

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

MENSCHLICHE INFRASTRUKTUR – EIN BLICK ÜBER DAS GEBAUTE HINAUS



INHALT

3 EDITORIAL

- 4 MENSCHLICHE INFRASTRUKTUR – EIN BLICK ÜBER DAS GEBAUTE HINAUS
DOMINIK GUGGISBERG, FACHSTELLE FUSS-UND VELOVERKEHR, STADT BERN
-

- 8 «VELOSCHUEL» – EINE AUSBILDUNGSKAMPAGNE, DIE BEWEGT
STEVE COUCHEMAN, KANTON ZÜRICH, FACHSTELLE VELOVERKEHR
-

- 11 BIKECONTROL: MIT SPASS UND GESCHICKLICHKEIT ZU MEHR SICHERHEIT AUF DEM VELO
TABEA ULMER, AUSBILDUNGSVERANTWORTLICHE UND PROJEKTE BREITENSORT, SWISS CYCLING
-

- 14 VELOFAHRKURSE FÜR MIGRANT*INNEN: EIN ERFOLG, DER ANHÄLT
ARIANE GIGON, REDAKTORIN PRO VELO SCHWEIZ
-

- 17 VELOFAHREN IN DER STADT BERN: HERAUSFORDERUNGEN UND BEDÜRFNISSE VON FRAUEN* MIT MIGRATIONSGESCHICHTE
ALINE BUSCHAUER UND CHRISTINE BIGLER, INTERDISZIPLINÄRES ZENTRUM FÜR GESCHLECHTERFORSCHUNG (IZFG) DER UNIVERSITÄT BERN
-

- 19 BICIBUS: GEMEINSAM MIT DEM FAHRRAD ZUR SCHULE
PHILIPP SCHOBER, RADLOBBY ÖSTERREICH
-

- 22 DER NEUE GEODATENSATZ «VELOWEGNETZ SCHWEIZ» UND DIE FACHAPPLIKATION LANGSAMVERKEHR (FA LV) DES ASTRA
ANDRÉ SCHNEIDER, VERANTWORTLICHER GEODATEN LANGSAMVERKEHR ASTRA
-

- 24 CAROUGE ROLLT DEN ROTEN TEPPICH AUS!
LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÄRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ
-

- 26 GLAND: OPTIMALE VERBINDUNGEN AM BAHNHOF
LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÄRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

IMPRESSUM

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

KONZEPT UND REDAKTION

Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

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

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH - DEUTSCH

Barbara Sauser, Bellinzona

Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

GESTALTUNG

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

TITELBILD

Bicibus Wien-Döbling (Foto: Andrea Leindl)

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Wussten Sie, dass es nebst der gebauten Veloinfrastruktur auch eine «menschliche Infrastruktur» gibt? Und dass diese mindestens so wichtig ist?

Unser Bulletin zeigt, was unter diesen Infrastrukturen zu verstehen ist. So wird die «menschliche Infrastruktur» durch die Velofahrenden selbst gebildet. Wird eine kritische Masse an Velofahrenden erreicht, trägt dies wiederum wesentlich zur Förderung des Velofahrens bei. Diese Förderung erfolgt einerseits durch die physische Präsenz der Velofahrenden auf der Strasse, andererseits durch das Entstehen eines sozialen Umfelds sowie einer Vorbildfunktion.

Weitere Artikel zeigen, wie sich die «menschliche Infrastruktur» auf vielfältige Weise stärken lässt: durch Velofahrkurse für Erwachsene, für Migrantinnen und Migranten oder anhand der Veloprogramme «Veloschuel» und «bikecontrol». Auch der «Bicibus» ist ein gelungenes Beispiel für den positiven Einfluss sozialer Netzwerke und kultureller Praktiken auf die Veloförderung.

Eine Untersuchung in der Stadt Bern, durchgeführt vom «Interdisziplinären Zentrum für Geschlechterforschung», zeigt die Barrieren auf, welche Frauen* mit Migrationsgeschichte

beim Velofahren zu überwinden haben. Als zentrale Motivatoren für die Velonutzung haben die Frauen* gesundheitliche Aspekte wie körperliche Fitness und psychisches Wohlbefinden genannt. Hingegen gelten mangelndes Vertrauen in die eigenen technischen Fähigkeiten beim Velofahren, Unsicherheit im Strassenverkehr sowie Hemmungen und Ängste, das Velo im Alltag gemeinsam mit Kindern zu nutzen häufig als Herausforderung.

Auch die gebaute Infrastruktur und die Datenerfassung werden thematisiert. So werden in den Berichten über die gut besuchten Mini-Exkursionen der Velokonferenz Schweiz in der Romandie gelungene Umgestaltungsmassnahmen für den Veloverkehr präsentiert und die Fachapplikation Langsamverkehr des Bundes als ein wichtiges Hilfsmittel bei der Umsetzung des Veloweggesetzes vorgestellt.

Wir wünschen Ihnen erholsame Festtage, einen guten Jahresabschluss und viele positive Velo-Erlebnisse im 2025!

Kathrin Hager
Präsidentin Velokonferenz Schweiz

MENSCHLICHE INFRASTRUKTUR – EIN BLICK ÜBER DAS GEBaute HINAUS

DOMINIK GUGGISBERG, FACHSTELLE FUSS-UND VELOVERKEHR, STADT BERN

Für die Förderung des Velofahrens stehen zahlreiche Planungs- und Handlungsempfehlungen zur Verfügung. Dabei liegt der Fokus auf der Gestaltung der Strasseninfrastruktur nach dem Grundsatz «build it and they will come». Dies funktioniert nicht immer und manchmal anders als geplant. Die zukünftige Veloförderung muss deshalb noch ganzheitlicher gedacht werden. Es benötigt auch Investitionen in die «menschliche Infrastruktur».

Ziel der Veloförderung ist es, allen Menschen die Teilhabe an der Velomobilität zu ermöglichen und Velofahrende zu empowern¹. Wenn in der Veloförderung ausschliesslich nach dem Prinzip «build it and they will come» gehandelt wird, werden oft Hürden übersehen, die Menschen vom Velofahren abhalten. Mit der Frage, warum Menschen aufs Velo steigen oder nicht, richtet sich der Blick auf die soziale Dimension des Velofahrens. Das Konzept der «menschlichen Infrastruktur» interessiert sich für die Erfahrung von Selbstwirksamkeit und Sicherheit im Strassenverkehr und das Wahrnehmen einer lebendigen

Velo(alltags)kultur – Elemente, die das Selbstverständnis als Velofahrer*in prägen. Hinzu kommen grundlegende, praktische Kriterien wie der konkrete Zugang zu einem geeigneten Velo und die Fähigkeit, damit zu fahren.

MENSCHLICHE INFRASTRUKTUR

Die Perspektive auf die «menschliche Infrastruktur» kann helfen, Barrieren zu erkennen und abzubauen, um den Anteil der Velofahrenden im Verkehr weiter zu steigern. Adonia E. Lugo² verknüpfte als eine der Ersten das Konzept der «human infrastructure» mit Veloförderung. Mit dem Begriff «menschliche Infrastruktur» bezeichnet sie Kenntnisse, Fähigkeiten oder Erfahrungen von Individuen sowie soziale Netzwerke oder gemeinschaftliche Aktivitäten. Sie kommt zum Schluss, dass eben diese Netzwerke, kulturellen Praktiken und menschlichen Interaktionen eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Velofahrens spielen. Deshalb müsse zwischen «physischen und sozialen Barrieren für Mobilität» unterschieden werden. Nur so können jeweils passende Ansätze entwickelt werden,

¹ Empowern bedeutet, Menschen zu befähigen, selbstbestimmt zu handeln, indem man ihnen Wissen, Ressourcen und Selbstvertrauen vermittelt.

² Lugo, Adonia. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*. 30. 202–207.



Abb. 1: CicLAvia in Los Angeles 2010. Adonia E. Lugo untersuchte den Event im Rahmen ihrer Forschung zu «Human Infrastructure».

Formen der Veloinfrastruktur

Menschliche Infrastruktur

a) Individuum

- Zugang und Fähigkeiten zum Velofahren
- Erfahrungen der Selbstwirksamkeit und Sicherheit im Strassenverkehre

b) Gesellschaft

- lebendige Velo(alltags)Kultur und Vorbilder
- soziale Netzwerke und menschliche Interaktionen
- Stellenwert des Velos in der Gesellschaft

Gebaute Infrastruktur

- Querschnitte, Strecken und Knoten
- Abstellanlagen

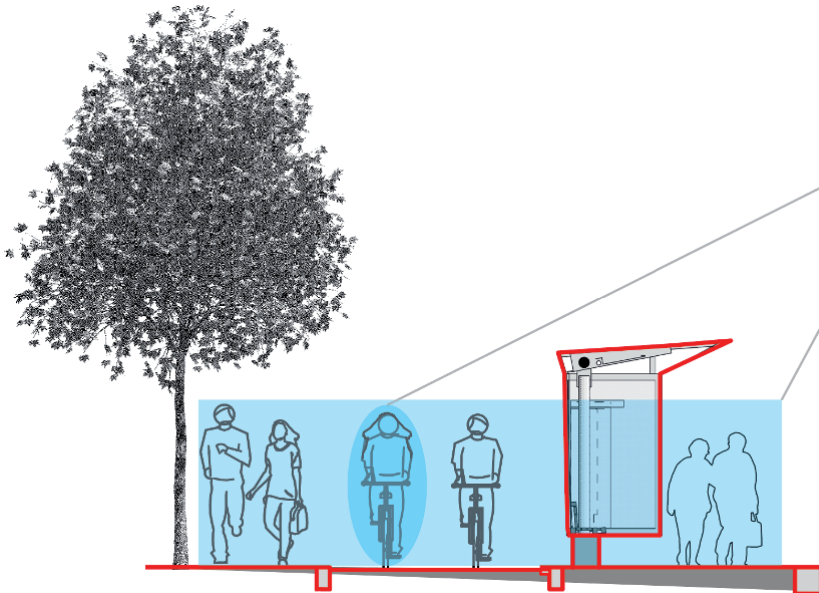


Abb. 2: Formen der Veloinfrastruktur (Darstellung: Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern)

um mehr Menschen zum Velofahren zu bewegen. Sie zeigt weiter auf, dass sich menschliche Infrastruktur sowohl positiv als auch negativ auf das Velofahren auswirken kann. Zu den positiven Auswirkungen menschlicher Infrastruktur gehören z. B. Gruppenausfahrten, Zusammenschlüsse von Aktivist*innen in Interessensorganisationen sowie die Präsenz von Velofahrenden zu den Hauptverkehrszeiten oder der Austausch von Wegbeschreibungen, die nicht auf offiziellen Karten basieren, sondern auf dem eigenen Wissen der Velofahrenden über die Strassen der Stadt. Negative Ausprägungen menschlicher Infrastruktur können in «Form von Hupen, Zurufen und anderem aggressiven Verhalten von Autofahrenden» auftreten und dazu führen, dass Menschen vom Velofahren abgehalten werden.

Die meisten Elemente menschlicher Infrastruktur verstärken sich wechselseitig. Und sie hängen auch von der Existenz einer

kritischen Masse von Velofahrenden ab. Zu diesem Schluss kommt auch eine Untersuchung darüber, was Amsterdam zur «Cycling City» macht: «Wie unsere Ergebnisse zeigen, trägt die «menschliche Infrastruktur», die durch die kritische Masse an Radfahrern in Amsterdam gebildet wird, zur Förderung des Radfahrens bei, sowohl durch ihre physische Präsenz auf den Strassen als auch durch ihre Rolle bei der Schaffung eines sozialen Umfelds, das das Radfahren begünstigt»³. In diesem dynamischen Prozess wird ein breites Spektrum von Velofahrenden sichtbar. Die unterschiedlichen Menschen auf dem Velo sind Vorbilder, an denen sich ein Individuum orientieren kann.

