

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

## COVID-19: SOFORTMASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR



# INHALT

---

## 3 EDITORIAL

---

- 4 GENF: COVID-19-SOFORTMASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR  
BARBARA PILLONEL, DELEGIERTE FÜR KOMMUNIKATION UND FÖRDERUNG DES FUSS- UND VELOVERKEHRS ABTEILUNG PLANUNG, BAU UND MOBILITÄT, STADT GENF
- 

- 8 DER KANTON WAADT SCHALTET EINEN GANG HÖHER!  
LAURENT DUTHEIL, CO-DIREKTOR TRANSITEC INGENIEUR AG
- 

- 14 ...UND LAUSANNE BOUGE!  
LAURENT DUTHEIL, CO-DIREKTOR TRANSITEC INGENIEUR AG
- 

- 16 FRANKREICH GIBT SCHUB: VELOPOLITIK IN ZEITEN VON COVID-19  
DOROTHÉE APPERCEL, BEAUFTRAGTE FÜR KOMMUNIKATION, VÉLO & TERRITOIRES
- 

- 21 AKTUELLES AUS DEM ASTRA  
MARTIN URWYLER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, BEREICHSLEITER LANGSAMVERKEHR UND HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

## IMPRESSUM

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

## KONZEPT UND REDAKTION

Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

## LEKTORAT

Iris Diem, [diem.text](mailto:diem.text), Biel/Bienne, [irisdiem@bluewin.ch](mailto:irisdiem@bluewin.ch)

## GESTALTUNG

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, [www.co-dex.ch](http://www.co-dex.ch)

## ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH - DEUTSCH

Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

## TITELBILD

Genf (Foto: Ville de Genève, Didier Jordan)

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Das Jahr 2020 wird uns wohl noch lange in Erinnerung bleiben – plötzlich ist vieles anders. Von einem auf den anderen Tag müssen wir unser Verhalten ändern, im Homeoffice arbeiten, Kontakte einschränken, unsere Mobilität überdenken und anpassen. Verhaltensänderungen, die sonst meist Jahre brauchen, werden von einem auf den anderen Tag Tatsache.

Die aktuelle Situation lädt zum Nachdenken ein – auch zum Thema Mobilität. Eindrücklich war, wie die Städte in den Tagen des Lockdowns von den Autos «befreit» waren. Die viel diskutierte Umverteilung des öffentlichen Raums fand auf einmal statt.

Viele Städte weltweit haben in der Krise den Spielraum genutzt und die Chance gepackt, dem Fuss- und Veloverkehr mit temporären Massnahmen mehr Platz zu schaffen. In Frankreich wurden bis Ende November über 620 km neue Veloinfrastrukturen realisiert und rund 450 km sind in den nächsten Wochen und Monaten geplant. Ein Leitfaden «Aménagements cyclables provisoires: tester pour aménager durablement» (Temporäre Massnahmen für den Veloverkehr: Versuchsanordnungen, die definitiv werden können) wurde zur Unterstützung der Behörden erstellt. Die Umsetzungen folgen dem Motto: Versuchen – Fehler machen – Bewerten und Verbessern.

Auch unsere Kollegen in der Romandie haben die Chance gepackt, Pop-up-Velomassnahmen zu erstellen, allen voran die Kantone Genf und Waadt. Mit vereinfachten Bewilligungsverfahren wurden provisorische Verkehrsanordnungen unkompliziert ermöglicht. Der Kanton Waadt hat seine Gemeinden explizit aufgefordert, schnell umsetzbare Massnahmen für den Veloverkehr voranzutreiben. Um diese Projekte zu unterstützen, hat der Kanton entsprechende Massnahmenblätter zur Verfügung gestellt.

Wieso hat die Deutschschweiz es verpasst, im Rahmen der Corona-Krise die Umverteilung des öffentlichen Raums voranzutreiben? Sind die Politikerinnen und Politiker in der Westschweiz mutiger oder eher bereit, etwas Provisorisches zu erstellen?

Noch bleibt Zeit, auch in der Deutschschweiz die Umverteilung des öffentlichen Raums mit Pop-up-Massnahmen voranzutreiben – wir bleiben dran!

Wir wünschen Ihnen erholsame Festtage und gute Gesundheit im 2021!

Kathrin Hager  
Präsidentin Velokonferenz Schweiz



Lavaux VD (Foto: Transitec)

# GENF: COVID-19-SOFORTMASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR

BARBARA PILLONEL, DELEGIERTE FÜR KOMMUNIKATION UND FÖRDERUNG DES FUSS- UND VELOVERKEHRS  
ABTEILUNG PLANUNG, BAU UND MOBILITÄT, STADT GENF

Wie kann im Anschluss an die Ausnahmesituation wegen Covid-19 der Agglomerationsverkehr neu organisiert werden? Und wie können zugleich die Empfehlungen des Bundes umgesetzt und ein Verkehrsverhalten angestrebt werden, das Ansteckungen mit Covid-19 möglichst verhindert?

STADT UND KANTON GENF ERSTELLEN RADWEGE, DIE AUCH NACH DER AUSNAHMESITUATION WICHTIGE BESTANDTEILE DER VERKEHRSMOBILITÄT BLEIBEN SOLLTEN.

Die Stadt und der Kanton Genf haben gemeinsam beschlossen, das Velo aufgrund seiner Effizienz zu bevorzugen: es ist ein ideales Verkehrsmittel und eignet sich in Bezug auf Zeit und gefahrene Kilometer bestens für die städtische Mobilität. Darüber hinaus bietet es wesentliche Vorteile im aktuellen Gesundheitskontext: Es ermöglicht, sich in öffentlichen Räumen unter Einhaltung des physischen Abstands zu bewegen und so Ansteckungen zu vermeiden.

Die Behörden befürchteten, dass nach Lockerung der strengen Covid-Massnahmen die Benutzerinnen und Benutzer vom ÖPNV auf das Auto umsteigen und dies zu einer massiven Überlastung gewisser Strassen durch motorisierten Individualverkehr führen würde. Stadt und Kanton Genf wollen das Velo als Verkehrsmittel attraktiv machen und eine dem Sicherheitsniveau des Autoverkehrs ebenbürtige Infrastruktur bereitstellen. Damit will man die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer weiterhin auf ihrem Velo halten, insbesondere aber auch das Umsteigen vom ÖV oder von motorisierten Fahrzeugen auf das Velo fördern.

Die Umsetzung der Massnahmen in nur zwei Monaten war möglich, weil Stadt und Kanton die gute Vorarbeit der gemeinsamen «Task Force Veloverkehr» nutzen konnten. Diese besteht seit 2018. An den regelmässigen Treffen wurden Massnahmen für die Realisierung von Velobahnen erarbeitet. Sie umfassen ein Routennetz, das in der Regel ins Stadtzentrum führt, die Koordination der kantonalen und kommunalen Routen, die Anpassung der Parkmöglichkeiten und die Sicherung der Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und dem Stadtzentrum. Im Vordergrund standen die Qualität und Durchgängigkeit der einzelnen Routen.

## UMSETZUNG

Für die Realisierung wurden unterschiedliche Massnahmen aufeinander abgestimmt. So erfolgte auf einigen Strecken eine Temporeduktion des motorisierten Individualverkehrs von 50 km/h auf 30 km/h und eine entsprechende Anpassung der Beleuchtung; es wurden Parkplätze aufgehoben - hauptsächlich solche in einer blauen Zone und solche für Motorräder - und Fahrspuren für Velos oder sogar für die gemischte



Informationstafel zu Beginn jedes neuen Radwegs.



Signet auf der Fahrbahn. Dank Wiederholung steigt die Erkennbarkeit der Route für alle Verkehrsteilnehmenden.

Nutzung mit dem öffentlichen Verkehr freigegeben. Diese letzte Massnahme war zweifellos die gewagteste, aber, wie sich herausstellte, auch die effektivste!

Auf administrativer Ebene wurden auf der Grundlage angepasster Markierungspläne provisorische Verkehrsanordnungen erlassen. Diese können wie Baustellenmassnahmen alle 60 Tage erneuert werden. Es wurden hauptsächlich neue Markierungen angebracht und Verkehrssignale installiert. Diese wurden an einigen Orten mit Pollern ergänzt, um bestimmte räumliche Nutzungen klar voneinander abzugrenzen.

