

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

VELOFÖRDERUNG IN STÄDTEN UND KANTONEN



INHALT

3	EDITORIAL
4	VELOFÖRDERUNG IN DER STADT LUZERN
7	VELOFÖRDERUNG IN DER STADT BERN
10	VELONETZPLANUNG IM KANTON ZÜRICH
13	GRAUBÜNDENBIKE - FÜR GEMEINSAME (LANGSAMVERKEHRS-)WEGE
16	RADNETZKONZEPTION IM KANTON ST. GALLEN
20	STADT GENÈVE - EIN FILM FÜR DAS INDIREKTE LINKSABBIEGEN
21	MITGLIEDERVERSAMMLUNG VELOKONFERENZ- SCHWEIZ 2015 IN BELLINZONA
22	NANTES, VELO-CITY 2015
24	EXKURSION VELOKONFERENZ SCHWEIZ 2015

IMPRESSUM

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

REDAKTION

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne
diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., 25021 Biel/Bienne
www.co-dex.ch

ÜBERSETZUNG

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

AUTORINNEN/AUTOREN

- Roland Pfeiffer, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern
- Martin Urwyler, Vorstand Velokonferenz Schweiz, Projektleiter Mobilität Stadt Luzern
- Kathrin Hager und Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr Kanton Zürich
- Peter Stirnimann, Tiefbauamt Graubünden / Fachstelle Langsamverkehr
- Daniel Schöbi, Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton St. Gallen, Jan Wenzel, asa AG, Rapperswil-Jona
- Barbara Pillonel, Stadt Genf
- Claude Morel, Stadt Genf
- Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

TITELBILD

„Spurwechsel“, Velozählstelle in der Stadt Luzern

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Veloinitiative, Velo-Offensive, Spurwechsel... – die Förderung des Veloverkehrs ist in aller Munde. Nicht nur in Velofachkreisen.

Städte und Gemeinden haben erkannt, dass die gezielte Förderung des Veloverkehrs nicht nur eine wünschenswerte Option, sondern eine Notwendigkeit ist um den ständig steigenden Verkehr abzuwickeln. Der öffentliche Verkehr platzt in den Städten aus allen Nähten und der motorisierte Individualverkehr ist für die städtischen Ballungsräume schon aufgrund seines grossen Platzbedarfs keine Alternative. Politikerinnen und Politiker aller Parteien sehen mittlerweile ein, dass der Veloverkehr bestens geeignet ist, einen wesentlichen Teil der Verkehrsabwicklung aufzunehmen. Die Förderung des Veloverkehrs ist also bereits in allen politischen Lagern opportun geworden. Die Vielzahl von Velo-Förderprogrammen zeigt dies deutlich.

In dieser Ausgabe unseres Bulletins befassen wir uns schwerpunktmässig mit diesen Programmen, welche auf städtischer und kantonaler Ebene initiiert wurden. Mögen diesen ambitionierten Programmen auch die erforderlichen Taten folgen, sodass sie Früchte tragen und der Veloverkehr in den nächsten Jahren einen deutlichen Schub bekommt.

Im Jahr 2014 hatten wir den Blick hauptsächlich nach Norden, ins Veloparadies Niederlande, gewandt. Auch im Jahr 2015

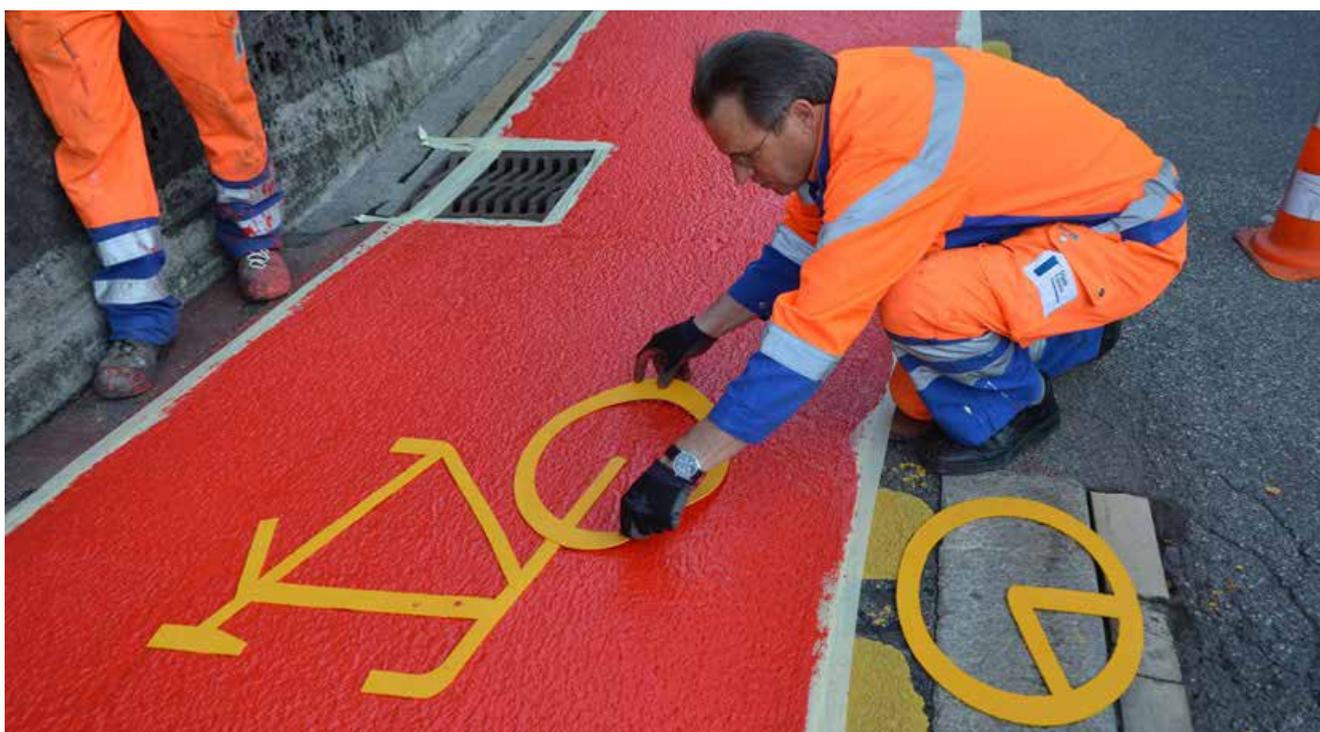
wollen wir unseren Horizont erweitern und über die Grenzen blicken. Diesmal nicht ganz so weit. Unsere Exkursion führt uns im September ins angrenzende Vorarlberg, wo wir uns über den Stand der Veloförderung informieren und über eine Velobahn sausen werden.

Anfang 2015 gab es im Vorstand einige Veränderungen: Peter Stirnimann und Urs Walter verliessen den Vorstand. Peter wird wohl noch mehr Zeit in den Bergen verbringen und Urs wird uns künftig als offener Ansprechpartner im ASTRA gegenüber und auch zur Seite stehen. Für mich ist es das erste Editorial als Präsident der Velokonferenz Schweiz. Nach fast 20 Jahren im Bereich Veloverkehrsplanung und über zehn Jahren im Vorstand der Velokonferenz Schweiz nehme ich die neue Herausforderung gerne an und freue mich auf die neue Aufgabe.

Ich bin überzeugt, dass wir in den nächsten Jahren einen wahren Veloboom erleben werden, nicht nur im Freizeitbereich, sondern auch im Alltagsverkehr, und ich freue mich, mit der Velokonferenz dabei aktiv mitzuwirken.

Für den Vorstand

Roland Pfeiffer, Präsident Velokonferenz Schweiz



VELOFÖRDERUNG IN DER STADT LUZERN

MARTIN URWYLER, PROJEKTLEITER MOBILITÄT, STADT LUZERN

1. „SPURWECHSEL“ – FÖRDERUNGSPROGRAMM BASIEREND AUF DREI SÄULEN



Im Jahr 2012 startete die Stadt unter dem Namen „Spurwechsel“ ein Programm zur Förderung des Veloverkehrs. Dabei wurde die Veloförderung erstmals auf die drei Säulen Infrastruktur, Information / Kommunikation und Dienstleistungen abgestützt. Im Bereich Infrastruktur geht es darum, für den Veloverkehr ein sicheres, attraktives Radroutennetz bereitzustellen und an den Zielorten die notwendigen Abstellplätze zu errichten. Das Ziel dieser Massnahmen ist eine hoch entwickelte Velokultur. Die Velokultur wird massgeblich durch die Veloinfrastruktur einer Region oder Stadt bestimmt und zeigt sich unter anderem darin, wie häufig das Velo in einer Gesellschaft genutzt wird. Durch Information und Kommunikation sollen einerseits die Infrastrukturen bekannt gemacht werden, andererseits soll die Affinität zum Velo innerhalb und ausserhalb der Stadtverwaltung verbessert und das Image der Velofahrenden erhöht werden. Mittels Internet, Social Media, Werbekampagnen usw. soll das Velofahren als Lifestyle vermarktet und gefördert werden. Unter Dienstleistungen wird eine Vielzahl von Hilfeleistungen und Angeboten rund ums Velofahren verstanden. Dazu gehören z. B. Velopumpstationen, Kartenmaterial, Routenplaner oder Velo-

verleihsysteme. Während der Bau von Veloverkehrsanlagen über Investitionskredite bei der Stadt Luzern oder über das Bauprogramm des Kantons finanziert werden, gab es bis anhin keine Gelder für velospezifische Kommunikation oder Dienstleistungen. Für 2012 bis 2014 sprach der Stadtrat von Luzern neu einen jährlichen Kredit von Fr. 150'000.– für die Säulen Kommunikation und Dienstleistungen. Im Vergleich etwa mit Werbebudgets in der Autobranche ist das nicht viel, darum galt es haushälterisch mit den finanziellen Mitteln umzugehen, Synergien zu nutzen und mit Partnern zusammenzuarbeiten.

2. INFRASTRUKTUR

Im April 2013 wurde die neue Velostation mit 1'100 Abstellplätzen beim Bahnhof Luzern eröffnet.



2014 wurde auf der Schädritstrasse stadtauswärts Richtung Adligenswil ein Rad-/Gehweg gebaut und von der Pfistergasse bis zur Geissmattbrücke konnten neue Veloverkehrsanlagen eröffnet werden. Der Bau der Anlagen wurde mit Werbeplakaten im Design von „Spurwechsel“ begleitet. Bei der Inbetriebnahme wurden die Velofahrenden auf den neuen Anlagen mit Give-aways begrüsst.



3. INFORMATION UND KOMMUNIKATION

3.1 EXTERN

In den drei Jahren wurde eine neue Internetplattform rund ums Velofahren in Luzern aufgebaut. Unter www.velofahrenstadt-luzern.ch oder www.Luzernmobil.ch ist eine Vielzahl an Informationen zu finden, von Velokarten, Velotouren, Velopumpstationen und Velovermietung bis zu Informationen zu Mischzonen, Velozählungen, Veloinfrastrukturprojekten oder Veloabstellplätzen.

Im Frühling 2013 wurde mit der Kampagne „Spurwechsel“ die Bevölkerung von Luzern motiviert, vermehrt aufs Velo umzusteigen. Anstelle von teuren Plakatkampagnen wurden 25 Nextbike-Velos mit Werbeflächen ausgestattet, Studierende fuhren während der Kampagne mit Plakatanhängern durch Luzern und Velounterstände wurden als Werbeträger genutzt.



