

02 / 2017

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

FREIGLEIS LUZERN  
STRASBOURG À VÉLO  
DER HOLLÄNDISCHE GRIFF



# INHALT

---

## 3 EDITORIAL

---

- 4 FREIGLEIS LUZERN  
MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT STADT LUZERN, VORSTAND  
VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- 

- 9 STRASBOURG À VÉLO – DAS VELO AUF DER  
ÜBERHOLSPUR  
LUKAS STADTHERR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL, VORSTAND  
VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- 

- 12 STRASSBURG – GELINGT DIE KOEXISTENZ VON  
FUSS- UND VELOVERKEHR?  
SERGE ASECIO, BEAUFTRAGTER FÜR AKTIVE MOBILITÄT,  
EUROMETROPOLE STRASSBURG
- 

- 15 TEMPORÄRE BEGEGNUNGSZONE AM BAHNHOF  
RENENS (VD)  
JADE RUDLER, ARCHITEKTIN EPFL, DOKTORANDIN IM  
LABORATORIUM CHÔROS, INSTITUT FÜR ARCHITEKTUR DER  
FAKULTÄT ENAC DER EPFL, MITGRÜNDERIN DES BÜROS OLGA.
- 

- 18 STATIONSLOSE VELOVERLEIHSYSTEME  
IN LUZERN  
MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT DER STADT LUZERN,  
VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- 

- 20 DER HOLLÄNDISCHE GRIFF – EINE SIMPLE  
BEWEGUNG VERHINDERT UNFÄLLE  
DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- 

- 22 BEISPIEL AUS DER PRAXIS  
VERBESSERUNGEN FÜR DEN VELOVERKEHR UND DER  
KOEXISTENZ MIT DEM FUSSVERKEHR AUF DER QUAIBRÜCKE  
IN ZÜRICH  
CYNTHIA MÜLLER, TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH  
RAPHAEL KNUSER, TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH,  
VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- 

- 24 CLAUDE MOREL
- 

## IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE 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)

## REDAKTION

Daniel Sigrist, [planum.biel.ag](mailto:planum.biel.ag), 2501 Biel/Bienne, [www.planum.ch](http://www.planum.ch)

## LEKTORAT

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

## GESTALTUNG

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

## ÜBERSETZUNG

Christa Fleury, Architektin EPFL, Ittigen

## TITELBILD

Strassburg, Fuss- und Radweg auf neuer Trambrücke  
(Foto: Daniel Sigrist)

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Das Jahr 2017 brachte für die Velokonferenz viel Erfreuliches, aber auch Enttäuschungen und Trauriges.

Das Positive zuerst. Die Stadt Luzern eröffnete eine wichtige neue Veloverbindung: das «Freigleis» auf einem ehemaligen, innerstädtischen Bahntrasse. Dies wurde entsprechend gefeiert. Die Stadt Zürich hat mit viel Aufwand die Quaibrücke für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und damit auch neue Massstäbe gesetzt im Bereich Behindertenfreundlichkeit. Bemerkenswert aber auch, wie Luzern dieses Thema angegangen ist. Beide Beispiele zeigen, wie gemeinsame Flächen für Fuss- und Veloverkehr gut und sicher gestaltet werden können. Sie werden in diesem Bulletin vorgestellt.

Das Highlight aus Sicht der Velokonferenz war sicherlich die Exkursion nach Strassburg, wo wir viele grosse, aber auch kleine Velomassnahmen sehen und «erfahren» konnten. Auch wenn nicht immer alles im optimalen Standard ausgeführt wurde: die Durchgängigkeit des Velonetzes ist beeindruckend.

Es gab aber auch Rückschläge für die Veloförderung. So wurde etwa der Veloring in Basel an der Urne abgelehnt (wir

kommen in einer nächsten Bulletin-Ausgabe darauf zurück) und unser Konzept zu «Der holländische Griff. Eine simple Bewegung verhindert Unfälle» vom Fond für Verkehrssicherheit zurück gewiesen. Das Konzept verdient aber weiterhin Beachtung in der Prävention von Unfällen infolge unvorsichtig geöffneter Autotüren.

Das traurige Ereignis in diesem Jahr ist das unerwartete Ableben von Claude Morel. Er war ein Pionier der Veloförderung in Genf und der Velokonferenz Schweiz. Von Beginn an war Claude Mitglied und formte die Velokonferenz entscheidend mit. Seine fröhliche Art versetzte uns immer in eine heitere Stimmung und liess so manche Exkursion noch kurzweiliger erscheinen - selbst wenn wir uns auf die Suche nach ihm machen mussten. Claude, wir werden dich nicht vergessen.

Für den Vorstand  
Roland Pfeiffer  
Präsident Velokonferenz Schweiz



Exkursion Strassburg - nicht ganz vollständiges Gruppenfoto (Foto: Serge Asencio)



# FREIGLEIS LUZERN

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT STADT LUZERN, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Mit der Tieferlegung der Zentralbahn im Abschnitt zwischen Mattenhof und Luzern wurde das ehemalige Trasse der Zentralbahn von der Allmend bis zur Neustadtstrasse frei und konnte zu einem Velo- und Fussweg, der in beiden Richtungen befahr- und begehbar ist, ausgebaut werden.

## 1. AUSGANGSLAGE

Der Bedarf nach einem Velo- und Fussweg wurde bereits in einer Studie vom 26. September 2007 untersucht. Die Netzüberlegungen zeigten, dass eine Fuss- und Veloverkehrsachse eine wichtige und sinnvolle Ergänzung des bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetzes darstellt. Sie verbindet den Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd mit der Stadt Luzern und ist damit eine wichtige Erschliessungsachse zu den dortigen Wohn- und Gewerbegebieten.

Diese Achse ist die bedeutendste Verbindung für den Velo- und Fussverkehr zwischen der Stadt Luzern und den Gemeinden Kriens und Horw. Die wichtigsten Gründe für den Bau des Velo- und Fussweges waren:

- Erschliessung und Verbindung des Entwicklungsschwerpunkts Steghof und des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Luzern Süd mit positiver Auswirkung auf die Verlagerungsziele zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs
- direkte Verbindung vom Zentrum / (Bahnhof Luzern) zum Kulturwerkplatz Südpol und zu den Siedlungsgebieten westlich der Zentralbahn
- direkte Verbindung von den westlich der Zentralbahn gelegenen Siedlungsgebieten in Horw zum Kulturwerkplatz Südpol und ins Zentrum von Horw
- alternative, sehr attraktive Verbindung zur unkomfortablen Horwerstrasse zwischen dem Zentrum von Horw und dem Zentrum von Luzern, insbesondere bei Veranstaltungen oder Sperrung der Horwerstrasse
- Beseitigung der verwinkelten Führung des Radverkehrs zwischen Arsenalstrasse bzw. Horwerstrasse und Eschenstrasse