### KLARE KOMMUNIKATION, GUTE ERKENNBARKEIT

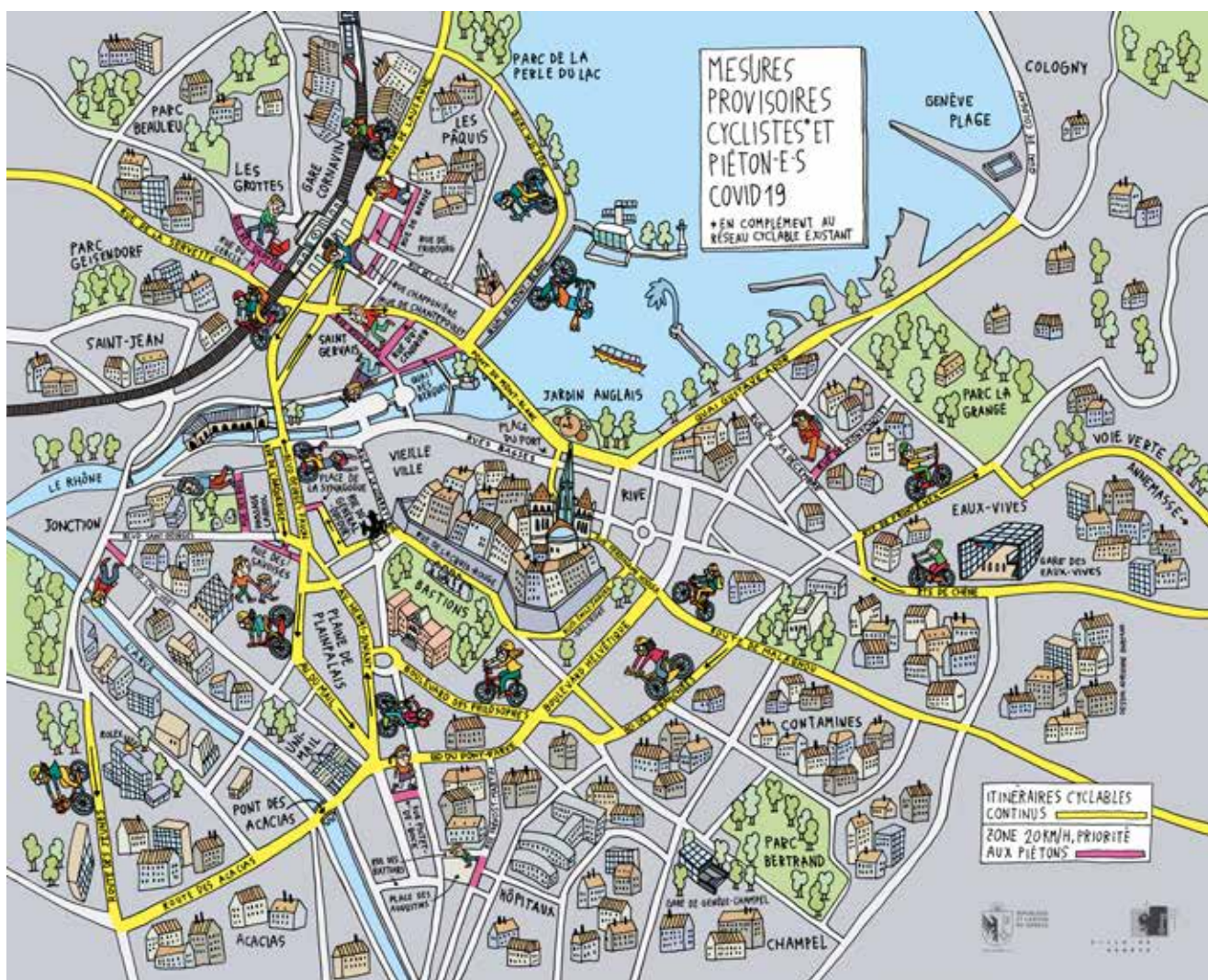
Parallel zu diesen Massnahmen wurden eine offensive Kommunikationskampagne und eine spezifische Signaletik entwickelt. Ziel war die gute Erkennbarkeit der ausgebauten Abschnitte mit neuen, direkten Wegen und die Förderung des Velofahrens als wirksame Alternative zur motorisierten Mobilität unter respektvoller Wahrung physischer Distanz. Der Slogan «Veloachse: Veloverkehr auf der Überholspur» bildet den Kontext für diese aussergewöhnliche Aktion.

Die für die Kommunikation gewählten Elemente lehnen sich grafisch an die Covid-19-Plakate des Bundes an. Insbesondere das rosa Plakat «So schützen wir uns», das sich von den Farbcodes von Strassenmarkierungen oder Signalisatio-

nen abhebt, ist im öffentlichen Raum besonders gut sichtbar. Dieses Rosarot wurde für Plakate im F4-Format übernommen, welche am Eingang jedes neuen Radwegs platziert sind und durch eine am Boden angebrachte Markierung ergänzt werden. Die Markierung erscheint auf der Route als wiederkehrendes Erkennungsmerkmal. Zusätzlich zu diesen Massnahmen sollte ein Gesamtüberblick über alle Massnahmen geschaffen werden, auch über die Massnahmen für den Fussverkehr (siehe Kasten). Zu diesem Zweck erstellte die Illustratorin Adrienne Übersichtskarten. Diese heben sich von technischen Darstellungen ab und verleihen den Massnahmen eine menschliche Dimension.

### FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER WERDEN EBENFALLS BERÜCKSICHTIGT!

In Quartieren und belebten Gebieten wurden neun Begegnungszonen eingerichtet. Dank dieser Massnahme erhalten die Fussgänger mehr Platz, damit sie sich mit genügend Abstand im öffentlichen Raum aufhalten können und die Ansteckungsgefahr mit Covid-19 reduziert wird. Zudem wurden Aussenbereiche von Cafés und Restaurants eröffnet oder vergrössert, so dass die Betreiber ihre Kundschaft unter guten sanitären Bedingungen bedienen können.



Übersichtskarte: die Darstellung von Personen betont den menschlichen Aspekt der Massnahmen.



Quai du Mont-Blanc: neuer Radweg auf aufgehobenem Fahrstreifen.



Quai du Mont-Blanc. Violett: Markierung entfernt; gelb: neuer Radweg.

### ZURÜCK ZU DEN VELOMASSNAHMEN

Während der Betriebsphase konnten die Behörden den Nutzen und das Funktionieren der neuen Radwege aufgrund von Beobachtungen vor Ort überprüfen. An verschiedenen Orten waren Anpassungen nötig und ein Projekt im Eaux-Vives-Quartier wurde fallen gelassen, weil es mehr Probleme verursachte als Lösungen brachte.

### ZUNAHME DES VELOVERKEHRS

Fixe Zählrichtungen, die sich an mehreren grösseren Einfallsachsen ohne spezifische Veloverkehrsmassnahmen befinden, zeigen eine Zunahme des Veloverkehrs um 22 % zwischen 2019 und 2020. Die Covid-19-Einrichtungen verzeichneten in der letzten Juniwoche einen anfänglichen Spitzenwert von mehr als 23'500 Nutzern, gemessen in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten. Ein neuer Höchststand mit fast 25'000 Nutzerinnen in den gleichen Spitzenzeiten wurde in der Woche des Schuljahresbeginns beobachtet. Zwischen

Mai und Ende August nahm die Nutzung dieser temporären Einrichtungen um mehr als 28 % zu. Diese Ergebnisse decken sich mit den Schlussfolgerungen aus der Umfrage des Labors Mobilhome der EPFL zu den Auswirkungen von Covid-19 auf die Mobilität auf europäischer Ebene: «Je günstiger das städtische Umfeld für das Radfahren ist, desto mehr hat der Anteil des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen zugenommen».

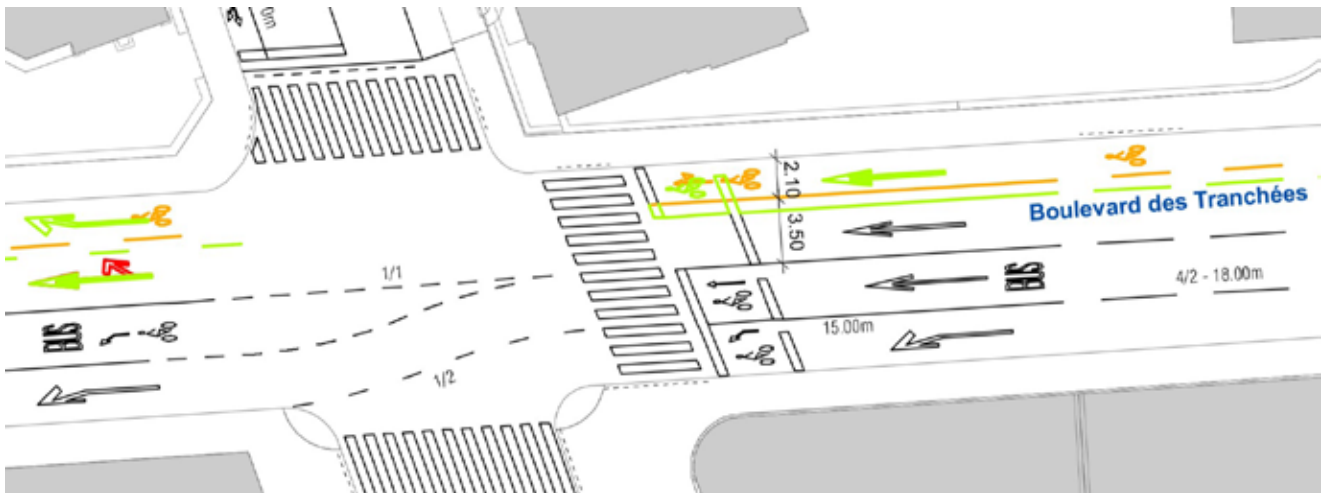
### DIE VELOFAHRENDEN SIND ZUFRIEDEN!

Im August 2020 führten der Kanton und die Stadt Genf eine Online- und Strassenumfrage bei Velofahrenden durch. Aus den 1'000 Antworten geht hervor, dass die Mehrheit der Befragten Genferinnen bzw. Genfer sind (90 %), von denen 77 % die neuen Infrastrukturen regelmässig und 82 % mehr als zwei- bis dreimal pro Woche nutzen. Fast 80 % der Befragten sind sehr dafür, die neuen Infrastrukturen dauerhaft zu installieren. Zwei Drittel sagen, dass sie das Velo im Allgemeinen und diese Strecken im Besonderen häufiger benutzen wollen. Die Krite-



Quai du Mont-Blanc. Die gesicherte Route kann nun auch mit Kindern befahren werden.





Bd des Tranchées. Neuer Radweg: 2.10 m breit; nur noch ein Fahrstreifen, 3.50 m breit, für den übrigen Verkehr.



Bd des Tranchées: Provisorischer Radweg (Velo und Bus auf gemeinsamem Fahrstreifen).



Bd Georges-Favon: Radweg dank Aufhebung eines Fahrstreifens für den übrigen Verkehr.

rien Benutzerfreundlichkeit und Sicherheit werden von 4 von 5 Befragten positiv bewertet.

### WIE GEHT ES WEITER?

Diese Ergebnisse bestärken die Behörden in ihrer Bereitschaft, eine kontinuierliche und sichere Veloverkehrsinfrastruktur im Stadtzentrum aufzubauen und diese Entwicklung gemäss den Standardverfahren fortzusetzen. Mehrere Projekte laufen bereits oder stehen vor der Baugenehmigung; in diesen Fällen ermöglicht die Erweiterung der Baustellenmassnahmen die Aufrechterhaltung der Massnahmen bis zum endgültigen Bau. Für andere gelten die üblichen Verfahren.