05

Zur Sichtbarmachung und Unterstützung der Velokampagne wurden in Absprache mit dem Strasseninspektorat die bestehenden Roteinfärbungen der Radstreifen im Zentrum aufgefrischt.



06

Im Sommer 2014 wurde mit der Kampagne „Rücksicht“ das Verhalten in Mischverkehrszonen (Fussgängerzonen, in denen der Veloverkehr zugelassen ist oder Begegnungszonen) thematisiert. Einen Schwerpunkt bildete das Aufzeigen der Verkehrsregeln. Dabei wurde offensichtlich, dass viele (auch Fussgängerinnen und Fussgänger) nicht wussten, wo das Velofahren erlaubt und wo verboten ist. Das Miteinander von Velo- und Fussverkehr funktioniert dann gut, wenn die Regeln eingehalten werden und man sich mit Rücksicht und Respekt begegnet. Nachdem die Presse im Sommer 2014 die Velofahrenden

vermehrt als Rowdys darstellte, welche die Fussgängerinnen und Fussgänger massiv gefährden, konnte gemeinsam mit Pro Velo Luzern, Fussverkehr Schweiz Region Luzern und der Luzerner Polizei die Kampagne „Rücksicht“ lanciert werden. Mit grossflächigen temporären Bodenmarkierungen wurden die Verkehrsteilnehmenden zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme und Respekt aufgefordert. Es wurden 7000 Kärtchen mit den wichtigsten Verkehrsregeln verteilt.



07

Im Nachgang zur Kampagne „Rücksicht“ hat die Luzerner Polizei in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern im September und Oktober 2014 gezielt Velofahrende kontrolliert. Diese Kontrollen wurden erstmals begleitet und ausgewertet. Es zeigt sich, dass die Übertretensquoten beim Veloverkehr mit denjenigen bei den anderen Verkehrsarten, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr, durchaus vergleichbar sind. Das Fazit: 88 % fuhren korrekt, 12 % bzw. 133 von 1101 Velofahrenden wurden gebüsst. Zwei Kontrollen auf dem Quai wurden vorzeitig abgebrochen, weil es keine fehlbaren Velofahrenden gab.

01	„Spurwechsel“ Veloförderung Stadt Luzern
02	Die drei Säulen der Veloförderung Stadt Luzern
03	Eröffnung Velostation, Stadtrat Adrian Borgula schwebend
04	Verteilen von Give-Aways zur Eröffnung des Radwegs Geissmattbrücke
05	Velowerbeanhänger, Werbung auf Nextbike-Velos
06	Auffrischen der Velomarkierung in der Luzerner Innenstadt
07	Kampagne „Rücksicht“ der Stadt Luzern

3.2 INTERN

Neben der externen Werbung und Kommunikation ist es wichtig, auch die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung für das Velofahren zu begeistern. Insbesondere das Tiefbauamt, welches für den öffentlichen Grund zuständig ist, hat viele Berührungspunkte mit dem Veloverkehr, z. B. bei der Schneeräumung, der Reinigung, bei Baustellensignalisationen oder Markierungen. Oftmals sind es Kleinigkeiten, wie etwa das priorisierte Wegwischen von Glasscherben auf dem Radstreifen, die mithelfen, den Alltag für Velofahrende komfortabel zu gestalten.

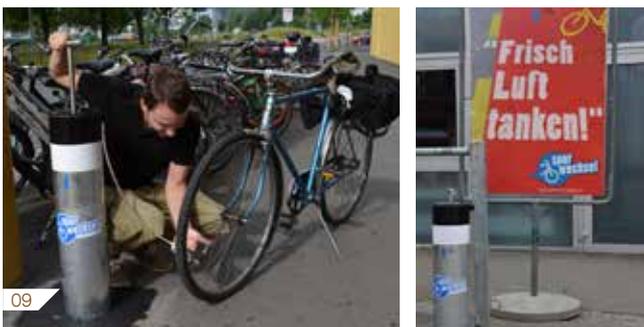
Im März 2013 verschob sich das gesamte Kader des Tiefbauamts auf Nextbike-Velos in die Allmend, wo die Veloförderungsmaßnahmen vorgestellt wurden. Jeden Sommer findet eine Velotour mit sämtlichen Mitarbeitenden statt. Dieser teambildende Anlass wird inzwischen sehr geschätzt und trägt viel zur Veloaffinität der Mitarbeitenden bei.



Allen Stadtangestellten wurde zudem die Gratisbenützung des One-Way Veloverleihsystems Nextbike mit über 50 Stationen und rund 150 Velos ermöglicht. Die Stadt übernahm hier die Pionierrolle. Weitere Unternehmen folgten dem Beispiel und wurden zu einem Erfolgsfaktor für das Nextbikesystem. Inzwischen sind Firmen wie EMMI oder Umsicht begeisterte Nutzer von Nextbike. Mit mehreren Teams nimmt die Stadt jedes Jahr auch an Bike-to-Work teil.

4. DIENSTLEISTUNGEN

Zum Bereich Dienstleistungen zählen Teile der Internetplattform wie die Velokarte oder Velotourenvorschläge. Neben diversen Dienstleistungen der Velostation wie Veloreinigung oder Velovermietung hat die Stadt 2013 auch 13 Velopumpstationen installiert.



5. WIRKUNG

Die Wirkung der einzelnen Massnahmen ist schwierig abzuschätzen, die Veloförderungsmaßnahmen sind vielmehr als Gesamtpaket zu betrachten. Mit dem nun aufgebauten Velozählnetz kann die Entwicklung der Velofahrten über die Jahre beobachtet werden. Mit den Daten des Mikrozensus und den Zählraten erhoffen wir uns Aussagen über die Entwicklung des Veloverkehrs. Einen grossen Einfluss auf die Anzahl der Fahrten haben auch die Wetterfaktoren.

Erfreulich ist, dass auf den Luzerner Strassen letztes Jahr, trotz verregnetem Sommer, 9% mehr Velofahrende, unterwegs waren. Gesamthaft fuhren letztes Jahr 6 Millionen Velos über die zehn Zählstellen (2013: 5,5 Mio.). Alleine am Schweizerhofquai waren über 1,3 Millionen Velofahrende unterwegs. Die eindrücklichen Zahlen 2014 zeigen: Das Velo wird in Luzern immer beliebter. Die Stadt Luzern wird auch in Zukunft die Infrastruktur für Velofahrende pflegen und verbessern.



-
- 08 Das Kader des Tiefbauamtes kurz vor dem Aufsitzen
 - 09 Velopumpstationen in der Stadt Luzern
 - 10 Sichtbare Velozählstelle Schweizerhof „Jedes Velo zählt“

VELOFÖRDERUNG IN DER STADT BERN

BERN WILL DIE „VELO-HAUPTSTADT“ DER SCHWEIZ WERDEN

ROLAND PFEIFFER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR, STADT BERN

Bern ist schon Hauptstadt – aber nun will Bern auch die „Velo-Hauptstadt“ der Schweiz werden.

Die Förderung des Veloverkehrs hat in der Stadt Bern eine lange Tradition. Bereits 1999 haben sich die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit der Annahme des Reglements zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs ausgesprochen. Seitdem wird eine systematische und konsequente Veloförderung betrieben. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr beträgt allerdings nur rund 11 %.

Dieser Anteil soll nun deutlich erhöht werden. Dazu hat der Gemeinderat die Erarbeitung einer „Velo-Offensive“ beschlossen. Das Ziel ist sehr ambitioniert: der Veloverkehrsanteil soll bis 2030 auf rund 20 % verdoppelt und Bern die „Velo-Hauptstadt“ der Schweiz werden.

Die Erhöhung des Veloverkehrsanteils in der Stadt Bern ist kein Selbstzweck. Für Stadt und Region Bern ist eine starke Verkehrszunahme prognostiziert. Angesichts dieser Entwicklung geht es darum, dass der Veloverkehr und der öffentliche Verkehr diese Verkehrszunahme gemeinsam auffangen, damit

eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs verhindert werden kann; und damit auch negative Folgen auf die Wohn-, Lebens- und Standortqualität durch Staus, Unfallgefahren und Lärmbelastung.

Die Steigerung des Gesamtverkehrsanteils von heute rund 11 % auf rund 20 % im Jahr 2030 ist ein sehr ambitioniertes Ziel. Städte wie München oder Bozen haben aber gezeigt, dass dieses Ziel durchaus realistisch ist. Natürlich geht das nicht von heute auf morgen, sondern es ist ein langwieriger Prozess. In jedem Fall sind zunächst einmal ein Start und dann ein koordiniertes und konsequentes Vorgehen notwendig.

VELO-OFFENSIVE

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat dazu eine Velo-Offensive und ein Vorgehen in zwei Etappen beschlossen.

Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass der erste Erfolgsfaktor einer Velo-Offensive bei der Verwaltung selber liegt. Nur wenn diese koordiniert und in einer gemeinsam getragenen, kohärenten Stossrichtung agiert, kann das vorhan-





dene Potential ausgeschöpft werden. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat als ersten Schritt einen verwaltungsinternen Prozess ausgelöst, welcher den Boden für die künftige Umsetzung der Velo-Offensive legen soll.

Mit diesem verwaltungsinternen Prozess soll mit dem vereinten Wissen verschiedener Abteilungen und deren unterschiedlichen Ansichten und mit gezielten, externen Inputs die Strategien wie auch die Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs definiert werden. So kann ein breiter Konsens innerhalb der Verwaltung bezüglich der Strategie, der Handlungsbereiche und der konkreten Massnahmen erzielt werden.

Die einzelnen Arbeitsgruppen setzen sich aus Mitgliedern aus unterschiedlichen Verwaltungsabteilungen zusammen. Dadurch werden unterschiedliche Sichtweisen und Herangehensweisen in den Prozess eingebracht. Einige Arbeitsgruppen widmen sich der Infrastruktur, andere eher weichen Veloverkehrsfördermassnahmen. Folgende sechs Arbeitsgruppen wurden definiert:

- Velorouten
- Technische, planerische und juristische Aspekte
- Veloabstellplätze
- Veloverkehr und öffentlicher Verkehr
- Velokultur und Mobilitätskultur
- Dienstleistungen und Fördermassnahmen für den Veloverkehr

Neben dem internen Prozess ist aber das Zusammenspiel der Verwaltung mit Politik, Wirtschaft, Gewerbe, Fachverbänden und allen veloaffinen Kreisen ebenso entscheidend für den Erfolg einer Velo-Offensive. Deshalb plant der Gemeinderat

in einem dem verwaltungsinternen Prozess nachgelagerten zweiten Schritt, ab Herbst 2015 einen breit angelegten partizipativen Prozess durchzuführen: Dabei soll ein cleverer Mix an Massnahmen definiert und priorisiert werden, der im Verlauf der kommenden Jahre umgesetzt werden kann.

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN UND SCHAFFUNG EINER VELOKULTUR

In der Stadt Bern hat die Förderung des Veloverkehrs bereits eine lange Tradition.

Seit Annahme des Reglements über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch die Stimmberechtigten im Jahr 1999 ist bereits viel geschehen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat zahlreiche Einzelmassnahmen ergriffen, um die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Die Velo-Offensive soll diese Einzelmassnahmen nicht aufheben oder ersetzen, sondern sie gezielt ergänzen. Neben Infrastrukturmassnahmen wird es insbesondere darum gehen, eine eigentliche Velokultur zu entwickeln und dem Velo – wie in allen Städten mit hohem Veloanteil – künftig einen höheren Stellenwert im Gesamtverkehr einzuräumen. Das Velo soll omnipräsent sein und Velofahrende sollen sich in Bern willkommen – und nicht nur geduldet – fühlen.