³ Nello-Deakin, Samuel & Nikolaeva, Anna. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography*. 42. 1-23.



Abb. 3: Auch Menschen mit Spezialvelo befahren die Veloinfrastruktur. (Foto: Marco Zanoni)



Abb. 4: Diversität auf Berns Strassen (Foto: Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern).

STÄRKUNG DER MENSCHLICHEN INFRASTRUKTUR
 Bezugsgruppen und -personen beeinflussen unsere Motivation, aufs Velo zu steigen. Ein Beispiel: Bis heute fehlen in der öffentlichen Wahrnehmung alltägliche (Vor-)Bilder von velofahrenden Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung fast gänzlich. Auf Social Media, in Velomagazinen und sogar in Velostrategiepapieren – und damit auch in den Köpfen der Menschen – dominiert somit ein Bild, das Velofahren primär als eine Aktivität von körperlich gesunden Menschen,

überwiegend weissen Männern, definiert. Dieser stereotypen Perspektive kann auch mit der KI⁴-Software «DALL·E» nachgespürt werden. Wenn der einfache Prompt «some cyclist» eingegeben wird, liefert das Programm Bilder mit genau dem oben genannten Personenkreis (vgl. Abb. 5). Der Grund da-

⁴ Ein KI-Modell wie ein Generative Pre-trained Transformer (GPT) oder «Dall·E» nutzt maschinelles Lernen – das heisst, es lernt aus Beispieldaten, indem es Muster und Zusammenhänge erkennt, um eigenständig Aufgaben zu lösen und Inhalte zu generieren, ohne explizit dafür programmiert zu sein.



Abb. 5: DALL·E: «Here's an image featuring a few cyclists, as requested. Let me know if there's anything more you'd like to adjust!» (Bild: generiert mit DALL·E)



Abb. 6: Diversität in Amsterdam NL (Foto: Daniel Sigrüst)

für: «DALL-E» generiert Resultate auf der Grundlage von Millionen von Übungsbildern, auf welchen vom Stereotyp abweichende Menschen unter- oder gar nicht repräsentiert sind. Mit einer inklusiven Perspektive auf unsere Gesellschaft verändert sich das stereotype Bild: Werden auch Menschen mit einer Behinderung beim Velofahren gezeigt, wird ein breiteres Spektrum von Velonutzenden sichtbar und damit alltäglicher. Das könnte auch KI-Systemen eine grössere Bandbreite an Trainingsdaten bieten.

Die menschliche Infrastruktur lässt sich auf vielfältige Weise stärken. In dieser Ausgabe des Info-Bulletins versammeln sich mehrere Artikel, die dies verdeutlichen.

- Velofahrkurse für Erwachsene unterstützen Frauen beim Abbauen von Barrieren und fördern ihre Eigenständigkeit.
- Anhand der Veloprogramme «Veloschuel» (Seite 8) und «bikecontrol» (Seite 11) entwickeln Kinder und Jugendliche wichtige Fähigkeiten für das Velofahren.
- Der «Bicibus» ist ein gelungenes Beispiel für den positiven Einfluss sozialer Netzwerke und kultureller Praktiken (Seite 19).
- Forschungsprojekte zeigen bestehende Barrieren auf. Die Untersuchung des «Interdisziplinären Zentrums für Geschlechterforschung» leistet dazu einen wichtigen Beitrag (Seite 17).

«VELOSCHUEL» – EINE AUSBILDUNGS-KAMPAGNE, DIE BEWEGT

STEVE COUCHEMAN, KANTON ZÜRICH, FACHSTELLE VELOVERKEHR

Die «Veloschuel» trägt massgeblich dazu bei, dass Schulkinder im Kanton Zürich frühzeitig ihr Mobilitätsverhalten entwickeln und Velokompetenz erlangen. Früh übt sich, wer ein Meister bzw. eine Meisterin werden will.

Vor rund zehn Jahren beschlossen die Fachstelle Veloverkehr und die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich, das Themenfeld «Veloförderung im Schulverkehr» gemeinsam zu bearbeiten. Seither arbeiten sie eng zusammen. Auslöser für die Zusammenarbeit war eine Massnahme aus dem Veloförderprogramm des Kantons Zürich, die speziell den Schulverkehr fördern sollte. Es wurde festgestellt, dass immer weniger Kinder Velo fahren und dass Kinder sichtlich Mühe haben, sich im Strassenverkehr einzugliedern. Sowohl die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich als auch die Fachstelle Veloverkehr wollten dies ändern. Das Ziel: Kinder und Jugendliche sollen sicherer und öfter Velo fahren – idealerweise auf dem Weg zur Schule, aber auch auf dem Weg zum Sport oder in der Freizeit.

GESCHÜTZT ÜBEN

Als Erstes wurden Veloparcours auf Pausenplätzen erstellt. Diese zeigen in verkleinerter Form reale Verkehrssituationen und -markierungen. So können sich Kinder in einem sicheren Umfeld auf den Strassenverkehr vorbereiten. Die Parcours werden zur Verkehrsinstruktion sowie als Vorbereitung auf die

Veloprüfung genutzt. Daneben unterstützen sie Lehrpersonen bei der Durchführung von Fahrtrainings. Die Kinder nutzen den Parcours in ihrer Freizeit und verbessern so spielerisch ihre Fahr-, Brems- und Blicktechnik. Auf dem Kantonsgebiet gibt es aktuell 81 Parcours.

Die positive Resonanz führte zu einer vertieften Zusammenarbeit und motivierte dazu, weitere Themenfelder anzupacken. Die Kantonspolizei Zürich bat die Fachstelle Veloverkehr um kritisches Feedback zu ihren Unterrichtslektionen. Dabei zeigte sich deutlich, dass die Instruktorinnen und Instrukturen den Unterricht mit ihrer Präsenz positiv prägen.

KINDGERECHTE UND MODERNE LEHRMITTEL

Die Unterrichtsmaterialien wurden hinsichtlich Aktualität, Stil und Form geprüft. Ein Grossteil der Materialien war weder für die Verkehrsprävention entwickelt worden noch auf die Zielgruppe Kind abgestimmt. Die Inhalte waren betreffend Art und Stil uneinheitlich, kaum gegliedert und nicht zeitgemäss aufbereitet.

Die Verkehrskunde mit einem Polizisten oder einer Polizistin ist für die Kinder seit jeher ein besonderes Erlebnis. Dank «Benj Blitz» und «Tina Turbo» lässt sich dieses Potenzial noch besser ausschöpfen. Die zwei illustrierten und animierten Figuren sprechen die gleiche Sprache wie die Schülerinnen und Schüler und vermitteln das Fachwissen auf spielerische und auch mal quirliche Art – und immer auf Augenhöhe. Dank der beiden «Hilfspolizisten» hebt sich der Verkehrsunterricht noch stärker vom Schulalltag ab.



Abb. 1: Erlebnismittag mit Veloparcours



Abb. 2: Flyer Veloparcours



Abb. 3: Erstellen von Veloparcours auf Pausenplätzen und Kreieren von neuen kindgerechten Lehrmitteln

Die «Veloschuel» mit Benj und Tina bietet ein kindgerechtes und zeitgemässes Lehrmittel mit zusätzlichen weiterführenden Extras. Denn damit ist der Unterricht in der 2. bis 6. Klasse nach der Lektion im Klassenzimmer nicht beendet, sondern kann auf der Website <https://veloschuel.ch> weitergeführt werden.

Die animierten Lernsequenzen «Veloparcours mit Benj Blitz und Tina Turbo» erläutern den Veloparcours auf dem Pausenplatz im Detail. Interessierte Eltern und Kinder können dank QR-Codes auf Plakaten Benj und Tina direkt auf dem Platz erleben und die Übungen selbständig ausprobieren. Damit ist der Brückenschlag von offline zu online vollzogen.

VELOSCHUEL-ERLEBNISNACHMITTAGE

Um die Kinder und ihre Eltern zum aktiven Velofahren zu animieren, wurden Veloschuel-Erlebnismittage angeboten. Diese ermöglichten Einblicke in die Arbeit der Kinder- und Jugendinstruktion und zeigten, was die Ausbildungskampagne «Veloschuel» bringt und wie man diese mit Kindern nutzen kann.

An den Erlebnismittagen drehten die Kinder Runde um Runde auf dem Parcours. Bereits nach der zweiten oder dritten Durchfahrt beherrschten sie ihr Velo besser und führten

die Fahrmanöver korrekt aus. Eine auf der Strecke eingebaute Wippe und ein Balancierbalken erhöhten die Schwierigkeit und steigerten die Attraktivität des Parcours. Zudem profitierten die Kinder von einer kurzen Funktionskontrolle ihres Velos und konnten so ihr Bewusstsein für die Verkehrssicherheit schärfen. Viele Kindervelos hatten zu wenig Luft in den Reifen oder die Bremsen waren nicht richtig eingestellt. Auch fehlten oft die gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren.

ERKLÄRUNGEN MIT LEICHT VERSTÄNDLICHEN ANIMATIONEN

Ein Bild sagt mehr als 1'000 Worte und ein Film erzählt eine Geschichte: Aus diesem Grund wurden die im Unterricht und zu Hause nutzbaren Erkläranimationen entwickelt. Sie machen komplexe Manöver im Strassenverkehr für Kinder verständlich. Eine besondere Herausforderung ist das Linksabbiegen. Denn neben den Fahrzeugen von links und rechts muss ein Kind auch den Gegenverkehr beachten. In Animationsform wird erklärt, was ein toter Winkel ist und es werden anspruchsvolle Manöver wie Rechtsvortritt, Kreisverkehr, Linksabbiegen auf schmalen Strassen, mit Mittellinie oder mit separater Einspurstrecke sowie das Vortrittsrecht des Gegenverkehrs gezeigt.



Abb. 4: Neue, zeitgemässe Lehrmittel mit Comicfiguren «Benj Blitz» und «Tina Turbo»



Abb. 5: Wegweiser für die Veloprüfung

VOM SCHULZIMMER IN DEN STRASSENRAUM

Die Veloverkehrsausbildung stützt sich auf die Lehrmittelreihe für die 2. bis 6. Klasse und wird mit der praktischen Veloprüfung abgeschlossen. Für Eltern war es schwierig, ihre Kinder bei der Vorbereitung zu unterstützen. Es gab zwar einen PDF-Plan mit der Veloprüfungsstrecke, dieser zeigte jedoch nicht, wie die Fahrmanöver korrekt auszuführen sind. Deshalb schilderte die Pilotgemeinde Wetzikon die Veloprüfungsstrecke permanent aus. Zusätzlich wurde ein Instruktionsvideo mit den einzelnen Fahrmanövern produziert und auf velo.zh.ch veröffentlicht. Dies fand grossen Anklang. Die Kinder können sich nun allein oder zusammen mit ihren Eltern optimal vorbereiten. Mittlerweile haben auch Pfäffikon und Uster ihre Prüfungsstrecken ganzjährig ausgeschildert.

ALLES AUS EINEM GUSS

Das Erscheinungsbild der «Veloschuel» wurde durch neue Leuchtwesten, Veloschuel-Farben und grosse Reflektoren vereinheitlicht. Auch ein Laufblatt, das mit Kabelbindern am Velo befestigt wird, wurde angepasst und in die Gestaltung der Veloschuel-Welt überführt.



