihnen ihre Berechtigung zuzusprechen und im Austausch darüber gute Lösungen zu finden.

Eine andere wichtige Voraussetzung sind Entscheidungsträger:innen mit Mut zur Umsetzung von breiten, geschützten Velowegen fürs Nebeneinanderfahren, Tempo 30 auf Hauptachsen sowie in Quartieren, wo Aufenthalt und spielende Kinder zentral sind.

Wir brauchen aber auch Grundlagen wie den Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern, der in Text und Bild alle Menschen einbezieht, und Standards vertritt, die es vielen Menschen möglich machen, mit dem Velo unterwegs zu sein. Wir brauchen Leitfäden, wie den für alltagsgerechte Planung der Stadt Zürich. Und wir brauchen Ausbildungen wie das CAS Best Practice Veloverkehr, denn andere Länder nutzen das Potenzial alltagsgerechten Planens und Bauens längst.

DAS POTENZIAL AN LEBENSFREUDE

Viel besser sieht es denn auch in Ländern mit ausgeprägter Velokultur wie den Niederlanden aus. Wo die Veloinfrastruktur gut und das Velofahren allgegenwärtig ist, da ist Velofahren für fast alle, die Lust darauf haben, möglich. So liegen wir weit zurück hinter Groningen, der velofreundlichsten Stadt in den Niederlanden, in der 49 % aller Fahrten mit dem Velo unternommen werden. Die erfolgreichsten Schweizer Velostädte bringen es auf einen Anteil von um die 20 %.

Als Gesellschaft haben wir einen grossen Nutzen von inklusiver Veloinfrastruktur: Mehr Menschen, die sich auf dem Velo fortbewegen. Mehr Menschen, die die Freiheit haben, das Velo als Fortbewegungs-, Transportmittel oder für die Freizeit zu wählen. Mehr ausgeschöpftes Potenzial an Lebensfreude, Wind im Haar und Sonne im Gesicht.



Abb. 2: Frauen übernehmen immer noch einen grossen Teil der Sorge-Arbeit. Umso wichtiger ist es, dass die Veloinfrastruktur auch für sie und ihre wertvollen Tagesaktivitäten funktioniert. (Foto: Martien van Duren, Haskoning)

VELOVERKEHR IN KREUZUNGEN: ANALYSE ZWEIER REGELUNGEN

CINZIA ZANETTI, WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN

DIMITRI MARINCEK, WISSENSCHAFTLICHER MITARBEITER

PATRICK RÉRAT, PROFESSOR UNIVERSITÄRES OBSERVATORIUM DES VELOS UND DER AKTIVEN MOBILITÄT (OUVEMA)
UNIVERSITÄT LAUSANNE

Das «Rechtsabbiegen bei Rot» und das Fahren in der Mitte der Kreiselspur sind zwei Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Velofahrenden in Kreuzungen. Sind diese Regelungen bekannt und werden sie angewandt? Welche Erfahrungen machen Velofahrende damit?

Kreuzungen wurden mit dem Ziel gestaltet, den motorisierten Verkehr zu verflüssigen und sicherer zu machen. Für Velofahrende bleiben sie hingegen gefährlich und anspruchsvoll. Das Konzept der «Obduracy» (Hommels, 2005) beschreibt den Widerstand von Infrastrukturen gegenüber neuen Anforderungen. In diesem Fall wird es eingesetzt, um den Widerstand von Kreuzungen gegenüber den Bedürfnissen des Veloverkehrs zu beschreiben. Dieser Widerstand beeinflusst die Art und Weise, wie Kreuzungen gestaltet, wie sie wahrgenommen und wie sie erlebt werden.

Um Kreuzungen besser an die Bedürfnisse von Velofahrenden anzupassen, wurden in der Schweiz zwei Massnahmen vorgeschlagen: Die erste ist das «Rechtsabbiegen bei Rot» (RABR) und damit verbunden die Einführung des Signals «Rechtsabbiegen gestattet» in die Signalisationsverordnung im Jahr 2021. Es erlaubt Velofahrenden unter bestimmten Bedingungen, bei Rot rechts abzubiegen, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Die zweite Massnahme ist die Empfehlung, sich beim Befahren eines Kreisels mittig auf der Fahrbahn zu positionieren. Dieses Verkehrsverhalten wird von Verkehrssicherheitskampagnen und Veloverbänden propagiert, um die Sichtbarkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und gefährliche Überholmanöver zu verhindern.