VORGESEHENE GROSSE VELOINFRASTRUKTURPROJEKTE

Eine zentrale Rolle kommt dem Ausbau der Veloinfrastruktur zu. Neben vielen kleineren und mittleren Vorhaben befinden sich bereits folgende grosse Infrastrukturprojekte konkret in Planung:

- Fuss- und Velobrücke Breitenrain-Länggasse: Der Stadtrat hat im Herbst 2014 einem Kredit für die erste Planungsphase bis und mit Variantenbeurteilung einer neuen Fuss- und Velobrücke über das Aaretal zugestimmt. Nun wird das Vorhaben in mehreren Etappen verfeinert und den Stimmberechtigten der Stadt Bern zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt.
- Optimierung der Velowegverbindungen (Velohaupttrouten): Künftig soll aus jedem Stadtteil eine Veloroute mit erhöhtem Standard ins Zentrum beziehungsweise in Zentrumsnähe führen. Ziel dabei ist es, durchgehende, sichere, attraktive und breite Velostreifen oder Velowege zur Verfügung zu stellen. Angestrebt werden durchgehende Mindestbreiten von 1.5 m und Optimalbreiten von 2.5 m für die Veloinfrastruktur. Die Massnahmen sollen in absehbarer Zeit und mit pragmatischem Aufwand, was die baulichen Änderungen betrifft, realisierbar sein. Dafür eingesetzt werden etablierte Velomassnahmen wie Velostreifen und Umweltpuren, der Hauptfokus wird auf die Durchgängigkeit und die Sichtbarmachung der Veloinfrastruktur gelegt.
- Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten: Die Anzahl der Veloabstellplätze im Bahnhofs- und Zentrumsbereich soll wesentlich erhöht werden. Besonders rund um den Bahnhof Bern entspricht die Anzahl der vorhandenen Abstellplätze bei weitem nicht der Nachfrage. Im Frühjahr 2016 wird eine neue Velostation mit rund 1'000 Abstellplätzen etwas Abhilfe schaffen. Weitere Velostationen an den verschiedenen Bahnhofszugängen sind bereits in Planung oder in Abklärung.
- Gleichzeitig soll die Qualität der Veloabstellplätze stadtwert verbessert werden. Anbindemöglichkeiten sollen zur Standardausstattung werden und überdachte Veloabstellplätze an ausgesuchten Orten geprüft werden.
- Einführung eines Veloverleihsystems: Der Gemeinderat hat aufgrund eines politischen Vorstosses beschlossen, eine Ausschreibung für ein öffentliches Veloverleihsystem durchzuführen. Vorgesehen ist ein einfaches, unkompliziertes und flexibles System mit einem dichten Standortnetz für das ganze Stadtgebiet. Ziel ist es, dass ein derartiges Veloverleihsystem im Jahr 2017 den Betrieb aufnehmen kann.

Neben diesen grossen Infrastrukturprojekten laufen parallel dazu viele kleinere Planungen. So werden z.B. alle Einbahnen überprüft, ob die Einführung von Velogegeverkehr möglich ist. Bei rund der Hälfte der Einbahnen kann man bereits mit dem Velo in die Gegenrichtung fahren, was den Velofahrenden viele Umwege erspart.

Im Bereich der Dienstleistungen werden neue Massnahmen diskutiert bzw. sind sie bereits konkret vorgesehen. So ist die Einführung von öffentlichen Velopumpen geplant und

die Einführung bzw. Ausweitung eines Veloservicedienstes der Velostationen.

Mit Hilfe eines wesentlich ausgebauten Velozählnetzes soll der Veloverkehr durchgehend und dauerhaft erfasst werden. Damit kann die Entwicklung des Veloverkehrs über die Jahre beobachtet und der Erfolg der Velo-Offensive auch gemessen werden.

Wesentlich für den Erfolg wird sein, dass die Massnahmen als Gesamtpaket durchgeführt und auch konsequent umgesetzt werden.

Die geplante Vorgehensweise für die Velo-Offensive sichert aber, dass alle an einem Strang ziehen und das gemeinsame Ziel vor Augen haben: Bern soll „Velo-Hauptstadt“ der Schweiz werden.

VELONETZPLANUNG IM KANTON ZÜRICH

SYSTEMATISCHE PLANUNG FÜR DEN ALLTAGSVELOVERKEHR

KATHRIN HAGER, VIKTORIA HERZOG, KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR KANTON ZÜRICH

Nach Abschluss des Pilotprojekts in der Region Winterthur und Umgebung wurde im 4. Quartal 2014 die Velonetzplanung in den übrigen Regionen, für den ganzen Kanton Zürich, gestartet.

Ziel der kantonalen Veloförderung ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Koordinationsstelle Veloverkehr, welche sich für die Umsetzung des Veloförderprogramms verantwortlich zeigt, hat die im Förderprogramm definierten Massnahmen in fünf Handlungsfelder gegliedert: Netzkonzeption, Qualität, Wissenstransfer, Kampagnen und Datengrundlagen.

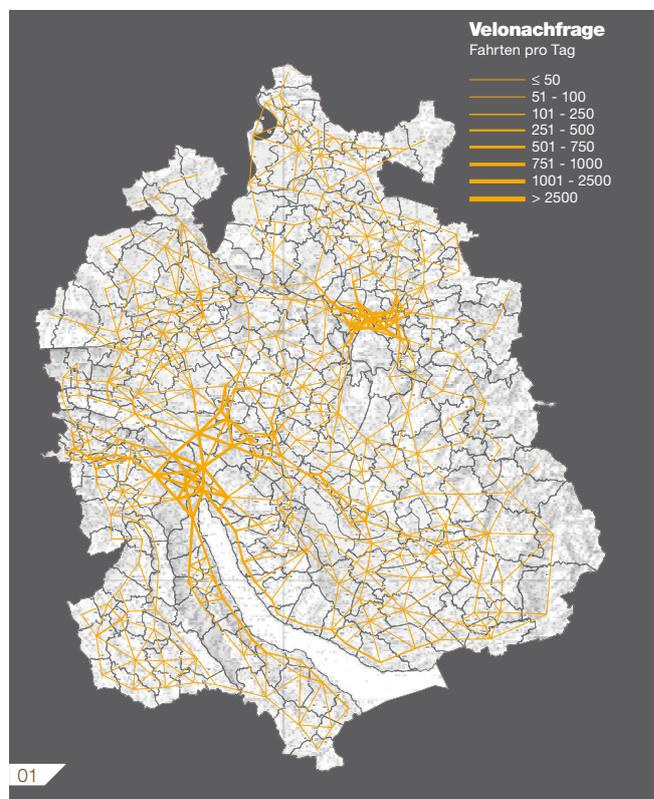
Der Velonetzplan, der gegenwärtig erarbeitet wird, stellt diesbezüglich eine zentrale Massnahme dar und ist dem Handlungsfeld „Netzkonzeption“ zugeordnet. Er kann als Novum im Kanton Zürich resp. der ganzen Schweiz angesehen werden. Das bestehende Veloverkehrsnetz wird überprüft und weiterentwickelt und die Lücke Veloverkehr im Bereich der strategischen Planung geschlossen. Durch den kantonalen Velonetzplan findet eine systematische Planung der Veloinfrastruktur im Kanton, in den Regionen und Gemeinden statt. Das Veloverkehrsnetz wird zudem auf die Kompatibilität mit den Zielen der verschiedenen Gesamtverkehrskonzepte, Agglomerationsprogramme und Richtpläne überprüft.

Die Planung erfolgt erstmalig bedarfsgerecht und in direktem Zusammenhang mit der Nachfrage- und Potenzialabschätzung, welche für einzelne Gemeinden und Zentren erarbeitet wird. Die Veloinfrastruktur wird im neuen Veloverkehrsnetz in drei unterschiedliche Typen unterteilt: Veloschnellrouten, Haupt- und Nebenverbindungen. Attraktive, sichere und unterbruchfreie Veloverbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel auf kurzen bis mittleren Distanzen (5-15 km) stärker genutzt wird und somit eine Alternative zum ÖV und MIV darstellt.

HINTERGRUND UND AUSGANGSLAGE

Das Ende 2013 gestartete Pilotprojekt in der Region Winterthur und Umgebung wurde Mitte 2014 planmässig abgeschlossen. Mit dem Beschluss der Volkswirtschaftsdirektion erfolgte im Oktober 2014 die Vergabe für die Velonetzplanung in den übrigen Regionen. Die im Pilotprojekt definierten allgemeingültigen Zielsetzungen, die einheitlichen Grundsätze für die Netzkonzeption sowie die Arbeitsmethoden werden stringent für die übrigen Regionen übernommen. Erstmals wurde im Pilotprojekt eine Nachfrage- und Potenzialabschätzung des Veloverkehrs erarbeitet. Die

Ergebnisse der Region Winterthur und Umgebung wurden anschliessend vom Amt für Verkehr überprüft und auf die restlichen Regionen übertragen. Die Velonachfrage und das -potenzial sind zentrale Grundlagen für eine bedarfsgerechte Netzkonzeption. Die Nachfragebeziehungen im Kanton Zürich sind im abgebildeten Plan ersichtlich.



PILOTPROJEKT VELONETZPLANUNG IN DER REGION WINTERTHUR UND UMGEBUNG (RWU)

Für die Pilotregion liegt der Velonetzplan als Karte inklusive Verbindungsdatenblättern und Erläuterungsbericht vor. Dieser dient als Grundlage für die regionale Richtplanung. Die RWU hat im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplanes Anpassungen am heutigen Veloverkehrsnetz vorgenommen. Als Basis dient grösstenteils der Entwurf des Netzplans. Der Fokus liegt primär auf dem Alltagsverkehr und weniger auf dem Freizeitverkehr. Die Unterlagen wurden für die Anhörung und Vorprüfung freigegeben, damit die Gemeinden und kantonalen Fachstellen die vorgeschlagenen Festlegungen prüfen konnten. Ein Ausschnitt des Velonetzplanes aus der RWU mit den Netzelementen ist im abgebildeten Plan ersichtlich.