Abb. 7: Startbildschirm veloschuel.ch



Abb. 6: Das Laufblatt für die Veloprüfung

Die «Veloschuel» umfasst folgende Elemente:

- eine Lehrmittelreihe für die 2. bis 6. Klasse
- 81 Veloparcours auf Pausenplätzen
- eine Veloschuel-Website mit den Übungsanleitungen in Animationsform für die korrekte Benutzung der Veloparcours
- Erklärvideos zu den wichtigsten Velofahrmanövern
- eine Quizplattform mit Lernquiz zur Überprüfung des eigenen Wissensstandes (Vor und während der Fahrt; unterwegs im Schilder-Wald; Abbiegen bis zum Profi; Bereit für den Strassendschungel)
- drei permanent ausgeschilderte Veloprüfungsstrecken

Die «Veloschuel» sorgt dafür, dass Kinder das Velo im Alltag vermehrt einsetzen – auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder in der Freizeit. So steigern sie im Alltag ihre Velofahrkompetenz und können ihr eigenes Mobilitätsverhalten entwickeln. Alle Inhalte sind aktuell und erfüllen mit der Tonalität und ihrem Stil die Anforderungen an ein zeitgemässes Lehrmittel. Und dass Benj Blitz und Tina Turbo die gleiche Sprache sprechen wie die Schülerinnen und Schüler, finden auch Erwachsene interessant. Mehr Informationen: <https://veloschuel.ch>

SATTELFEST IM VERKEHR

Mit «Sattelfest im Verkehr» haben die Fachstelle Veloverkehr und die Kinder- und Jugendinstruktion der Kantonspolizei Zürich neue Erklärvideos erarbeitet und veröffentlicht. Die Serie besteht aus sechs Episoden und soll die Velo- und Verkehrskompetenz von Erwachsenen steigern, die Verkehrsregeln auffrischen und ein respektvolles Miteinander im Strassenverkehr fördern.

Mehr Informationen: <https://zh.ch/sattelfest>

bikecontrol: MIT SPASS UND GESCHICKLICHKEIT ZU MEHR SICHERHEIT AUF DEM VELO

TABEA ULMER, AUSBILDUNGSVERANTWORTLICHE UND PROJEKTE BREITENSPOORT, SWISS CYCLING

Mit «bikecontrol» lernen Schülerinnen und Schüler im Rahmen des ordentlichen Schulunterrichts, sich auf ihrem Velo geschickter und sicherer zu bewegen, um besser auf den Strassenverkehr vorbereitet zu sein. Das Veloprogramm «bikecontrol» ist sehr erfolgreich, soll als Angebot dauerhaft eingeführt und allen Schülerinnen und Schülern zugänglich gemacht werden. Zwecks Ausbaus der Kapazitäten benötigt das Projekt von Swiss Cycling ein neues Fördermodell. Im Kanton Basel-Stadt ist die Umsetzung bereits eingeleitet worden.

Als Schauplatz des Geschehens dient der Pausenplatz oder sonst ein verkehrsfreier Raum in der Nähe des jeweiligen Schulhauses, Strassen werden keine befahren. Der Kern des «bikecontrol»-Workshops ist ein Geschicklichkeitsparcours für Schulklassen der Primarstufe und Sekundarstufe I (mit Fokus auf der 4. Primarstufe). Die Schülerinnen und Schüler absolvieren diesen mit dem eigenen Velo. Die Leitung des 90 Minuten dauernden Workshops obliegt einer spezifisch geschulten Fachperson, die das benötigte Material mitbringt. Für die Lehrkraft ist der Aufwand entsprechend bescheiden. Am Ende

der Lektion erhalten die Schülerinnen und Schüler ihren persönlichen Velopass – ein Abzeichen-Sammelheft, mit dem sie die unterschiedlichen Facetten des Velofahrens kennenlernen und z. B. in Velovereinen weitere Abzeichen sammeln können. Kosten entstehen weder für die Teilnehmenden noch für ihre Schulen, nach Möglichkeit kann ein Unterstützungsbeitrag geleistet werden.

Der Fokus auf die 4. Primarstufe ist nicht zufällig gewählt. «bikecontrol» ist auf dieser Schulstufe eine ausgezeichnete Ergänzung zur Arbeit der Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren; der Workshop eignet sich auch als Vorbereitung für das Projekt «bike2school» von Pro Velo. Je häufiger die Schülerinnen und Schüler auf dem Velo sitzen und Inhalte repetieren, desto besser und sicherer werden sie und desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie das Velo auch langfristig nutzen werden.



Infoseite und Anmeldung bikecontrol

Angesichts dieser Rahmenbedingungen erstaunt es nicht, dass die «bikecontrol»-Workshops von Swiss Cycling in vielen Regionen des Landes jeweils innert kurzer Zeit ausgebucht sind. Auf spielerische Weise werden den Teilnehmenden jene



Foto: Buchli Fotografie

Fahrelemente beigebracht, welche sie benötigen, um sich im Strassenverkehr geschickt und sicher zu bewegen. Die Schülerinnen und Schüler fahren zwischen Slalomstangen, durch Spurgassen und über kleine Hindernisse, erlernen den Ablauf des Linksabbiegens und können bei Geschicklichkeitselementen ihren Mut und ihr Können unter Beweis stellen. Zudem wird den Schülerinnen und Schülern vermittelt, wie sich das Velo als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel in ihren Alltag integrieren lässt. Ausser in Genf und Uri ist «bikecontrol» in sämtlichen Kantonen präsent (Stand Oktober 2024).



Hier geht's zu einem kurzen Video mit den wichtigsten Informationen und einem guten Einblick in die Workshops:
[bikecontrol DE \(youtube.com\)](https://www.youtube.com/bikecontrolDE)

Die «bikecontrol»-Workshops sind seit 2024 inklusiv. Bei der Anmeldung werden Lehrpersonen gefragt, ob sich Schülerinnen oder Schüler mit einer Beeinträchtigung in der Klasse befinden und unter welchen Voraussetzungen ein Mitmachen beim Workshop möglich sei. Dank der Informationen kann Swiss Cycling zusammen mit der jeweiligen Workshopleitung die nötigen Vorbereitungen treffen und beispielsweise ein Handbike organisieren. Auf diese Weise lernt ein im Rollstuhl sitzendes Kind geeignete Angebote und Möglichkeiten kennen. Auch für viele Menschen mit Beeinträchtigung ist das Velo ein wichtiges und sinnvolles Verkehrsmittel.

Die Anzahl der teilnehmenden Schülerinnen und Schüler ist in jüngerer Vergangenheit kontinuierlich gestiegen; 2024 kommen rund 12'000 Kinder und Jugendliche in den Genuss eines Workshops. Das ist zwar ein stolzer Wert, jedoch von der Vision bei Swiss Cycling noch ziemlich weit entfernt. Dort heisst es: «Uns schwebt vor, dass jede Schülerin und jeder Schüler während der Grundschulzeit einmal einen bikecontrol-

Workshop besuchen kann.» 80'000 bis 85'000 Kinder werden durchschnittlich pro Jahr eingeschult – daraus ist zu schliessen, dass es zumindest einer sanften Reform des Fördermodells bedarf, wenn die Vision zur Realität werden soll.

Bis anhin erfolgt die Finanzierung ausschliesslich über ebenso treue wie grosszügige Förderpartner. Die Beisheim Stiftung (siehe Kasten unten) ist seit 2015 an Bord, auf den Support des Fonds für Verkehrssicherheit und von Energie Schweiz darf Swiss Cycling ebenfalls seit mehreren Jahren zählen. Jüngstes Mitglied im Kreis der Förderpartner ist die Asuera Stiftung. Sie alle stellen dem Radsportverband für die «bikecontrol»-Aktivitäten jährlich eine bestimmte Summe zur Verfügung. Das Gesamtbudget ist in den letzten Jahren parallel zur steigenden Nachfrage stets ein wenig gewachsen.

Umgesetzt werden die Workshops von regional tätigen Hubs. Diese werden von Fachpersonen betrieben, welche von Swiss Cycling gezielt auf diese Aufgabe vorbereitet worden sind. Damit die oben genannte Vision dereinst Wirklichkeit wird, braucht es sowohl zusätzliche Hubs als auch zusätzliche Lek-

FÖRDERPARTNERIN DER ERSTEN STUNDE

Die Beisheim Stiftung fördert Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Sportprojekte, welche Menschen dabei unterstützen, ihr Potenzial zu entfalten und ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Im Bereich Sport liegt der Fokus auf Projekten, die Kinder und Erwachsene für Bewegung und sportliche Leistung begeistern und ihnen eine gleichberechtigte Teilhabe ermöglichen. Das Programm «bikecontrol» von Swiss Cycling wird von der Beisheim Stiftung unterstützt, weil es Kinder und Jugendliche zum Velofahren und zu Bewegung animiert und ihnen die nötigen Kompetenzen vermittelt, um das Velo im Alltag sicher zu nutzen.



Foto: Buchli Fotografie

tionen bei den bestehenden Hubs. Finanzieren lässt sich ein solch markanter Ausbau des Angebots allein mit zusätzlichen Förderpartnern kaum. Vielmehr führt der Weg in die Zukunft über einen Wechsel des Fördermodells: Wird heute noch mit fixen Beiträgen gearbeitet, soll für die Zukunft auf Pro-Kopf-Beiträge umgestellt werden.

Diverse Kontakte mit kantonalen und kommunalen Behörden sind bereits geknüpft, erste Anfragen erfolgt. Das Interesse der Ansprechpersonen an «bikecontrol» ist gross, und es hat auch schon Zusagen aus den Kantonen Basel-Stadt (siehe Kasten rechts) und Nidwalden gegeben. Die Schweiz ist auf dem Weg zum Veloland – Bundesbeschluss Velo und Veloweggesetz sei Dank. Vor diesem Hintergrund überrascht eine positive Grundhaltung zu einem Projekt wie «bikecontrol» nicht. Mindestens so wichtig wie Aufbau und Unterhalt der Infrastruktur ist die Auseinandersetzung mit der Frage, wie Kinder das sichere Velofahren lernen und die Infrastruktur später bestmöglich nutzen können.

2025 sollen rund 15'000 Schülerinnen und Schüler von «bikecontrol» profitieren können. Das Anmeldefenster wird am 1. November geöffnet. Schulen, Lehrpersonen, Schulleitungen etc. können sich via Onlineplattform anmelden.

Voraussetzung für die Anmeldung ist lediglich eine Vorstellung bezüglich Durchführungstermin und Verfügbarkeit eines Platzes für den Workshop; zudem sind einige Angaben zur Klasse notwendig und alle Schülerinnen und Schüler benötigen für die Teilnahme ein funktionsfähiges Velo. Damit die Workshops reibungslos ablaufen, werden alle nötigen Informationen im Vorfeld zusammengetragen und an die Lehrpersonen verschickt. Die Eltern erhalten via Lehrperson ein Infoschreiben.

BASEL-STADT ÜBERNIMMT DIE HÄLFTE DER KOSTEN

Im Kanton Basel-Stadt ist eine Austauschgruppe für die Behandlung des Themas Schule und Velo gebildet worden. Die Gruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Volksschule sowie Expertinnen und Experten aus dem Sport, der zur Kantonspolizei bzw. zum Sicherheitsdepartement des Kantons gehörenden Verkehrsprävention sowie dem Amt für Mobilität. Auf diese Weise können die unterschiedlichen Interessen eingebracht und diskutiert werden. Dieser Schritt beruht auf der Tatsache, wonach das Velofahren Teil des Lehrplans und die Veloförderung im Massnahmenkatalog des «Aktionsplans Sport- und Bewegungsförderung» verankert worden ist. Es ist vorgesehen, bei bestehenden Angeboten Synergien zu nutzen, Lücken zu erkennen und bei Bedarf neue Angebote zu kreieren. In diesem Kontext wird ab 2025 ermöglicht, dass die Hälfte der pro Kind anfallenden Kosten für «bikecontrol» mit kantonalen Mitteln gedeckt wird. Stand jetzt wird die andere Hälfte wie bis anhin von nationalen Förderpartnern und Swiss Cycling übernommen.

