

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- VELOFACHSTELLEN – AUFGABEN UND ORGANISATION
- ERFAHRUNGEN AUS 10 JAHREN FACHSTELLE
FUSS- UND VELOVERKEHR IN BERN
- VORGESTELLTE VELOPROJEKTE:
RADWEGE, VELOSTATION
UND BRÜCKEN



INHALT

3 EDITORIAL

4 VELOFACHSTELLEN – AUFGABEN UND ORGANISATION

10 ERFAHRUNGEN AUS 10 JAHREN FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR IN BERN

14 RADWEG WANKDORF – ZOLLIKOFEN: EINE BEGEGNUNG DER SCHÖNEN ART

19 RADWEG ALTER SCHIN - EIN HISTORISCHER SCHLUCHTWEG, FIT GEMACHT FÜR DEN MODERNEN LANGSAMVERKEHR

22 VELOSTATION MONTBRILLANT – BAHNHOF GENÈVE

24 NEUE BRÜCKEN FÜR DEN FUSS- UND VELOVERKEHR IN BASEL

26 INFORMATIONEN

IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o planum biel ag

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

REDAKTION

Barbara Auer

Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Münsterplatz 11, 4001 Basel

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

E-Mail: barbara.auer@bs.ch

LEKTORAT

Iris Diem

diem.text

Schmiedengasse 10

2502 Biel

Tel. 032 534 11 95

diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd.

Rechbergerstrasse 1, Postfach 413, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: contact@co-dex.ch

www.co-dex.ch

AUTOREN

- Daniel Sigrist, planum biel ag
- Roland Pfeiffer, Tiefbauamt der Stadt Bern
- Christof Bähler, Tiefbauamt des Kantons Bern
- Peter Stirnimann, Tiefbauamt des Kantons Graubünden
- Claude Morel, Amt für Mobilität der Stadt Genf
- Barbara Auer und Reynald Christen, Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Die vorliegende Sommerausgabe des Info-Bulletins widmet sich schwergewichtig zwei Themen: Fachstellen und Führungsart des Veloverkehrs.

Als Teil des Pilotprojekts zur Erarbeitung des Handbuchs Infrastruktur Veloverkehr hat die Velokonferenz eine Publikation zum Thema Fachstellen für den Veloverkehr erarbeitet. Sie zeigt das in der Schweiz vorhandene Spektrum der möglichen Organisationsformen auf. Die richtige Form ist abhängig von den vorhandenen Strukturen in den Kantonen und Gemeinden, glücklicherweise beschränkt sich die Auflistung aber auf weniger als 26 Modelle. Mit Hilfe der praxisorientierten Zusammenstellung der Aufgaben einer Fachstelle kann ein geeignetes Pflichtenheft rasch erstellt werden. Das vorliegende Bulletin enthält eine Zusammenstellung der wesentlichen Inhalte. Wir hoffen, dass die Publikation die Bildung neuer Fachstellen unterstützt und freuen uns auf neue, aktive Mitglieder in der Velokonferenz Schweiz.

Seit zehn Jahren besteht in der Stadt Bern die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Der lesenswerte Beitrag von Roland

Pfeiffer zeigt die Erfahrungen und Arbeitsschwerpunkte seiner Tätigkeit auf. Gratulation nach Bern für den erfolgreichen Aufbau der Fachstelle und die bisher erzielten Erfolge!

Veloverkehr mischen oder trennen? Diese Fragestellung gehört zum Alltag einer Fachstelle Veloverkehr, dennoch ist sie oft nicht einfach zu beantworten. Die Velokonferenz führt am 12. September 2012 im Verkehrshaus Luzern eine nationale Fachtagung zu diesem Thema durch.

Die Beiträge über den Radweg Wankdorf-Zollikofen in Bern, den Radweg Alter Schin zwischen Thusis und Tiefencastel und auch der Beitrag über neue Brücken für den Fuss- und Veloverkehr in Basel stimmen auf das Dauerthema Veloverkehrsführung ein. Wir freuen uns auf eine spannende Tagung und berichten in der Winter-Ausgabe über deren Ergebnisse.

Für den Vorstand

Christof Bähler

VELOFACHSTELLEN

AUFGABEN UND ORGANISATION

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE

Die Velokonferenz hat dieses Jahr eine Publikation zum Thema Velofachstellen erstellt. Dieser Artikel fasst die wichtigsten Inhalte der Publikation zusammen.

AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

Die Bedeutung des Veloverkehrs für die Verbesserung des Verkehrssystems, die Entlastung der Umwelt und die Gesundheit ist unbestritten gross. So ist es auch Ziel der Schweizer Verkehrspolitik, den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Damit aber der Veloverkehr als dritter Pfeiler gleichberechtigt neben MIV und ÖV bestehen kann, sind seine Anforderungen an die Verkehrsanlagen während der Planungsphase stärker zu berücksichtigen. Es braucht eine möglichst umfassende Verankerung des Veloverkehrs im Tätigkeitsbereich der öffentlichen Hand.

Zu einer höheren Attraktivität des Langsamverkehrs führen einerseits gesetzliche, planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen, andererseits Beratung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Diese Bereiche sind eng miteinander verknüpft und die Aktivitäten müssen aufeinander abgestimmt werden. Die Koordination übernehmen die Velofachstellen. Sie sind ein wichtiges Element zur Verankerung des Veloverkehrs im Tätigkeitsbereich der öffentlichen Hand, denn sie haben das nötige Fachwissen für Beratung und Unterstützung und sind kompetente Anlaufstellen für die Bevölkerung und die Verwaltung.

In den sechs grössten Städten der Schweiz (> 100'000 Einwohner und Einwohnerinnen) leben insgesamt rund eine Million Menschen. Hier bestehen meist seit mehreren Jahren Velofachstellen, ebenso in den meisten Kantonen. Angesichts der Fülle ihrer Aufgaben verfügen die kommunalen und kantonalen Fachstellen jedoch über zu geringe personelle Ressourcen. In den gut zweieinhalbtausend Gemeinden mit weniger als hunderttausend Einwohnern und Einwohnerinnen leben rund sechseinhalb Millionen Menschen. Velofachstellen gibt es nur in wenigen Gemeinden. Damit Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs in der Fläche geplant und umgesetzt werden können, ist die Einrichtung weiterer Velofachstellen von zentraler Bedeutung.

Im Rahmen des Pilotprojekts für das Handbuch Infrastruktur Veloverkehr wurden Empfehlungen zu Aufgaben und Organisation von Velofachstellen erarbeitet. Die Publikation informiert über folgende Themen:

- Was ist eine Velofachstelle?
- Die Gründe für die Einrichtung einer Velofachstelle

- Die Aufgaben einer Velofachstelle bezüglich Alltags- und Freizeitmobilität
- Die Organisationsformen einer Velofachstelle
- Der Einbezug der Velofachstelle in den Planungsablauf
- Die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen einer Velofachstelle

WAS IST EINE VELOFACHSTELLE?

Als Velofachstelle wird die Organisationseinheit der Verwaltung bezeichnet, welche das Thema Veloverkehr federführend betreut. Diese Funktion kann auch von einer externen Fachperson oder -organisation wahrgenommen werden. Es kann sinnvoll sein, die Themen Velo- und Fussgängerverkehr aufgrund ihrer Synergien und Konflikte in einer Fachstelle zu vereinen. Die hier vorgestellte Publikation beschränkt sich jedoch auf die für den Veloverkehr relevanten Aspekte von Fachstellen.

WIESO BRAUCHT ES VELOFACHSTELLEN?

Strassenbauten und -umgestaltungen erfolgen in einem komplexen Umfeld und die Interessen zahlreicher Bevölkerungsgruppen werden tangiert. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sind partizipative Planungsprozesse und Interessenabwägungen erforderlich. Die Velofachstelle nimmt in diesem Prozess die Interessenvertretung der Velofahrenden wahr. Zu diesem Zwecke baut sie das dazu erforderliche Fachwissen und die Erfahrung auf und koordiniert den Bereich Veloverkehr. Darüber hinaus dient sie als Anlaufstelle für die Bevölkerung, die Verwaltung und die Medien und kann als beratendes Organ das gesammelte Fachwissen zur Verfügung stellen. Verwaltungsintern vereinfacht die Velofachstelle zudem den Austausch zwischen den politischen Ebenen und setzt ein Zeichen für nachhaltige Mobilität.

AUFGABEN EINER VELOFACHSTELLE

Die Aufgaben einer kommunalen, regionalen oder kantonalen Fachstelle sind nahezu identisch. Folgende Tabelle zeigt, nach Themen gegliedert, die Aufgaben einer Velofachstelle.