Alltagsverbindungen

Nebenverbindungen

tiefe Nachfrage – tiefes Potenzial

Hauptverbindungen

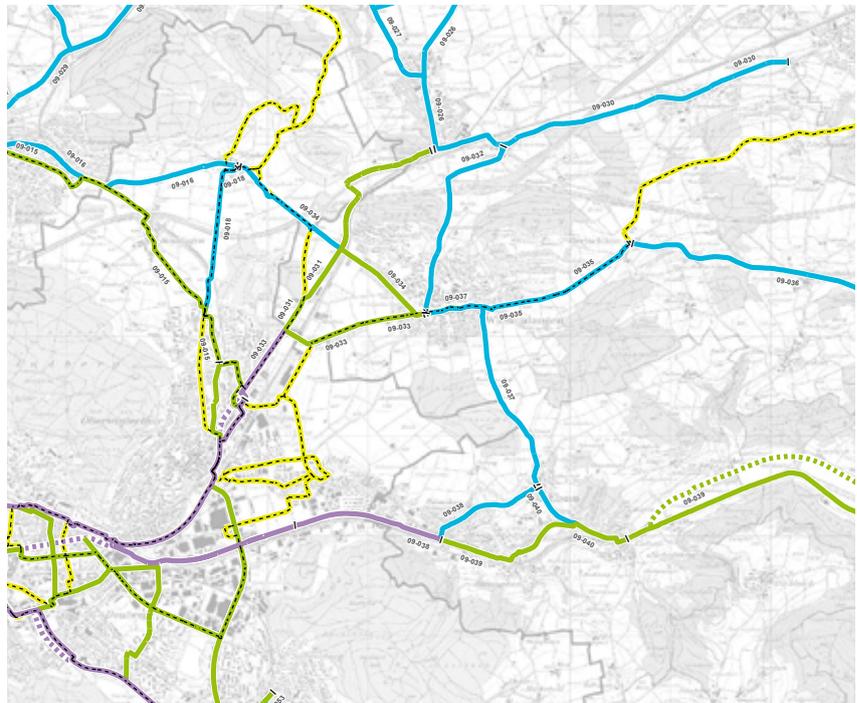
hohe Nachfrage – hohes Potenzial

Veloschnellrouten / Velostrassen

höchste Nachfrage – höchstes Potenzial

Freizeitrouten

SchweizMobil-Routen



KANTONALE VELONETZPLANUNG

Das Ziel der Arbeiten ist eine Karte des gesamten kantonalen Velonetzes. Dazu erfolgte die Ausschreibung der Velonetzplanung für die restlichen Regionen, aufgeteilt in fünf Lose. Im Oktober wurden die Arbeiten an drei Planungsbüros vergeben. Für jedes Los verläuft die Projektbearbeitung zeitlich parallel und nach demselben Raster. Die Planungsregionen werden in die Bearbeitung einbezogen. Aus dem Pilotprojekt haben sich fünf Planungsschritte für die Erarbeitung des kantonalen Velonetzes als sinnvoll erwiesen:

1. SCHRITT

Aufarbeitung der Planungsgrundlagen, Ergänzung der Ziele und Plausibilisierung der Nachfragebeziehungen, Plausibilisierung der Nachfrage- und Potenzialanalyse aufgrund der Ortskenntnisse und anderen Planungsgrundlagen

2. SCHRITT

Erstellung des ersten Netzentwurfs und Durchführung einer ersten Schwachstellenanalyse; regionsübergreifende Koordination der erarbeiteten Velonetzpläne und Abstimmung von Schnittstellen für die interne Vernehmlassung im März 2015

3. SCHRITT

Anpassung des Veloverkehrsnetzes nach interner Vernehmlassung und Aufbereitung für die externe Vernehmlassung im Juni 2015 bei den Regionen und Gemeinden

4. SCHRITT

Bereinigung des Veloverkehrsnetzes und Durchführung der zweiten Schwachstellenanalyse

5. SCHRITT

Erarbeitung einer Dokumentation und Aufbau der erarbeiteten Daten in einem vorgegebenen Datenmodell

STRUKTUR DES VELOVERKEHRSNETZES

Im Rahmen des Pilotprojekts wurde für das kantonale Veloverkehrsnetz eine neue Netzhierarchie mit Alltagsverbindungen und Freizeitrouten entwickelt. Im Themenkreis der Velonetzplanung liegt die Fokussierung auf dem Alltagsverkehr. Pendlerinnen und Pendler auf dem Weg zur Arbeit, Ausbildungsstätte oder zum Einkauf stellen die Hauptzielgruppe dar. Während beim Freizeitverkehr der Weg das Ziel ist, stellt eine Alltagsverbindung primär den Weg zum Ziel dar und verbindet den Ausgangspunkt direkt und sicher mit dem Endpunkt. Die Alltagsverbindungen werden einerseits in Neben- und Hauptverbindungen und andererseits in Veloschnellrouten und/oder Velostrassen eingeteilt. Nebenverbindungen werden dort eingesetzt, wo das Potenzial bzw. die Nachfrage gering ist. Wo das Potenzial bzw. die Nachfrage hoch ist, werden Hauptverbindungen eingesetzt. Beim höchsten Potenzial können ausserorts eigentrasse Veloschnellrouten und innerorts Velostrassen zum Einsatz kommen.

Velofahrende haben unterschiedliche Ansprüche an ihre Verbindungen. Beim Alltagsveloverkehr für alle Typen gleichbedeutend sind die Durchgängigkeit, Direktheit und Sicherheit. Im Rahmen der Velonetzplanung werden vor dem Hintergrund der Netzhierarchie spezifische Standards für die Veloinfrastruktur definiert. Der Produktkatalog wird den anzustrebenden Standard der Infrastruktur bzw. Grundprofile aufzeigen. Dadurch soll ein unterbruchfreies, zusammenhängendes und sicheres Veloverkehrsnetz entstehen, das den Veloverkehr als gleichberechtigten Teil des Gesamtverkehrssystems stärkt sowie dessen Sicherheit und Attraktivität erhöhen wird.

VELOSTRASSEN

Velostrassen gibt es in der Schweiz noch nicht. In unseren Nachbarländern sind sie hingegen Realität. In Deutschland und Österreich wurden in den letzten Jahren viele solcher Infrastruk-



02

turen in innerstädtischen Gebieten errichtet. Velostrassen sind dem Veloverkehr vorbehalten. Andere Fahrzeuge dürfen diese im Allgemeinen nur queren oder für Zu- oder Wegfahrten benutzen bzw. soweit dies durch die Signalisation erlaubt ist. Auf Velostrassen gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Velofahrende dürfen auch nebeneinander fahren. Um Velostrassen im Kanton Zürich einführen zu können, bedarf es einer schweizweiten gesetzlichen Grundlage. Dafür muss die Signalisationsverordnung angepasst werden.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA prüft mit mehreren Städten die Einführung von Pilot-Velostrassen. Geplant ist zudem ein Grundlagendokument „Velobahnen / Radschnellrouten“. Wie wichtig dieses Thema ist, zeigt die Forschungsausschreibung 2014/006 „Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen“ der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten).

NÄCHSTE SCHRITTE

Die Bearbeitungszeit der Velonetzplanung wird auf rund 12 Monate geschätzt. Sobald der erste Netzentwurf und die interne Prüfung abgeschlossen sind, erhalten die Regionen den Entwurf des Velonetzplans zur Vernehmlassung. Sie haben die Aufgabe, das spezifische regionale und lokale Wissen und die Stellungnahmen der Gemeinden und Städte einfließen zu lassen. Die Vernehmlassung wird voraussichtlich zwischen Mai und Juni 2015 stattfinden. Damit die Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 3. Generation berücksichtigt werden können, soll der Velonetzplan bis Ende 2015 vorliegen. Nach Abschluss der Velonetzplanung soll mit der Umsetzungsplanung gestartet werden.

Weitere Informationen unter www.velo.zh.ch/netzkonzeption

VELOFAHREN LOHNT SICH – FÜR ALLE

Nebst dem individuellen generiert das Velo auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Als lautloses Null-Emissionsfahrzeug ist es ein optimales Verkehrsmittel für kurze bis mittlere Distanzen (5 - 15 km). Aufgrund des geringen Flächenbedarfs sind auch die Baukosten und der Unterhalt für die Veloinfrastruktur verhältnismässig gering. Die Unterhalts- und Wartungskosten eines Velos sind ebenfalls gering. Zudem ist Velofahren gesund und vermeidet Kosten, die durch mangelnde körperliche Aktivität der Bevölkerung entstehen.

WER VELO FÄHRT, HAT ALLES INKLUSIVE:

FITNESSABO

Weil du nicht an Ort und Stelle trittst.

RESERVIERTER SITZPLATZ

Weil du den eigenen Sattel einem überfüllten Abteil vorziehst.

ZÜNDENDE IDEEN

Weil der Fahrtwind deine grauen Zellen aktiviert.

GUTES GEWISSEN

Weil du Gutes für die Umwelt tust.

STARKES HERZ

Weil dein Kreislauf rund läuft.

EIGENER FAHRPLAN

Weil du deine Abfahrtszeit selber bestimmst.

FREUDE

Weil dich Velofahren glücklich macht.

Weitere Informationen unter www.velo.zh.ch/inklusive

01
02

Nachfragebeziehungen im Kanton Zürich
Signalisation Fahrradstrasse in Bregenz, Österreich

GRAUBÜNDENBIKE - FÜR GEMEINSAME (LANGSAMVERKEHRS-)WEGE

UMSICHTIGES PROJEKT ZUR FÖRDERUNG VON MOUNTAINBIKING

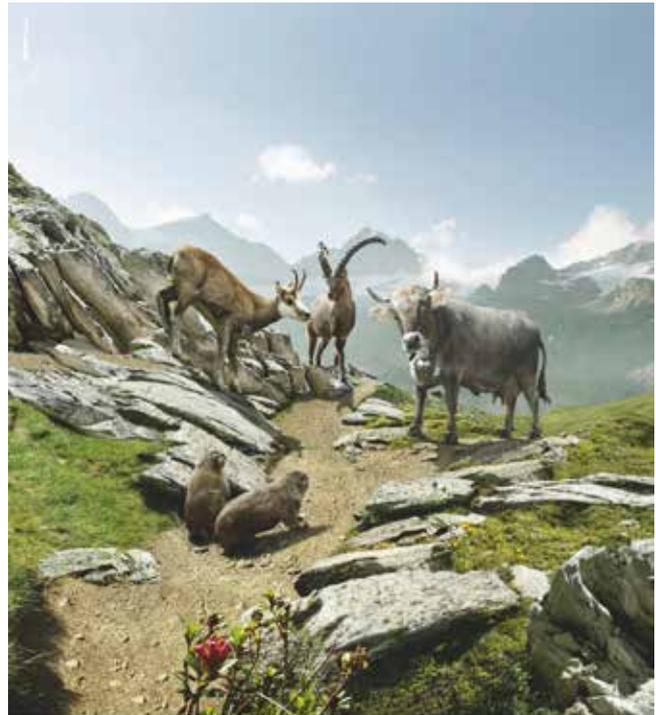
PETER STIRNIMANN, TIEFBAUAMT GRAUBÜNDEN / FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR

Graubünden ist mit seiner vielfältigen Landschaft, seinem grossen Wegnetz und der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr hervorragend geeignet für das Mountainbiken. Mit dem Projekt graubündenBIKE wollte die Regierung des Kantons Graubünden diesen Teil des touristischen Sommerangebotes, dessen Bedeutung zunimmt, nachhaltig fördern und weiterentwickeln mit dem Ziel, die Wertschöpfung zu erhöhen und langfristig zu sichern. Ein wichtiger Teil des Projektes war es aber auch, möglichen negativen Auswirkungen dieser boomenden Sportart auf die Umwelt und auf andere Wegnutzungen entgegenzuwirken.

In einem ersten Schritt erstellte das auf den Biketourismus spezialisierte Büro „Allegra Tourismus“ 2009 ein Grundlagenkonzept. In Interviews mit den Tourismusdestinationen und anderen Leistungsträgern wurden die Ist-Situation und die Bedürfnisse aufgenommen, Ziele definiert und konkrete Massnahmen vorgeschlagen. Es wurden drei Hauptbereiche definiert: Infrastruktur, Marketing und Transporte. Mit gesamthaft CHF 3.6 Mio. inklusive Eigenleistungen der Beteiligten sollten in den Jahren 2010 bis 2013 rund 30 Massnahmen umgesetzt werden. Eine wichtige Rolle spielten dabei verbindliche Qualitätsstandards und standardisierte Werkzeuge, welche es den einzelnen Destinationen erlauben, ihr spezifisches Angebot unter dem Label Graubünden auf einem hohen Standard weiterzuentwickeln und zu vermarkten.