SIND DIE REGELUNGEN WIRKSAM, BEKANNT UND WERDEN SIE ANGEWANDT?

Die Studie hat das Verhalten und die Erfahrungen von Velofahrenden an 15 Kreuzungen in Lausanne untersucht (Abb. 2): Fünf Ampelkreuzungen mit RABR-Schild, fünf Ampelkreuzungen ohne RABR-Schild und fünf Kreisel. Dafür wurden Beobachtungen (4'500 Velofahrende) sowie Befragungen (Intercept Surveys) mit 440 Velofahrenden durchgeführt.

Die RABR-Regelung ist bekannter als die Kreiselempfehlung. 87 % der Velofahrenden erkennen das entsprechende Schild korrekt, während 70 % die Empfehlung zur mittigen Positionierung im Kreisel kennen.

Betreffend die Nutzung geben 90 % an, das RABR regelmässig anzuwenden, während dies für die zweite Massnahme nur 71 % tun. Diese Werte werden durch die Beobachtungen bestätigt: 70 % der beobachteten Velofahrenden nutzten das



Abb. 1: Visualisierungen von Kampagnen zu den beiden Regelungen Rechtsabbiegen bei Rot (Quelle: Stadt Lausanne, 2023) und Velofahren im Kreisel (Foto: VCS, 2023)

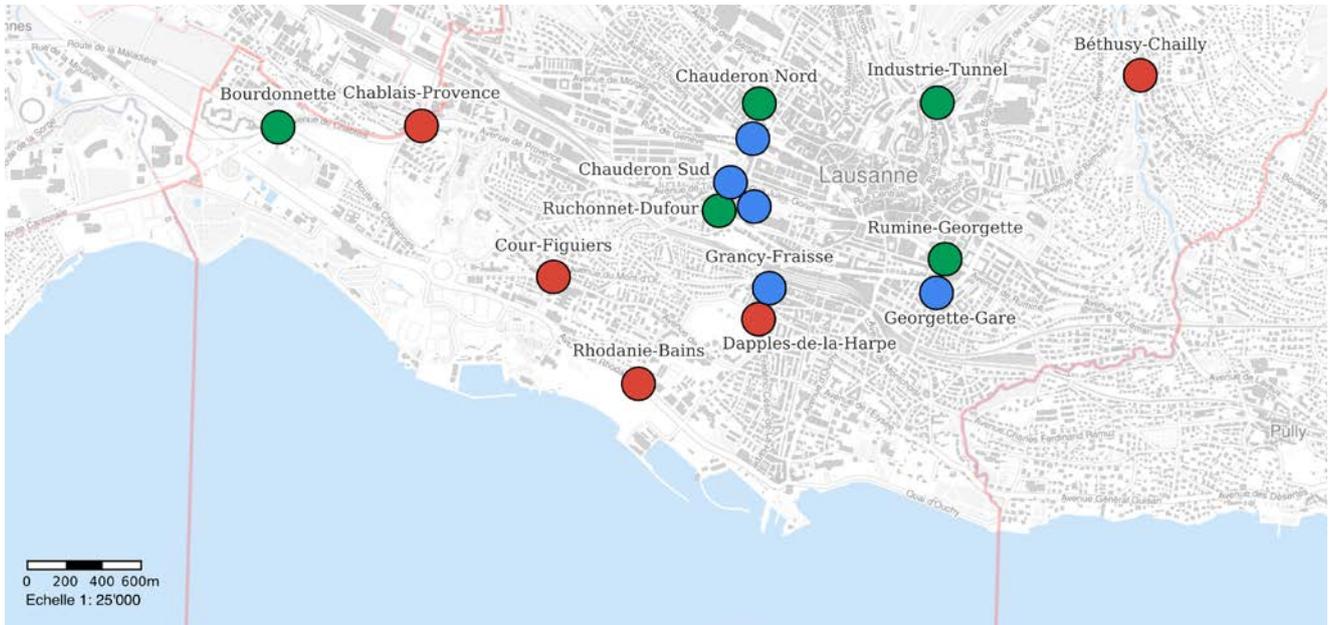


Abb. 2: Die untersuchten Kreisell (rot) sowie Kreuzungen mit RABR-Schild (blau) und ohne RABR-Schild (grün) (Quelle: map.lausanne.ch)