	Thema / Aufgaben	Federführung	weitere Beteiligte
Planung und Projektierung	Strassen- / Mobilitätsprojekte - Mitarbeit bei Konzeption und Planung - Stellungnahme im Vernehmlassungs- / Bewilligungsverfahren	Verkehrsplanung	ÖV, Velofachstelle, Bau und Unterhalt, Gestaltung, Polizei, Regionen / Quartiere, Anstösser, Gewerbe, Bevölkerung, Planer und Experten, Fachorganisationen
	Velomassnahmen - Planung, Projektierung und Umsetzung veloverkehrsspezifischer Massnahmen (Strasseninfrastruktur und Parkierung)	Velofachstelle	Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, ÖV, Polizei, Regionen / Quartiere, Planer und Experten
	Projekte Dritter - Prüfung Baugesuche / Voranfragen Dritter bzw. Gemeinden bezüglich Erschliessung und Veloparkierung	Baubewilligungsbehörde	Velofachstelle, Gemeinde(n), Private, Planer
	Finanzen - Finanzplanung Fachbereich Veloverkehr - Budgetkontrolle (z.B. Spezialfinanzierung und -kredite)	Finanzabteilung	Politik, Velofachstelle
Betrieb und Unterhalt	Unterhalt - Integration von Velomassnahmen kleineren Umfangs in die Unterhaltsprogramme	Bau und Unterhalt	Velofachstelle
	Signalisation / Markierung / Wegweisung - Konzeption, Planung und Nachführung bei Routen und Massnahmen Veloverkehr	Velofachstelle	Bau und Unterhalt, Gemeinden, Polizei, Strassenverkehrsamt, Tourismus, SchweizMobil, Private
Politik	Umgang mit politischen Behörden - Beantwortung von politischen Vorstössen und Anfragen der Legislative - Verfassen von (Kredit-)Anträgen - Erstellen periodischer Umsetzungsberichte - Sensibilisierung für Potenziale und Bedürfnisse Veloverkehr	Kanzlei	Politik, weitere Abteilungen, Velofachstelle
Wissensvermittlung	Beratung - Anlaufstelle für Öffentlichkeit - Beratung für Regionen, Gemeinden, Fachorganisationen und Private	Velofachstelle	Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, ÖV, Gemeinden / Regionen / Quartiere, Fachorganisationen, Planer, Experten, Private
	Weiterbildung - Sammeln von Fachwissen und Adaptieren auf die lokalen Verhältnisse - Weiterbildungsveranstaltungen für Beteiligte (siehe Spalte Beteiligte) - Erfahrungsaustausch und eigene Weiterbildung	Velofachstelle	Raumentwicklung, Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, Polizei, Planer
	Öffentlichkeitsarbeit - Anlaufstelle für Medien - projektbezogene Kommunikation - Kommunizieren umgesetzter Verbesserungen - Sensibilisierung und allgemeine Veloförderung	Kommunikationsfachleute	Velofachstelle, Politik

ORGANISATIONSFORMEN UND VERNETZUNG EINER VELOFACHSTELLE

Innerhalb der Verwaltung kann eine Velofachstelle verschiedenen Bereichen zugeordnet werden. In der Praxis haben sich unterschiedliche Zuordnungen bewährt. Die Fachstelle kann auch ausserhalb der Verwaltung bei einem qualifizierten Planungsbüro angesiedelt werden. Für die Wirkung und den Erfolg einer Fachstelle ist ihre Vernetzung von grosser Bedeutung. Die Koordination mit allen Beteiligten muss durch geeignete Prozessabläufe gewährleistet werden. In der Publikation sind die Vor- und Nachteile der bekannten Organisationsformen einander gegenübergestellt.

Die Vernetzung der Velofachstelle ist auf verschiedenen Ebenen anzustreben. Je stärker die Vernetzung der Fachstelle, desto stärker kann sie auch ihre Interessenvertretung wahrnehmen. Die Publikation enthält Hinweise für die projektbezogene, die strategische, die politische, die externe und die fachliche Vernetzung.

EINBEZUG DER VELOFACHSTELLE

Bei der Erarbeitung planerischer Grundlagen mit Bezug zum Veloverkehr ist die Fachstelle von Beginn an in beratender Funktion beizuziehen. Der Umfang der Mitarbeit hängt davon ab, wie stark der Veloverkehr von der Planung betroffen ist. In der Regel ist es sinnvoll, wenn die Fachstelle in einer beschlussfähigen Begleitgruppe Einsitz hat. So kann verhindert werden, dass Interessenabwägungen und Bereinigungen nachträglich vorgenommen werden müssen. Dies erhöht die Qualität der Planung und reduziert Kosten, verursacht durch nachträglich erforderliche Anpassungen.

Folgende Tabelle zeigt den Planungsablauf unter Einbezug der Velofachstelle und die während der einzelnen Projektphasen für den Aspekt des Veloverkehrs erforderlichen Arbeitsschritte.

Projektphase	Arbeitsschritte unter dem Aspekt Veloverkehr	Einbezug Fachstelle	später Einbezug Fachstelle	fehlender Einbezug Fachstelle
Handlungsbedarf	- Beurteilen der Ist-Situation und Ermitteln des Handlungsbedarfs - Festlegen der Ziele und Qualität - Hinweise auf mögliche Lösungen			
Konzeption Vorstudie Variantenstudien	- Gegenüberstellen von Lösungsvarianten zum Aufzeigen der Chancen und Risiken - Weiterbearbeitung der für die Integration des Veloverkehrs geeigneten Konzepte - Wahl des definitiven Konzepts auf Basis eines Variantenvergleichs mit Berücksichtigung des Veloverkehrs			
Vorprojekt	- Überprüfung der Integration des Veloverkehrs im gewählten Konzept - Diskussion möglicher Anpassungen zur Sicherstellung der gewünschten Integration des Veloverkehrs			
Bau- und Ausführungsprojekt	- Diskussion der baulichen und betrieblichen Umsetzung im Detail - Festlegen der Vorher-/Nachher-Untersuchungen zur Wirkungskontrolle - Planung der provisorischen Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Veloverkehrs			
Realisierung	- Beratung bei der Umsetzung der Markierung und Signalisation möglicher Baustellenprovisorien und der definitiven Verkehrsführung			
Betrieb	- Durchführung der Nachkontrolle - Erfahrungen in der Praxis			

02 Planungsablauf unter Einbezug der Velofachstelle

PERSONELLE UND FINANZIELLE RESSOURCEN EINER VELOFACHSTELLE

Damit die Fachstelle ihre oben beschriebenen Aufgaben erfüllen kann, ist sie auf genügend Stellenprozente und auf frei verfügbare finanzielle Mittel angewiesen. Die angemessene Grösse ist in erster Linie von der Grösse der administrativen Einheit und der Bevölkerung abhängig, für die die Fachstelle zuständig ist. Die hier vorgeschlagenen Grössen beruhen auf Erfahrungen. Was die finanziellen Mittel betrifft, hat sich eine

Kreditkompetenz von zehn- bis zwanzigtausend Franken und eine Planungskreditkompetenz von einem bis zwei Franken pro Einwohner als sinnvoll erwiesen. Angaben zur Ausstattung mit personellen Ressourcen sind in folgender Tabelle zusammengefasst.

Die vollständige Publikation kann in deutscher und französischer Sprache unter www.velokonferenz.ch heruntergeladen werden.

	Einwohner	Anz.	Total Einwohner Mio.	Stellenprozente	Bemerkungen
Gemeinde	über 100 000	6	1.06	100-200 %	
	30 000 - 100 000	13	0.55	50-100 %	
	10 000 - 30 000	116	1.77	30-50 %	
	unter 10 000	2 488	4.33		gemeinsame Fachstelle mit andern Gemeinden anstreben
Agglomeration	über 100 000	12	3.33	100-200 %	weiterer Einflussfaktor: - vorhandene Fachstellen auf Gemeinde- und Kantonsebene
	50 000 - 100 000	13	0.89	50-100 %	
	unter 50 000	24	0.71	30-50 %	
Kanton	über 500 000	5	4.10	100-200 %	weitere Einflussfaktoren: - Fläche - Länge Strassennetz - vorhandene Fachstellen auf Gemeindeebene
	200 000 - 500 000	8	2.51	50-100 %	
	unter 200 000	13	1.17	30-50 %	

ERFAHRUNGEN AUS 10 JAHREN FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR IN BERN

ROLAND PFEIFFER, TIEFBAUAMT DER STADT BERN

Die Stadt Bern führt seit gut zehn Jahren eine eigene Fachstelle zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Der aktuelle Fachstellenleiter blickt auf die Erfahrungen der letzten Jahre zurück und gibt einen Ausblick in die Zukunft.

ENTSTEHUNG DER FACHSTELLE

Die Berner gelten allgemein als langsam. Sie pflegen ihr Image und machen sogar aktiv etwas dafür. So wurden vor über zehn Jahren die Weichen gestellt, damit in Bern die Uhren, aber in erster Linie der Verkehr, noch etwas langsamer laufen. Im Jahr 2001 wurde eine eigene Fachstelle für den Langsamverkehr in der Stadt Bern eingerichtet, die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Grundlage für diese Fachstelle war das «Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV)», welches 1999 per Volksbeschluss in der Stadt Bern eingeführt wurde.

REGLEMENT ZUR FÖRDERUNG DES FUSS- UND VELOVERKEHRS

Das Reglement verlangt eine Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt auf den Fuss- und Veloverkehr in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr, und zwar mittels geeigneter Massnahmen, Konzepte und Richtpläne. Das Reglement war auch die Grundlage für die Schaffung eines fachlich unabhängigen Organs eben der in die städtische Verkehrsplanung integrierten Fachstelle Fuss- und Veloverkehr.

Das Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sicherte die Finanzierung der Fachstelle und der von der Fachstelle geplanten Massnahmen. Zu Beginn war die Fachstelle mit 100 Stellenprozenten dotiert. Es zeigte sich jedoch sehr schnell, dass dies nicht reicht. So wurde sie Anfang 2004 auf 160 Stellenprozente erhöht, welche seither meist von zwei Personen ausgefüllt werden. Für Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs waren in der Summe pro Jahr 4 Mio. Franken zugeschrieben. Davon entfielen 3.2 Mio. Franken auf allgemeine Tiefbauarbeiten zugunsten des Langsamverkehrs und 0.8 Mio. Franken auf spezifische, von der Fachstelle initiierte Massnahmen. Im Jahr 2011 wurden die Mittel, welche der Fachstelle zur Verfügung stehen, um 300 000 Franken erhöht, sodass diese nun über ein jährliches Budget von 1.2 Mio. Franken verfügt.