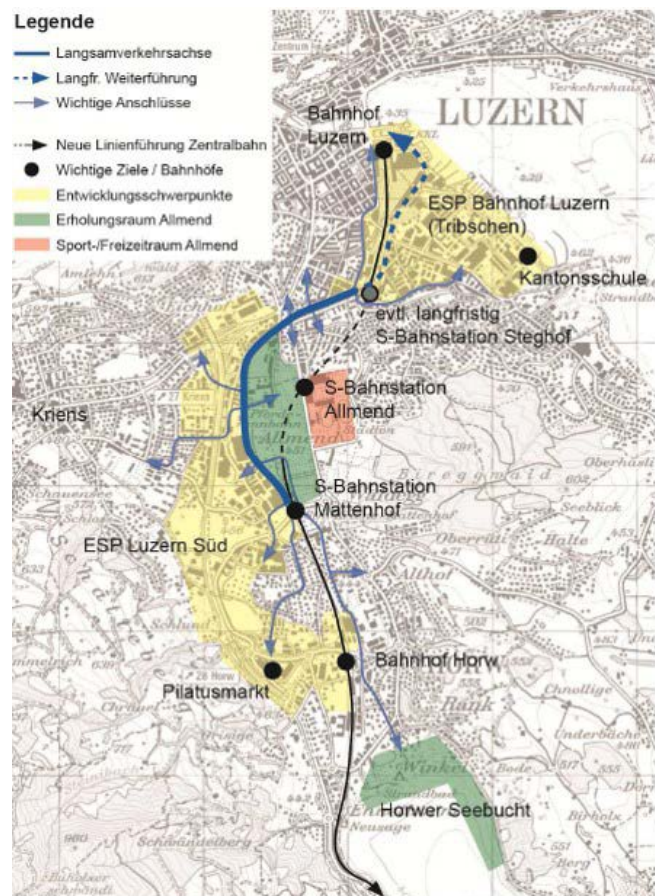
Die Verbindung wurde auf Antrag des Regierungsrats ins kantonale Radroutenkonzept aufgenommen und ist ebenfalls im Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern enthalten. Sie ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 1. Generation und eine wichtige Massnahme aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern.

## 2. PROJEKTENTWICKLUNG

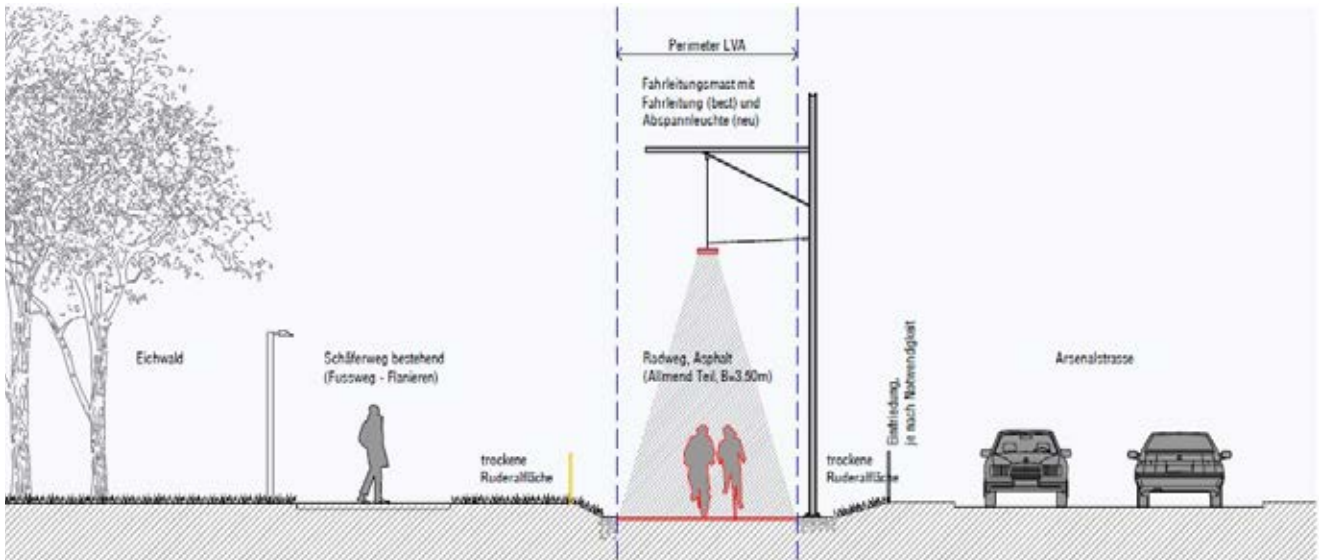
### 2.1 PERIMETER

Der Projektperimeter umfasste die heutige Zentralbahnstrecke zwischen der S-Bahnstation Mattenhof und der Sternmattstrasse. Mitberücksichtigt wurden die Strassenquerungen Eichwald-, Horwer- und Moosmattstrasse sowie alle unmittelbaren Anschlüsse zum bestehenden Wegnetz. Der betreffende Abschnitt beträgt rund 2 Kilometer. Der Betrachtungsperimeter jedoch wurde weiter gefasst. Dazu gehören das Gebiet von der Horwer Seebucht bis zum Bahnhof Luzern mit den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Bahnhof Luzern, Steghof, Luzern Süd, den Erholungsräumen Allmend und Horwer Seebucht sowie den Sport- und Freizeiträumen Allmend und Südpol.

Im Betrachtungsperimeter wird ersichtlich, wie sich das Projekt des Rad-/Fussweges in den Gesamtraum vom Horwer Seebecken bis zum Bahnhof Luzern eingliedert. Es zeigt



Betrachtungsperimeter



Schemaschnit Eichwaldstrasse mit baulich getrenntem Fuss- und Velobereich

die Vernetzung und die Anschlusspunkte. Für die Zukunft ist vorgesehen, dass die Langsamverkehrsachse über den Steghof und die Gleisfelder hinaus zur Fruttstrasse und weiter unter der Langensandbrücke hindurch über die langfristig nicht mehr benötigten Gleisfelder Rösslimatt zum Inseli erweitert werden soll.