Das Konzept stiess bei der im Kanton weitgestreuten Vernehmlassung auf ein positives Echo. Ende März 2010 genehmigte die Regierung das Konzept und beauftragte die Fachstelle für Langsamverkehr mit der Umsetzung des Massnahmenplans. Finanziert wurde das Projekt mit Mitteln der Neuen Regionalpolitik (NRP) des Bundes und des Kantons sowie der Stiftung für Innovation, Entwicklung und Forschung Graubünden. Ein weiterer wichtiger und notwendiger Teil der Finanzierung waren die Eigenleistungen der Beteiligten, insbesondere die aufgerechneten Stunden der Mitarbeit bei der Massnahmenentwicklung oder damit zusammenhängende Sachinvestitionen. Neben rund CHF 2.4 Mio. Aufwand, getragen von den Beitragsgebern, ergaben sich so CHF 2.3 Mio. durch die Nutzniesser des Projektes, den touristischen Leistungsträgern im Kanton.

Unter der Leitung der Fachstelle für Langsamverkehr und mit Unterstützung durch das Büro „Allegra Tourismus“ als externer Projektleitung wurden die Massnahmenvorschläge des Konzeptes bearbeitet und weiterentwickelt. Ein vom Amt für



Unsere Wander- und Bikewege waren schon immer ein Ort der Begegnung.

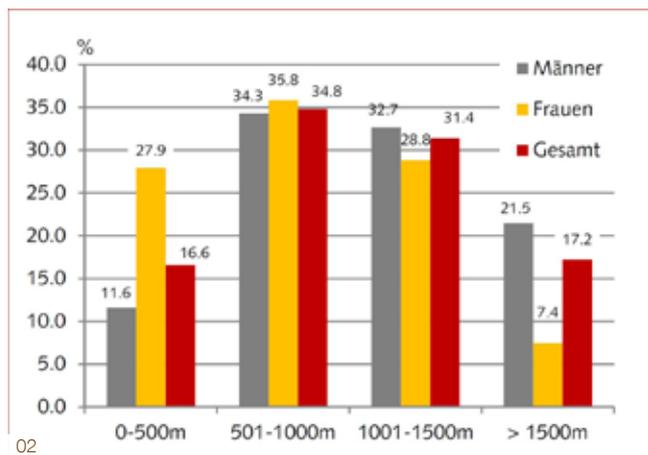
01

graubündenBIKE

Wirtschaft und Tourismus eingesetzter Beirat mit Mitgliedern aus der Tourismuswirtschaft und einem Vertreter der Bündner Umweltorganisationen begleitete das Projekt auf strategischer Ebene. Aus den 30 Massnahmen wurden rund 100 Aufträge an Planungsbüros und touristische Leistungsträger vergeben. Drei Fachgruppen aus den Bereichen Infrastruktur, Marketing und Transporte begutachteten die Entwürfe kritisch, bevor sie an die touristischen Leistungsträger weitergegeben oder in Kraft gesetzt wurden. Die erarbeiteten Empfehlungen, Grundlagenkenntnisse, Anleitungen oder Vorgaben wurden in einem Handbuch zusammengestellt, welches allen Beteiligten online zur Verfügung steht. Das Handbuch umfasst mittlerweile 35 Beiträge.

Entscheidend für die Pflege der bestehenden und den Aufbau neuer Angebote ist das Wissen um die Wünsche der Mountainbiker und -bikerinnen betreffend Weg-Infrastruktur, Unterkunft und Transportmöglichkeiten, und hierbei speziell Angebote der Bergbahnen. Mit umfassenden Marktstudien sowie Gästenumfragen wurde das „unbekannte Wesen Moun-

tainbiker/in“ analysiert und erklärt. Dieses Grundlagenwissen war und ist wichtig für die Entwicklung erfolgreicher Strategien und Angebotsformen. So zeigte sich unter anderem, dass rund 50% der befragten Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf einer durchschnittlichen Tagesstour nicht mehr als 1'000 Höhenmeter bewältigen wollen. Über 1'500 Höhenmeter nehmen dann noch gut 21% der Männer in Kauf. Ganz wichtig in diesem Zusammenhang ist die Wertschöpfung. Mit durchschnittlichen Tagesausgaben von CHF 159.- ist die Wertschöpfung pro Gast bei der Mountainbikerin deutlich höher als beim Wanderer, wobei aber die wesentlich höhere Anzahl von Wandernden nicht vergessen werden darf.



NACHHALTIGKEIT IM ÖKOLOGISCHEN, ÖKONOMISCHEN UND SOZIALEN SINNE

Ein Hauptmotiv der Mountainbikerinnen und -biker für einen Besuch in Graubünden ist das Naturerlebnis. Damit die Mountainbike-Entwicklung das Naturerlebnis selbst nicht gefährdet, wurden in Zusammenarbeit mit kantonalen Ämtern und Naturschutzorganisationen Umweltkriterien für verschiedene Aspekte des Mountainbike-Tourismus erarbeitet. Die notwendigen planerischen Verfahren für die Entwicklung neuer Angebote waren für die einzelnen Produktmanager ein Buch mit sieben Siegeln. In einer Broschüre stellte das kantonale Amt für Raumentwicklung die verschiedenen Schritte von der Idee bis zur erfolgreichen Inbetriebnahme einer Mountainbikeanlage zusammen, von der Richtplanung bis zum BAB-Verfahren (Bauen ausserhalb Bauzone).

Die Verankerung der Mountainbike-Kultur bei der einheimischen Bevölkerung ist ein massgeblicher Faktor für die Nachhaltigkeit von graubündenBIKE. Deshalb gab es Schnupperkurse für Einsteiger, von der Tourismusmanagerin bis zum Gemeindepräsidenten. Um Kindern den Zugang zum Mountainbike-Sport zu erleichtern, wurden in Zusammenarbeit mit graubündenSPORT Factsheets für das Mountainbiken im Schulsport mit den Themen Fahrtechnik, Pumptracks und Schulreise entwickelt.

„Der gemeinsame Weg ist das Ziel“ ist für uns auch Thema beim Wegunterhalt und -ausbau. Die vorhandenen Anleitungen bezogen sich leider nur auf Wanderwege, ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen, die durch das Befahren mit Mountainbikes entstehen. In einer Arbeits-

gruppe wurde deshalb ein Handbuch erarbeitet, welches kurz und prägnant die wesentlichen Aspekte der verschiedenen Unterhaltsarbeiten darstellt. An kantonsweiten Workshops lernen nun die Unterhaltsverantwortlichen der Gemeinden und Destinationen anhand dieses Handbuches den sachgerechten Unterhalt von Wander- und Bikewegen.



Das Angebot für Biketransport mit Bergbahnen boomt und damit nehmen auch die Freerideanlagen zu. Die Signalisation dieser Bike-Pisten wird in der Norm SN 640 829a Signalisation Langsamverkehr leider nicht geregelt. In Zusammenarbeit mit den touristischen Anbietern wurde von der Fachstelle Langsamverkehr eine entsprechende Signalisation für Mountainbike-Anlagen (in Anlehnung an die Signalisation auf Skipisten) entwickelt. Diese wird mittlerweile auf allen offiziellen Anlagen im Kanton eingesetzt und soll auch im Rahmen der bfu-Arbeitsgruppe „Sicheres Mountainbiken“ schweizweit propagiert werden.



- 01 Im Rahmen des Projektes graubündenBIKE wird, in Anlehnung an die bekannte Steinbock-Werbung des Kantons, das Tier-Sujet auf die Wegnutzung übertragen und der Nutzungskonflikt zwischen den verschiedenen Gästegruppen auf humorvolle Weise thematisiert und gleichzeitig für Graubünden als Wander- und Bikerparadies Werbung gemacht. Das Sujet wird als Postkarte und Poster in verschiedenen Grössen gratis an die touristischen Leistungsträger abgegeben.
- 02 Durchschnittliche Höhenmeter pro Tour (n=1445)
- 03 Schulung der Gemeindemitarbeitenden für den Unterhalt von Bike- und Wanderwegen
- 04 Signalisation von Freeride-Anlagen mit Angabe des Schwierigkeitsgrades
- 05 Warnwimpel zur Kennzeichnung von Weidezäunen werden auch vom Rindvieh beachtet

Weidezäune auf Wanderwegen und Mountainbikerouten können bei nicht sachgemässer oder gar unterlassener Kennzeichnung zu schweren Unfällen führen. Der zur Lösung dieses Problems geschaffene Warnwimpel ist ein kleines, aber feines Beispiel für das vernetzte Denken in der Projektumsetzung: Das Alppersonal und die Bauern als Zaunsetzer werden durch die Gratisabgabe des Wimpels bei ihrer Pflicht zur Signalisation von gefährlichen Drahtabsperungen unterstützt, die Sichtbarkeit der Zäune und damit die Sicherheit der Mountainbiker wird deutlich erhöht und gleichzeitig auch für Graubünden als gastgebender Kanton geworben.

Sehr erfolgreich und von grösster Bedeutung für das Gelingen des Projektes war neben der Umsetzung der verschiedenen Einzelmassnahmen die kantonsweite Vernetzung der touristischen Leistungsträger. An der jährlich durchgeführten graubündenBIKE-Tagung wurde über die neusten Entwicklungen informiert und der Austausch zwischen den jeweils rund hundert Teilnehmenden gepflegt. Auch der seit 2013 in Chur stattfindende internationale Mountainbike-Kongress wurde durch graubündenBIKE mit einem Entwicklungskonzept angestossen und mit Defizitbeiträgen unterstützt.

Das Projekt graubündenBIKE wird im Frühjahr 2015 beendet. Verschiedene Massnahmen konnten als einmalige Aktion abgeschlossen oder zur Realisierung an interessierte Leis-



tungsträger weitergegeben werden. Das Handbuch und weiterlaufende Massnahmen werden in den normalen Betrieb der Fachstelle übernommen. „Der gemeinsame Weg ist das Ziel“ – ausgehend von diesem Leitgedanken ist bereits das nächste Projekt angestossen worden: Mit graubündenHIKE soll in den kommenden vier Jahren ein analoger Massnahmenplan zum Thema Wandern realisiert werden.

RADNETZKONZEPTION IM KANTON ST. GALLEN

DEN RÜCKENWIND NUTZEN FÜR FLÄCHENDECKENDE PROJEKTARBEIT

DANIEL SCHÖBI, FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR, TIEFBAUAMT KANTON ST. GALLEN

JAN WENZEL, ASA AG, RAPPERSWIL-JONA

Der Weg zur ‚ausgezeichneten‘ Netzqualität im st. gallischen Langsamverkehr wurde 2013 bei der Verleihung des ‚International Transport Achievement Awards‘ der OECD mit dem Finaleinzug gekrönt. Bereits im Info Bulletin 02/2013 wurde über den Erfolg berichtet. Diesen Rückenwind hat der Kanton St. Gallen in der Zwischenzeit genutzt, um die ursprünglich agglomerationsfokussierte Projektarbeit auf das gesamte Kantonsgebiet auszuweiten und gleichzeitig weiter zu vertiefen.