RABR, während nur 58 % sich im Kreisell mittig positionierten. In der Kontrollgruppe (Ampelkreuzungen ohne RABR) bogen dennoch 35 % der Velofahrenden bei Rot ab, obwohl dies dort nicht erlaubt war. Velofahrende, die das RABR nicht nutzten, nannten folgende Gründe:

- fehlender Nutzen, wie beispielsweise «kein Zeitgewinn» (46 %)
- «mangelnde Kenntnis dieser Regel» (26 %)
- das Übersehen des Schildes (20 %)
- der Verkehr (8 %)

Jene Velofahrenden, die nicht in der Mitte des Kreisells fuhrten, nannten ebenfalls den fehlenden Nutzen als Hauptgrund (49 %), gefolgt von einem zu hohen Sicherheitsrisiko (32 %) und dem Verkehr (16 %).

Die Anwendung der beiden Regelungen wird nicht durch Alter, Geschlecht oder den Zweck der Fahrt beeinflusst. Aller-

dings wenden Velofahrende, die sich selber als Expert:innen einschätzen und oft mit dem Velo unterwegs sind diese Regelungen häufiger an. Dies deutet darauf hin, dass die Anwendung eine gewisse Expertise erfordert.

Die Ergebnisse zeigen zudem, dass das Wissen um das RABR mit seiner Anwendung zusammenhängt. Dies trifft jedoch nicht auf die mittige Positionierung im Kreisell zu, was darauf hinweist, dass andere Faktoren Velofahrende davon abhalten, sich gemäss der Empfehlung zu verhalten.

WIE ERLEBEN VELOFAHRENDE DIESE BEIDEN REGELUNGEN?

Die grosse Mehrheit der Velofahrenden (93 %) fühlt sich berechtigt, das RABR zu nutzen (Abb. 5), obwohl 32 % befürchten, von anderen Verkehrsteilnehmenden dafür verurteilt zu



Abb. 3: Eine Velofahrende durchquert während der Beobachtung einen Kreisell. (Foto: OUVEMA)



Abb. 4: Befragung eines Velofahrenden (Foto: OUVEMA)

werden. Mehr als 85 % sind der Ansicht, dass die Regelung das Velofahren erleichtert, indem dadurch der Kraftaufwand reduziert und Zeit eingespart wird. Während 22 % es als potenziell riskantes Manöver betrachten, glauben 75 %, dass das RABR die Sicherheit erhöht, da es das Anfahren vor den Autos ermöglicht.

Die Wahrnehmung des mittigen Befahrens eines Kreisels (Abb. 6) ist deutlich weniger positiv. Während sich 74 % der Velofahrenden berechtigt fühlen, mittig im Kreisel zu fahren, fürchtet fast die Hälfte die Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer. Die Mehrheit (85 %) ist der Ansicht, dass diese Regelung nicht zum entspannten Unterwegssein beiträgt und trotzdem immer an die Autos im Umfeld gedacht werden muss. Nur die Hälfte glaubt, dass die Regelung tatsächlich Überholmanöver verhindert. Die Sicherheit bleibt ein zentrales Problem: Weniger als 40 % fühlen sich sicher, wenn sie in der Mitte des Kreisels fahren, und 36 % betrachten diese Fahrweise als riskant.

Gefährliche Situationen treten in Kreiseln deutlich häufiger

auf als beim RABR (72 % vs. 29 %). Allerdings sind negative Reaktionen anderer Verkehrsteilnehmer (Ermahnungen, aggressives Verhalten etc.) in beiden Situationen verbreitet: 45 % der Velofahrenden erlebten solche im Kreisel, 35 % bei der Anwendung des RABR.

WIE STEHT ES UM DAS WISSEN IN DER BEVÖLKERUNG?

Im Rahmen der Studie wurden auch über 460 Passant:innen befragt. Mehr als die Hälfte (56 %) kennt die RABR-Regel nicht und 40 % sind nicht mit der Empfehlung vertraut, sich beim Befahren des Kreisels in der Mitte zu positionieren. Dieses Unkenntnis ist unter Nicht-Velofahrenden noch ausgeprägter: 69 % der Personen, die kein Velo nutzen, kennen die RABR-Regel nicht und 56 % wissen über die mittige Positionierung im Kreisel nicht Bescheid. Dieses fehlende Wissen führt zu Sicherheitsproblemen und beeinträchtigt die Legitimität der Velofahrenden. Unwissen über diese beiden zulässigen Verhaltensweisen kann dazu führen, dass Autofahrende riskante