## 2.2 QUERSCHNITTE

Es war ursprünglich geplant, den Velo- und Fussweg über den grössten Teil der Strecke als Mischverkehrsfläche zu führen. Das Projekt wurde auch so aufgelegt. Aufgrund von Rückmeldungen, insbesondere aus durchgeführten Workshops, sowie in Anbetracht der höheren Geschwindigkeiten heutiger E-Bikes wurden der Velo- und Fussweg jedoch mit einer Markierung voneinander getrennt und mit dem Signal 2.63 «Velo- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen» signalisiert. Die Fahrbahnbreite beträgt insgesamt 5.00 m, wobei der Fussgängerbereich 2.00 m und der Velobereich 3.00 m breit ist. Die Idee der Mischverkehrsfläche wollte man aber bewusst nicht ganz aufgeben. Das Nebeneinandergehen oder das Nebeneinanderfahren sollte weiterhin ermöglicht werden, und zwar unter Nutzung der vollen Querschnittsbreite. Aufgrund der grosszügigen Radien und guten Sichtverhältnisse ist dies auch problemlos möglich. Bei den Gesprächen mit Verkehrsteilnehmenden ging es denn auch vielmehr darum, ihnen klar zu machen, auf welche Seite sie im Begegnungsfall ausweichen müssen. Daher wurde auf eine bauliche Abtrennung der Fussverkehrsfläche von der Fahrbahn für die Velofahrenden weitgehend verzichtet.

Auf dem Teilstück von rund 500 m Länge zwischen dem Anschluss Eichwald und dem Anschluss Eichwilstrasse bzw. Allmend wird der Fussverkehr auf dem heutigen Schäferweg geführt und der Veloverkehr rollt auf einem separaten Radweg von 3,50 m Breite. Zwischen Radweg und dem bestehenden Schäferweg erfolgt die Trennung mit einem zirka 1 Meter breiten Grünstreifen. So werden Konflikte zwischen hier zahlreichen Erholung suchenden Fussgängerinnen und Velofahrern vermieden.

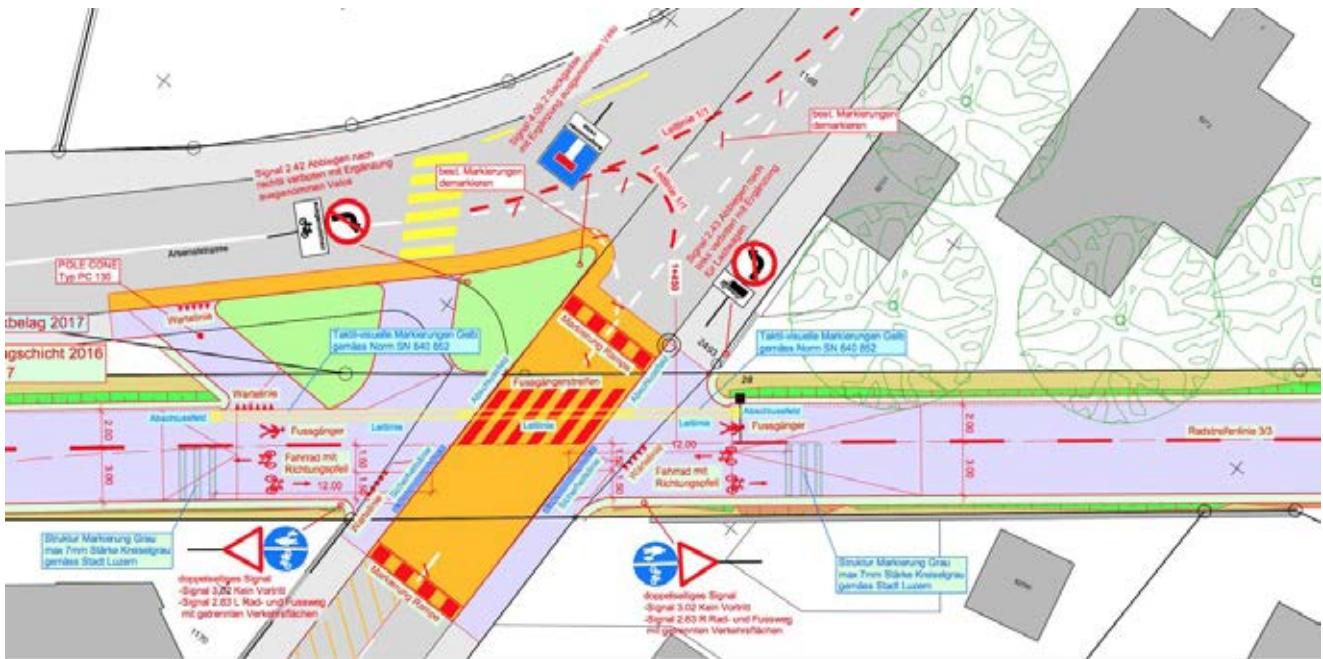
## 2.3 KREUZUNGEN

Der Rad-/Fussweg quert bei der Eichwald- und der Moosmattstrasse zwei Gemeindestrassen und bei der K 32 Horwerstrasse eine Kantonsstrasse. Ursprünglich war vorgesehen, dass der Veloverkehr auf dem Radweg an den Kreuzungen Eichwald- und Moosmattstrasse Vortritt hat. Rückmeldungen aus dem Quartier sowie ein Sicherheitsaudit des Bundesamtes für Unfallverhütung haben die Stadt veranlasst, davon abzusehen. Der Veloverkehr quert somit vortrittsbelastet die drei Strassen und ist mit dem Signal 3.02 «Kein Vortritt» signalisiert. Die Querung über die Horwerstrasse erfolgt über eine Mittelinsel von 2.50 m Breite inklusive Velofurt mit einer Durchfahrtsbreite von 3.50 m. Um auf die vortrittsbelasteten Querungen hinzuweisen, verlangsamen nebst den Signalisierungselementen auch taktile Bodenmarkierungen die Fahrt. Bei der Horwerstrasse sowie bei der Eichwaldstrasse wurden Fussgängerstreifen markiert, auf der Moosmattstrasse in der Tempo-30-Zone konnte auf einen Fussgängerstreifen verzichtet werden. Um die Verkehrssicherheit bei der spitzwinkligen Einmündung Arsenal-/Eichwaldstrasse zu gewährleisten, wurde hier ein Abbiegeverbot von der Arsenalstrasse in die Eichwaldstrasse signalisiert. Unmittelbar nach der Zufahrt zum Murmattweg wurde die Eichwaldstrasse



Kreuzung Eichwaldstrasse





Kreuzung Eichwaldstrasse

durch einen kurzen Einbahnabschnitt, der von der Horwerstrasse Richtung Obergrundstrasse befahrbar ist, unterbrochen. Damit wird die Eichwaldstrasse erheblich vom Schleichverkehr entlastet und der Querungspunkt mit dem Velo- und Fussweg sicherer. Die Auswirkungen dieser Massnahme wurden vorgängig mit dem Verkehrsmodell Luzern Süd und einer detaillierten Simulation (Vis-sim) des Verkehrsgeschehens am Knoten Eichhof untersucht. Die entstehenden Verkehrsumlagerungen können verarbeitet werden und die Verkehrsqualität bleibt erhalten.

Bei allen Knoten konnten die erforderlichen Sichtweiten gemäss den Schweizerischen Normen knapp eingehalten werden, teils jedoch nur unter Berücksichtigung der quer verlaufenden Trottoirs.