### SCHLUSSFOLGERUNG

Die ausgeführten Massnahmen und nachfolgenden Untersuchungen bestätigen die Behörden auf dem eingeschlagenen Weg: parallel zu der Lockerung der Covid-19-Massnahmen ist sehr schnell eine Veloverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, um die Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr zu minimieren und allgemeine Verkehrsstaus so weit wie möglich zu vermeiden. Gleichzeitig tragen die Infrastrukturmassnahmen zur Verringerung von Umweltverschmutzung und Lärm bei.

Fotos: Ville de Genève, Didier Jordan

# DER KANTON WAADT SCHALTET EINEN GANG HÖHER!

LAURENT DUTHEIL, CO-DIREKTOR TRANSITEC INGENIEUR AG

Die Covid-19-Gesundheitskrise im März 2020 kam unerwartet und erforderte in der Schweiz einen Lock-down. Die Massnahmen im Zusammenhang mit der ersten Welle der Pandemie führten zu einem Stillstand der Wirtschaft und einer deutlichen Zunahme der Telearbeit. Die Mobilität wurde durch die Pandemie vollständig verändert, mit einem Einbruch des motorisierten Verkehrs, der öffentlichen Verkehrsmittel und einer verstärkten Nutzung der sanften Mobilität<sup>1</sup>.

## 1. DER VELOBOOM AUFGRUND DER KRISE WURDE IN DER WESTSCHWEIZ SOFORT ERKANNT UND GEFÖRDERT

Seit April 2020 werden in vielen Städten Europas, insbesondere in Frankreich, vorübergehend Radwege eingerichtet, die später als «Corona-Pisten» bezeichnet werden. In Frankreich zum Beispiel werden in den Städten nicht weniger als 1'000 km Radwege geschaffen. In der Schweiz ging Genf mit spektakulären Massnahmen voran, indem es zahlreiche velo- und fussgängerfreundliche Einrichtungen auf wichtigen Achsen erstellte. Einige Monate später wird das Engagement von Kanton und Stadt Genf von der Vereinigung «Rue de l'Avenir» mit einem Preis belohnt. Der Kanton Waadt verharnte nicht am Wegrand und wechselte ebenfalls in einen höheren Gang, um sich aus dem Feld zu lösen und die Spitzengruppe zu erreichen.

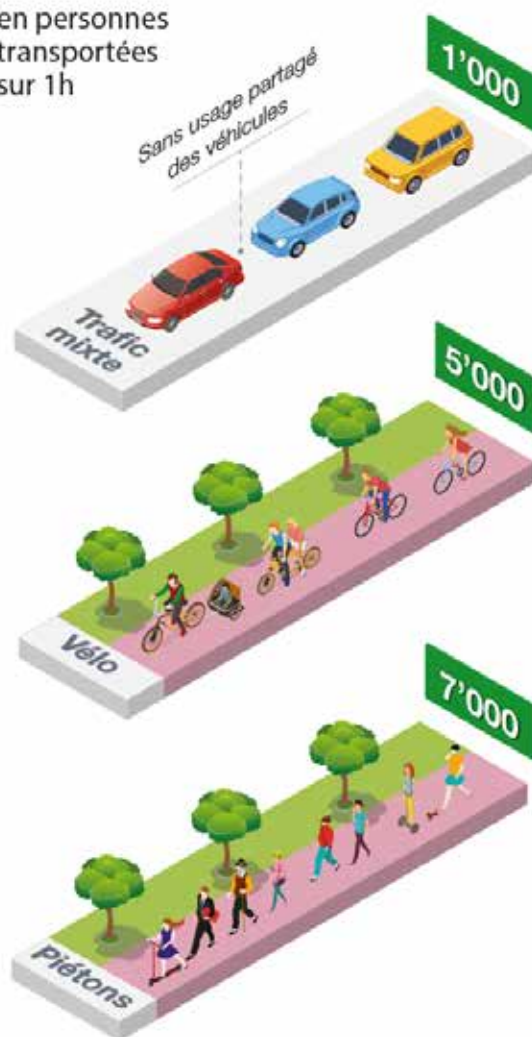
So hielt es der Waadtländer Staatsrat für entscheidend, in Übereinstimmung mit dem Waadtländer Klimaplan das Velofahren zu fördern, um bei einer Erholung der Wirtschaft die Risiken einer massiven Verlagerung der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs auf den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen.

## DIE VISION EINER MULTIMODALEN UND NACHHALTIGEN MOBILITÄT

Für alle kurzen Wege ist es wünschenswert, dass sie möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, damit mehr Menschen gleichzeitig im gleichen Raum unterwegs sein können. Wenn man bedenkt, dass 50 % der Fahrten im Kanton Waadt weniger als 3 km (10 - 12 Minuten mit dem Velo) betragen, ist das Potenzial für den Veloverkehr sehr gross. Die Zunahme von elektrisch unterstützten Fahrrädern (E-Velos) macht es auch möglich, Entfernungen von 10 - 12 km pro Fahrt, die etwa 20 Minuten mit einem E-Velo 45 benötigen, ins Auge zu fassen.

## Capacité d'écoulement théorique d'une voie

en personnes transportées sur 1h



Garfik: Transitec

«Um eine Lockerung der Massnahmen erreichen zu können, müssen wir pragmatisch sein, ohne unser Mobilitätssystem zu stören. Die Förderung des Velofahrens wird dazu beitragen, Staus auf den Strassen zu vermeiden. Um mehr Platz im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, insbesondere in der Hauptverkehrszeit, ist das Engagement aller notwendig, insbesondere das der Unternehmen», erklärte Nuria Gorrite, Staats-

<sup>1</sup> <https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/>



rätin und Vorsteherin der Abteilung Infrastruktur des Kantons Waadt, in der Pressemitteilung vom 2. Juni 2020.

Auf ihre Initiative hin hat die Direktion für Mobilität und Strassen (DGMR) des Kantons Waadt beschlossen, ab Mai 2020 auf zwei Ebenen rasch und pragmatisch zu handeln, um die Bedingungen für die Fortbewegung mit dem Velo zu verbessern:

- provisorische Velomassnahmen auf Ausserortsabschnitten der Kantonsstrassen realisieren
- die Gemeinden auffordern, temporäre Veloinfrastruktur in ihrem Zuständigkeitsbereich umzusetzen

Von Anfang an bestand die Strategie des Kantons darin, in diesen beiden Bereichen parallel zu handeln. Um diese Ziele zu erreichen, wurde die DGMR vom Ingenieurbüro Transitec unterstützt.

## 2. PROVISORISCHE VELOMASSNAHMEN AUSSERORTS

Die Gelegenheit zur Optimierung der Verkehrsbedingungen für den boomenden Veloverkehr während der Gesundheitskrise veranlasste die Waadtländer Behörden zur Einführung innovativer Übergangsregelungen.

Trotz der durchschnittlichen Fahrbahnbreiten beschloss der Kanton Waadt, auf den Kantonsstrassen ausserorts Radstreifen zu markieren, auch wenn die Abmessungen für eine solche Massnahme normalerweise als ungenügend betrachtet werden. «Der Kanton beabsichtigt, diese Verbesserungen auf Kantonsstrassen durchzuführen, die Teil des kantonalen Velonetzes sind und eine Breite von 6.50 m oder mehr aufweisen», sagt Fabian Schwab, Leiter der Fachstelle Velo bei der DGMR.

Diese neue und ungewöhnliche Massnahme hat mehrere Ziele:

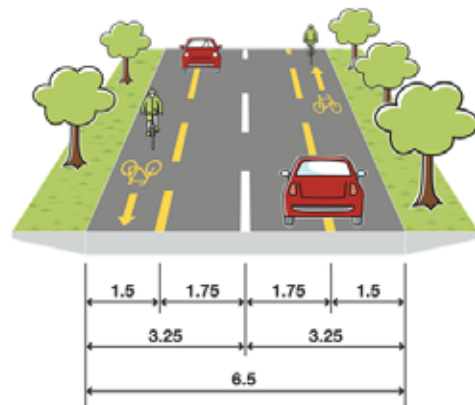
- Sie soll die Waadtländer Bevölkerung, insbesondere die Pendlerinnen und Pendler, ermutigen, für ihre Fahrten das Velo und nicht das Auto zu benutzen.
- Sie soll das Velofahren sicherer machen, indem die Motorfahrzeuglenkenden beim Überholen eines Velofahrers grössere Abständen einhalten (der Radstreifen dient als visuelle Referenz).
- Sie soll die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden verbessern.



Kantonstrasse bei Crissier VD (Foto: Transitec)

### Élément général

Marquer les bandes cyclables dès que la chaussée fait 6.5 m



Garfik: Transitec

- Die Markierung soll an die Präsenz von Velofahrenden erinnern.

«Die Wirkung dieser Übergangsmassnahmen wird überprüft und allenfalls im Rahmen der Unterhalts- und Entwicklungsprojekte der DGMR bezüglich Qualität und Standards angepasst», fügt Fabian Schwab hinzu.

Die betroffenen Verbände wurden im Rahmen dieses Prozesses bereits konsultiert und werden an der für Frühling 2021 vorgesehenen Überwachung beteiligt sein.

Die provisorischen Massnahmen wurden auf Kantonsstrassen realisiert, die zum 2010 definierten kantonalen Velonetz gehören und auf denen bisher keine Massnahmen realisiert wurden. Transitec hat diese Abschnitte deshalb priorisiert. Für eine rasche Umsetzung vor Ort musste eine grosse Anzahl von Situationen gleichzeitig untersucht werden. Es wurden Abschnitte von ca. 100 km Länge analysiert, um die optimalen Massnahmen für die jeweilige Situation zu ermitteln.