Für die Förderung des Velofahrens in den Kantonen und die Etablierung von «bikecontrol» als Standardveloprogramm im Schulalltag sind solche Austauschgruppen wertvoll und in allen Kantonen wünschenswert.

**SWISS
CYCLING**



Foto: Buchli Fotografie

VELOFAHRKURSE FÜR MIGRANT*INNEN: EIN ERFOLG, DER ANHÄLT

ARIANE GIGON, REDAKTORIN PRO VELO SCHWEIZ

Velofahrkurse gibt es in der Schweiz für alle Zielgruppen und Altersstufen. Bei einer besonderen Gruppe zeigt sich eine zunehmende Nachfrage: Migranten, und vor allem Migrantinnen, die durch das Velo Unabhängigkeit und Mobilität entdecken.

Velofahren? In der Schweiz und anderen westlichen Ländern ist das allgemein ein Kinderspiel. In vielen anderen Regionen der Welt hingegen ist das Velofahren, wie auch das Schwimmen, überhaupt nicht selbstverständlich. Für Migrantinnen und Migranten, welche vorübergehend oder dauerhaft in der Schweiz leben, kann dieses Defizit zu einer Einschränkung werden. Im Gegensatz zu Unfällen in Gewässern, für die es ziemlich genaue Statistiken gibt, ist unklar, ob Personen, die in ihrer Kindheit das Velofahren nicht gelernt haben, häufiger als andere verunfallen, wenn sie auf ein Zweirad steigen.

Es bedarf aber keiner Statistiken, um zu verstehen, dass es sinnvoll ist, das Velofahren zu lernen – unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer Bevölkerungsgruppe. «Das Bedürfnis, diese Kurse anzubieten, entstand vor etwa 20 Jahren in Integrationskreisen, die erkannten, dass Migrant*innen oft aus Ländern kommen, in denen das Velofahren nicht zur Kultur gehört», erklärt

Kurt Egli, Leiter der Velofahrkurse bei Pro Velo. «Sie leiden unter mangelnder Mobilität, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für manche Menschen zu teuer und sie besitzen kein Velo».

KOPFTUCH UND VELOHELM, NICHT EINFACH...

An einem Mittwochnachmittag anfangs Herbst haben sich elf Frauen auf einem Schulhof in Bern eingefunden. Fast alle sprechen bereits Deutsch. Das Velofahren hingegen ist ihnen noch eher fremd. Deshalb nehmen sie am Anfängerinnenkurs von Pro Velo Bern teil, der in Zusammenarbeit mit dem Mütterzentrum Bern West angeboten wird.

Viele tragen ein Kopftuch, was bereits eine erste Schwierigkeit darstellt. Maisa, 39 Jahre alt, aus dem Sudan, setzt den Helm zunächst falsch herum auf und lacht herzlich. Simon, ein junger Mann in den Zwanzigern, ist an diesem Tag einer der fünf Instrukturen von Pro Velo Bern. Er hilft Maisa und erklärt, wie sie sicherstellen kann, dass der Helm richtig sitzt.

An diesem ersten Kurstag bleiben die angehenden Velofahrerinnen «in einem geschützten Bereich» ohne anderen Verkehr. «Ihr seid sehr mutig», lobt Evelyn, die Kursleiterin. Während jede Teilnehmerin mit Unterstützung ein Velo auswählt, überprüft die Kursleiterin die Schuhe und die Kleider, damit sie sich nicht in



Abb. 1: Begrüssung zum Velofahrkurs (Foto: Mütterzentrum Bern)

den Speichen oder am Sattel verfangen. «Hose zu weit», bemerkt sie bei einer Teilnehmerin. Es braucht eine Veloklemme.

MIT DEN KINDERN FAHREN KÖNNEN

Die meisten Teilnehmerinnen geben an, dass sie den Kurs absolvieren, um ihre Kinder mit dem Velo begleiten zu können. Eine Ukrainerin erklärt, dass ihr Sohn sie gebeten hat, das Velofahren zu lernen, um an einem Slow Up teilnehmen zu können. Die Kinder, insbesondere die Kleinsten, sind aber nicht dabei. Sie werden im Mütterzentrum nebenan betreut. «Ohne Kinderbetreuung können die Frauen diesen oder andere Kurse kaum besuchen», erklärt Regina Stucki, Betriebsleiterin im Mütterzentrum Bern-West.

SELBSTVERTRAUEN GEWINNEN

Einige ältere Kinder hingegen beobachten ihre Mütter vom Rand des Platzes aus. Regina Stucki ergänzt: «Durch die Velokurse gewinnen die Frauen an Selbstvertrauen. Sie sehen, dass sie etwas ganz alleine und für sich selbst tun können. Und fast alle merken, dass es toll ist, Velo zu fahren! Auch die Kinder sehen, dass ihre Mütter etwas für sich selbst tun».

Die Teilnehmerinnen sind jedoch noch nicht so weit. Zuerst müssen sie lernen, das Velo zu schieben, auf der einen Seite des Lenkers und auf der anderen. Dann lernen sie im Schieben die Bremsen zu betätigen. Simon zeigt, was passiert, wenn man fährt und zu abrupt die Vorderradbremse betätigt – das Hinterrad hebt sich an. Weniger als 30 Minuten später sitzen die ersten Teilnehmerinnen schon sicher im Sattel. Einige finden sofort das Gleichgewicht und die nötige Geschwindigkeit, andere müssen durch das «Like a Bike»-Training. Dabei werden die Pedale entfernt.

Sind die Kursleiterinnen und Kursleiter befugt, die Kurs teilnehmenden auf dem Sattel zu umfassen? «Nein», antwortet Simon. «Zunächst, weil es heikel ist, aber auch, um keine

falschen Reflexe zu geben. Wenn nötig, halten wir das Velo jedoch am Gepäckträger fest, während es rollt».

Maisa gewinnt an Selbstbewusstsein, ihr Gesicht strahlt vor Glück. Hamdi pedalt auf einem Velo, das auf einem Ständer montiert ist. Sie ist aber genauso glücklich wie ihre Kollegin. Plötzlich stürzt eine Frau, glücklicherweise ohne Folgen. Sie ist etwas durcheinander, wird aber sofort von anderen Teilnehmerinnen und Instruktorinnen und Instruktoeren beruhigt. Bald steigt sie wieder aufs Velo.

KURSE IM GANZEN LAND

«Heute gibt es diese Kurse für Migrant*innen in allen Landesteilen», freut sich Kurt Egli.

Frauen werden vermehrt angesprochen, da die Kurse oft in Zusammenarbeit mit Frauenvereinen und Mütterzentren organisiert werden. Bei den unbegleiteten Minderjährigen hingegen nehmen eher junge Männer teil. Pro Velo kann für die verschiedenen Kurse in der ganzen Schweiz auf ein Netz von 500 bis 600 Instruktorinnen und Instruktoeren zählen.

Das Pro Velo-Handbuch für diese Kurse listet auf, welche Kriterien zu beachten sind, welches Material zur Verfügung gestellt werden muss und wie Erwachsene, die nicht so schnell lernen wie Kinder und manchmal auch Angst haben, unterstützt werden können. Die Kurse sind also standardisiert und mehr oder weniger gleich aufgebaut. Doch Loris Spycher, Projektleiter Spezialfahrkurse bei Pro Velo Bern betont: «Gerade bei den Migrant*innenfahrkursen ist es sehr wichtig, dass die Leiter*innen individuell auf die Bedürfnisse der Teilnehmenden eingehen. Kein Kurs ist gleich». An manchen Orten nehmen auch Polizeiausbilderinnen und -ausbilder am Unterricht teil, aber das ist nicht die Regel.

Die Anfänger*innenkurse werden von den Gemeinden und Kantonen finanziell unterstützt, solange die Teilnehmenden sich im geschützten Raum aufhalten. Sobald die Kurse im Verkehr

Die von den verschiedenen Regionalverbänden von Pro Velo angebotenen Velofahrkurse sind vom Fonds für Verkehrssicherheit (FVS, www.fvs.ch/fr/lab-fsr / www.fvs.ch/de/fvs-lab) anerkannt und erfüllen dessen Qualitätskriterien. Sie sind nicht kostenlos, aber die Mitglieder von Pro Velo und von Swiss Cycling profitieren von Rabatten. Auch die KulturLegi berechtigt zu Rabatten. Die Migrant*innenfahrkurse sind oft gratis, da sie von Institutionen, der öffentlichen Hand (Stadt und Kanton usw.) finanziert werden. Pro Velo setzt ausgebildete Kursleiterinnen und Kursleiter ein.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN UND WEITERE INFORMATIONEN:

www.velokurse.ch

ES WERDEN DREI KATEGORIEN VON KURSEN ANGEBOTEN:

- A: Übungen im geschützten Raum (Verkehrsgarten oder Schulgelände). Wir vermitteln die elementaren Grundkenntnisse, vom Aufsteigen bis zum selbstsicheren Kurven. Für Kinder ab 6 Jahren in Begleitung einer erwachsenen Person.
- B: Im Mittelpunkt stehen die Regeln und das korrekte Verhalten im Verkehr. Vom Abstandhalten über das Zeichengeben bis zum richtigen Abbiegen. Es wird im geschützten Raum und auf Quartierstrassen geübt. Für Kinder ab 7 Jahren in Begleitung einer erwachsenen Person.
- C: Übungen und Verhaltensregeln für den Stadtverkehr. Vom Überqueren unübersichtlicher Kreuzungen über das Einspuren auf Hauptstrassen bis zur Routenwahl unter Einbezug von Radwegen und verkehrsarmen Strassen. Für Jugendliche ab 12 Jahren und Erwachsene, die gut Velo fahren können (nicht für Anfänger*innen).

DETAILS:

www.pro-velo.ch/de/angebote/velokurse/kursbeschreibungen



Abb. 2: Individuelle Betreuung (Foto: franziska frutiger photography)

stattfinden, kommt eine Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit in Frage. Der Erfolg der Kurse wächst von Jahr zu Jahr. «Wir wurden gebeten, ihre Anzahl zu erhöhen», sagt Kurt Egli. Sein Kollege von Bern, Loris Spycher, freut sich: «Wir sind daran, das Angebot auszubauen und haben durchaus Kapazitäten dafür». Die Kurse finden oft in Zusammenarbeit mit Vereinen z. B. Frauenvereine, Mütterzentren oder die Fachstelle Fuss und Velo statt.

Die Kurse für Migrantinnen werden 2024 zum dritten Mal angeboten. Sie sind das Ergebnis einer Kooperation von Pro Velo Bern und dem Mütterzentrum Bern West. «Wir finanzieren die Kinderbetreuung, Pro Velo stellt die Instruktorinnen und Instrukturen zur Verfügung», erläutert Regina Stucki. Der Kurs für Anfängerinnen besteht aus sechs mal zwei Stunden. Ein weiterer Kurs richtet sich an Frauen mit Vorkenntnissen.

Laut Regina Stucki können nach dem 12-stündigen Kurs

99% der Teilnehmerinnen zumindest auf privatem Gelände fahren. «Mit den Velofahrkursen können wir Werbung für unsere anderen Dienstleistungen machen, während Pro Velo ein Publikum erreicht, das sie sonst nicht finden würden». An den strahlenden Gesichtern der Teilnehmerinnen im ersten Anfängerinnenkurs ist zu erkennen, dass es hier nur Gewinnerinnen gibt! Und für Simon ist es selbstverständlich, seine Leidenschaft für das Velofahren weiterzugeben: «Weil es das Fortbewegungsmittel des 21. Jahrhunderts ist».