Bereits im Dezember 2016 wurde der Velo- und Fussweg provisorisch eröffnet (noch ohne Deckbelag). Dabei wurden auch erste Erfahrungen gesammelt, die noch zu kleinen Korrekturen führten. So mussten u. a. bei der Querung der Kantonsstrasse K32 Schranken eingebaut werden, weil einige wenige,

unverbesserliche Velofahrende ohne zu schauen ungebremst die Kantonsstrasse querten, was zu sehr gefährlichen Situationen führte. Die taktilen Markierungen, die auf die Querungen aufmerksam machen, fielen mit einer Höhe von 15 mm viel zu stark aus. Sie wurden bei der definitiven Ausführung auf 5 mm reduziert.

#### 2.4 MASSNAHMEN FÜR BEHINDERTE

Da der Velo- und Fussweg ursprünglich als Mischverkehrsfläche vorgesehen war, sollten sehbehinderte Personen am Rand des Velo- und Fusswegs geführt werden. Die ganze Strecke weist ein einseitiges Quergefälle auf. Am höher gelegenen Rand des Fussweges war ursprünglich ein 3 cm hoher Absatz als Orientierung für Sehbehinderte vorgesehen. Der Absatz sollte zudem durch eine Kontrastmarkierung verdeutlicht werden. Zufahrten und Kreuzungen werden mit taktiler Markierung versehen. Die Ausführung der Massnahmen sollte in enger Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden erfolgen. Mit dem Entscheid, die Verkehrsflächen für den Velo- und Fussverkehr durch Markierung zu trennen, wurde dieses Konzept von den Behindertenverbänden wieder in Frage gestellt. Es kam die Forderung auf, den Gehbereich überall mit einem 3 cm hohen Absatz vom Veloverkehr zu trennen. Dies hätte aber der Absicht widersprochen, die ganze Verkehrsfläche beiden Benutzergruppen zugänglich zu machen und hätte zudem zu Sicherheitsproblemen bei den Zufahrten für den Veloverkehr geführt. Es wurde daher am vorgesehenen Konzept festgehalten. Wobei auf einen Randanschlag und Kontrastlinien verzichtet werden konnte, da gemäss den Behindertenverbänden der Unterschied zwischen Belag und Bankett problemlos ertastbar ist. Bei den Kreuzungen wurde im Gehbereich jeweils ein 3 cm Anschlag ausgebildet, im Fahrbahnbereich gibt es eine niveaulose Lösung. Veloauffahrten wurden mit taktiler Markierung überbrückt. Weil der Velo- und Fussweg schiefwinklig die Horwer- und Eichwaldstrasse kreuzt, waren hier ebenfalls taktilen Markierungen über den Fussgängerstreifen erforderlich.



Kreuzung K32 Horwerstrasse



Taktile Markierung bei Velozufahrt

### 2.5 GESTALTUNGSKONZEPT

Obwohl die Gestaltung der Aussenräume nicht Bestandteil dieses Projekts ist, wurden die städtebaulichen Chancen im Anschlussbereich des Rad-/Fussweges erkannt. Die konzeptionellen Ideen gehen aus einer geschichtlichen und städtebaulichen Analyse hervor. Die Grundidee beruht darauf, den Charakter der ehemaligen Nutzung als Bahntrasse lesbar zu machen und damit die neue Langsamverkehrsachse zu prägen. Beispielsweise wurden die Oberleitungen der Zentralbahn belassen und konnten als Aufhängevorrichtung für die Beleuchtung genutzt werden. Die Seitenbereiche des Velo- und Fusswegs wurden als Ruderalflächen gestaltet, wie sie auch typisch für Bahnborde sind. Dies führt zu ökologisch wertvollen Flächen, die im Unterhalt sehr günstig sind.

Schwerpunkte für eine Gestaltung wurden in den Bereichen «Mattenhof», «Südpol/Musikhochschule» und «Steghof» erkannt. Hier sollen in Zukunft den Entwicklungen entsprechende qualitätsvolle Räume für die Öffentlichkeit entstehen.

Um die Attraktivität und Bedeutung der Achse für den Veloverkehr zu verdeutlichen, wurden auch zwei Servicestationen geschaffen, wo kleine Reparaturen oder Einstellungen am Velo vorgenommen oder gepumpt werden kann.



Servicestation mit Velopumpe und Werkzeug

### 2.6 BELEUCHTUNG

Die Beleuchtung wurde an die belassenen Fahrleitungen der Bahn montiert. Es wurden zeitgemässe LED-Leuchten verwendet, welche kein Streulicht verursachen und den Velo- und Fussweg zielgerichtet in der jeweils nötigen Intensität beleuchten (an den Knoten heller und in den Wohnquartieren dezenter). Die Leuchten sind dabei einzeln steuerbar und mit Sensoren ausgerüstet. Wenn nachts kein Verkehr zu verzeichnen ist, dimmen die Leuchten bis auf 10 % hinunter.



Beleuchtung Langsamverkehrsachse, Montage an Oberleitung der ehemaligen Zentralbahn

### 3 KOSTEN

Die Kosten für den Velo- und Fussweg wurden auf insgesamt 4.8 Mio. Franken Brutto veranschlagt. Der Velo- und Fussweg ist im Agglomerationsprogramm 1. Generation enthalten und mit 35 % beitragsberechtigigt. Der Kanton hat aus dem Projekt Tieflegung Zentralbahn Fr. 600'000.- beigesteuert. Zudem zahlt der Kanton einen Beitrag von 1 Million Franken an den Velo- und Fussweg. Die Gemeinde Kriens zahlt einen Beitrag von Fr. 500'000.-. Den Rest zahlt die Stadt Luzern. Die Kosten werden um mehrere hunderttausend Franken unter dem budgetierten Betrag abschliessen.



Namensschild «Freigleis»