Beispielsweise wurden die Strassen zwischen Nyon, Lausanne, Aigle und Bex vollständig analysiert, d. h. die gesamte Strecke entlang des Genfer Sees und der Rhone mit einer hohen Dichte und einer für den Veloverkehr günstigen Topographie. Die Teams befassten sich mit Routen in allen Bezirken



Kantonstrasse bei Etoy VD (Foto: Transitec)

des Kantons Waadt rund um die Zentren der Agglomerationen, um dem werktäglichen Velo-Pendlerverkehr Vorrang einzuräumen.

Die Pläne und Musterquerschnitte wurden gemeinsam von den Planungsteams und den beteiligten Projektierungs- und Strassenunterhaltsteams erstellt. Diese Arbeitsmethode, die wegen der Pandemie mehrheitlich ohne persönlichen Kontakt vor Ort durchgeführt wurde, war effizient und erlaubte die direkte Umsetzung der Studien, da die Markierungen keine Baubewilligungsverfahren erforderten.

Besonderes Augenmerk wurde auf die Querschnitte und die Kreuzungen gelegt. Der folgende wichtige Sicherheitsaspekt musste bei den Querschnitten beachtet werden: Bestimmte Breiten vermitteln den Autofahrenden den falschen Eindruck, dass sie im Raum zwischen Radstreifen und Mittellinie fahren können. Um diese gefährlichen Zwischenbreiten zu vermeiden, wurde der Radweg je nach örtlichem Kontext (Gefälle, Sichtbarkeit, Durchgängigkeit) auf 1.80 m verbreitert.

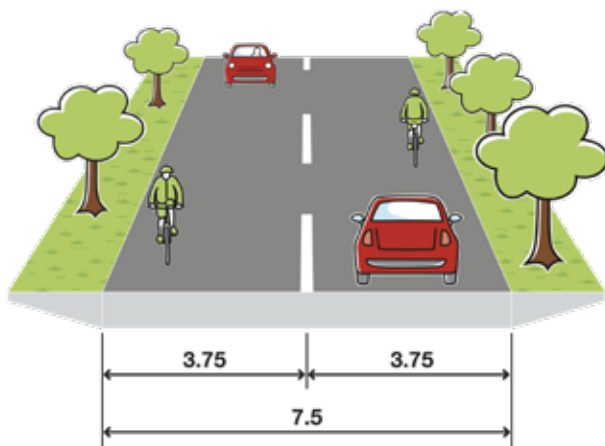
Eine Massnahme mit Leuchtturmcharakter betrifft die Kantonsstrasse zwischen Lausanne und Vevey quer durch das Lavaux: jeweils eine Fahrspur pro Richtung wird für den Veloverkehr reserviert und so eine qualitativ hochstehende Anlage für die vielen Velofahrenden geschaffen, die dort auf längeren Etappen unterwegs sind.

Das DGMR hat einen Betrag von 900'000 Franken für die Markierung der Radstreifen und die beschleunigte Umsetzung der Massnahmen bereitgestellt. Mehrere Markierungsfirmen wurden mobilisiert, um diese Verbesserungen gleichzeitig durchzuführen.

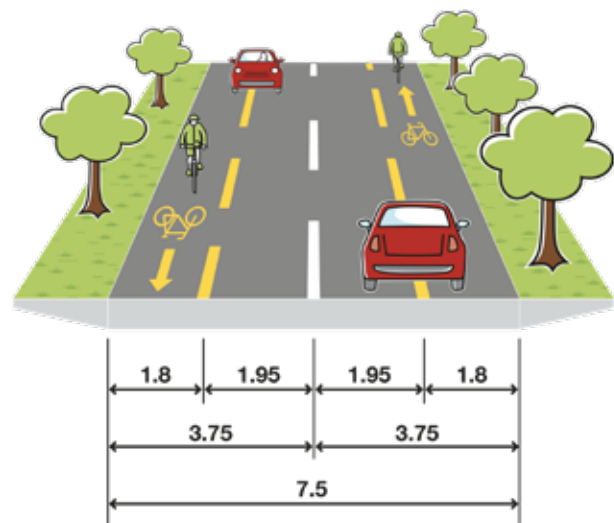
Von den analysierten 100 km sind bisher 40 km fertiggestellt, 28 km sind in Bearbeitung und der Rest wird im Frühjahr 2021 abgeschlossen sein. Die DGMR plant, im Frühjahr 2021 eine Untersuchung und Bewertung dieser Massnahmen durchzuführen.



Kantonsstrasse in der Lavaux zwischen Lausanne und Vevey (Foto: Transitec)



VORHER



NACHHER

Radstreifen mit je 1.80 m Breite

### 3. MASSNAHMENBLÄTTER FÜR SOFORTMASSNAHMEN IN DEN GEMEINDEN

Um eine durchgängige Veloinfrastruktur zu erhalten, hat der Kanton die Waadtländer Gemeinden aufgefordert, eigene, lokale Projekte mit vereinfachten und beschleunigten Verfahren zu lancieren. Dafür hat der Kanton illustrierte Informationsblätter zur Verfügung gestellt, auf denen einfache und rasch umsetzbare Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs dargestellt sind.

Dieses Dokument ist online abrufbar und wurde am 2. Juni 2020 vom Staatsrat an die 309 Waadtländer Gemeinden verteilt.

Die Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs bestehen in erster Linie in der Verbesserung der Markierung und Umorganisation von Fahrstreifen, um eine sichere und kontinuierliche Infrastruktur zu erhalten und neue Nutzerinnen und Nutzer anzuziehen. Auch andere Massnahmen wie die Schaffung von Parkiermöglichkeiten, häufige Unterhaltsarbeiten und eine angepasste Kommunikation dienen der Förderung des Veloverkehrs.

Vor dem Hintergrund der Gesundheitskrise und der schnell umsetzbaren Massnahmen wurden für die Informationsblätter Themen ausgewählt, die ausführlicher behandelt werden sol-

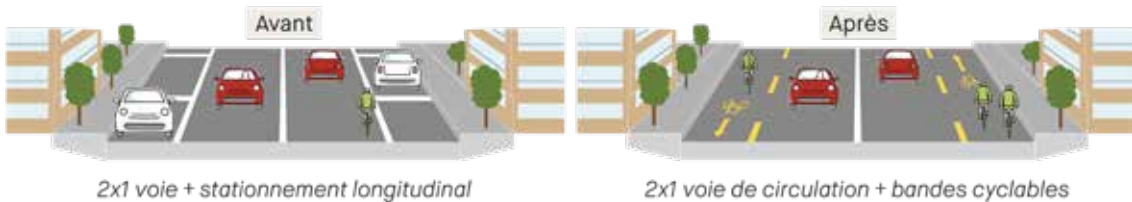
len. Dabei soll jeweils ein Blatt mit Normalquerschnitten und konkreten Beispielen die Umsetzung veranschaulichen und fördern.

- **EINE NACHHALTIGE, MULTIMODALE MOBILITÄT FÖRDERN:** zu Fuss gehen und öffentliche Verkehrsmittel sind die bevorzugten Fortbewegungsarten. Dieses Kapitel veranschaulicht folgenden signifikanten Unterschied: die Kapazität einer Velospur ist 5-mal höher als diejenige einer Pkw-Spur. 50 % der Fahrten im Kanton Waadt sind weniger als 3 km lang, was ein grosses Potenzial für eine Verkehrsverlagerung auf das Velo darstellt.
- **DEM VELO PLATZ GEBEN AUF DER STRASSE:** Um neue Velonutzerinnen und -nutzer zu gewinnen, ist es notwendig, die Gestaltung des öffentlichen Raums zu überdenken und kontinuierliche, sichere und komfortable Routen für den Veloverkehr zu schaffen. Die Markierung von Radstreifen auf bisher nicht ausgerüsteten Strassen ist der erste Schritt zur Kontinuität der Routen. Dort, wo die Lichtraumprofile grosszügiger sind, ermöglicht die Umverteilung des öffentlichen Raums ein geräumigeres und komfortableres Angebot für Velofahrende. Das oberste Ziel ist eine getrennte Führung von Motorfahrzeug- und Veloverkehr.

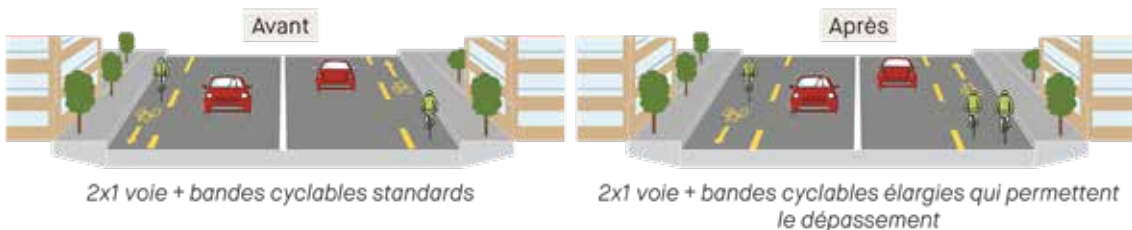


### Leviers d'action

#### Réaffecter les zones de stationnement



#### Élargir les aménagements existants



- **DIE ERRREICHBARKEIT DER QUARTIERE VERBESSERN:** Das Velo ist ein Verkehrsmittel, das einen so nah wie möglich an den gewünschten Ausgangs- oder Zielort bringt. Daher ist es wichtig, kontinuierliche und sichere Verbindungen zwischen den Quartieren und den lokalen Dienstleistungen zu gewährleisten: Richten Sie Velo-Gegenverkehrssysteme ein, reduzieren Sie die Geschwindigkeit in den Quartieren, signalisieren Sie Sackgassen, die Fussgängern und Velofahrern offen stehen, und Sie werden mehr Velofahrer in Ihrer Gemeinde haben.