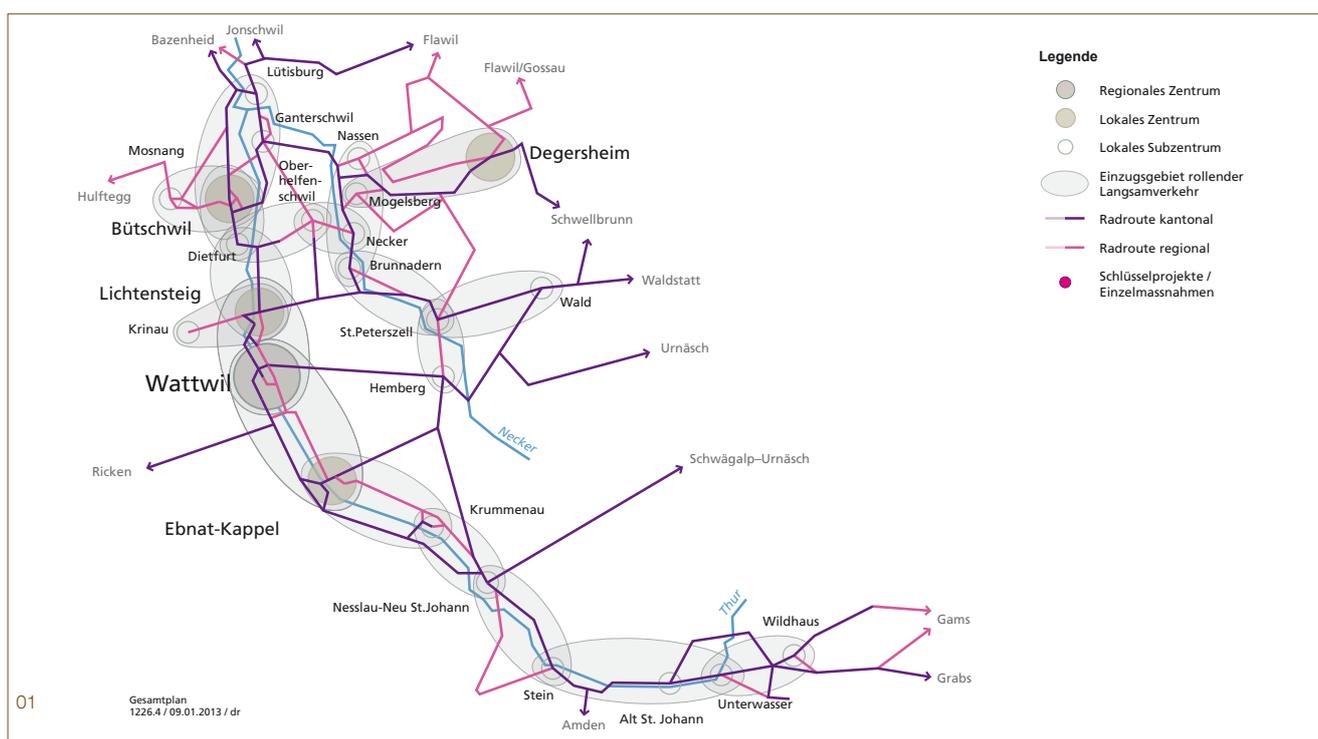
VOM AGGLOFOKUS ZUM KANTONALEN GESAMTWERK

Unter der Maxime ‚attraktiv – sicher – direkt‘ ist die Radnetzplanung im Kanton St. Gallen über die Perimeter der fünf Agglomerationsprogramme hinaus auf das gesamte Kantonsgebiet ausgedehnt worden. Auch im ländlicheren Raum ist die Auseinandersetzung betreffend Grunderschliessung mit dem Radverkehr geführt worden.

Heute stehen der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr und den Gemeinden bei ihrer täglichen Arbeit flächendeckend eine stimmige Netzkonzeption, kombiniert mit einer detaillier-

ten Schwachstellenanalyse und Massnahmenvorschlägen, zur Verfügung. Im Vergleich zum Projektstart im Jahr 2009 ist das klassierte Radnetz auf regionaler und kantonaler Stufe von ursprünglich rund 1'000 km auf 1'670 km angewachsen. Zu den bereits im Rahmen der Agglomerationsprogramme erfassten 6'000 Schwachstellen, Lücken und Massnahmen im Langsamverkehrsnetz kommen weitere 1'100 radspezifische Baustellen dazu.

Damit diese Datenmenge und Informationsdichte zielführend verfüg- und bearbeitbar bleiben, wurde das geodatenbasierende Tool ‚LVPORTAL‘ ebenfalls weiterentwickelt. Die aktuellsten Informationen zur Fuss- und Radwegplanung liegen nun zentral gebündelt vor. Nebst erfassten Schwachstellen und entsprechenden Vorschlägen für Reparaturmassnahmen sind weitere projektrelevante Themenfelder zentral abrufbar: z. B. Erhebung der öffentlichen Fahrradabstellanlagen, Attraktoren des Langsamverkehrs, das Schulwegnetz, bewilligte und realisierte Niedergeschwindigkeitszonen, Unfallkonzentrationen im Verkehrsnetz, LV-Optimierungen an Lichtsignalanlagen, die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Strassenabschnitten und die 1'500 sicherheitstechnisch überprüften Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen.



Unter dem Motto ‚agieren anstatt reagieren‘ sind die Ansprüche des Fuss- und Radverkehrs öffentlich präsent und rasch erfassbar. Bei Sanierungs- oder Ausbauprojekten an der Verkehrsinfrastruktur können die entsprechenden Bedürfnisse zu Projektbeginn eingesehen und in einer Gesamtkonzeption berücksichtigt werden. Es gilt das Holprinzip. Ergänzend zu den rund 700 Massnahmen, die mit der Umsetzung der Agglomerationsprogramme 2. Generation angepackt werden, legt die Fachstelle Langsamverkehr den Fokus auf die Behebung von Schwachstellen im Rahmen der laufenden Infrastruktursanierungen.

POTENZIALANALYSE ALS PRIORISIERUNGSHILFE

Mit der gleichwertigen Betrachtung des Freizeit- und Alltagsradverkehrs ist das kantonale und regionale Radnetz um rund 65% grösser geworden. Die finanziellen Mittel für die Infrastrukturoptimierung hingegen sind beschränkt und müssen dort eingesetzt werden, wo das beste Kosten- / Nutzenverhältnis gewährleistet ist. Für eine vergleichende Beurteilung von einzelnen Netzabschnitten fehlte eine Priorisierungshilfe. Aus diesem Bedürfnis heraus erteilte die Fachstelle Langsamverkehr der asa AG den Auftrag eine Potenzialanalyse zu entwickeln. Die erarbeitete GIS-basierte Bewertungsmatrix wurde während der Aufbauphase in einem Pilotgebiet getestet und aufgrund von Erkenntnissen aus einer Sensitivitätsprüfung optimiert. Die vergleichende Bewertung der unterschiedlichen Netzstrukturen im städtischen und ländlichen Raum war eine Herausforderung. Folgende vier Hauptkriterien prägen das heute im Einsatz stehende Bewertungssystem:

- Erschliessungsfunktion: Bedeutung im siedlungsstrukturellen Kontext (Wohnort- und Arbeitsplatzdaten)

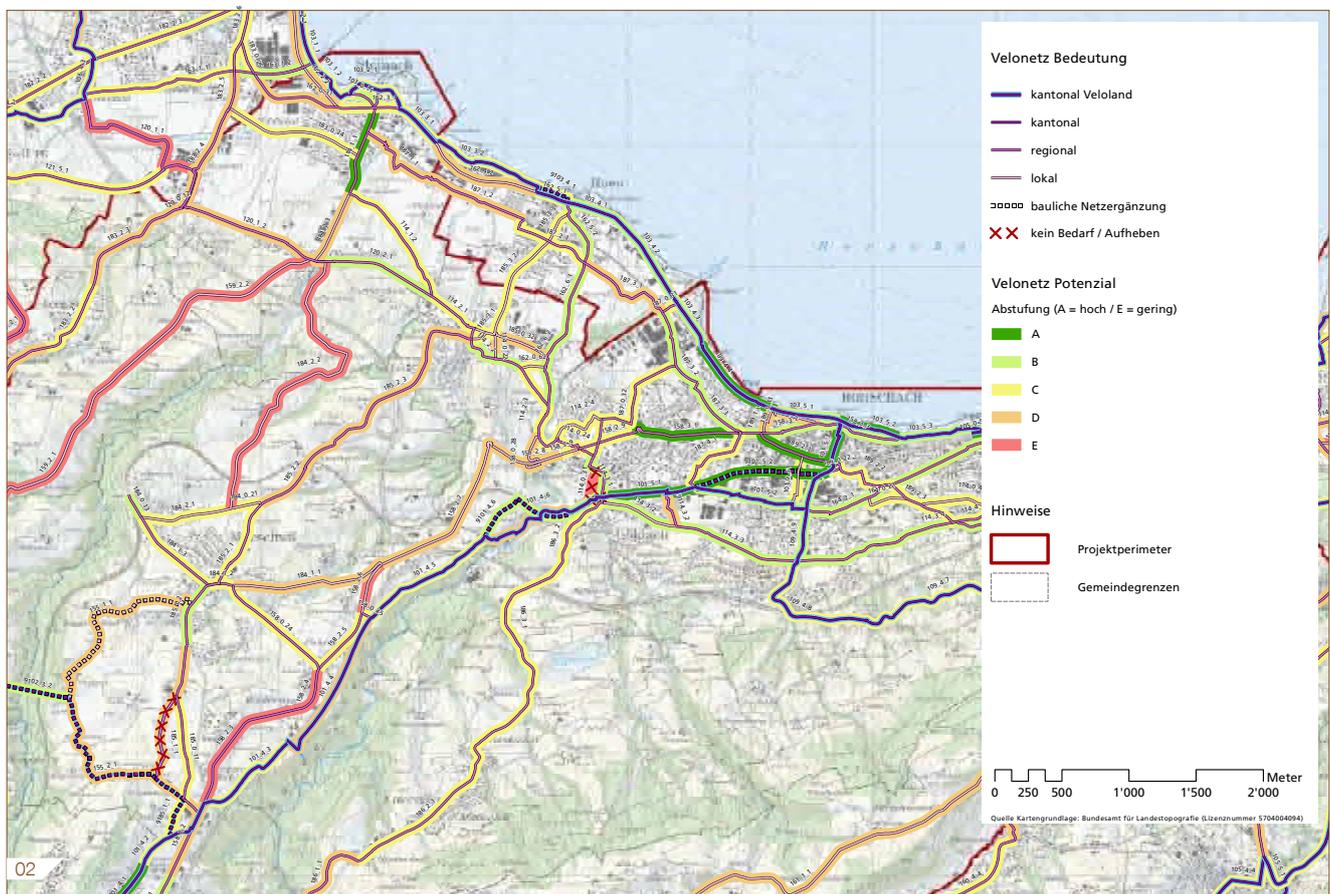
- Typologie: grundsätzliche Eignung bezüglich Funktions- und Nutzungstyp
- Linienführung: Bewertung von Direktheit, Topografie und Parallelführung
- Hierarchie: Berücksichtigung der touristischen Routen (SchweizMobil) in der Gesamtplanung

Nach der Anwendung der Potenzialanalyse über das klassierte Gesamtnetz werden Achsen oder einzelne Strecken mit hohem Nutzungspotenzial bzw. mit sehr guter Eignung für die Radfahrenden klar ersichtlich. Eine abgestufte Bewertung von A bis E ermöglicht eine harmonisierte, vergleichende Beurteilung der einzelnen Radstrecken bezüglich der vorgesehenen Netzklassierung (kantonale, regionale und lokale Bedeutung) und der künftigen Investitionen in die Infrastruktur.