#### 4. VELOFEST

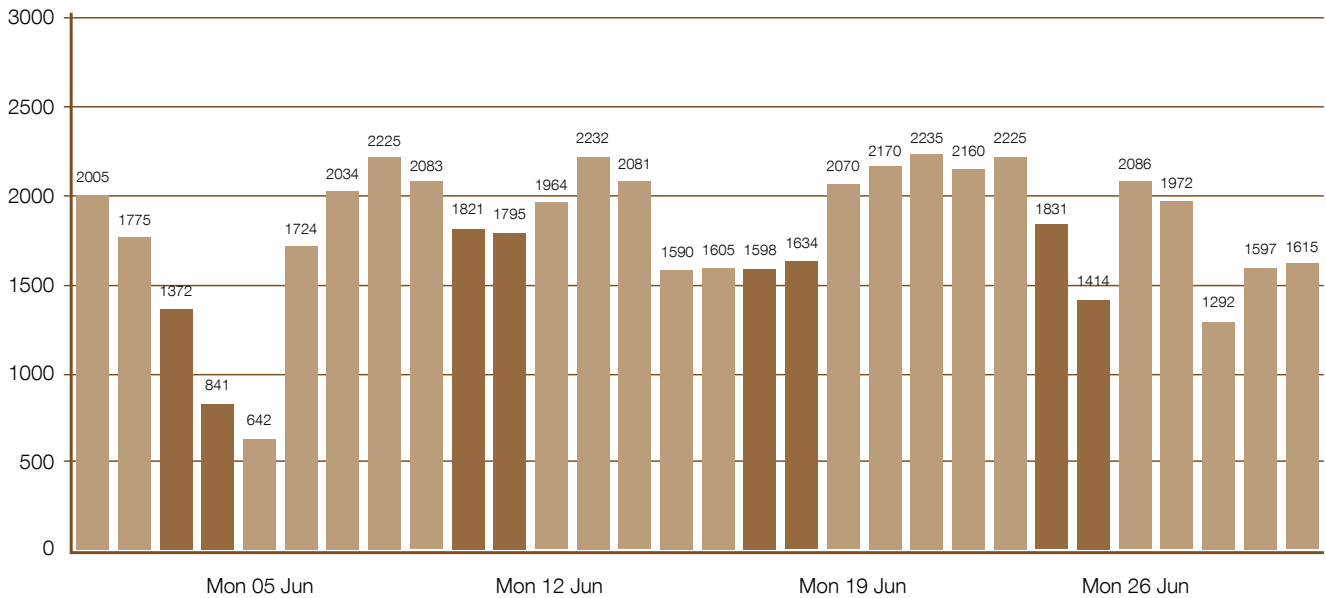
Mit einem grossen Volksfest wurde am 13. Mai 2017 die neue Veloverbindung zwischen Luzern und Kriens eingeweiht. «Freigleis» heisst der Weg. Der Name erinnert daran, dass hier einst ein Gleis war und dieser Raum nun freigemacht wurde. Es befinden sich viele Freizeitinstitutionen entlang des Weges und Velofahren ist ja sowieso eine Aktivität, die für Freiheit steht. Der Name ging aus einem Wettbewerb hervor, bei dem 310 Vorschläge eingereicht wurden. Eine Jury aus Vertretern der Stadt Luzern, der Gemeinde Kriens und angrenzenden Quartiervereinen hat die Gewinner bestimmt. Die Taufe wurde am Velofest gefeiert. Weit über zehntausend Velobegeisterte haben die gut 100 Attraktionen entlang des Weges besucht.



Velofest zur Eröffnung

#### 5. NUTZUNG

Kurz nach der Eröffnungsfeier im Mai 2017 wurde der Velo- und Fussweg bereits gut genutzt. Im Monat Juni 2017 wurden an der Zählstelle Kleinmatt insgesamt 53'688 Velofahrende gezählt und an der Zählstelle Arsenalstrasse 43'333. Diese Zahlen dürften mit der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Süd in den kommenden Jahren stetig zunehmen.



Zählstelle Kleinmatt, Tageswerte im Juni 2017 kurz nach der offiziellen Eröffnung



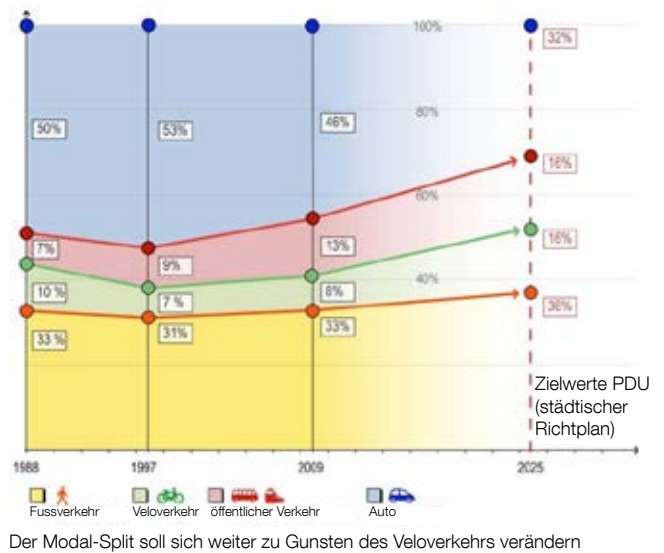
# STRASBOURG À VÉLO – DAS VELO AUF DER ÜBERHOLSPUR

LUKAS STADTHERR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Fachexkursion der Velokonferenz Schweiz führte am 14. September 2017 nach Strasbourg. Die französische Velostadt Nr. 1 beeindruckte die rund 40 Teilnehmenden durch einen spannenden Mix aus grosszügigen Infrastrukturen und einer aus Schweizer Sicht ungewohnt pragmatischen Umsetzung.

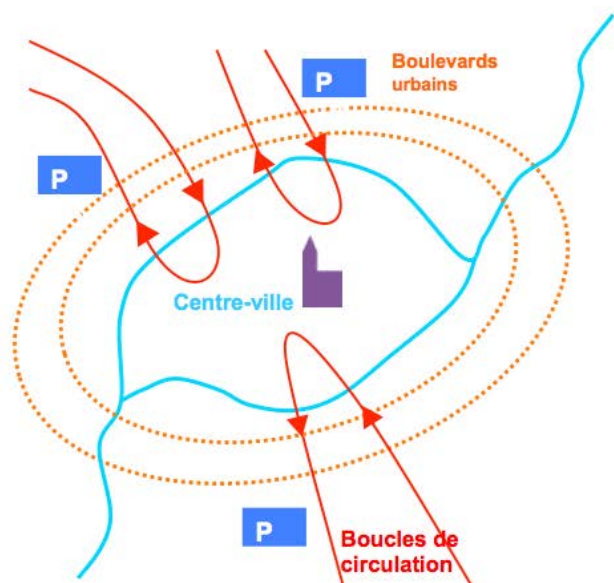
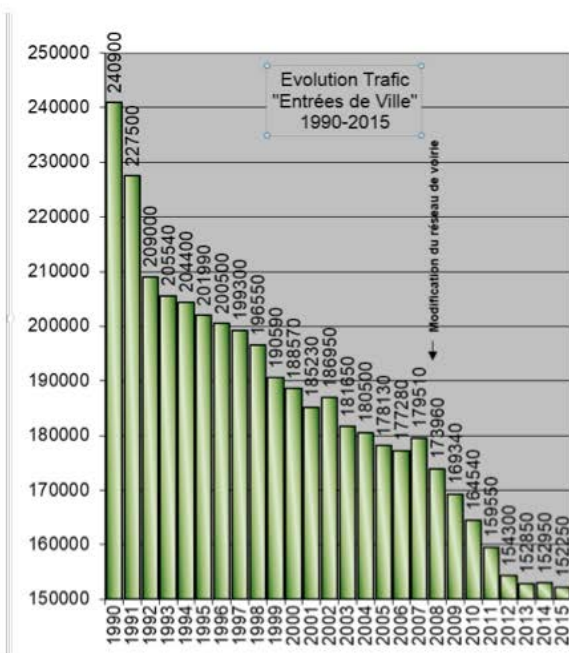
Strasbourg tritt in die Pedale: Ein Velobahnen-Netz von geplanten 130 km, 5'000 Leihfahrräder und herausragende Bauwerke zugunsten des Veloverkehrs zeigen, dass sich die Stadt nicht auf den bisherigen Lorbeeren ausruhen, sondern auch weiterhin mit mutigen Investitionen voranschreiten will. Mit einem umfassenden Massnahmenpaket soll der Anteil Velofahrten von derzeit 10 % auf mind. 15 % im Jahr 2025 erhöht werden.