#### Autoriser les cyclistes dans les rues où ils sont aujourd'hui interdits



- **VERBESSERUNGEN FÜR DEN VELOVERKEHR AN KREUZUNGEN:** In der Schweiz ereignen sich die meisten Velounfälle an Kreuzungen. An diesen Schnittpunkten soll dem Veloverkehr ein rasches Vorankommen ermöglicht und eine sichere Infrastruktur gewährleistet werden. Insbesondere muss auch beachtet werden, wie die neuen Massnahmen auf der Strecke in den Kreuzungen weitergeführt werden können. Eine wirksame Massnahme besteht darin,

die Präsenz von Velofahrenden durch eine erweiterte Markierung an der Kreuzung hervorzuheben. Diese Massnahme ist an einer Kreuzung mit Prioritätsverlust oder an einer Kreuzung mit Ampeln anwendbar. Der Ausbau von durchgehenden Radwegen oder Radstreifen, Veloschleusen und indirektem Linksabbiegen verbessert die Sicherheit und fördert den Veloverkehr.

### Leviers d'action

## Mutualiser les voies de circulation pour aménager des espaces cyclables



- **ERHÖHUNG DER KAPAZITÄT FÜR VELOPARKIERUNG:** Die Gewissheit, einen Abstellplatz für das Velo zu haben, ist ein wesentlicher Punkt bei der Förderung des Veloverkehrs. Zwar müssen Neubauten genügend und den Nutzerbedürfnissen entsprechende Parkplätze zur Verfügung stellen,

doch die Gebäude in der Stadt erfüllen diese Anforderung mehrheitlich nicht. Aufgrund der massiven Zunahme des Veloverkehrs ist es daher notwendig, die Parkplatzkapazitäten auf öffentlichen Plätzen zu erhöhen.

## Réduire le nombre de voies affectées au trafic



2x2 voies de circulation



2x1 voie de circulation + bandes cyclables qui permettent le dépassement

## Ouvrir les voies bus aux cyclistes



2x1 voie + voie bus



2x1 voie + voie mixte bus/vélo

## 4. ZUSAMMENFASSUNG

Mark Twain sagte: «Sie wussten nicht, dass es unmöglich ist, also machten sie es!» Ja, auf Kantons- und Gemeindeebene bestand ein gewisses politisches Risiko in Genf und der Waadt, die diese enorme Chance ergriffen, etwas zu verändern. Wir danken dem Mut dieser Behörden, die es gewagt haben, eine Debatte über den Veloverkehr in unseren Städten anzustossen. Und dies trotz der Trägheit unseres Schweizer Systems, das im Allgemeinen gegen diese Art von plötzlichen Veränderungen resistent ist. Die Aktionen haben das Potenzial des Velofahrens aufgezeigt, und es ist zu hoffen, dass diese Schritte letztendlich den Stellenwert dieses Verkehrsmittels in der Mobilitätspolitik stärken werden - in Ballungsräumen, aber auch im Rest des Landes, wo noch immer ein grosser Bedarf an Veloinfrastruktur besteht.

«Es ist bemerkenswert, wenn die Massnahmen in der Schweiz wahrgenommen werden. Sie erscheinen im internationalen Vergleich aber als vorsichtig und bescheiden», bemerkt Professor Patrick Rérat von der Universität Lausanne in seinem Artikel «Velofahren und Lockerung der Ausgangsbeschränkungen, die Trägheit der Schweiz.» in der Zeitschrift *Viral*. Es ist in der Tat auffällig, dass unser Land im Gegensatz zu anderen grossen europäischen Ballungsräumen nur sehr schwach reagiert hat. Die Entwicklung von Corona-Radwegen machte an der Saane halt; eine Art «Corona-Graben»!

Diese Massnahmen waren provisorisch konzipiert und wurden nach der Maxime unseres Bundesrates Alain Berset «so schnell wie möglich, aber so langsam wie nötig» umgesetzt. Genf und Waadt entschieden sich in ihrem Handeln für «so



Kantonsstrasse in der Lavaux zwischen Lausanne und Vevey (Foto: Jean-Bernard Sieber, ARC im Auftrag des Kantons VD)

schnell wie möglich». Die Massnahmen sind sicherlich reversibel und nicht überall ideal, aber sie haben dem Velofahren ganz konkret Platz gemacht und eine Debatte in den Gemeinden angestossen.

Wir hoffen, dass diese Debatten es ermöglichen werden, die Entwicklungen langfristig aufrechtzuerhalten und mehr Mit-

tel für die Umsetzung einer sicheren und kontinuierlichen Verkehrsinfrastruktur in unseren Städten bereitzustellen.

Die Velofahrenden verlangen mehr! Und unser Planet auch...



Lavaux VD (Foto: Transitec)

# ...UND LAUSANNE BOUGE!

LAURENT DUTHEIL, CO-DIREKTOR TRANSITEC INGENIEUR AG

**Stéphane Bolognini, Velobeauftragter der Stadt Lausanne, beantwortet unsere Fragen zu den Massnahmen der Gemeinde im Zusammenhang mit der Gesundheitskrise.**

Können Sie uns einen Überblick geben, wie die kommunale Strategie zur Förderung des Veloverkehrs in Lausanne nach den ersten Einschränkungen des öffentlichen Lebens wegen Covid-19 aussah?

*Die Stadt Lausanne hat die vereinfachten Verfahren, die der Kanton Waadt im Zusammenhang mit der Gesundheitskrise angeboten hat, zum Anlass genommen, den öffentlichen Raum zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umzuverteilen. So werden diese Verkehrsarten bevorzugt, damit die Mobilität erhalten bleibt und die allgemeine Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner und auch die gesundheitliche Sicherheit verbessert wird*

*Die Stadt handelte schnell und pragmatisch, indem sie zusätzliche Aussenbereiche und Terrassen, verkehrsberuhigte Zonen und neue Veloinfrastrukturen geschaffen hat. Sie sperrte Strassen und hob ca. 600 Parkplätze auf, was 2.5 % der öffentlich zugänglichen Flächen und 0.6 % aller Parkplätze in Lausanne (privat und öffentlich) entspricht.*

Können Sie die von der Stadt Lausanne zugunsten des Velos ergriffenen Massnahmen mit einigen Beispielen konkretisieren? *Die Stadt Lausanne baute zwischen Juni und Oktober 7.5 km Radwege und Radstreifen, was unter normalen Bedingungen eine Bauzeit von etwa zwei Jahren erfordert hätte. Die Massnahmen konzentrierten sich hauptsächlich auf die Zufahrtswege zur Stadt, damit Lücken im Velonetz geschlossen und die Kontinuität verbessert werden kann.*

*Um neue Nutzerinnen und Nutzer von der Attraktivität des Velos überzeugen zu können, müssen die Velo-Einrichtungen mehr Sicherheit und Komfort bieten. Zu diesem Zweck haben wir breite, geschützte Radwege zwischen dem Bürgersteig und den auf der Rue Saint-Martin, der Rue de Genève und der Route des Plaines-du-Loup parkierten Autos geschaffen.*

*In den neuen Begegnungszonen, z. B. in der Rue Pépinet, ist der Veloverkehr in beide Richtungen gestattet. Letztere Massnahmen ermöglichen es auch, zwei auf unterschiedlichen Höhen liegende Bereiche im Stadtzentrum zu verbinden, die bisher für Velofahrende nur schwer erreichbar waren. Zwischen den Hochschulen und dem Stadtzentrum haben wir zudem eine Vorsortierung für den Autoverkehr auf der Avenue de*



Stéphane Bolognini (Foto: Marino Trotta, Ville de Lausanne)



Rue Saint-Martin, Lausanne (Foto: Transitec)



Rue Saint-Martin, Lausanne (Foto: Paul Kormann)

Provence aufgehoben, um eine durchgehende Veloinfrastruktur für Studierende und Angestellte zu schaffen, die mit dem Velo zur Universität Lausanne und zur École Polytechnique Fédérale de Lausanne fahren.

Auf welche Schwierigkeiten sind Sie bei der Umsetzung gestossen? Und was werden Sie tun, damit bestimmte Massnahmen dauerhaft bleiben?

Wir mussten schnell und richtig handeln in einer Zeit, in der wir wegen der ersten krisenbedingten Einschränkungen aus der Ferne arbeiten mussten. Trotzdem war es dank Teamarbeit möglich, Pläne sehr schnell zu erstellen und auch rasch die Beschlüsse der Stadtbehörden zu erhalten. Unsere Teams vor Ort haben seit Juni ihren Einsatz verdoppelt, um diese Projekte prioritär zu realisieren.

Wir erhielten viele spontane, positive Reaktionen von Nutzerinnen und Nutzern. Dies ist bemerkenswert, weil wir sonst nur wenige positive Rückmeldungen erhalten. Im Zusammenhang mit der Aufhebung von Parkplätzen mussten wir uns auch mit negativen Reaktionen von Autofahrenden oder Ladenbesitzern auseinandersetzen. In mehreren Fällen wurden Diskussionen geführt, um die Projekte zu verbessern und Kompromisse zu finden.

Wir sind jedoch überzeugt, dass diese Umverteilung des öffentlichen Raums für die gesamte Bevölkerung vorteilhaft und auch aus ökologischer Sicht richtig ist. Einige provisorische Massnahmen werden gemäss den Richtlinien des Kantons rechtlich abgestützt. Diejenigen, die auf Dauer angelegt werden sollen, müssen im kommenden Jahr hinsichtlich punktueller Verbesserungen überarbeitet werden.