FUSS- UND RADVERKEHRSFREUNDLICHE KANTONSSTRASSEN

Die Fachstelle Langsamverkehr hat sich ebenfalls zum Ziel gesetzt, auf den Kantonsstrassen eine adäquate fuss- und radverkehrsfreundliche Infrastruktur bereitzustellen. Anhand videobasierter Auswertungen werden aktuell die bestehenden Fahrbahnbreiten, Fahrbahnaufteilungen, Strasseneinbauten und Seitenbereiche mit der entsprechenden Fuss- und Radinfrastruktur in einer Datenbank erfasst. Diese Informationen ergänzen die vorliegenden Schwachstellenanalysen und bilden die Basis für die abschnittsweise Typologisierung und Bewertung der Kantonsstrassen.

Aus der Datenbasis wird ein Handlungsbedarf, unter Wahrung der Ansprüche des Fuss- und Radverkehrs, definiert. Pro-

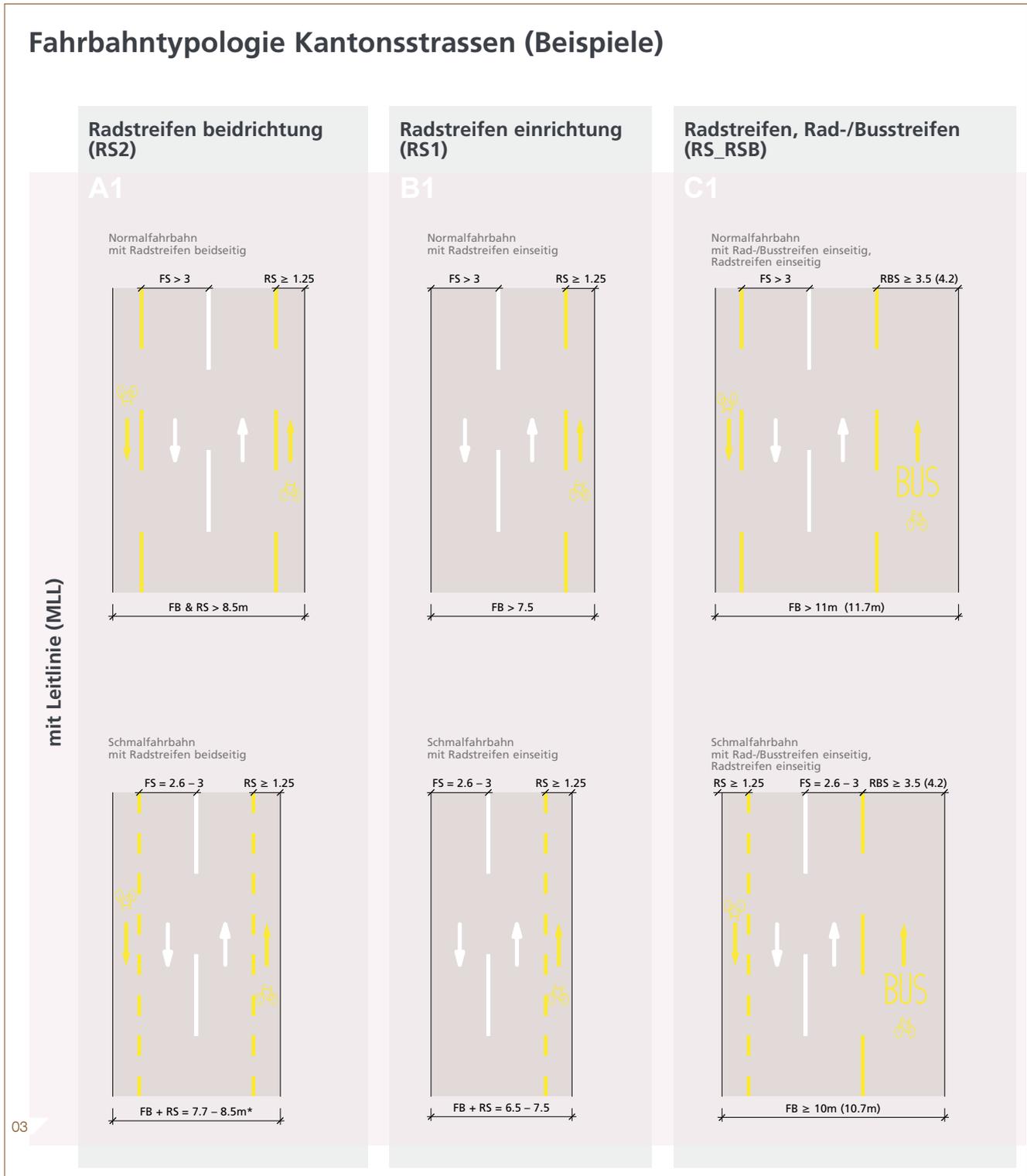


aktiv und unter Aufrechterhaltung der heutigen Funktion der Kantonsstrasse existieren künftige Planungsvorgaben betreffend Raumverteilung und Raumbedarf. Nebst Sofortmassnahmen kann ein dringender, mittlerer und langfristiger Handlungsbedarf bezeichnet werden. Mit diesem Arbeitsinstrument wird das heute existierende Risiko minimiert, dass Strassenabschnitte saniert werden, ohne dass die Bedürfnisse des Langsamverkehrs berücksichtigt werden. Auch diese Projektierungshilfe ist bereits im LV-Portal integriert.

KONSOLIDIRTER QUALITÄTSLEVEL DEFINIERT – ENDLICH!

Bis zum heutigen Zeitpunkt waren kantonale Richtlinien und Empfehlungen zu Radverkehrsanlagen im Kanton St. Gallen in-existent. Mit dem Ziel, eine einheitliche Projektierung, Realisierung, Markierung und Signalisation dieser Anlagen zu gewährleisten, hat die Fachstelle Langsamverkehr mit dem fachlichen Support des IRAPs (Institut für Raumentwicklung, Hochschule

Fahrbahntypologie Kantonsstrassen (Beispiele)



für Technik Rapperswil) eine kantonsinterne Projektgruppe mit Vertretern des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei ins Leben gerufen. Aus einem intensiven Entwicklungsprozess heraus sind spezifische Richtlinien unter anderem zur kantonalen Radinfrastruktur entstanden.

Für künftige kantonale Projekte sind diese Datenblätter verbindlich. Stadt- und Gemeindeverwaltungen können vom empfehlenden Charakter profitieren.

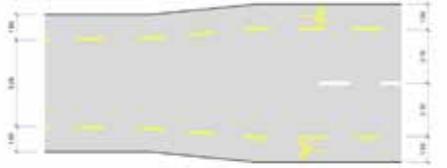
HSR
 HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
 RAPPERSWIL
 HOCHSCHULE FÜR INGENIEURWISSENSCHAFTEN

irap
 Institut für Raumfahrtplanung

Entwurf 7.3.2015

Kernfahrbahnen innerorts

Übergangssituationen
 Die Übergänge zwischen Kernbahnquerschnitten und anderen Querschnitten, die sich in der Breite deutlich unterscheiden, stellt eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Strassenraumgestaltung, der Verkehrssicherheit und der guten Funktionsfähigkeit dar. Die folgende Systemskizze zeigt eine einfache Form der Ausgestaltung eines solchen Übergangs.



Ausgestaltung eines Übergangs zwischen Kernfahrbahn und normal breitem Querschnitt

An Fussgängerquerungsstellen können Querschnittswechsel relativ gut eingepasst werden, wie die unten abgebildete Systemskizze zeigt.



Ausgestaltung eines Übergangs zwischen Kernfahrbahn und normal breitem Querschnitt

Unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs treten häufig beim Wechsel von Ausserortssituation zu Innerortslagen auf. Die folgende Systemskizze zeigt eine Lösungsmöglichkeit für den Fall mit richtungstrennten kombinierten Fuss- und Radwegen ausserorts. Bei einseitig angelegten Radverkehrsführungen ausserorts ist eine spezielle Ausgestaltung der Überquerungsstelle nötig.

04
5

DER RÜCKENWIND FLACHT NICHT AB

Nebst Einbettung der neuen Planungsinstrumente und Richtlinien in die kantonalen Verwaltungsstrukturen tritt die Fachstelle Langsamverkehr für weitere Etappenziele in die Pedale:

- Fahrradstrassen: Das kantonale Radroutenkonzept wird auf potenzielle Strecken hin untersucht, die sich als Velobahnen oder für das Verkehrsregime ‚Fahrradstrasse‘ eignen könnten. In diesem Kontext hat sich die Fachstelle Langsamverkehr zusammen mit der Stadt St. Gallen an einer Machbarkeitsstudie Velobahnen beteiligt. Abschliessende Erkenntnisse zu diesem Premiumprodukt für den Radverkehr wurden im Frühjahr vorgestellt und in das Agglomerationsprogramm 3. Generation eingebettet.
- Signalisationskonzept: Neben den Freizeitradrouten (SchweizMobil und weitere) fehlt eine logische Radwegweisung. Unter dem Leitspruch ‚so wenig wie möglich - so viel wie notwendig‘ stellt sich die Fachstelle Langsamverkehr der Herausforderung, ein modifiziertes Signalisationskonzept zu entwickeln und umzusetzen.
- Kommunikation: Durch Beteiligung an der Kampagne ‚clever mobil‘ (www.clemo.ch) und Unterstützung der nationalen Aktion ‚bike4car‘ wird nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch bei flankierenden Kommunikationsmassnahmen ein Gang höher geschaltet.

Mit 180 mm Federweg bügeln wir auch Stolpersteine weg und halten uns mit voller Fahrt auf Kurs! Herausforderungen und Zielrichtung sind bekannt.

-
- 01 Strukturbild Toggenburg
 - 02 Priorisierter Radnetzplan mit Potenzial
 - 03 Fahrbahntypologie Kantonsstrassen (Beispiele)
 - 04 Ausschnitt aus Richtlinien
 - 05 RMS (Road-Management-System) zur Erfassung der LV-Infrastruktur



05

STADT GENÈVE: EIN FILM FÜR DAS INDIREKTE LINKSABBIEGEN

BARBARA PILLONEL, STADT GENÈVE

Die Stadt Genève fördert die Sicherheit für den Veloverkehr und ermöglicht an mehreren Kreuzungen das indirekte Linksabbiegen. Ein Film zeigt, wie das in der Schweiz noch wenig verbreitete Angebot genutzt werden kann.

Viele Randbedingungen erschweren das Befahren einer Kreuzung mit dem Velo: hohe Verkehrsbelastung, mehrstreifige Fahrbahnen und Tramschienen, die zu queren sind. Zudem fehlt an solchen Örtlichkeiten häufig der Platz für Massnahmen, die ein sicheres, direktes Linksabbiegen des Veloverkehrs ermöglichen.

Die Stadt Genève bietet deshalb an mehreren Kreuzungen das indirekte Linksabbiegen an. Das indirekte Linksabbiegen eignet sich für geübte und weniger geübte Velofahrende. Der Vorteil: Mit dem indirekten Linksabbiegen kann man am rechten Fahrbahnrand bleiben. Somit entfallen heikle, Fahrstreifen querende Manöver.