Die Agglomeration «Eurométropole de Strasbourg» zählt 470'000 Einwohnerinnen und Einwohner, wovon gut die Hälfte



## Strasbourg.eu eurométropole 35 ans de politiques cyclables

### La méthode strasbourgeoise



Die Durchfahrt des Stadtzentrums wurde für Autos unterbunden, die Anzahl Parkplätze verringert. Die Verkehrsbelastung mit Motorfahrzeugen wurde massiv reduziert.



Zweirichtungsradweg zu Lasten von Autofahrstreifen erstellt (Foto: Daniel Sigrist)

in der Stadt Strasbourg wohnt. Die Veloförderung wurde bereits in den Siebzigerjahren lanciert, mit einem ersten Velorichtplan. Ebenso relevant ist das Tramnetz: Dieses ist nicht nur ein zentraler Pfeiler der Verkehrspolitik, sondern fördert auch das Velonetz. Beim Ausbau von Tramlinien wird nämlich seit mehr als 20 Jahren konsequent darauf geachtet, im jeweiligen Korridor auch die Veloverbindungen auszubauen. Dies führt auch zu spürbaren Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs: Stadtquerende Verbindungen wurden unterbunden, das Parkplatzangebot in der Innenstadt wurde reduziert. Dies dient nicht zuletzt dem Fuss- und Veloverkehr, indem attraktive Freiraumgestaltungen wie Plätze, Alleen und Boulevards möglich werden.

Leuchtturmprojekte symbolisieren diese Strategie: So wurde bereits im Jahr 2004 eine 24 Mio. Euro teure Langsamverkehrsbrücke über den Rhein realisiert, in den letzten Jahren kamen diverse weitere, ebenfalls investitionsintensive Brücken dazu. Daneben werden auch kleinere, aber ebenso wichtige

Massnahmen nicht vergessen: Bis 2014 wurden im öffentlichen Raum 20'000 Velobügel zur sicheren Veloparkierung angebracht. Zudem wird das Angebot an Veloparkings rund um den Hauptbahnhof kontinuierlich ausgebaut.

Rückgrat der Veloförderung ist ein umfangreiches Netz städtischer Velo-Schnellstrassen mit einer Gesamtlänge von 130 km, basierend auf 10 radialen und 3 tangentialen Velorouten. Diese bieten einen hohen Komfort (z.B. kann auch nebeneinander gefahren werden), ermöglichen eine gute Erreichbarkeit städtischer Ziele (indem u.a. die Fahrzeit berechenbar wird), sind zuverlässig 365 Tage im Jahr befahrbar (z.B. mit einer prioritären Schneeräumung) und einfach identifizierbar (mittels klarer Wegweisung und spezifischer Markierungen).

Strasbourg ist im Bereich der Velomassnahmen in Frankreich wiederholt Vorreiterin: Bereits 1983 wurde hier der Velogegenverkehr in Einbahnstrassen erlaubt, 2007 wurden die ersten ausgeweiteten Radstreifen an Kreuzungen eingerichtet und 2017 die landesweit ersten Velostrassen eingeführt.



Velostation am Hauptbahnhof (Foto: Daniel Sigrist)



Automatische Velozählstelle (Foto: Daniel Sigrist)



Veloförderung in Strasbourg umfasst nicht nur infrastrukturelle Massnahmen, auch das Velofahren an sich wird gefördert, z.B. mit Aktionen im Bereich des Schülerverkehrs (u.a. mit 200 spezifischen Aktionstagen jährlich), mit einem Velo-Verleihnetz von knapp 5'000 Velos sowie mit Sensibilisierungsaktionen zur Förderung der Koexistenz von Velo- und Fussverkehr.

Die Exkursionsteilnehmerinnen und -teilnehmer kehrten mit wertvollen Erfahrungen und Eindrücken zurück. Die Beurteilung der Strasbourger Velomassnahmen war durchaus mehrschichtig bzw. kontrovers, namentlich im Bereich der Infrastrukturen. Einerseits beeindruckte die Grosszügigkeit z.B. von Velobrücken und die Qualität einzelner Velobahnabschnitte, andererseits erstaunte, wie pragmatisch Investitionen oft angegangen werden: Standards wie Minimalbreiten werden mancherorts unterschritten, Lücken im Velonetz werden in Kauf genommen, da und dort sind Gefahrenstellen anzutreffen. Dies zeigt, dass der Weg zum Veloparadies auch in Strasbourg noch weit ist.

Der Pragmatismus im Bereich der Umsetzung hat jedoch auch Vorteile: Mit Realisierungen zugunsten des Veloverkehrs wird nicht zugewartet, bis die Rahmenbedingungen ideal, die Standards vollumfänglich eingehalten, die einschlägigen Normen konsequent berücksichtigt und die Ausbauqualitäten allen Erwartungen gerecht werden. Im Gegenteil: Auch im Wissen fehlender Perfektion werden die infrastrukturellen Rahmenbedingungen kontinuierlich verbessert, wenn auch manchmal in kleinen Schritten.

Aus Schweizer Sicht ist diese Erfahrung durchaus wohlthuend. Es wäre auch hierzulande zu begrüessen, wenn Velomassnahmen da und dort zügiger und entschlossener an die Hand genommen würden – vor allem auch dann, wenn die Anforderungen noch nicht zu 100 % erfüllt sind. Weniger kann – zumindest in einem ersten Schritt – oft mehr sein.



Einrichtungsradwalweg, mit Pollern geschützt (Foto: Daniel Sigrist)



Zweirichtungsradwalweg dank Umorganisation des Autoverkehrs (Foto: Daniel Sigrist)



Velofurt mit Vortritt für den Veloverkehr (Foto: Daniel Sigrist)



# STRASSBURG

## GELINGT DIE KOEXISTENZ VON FUSS- UND VELOVERKEHR?

SERGE ASENCIO, BEAUFTRAGTER FÜR AKTIVE MOBILITÄT, EUROMETROPOLE STRASSBURG

In den letzten 40 Jahren hat die Politik eine kontinuierliche Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs im gesamten Raum der Eurometropole Strassburg ermöglicht. Die Anteile dieser beiden Fortbewegungsarten im Zentrum Strassburgs werfen Fragen zur Aufteilung des öffentlichen Raums, zu seiner Gestaltung und der Entwicklung von Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf.