Das Reglement verlangt, dass die geplanten Massnahmen in Umsetzungsprogrammen zusammengefasst werden. Zusammen mit den entsprechenden Berichterstattungen müssen diese zwecks Erfolgskontrolle und als Übersicht über die Kosten und Nutzen der ausgeführten Massnahmen in periodischen Abständen dem Stadtrat zur Kenntnis vorgelegt werden.

ZIELE FÜR DEN VELOVERKEHR

Im Reglement wurden für den Veloverkehr konkrete Ziele festgesetzt:

- Auf- und Ausbau eines durchgängigen Veloverkehrsnetzes auf dem gesamten Stadtgebiet
- Schaffung von sicheren, kohärenten, direkten und komfortablen Verkehrsverbindungen für den Alltagsveloverkehr
- Förderung der Verkehrssicherheit, insbesondere auch für die schwachen Verkehrsteilnehmenden wie beispielsweise Schulkinder und Jugendliche im Bereich von stark befahrenen Strassen, bei Schul- und Freizeiteinrichtungen sowie bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Bereitstellung von genügend attraktiven öffentlichen Veloabstellplätzen
- Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung für die Anliegen des Veloverkehrs

Aufgabe der Fachstelle ist es, diese Ziele konsequent anzusteuern; einerseits mit von ihr initiierten Projekten, andererseits durch die Mitarbeit bei anderen städtischen Projekten. Die Fachstelle wird bei allen Geschäften, welche den Fuss- und Veloverkehr betreffen, beigezogen. Auf diese Weise nimmt sie Einfluss auf öffentliche und private Bauprojekte und bringt mit ihren Empfehlungen und Verbesserungsvorschlägen die Interessen des Langsamverkehrs ein. Zudem wird auch ein enger Kontakt zu den Fachorganisationen Pro Velo und Fussverkehr gepflegt. Nicht selten ist es Aufgabe der Fachstelle, zwischen diesen beiden unterschiedlichen Interessengruppen einen tragfähigen Kompromiss herzustellen.

HAUPTAUFGABEN DER FACHSTELLE

In den über zehn Jahren seit Bestehen der Fachstelle haben einige besonders wichtige Brennpunkte und Tätigkeiten sich zu den Hauptaufgaben der Fachstelle entwickelt.

VELOPARKIERUNG RUND UM DEN BAHNHOF BERN

Die Verbesserung der Situation der Veloparkierung rund um den Bahnhof ist der konstanteste Dauerbrenner auf der Fachstelle. Die Anzahl der Veloabstellplätze im Bahnhofsgelände wurde ständig erhöht. Im Zentrum standen dabei die Einrichtung der Velostation Bollwerk für 200 Velos im Jahr 2003 und der unterirdische Bau der Velostation Milchgässli, welche seit 2007 Platz für über 500 Velos bietet. Zusammen mit der Velostation Schanzenbrücke stehen nun 900 geschützte und überwachte Veloparkplätze am Bahnhof zur Verfügung. Mit den Aussenparkplätzen gibt es insgesamt über 2 500 Veloabstellplätze. Dennoch ist damit der Bedarf an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof bei weitem noch nicht abgedeckt. So sind die Bauarbeiten für eine vierte Velostation für 1 000 Plätze am Bahnhof im Gange. Ausserdem steht der Ausbau der ältesten Velostation Schanzenbrücke mit einer Verdoppelung der Kapazität bevor.

Um die Aussenabstellplätze von den zahlreichen dauerhaft abgestellten Schrottvelos zu befreien wurde ein spezielles Veloparkregime eingeführt: In einem bestimmten Perimeter dürfen Velos nur maximal fünf Tage durchgehend parkiert werden. In einem noch engeren Perimeter zu den attraktivsten Bahnhofszugängen gilt eine maximale Abstelldauer von 24 Stunden. Ziel der Massnahme war es, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, um dauerhaft abgestellte Velos von der Polizei entfernen lassen zu können.

Als diese Regelung eingeführt wurde, kam es zu Protesten der Veloorganisationen. Mittlerweile hat sich die Aufregung gelegt und die Massnahmen zeigen durchaus ihre Wirkung. Auch die Veloorganisationen unterstützen nun bis zu einem gewissen Grade diese Regelung. Es zeigt sich allerdings, dass eine gewisse Kontrolle erforderlich ist, weil die Regelungen sonst kaum Wirkung zeigen.

Trotz der grossen Anzahl legaler Abstellplätze werden nämlich nach wie vor die unmittelbaren Zugangsbereiche zum Bahnhof von Velos verstellt.

VELOPARKIERUNG IM GANZEN STADTGEBIET

Neben dem Brennpunkt Bahnhof wurden auf dem ganzen Stadtgebiet neue Veloabstellplätze ausgeschieden und bestehende mit Anbindepfosten ausgestattet. Heute gibt es im Stadtgebiet somit ca. 8 000 Veloabstellplätze. Aber auch in diesem Bereich besteht noch genügend Massnahmenbedarf. So muss in der Altstadt aus gestalterischen Gründen auf die Ausstattung der Veloabstellplätze mit Anbindepfosten verzichtet werden – sehr zum Missfallen der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr. Denn genügend Anbindemöglichkeiten stellen wohl die effektivste Massnahme zur Diebstahlsicherung dar, welche eine Stadt den Velofahrenden anbieten kann.



ANLEGEN VON VELOSTREIFEN UND UMWELTSPUREN

Die Fachstelle ist der Ansicht, dass der Veloverkehr grundsätzlich nicht von der Strasse verbannt werden sollte, da dieser Teil des Strassenverkehrs ist und deshalb im Mischverkehr geführt werden sollte. Dies fördert die Akzeptanz und Wahrnehmung der Velofahrenden. In diesem Sinne wurden Velostreifen angelegt, wo immer es die Platzverhältnisse erlaubten. In einigen Fällen wurden dafür auch Spuren des motorisierten Verkehrs zu Gunsten von Velostreifen aufgehoben. Derartige Massnahmen gaben Anlass zu heftigen Debatten.

Bei der Einrichtung von Busspuren wird stets darauf geachtet, dass diese auch von Velos benützt werden dürfen. Auch diese Massnahme traf zuerst bei den Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs auf wenig Gegenliebe. Mittlerweile wird sie allerdings in der Regel diskussionslos akzeptiert.

ÖFFNUNG VON EINBAHNEN FÜR DEN VELOGEGENVERKEHR

Um die Verbindungen für den Veloverkehr direkter zu gestalten und Umwege zu vermeiden, wird versucht, Einbahnen generell für den Veloverkehr zu öffnen. Mittlerweile wurde bereits der Grossteil der Einbahnen für den Velogegenverkehr geöffnet, durchwegs ohne Probleme.

TRAM BERN WEST UND TRAM REGION BERN

Die Stadt Bern setzt konsequent auf den weiteren Ausbau des Tramnetzes. Dies stellt für den Veloverkehr eine sehr grosse Herausforderung dar. Im Dezember 2010 wurde das Tram Bern West in Betrieb genommen. Die Fachstelle war stark in die Planungs- und Realisierungsarbeiten eingebunden und versuchte so weit wie möglich, die negativen Auswirkungen auf den Veloverkehr zu minimieren. Obwohl dies nicht überall gelang, konnten mit der Neugestaltung der Strassenräume auch einige wesentliche Verbesserungen für den Veloverkehr geschaffen werden, zum Beispiel der Bau einer Velobrücke. Die Hauptdiskussionpunkte ergaben sich bei der Gestaltung der Haltestellen und bei den Gleisquerungen. Gerade die Haltestellenproblematik zeigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Velofahrenden wollen die Engstelle zwischen den Gleisen und den Haltekanten umfahren und geraten dabei auf die Verkehrsfläche der Fussgängerinnen und Fussgänger. Diese Problematik ist bei der aktuellen Planung der Tramlinie von Köniz über Bern nach Ostermundigen (Tram Region Bern) nach wie vor nicht ganz gelöst. Die gewählte Art der nicht signalisierten Haltestellenumfahrung wird teilweise von den Velovereinigungen stark kritisiert. Dennoch hat sie sich in der bisherigen Praxis bei Tram Bern West bewährt.



03-04 Prinzip Velostreifen

05-06 Velogegenverkehr

07 Signalisierte Veloumfahrung von Tramhaltestellen, aus Platzgründen leider eine Ausnahme

BILANZ UND AUSBLICK

Die Bilanz von über zehn Jahre Veloverkehrsförderung in Bern zeigt, dass sich die Arbeit der Fachstelle gelohnt hat: der immer wieder hartnäckige Einsatz für den Veloverkehr, aber auch die konsensorientierte Zusammenarbeit mit den verschiedenen Arbeitsgruppen tragen Früchte.

Die Förderung des Veloverkehrs in Bern hat sich ebenso wie die Fachstelle etabliert und ist aus Bern nicht mehr wegzudenken. Nicht zuletzt dank der Fachstelle konnten in den letzten zehn Jahren der Komfort und die Sicherheit für den Veloverkehr laufend verbessert werden. Die Zahl der Velounfälle mit Verletzten in der Stadt Bern ist in den letzten Jahren stark rückläufig – trotz der wachsenden Anzahl Velofahrender.

Dennoch bleibt für die Fachstelle noch mehr als genug zu tun. Bern belegte zwar 2009 im Umweltgemeinde-Rating von WWF und VCS im Bereich Mobilität den ersten Rang, verglichen mit velofreundlichen Städten im Ausland ist aber immer noch viel Steigerungspotential vorhanden. Während sich z.B. in Kopenhagen der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege auf 35 % beläuft, sind es in Bern nur rund 11 %.