Rue Pépinet, Lausanne (Foto: Ville de Lausanne)



Avenue Mon-Repos, Lausanne (Foto: Transitec)

# FRANKREICH GIBT SCHUB: VELOPOLITIK IN ZEITEN VON COVID-19

DOROTHÉE APPERCEL, BEAUFTRAGTE FÜR KOMMUNIKATION, VÉLO & TERRITOIRES

Plötzlich beschleunigte sich alles. Seit den ersten Covid-19-Einschränkungen im Frühling 2020 haben die französischen Kommunalbehörden hart daran gearbeitet, Sofortmassnahmen für den Veloverkehr bereitzustellen. Bis Mitte November 2020 waren mehr als 620 km fertiggestellt. Der französische Staat ist seinerseits dem Ruf der Bezirke, der Velofahrenden und der Wirtschaftsakteure gefolgt und hat die verfügbaren Mittel zur Förderung der Entwicklung des Veloverkehrs aufgestockt. Die Gewohnheiten und die Zusammenarbeit ändern sich und die Velofahrenden sind in Bewegung. Die Anzahl Velofahrten in Frankreich, die nach der ersten Einschränkung vom 11. Mai bis zum 29. Oktober erhoben wurde, ist im Vergleich zum gleichen Zeitraum im 2019 um 27 % gestiegen. Es gibt also eine hoffnungsvolle Dynamik in dieser Krise.

## EINE BEISPIELLOSE MOBILISIERUNG

Die aktuelle Situation lädt zum Nachdenken über unsere Mobilität ein. Der öffentliche Raum, vorm und für das Auto gestaltet, wurde im Lockdown vom motorisierten Verkehr befreit. Die ungenügenden Abstände zwischen den Passagieren im öffentlichen Verkehr rufen nach neuen Ideen und Möglichkeiten. Das Ziel? Der Veloverkehr soll gefördert werden, um eine Zunahme des motorisierten Verkehrs zu vermeiden und den öffentlichen Verkehr zu entlasten. Angesichts des geringen motorisierten Verkehrs nutzten die ersten Kommunalbehörden die Gelegenheit und den Spielraum für neue städtische Ideen, noch bevor der erste Lockdown am 11. Mai gelockert wurde. Von Tag zu Tag wurde die Liste der teilnehmenden Gebietskörperschaften länger. Bis Mitte September hatten mehr als 70 von ihnen, mehrheitlich städtische Gebiete, Sofortmassnahmen getroffen. Das Carto-Tool listet bereits über 620 km Veloinfrastruktur



Die Carto-Webseite bietet einen Überblick über die Covid-19-Sofortmassnahmen in Frankreich.





Velobahnnetz RER der Île-de-France

auf, die Mitte November in ganz Frankreich realisiert wurden; 464 km sind für die kommenden Wochen und Monate geplant.

Besondere Beispiele: Der Grossraum Lyon organisierte sich schnell, um ein geeignetes stadtplanerisches Vorgehen auf seinem Territorium zu testen, das bereits über ein 1'000 km langes Radwegnetz verfügt. Anfang Mai wurde der Notfallplan zum massiven Ausbau des Veloverkehrs angekündigt. Sechs Monate später wurden 86 km Veloinfrastruktur mit Übergangscharakter für den Veloverkehr eingerichtet, weitere 67 km sind im Grossraum Lyon geplant. Dies war (und ist) eine echte Herausforderung für die technischen Dienste der Stadt, die unermüdlich daran gearbeitet haben, diese Infrastruktur in einem beispiellosen Tempo in Betrieb zu nehmen.

Le Havre Seine Métropole hat im Zusammenhang mit der Covid-19-Krise eine Kreuzung nach niederländischem Vorbild umgebaut. Diese Kreuzung, die Teil einer 4 km langen Verbindung mit hohem Veloverkehrspotenzial ist, verbindet das Stadtzentrum mit dem Bahnhof, der Universität, den Docks und dem Eingang von Le Havre. Nach dreimonatigem Experimentieren gehört diese Verbindung, dank des neuen Systems nun velotauglich, zu den fünf am häufigsten benutzten Routen in der Region. Die Messstellen verzeichneten zwischen Juni und September 2020 32 % mehr Velopassagen. Das Experiment verbessert auch den Verkehrsfluss auf den Parallelstrecken und vermeidet insbesondere die Überlastung einer Fuss- und Veloverkehrsbrücke.

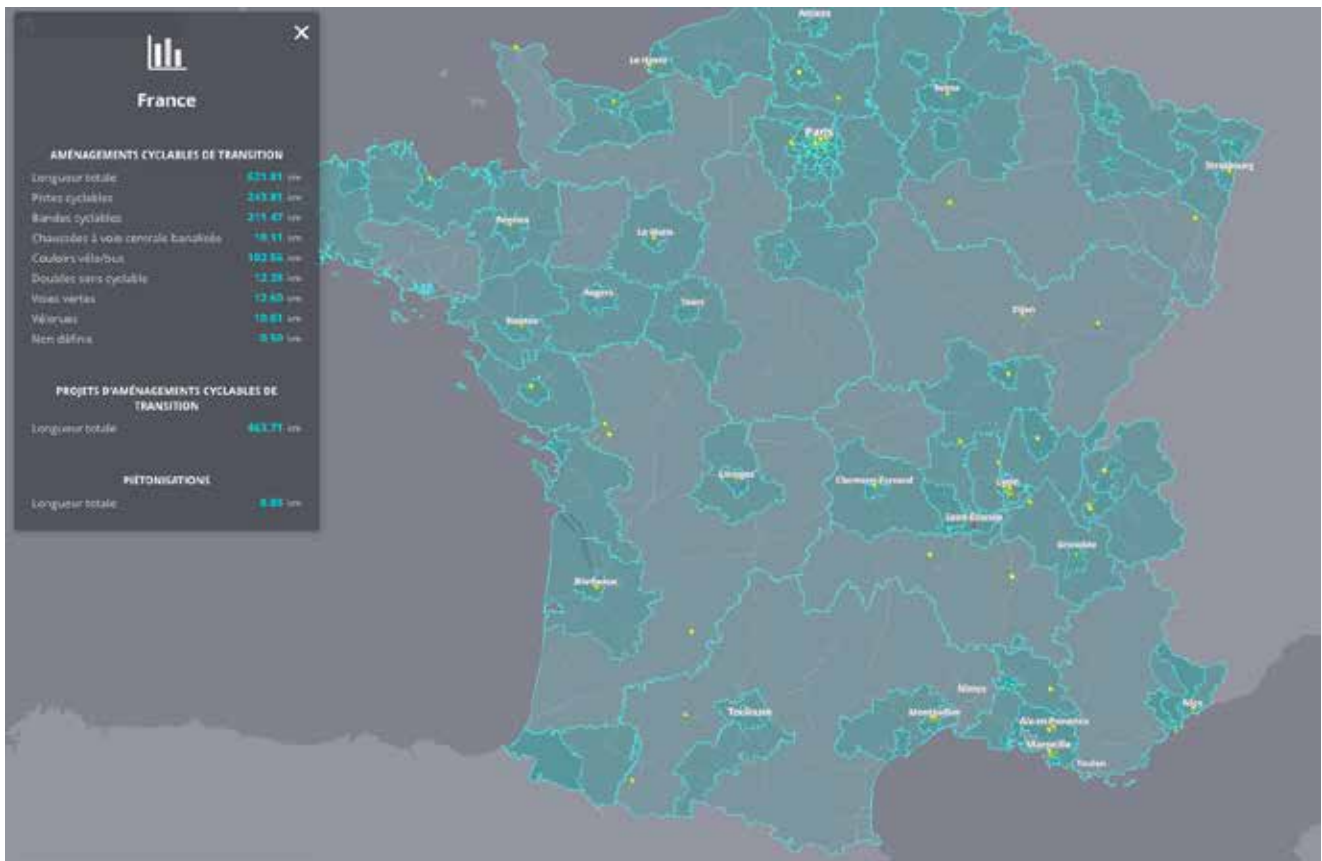
In der Île-de-France konnten bemerkenswerterweise alle betroffenen Projekteigentümer und Strassenverwalter unter dem Anstoss der Veloorganisation der Île-de-France für die

Schaffung eines regionalen Netzes von Veloverkehrseinrichtungen und für dessen beschleunigte Realisierung gewonnen werden. Das Engagement des Regionalrats ist historisch gesehen einmalig. Um das Ziel von 2 Millionen täglicher Velofahrten bis 2021 zu erreichen, verstärkt die Region ihre Unterstützung für das Projekt RER Vélo und finanziert es zu 60 %. Dafür mobilisiert sie 300 Millionen Euro. Dieses regionale, 680 km lange Netz von neun durchgehenden, sicheren und komfortablen Velowegen soll bis 2030 fertiggestellt sein.

Im Rahmen seines mit 81 Millionen Euro ausgestatteten Konjunkturprogramms hat der Rat des Departements Hérault den Wert des Velogutscheins Hérault um 100 Euro erhöht. Damit erhalten Privatpersonen insgesamt 250 Euro beim Kauf eines E-Velos. In dieser Zeit der Gesundheitskrise verleiht das Ministerium auch 20 E-Velos kostenlos an das Gesundheitspersonal in seinem Gebiet. Ein echter Erfolg, wie die ersten Rückmeldungen zeigen. Viele Pflegekräfte kauften sich anschliessend ein E-Velo, was einmal mehr beweist: wer es getestet hat, gibt's nicht mehr her.

#### WERKZEUGE, DIE DAS HANDELN ERLEICHTERN

Die Covid-19-Krise zeigt eindrücklich und im grossen Massstab, dass unsere Gesellschaftsmodelle in ihrer jetzigen Form nicht mehr tragfähig sind und dass dringend gehandelt werden muss. Auf dem Weg von der Analyse zum Handeln spielen die den Bürgerinnen und Bürgern, lokalen Behörden und Wirtschaftsakteuren vorgeschlagenen Instrumente eine wichtige strategische Rolle. Im Hinblick auf die Lockerung der Einschränkungen in Frankreich kündigte das Ministerium für die



Das Carto-Tool verzeichnet die Veloverkehrsverbindungen in ganz Frankreich.