Pro Velo Bern hat 2024 neben den beiden Kursen im Mütterzentrum Bern West (Anfängerinnen und Fortgeschrittene) 5 weitere Kurse durchgeführt. Dabei wurde insgesamt 107 Personen das Velofahren nähergebracht. Das Angebot wird stetig ausgebaut.

VELOFAHREN IN DER STADT BERN: HERAUSFORDERUNGEN UND BEDÜRFNISSE VON FRAUEN* MIT MIGRATIONSGESCHICHTE

ALINE BUSCHAUER UND CHRISTINE BIGLER, INTERDISZIPLINÄRES ZENTRUM FÜR GESCHLECHTERFORSCHUNG (IZFG) DER UNIVERSITÄT BERN

Inklusive und nachhaltige Mobilität steht im Zentrum einer aktuellen, von der Stadt Bern in Auftrag gegebenen Studie. Das Interdisziplinäre Zentrum für Geschlechterforschung (IZFG) der Universität Bern untersucht dabei die Herausforderungen und Bedürfnisse von Frauen* mit Migrationsgeschichte¹ rund ums Velofahren und entwickelt in einem weiteren Schritt Massnahmen für eine bedürfnisorientierte Veloförderung.

AUSGANGSLAGE

Die explorative Studie mit dem Namen «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive» stützt sich auf mehrere in den letzten Jahren veröffentlichten Erhebungen. Diese zeigen, dass Geschlecht und Migrationsgeschichte wesentliche Einflussfaktoren in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von Menschen sind und insbesondere Frauen* mit einer Migrationsgeschichte weniger Velo fahren als andere soziale Gruppen (Delbosc & Shaft 2023). Diese Tendenz wird auch in der Stadt Bern erwartet, deshalb konzentriert sich die vorliegende Veloförderungsstrategie-Studie auf die oben genannte soziale Gruppe. Die explorative Studie ist dieses Jahr im

¹ Menschen mit Migrationsgeschichte sind keine homogene Gruppe. Sie haben vielfältige Hintergründe, einschliesslich unterschiedlicher Nationalitäten, Sprachen und sozioökonomischer Bedingungen.



Abb 1: «Die Kornhausbrücke hat mir grosse Sorgen gemacht. Ich zuckte immer noch zusammen, wenn das Tram kommt.»

April angelaufen und wird von einem interdisziplinären Team der Stadt Bern begleitet. Dieses Team setzt sich aus Vertretenden der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadt Grün, der Fachstelle für Gleichstellung von Frau und Mann und der Fachstelle für Migrations- und Rassismusfragen zusammen. Die im Juni begonnene Datenerhebung wurde im August 2024 beendet und die Daten werden momentan ausgewertet.

METHODISCHES VORGEHEN – PARTIZIPATIVER ANSATZ

Es handelt sich um eine explorative, qualitative Studie, die mit der Methode Photovoice durchgeführt wurde. Bei dieser Methode erstellen die Teilnehmenden im Vorfeld Fotos, die als Grundlage für die nachfolgenden Interviews und zur Beantwortung der Forschungsfrage dienen. Die Forschungsfrage lautet: Was motiviert oder hindert Frauen* mit Migrationsgeschichte daran, das Velo im Alltag zu nutzen?

Nach einem Workshop zu den Zielen der Studie und einer Einführung in die Fotografie wurden die Teilnehmerinnen gebeten, Fotos von ihren persönlichen Motivationen und Herausforderungen bei der Nutzung des Velos zu machen. In einem einstündigen Interview wurden diese Motivationen und Herausforderungen anhand der Fotos besprochen. Insgesamt wurden 12 Interviews mit Personen durchgeführt, welche sich selbst als Frauen* definieren und eine Migrationsgeschichte haben.



Abb 2: Schmale Velostreifen werden als gefährlich wahrgenommen.



Abb 3: Als Herausforderung wurde auch der Kindertransport genannt.

Die Teilnehmerinnen wohnen in den Quartieren Bern West, Breitenrain und Länggasse und repräsentieren eine breite Vielfalt städtischer und sozialer Kontexte. Die Anwendung dieser Methode und die Vielfalt der Teilnehmenden ermöglichen ein vertieftes Verständnis der Einstellungen und des Verhaltens von Frauen* mit Migrationsgeschichte gegenüber dem Velofahren. Ergänzend dazu wurden vier Interviews mit Schlüsselpersonen aus dem Bereich des Veloverkehrs und der Quartierssozialarbeit durchgeführt.

VORLÄUFIGE RESULTATE – VIELFÄLTIGE MOTIVATOREN UND HINDERNISSE

Die bisher ausgewerteten Daten liefern erste Einblicke in eine Vielzahl von Faktoren, die für die Befragten sowohl motivierend als auch hindernd wirken. Als zentrale Motivatoren, das Velo zu nutzen, wurden gesundheitliche Aspekte wie körperliche Fitness und psychisches Wohlbefinden genannt. Darüber hinaus wird das Velofahren als Möglichkeit gesehen, soziale Interaktion zu fördern, zum Beispiel durch gemeinsame Ausflüge mit der Familie oder mit einer Velogruppe oder durch die Teilnahme an Projekten wie «Bike to Work». Das Velo wurde auch aufgrund seiner Zeit- und Kosteneffizienz als interessante Mobilitätsoption positiv hervorgehoben. Mangelndes Vertrauen in die eigenen technischen Fähigkeiten beim Velofahren, Unsicherheit im Strassenverkehr sowie Hemmungen und Ängste, das Velo im Alltag gemeinsam mit Kindern zu nutzen, wurden dagegen häufig als Herausforderungen genannt. Das zeigt das folgende Zitat einer Teilnehmerin:

«Und es ist ein bisschen schwierig, wenn man auf die Strassen kommt, und ich habe keinen Führerschein. Ich kenne nicht alle Regeln und darum ist es für mich auch schwierig. Das hindert mich, weil ich nicht weiss, ob ich Vortritt habe. Soll ich jetzt fahren oder soll ich warten? Und dann bekommt man «TÜTTÜT» von Autos.»²

Die Interviews haben zudem gezeigt, dass die Befragten die Velostreifen als zu schmal, unzureichend markiert und als gefährlich wahrnehmen, da sie sich dort als Velofahrende in unmittelbarem Kontakt mit dem motorisierten Verkehr befinden.

² Die Zitate wurden aus Gründen der besseren Lesbarkeit sprachlich leicht angepasst.



Abb 4: Das Veloverleihsystem wird als Motivator betrachtet.

Das hemmt die Nutzungsbereitschaft zusätzlich. Auch wurde in den Interviews deutlich, dass der Stellenwert und die Nutzung des Velos im Ursprungsland einen Einfluss auf seine Nutzung im Schweizer Alltag haben.

Die Befragten betonen eine Notwendigkeit, die bereits existierenden Velokurse für Frauen* mit Migrationsgeschichte zu institutionalisieren und auszubauen. Die erweiterten Kurse sollten weiterhin die technischen Fähigkeiten fördern, aber auch Verkehrskompetenzen und Kenntnisse im Hinblick auf das Fahren mit Kindern vermitteln. Diese Kurse können dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl auf der Strasse zu erhöhen. Zudem ist der Ausbau sicherer und gut geführter Velowege als weitere Unterstützung des Sicherheitsgefühls unumgänglich. Gewünscht werden auch Velogruppen, in denen gemeinsam das Sicherheitsgefühl im Verkehr gestärkt werden kann, um ein Gefühl von Eingebundenheit zu schaffen und den sozialen Austausch zu fördern. Zudem wurde die Bedeutung von «Role Models» hervorgehoben, die als Vorbilder fungieren und andere Frauen* mit Migrationsgeschichte ermutigen, das Velo zu nutzen.

Die Interviews haben gezeigt, dass ein grosses Interesse am Velofahren besteht. Darüber hinaus war das Interesse an der Teilnahme an der Studie gross und diese wurde als wichtig erachtet.

NÄCHSTE SCHRITTE

Nach Abschluss der Analyse werden die Ergebnisse in einem Bericht zusammengefasst. Dieser wird konkrete Handlungsempfehlungen enthalten, um die identifizierten Herausforderungen angehen zu können und das Velofahren in der untersuchten sozialen Gruppe nachhaltig zu fördern. Der Bericht wird voraussichtlich im Februar 2025 der Stadt Bern übergeben und dient als Grundlage für künftige Massnahmen.

Delbosc, A., & Shaft, R. (2023). What do we know about immigrants's travel behaviour? A systematic literature review and proposed conceptual framework. Transport Review 43(5), 914-934.

Die Fotos in diesem Artikel wurden alle von Frauen gemacht, die an der Studie teilgenommen haben.

BICIBUS: GEMEINSAM MIT DEM FAHRRAD ZUR SCHULE

PHILIPP SCHOBER, RADLOBBY ÖSTERREICH

Mittlerweile radeln in vielen österreichischen Gemeinden und Städten Kinder mit ihren Eltern oder Begleitpersonen in Radfahrgemeinschaften zur Schule. Der Bicibus macht's möglich: Gemeinsam freudvoll, sicher und entspannt in die Schule radeln.

Ein Bicibus, das ist sozusagen ein Bus aus Fahrrädern: eine organisierte Fahrt, bei der Kinder und Eltern sich mit dem Rad zu fixen Zeiten an Haltestellen entlang einer festgelegten Route treffen und gemeinsam zur Schule fahren.

Das in der Schweiz und Österreich auch unter dem Namen «Velobus» bekannte Konzept bekam 2021 neuen Schwung, als einige Familien in Barcelona Bicibus-Fahrten starteten. Die Videos im Internet gingen viral und wurden zum Vorbild für andere Städte und Gemeinden weltweit. Mittlerweile radeln auch in Österreich Schüler*innen gemeinsam. Unterstützt werden die Bicibus-Initiativen von der Radlobby, die dafür 2023 auch mit dem VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie «Kindgerechtes Verkehrssystem» ausgezeichnet wurde.

VORTEILE DES BICIBUS

Je früher Kinder lernen, umso stärker bleiben die Erfahrungen und Gewohnheiten haften. Den Weg zur Schule gemeinsam mit dem Fahrrad zu bewältigen macht nicht nur Spass, sondern ist

auch ein gutes Sicherheitstraining, um Kinder mit dem Fahrradfahren auf der Strasse vertraut zu machen. Mit dem Bicibus lernen die Schüler*innen ihren Schulweg mit seinen Gefahrenstellen kennen und können diesen anschliessend selbstständig bewältigen. Kinder ab zehn Jahren dürfen in Österreich, sofern sie die Radfahrprüfung abgelegt haben, alleine Rad fahren. Jüngere Schulkinder werden von freiwilligen Aufsichtspersonen begleitet.

Ganz nebenbei wirkt sich die tägliche Bewegung positiv auf die Gesundheit und Konzentrationsfähigkeit der Schüler*innen aus und schont das Klima. Zusätzlich steigt durch den verringerten Hol- und Bringverkehr via Auto («Eltern-Taxis») die Sicherheit im Schulumfeld. Ausserdem fördert der aktive Schulweg mit dem Fahrrad die Gemeinschaft, die Selbstständigkeit und das Selbstvertrauen der Verkehrsteilnehmenden von morgen.