Es besteht also weiterhin Handlungsbedarf, insbesondere in Bezug auf die Substitution von längeren Autofahrten durch einen kombinierten Weg «Veloverkehr – öffentlicher Verkehr» (kombinierte Mobilität) und in Bezug auf das beträchtliche Umsteigepotential vom motorisierten auf den Langsamverkehr.

Gesamtschweizerisch sind nämlich 30 % der Autofahrten nicht länger als drei Kilometer und 45 % nicht länger als fünf Kilometer. Gerade in der kleinräumigen Stadt Bern, welche als Stadt der Langsamkeit und der kurzen Wege bekannt ist, spart man mit dem Velo viel Zeit. Denn im innerstädtischen Verkehr ist das Velo zweifelsohne das schnellste und effizienteste aller Verkehrsmittel. Gemäss dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern kann die Anzahl der mit dem Velo zurückgelegten Wege bis ins Jahr 2025 verdoppelt werden.

Eines ist daher sicher: an Arbeit und Aufgaben wird es der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr auch in den nächsten zehn Jahren nicht mangeln!



RADWEG WANKDORF – ZOLLIKOFEN

EINE BEGEGNUNG DER SCHÖNEN ART

CHRISTOF BÄHLER, TIEFBAUAMT DES KANTONS BERN

ZAHLEN UND FAKTEN

TITEL / ORT	Radweg Wankdorf – Zollikofen (Bern)
PROJEKTSTAND	realisiert
FÜHRUNGSART	getrennter Zweirichtungsradweg
BESCHRIEB	- Direkte Verbindung über das Worblental im Mischverkehr - 1 Fahrspur für beide Richtungen - Schliesst Netzlücke zwischen Ortschaften beidseits des Tals, diese rücken dadurch 1.5 km zusammen - Unterschiedliche Abschnitte mit unterschiedlicher Gestaltung (städtisch – ländlich)
MASSNAHMEN	- Schrägseilbrücke über die Autobahn - Rad- und Fussweg auf freigewordenem Fahrstreifen der Autobahnbrücke - Attraktive Gestaltung mit Raststellen und Aussichtsplattform
BESONDERES	- Aussichtsplattform mit Sicht ins Aaretal - Der Radweg führt durch ein städtisches, durch Verkehrsanlagen und Überbauungen stark belastetes Gebiet, hat aber auch landschaftliche Reize zu bieten.
ANSCHLÜSSE	Anschluss Fischrainbrücke
ERFAHRUNGEN	Grundsätzlich wird der Radweg sehr positiv beurteilt. Verbesserungsfähig ist die Markierung bzw. Beschilderung: - Von Zollikofen her Richtung Bern ist der Teiler bei der Abzweigung Richtung Altikofenstrasse insbesondere bei Dunkelheit schlecht sichtbar und eine Beschilderung fehlt. - Von Bern Richtung Zollikofen kann die Tafel «Ende des Radweges» bei der Abzweigung vor dem Biotop nicht eindeutig zugeordnet werden und ist daher verwirrend.
Fakten	- Innerorts und ausserorts - Funktion im Netz: Hauptverbindungsachse Bern Nord - Fahrbahnbreite: 3.0 - 4.2 m

EINE BEGEGNUNG DER SCHÖNEN ART

Es ist laut, unter mir rauscht ein Schnellzug Richtung Norden, eine S-Bahn fährt südwärts Richtung Bern. Hinter mir dröhnt die 6-spurige Autobahn, auf der täglich über hunderttausend Fahrzeuge in die Stadt hinein oder hinaus fahren. Hier, mitten drin im Verkehrstumult der nördlichen Hauptausfallschse aus Bern, stehe ich und genieße die Aussicht auf die in der Sonne grün glitzernde Aare. Doch Bild und Ton passen so gar nicht zusammen. Die kleine Aussichtsplattform mit rotem Segeldach ist kein Ort der Erholung, eher ein Ort des Widerspruchs und daher faszinierend. Die Sitzbank lädt zum Verweilen ein, doch die Atmosphäre gleicht der einer Autobahnraststätte: Beton und Verkehrslärm dominieren und erreichbar ist die Stelle nur über eine Hauptverkehrsachse. In diesem Fall ist diese Verkehrsachse jedoch keine Autobahn, sondern ein Rad- und Fussweg. Und wie gesagt: mitten drin zwischen Autobahn und Eisenbahn.

Seit zwölf Jahren besteht er nun schon, der Radweg von Wankdorf nach Zollikofen. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat 1996 einen mutigen Entscheid gefällt und ein kompromisslos velofreundliches Projekt gutgeheissen. Der Zeitpunkt war günstig, denn der Bau des zweiten Autobahnviadukts machte eine Spur auf dem bereits bestehenden Viadukt frei. Dadurch wurde die Überquerung des Worblentals für den Langsamverkehr ohne kostspieligen Bau einer weiteren Brücke möglich.

Diesen Radweg nutze ich seit seiner Eröffnung im Jahr 2000 fast täglich. Am Morgen von Zollikofen her in die Stadt, meistens in Eile, vorbei am Teich im Grünen, entlang der Lärmschutzwand über die Worblentalbrücke, hinauf zur Aussichtsplattform – für die Aussicht bleibt morgens selten Zeit – und etwas ausser Atem über die Schrägseilbrücke auf die andere Seite der Autobahn. Beim Einbiegen in die Papiermühlestrasse habe ich 5 Minuten gespart. Das sind bei Hin- und Rückfahrt 10 Minuten am Tag oder 43 Stunden im Jahr, die ich dank der direkteren Verbindung einspare, denn der Radweg Wankdorf – Zollikofen lässt meinen Arbeitsort um 1.5 km näher rücken. Doch nun ich stehe auf der Aussichtsplattform und lasse die gewonnene Zeit verstreichen.

Nach kurzer Pause steige ich wieder aufs Rad. Nun kommt meine Lieblingsstrecke, schnell und geradlinig, eine richtige «Velobahn». Von der Aussichtsplattform am Ende der Brücke führt eine Rampe abwärts auf das Niveau der Autobahn. Den Schwung nutze ich, um erneut das Worblental in entgegengesetzter Richtung zu überqueren. Trotz hohem Tempo wage ich einen Blick nach links. Die Fahrbahn gibt mir mit 3.5 m Breite genügend Sicherheit dazu. Zum x-ten Mal blicke ich auf die beschaulichen Einfamilienhäuser am Hang und die Aare im Hintergrund. Es ist schon erstaunlich, wie kleinräumig sich Stadt und Landschaft hier abwechseln.



02



01

Dieser Gegensatz zwischen Stadt und Land prägt dann auch die etwa zehnminütige Fahrt von der Gemeindegrenze Bern bis nach Zollikofen: Im ersten Abschnitt eröffnet die Schrägseilbrücke den Blick auf den tosenden Verkehr, gefolgt von der «Velobahn» zwischen der von urbanen Graffitis gezeichneten Lärmschutzwand und den Bahngleisen. Letztes städtisches Element ist die Fischrainbrücke. Sie dient als Anschluss an die Gemeinde Ittigen. Ich erinnere mich gelesen zu haben, dass die Linienführung und das erhöhte Abbiegepodest zur Auffahrt so gestaltet sind, dass Velofahrende in alle Richtungen möglichst viel Schwung mitnehmen können. Und dann... ein abrupter Wechsel, plötzlich ist alles grün. Wäre da nicht dieses ständige Rauschen im Hintergrund, man könnte sich fernab von urbanen Zentren wähnen.

Es ist noch früh im Jahr, doch die Sonne scheint. Ich halte erneut an und setze mich auf eine Bank. Heute bin ich alleine, doch sobald es wärmer wird, werden die Raststellen entlang dieses Wegstücks rege besucht sein. Leute werden hier Zeitung lesen, ein Feierabendbier trinken oder einfach den Kopf nach getaner Arbeit auslüften. Ich beobachte die anderen Velofahrenden, die einzeln oder in Gruppen vorbeifahren: es sind sportliche Rennradfahrer, Mütter mit Kindern, Jugendliche und ältere Herren. Die einen fahren gemächlich nebeneinander und schwatzen, andere treten in die Pedalen als hätten sie Strom in den Beinen - oder doch eher im Rahmen: es ist auffällig, wie viele E-Bikes vertreten sind. Doch obwohl Geschwindigkeiten und Fahrstile sehr unterschiedlich sind, kommen alle aneinander vorbei und es gibt stets genügend Platz zum Überholen.



03 Der Lärmschutzwand entlang übers Worblental
04 Auffahrtsrampe auf die Brücke nach Ittigen

Ich denke an die Zeit zurück, als es diesen Radweg noch nicht gab. Ich vermute, dass viele der heutigen Benutzerinnen und Benutzer ihren Schul- oder Arbeitsweg damals nicht mit dem Velo zurückgelegt haben. Ich habe es zwei- oder dreimal getan, doch ich fühlte mich auf der schmalen Strasse bei dem starken Verkehr nicht sicher und es war mir auch zu anstrengend, täglich zweimal ins Tal hinunter zu fahren und wieder hinauf.