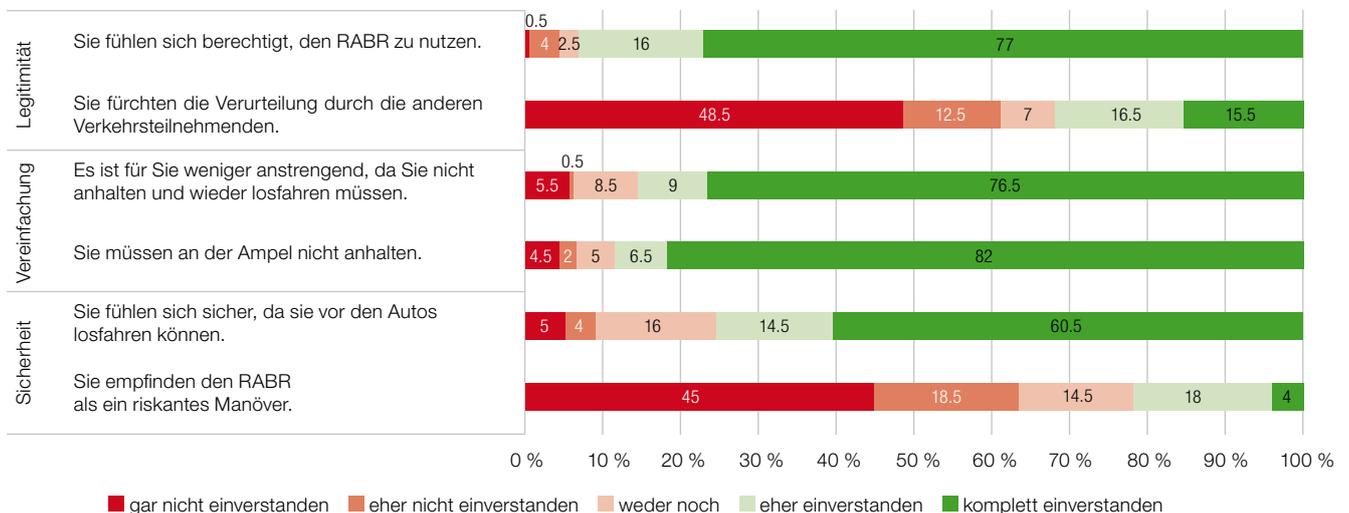


Abb. 5: Einschätzung der Regelung «Rechtsabbiegen bei Rot» und gemachte Erfahrungen (N = 200)

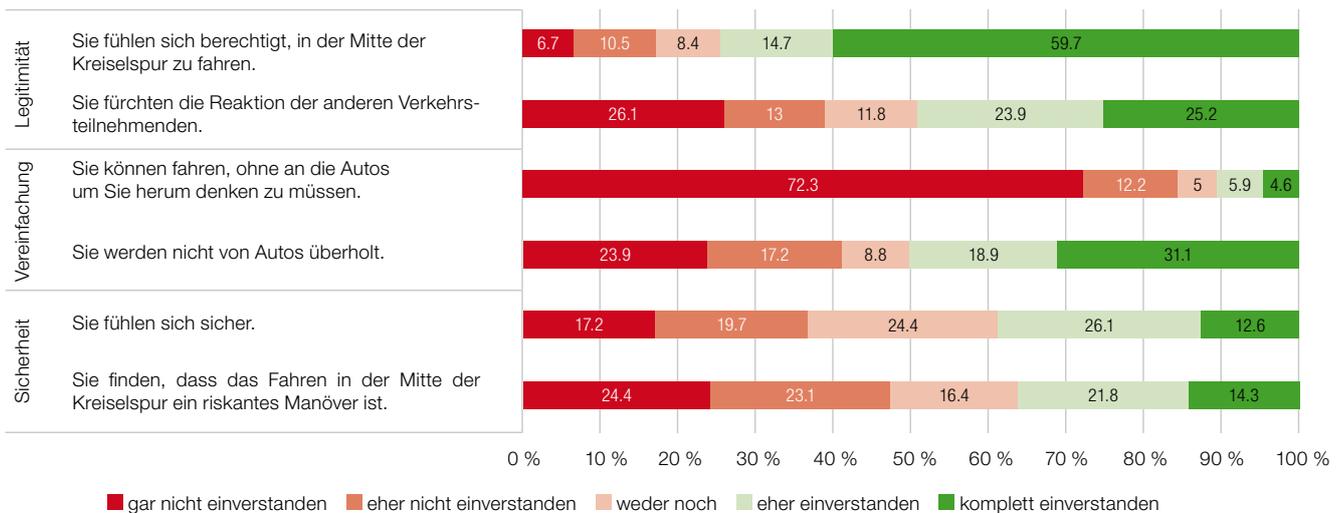


Abb. 6: Einschätzung des Fahrens in der Mitte des Kreisels und gemachte Erfahrungen (N = 238)

Manöver ausführen (z. B. Vortritt verweigern) oder fälschlicherweise glauben, dass Velofahrende Rotlichter missachten und sie darum negativ wahrnehmen.

ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN SIND ERFORDERLICH
Regelungen wie das «Rechtsabbiegen bei Rot» oder die Empfehlung, in der Mitte des Kreisels zu fahren, sollen die Sicherheit der Velofahrenden verbessern. Diese Massnahmen stossen jedoch an Grenzen, da sie hauptsächlich auf der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden beruhen und die Gestaltung der Kreuzungen unbeachtet lassen. Viele Velofahrende berichten in einer Stichprobe von Sicherheits- und Akzeptanzproblemen, während die Mehrheit der Autofahrenden und Fussgänger:innen diese Regeln nicht kennt.

Weiterführende Forschung ist nötig (eine Kombination von Object Tracking und Sozialwissenschaften), um die Auswirkungen der mittigen Positionierung im Kreisel auf Unfälle besser zu verstehen. Unfallstatistiken belegen, dass bei 94 % der Kollisionen in solchen Kreuzungen Velofahrende nicht die Verursachenden sind (Transitec et al., 2023). Reicht es also, das Verhalten der Velofahrenden anzupassen? Oder braucht es zusätzliche Massnahmen, um Geschwindigkeit, tote Winkel und Unaufmerksamkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmenden – einschliesslich des Phänomens «looked-but-failed-to-see» – zu reduzieren?

Diese Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit eines umfassenden Ansatzes, um Kreuzungen velofreundlicher zu gestalten: (1) bessere Kommunikation und Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden, (2) gezielte Schulung für Autofahrende und Velofahrende, (3) Einführung zusätzlicher Regelungen, etwa ein Verbot des Überholens von Velos in Kreiseln, (4) eine Anpassung der Infrastruktur, beispielsweise nach niederländischem Vorbild. Die Anpassungen der Infrastruktur sollten eine fehlerverzeihende Infrastruktur, eine baulich abgetrennte und klare Veloführung, die das richtige Verhalten verdeutlicht, tie-

fere Geschwindigkeiten sowie die Minimierung von potenziell riskanten Situationen zum Ziel haben.

Dieses Projekt wurde durch das Programm Interact finanziert – eine Plattform der Universität Lausanne und der Stadt Lausanne, die Kooperationen zwischen Stadt und Universität fördert und unterstützt.

QUELLEN:

- Hommels, A. (2005). Studying obduracy in the city: Toward a productive fusion between technology studies and urban studies. *Science, Technology, & Human Values*, 30(3), 323–351. <https://doi.org/10.1177/0162243904271759>
- Transitec, OUVEMA, & BPA (2023). Situation en matière de sécurité du trafic cycliste sur les routes et dans les carrefours. Office fédéral des routes.
- Zanetti, C., Marincek, D., & Rérat P. (2025). Les carrefours à vélo. Analyse de l'expérience des cyclistes face au tourner-à-droite et au positionnement au milieu des giratoires. *Études urbaines n°12*, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne. <https://www.unil.ch/igd/rapports-etudes-urbaines>

ES BEGANN AUF DEM MONT-SOLEIL

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

20 Mitgliederversammlungen, 106 Vorstandssitzungen, 39 Info-Bulletins, 9 Fachtagungen, 9 Fachexkursionen: Diese Zahlen sind die Einleitung zum folgenden Rückblick auf die Tätigkeit als Geschäftsleiter der Velokonferenz Schweiz anlässlich der Übergabe der Geschäftsstelle im Juni 2025.

WIE WEITER MIT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ?

Soll und kann sie weiterbestehen? Gibt es neue Mitstreiterinnen und Mitstreiter? Diese Fragen stellte sich die Gründungsgeneration und lud junge und engagierte Velofachleute im Frühling 2005 für ein Wochenende auf den Mont-Soleil ein. Das Resultat war klar: Die Velokonferenz Schweiz hat eine Zukunft, die neue Equipe für den Vorstand ist gefunden, Ideen sind da. Nur die Besetzung der Geschäftsstelle blieb offen. Daniel Sigrist von der planum biel ag erklärte sich deshalb bereit, die Geschäftsstelle zu übernehmen, statt im Vorstand mitzuarbeiten. Dies war der Beginn einer schönen und intensiven Zusammenarbeit.