Kinder, die das Fahrrad regelmässig nutzen, verbessern stetig ihre Fahrradbeherrschung und lernen schnell, sich auf den Verkehr zu konzentrieren. Je mehr Kinder gemeinsam zur Schule fahren, desto sicherer wird das Fahrradfahren. Nebenbei etabliert sich eine Art «Rad-Norm»: Es wird selbstverständlich, das Fahrrad auf dem Schulweg zu benutzen.

SO GEHT VERKEHRSWENDE VON KLEIN AUF

Jeder Bicibus ist individuell, einzigartig und flexibel. Mancher findet einmal im Monat statt, andere sind mehrmals pro Wo-



Abb 1: Bicibus Wien-Döbling: Inspiriert durch Bicibus-Fahrten in Barcelona, organisieren inzwischen engagierte Eltern in vielen Orten die gemeinsamen Fahrten zur Schule. (Foto: Andrea Leindl)



Abb 2: Viele Bezeichnungen für dasselbe Konzept: die gemeinsame Radfahrt zur Schule. (Foto: Andrea Leindl, Grafik: Radlobby)

che aktiv. Bei manchen Radfahrgemeinschaften wird täglich gemeinsam in die Schule gefahren, je nach Bedarf und Verfügbarkeiten der Begleitpersonen. Auch die Anzahl der Teilnehmenden ist unterschiedlich, von einer Handvoll Kindern bis zu 80 radelnde Schüler*innen waren in Wien bei grossen Fahrten schon dabei. Zielgruppe der Aktion sind vor allem Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren. Die meisten Bicipubusse finden in Eigeninitiative durch Personen des Schulumfelds statt, manche werden aber auch von Städten/Gemeinden beauftragt. In der Stadt Graz gibt es seit März 2024 eine eigene Servicestelle zur Unterstützung aller, die selbst eine Bicipubus-Linie starten möchten. Betreut wird die Servicestelle vom Kinderbüro Graz und der Radlobby ARGUS Steiermark im Auftrag der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz. Die Bicipubus-Servicestelle bietet kostenlose Workshops zur Organisation eines eigenen Bicipubusses und weitere Unterstützungsangebote wie Werbematerialien.

Der Ablauf eines Bicipubus kann variieren. Wichtig für die lokale Umsetzung sind engagierte Eltern/Elternvereine, Begleitpersonen und Pädagog*innen. Mindestens zwei interessierte Personen pro Bildungseinrichtung sind sinnvoll für den Start einer Initiative. Der «durchschnittliche Bicipubus» hat eine Strecke von 3 km, dauert rund 20 Minuten und fährt einmal pro Woche. Im Schnitt fahren rund zehn Kinder mit, begleitet von sieben Erwachsenen. Die Anzahl der Begleitpersonen hängt allerdings vom Können und Alter der Kinder ab. Diese Zahlen spiegeln sich auch international wider.¹

AKTIONSFORM FÜR SICHEREN SCHULWEG

Der Bicipubus ist eine Möglichkeit, wie Kinder sicher und begleitet mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Gleichzeitig soll der Bicipubus auch Aufmerksamkeit schaffen für die Forderung nach einem Strassenraum, in dem sich auch Kinder wieder selbstständig bewegen können – mit kindersicherer Radinfrastruktur wie baulich getrennte Radwege, Fahrradstrassen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie autofreie Schul- und Kindergartenvorplätze. Das Ziel: die Schulwegsituation dauerhaft zu verbessern.

Deutsche Städte wie Hamburg und Frankfurt haben das Konzept bereits übernommen. Auch in Österreich radeln Schulkinder inzwischen gemeinsam: Bei den ersten beiden Bicipubus-Aktionen 2022 in Wien-Favoriten und Wien-Döbling radelten viele Kinder und ebenso viele Begleitpersonen zusammen zum Unterricht. In Graz fanden im Herbst 2022 erste Bicipubus-Pilotfahrten statt, die von der Stadt Graz unterstützt wurden. Im Wiener Bezirk Hernals wird seit über einem Jahr tagtäglich mit dem Fahrrad zur Schule gefahren – bei jedem Wetter! In Wien-Floridsdorf gibt es wöchentliche Fahrten. Im Burgenland initiierte die Radlobby den Bicipubus Breitenbrunn zur örtlichen Volksschule, mittlerweile sind zwei weitere Orte im Burgenland dabei. Auch die Radlobby Kärnten/Koroška startete den Bicipubus Lendorf-Wölfnitz, die Radlobby Vöcklabruck den «Velobus Vöcklabruck» sowie die Radlobby Bad Vöslau den «SchulRad-Bus», um den Schulweg gemeinsam und sicher in der Gruppe zurückzulegen. Ähnliche Initiativen in unterschiedlicher Grösse und Frequenz gibt es in ganz Österreich.

¹ Simón-i-Mas, G., Martín, S., Honey-Rosés, J. (2024). A Global Survey of Bike Bus Initiatives. Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB). City Lab Barcelona.



Abb 3: Kinder wollen Rad fahren, aber die Infrastruktur ist oftmals nicht ideal, hier setzt der Bicibus an: als Gruppe wird es möglich. (Foto: Andrea Leindl)

BICIBUS IN ÖSTERREICH

Mittlerweile radeln in vielen österreichischen Gemeinden und Städten Kinder mit ihren Eltern oder Begleitpersonen in Radfahrgemeinschaften zur Schule. Auf der online Bicibus-Karte der Radlobby sind viele Initiativen in ganz Österreich dargestellt. Ebenso sind alle Schulstandorte Österreichs verortet. Die Radlobby in Österreich unterstützt Bicibus-Organisator*innen mit Beratung und hat dazu einen Handlungsleitfaden entworfen: www.bicibus.at



Abb 4: Das Prinzip beim Bicibus ist immer dasselbe: Fixe Route, fixer Fahrplan, Begleitung durch Erwachsene und mitunter durch die Polizei. Die Kinder radeln von Haltestelle zu Haltestelle; hier der Bicibus Hernals in Wien. (Foto: Reinhard Klausner)

NEUER GEODATENSATZ «VELOWEGNETZ SCHWEIZ» DANK DER FACHAPPLIKATION LANGSAMVERKEHR (FA LV) DES ASTRA

ANDRÉ SCHNEIDER, VERANTWORTLICHER GEODATEN LANGSAMVERKEHR ASTRA

Der Bund macht 900 Geodatensätze zugänglich. Davon weist der Satz «Wanderwege» bemerkenswerterweise die zweithöchsten Nutzungszahlen auf, direkt nach der Landeskarte von swisstopo, aber noch vor SWISSIMAGE, der Luftaufnahme der Schweiz. Dieser Spitzenplatz zeigt, dass der Langsamverkehr für die Schweizer Bevölkerung zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Das wirft auch eine interessante Frage auf: Wird der neue Datensatz «Velowegnetze» künftig vergleichbare Nutzerzahlen erreichen?

Die Rede ist von einem Geodatensatz, der die Velowege mit den dazugehörigen Infrastrukturen detailliert und schweizweit einheitlich beschreibt und regelmässig aktualisiert wird. Diese Aussicht ist so reizvoll wie vielversprechend. Das Vorhaben zeugt von wachsendem Interesse an nachhaltiger Fortbewegung und einem Bewusstsein dafür, dass die Zugänglichkeit entsprechender Daten für die Bevölkerung und die Behörden wichtig ist. Damit kann die Schweiz ihre Vorreiterrolle im Bereich des Langsamverkehrs und der nachhaltigen Entwicklung festigen.

BEDEUTUNG VON GEODATEN

Qualitativ hochwertige Geodaten zu Velowegnetzen und Infrastrukturen sind unerlässlich für eine nachhaltige Planung, die Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende, die Förderung von Langsamverkehr, die Analyse von Entwicklungen in der Mobilität und die Unterstützung des Tourismus und des Freizeitverkehrs. Diese fünf Aspekte werden nachfolgend im Detail erläutert.

– Planung: Dank Geodaten zu Velowegnetzen und Veloinfrastrukturen können städtebauliche Infrastrukturen nach-

haltig und effizient geplant und weiterentwickelt werden. Das betrifft beispielsweise neue Velorouten, Verbesserungen an bestehenden Netzen oder Veloabstellplätze.

- Sicherheit für Velofahrende: Die Geodaten tragen dazu bei, gefährliche Abschnitte und Orte mit unzureichender Infrastruktur zu erkennen. Das erleichtert es Behörden, gezielte Verbesserungsmassnahmen zu ergreifen.
- Förderung von Langsamverkehr: Geodaten tragen zur Förderung des Velos als alternatives Verkehrsmittel bei. Genaue Informationen über Velowege, Distanzen und Steigungen sowie Hinweise auf Wissenswertes entlang der Strecke ermutigen dazu, den Weg zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten mit dem Velo zurückzulegen.
- Analyse von Entwicklungen und Evaluation von Strategien: Anhand der gesammelten Daten zur Nutzung von Veloinfrastrukturen können Behörden Entwicklungen in der Mobilität analysieren, die Wirksamkeit von Strategien evaluieren und identifizieren, wo Entwicklungsbedarf besteht. Entscheidungen können so faktenbasierter gefällt und Ressourcen zielgerichteter eingesetzt werden.
- Tourismus und Freizeit: Velofahrende können sich Routen zusammenstellen, die ihren Vorlieben und ihrer Kondition entsprechen. Davon profitieren auch der lokale Tourismus und die regionale Wirtschaft.

Geodaten sind also für zahlreiche Akteur*innen und Nutzer*innen äusserst hilfreich. Investitionen in die Entwicklung von Geodaten machen sich rasch bezahlt.

ZWEI NETZE – GLEICHES REZEPT

Die Schweiz verfügt über erstklassige Geodaten zu den Wanderwegnetzen. Das ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen.



Abb 1: Landeskarte

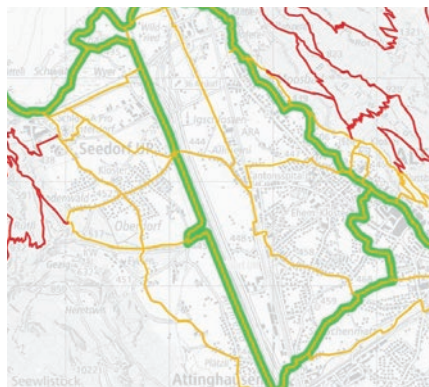


Abb 2: Wanderwege



Abb 3: SWISSIMAGE

Zunächst einmal sind die Daten national harmonisiert, was bedeutet, dass sie inhaltlich konsistent sind und an den Kantons- grenzen übereinstimmen.

Diese Harmonisierung sorgt auch für schweizweit einheitliche Nutzererfahrungen.

Ausserdem werden die Daten regelmässig aktualisiert. Dies dank einer engen Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, die über gründliche Kenntnisse zu ihren Wanderwegnetzen verfügen, und dem Bundesamt für Landestopografie (swisstopo), das die Referenzgeodaten verwaltet, sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), das seine Fachapplikation Langsamverkehr FA LV bereitstellt. Die Kantone sind dafür zuständig, lokale Veränderungen zu erfassen, während die Bundesämter ihrerseits effiziente Aktualisierungsschnittstellen zwischen den Referenzgeodaten von swisstopo und der FA LV beisteuern.

Dass die Fachapplikation seit 2024 von allen Kantonen genutzt wird, stellt sicher, dass die Daten zu den Wanderwegnetzen schweizweit einheitlich sind.