Die letzte Erhebung zum Fortbewegungsverhalten der Strassburger Bevölkerung<sup>1</sup> bestätigt den Stellenwert des Gehens und des Velofahrens in der Agglomeration. Jede dritte Wegstrecke (33 %) wird ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt – im Zentrum sind es sogar 52 %. Etwa 532 000 Wege (1,3 pro Person) erfolgen also täglich zu Fuss. Die Agglomeration Strassburg ist die velofreundlichste Frankreichs, mit einem durchschnittlichen modalen Veloanteil von 8 % und grossen Unterschieden zwischen dem Stadtzentrum (14 %) und den Sozialwohnungsquartieren (3 %). Der modale Anteil der PKWs hat 46 % erreicht (20 % im Zentrum).

Zusätzliche Verkehrszählungen im Jahr 2015 (Autos, ÖV und Fahrrad) ergaben im Zentrum einen Veloanteil von 17 %. Das Zentrum bietet seinen Bewohnern ein grosses Angebot an Einrichtungen, Arbeitsstellen, Dienstleistungen. Die alternativen Verkehrsmittel zum Auto sind sehr wichtig, die Begegnungen von Fussgängern und Velofahrerinnen deshalb häufig und es besteht ein ernsthaftes Konfliktpotenzial. Leserbriefe in der Lokalzeitung, Informationen aus den Quarterräten und Briefe an die Stadtverwaltung weisen auf diese Problematik hin, welche nach und nach in die öffentliche Politik einfliesst.

### INFRASTRUKTUR

Die ersten Bauarbeiten fürs Tram 1992 bedeuteten einen Einschnitt in den Auto-Transit im Zentrum Strassburgs. Die Erweiterungen der Fussgängerzonen, die ringförmige Verkehrsführung, das Tram mit einer Neuverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der Fussgängerinnen und Velofahrer, die Radwege, die Parkplatzpolitik (insbesondere Park & Ride und die Ausdehnung des kostenpflichtigen Parkierens) haben das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit im Stadtzentrum beruhigt.

<sup>1</sup> « Enquête ménages déplacements – Résultats essentiels CUS (1988 – 1997 – 2009) », ADEUS, 2009, <http://www.adeus.org/>



Symbolhafter Velobügel in Strassburg





Endhaltestelle Tramlinie B



Fussgängerzone Strassburg

1990 fuhren noch täglich 241 000 motorisierte Fahrzeuge im Zentrum Strassburgs, 2016 waren es 152 000, was einer Abnahme um 37 % entspricht.

Basierend auf dem ersten Veloleitbild von 1978 hat die Eurometropole Strassburg im Jahr 2016 entschieden, den Automobilmotorenverkehr vom Zweiradverkehr zu trennen: Entlang der Struktur- und Verteilungsachsen (Tempolimit von 50 km/h) wurden Zweiradspuren auf der Ebene des Trottoirs errichtet. Die Trennung der Bereiche für Fuss- und Veloverkehr wird mit dem «Pav'guide» (fühlbare Wegmarkierung aus Pflastersteinen) erreicht, welcher in Zusammenarbeit mit Sehbehinderten-Verbänden entwickelt wurde.

Heute existieren im erweiterten Zentrum Strassburgs Fussgängerzonen, Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen und Radwege auf der Höhe des Trottoirs.

Gab es in den Neunzigerjahren noch einige Konfliktzonen auf den vom Fuss- und Veloverkehr gemeinsam genutzten Trottoirs, wurden diese nach einem Rekurs beim Verwaltungsgericht durch den Verein «Piétons 67» im Jahr 2012 geändert.

### KOEXISTENZ VON FUSS- UND VELOVERKEHR

Folgende störende Punkte wurden festgestellt:

- Einige Velofahrer sind in den Fussgängerzonen zu schnell unterwegs. Die Fussgängerinnen sind verunsichert, insbesondere ältere Menschen. Es gibt Zwischenfälle, sogar Unfälle.
- Einige Velofahrerinnen benutzen Trottoirs, fahren dabei zu nahe an den Fassaden und behindern Personen, die ein Gebäude verlassen.
- Einige Fussgänger gehen auf Radwegen und behindern dadurch den Veloverkehr.

Die Strategie der Eurometropole in Sachen Koexistenz von Fuss – und Veloverkehr besteht aus vier Hauptrichtungen:

- Umfahrungswege für Zweiräder, damit Fussgängerzonen nicht befahren werden
- progressive Förderung der Nutzung der Fahrbahn durch den Zweiradverkehr mittels guter Sicherheitsbedingungen
- ausreichende Anzahl Zweiradparkplätze am Rande von Fussgängerzonen
- Sensibilisierungskampagnen

### UMFAHRUNGSWEGE

Die Eurometropole führt auf ihrem gesamten Gebiet schrittweise ein Netz von Velo-Schnellstrassen («Vélostras») ein. Dieses strukturierende Hochleistungsnetz besteht aus 3 Umfahrungen

und 10 radialen Verbindungen. Seine Aufgabe ist es, die längeren Wege per Velo (insbesondere auch per Elektrovelo) zu erleichtern.

Die zweite dieser Umfahrungen, bereits fertiggestellt und signalisiert, ermöglicht als eigentliche Ringstrasse für Fahrräder den Zugang zu den verschiedenen Quartieren Strassburgs.

Der südliche Teil der ersten Umfahrung ganz nah beim historischen Zentrum der Stadt, wird zur Zeit errichtet und wird die Velofahrerinnen und Velofahrer zur Umfahrung der Fussgängerzone im historischen Zentrum veranlassen.

Auf einer der radialen Verbindungen, auf der täglich beinahe 10 000 Velofahrer verkehren, hat die Eurometropole eine Fussgängerzone tagsüber aufgehoben und dem Fussverkehr eine bequeme und sichere alternative Route angeboten.

### VELOVERKEHR AUF DIE FAHRBAHN

Durch die Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs befinden sich je länger je mehr Fussgängerinnen, Autos und Lieferwagen auf den Fahrbahnen, welche rund ums historische Zentrum auf der Ebene der Trottoirs eigentlich für Velofahrerinnen vorgesehen waren. Im Mai 2017 wurde daher die erste Velostrasse Frankreichs eingeweiht. Damit sollen die Velofahrer zur vermehrten Nutzung der Strasse ermutigt werden.