WAS WAR ZUVOR?

Doch auch ein Blick auf die ersten 15 Jahre der Velokonferenz Schweiz lohnt sich. In den 1980er Jahren wurde in der Schweiz das Velo als Verkehrsmittel wieder entdeckt, IG Velos (heute Pro Velo) wurden gegründet und stellten Forderungen, den ver-

antwortlichen Tiefbauämtern fehlte Fachwissen. Diese ernannten Velobeauftragte, die sich nebst ihrer sonstigen Projektstätigkeit oft nur zu 50 % um den Veloverkehr kümmern konnten. Und um die Veloprojekte vorwärts zu bringen, mussten sie sich auch gegen ihre Kolleginnen und Kollegen durchsetzen. Meist wurden die Projekte einseitig zu Gunsten des Autoverkehrs geplant, Widerstand dagegen war auch innerhalb der Verwaltung sehr schwierig. Um die Kräfte zu bündeln, Fachwissen zu erarbeiten und zu verbreiten und vom Einzelkämpfertum wegzukommen, wurde unter dem etwas sperrigen Namen «SVK/CORAC, Schweizerische Konferenz der Beauftragten für den Veloverkehr, conférence Suisse des responsables en aménagements cyclables» am 27. März 1990 in Bern die heutige Velokonferenz Schweiz gegründet.

EIN NEUER VERBÜNDETER: DAS ASTRA

Seit 2011 unterstützt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Velokonferenz Schweiz mit jährlich wiederkehrenden finanziellen Beiträgen für den Betrieb der Webseite, die Herausgabe von zwei Info-Bulletins pro Jahr und die Organisation von Fachtagungen und Fachexkursionen. Diese Unterstützung ermöglichte der Velokonferenz die Professionalisierung bestehender sowie die Entwicklung weiterer Angebote. Dank dem neuen Veloweggesetz konnte 2022 die Unterstützung ausgebaut



Abb. 1: Ein Teil der Equipe auf dem Mont-Soleil (Foto: zVg)



Abb. 2: Zu viele Ideen: Die Flip-Chart war zu klein. (Foto: zVg)



Abb. 3: Strassenszene der 1980er Jahre (Foto: zVg)

werden. Neu werden auch Angebote wie Webinare, Mini-Exkursionen und das Verfassen des Newsletters vom ASTRA mitfinanziert. Doch nicht nur der finanzielle Aspekt zählt; die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen des ASTRA auf sehr kollegialer Basis ist ebenso wichtig.

GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?

Dies war der Titel unserer Fachtagung 2012, an der wir ein erstes Mal in grundlegender Form thematisierten, was uns bis heute beschäftigt: Sollen Velo- und Autoverkehr gemischt oder getrennt geführt werden? Weshalb wird in der Schweiz weniger Velo gefahren als in den veloaffinen Ländern? Befinden wir uns noch auf dem richtigen Weg mit der Philosophie des Mischens, mit Radstreifen auf der Fahrbahn, mit dem direkten Linksab-

biegen? In diesen Bereichen bewegen wir uns mittlerweile in eine andere Richtung als die Gründerinnen und Gründer der Velokonferenz Schweiz. Wir möchten auch der Gruppe der interessierten Personen das Velofahren auf eine entspannte und sichere Art ermöglichen. Diese Gruppe beträgt ca. 50–60 % aller Verkehrsteilnehmenden und unterscheidet sich von den heute ca. 10 % Velofahrenden insbesondere durch ihr anderes Risikoverhalten. Diesem Thema widmeten wir uns auch an folgenden Tagungen, in Exkursionen und Publikationen. Für die Fachtagung 2023 erarbeiteten wir Bilder zur Frage, wie denn eine gute Veloinfrastruktur überhaupt aussehen könnte. In diesem Jahr gehen wir der Frage nach, wie diese Bilder Realität werden können: «Mission possible: Der Velo-Weg zum Ziel.»