Dank der engen Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und dem Bund ist die Qualität der Geodaten zu den Wanderwegen hervorragend. Entsprechend breit ist das Spektrum der Nutzenden: Wandernde profitieren von präzisen Informationen zu den Wegen, Tourismusorganisationen nutzen die Daten zur Förderung des Wandertourismus und öffentliche Verwaltungen greifen für die Raumplanung darauf zurück. Unternehmen können die Daten für touristische Dienstleistungen oder die Erstellung von Karten nutzen, Hochschulen integrieren sie in Forschung und Lehre. Und nicht zuletzt greifen Apps und Online-Plattformen auf diese Daten zurück, um Interessierten aktuelle und zuverlässige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Das ASTRA und swisstopo entschieden sich dafür, beim Geodatensatz «Velowegnetz Schweiz» nach dem gleichen Schema vorzugehen. Viele Kantone haben die Arbeit bereits aufgenommen oder gedenken, in den nächsten Monaten damit zu beginnen.

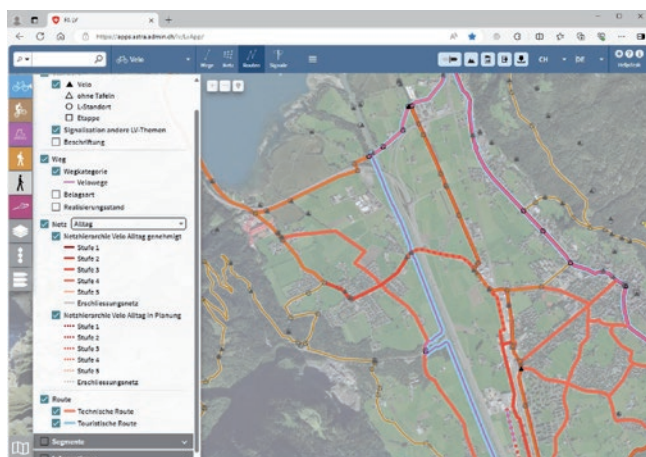


Abb 4: Die Fachapplikation Langsamverkehr FA LV

EIN EINZIGES WERKZEUG FÜR DIE PLANUNG UND BESCHREIBUNG VON VELOWEGNETZEN

Für die Kantone ist die neue «Praxishilfe Velowegnetzplanung» eine wichtige Orientierungshilfe bei der Planung von Veloinfrastrukturen. Der Leitfaden entsand als Reaktion auf das kürzlich verabschiedete Veloweggesetz. Im Leitfaden wird verständlich

erläutert, welche Richtlinien von den Kantonen beim Aufbau von Velowegnetzen für den Alltags- und Freizeitverkehr zu berücksichtigen sind.

Dem neuen Gesetz zufolge müssen die Kantone Planungsergebnisse spätestens bis 2027 in Form von Geodaten an das ASTRA liefern. Das ASTRA legt die Form und die Qualität dieser Daten fest.

Für diese Arbeit ist die FA LV ein unverzichtbares Werkzeug. Zusätzlich zu den oben erwähnten Vorteilen können damit Geodaten unkompliziert in der vom ASTRA vorgegebenen Form bereitgestellt werden und auch deren künftige Harmonisierung über Gemeindegrenzen hinaus erleichtern.

Die Nutzung der FA LV ermöglicht einen besseren Wissensaustausch zwischen den Bereichen Planung (die in kantonaler Hand liegt) und der Beschreibung der Realität. Während Planungsdaten als Instrument für die Verbesserung aktueller Infrastrukturen dienen, beschreiben traditionelle Geodaten bestehende Infrastrukturen in ihrem Ist-Zustand. Trotz dieses Unterschieds haben die beiden Datentypen einen wesentlichen gemeinsamen Nenner in Bezug auf die beschreibenden Attribute. Die Nutzung desselben Werkzeugs schafft daher beträchtliche Synergien und erspart viel Arbeit. So können Projekte effizienter umgesetzt und Daten regelmässig aktualisiert werden.

ES BLEIBT NOCH VIEL ZU TUN

Mit der FA LV können bereits heute Velowegnetze erstellt werden, aber mit Einschränkungen. So ist es derzeit noch nicht möglich, die Veloinfrastruktur oder Schwachstellen des Netzes zu beschreiben. Die Hierarchie der Verbindungen kann hingegen bereits gemäss der neuen «Praxishilfe Velowegnetzplanung» definiert werden. Um die Kantone bei der Nutzung der Fachapplikation FA LV zu unterstützen, wurde 2024 ein Dokument mit Erfassungsrichtlinien für Velowegnetze veröffentlicht. Ausserdem soll die FA LV bis Ende 2025 stark weiterentwickelt werden, um eine bessere Beschreibung der Veloinfrastruktur und eine bessere Signalisierung der Routen zu ermöglichen.

Es bleibt noch viel zu tun bezüglich Modellierung, IT-Entwicklung und Verbesserung der Aktualisierungsprozesse. Insbesondere sind grosse Anstrengungen hinsichtlich Koordination und Erfassung von Bedürfnissen erforderlich. Gegenwärtig investiert das ASTRA viele Ressourcen in diese Aufgabe und schätzt die gute Zusammenarbeit mit Kantonen, Fachorganisationen und swisstopo.

Gemeinsam schaffen wir einen neuen wertvollen Geodatensatz!

CAROUGE ROLLT DEN ROTEN TEPPICH AUS!

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Ein 2.30m breiter, durchgehender Radweg auf eigenem Trasse? Der es ermöglicht, die Bushaltestelle sicher zu umfahren und rechtzeitig auszuweichen, wenn Türen der am Strassenrand geparkten Autos geöffnet werden? Nein, wir befinden uns nicht in den Niederlanden, sondern auf einer Hauptverkehrsstrasse in Carouge im Kanton Genf. Im Juni 2024 stellten die Behörden der Stadt die neue Strassenraumgestaltung im Rahmen einer Mini-Exkursion der Velokonferenz Schweiz vor.

Die Route de Veyrier ist eine Hauptachse des Genfer Strassenetzes und zugleich ein wichtiger Abschnitt im Genfer Velonetz. Sie verbindet die Gemeinde Carouge mit der Agglomeration sowie die Altstadt von Carouge mit dem Genfer Stadtzentrum.

Vor der Neugestaltung war die Hauptverkehrsstrasse wahrlich kein Paradies für Velofahrende. Es gab keine Veloinfrastruktur und der umliegende öffentliche Raum war öde und unwirtlich. Die Gemeinde Carouge und der Kanton Genf setzten sich daher für eine vollständige Neugestaltung der Strasse mit einer Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ein.

Guilhem Molliet, Projektleiter des Tiefbauamtes der Gemeinde Carouge, erläutert vor Ort das Gestaltungskonzept.

Eine interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Atelier ADR, ZS Ingénieurs civils, BCPH ingenierie erarbeitete das Gestaltungsprojekt. Die Projektleitung lag bei der Gemeinde Carouge. Nach der Prüfung mehrerer Varianten fiel der Entscheidung auf eine Lösung mit vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführten Radwegen. Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wurde auf 50km/h limitiert, die Bushaltestellen sind auf der Fahrbahn angeordnet. Die strassenbegleitende Parkierung für Motorfahrzeuge wurde so geplant, dass im Strassenraum 80 Bäume gepflanzt werden konnten.

Die Radwege beidseitig der Fahrbahn sind 1.80m breit und weisen entlang der Parkplätze einen zusätzlichen Sicherheitsabstand von 0.50m auf. Aufgrund der Breite von insgesamt 2.30m sind sie komfortabel befahrbar und ermöglichen das Überholen. Der Prinzipschnitt an der Bushaltestelle (Abb. 2) zeigt einen 3.5m breiten Bereich mit einem Wartehäuschen. So können die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer ohne Konflikte mit Velofahrenden in den Bus ein- und aussteigen. Der Veloverkehr bewegt sich hinter der Bushaltestelle auf einem leicht höhenversetzten Radweg, getrennt vom Fussverkehr. In diesem Bereich wurde die Breite des Radwegs auf 1.50m reduziert, um das Überholen zu verhindern. Es wurde besonders auf eine gute Sichtbeziehung zwischen den Fussgängern, die den Haltestellenbereich betreten und den Velofahrerinnen auf



Abb. 1: Route de Veyrier, Carouge (Foto: Laurent Dutheil)

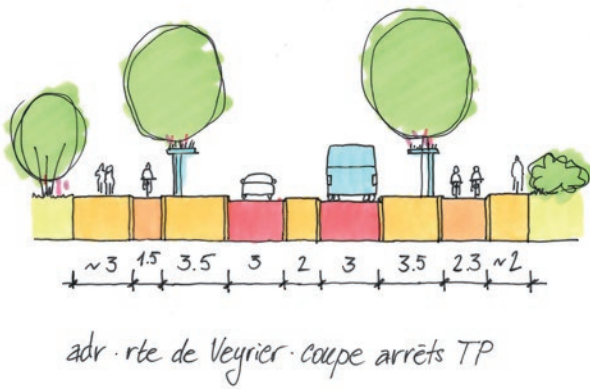


Abb. 2: Prinzipschnitt Bushaltestelle (Atelier ADR)

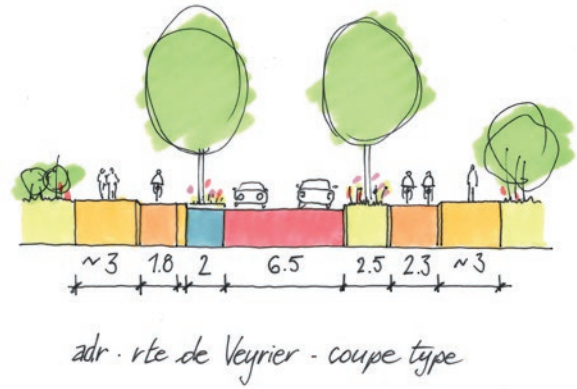


Abb. 3: Prinzipschnitt (Atelier ADR)

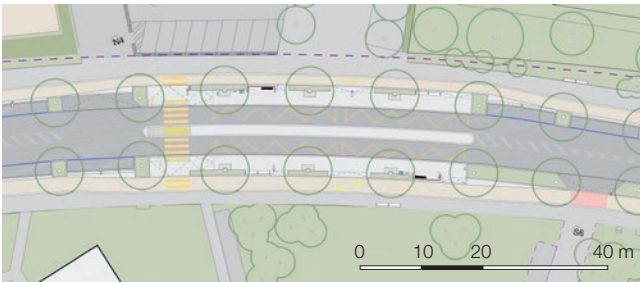


Abb. 4: Plan Bushaltestelle (Atelier ADR)

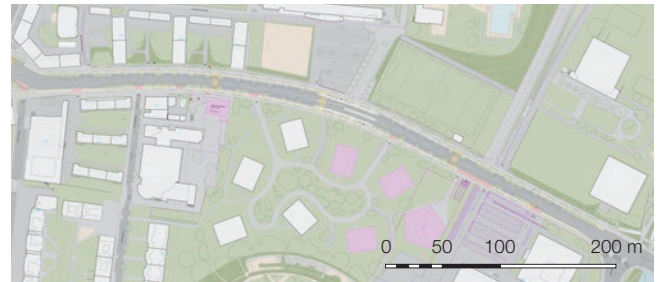


Abb. 5: Übersichtsplan (Atelier ADR)

dem Radweg geachtet. So wurde an unübersichtlichen Stellen nur niedrige Vegetation gepflanzt, um zu verhindern, dass der Fussverkehr dem Veloverkehr hinter dem Buswartehäuschen den Weg abschneidet.

Die leicht höhenversetzte Anordnung des Radwegs und seine Begrenzung mit schräggestellten Randsteinen ist auch für sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger klar erkennbar und hat fehlerverzeihende Auswirkung für den Veloverkehr: Es besteht keine Sturzgefahr, wenn zu nahe an der Abgrenzung gefahren wird.