Untersuchungen und Beobachtungen haben gezeigt, dass die Angebote unterschiedlich angenommen werden. Kreuzungen mit einer deutlichen Veloführung wie beispielsweise Randsteinen und eigenen Ampeln werden häufiger korrekt genutzt als Kreuzungen mit lediglich einer Bodenmarkierung.

Die Stadt Genève will deshalb die Bevölkerung über die Benutzung des indirekten Linksabbiegens informieren. Das neue Angebot soll einerseits vor Ort mit Schildern und Markierungen deutlicher signalisiert, andererseits soll mittels Öffentlichkeitsarbeit auf die richtige Benutzung hingewiesen werden. Die Stadt Genève hat zu diesem Zweck einen kurzen Film über das korrekte Linksabbiegen erstellt.

Dieser kann angesehen werden unter: www.ville-geneve.ch; im Suchfeld «tourner à gauche» eingeben.

Das indirekte Linksabbiegen ermöglicht ein sicheres Abbiegen nach links trotz hoher Verkehrsbelastung und mehrstreifigen Fahrbahnen. Das Angebot wird durch das gelbe Piktogramm „Velo“, ergänzt mit einem gelben Pfeil, angezeigt. Das Piktogramm ist vor der weissen Haltelinie der Fahrstreifen des übrigen Verkehrs oder vor einem Fussgängerstreifen platziert.

Erster Schritt: Das Velo fährt mit dem übrigen Verkehr und hält dann rechts bei der Markierung für das indirekte Linksabbiegen.

Zweiter Schritt: Sobald die Ampel auf Grün steht, kann die Kreuzung überquert werden.



MITGLIEDERVERSAMMLUNG VELOKONFERENZ SCHWEIZ 2015 IN BELLINZONA

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Velokonferenz Schweiz besuchte das Tessin und führte ihre 26. Mitgliederversammlung in Bellinzona durch. Vielen herzlichen Dank an Gabrio Baldi und seine Kollegen für die Organisation und das attraktive Rahmenprogramm sowie an den Kanton Tessin für die grosszügige Unterstützung.

DER OFFIZIELLE TEIL

Die Versammlung war in diesem Jahr kurz, da weder inhaltliche Weichen gestellt noch Statuten geändert wurden. Aus dem Vorstand verabschiedeten sich Urs Walter, der von der Stadt Zürich zum Bundesamt für Strassen ASTRA wechselt und Peter Stirnimann vom Kanton Graubünden, der sein Arbeitspensum reduziert. Beide haben die Velokonferenz wesentlich mitgetragen: Urs als innovativer Präsident - er hat uns unter anderem die Niederlande und deren Veloinfrastruktur näher gebracht - und Peter mit seinem nicht nur theoretischen Bezug zum Velotourismus: er hat mit uns Downhill-Strecken befahren und wenn's schwierig wurde auf die „Chickenlines“ hingewiesen. Neu in den Vorstand gewählt wurden Lukas Stadtherr von der Stiftung SchweizMobil mit Bezug zum Velotourismus und Raphael Knuser von der Stadt Zürich als Nachfolger von Urs Walter. Neuer Präsident wird Roland Pfeiffer (Stadt Bern), unterstützt von der bisherigen Vize-Präsidentin Cindy Freudenthaler (Stadt Lausanne).

DAS REFERAT

Martino Colombo erläutert die Veloförderung des Kantons Tessin anhand von Strategie, Budgets und Projekten. Der Anstoss zur Veloförderung im Kanton Tessin kam aus touristischen Kreisen. Der Kanton Tessin weist dichte Siedlungsräume auf, in denen der Veloverkehr eine bedeutendere Rolle im Alltagsverkehr spielen soll als bisher, dies auch dank der E-Bikes. Positiv aufgefallen ist bei den vorgestellten Projekten deren hohe gestalterische Qualität.

DIE EXKURSIONEN

Die Tessiner Kollegen boten uns zwei attraktive Führungen an; viele von uns hätten gerne beide mitgemacht:

- neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke über den Ticino mit Besuch der modernen Architektur in der Gemeinde Monte Carasso und den ortsplannerischen Ideen sowie Bauten des Architekten Luigi Snozzi
- den Besuch der alten Ticino-Brücke, Rundgang über die Stadtmauern des Castelgrande in die Altstadt und anschliessend Begehung des historischen Weges „Nocca“ zum Castello di Montebello

Das Referat sowie Unterlagen zu den Exkursionen sind auf der Webseite der Velokonferenz Schweiz erhältlich.

01 Fuss- und Veloverkehrsbrücke über den Ticino



01



CLAUDE MOREL, STADT GENÈVE

An der Kreuzung der Eurovelorouten Nummer 1 und 6 gelegen; auf dem fünften Platz der velofreundlichsten Städte der Welt: die Metropole Nantes war vom 2. bis 5. Juni Gastgeberin der Velo-City 2015.

DIE METROPOLE NANTES

Die Metropole Nantes umfasst 600'000 Einwohnerinnen und Einwohner in 24 Gemeinden auf einer Fläche von 55 Hektaren. Es wurde ein leistungsfähiges Tramnetz gebaut und der öffentliche Verkehr mit einem System von Expressbussen ergänzt. Doch Nantes ruht nicht. 2009 wurde der «Plan Velo» in Kraft gesetzt. Heute gibt es 470 km Radwege, 2'000 überwachte oder abschliessbare Veloparkplätze und das Veloverleihsystem «Bicloo» mit 900 Velos.

DER KONGRESS

Über 1'500 Personen nahmen am Kongress teil, darunter auch eine kleine Delegation aus der Schweiz. Es wurden Plenumsveranstaltungen und Workshops in diversen Formen angeboten. Ergänzend fanden Exkursionen statt und in der ganzen Stadt waren Plakate zu verschiedenen Themen aufgehängt.

PLENEN

Der Kongress wurde von Johanna Rolland, Stadtpräsidentin von Nantes, und Manfred Neun, Präsident der ECF (European Cyclists Federation) eröffnet. Johanna Rolland wies auf den Zusammenhang mit der Klimakonferenz der Vereinten Nationen hin, die im November 2015 in Paris stattfindet. Dank dem Velo kann wesentlich Treibstoff gespart und die Umweltbelastung eingedämmt werden. In Paris soll eine Charta zugunsten des Veloverkehrs verabschiedet werden. Die Metropole Nantes will

bis 2030 den Schadstoffausstoss um 50% reduzieren und damit den Treibhauseffekt reduzieren. Auch im Rahmen dieser Überlegungen spielt das Velo eine wichtige Rolle.

PARALLELE WORKSHOPS

Die parallel veranstalteten Workshops am Kongress behandelten mannigfaltige Themen: insbesondere Veloverkehrszählungen, Leistungsfähigkeit, Infrastrukturmassnahmen, Veloparkierung, Veloverleihsysteme usw.

PLAKATE

90 Plakate mit verschiedenen Inhalten regten zur Diskussion an. Die Plakate stammten aus zahlreichen Ländern und wurden von Behörden aber auch von lokalen Interessengruppen verfasst.



02



01

EXKURSIONEN

Die Exkursionen ermöglichten es, Theorie und Praxis zu verbinden und die Themen der Workshops vor Ort zu diskutieren. Zusätzlich richtete die Stadt Nantes drei Velorundfahrten ein mit den Themen «Hauptachsen», «Veloweg Loire», «Massnahmen und Gestaltung des Erdre-Ufers». In Nantes findet man bekannte Massnahmen, aber auch eine Eigenkreation mit dem Namen «chaucidous», die in etwa der schweizerischen Kernfahrbahn entspricht, auf der aber der Veloverkehr Priorität genießt.



DAS VELO-DORF

Während fünf Tagen war das Velo-dorf ein beliebter Treffpunkt für Kongressteilnehmende und Bevölkerung. Das vielfältige Rahmenprogramm folgte dem Motto «Ode an das Velo».



VELOKUNDGEBUNG

Einer der Höhepunkte des Kongresses war der Umzug von über 7'000 Velofahrerinnen und Velofahrern. Die 12 km lange Strecke durch das Zentrum von Nantes wurde zurückgelegt von Gelegenheitsfahrern und Profis, Alltagsfahrerinnen und Freizeitradlern, Anfängerinnen und Geübten, allein oder in Gruppen, auf alten Velos oder Rennrädern, auf Fixies oder BMX, von Familien und Sportgruppen auf Tandems ... und vielen mehr.



Es gäbe noch viel zu berichten über die Velocity 2015 und über die Rolle des Velos in unserer Gesellschaft. Das nächste internationale Rendez-vous kommt bestimmt und findet statt an der «VELO-CITY GLOBAL 2016» vom 7. Februar bis 1. März in Taipei, Taiwan.

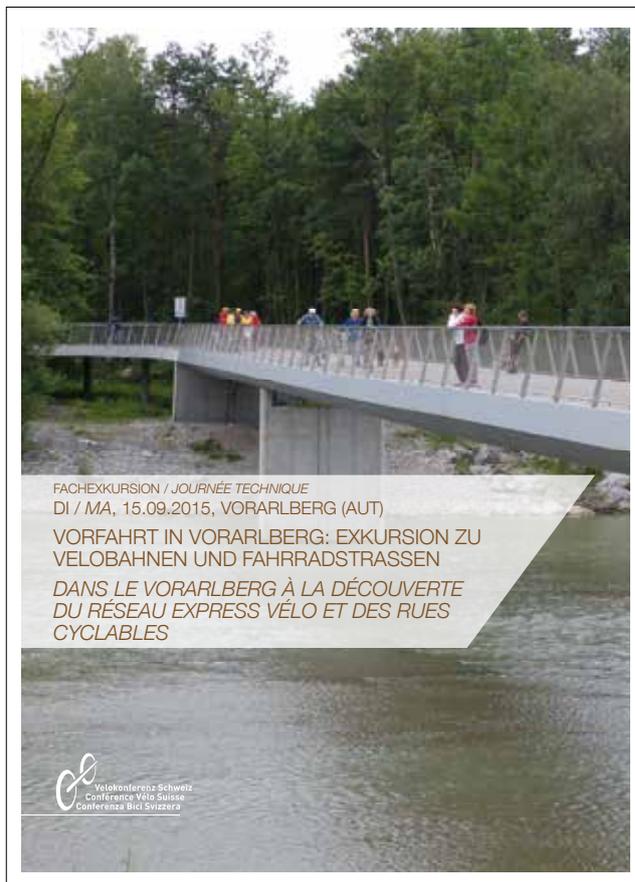
-
- 01 Schweizer Delegation an der Velo-City 2015
 - 02 Plakat der Stadt Genf
 - 03 „Chaucidous“
 - 04 Velo-Dorf
 - 05 Veloumzug

EXKURSION VELOKONFERENZ SCHWEIZ

VORFAHRT IN VORARLBERG:

VELOBAHNEN UND FAHRRADSTRASSEN

Die Schweiz forscht und plant - Vorarlberg realisiert. Die Exkursion der Velokonferenz Schweiz vom 15. September 2015 führt ins nahe Ausland zu gebauten Radschnellrouten, Fahrradstrassen, Brücken und Tunnels. Die Massnahmen sind eingebettet in die Radverkehrsstrategie Vorarlberg und das Landesroutenkonzept, die an der Veranstaltung ebenfalls vorgestellt werden. Anmelden kann man sich bis am 15. August unter www.velokonferenz.ch; hier sind auch weitere Informationen zu finden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.



VELOKONFERENZ SCHWEIZ

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