Dass dieser Radweg einem Bedürfnis entspricht, zeigt der rege Betrieb. Und zukünftig wird dieser noch zunehmen, denn der Radweg verbindet die schnell wachsenden Wohnorte Ittigen und Zollikofen mit dem regionalen Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf mit den Sportarenen und der Messe, wo gemäss kantonalem Richtplan 16 000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen sollen. Sobald sie genügend alt sind, werden wahrscheinlich auch meine Kinder hier entlang fahren, um im Wankdorfcenter zu shoppen oder ein Spiel von YB oder dem SCB zu besuchen. Die Strecke ist so sicher, dass ich es ihnen erlauben kann. Ich weiss noch, dass zu Beginn beim Mitwirkungsverfahren des Projektes Einwände aus der Bevölkerung bezüglich sozialer Sicherheit kamen. Dies führte zu einer Erweiterung der Beleuchtung und es wurden Anschlüsse für Notrufstationen installiert. Zwar kann es wirklich etwas unheimlich sein, nachts der hohen Lärmschutzwand entlang zu fahren. Doch bis jetzt haben sich die Befürchtungen von damals nicht bewahrheitet.

Ich besteige mein Rad für heute zum letzten Mal und nehme den Rest des Weges in Angriff. Ich fahre am Biotop vorbei, welches dieses Niemandsland in ein zumindest optisch idyllisches Plätzchen verwandelt. Weiter geht es leicht bergauf zur Brücke über die Bahngleise. Die Steigung ist aber moderat, wie alle Steigungen auf der Strecke. Hier lohnt sich ein Blick zurück: Im Hintergrund die Schneeberge, im Vordergrund der Radweg, der sich durchs Grün schlängelt und hinter einer bewaldeten Biegung verschwindet. Der brausende Verkehr ist schon fast vergessen und die Vorstellung fällt schwer, dass man sich noch zehn Minuten zuvor in einem städtischen Zentrum befand.

4.6 Millionen Franken hat die Erstellung des Weges insgesamt gekostet. Das scheint eine Menge Geld zu sein. Wenn ich jedoch nach zehn Jahren Bilanz ziehe und den Nutzen dieser direkten, sicheren und attraktiven Verbindung für mein alltägliches Leben und das vieler anderen einrechne, so relativiert sich diese Summe schnell. Insbesondere auch im Vergleich zu weit teureren Vorhaben im Verkehr, welche die öffentliche Hand finanziert.



So, nun aber genug getrödelt, zuhause gibt es schliesslich auch noch was zu tun. Der letzte Kilometer folgt den Bahngleisen über das offene Feld bis nach Zollikofen. Zuhause angekommen nehme ich mir vor, tags darauf den Heimweg etwas zügiger anzugehen, sonst wird das nichts mit meinem Garten dieses Jahr.



05 Raststellen entlang des zweiten Wegabschnitts
06 Attraktive Gestaltung auf dem Land
07 Sicht nach Süden Richtung Bern

RADWEG ALTER SCHIN

EIN HISTORISCHER SCHLUCHTWEG, FIT GEMACHT FÜR DEN MODERNEN LANGSAMVERKEHR

PETER STIRNIMANN, TIEFBAUAMT DES KANTONS GRAUBÜNDEN

AUSGANGSLAGE

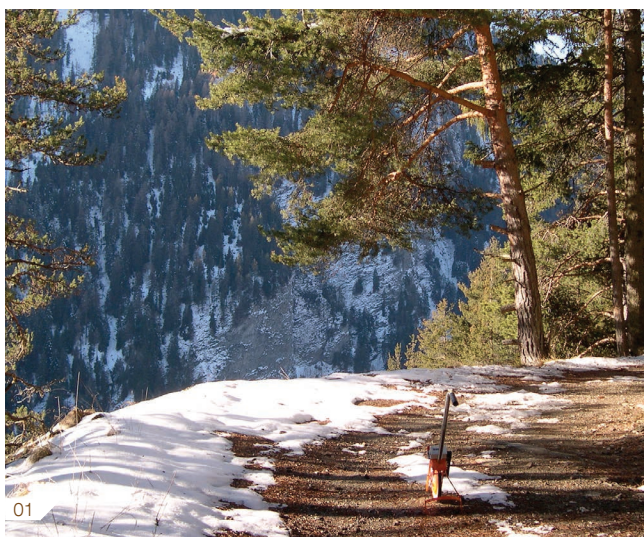
Geeignete Wege für Radrouten abseits der Strasse zu finden und allenfalls noch auszubauen ist bei den topografischen Verhältnissen in Graubünden kein einfaches Unterfangen. Gerade in engen Tälern und Schluchten führt vielfach kein Weg an der vielbefahrenen Hauptstrasse vorbei. Meist stammt diese noch aus einer Zeit, in welcher auch der motorisierte Verkehr in die Kategorie Langsamverkehr fiel. Neuanlagen für Radwege sind dann auf Grund der topografischen Gegebenheiten kaum möglich oder werden extrem teuer.

In der Schinschlucht zwischen Thusis und Tiefencastel verläuft die Schweizer Radwanderroute Nr. 6 über sechs Kilometer auf der stark befahrenen Hauptstrasse. Diese wurde inklusive zwei längeren Tunnels Ende der Sechzigerjahre mit einer für heutige Verhältnisse recht geringen Strassenbreite ausgebaut. Entsprechend wird den Radwanderern für diesen Abschnitt der Bahnverlad empfohlen. Angesichts des für alle Verkehrsteilnehmenden gefährlichen Nebeneinanders auf der Hauptstrasse wurde nach Lösungen gesucht. Studien zeigten, dass die Verlegung des Radweges auf die nördliche Seite der Schlucht mit der dafür notwendigen Instandstellung der historischen Wegverbindung für alle Wegbenützer Vorteile bringt. Der reizvolle Weg zwischen Scharans und Muldain wurde zwar schon von

Wanderern und Mountainbikern rege benützt. Das 4.6 km lange Wegtrasse stammt aus dem 19. Jahrhundert und ist im Inventar der historischen Verkehrswege verzeichnet. Die Stützmauern waren teilweise in einem schlechten Zustand. An den besonders kritischen Stellen fehlten weitgehend Zäune als Absturzsicherungen. Der kritische Wegabschnitt mit dem Tunnel Moir in der steilen Schluchtflanke war in einem so schlechten Zustand, dass schon in wenigen Jahren realistischerweise mit dem Abbruch des östlichen Tunnelportals gerechnet werden musste. Der Weg wäre somit auch für Wanderer nicht mehr passierbar gewesen.

PROJEKT

Das im Auftrag der Regionalverbände RegioViamala und Mittelländern ausgearbeitete Vorprojekt zeigte, dass die Instandstellung zu vertretbaren Kosten machbar ist. Für die Tunnelsicherung, wenig Neutrassierung, für Stützmauern, Abschränkungen und Fahrbahn, inklusive Projektierung und Bauleitung, war mit rund 1.5 bis 2 Millionen Franken zu rechnen. Nach Abzug von Kantons- und Bundesbeiträgen verblieben noch Restkosten von rund 700 000 Franken, ein Betrag, welcher die finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Gemeinden deutlich überschritt.



Es wurde deshalb beschlossen, zumindest die Sicherheit der Wegbenutzer im Alten Schin mit einem Minimalausbau zu verbessern. Dies umso mehr, da zwischenzeitlich die nationale Mountainbikeroute Nr. 1 Alpin Bike ebenfalls durch den Alten Schin gelegt wurde. Die Verlegung der Radwanderroute Nr. 6 musste damit auf später verschoben werden.

Die Abschnitte mit besonders hoher Absturzgefahr wurden mit total 7000 m Zaun gesichert und die einsturzgefährdeten Stützmauern neu aufgebaut. Der bisher unbeleuchtete Tunnel erhielt eine minimale Solarbeleuchtung, was dann aber wiederum einige Mountainbiker bedauerten. Der lichtlose Tunnel mit einer 90-Grad-Kurve brachte vielen einen speziellen Nervenkitzel. Die Gesamtkosten für diesen sanften Ausbau beliefen sich auf rund 300 000 Franken.

-
- 01 Das alte Wegtrasse ohne Absturzsicherungen
 - 02 1.40 m hohe Zäune in Kurven mit besonders hoher Absturzgefahr
 - 03 Portal des Tunnels Moir mit Solaranlage für die Tunnelbeleuchtung



03

VELOSTATION MONTBRILLANT

BAHNHOF SBB IN GENF-CORNAVIN

CLAUDE MOREL, AMT FÜR MOBILITÄT DER STADT GENF

PROJEKT

Die Velostation liegt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs SBB Cornavin auf dem Platz von Montbrillant. Die Pendler, welche mit Zug und Velo unterwegs sind, können hier ihr Velo beim Bahnhof stehen lassen – vor Wetter und Vandalismus geschützt. Die Station bietet 338 Plätze sowie 24 Schliessfächer für das Deponieren persönlicher Gegenstände.

Diese Velostation ist kein Ersatz für die kostenlosen Veloabstellplätze, welche auf dem Platz von Cornavin und im weiteren Bahnhofsumfeld bestehen. Es handelt sich vielmehr um ein Zusatzangebot, um der steigenden Nachfrage nach Veloabstellplätzen um den Bahnhof gerecht zu werden.

Die Velostation wurde vom Konsortium ADR Architekten – EDMS Bauingenieure auf Kosten der Stadt Genf gebaut. Die Station integriert sich in die örtliche Topographie zwischen dem Strassenniveau und dem erhöhten Autoparking. Die Überdachung besteht aus fortlaufenden sich überlappenden Panelen, welche auf der bestehenden Böschung aufliegen. Die Gestaltung ist transparent; die verwendeten Materialien gehören zur Welt der Eisenbahn – eine Anspielung auf den nahen Bahnhof Cornavin.