ökologische Entwicklung Ende April einen 20-Millionen-Euro-Plan zur Förderung des Veloverkehrs an. Dieser Finanzmittel-Notfallplan wurde Ende Mai verdreifacht und im September mit zusätzlichen 20 Millionen Euro für den zweijährigen Veloverkehrsplan aufgestockt. Er enthält drei Anreize zur Förderung des Velofahrens: einen Pauschalbetrag von 50 Euro (ohne MwSt.) für Veloreparaturen bei einer in einem Netzwerk zugelassenen Werkstatt, die Übernahme von bis zu 60 % der Kosten für die Einrichtung provisorischer Veloparkplätze sowie kostenlose Trainingskurse für Personen, die wieder in den Sattel steigen wollen. Diese Anreize sind auf einen unerwarteten und beeindruckenden Erfolg gestossen. Es wurden mehr als 500 Arbeitsplätze und gleichzeitig Kaufkraft und Mobilität für fast eine Million Französinnen und Franzosen geschaffen. Im Gegensatz zum mehr als maroden Kontext befindet sich die Velobranche nicht in einer Krise. Um die durch die Aktion «Coup de pouce vélo» hervorgerufene Begeisterung zu verstärken, hat die FUB (Französischer Verband der Velofahrenden) die Plattform Coup de pouce vélo + eingerichtet. Sie ermöglicht den Bezirken, die an Einzelpersonen für den Kauf von E-Velos über dieses Jahr hinaus gewährte Hilfe zu erhöhen.

Noch nie gab es so viele Förderprogramme für die Entwicklung des Veloverkehrs in Frankreich: der Plan France Relance, der mit den Verträgen zwischen dem Staat und den Regionen verknüpft ist; die zusätzlichen 200 Millionen Euro des Fonds für aktive Mobilität (mit 350 Millionen Euro über sieben Jahre an der Basis); die DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local), die von den Präfekten mobilisiert werden kann und 2020 um eine Milliarde Euro aufgestockt wird; die Summe von 25 Millionen Euro über vier Jahre, um ab 2021 eine Veloverkehrspolitik in 400 weiteren ländlichen und stadtnahen Gebieten zu initiieren und schliesslich eine

vom Staat verdoppelte Beihilfe bis zu einem Höchstbetrag von 200 Euro beim Kauf eines E-Velos. Alle diese Förderprogramme bieten Möglichkeiten für massive Investitionen in Veloverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen.

Die Krise bringt noch mehr Kreise zusammen, um schnellstmöglich Instrumente zur Förderung des Veloverkehrs und erleichterte Velobenutzung zu schaffen. Vélo & Territoires, die FUB und Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) haben ihre Ressourcen und Kompetenzen gebündelt, um ein nationales Kartierungsinstrument für eine partizipative, agile und zuverlässige Überwachung zu schaffen, sobald die ersten Lockerungen aufgrund der Covid-19-Situation möglich sind. Das Ziel? Das Instrument namens Carto ermöglicht einen Überblick aller Sofortmassnahmen für das Velofahren in ganz Frankreich und ist ein strategisches Kartierungsinstrument, das den lokalen Behörden und den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung steht. Link: <https://carto.parlons-velo.fr/> - 6.45/45.577/4.335

Zur Unterstützung der lokalen Behörden hat Cerema, eine staatlich-öffentliche Einrichtung, einen Leitfaden mit dem Titel «Temporäre Massnahmen für den Veloverkehr: Versuchsanordnungen, die definitiv werden können» erstellt. Dieses Dokument enthält technische Empfehlungen für die Erprobung von Übergangslösungen für das effiziente und sichere Velofahren. Darüber hinaus bot Cerema ab dem ersten Lockdown und das ganze Jahr über Webinare an, um lokale Behörden und Akteure aus dem Mobilitätsbereich in dieser neuen Art von Entwicklung zu schulen und Erfahrungen zu sammeln. Das Motto: Versuchen, Fehler machen, Bewerten und Verbessern. Damit war eine neue Philosophie des Handelns im öffentlichen Raum geboren.



Veloinfrastruktur im Bois de Vincennes, Paris (© Alain Dalouche)

## DIE ARBEIT ZAHLT SICH AUS

Die ersten Ergebnisse sind da. Die starke Zunahme der Velonutzung belohnt die Investitionen und die Mobilisierung von Interessengruppen. In Frankreich stieg die Zahl der Velofahrten in der Zeit nach dem Lockdown (vom 11. Mai bis 29. Oktober) im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019 um 27%. Es werden Rekordzahlen verzeichnet, insbesondere in städtischen Gebieten, wo die Velonutzung zwischen Mitte Mai und Ende Oktober um 30 % zugenommen hat (16 % in Stadtrandgebieten und 17 % in ländlichen Gebieten). Vélo & Territoires liefert diese wertvollen Indikatoren in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für die ökologische Entwicklung und auf der Grundlage einer nationalen Stichprobe von 182 repräsentativen Zählstellen.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Artikels befindet sich Frankreich erneut im Teil-Lockdown. Den ersten verfügbaren Indikatoren zufolge ist die Zahl der Velofahrten in der ersten Woche der Umstellungsmassnahme im Vergleich zum gleichen Zeitraum im 2019 um 20 % zurückgegangen, so dass die Velofahrten in der zweiten Woche fast wieder das Niveau des Vorjahres erreicht haben (-2 %). In einigen Städten nimmt die Velonutzung in diesen zwei Wochen im Vergleich zum Vorjahr sogar weiter zu. Dies ist der Fall in Paris (+5 %) und in den Ballungsgebieten von Dünkirchen (+15 %) und Chambéry (+14 %). Trotz der Beschränkungen stieg die Zahl der Velofahrten vom 01. Januar bis zum 15. November 2020 in Frankreich im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Jahr 2019 um 10 % an, was durch die Entwicklung in städtischen Gebieten (+13 %) begünstigt wurde. Würde man sich Frankreich im Jahr 2020 ohne Lockdowns vorstellen, hätte die Velonutzung um 28 % zugenommen. Dies sind ermutigende Zahlen. Es besteht kein Zweifel, dass Übergangsinfrastrukturen für den Veloverkehr ihren Beitrag leisten. Die von Vélo & Territoi-

res zur Verfügung gestellten Auswertungen und Berichte werden darüber informieren.

Überall Velofahrende auf den Strassen, Veloläden, die mit Kunden überfüllt oder leer gekauft sind, Wartelisten bei Verleihdiensten und vor allem Neulinge jeden Alters, welche die neuen Veloeinrichtungen nutzen - diese Dynamik ist vielversprechend und veranschaulicht, dass das Velo wieder einen realen Platz im öffentlichen Raum und in unserem täglichen Leben einnimmt. Das heisst aber nicht, dass das Velo zu DEM Mobilitätsthema im diesjährigen Kommunalwahlkampf in Frankreich geworden ist.

Eine knifflige Frage jedoch stellt sich: Ist das Velofahren die Domäne der Grossstädte? Die im Mai 2020 veröffentlichte Studie über die wirtschaftlichen Auswirkungen und das Potenzial der Velonutzung in Frankreich unterstreicht, dass die Zunahme des Veloverkehrs vor allem in den Zentren grosser Städte erfolgt. In den Vorstädten, dem zweiten Ring der grossen Ballungsräume und in ländlichen Gebieten ist der Veloverkehr rückläufig. Dieser Unterschied muss verringert werden und der Veloverkehr überall in Frankreich zunehmen. Im kleinen Bereich ist der Wille vorhanden, wie folgende Beispiele zeigen. Von den 21 EPCI (öffentliche Einrichtungen für interkommunale Zusammenarbeit) im Département Finistère verfügen derzeit nur drei nicht über einen Veloverkehrsmasterplan. Die Abteilung hat eine wachsende Nachfrage von Seiten der EPCI festgestellt, Radwegeeinrichtungen auf ihrem interkommunalen Gebiet zu entwickeln. In dieser Hinsicht wird das Programm AVELO2 eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung dieser dünn besiedelten Gebiete spielen, insbesondere bei der Ausarbeitung von Masterplänen, falls sie noch keinen haben. Für die Erstellung eines Veloverkehrsplans in Stadtrandgebieten und auf dem Land fehlt es oft an technischem Fachwissen.

## WIE LÄSST SICH DIE DYNAMIK AUFRECHTERHALTEN?

Paradoxerweise könnte die Covid-19-Krise einen Wendepunkt für den Veloverkehr in Frankreich und anderswo markieren. Ein gemeinsamer Wille und verfügbare Mittel können die Sache vorantreiben. Die wachsende Nachfrage der Französinen und Franzosen nach einem echten Fahrradsystem ist ebenfalls ein entscheidender Faktor. Immer mehr lokale Behörden sind sich dem bewusst. Die neuen verfügbaren Instrumente bieten interessante Perspektiven für eine nachhaltige Verbesserung der Durchfahrbarkeit von Gebieten in ganz Frankreich. Die Dynamik wurde zwar in Gang gesetzt, aber sie muss über die Zeit aufrechterhalten werden und über den Stadtring hinausgehen. Eine Rückkehr zur «Normalität» wäre weder wünschenswert noch akzeptabel.

Versuchsanlagen als definitive Massnahmen? Mehr als 80 % der Gemeinden planen, ihre Sofortmassnahmen ganz oder teilweise definitiv zu gestalten. Ein sehr spannendes Ergebnis, das die Erwartungen übertrifft. Diese Dynamik erlaubt nicht nur, die Veloverkehrspolitik zu beschleunigen, sondern ist auch eine Möglichkeit, einen anderen Ansatz für die Entwicklung des öffentlichen Raums und die Steuerung von Veloverkehrsprojekten zu verfolgen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Veloverbänden scheint unerlässlich, um den Bedürfnissen der täglichen Nutzerinnen und Nutzer so gut wie möglich gerecht zu werden. Le Havre Seine Métropole und die europäische Metropole Lille beispielsweise führen Umfragen bei Velofahrenden durch, um ihre Meinungen zu den Sofortmassnahmen und deren Benutzbarkeit zu erfahren und die Massnahmen gegebenenfalls anzupassen. In der zweiten Ausgabe 2020 der Aufforderung zur Einreichung von Projekten zu

«Kontinuität des Veloverkehrs» im Rahmen des Fonds für aktive Mobilität sind nicht weniger als 300 Anträge eingegangen. Auch dieser Interessensbeweis wird dazu beitragen, dass viele der mehr als 1'000 km Übergangsmassnahmen für den Veloverkehr definitiv erstellt werden können. Die Siegerprojekte werden im Februar 2021 bekannt gegeben.