Die Umgestaltung ist ein positives Beispiel für die in unseren Städten angestrebten Velostandards und bietet dem Ve-

loverkehr eine qualitativ hochwertige, sichere, durchgehende und attraktive Führung abseits des Motorfahrzeugverkehrs. Mit dieser Lösung wurde zudem der Komfort für alle ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer, dank Bushaltestellen gemäss BehiG, verbessert sowie die Qualität der Fusswege optimiert. Durch die Pflanzung zahlreicher Bäume konnte auch die Qualität des öffentlichen Raums erheblich gesteigert werden. Die Gestaltung der Route de Veyrier macht die Stadt Carouge nachhaltiger, fussgänger- und velofreundlicher.



Abb. 6: Bereich Bushaltestelle (Foto: Laurent Dutheil)

GLAND: OPTIMALE VERBINDUNGEN AM BAHNHOF

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Stadt Gland hat den Bahnhof und den Bahnhofsbe-
reich vollständig umgestaltet. Dabei wurden mit einer
8m breiten Unterführung und mehreren Begegnungs-
zonen die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr pri-
oritär berücksichtigt. Die Unterführung verbindet die
Orsteile beidseitig der Bahnlinie und ermöglicht deren
komfortable und sichere Querung. Die Umgestaltung
und die Massnahmen wurden von den Behörden der
Stadt Gland im Oktober 2024 anlässlich der Mini-Ex-
kursion der Velokonferenz Schweiz vorgestellt.

Gland ist eine Stadt mit 14'250 Einwohnerinnen und Einwoh-
nern zwischen den beiden grossen Agglomerationen Genf und
Lausanne. Viele Pendelnde benutzen den Bahnhof auf ihrem
Weg zur Arbeit. Die Bahnlinie führt durch das Siedlungsgebiet
und trennt die Gemeinde in zwei Teile. Der Kanton Waadt, die
SBB und die Stadt Gland haben den Umbau des Bahnhofs
dazu genutzt, den Umsteigepunkt und auch die Verbindungen
für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dafür wurden
in den letzten Jahren auch im Rahmen des Agglomerations-
programms mehrere Dutzend Millionen Franken investiert. Die
Ziele der Massnahmen sind, die Anteile des Fuss- und Velover-
kehrs zu erhöhen, das Umsteigen auf die Bahn zu verbessern
und die Trennwirkung der Geleise zu vermindern.

Rund um den Bahnhof in Gland fallen zuerst die Tempo-30- und die Begegnungszonen auf. Dank der niedrigen Ge-
schwindigkeit der Motorfahrzeuge erreichen Fussgängerinnen
und Velofahrer komfortabel und sicher den Bahnhof. Eine Velo-
strasse in Kombination mit der Tempo-30-Zone ermöglicht die
vortrittsberechtigten und damit unterbrechungsfreien Fahrt. Velofah-
rende bewegen sich auch dank der grossen Velopiktogramme
selbstsicher auf der Fahrbahn. Wer zu Fuss unterwegs ist, be-
nutzt die von Bepflanzung gesäumten Gehwege, deren helle
Farbe den Fussgängercharakter verstärkt. Die neue Gestaltung
hat die Qualität der öffentlichen Räume erheblich verbessert.

Auf dem Bahnhofplatz geniessen die Fussgängerinnen
und Fussgänger dank Begegnungszonen den Vortritt. Die Li-
nien des öffentlichen Verkehrs sind nahe am Bahnhof positio-
niert. Nördlich und südlich der Bahngleise wurden grosszügige,
überdachte Veloparkplätze errichtet, die es ermöglichen, das
Velo in unmittelbarer Nähe der Perrons zu parkieren. Rund um
den Bahnhof wurden insgesamt mehr als 300 Veloparkplätze
errichtet. Die Gemeinde freut sich, dass diese Abstellmöglich-
keiten von den Pendelnden sehr geschätzt werden.

Die Stadtpräsidentin Christelle Giraud-Nydegger erklärt,
dass die Stadtverwaltung ihren Klimaplan insbesondere mit
Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit Bepflan-
zungen im öffentlichen Raum umsetzt, um gegen Wärmeinseln

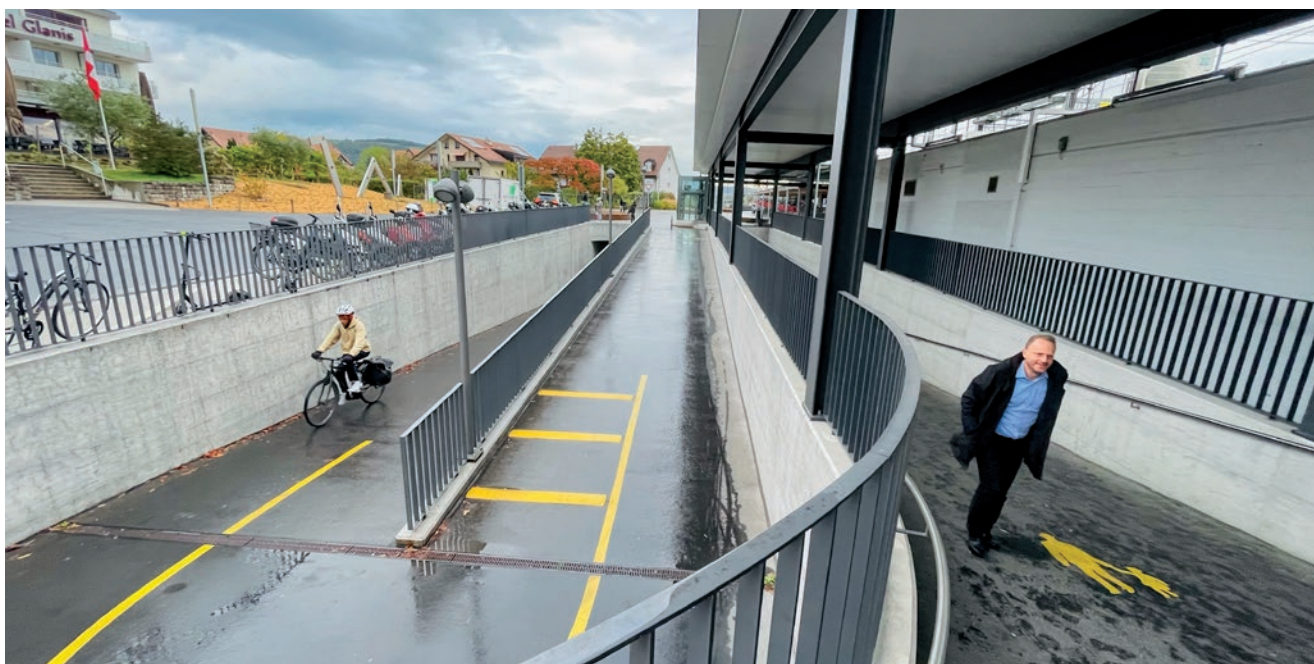


Abb. 1: Separate Rampen für Fuss- und Veloverkehr (Foto: Laurent Dutheil)

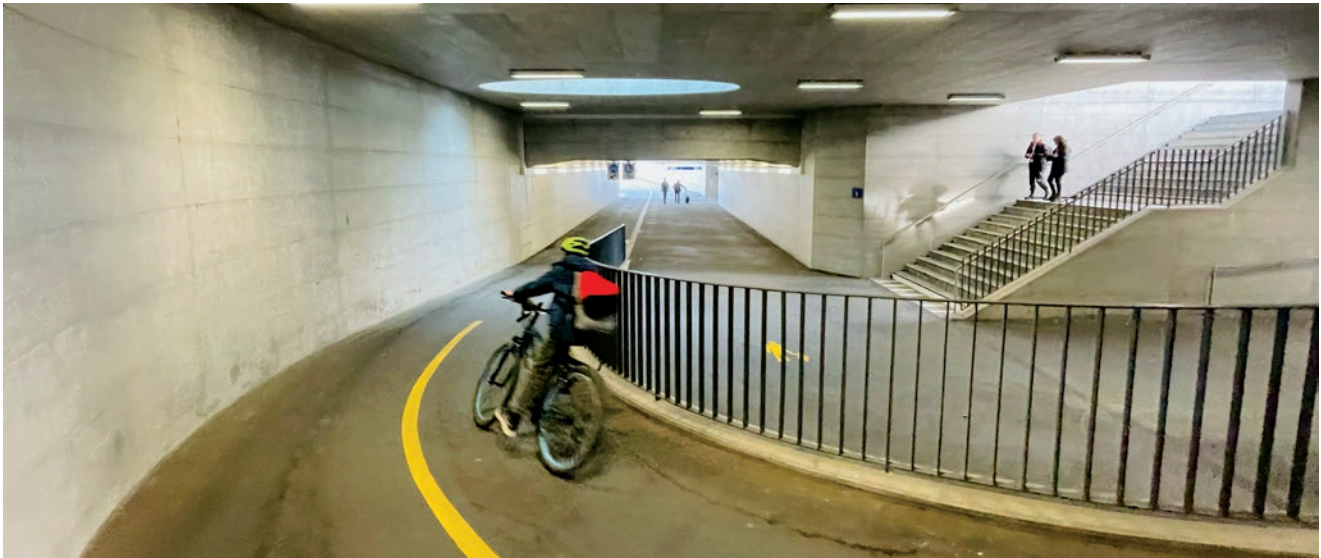


Abb. 2: Grosszügige, getrennte Bereiche für Fuss- und Veloverkehr (Foto: Laurent Dutheil)

anzukämpfen. Ranfiss Trujillo, Leiter der Abteilung Infrastruktur und Umwelt, und Valerian Biget, Leiter des technischen Büros zeigen, wie sie verschiedene Varianten der Verkehrsorganisation und unterschiedliche Geschwindigkeitsregimes getestet haben, bevor die endgültigen Massnahmen festgelegt wurden. In diesem flexiblen Prozess konnten die Vorschläge vor Ort im Dialog mit den verschiedenen Partnern wie der SBB und den kantonalen Dienststellen getestet werden. Ein Teil der Unterführung sowie die Zugänge zu den Perrons wurden von den SBB finanziert. Mit der Projektierung betraut wurden die Büros SD Ingenieure, Architräm, biol Conseils und De Cérenville.

Die Bahnhofunterführung ist 8.00m breit. Von Norden ist sie über eine Velorampe mit einer Breite von 3.40m und einer Neigung von 6% erreichbar. Zu Fuss kann eine 3.50m breite, vom Veloverkehr getrennte Fussgängerrampe, eine Treppe oder ein Lift benutzt werden. Die südliche Rampe ist 6.00m breit, mit getrennten Bereichen für den Fuss- und Veloverkehr von je 3.00m und einer Neigung von ebenfalls 6%. In

der Unterführung steht Fussgängerinnen und Fussgängern aufgrund der hohen Umsteigefrequenzen eine grosszügige, 5.00m breite Fläche zur Verfügung. Der Zweirichtungsradweg ist 3.00m breit und mit einem abgeschrägten Randstein von der Fussverkehrsfläche abgetrennt. Die Zugänge zu den Bahnsteigen mit den Treppen und Aufzügen sind auf der Seite der Fussverkehrsfläche angeordnet. Damit können im gesamten Unterführungsbereich Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr vermieden werden. Die grosszügige Unterführung bietet auch eine komfortable Querung der Bahnlinie und verbindet die beiden Ortsteile.

Der Bahnhof Gland ist ein vorbildliches und nachahmenswertes Beispiel einer intermodalen Schnittstelle mit hoher Gestaltungsqualität. Dank der optimalen Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert und der Bahnhof dient sowohl als Umsteigeort als auch als Verbindung von Ortsteilen.



Abb. 3: Neugestaltung Bahnhofplatz mit Veloparkierung (Foto: Laurent Dutheil)

VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Rechbergerstrasse 1
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