ZAHLEN UND FAKTEN

SITUATION	weniger als 50 m vom Bahnhofzugang zu den Gleisen entfernt (150 m vom Zugang zu den französischen Zügen entfernt)
PLANUNGSKOSTEN	im Baukredit enthalten
BAUKOSTEN	780 000 CHF
GRUNDFLÄCHE	425 m ²
ANZAHL ABSTELLPLÄTZE	338, zusätzlich 2 Stellplätze für Anhänger
SCHLIESSFÄCHER	24, davon 8 mit elektr. Anschluss
STÄNDER	Orion, Doppelstock-Parker
VERWALTUNG UND BETRIEB	Fondation des Parkings S.A.
ZUTRITTSSYSTEM	Ski data
ZUSÄTZLICHE DIENSTLEISTUNGEN	Vermietung und Veloreparaturservice durch Genèveroule, 30 m entfernt
ÖFFNUNGSZEITEN	7x 24h. Verkauf von Karten und Abonnements und Vermietung von Schliessfächern bei Genèveroule von 08h bis 21h, im Winter bis 18h. Ausserhalb dieser Zeiten kann man sich an das Kontrollcenter des Parkings Cornavin, Galerie Métro Shopping, im Untergeschoss wenden.
PREISE	1 Tag CHF 1.00 1 Monat CHF 15.00 1 Jahr CHF 150.00

01-02 Die Velostation von aussen
03 Doppelstöckige Veloständer



NEUE BRÜCKEN FÜR DEN FUSS- UND VELOVERKEHR IN BASEL

STÜCKISTEG UND BIRSKOPFSTEG

BARBARA AUER UND REYNALD CHRISTEN, BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT DES KANTONS BASEL-STADT

STÜCKISTEG AUSGANGSLAGE

ANLASS

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Einkaufszentrums «Stücki» an der Hochbergerstrasse im Quartier Kleinhüningen in Basel wurde als flankierende Massnahme eine neue Velo- und Fussgängerbrücke über die Wiese erstellt. Sie erschliesst das Wohngebiet und die Tram-Haltestelle linksufrig mit dem neuen Einkaufszentrum rechtsufrig.

Die Finanzierung der flankierenden Massnahmen der Neunutzung des ehemaligen Industrieareals «Stückifärberei» war eine Auflage des Grossratsbeschlusses und musste vom Ersteller des Einkaufszentrums übernommen werden. Zu den flankierenden Massnahmen zählen neben dem Stückisteg eine Bushaltestelle vor dem Einkaufszentrum Stücki und die Umgestaltung des Knotens Hochbergerstrasse / Badenstrasse. Mit der Eröffnung des Einkaufszentrums Stücki im September 2009 musste auch der Stückisteg in Betrieb genommen werden.

ZIELSETZUNG

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen an die Funktionalität und das Erscheinungsbild verbunden mit dem Ziel, ein kostengünstiges und preisverbindliches Projekt zu erhalten, hat das Tiefbauamt Basel-Stadt Ende 2007 beschlossen, für den Stückisteg eine Totalunternehmer-Submission durchzuführen.

Mit der Submission soll der Kreis für die Totalunternehmer und damit für eine Vielzahl verschiedener möglicher Lösungen geöffnet werden. Der Bauherr kann auf diese Weise ausführungsfähige Bauprojekte miteinander vergleichen.

01 Ästhetik des Stückistegs vom Ufer der Wiese aus



VORGEHEN

SUBMISSION

Im Juni 2008 hat das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt die Submission öffentlich ausgeschrieben. Interessierte Totalunternehmer – bestehend aus Baufirma, Ingenieuren, Architekten und weiteren Spezialisten – haben bis im September 2008 Angebote ausgearbeitet und dem Tiefbauamt eingereicht.

Die Bewertung der Angebote erfolgte anhand folgender Kriterien und Gewichtungen:

- Preis (35 %)
- Technische Qualität (20 %)
- Gestalterische Qualität (25 %)
- Unterhalt und Dauerhaftigkeit (20 %).

Auftraggeber war die Abteilung Brücken- und Tunnelbau des Tiefbauamts des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt.

ANGEBOTSBEREICH

Die Submission umfasste die Ausarbeitung eines Vorprojekts mit verbindlichem Angebot für Projektierung und Ausführung des Stückistegs. Der Totalunternehmer hatte in seinem Angebot ausreichende Reserven für Erkenntnisse einzurechnen, welche im Laufe der weiteren Bearbeitung gewonnen werden.

PREISSUMME

Dem Preisgericht stand für die Preisverteilung gesamthaft eine Summe von CHF 32 000 inkl. MWSt zur Verfügung. Das erstrangierte Angebot erhielt den Auftrag, die Preissumme wurde auf die Ränge 2 bis 4 verteilt.

PROJEKTANFORDERUNGEN

RAHMENBEDINGUNGEN

Die Fuss- und Velobrücke über die Wiese zwischen Hochbergerstrasse (Höhe Eingang EKZ Stücki) und Wiesendamm (Höhe Bändelgasse) wird aus Gründen der optimalen und kurzen Verkehrswege diagonal über die Wiese geführt. Aufgrund der angrenzenden separaten Verkehrsführung des Fuss- und Veloverkehrs wurde auch für die Brücke ein Rad- und Fussweg mit getrennter Verkehrsfläche vorgesehen.

Folgende geometrischen Rahmenbedingungen wurden vom Bauherrn vorgegeben und mussten zwingend eingehalten werden:

- Die lichte Breite beträgt 5.0 m, 3.0 m für die Velos und 2.0 m für die Fussgänger.
- Die Brücke ist möglichst stützenfrei über die Wiese zu führen.
- Die Unterkante der Konstruktion darf auf der gesamten Länge die Kote Wasserspiegellage 450 m3/s, resp. die Kote 249.7 nicht unterschreiten.

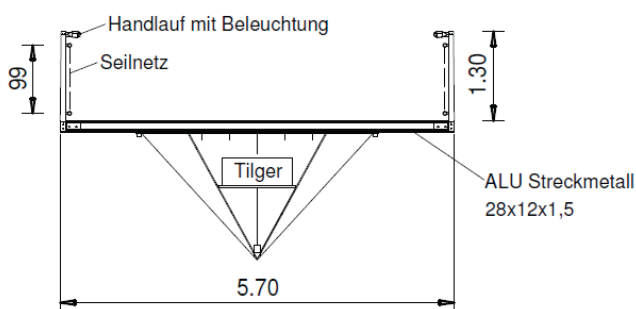
EINBETTUNG IN DAS BESTEHENDE UMFELD

Grundsätzlich waren alle Brückentypen zum Wettbewerb zugelassen. Aufgrund der Bewertungsschemas suchte die Bauherrschaft eine Brücke, welche einen guten Kosten-Nutzen-Grad aufwies, aber sich auch ästhetisch in die neu entstehende Umgebung einpasste und das neue EKZ Stücki in seiner Erscheinung stärkt.

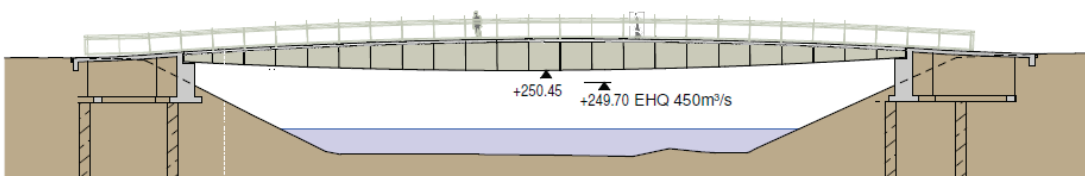
SIEGERPROJEKT

Das Siegerprojekt stammt von Bitschnau project GmbH aus Nenzing, Österreich.

QUERSCHNITT IN BRÜCKENMITTE, M 1:100



LÄNGSSCHNITT IN BRÜCKENACHSE, M 1:500





FINANZIERUNG UND UMSETZUNG

KOSTENVORANSCHLAG

— Totalunternehmer	CHF	1 010 000.--
— Preisgelder	CHF	32 000.--
— Diverses, Unvorhergesehenes	CHF	87 000.--
— MWSt	CHF	84 000.--
— Gesamttotal	CHF	1 213 000.--

Die Gesamtkosten wurden vom Ersteller des Einkaufszentrums übernommen.

TERMINE

- Publikation der Submission am 07. Juni 2008
- Publikation der Vergabe am 22. Oktober 2008
- Baubeginn Mitte Mai 2009
- Inbetriebnahme am 23. September 2009 mit Eröffnung Einkaufszentrum Stücki

EINWEIHUNG

Die Inbetriebnahme des Stegs erfolgte gleichzeitig mit der Einweihung des Einkaufszentrums Stücki im September 2009.

AUSZEICHNUNG PRIX VELO

Der Kanton Basel-Stadt hat für den Stückisteg in Kleinhüningen den Hauptpreis «Prix Velo Infrastruktur 2012» erhalten. Pro Velo Schweiz bezeichnete das Basler Infrastrukturprojekt als wegweisend für den Fussgänger- und Veloverkehr. Das Einkaufszentrum Stücki verdoppelte das Preisgeld von CHF 10 000 und gab dafür anlässlich einer Geschenkkaktion kostenlos Velohelme an Kinder ab.

02 Direkte Zufahrt zum Portal des Einkaufszentrums Stücki
03 Neu eröffneter Birskopfsteig

BIRSKOPFSTEG

AUSGANGSLAGE

ANLASS

Der Birskopfsteig ist Bestandteil einer viel genutzten Langsamverkehrsachse entlang des Rheins. Die rund 70 m lange Brücke überspannt an der Kantonsgrenze zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Birs. Die erste Brücke wurde in den Sechzigerjahren erstellt und sollte im Herbst 2007 saniert werden. Namentlich ging es um das Ersetzen der sechs Hängkabel.