12 % Veloanteil am Modalsplit bis 2030 in Frankreich? In so kurzer Zeit eine Vervierfachung des Modalanteils zu erreichen, ist ambitioniert. Dieses Ziel, das in der nationalen Strategie für die Senkung des Kohlenstoffausstosses festgelegt wurde und von Vélo & Territoires in seinem strategischen Kurs aufgegriffen wird, erfordert, dass Frankreich eine übergreifende Veloverkehrspolitik betreibt. Bestandteile dieser Velopolitik? Vervierfachung der Finanzmittel für den Veloverkehr, um zu einer Investition von mehr als 30 Euro pro Jahr und Einwohner zu kommen; das nationale Veloverkehrsnetz kontinuierlich und sicher machen; die Intermodalität zwischen Veloverkehr und öffentlichem Verkehr fördern; sichere Veloparkplätze einrichten; Veloverkehrsdienste entwickeln; Informationen in Sachen Velo möglichst vielen Menschen zugänglich machen und eine echte Veloverkehrskultur in lokalen Behörden, Unternehmen sowie Schulen und Hochschuleinrichtungen schaffen. Frankreich ist im Vergleich zu einigen seiner europäischen Nachbarn ein «Entwicklungsland». Ein Veloanteil von 12 % am Gesamtverkehr entspricht dem heutigen Anteil des Veloverkehrs in Deutschland. Die erheblichen Anstrengungen in diesem besonderen Jahr 2020 lassen hoffen, dass die Dynamik kollektiv aufrechterhalten werden kann, um den Veloverkehr in ganz Frankreich nachhaltig in Gang zu bringen.

# AKTUELLES AUS DEM ASTRA

MARTIN URWYLER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, BEREICHSLEITER LANGSAMVERKEHR UND HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

**Es ist spannend zu sehen, wie einzelne Kantone und Gemeinden den Lockdown nutzen und kurzfristig Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs umsetzen. Insbesondere die Westschweiz hat diesmal die Nase vorne und reagierte mit «Pop-up-Velowegen». Die Möglichkeiten, die der Bund im Rahmen des Strassenverkehrsrechts zur Verfügung stellt, werden genutzt.**

Auch auf nationaler Ebene ist vieles im Gange. Im Juli dieses Jahres durfte ich die Leitung des Bereichs Langsamverkehr und historische Verkehrswege beim ASTRA übernehmen. Die Aufgaben sind noch spannender und vielfältiger, als ich es mir vorgestellt habe. Unterstützt werde ich dabei von einem hochmotivierten Team von Fachleuten (siehe Foto). Die nachfolgenden Beispiele sollen einen kleinen Einblick in unser Schaffen geben.

## VELOWEGGESETZ

Auf Bundesebene ist das neue Veloweggesetz ein Meilenstein. Die Vernehmlassung zur Gesetzesvorlage hat stattgefunden und wurde sehr positiv aufgenommen. Der Vernehmlassungsbericht ist verfasst. Als Nächstes wird das Botschaftsdossier erarbeitet, danach folgen die Ämterkonsultation und voraussichtlich im Sommer 2021 die Verabschiedung durch den Bundesrat. Die wichtigsten Inhalte des Veloweggesetzes sind die Planungspflicht für die Kantone (Art. 5). In behördenverbindlichen Plänen sind bestehende und vorgesehene Velowegnetze festzuhalten. Es geht dabei um die Planungssicherheit, die Qualitätssicherung und Koordination des Gesamtverkehrs. Die Pläne sind innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zu erstellen. Grossmehrheitlich gutgeheissen wurden auch die Planungsgrundsätze (Art. 6). Die Velonetze sollen zusammenhängend, direkt, sicher und attraktiv sein und möglichst getrennt vom übrigen Verkehr geführt werden. In Art. 9 wird die Ersatzpflicht von Velowegen geregelt. Müssen Velowege aufgehoben werden, ist für einen angemessenen Ersatz zu sorgen. Der Bund will eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen (Art. 12) und damit eine Vorbildfunktion einnehmen. Mit der Informationspflicht (Art. 14) hat der Bund den Auftrag, Fachinformationen über Velowegnetze sowie Fuss- und Wanderwegnetze bereitzustellen. Dadurch sollen Qualitätsgrundsätze besser verankert werden. Auch das Bereitstellen von standardisierten und aggregierten Geodaten gehört dazu. Mit Inkrafttreten des Veloweggesetzes wird auch das Gesetz über die Nationalstrassen (Art. 6) präzisiert. Bei

Anschlüssen zu Nationalstrassen 1. oder 2. Klasse sowie bei Nationalstrassen 3. Klasse gehören Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, z. B. Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege, zum Strassenkörper. Damit übernimmt das ASTRA neu mehr Verantwortung und Kompetenzen bei der Langsamverkehrsinfrastruktur auf Nationalstrassen.

## VERKEHRSLÄCHEN FÜR DEN LANGSAMVERKEHR

Im Projekt «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr» befasst sich das ASTRA mit dem heutigen und künftigen Einsatz der Fahrzeuge im Bereich des sogenannten Langsamverkehrs (E-Bikes, Fahrräder, fahrzeugähnliche Geräte und elektrische fahrzeugähnliche Geräte). Der Bericht wird Auskunft darüber geben, wer mit welchem Fahrzeug respektive Gerät unter welchen Bedingungen auf welchen Verkehrsflächen verkehren darf. Neben dem Boom der Elektrovelos hat sich in den letzten Jahren eine Vielzahl neuer, elektrisch unterstützter oder angetriebener Kleinfahrzeuge entwickelt. Es entstanden neue Dienstleistungen und das Verständnis von sicherer und attraktiver Infrastruktur veränderte sich. Probleme entstehen, weil für diese Fahrzeuge sichere Verkehrsflächen fehlen und der öffentliche Raum nicht dafür angelegt ist. Derzeit ist noch kaum absehbar, wie gross ihr Potenzial ist und welche dieser Fahrzeuge dereinst in signifikanter Zahl auf öffentlichen Strassen verkehren werden. Beispielsweise kann der vermehrte Einsatz von Lastenvelos den öffentlichen Raum, namentlich Fussgängerflächen, von grösseren motorisierten Lieferfahrzeugen entlasten. Der Druck auf die Veloinfrastrukturen wird dadurch erhöht, viele der heutigen Anlagen werden nicht mehr genügen.

## VELOBAHNEN

Velobahnen oder Velovorzugsrouten sind bei den Kantonen und Agglomerationen seit längerem ein Thema. Velobahnen sind qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz. Sie verknüpfen wichtige Ziele mit entsprechend hohem Potenzial über grössere Entfernungen und ermöglichen ein flüssiges und komfortables Befahren. Der Fokus liegt dabei auf einer möglichst unterbruchsfreien Fahrt mit wenigen Stopps und Wartezeiten. Velobahnen weisen eine hohe Qualität hinsichtlich Breite, Belag, Kurvenradien, Sichtverhältnisse und Linienführung auf. Problemlose Überhol- und Kreuzungsmanöver und das Nebeneinanderfahren sollen ermöglicht werden. Der Bund will gemeinsam mit den Kantonen und Gemeinden die Definition und die Richtlinien dazu erarbeiten.



Mein Langsamverkehrsteam: v.l.n.r.: André Schneider, Urs Walter, Hans Peter Kistler, Silvio Zala, Heidi Meyer und Noëlle Petitdemange (im Hintergrund eine sanierte, historische Trockenmauer).

Der Bau von neuen Velobahnen beansprucht Flächen. Im Hinblick auf einen möglichst ressourcenschonenden Umgang stellt sich die Frage, ob bereits bestehende Verkehrsflächen doppelt genutzt werden könnten, beispielsweise entlang von Autobahnen, indem Unterhaltswegen erschlossen oder Brückenbauwerke und Fahrbahnflächen auf verschiedenen Niveaus genutzt werden. Das ASTRA hat sich dazu Überlegungen gemacht. In den Kantonen Basel-Land und Zug wurden entlang von Autobahnen Potenzialanalysen durchgeführt. Wir untersuchten, wie solche Velobahnen den Veloverkehr im Vergleich zu alternativen Veloschnellrouten auf dem kantonalen Netz zu bündeln und beschleunigen vermögen. Es zeigte sich, dass Velobahnen entlang von Nationalstrassen in Agglomerationsräumen ein geeignetes Element sein können, um den Veloverkehr auf einer attraktiven, schnellen Achse zu bündeln. Das ASTRA lässt derzeit in Zug auf der N14 vom Anschluss Zug bis zur Überführung Blickensdorferstrasse/Neugasse eine

Machbarkeitsstudie für eine solche Velobahn erarbeiten. Auch der Kanton Basel-Land arbeitet an einer Machbarkeitsstudie. Basierend auf diesen Beispielen wird das weitere Vorgehen festgelegt werden.

### SCANNING NATIONALSTRASSEN 3. KLASSE

Das ASTRA will die Nationalstrassen 3. Klasse in Bezug auf die Anforderungen an den Veloverkehr untersuchen. Analysiert werden die LV-Unfälle, die bestehende Qualität und das Potenzial für den Veloverkehr. Darauf basierend werden Massnahmen und eine Priorisierung abgeleitet. Der Projektantrag wurde gestartet.

Wir freuen uns daran zu arbeiten, gute Arbeitsinstrumente und Rahmenbedingungen für die Kantone, Gemeinden und Städte zu schaffen und sie so in ihren Bemühungen für eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen.



VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tel.: 032 365 64 50

[info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