Abb. 4: «Geschüttelt oder gerührt?» Wie soll der Veloverkehr geführt werden? (Foto: Urs Walter)



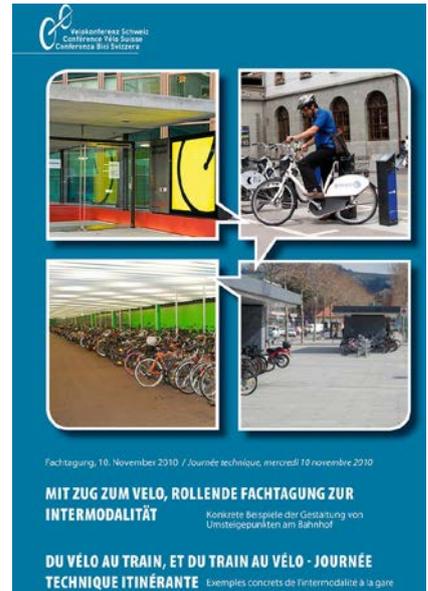
Abb. 5: Nebeneinander und entspannt über die Kreuzung (Foto: Daniel Sigrüst)



2006



2008



2010



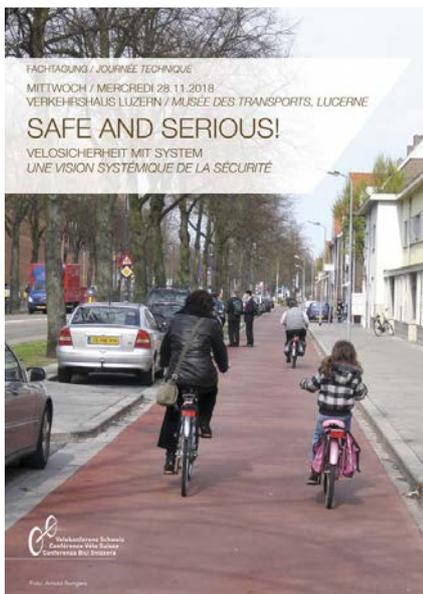
2012



2014



2016



2018



2021



2023

DAS TEAM

Die Arbeit der Velokonferenz Schweiz wird von vielen Personen geleistet, insbesondere auch vom Vorstand. Dies einerseits aus Ressourcengründen und andererseits, um die inhaltliche, regionale und sprachliche Vielfalt der Velokonferenz nach aussen abzubilden. Die Geschäftsstelle hat seit 2005 mit folgenden 26 Vorstandsmitgliedern zusammengearbeitet: Barbara Auer, Christof Bähler, Gabrio Baldi, Oskar Balsiger, Jean-Christophe Boillat, Frans de Baan, Martin Dolleschel, Oliver Dreyer, Laurent Dutheil, Cindy Freudenthaler, Peter Geissbühler, Kathrin Hager, Raphael Knuser, Michael Liebi, Claude Morel, Roland Pfeiffer, Aline Renard, Armin Schmauss, Laura Schnoz, Fabian Schwab, Lukas Stadtherr, Peter Stirnimann, Ina Stenzel, Martin Urwyler, Eva Vontobel, Urs Walter.

Für Grafik, Lektorat, Übersetzung und Wissensvermittlung haben intensiv mitgewirkt: Agnès Camacho-Hübner, Iris Diem, Danièle Renard, Delphine Renard, Michael Rothenbühler, Thomas Zahnd.

ES GEHT WEITER!

Niemand ahnte, dass sich die spontane Übernahme der Geschäftsstelle 2005 auf dem Mont-Soleil zu einer 20 Jahre dauernden, gemeinsamen Reise entwickeln würde. Diese lange Reise war nur möglich aufgrund der stetigen und spannenden Veränderung und Entwicklung der Velokonferenz Schweiz, dank des wunderbaren Team-Spirits im Vorstand, in der Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen des ASTRA sowie dank der vielen positiven Kontakte mit den Mitgliedern an Tagungen, Exkursionen sowie per Mail und Telefon. Alles Gute der Velokonferenz Schweiz, dem Vorstand und der neuen Geschäftsleiterin Rebecca Müller – die Sonne scheint nicht nur auf dem Mont Soleill!