Im Juni 2007 musste der bestehende Birskopfsteig infolge Bruches eines der Hängkabel gesperrt und anschliessend teilweise demontiert werden. Der Pylon auf der Basler Seite sowie ein Stegelement stehen nach wie vor. Aufgrund der neuen Ausgangslage wurde nochmals hinterfragt, ob eine Instandstellung des bestehenden Stegs tatsächlich die optimale Lösung darstellt, zumal die Brücke aufgrund der heute immer intensiveren Nutzung eigentlich zu schmal ist.

Umfangreiche Abklärungen haben gezeigt, dass ein Ersatz des bestehenden Stegs unter Berücksichtigung der neuen Bedürfnisse für Fussgänger und Velofahrer bezüglich der nutzbaren Breite die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Aus diesem Grund haben sich die Bauherrschaften gemeinsam für den Bau einer neuen Brücke entschlossen. Projektierung und Realisierung sollten einem Totalunternehmer übertragen werden.

ZIELSETZUNG

Die Totalunternehmenssubmission richtete sich an qualifizierte Teams (Ingenieure, Architekten, Landschaftsarchitekten, Baumeister) mit dem Ziel, das gesamtwirtschaftlich günstigste Projekt inklusive verbindlichem Angebot für die weiteren Projektierungsarbeiten und die Ausführung unter Berücksichtigung sämtlicher technischer Randbedingungen, der Gestaltung und der Lebenszykluskosten zu ermitteln.

Als Zielwert für die Planungs- und Realisierungskosten ging die Bauherrschaft von CHF 1 500 000 exkl. MWSt, inkl. Rückbau der noch bestehenden Teile des alten Stegs, aus.



VORGEHEN

AUSLOBER

Veranstalter waren die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Gemeinde Birsfelden. Die Federführung lag beim Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement und handelnd durch den Bereich Ingenieurbau des Tiefbauamtes.

WETTBEWERBSVERFAHREN

Die Ausschreibung erfolgte gemäss dem GATT/WTO-Übereinkommen. Das Verfahren wurde als offener Totalunternehmerwettbewerb in Anwendung des Gesetzes über die öffentliche Beschaffung durchgeführt.

Die Anbieter mussten im Rahmen des Beschaffungsverfahrens ein Projekt ausarbeiten und dafür unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen einen verbindlichen Preis offerieren, welcher die Ausführungsprojektierung und die eigentliche Realisierung des Brückenbauwerkes umfasste.

Die Bewertung der Angebote erfolgte anhand folgender Kriterien und Gewichtungen:

- Preis (30 %)
- Technische Qualität (25 %)
- Gestalterische Qualität (25 %)
- Aufbau- und Ablauforganisation inkl. Schlüsselpersonal (20 %)

PREISSUMME

Dem Preisgericht stand für die Preisverteilung gesamthaft eine Summe von CHF 150 000, inkl. MWSt, zur Verfügung.

PROJEKTANFORDERUNGEN

EINBETTUNG IN DAS BESTEHENDE UMFELD

Das Gebiet rund um die Einmündung der Birs in den Rhein ist ein bekanntes und gut frequentiertes Naherholungsgebiet. Die beiden Ufer waren bisher durch eine schlanke und filigrane Fussgängerbrücke, auf welcher auch das Velofahren gestattet war, verbunden. Die transparente Schrägseilbrücke mit ihrem charakteristischen Pylon auf der Basler Seite hat lange Jahre das Erscheinungsbild des Birköpfli geprägt.

Die Bauherrschaft stellt sich vor, dass an diesem Ort weiterhin ein Steg stehen soll, der das Landschaftsbild entsprechend prägt und eine künftige Revitalisierung nicht behindert.

Bezüglich der Anbindung des neuen Stegs bietet vor allem die Basler Seite gestalterische Möglichkeiten. Die bestehende Böschung muss aufgrund der neuen Brückenbreite verbreitert und aufgrund des Gefälles von neu maximal 6 % verlängert werden. Die Böschung ist im Sinne einer ökologischen Aufwertung wieder herzustellen. Durch geschickte Anordnung soll nach Möglichkeit der Baumbestand geschont werden.

ABMESSUNGEN DER BRÜCKE

Die Brücke muss eine durchgehende lichte Nutzbreite von 4,50 m aufweisen. Die einzuhaltende Geländerhöhe beträgt 1,30 m ab Niveau fertiger Fahrbahnbelag. Die Dimensionierung richtet sich nach der Schweizer Norm SN 640 568.

Die Konstruktionslänge der Brücke ist nicht explizit vorgegeben. Sie hängt von der Wahl des Tragsystems des Totalunternehmers ab.

Die Gesamtbreite der Brücke wird neben der lichten Nutzbreite auch vom Tragsystem und von der Konstruktion der Brücke bestimmt und ist in diesem Sinne nicht vorgegeben. Das Fallliniengefälle der Fahrbahn hat in jedem Fall minimal 2 % zu betragen.

ANBINDUNG AN DAS BESTEHENDE WEGNETZ

Die neue Brücke muss sich ins bestehende Wegnetz integrieren. Abweichungen zum Bestand sind möglich. Die Brücke ist – bezogen auf das Ufer Seite Birsfelden – auf einer Kote von ca. 252.53 m.ü.M. anzuschliessen.

Je nach Lage der Brücke kann diese Kote noch variieren. Auf der Seite Basel erfolgt die Anpassung an den Bestand über die bestehende Rampe, welche zu verbreitern und, bezogen auf das Gefälle, auf 6 % anzupassen ist. Bei Anpassungen an der Böschung sind die Aussagen im Baumschutzkonzept zu beachten. Die Widerlager sind so auszubilden, dass die fussläufigen Verbindungen unter der Brücke bestehen bleiben.

VERKEHRSREGIME WÄHREND DER BAUZEIT

Während der Bauzeit ist nach wie vor das Brückenprovisorium in Betrieb. Die Verkehrsbeziehungen entlang der Birs und auf der Achse des Provisoriums sind während der Bauzeit aufrechtzuerhalten.

SIEGERPROJEKT

Das Siegerprojekt mit Namen «Schwebender Asphalt» stammt von der ARGE Birkopf Basel/Birsfelden: Huber Straub AG, Basel / Schneider Stahlbau AG, Jona / ZPF Ingenieure AG + Bänziger Partner AG, Basel / Christ & Gantenbein AG, Architekten, Basel.



Die geschwungene Stahlbrücke weist eine Breite von 4,5 m auf und bietet genügend Platz für Fussgänger und Velofahren-de. Sie stellt eine filigrane, bescheidene und sehr präzis definierte Brückenkonstruktion dar, die sich fast selbstverständlich in die Umgebung eingliedert. Sie lässt den Blick offen in Richtung Rhein und setzt so keine Barriere zwischen Birs- und Rheinraum. Die einzelne Pendelstütze ist sehr sorgfältig positioniert. Mit der Beleuchtung im Handlauf wird eine sehr grosse Transparenz und ein Bezug zum Kraftwerk Birsfelden geschaffen.

FINANZIERUNG UND UMSETZUNG

Die Federführung für die Realisierung des Birskopfsteigs lag beim Kanton Basel-Stadt.

KOSTENVORANSCHLAG

— Totalunternehmer	CHF	1 583 000.--
— Preisgelder	CHF	140 000.--
— Weitere Kosten	CHF	307 000.--
— Diverses, Unvorhergesehenes	CHF	200 000.--
— MWSt	CHF	170 000.--
— Gesamttotal	CHF	2 400 000.--

KOSTENANTEILE UND BEITRÄGE DRITTER

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Infrastrukturfonds Agglomerationsverkehr mit 40 % an den Investitionskosten. Den Rest teilen sich der Kanton Basel-Landschaft mit 20 %, die Gemeinde Birsfelden mit 10 % sowie der Kanton Basel-Stadt mit 30 %.

MITTELBESCHAFFUNG

Da es sich beim vorliegenden Projekt um eine partnerschaftliche Aufgabe handelte, waren auch verschiedene politische Prozesse einzuhalten. Im Kanton Basel-Landschaft erfolgte die Finanzierung über den Rahmenkredit für den Ausbau und die Fertigstellung des Radroutennetzes, so dass keine Landratsvorlage erfolgen musste. In der Gemeinde Birsfelden hat die Gemeindeversammlung über den Projektkredit abgestimmt. Im Kanton Basel-Stadt erfolgte die politische Projektgenehmigung durch die Genehmigung des Ratschlags (Kreditantrag) durch den Grossen Rat. Die Zustimmungen erfolgten jeweils unter Vorbehalt der definitiven Kreditgenehmigung aller Parteien.

TERMINE

Der neue Steg sollte vor der Sommersaison 2012 betriebsbereit, die Baustelle geräumt und die Umgebung instand gestellt worden ist. Um den Terminplan einzuhalten, mussten die Bauarbeiten vor Ort im August/September 2011 beginnen. Wünschenswert war zudem eine Bauzeit vor Ort, die ausschliesslich in der kalten Jahreszeit liegt, um die Freizeitnutzung rund um das Birsköpfli nicht unnötig einzuschränken. Dies ergab folgenden Terminplan:

- Politische Genehmigung bis Ende 2010
- Beginn Stahlbau (Werkstatt) Juni 2011
- Baubeginn vor Ort Mitte August 2011
- Demontage Provisorium / Instandstellung Umgebung bis Ostern 2012

EINWEIHUNG

Ab Frühjahr 2008 sicherte eine provisorische Holzbrücke die wichtige Verbindung für den Langsamverkehr auf der Achse Basel-Stadt – Basel-Landschaft / Gemeinde Birsfelden. Seit 5. März 2012 ist der neue, rund 70 m lange Birskopfsteig beim Birsköpfli in Betrieb. Am 23. April 2012 fand die offizielle Einweihung des neuen Birskopfsteigs statt.



Die provisorische Holzbrücke konnte abgebrochen werden. Teile der abgebrochenen Holzbrücke werden für den Bau eines Hallendachs und für den Robi-Spielplatz weiter verwendet.



06 Siegerprojekt «Schwebender Asphalt»
 07 Feuerwerk bei der Einweihung des Birskopfsteigs mit Regierungsrätin Sabine Pegoraro (BL), Regierungsrat Hans-Peter Wessels (BS) und Gemeindepräsident Claudio Botti (Birsfelden)
 08 Provisorische Brücke und neuer Steg

INFORMATIONEN

PRIX VELO INFRASTRUKTUR 2012



Pro Velo Schweiz zeichnet 2012 zum vierten Mal wegweisende Infrastrukturprojekte für Velofahrende mit dem «Prix Velo Infrastruktur» aus. Eingereicht wurden 20 Projekte aus der ganzen Schweiz.

Der Hauptpreis geht an den Kanton Basel-Stadt mit dem «Stückisteg», Anerkennungspreise gewinnen der Kanton Graubünden mit dem Veloweg Fideris - Dalvazza und die Stadt Biel mit dem Bikesharing-System «velospot».

Informationen auf: www.prixvelo.ch

PROJEKTBSCHRIEBE AUS DEM JURYBERICHT

HAUPTPREIS: STÜCKISTEG BASEL – EIN SYMBOL FÜR NEUE AKZENTE IM FUSS- UND VELOVERKEHR

Der Stückisteg, eine 55 Meter lange Fussgänger- und Velobrücke verläuft diagonal über den Fluss «Wiese», 1.5 km vor dessen Einmündung in den Rhein und verbindet auf kürzestmöglichem Weg den Wiesenplatz und das aufstrebende Quartier Kleinhüningen mit dem neuen Einkaufszentrum «Stücki». Diese Langsamverkehrsverbindung bietet auf rund fünf Metern Nutzbreite den Velofahrenden einen vom Fussverkehr getrennten Radweg mit zwei richtungsgetrennten Fahrbahnen und mündet in eine gesicherte Radwegquerung zu den Veloparkplätzen direkt vor dem Haupteingang des Einkaufszentrums.

Die als flankierende Massnahme bei der Erstellung des Einkaufszentrums «Stücki» gebaute Brücke aus Stahl und Beton überspannt die «Wiese» ohne Stützen und fügt sich daher ohne grossen Eingriff in den Uferbereich ein. Sie wirkt als verbindendes und belebendes Element zwischen den Quartieren und lässt die Stadt ein Stück näher rücken.

Das Tiefbauamt des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt hat zusammen mit dem Investor des Einkaufszentrums «Stücki» die Chance genutzt, dem Langsamverkehr symbolisch «den roten Teppich auszurollen». Trotz anderer vorhandener Brücken in der Nähe wurde dieser 1.2 Mio. Franken teure Steg genau dort platziert, wo er auch nützt und seinen Symbolcharakter ausspielen kann: diagonal über den Fluss (also um einiges teurer als bei einer rechtwinkligen Linieneinführung) und vor allem direkt auf den Eingang des Einkaufszentrums zielend. Wo früher Schlossherren und Landvögte ihr Gut mit einer von Alleebäumen gesäumten Strasse erschlossen, zeigt hier der Stückisteg das Pendant in der modernen Gesellschaft und wirkt darum einzigartig!

ANERKENNUNGSPREIS: VELOWEG FIDERIS – DALVAZZA DES KANTONS GRAUBÜNDEN

Bisher verlief die regionale Veloroute Nr. 21 (Sargans – Klosters) zwischen Jenaz und Dalvazza über einen Umweg mit zusätzlicher Höhendifferenz. Deshalb benutzten viele Velofahrende die direkte, aber stark befahrene und gefährliche Verbindung auf der Nationalstrasse. Mit dem Neubau des Radwegabschnittes Fideris – Dalvazza (3.6 km, 2.5 m breit mit durchgehender Asphaltierung) wird diese Strecke nun aufgewertet und sicher gemacht. Die Trennung des Langsamverkehrs vom motorisierten Verkehr auf der Nationalstrasse wird möglich durch die Anlegung eines separaten Radweges zwischen der Landquart und dem Trasse der Rhätischen Bahn.

Der hohe Betrag von total 4.5 Mio. Franken, finanziert aus Nationalstrassenbaugeldern, Mitteln des Kantons Graubünden und Pro Prättigau zeugt vom grossen Engagement der Partner, eine wirkliche Verbesserung für Velofahrende herbeizuführen. Die aufwendigen Kunstbauten schaffen einen geschützten Raum für Velofahrende, seien es Touristen, Pendler oder einheimische Freibadbesucher. Zum Projekt gehört auch die bauliche Verbesserung der direkten Wegverbindung zwischen Jenaz und Fideris. Vormalig ein Feldweg, wird die Verbindung zur schnellen und regenwettertauglichen Verbindung für Schülerinnen und Schüler, aber auch für den Weg zur Arbeit.

Die Jury estimiert den hohen Komfort der neuen Velostrecke, wo sich Velofahrende wirklich ernst genommen fühlen. Die Streckenführung und der Ausbaugrad sind ein Musterbeispiel dafür, wie Lücken im bestehenden Velowegnetz geschlossen werden können. Als Wermutstropfen muss angefügt werden, dass offenbar bisher der Winterdienst auf dem Radweg nicht gewährleistet ist. Spätestens dann, wenn – wie vorgesehen – auf der Nationalstrasse ein Velofahrverbot signalisiert wird, muss aber die ganzjährige Befahrbarkeit sichergestellt werden.

ANERKENNUNGSPREIS: BIKESHARING-SYSTEM «VELOSPOT» DER STADT BIEL

Das System «velospot» funktioniert wie andere moderne Bikesharing-Systeme auf der ganzen Welt: Die Benutzer sind registriert, der Zugang erfolgt mittels einer RFID-Karte, ein zentraler Server überwacht die Ausleihvorgänge und zeichnet diese auf. Der grosse Unterschied zu den bisher bekannten Systemen: Die Fahrräder in Biel verfügen über ein elektronisches Schloss, an welchem die Benutzerkarte eingelesen wird. Dieses ist mit einer drahtlosen Verbindung direkt zur Kommunikationssäule der Leihstation im Bereich von ca. 50 Metern verbunden. So können die Leihvelos ohne Tiefbauarbeiten auf bestehenden Parkplätzen, bei Partnerfirmen oder wo immer Bedarf für eine Station ist, kostengünstig, mit einer variablen Anzahl Velos und rasch platziert werden. Die Ausleihe erfolgt

schnell: ein Schwenken der Karte vor dem Schloss genügt und die Ausfahrt kann beginnen. Bis im Sommer 2012 soll das System in Biel flächendeckend mit über 40 Stationen und 250 Velos umgesetzt sein. Neben dem ökologischen Nutzen hat das Projekt auch eine soziale Komponente. Die Betreuung der Fahrräder und das Flottenmanagement werden von Teilnehmenden eines Sozialbetriebs gewährleistet, die damit eine sinnvolle Tätigkeit mit einem sichtbaren Nutzen in der Öffentlichkeit erhalten.

Die Jury hebt hervor: Innovationskraft und Mut der Stadt Biel überzeugen. Die Technologiestadt am Jura-Südfuss punktet mit diesem selbst entwickelten und darum massgeschneiderten und flächendeckenden System.

FACHTAGUNG VELOKONFERENZ SCHWEIZ

«GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?» - SOLLEN VELOS UND AUTOS GEMISCHT ODER GETRENNT GEFÜHRT WERDEN?



Die Tagung zeigt mit Referaten, Beispielen und Forschungserkenntnissen auf, was bei der Entscheidung «Mischen oder Trennen» zu beachten ist und wie gute Lösungen aussehen.

Beim Auto- und Veloverkehr gilt es wie bei jedem guten Drink zu entscheiden: Sollen die Zutaten gemischt werden? Wann und wie sollen sie gemischt werden? In der Schweiz wird der Veloverkehr üblicherweise auf der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr geführt, in der Regel unterstützt durch Radstreifen. Bevölkerung und Politik wünschen vermehrt baulich getrennte Lösungen, damit auch weniger geübte Personen sicher Velo fahren können und das Potenzial des Veloverkehrs ausgeschöpft wird. Fachleute sehen sich wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung mit der baulichen Trennung von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr konfrontiert. Die Tagung zeigt, worauf bei der Entscheidung «Mischen oder Trennen» zu achten ist und wie gute Lösungen aussehen. Damit für jede Situation eine fundierte Entscheidung getroffen werden kann: «geschüttelt, nicht gerührt» - oder umgekehrt.

Mittwoch 12. September 2012, Verkehrshaus Luzern

Information und Anmeldung unter:

www.velokonferenz.ch/de/aktuell/veranstaltungen

DOKUMENTATION ZUR FACHTAGUNG

«DER BAHNHOF ALS ZIEL UND VERBINDUNG - ERSCHLIESSUNG UND QUERUNG FÜR DEN FUSS- UND VELOVERKEHR»

Am 15. Mai 2012 widmete sich eine Fachtagung von Pro Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz der Erschliessung und Querung von Bahnhöfen für den Fuss- und Veloverkehr.

Alle Präsentationen können unter folgender Adresse heruntergeladen werden:
<http://www.pro-velo.ch/de/themen-und-angebote/infrastruktur/fachtagung-2012/>

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o Planum Biel AG

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