Einige Zahlen verdeutlichen die Entwicklung der Velokonferenz Schweiz und die Arbeit der Geschäftsstelle:

MITGLIEDER

2006: 18 Kantone, 17 Gemeinden, 26 Firmen
2025: 24 Kantone, 41 Gemeinden, 67 Firmen,
7 Ehrenmitglieder

UMSATZ

am tiefsten (2006): CHF 50'000.-
am höchsten (2022): CHF 400'000.-

TEILNEHMENDE AN FACHTAGUNGEN

2006: 115 Personen
2023: 215 Personen

TEILNAHMEGEBÜHREN FACHTAGUNG

2006: CHF 80.- für Mitglieder
CHF 110.- für Nichtmitglieder
2023: CHF 125.- für Mitglieder
CHF 200.- für Nichtmitglieder

STUNDENANSATZ GESCHÄFTSSTELLE

2006: Vereinsarbeit und Vorstand CHF 60.-/h
2025: Vereinsarbeit und Vorstand CHF 120.-/h exkl. MWST;
Projektarbeit ASTRA CHF 136.-/h exkl. MWST

AUFWAND GESCHÄFTSSTELLE

2006: 228 Stunden
2023: 1'100 Stunden

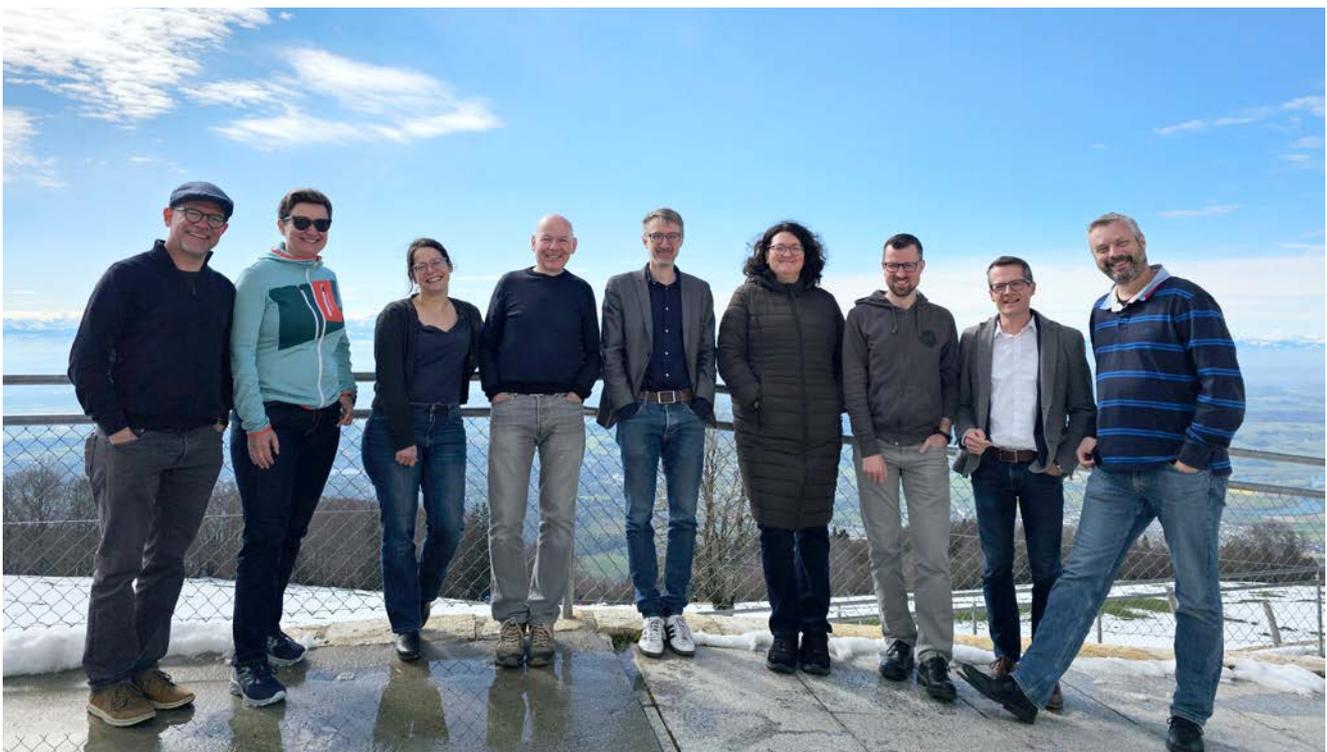


Abb. 6: Vorstand und Geschäftsstelle im Frühling 2024 auf dem Weissenstein (v.l.n.r.): Lukas Stadtherr, Kathrin Hager, Cindy Freudenthaler, Daniel Sigrist, Michael Liebi, Ina Stenzel, Raphael Knuser, Oliver Dreyer, Laurent Dutheil

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Hirschengraben 2
3011 Bern

032 365 64 50
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