### VELOPARKPLÄTZE ALS LENKUNGSMASSNAHME

2016 hat die Eurometropole vier Parkplätze für insgesamt 400 Zweiräder rund um die Fussgängerzonen eingerichtet mit dem Ziel, dass Velos dort parkiert und der Weg zu Fuss fortgesetzt wird. Die Infrastruktur entspricht dem Standard von Veloparkplätzen im Innenraum (ohne Kontakt zwischen den Velos), bietet also Komfort und optimiert gleichzeitig die Nutzung des öffentlichen Raums. Weitere Veloparkplätze zur Lenkung und Optimierung des öffentlichen Raums sind vorgesehen.

### KOMMUNIKATION UND SENSIBILISIERUNG

Im Herbst 2016 wurde eine grosse Kommunikationskampagne zur Koexistenz der verschiedenen gleichberechtigten Fortbewegungsarten durchgeführt. Diese Kampagne wird punktuell dort eingesetzt, wo Konflikte auftreten. Zwei Freiwillige begeben sich vor Ort, analysieren die Situation und schlagen Massnahmen vor. Die Quartierräte haben eine Charta des Zusammenlebens von Fussgängern, Velofahrerinnen und Automobilisten ausgearbeitet. Diese Charta wird schrittweise in allen Quartieren verbreitet.

## UNTERWEGS ZU EINEM VELOLEITBILD

Diese Massnahmen kommen dem kurzfristigen Bedürfnis entgegen, das teils angespannte Verhältnis zwischen Fuss- und Veloverkehr zu entschärfen. Das Ziel des lokalen Städtebauplans (plan local d'urbanisme, PLU) ist, den modalen Anteil des Velos bis 2030 zu verdoppeln und denjenigen des Gehens ebenfalls zu erhöhen. Damit wird eine Auseinandersetzung mit dem Verkehrsfluss nötig.

Nach der Aktualisierung des Veloleitbilds im Jahr 2011 und demjenigen für Fussgänger von 2012 ist es das Ziel, ein neues Leitbild für den Langsamverkehr zu erstellen, welches dem Gemeinderat Anfang 2018 vorliegen soll. Sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrerinnen werden Fördermassnahmen er-

arbeitet. Rund 25 Jahre nach dem Verkehrskonzept für Autos wird ein Verkehrskonzept für Fahrräder zu einem zentralen Punkt der Stadtentwicklung.

## PERSPEKTIVEN

Der Fuss- und Veloverkehr sind zwei Fortbewegungsarten, welche zur Lebensqualität in der Stadt beitragen (weniger Verschmutzung und Lärm, sportliche Betätigung, Begegnung usw.). Der PLU der Eurometropole Strassburg zielt für 2030 auf hohe modale Anteile dieser beiden aktiven Fortbewegungsarten ab. Die Herausforderung in den kommenden Jahre wird also sein, diese Entwicklung durch eine entsprechend ausgeglichene Nutzung des öffentlichen Raums vorzubereiten.

## ERSTE VELOSTRASSE

Nach dem Velogegeverkehr in Einbahnstrassen, dem Rechtsabbiegen für Velos und Countdown-Ampeln hat die Stadt Strassburg am 12. Mai 2017 ein neues Experiment begonnen: die Velostrasse. Bei diesem Konzept, das bereits in Deutschland, Holland und Dänemark existiert, dürfen die Velos in der Mitte der Strasse fahren, Autos dürfen die Velos nicht überholen. Nach ersten Tests auf der Rue de la Division Leclerc wird das Experiment im Juni auf die Rue du Faubourg-de-Saverne und auf den Quai du Brulig ausgeweitet. Bei positivem Ergebnis könnte das Konzept auf diejenigen Achsen ausgedehnt werden, auf denen die Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr bisher schwierig ist, sowie auf enge Strassen, wo ein sicheres Überholen von Velos durch Autos nicht gewährleistet ist.

Vorläufig wird der Velogegeverkehr auf der Rue de la Division Leclerc beibehalten. Falls sich bei den Velofahrern die Velostrasse durchsetzt, könnte der Einbahnverkehr eingeführt werden.





# TEMPORÄRE BEGEGNUNGSZONE AM BAHNHOF RENENS (VD)

JADE RUDLER, ARCHITEKTIN EPFL, DOKTORANDIN IM LABORATORIUM CHÔROS, INSTITUT FÜR ARCHITEKTUR DER FAKULTÄT ENAC DER EPFL, MITGRÜNDERIN DES BÜROS OLGA.

Die Velokonferenz Schweiz besuchte an der Mitgliederversammlung 2017 die temporäre Begegnungszone am Bahnhof Renens. Die Zeitschrift Collage des Fachverbands Schweizer Raumplaner FSU veröffentlichte in ihrer Ausgabe 5/17 den folgenden Artikel von Jade Rudler, der uns freundlicherweise von der Redaktion zur Verfügung gestellt wurde.

Im Mai 2017 wurde der Bahnhofplatz von Renens (VD) zur temporären Begegnungszone. Während einer Woche veränderten rund zwanzig Studierende der Sektionen Architektur, Bauingenieurwesen und Umweltingenieurwissenschaften der EPFL den Platz durch reversible Interventionen. Dank der Vorgehensweise in Form eines Feldversuchs konnten über den rein verkehrstechnischen Aspekt hinaus gleichzeitig Fragen der Mobilität und der Gestaltung des öffentlichen Raums untersucht werden und die Nutzerinnen und Nutzer in die Planung eingebunden werden.

Mit der Erkenntnis, dass unsere Fortbewegungsmittel und -möglichkeiten untrennbar an unsere Lebensweisen gebunden sind, haben wir in den letzten zwanzig Jahren vom Paradigma des Verkehrs zu jenem der Mobilität gewechselt<sup>1</sup>. Reisezeit ist nicht mehr eine Belastung, sondern erlaubt es, unterwegs bestimmte Tätigkeiten auszuüben. Dieser Blickwechsel, weg vom Fahrzeug und hin zur individuellen Person, verlangt, dass wir den öffentlichen Raum nicht mehr nur als Verkehrsraum betrachten. An den Verkehrsschnittstellen finden viele Kurzaufenthalte statt und die Wartezeit auf einen Bus oder einen Zug wird je nach Möglichkeit genutzt.

Die Begegnungszone, welche seit 15 Jahren im Schweizer Gesetz vorgesehen ist, entspricht dieser Tendenz. Ihre Ziele sind – abgesehen von der Verkehrsberuhigung (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h und Vorrang für den Fussverkehr) – soziale Interaktion zu erleichtern und die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu fördern.

<sup>1</sup> Sheller, M. und Urry, J., 2006. „The new mobilities paradigm“. Environment and Planning A38 (2): 207-26



Der Bahnhofplatz nach der Umgestaltung (Foto: Alexandre Gonzalez, ENAC EPFL)



Die Baustelle: Markieren der Symbole auf dem Bahnhofplatz (Foto: Franziska Meinherz)

Seit einigen Jahren gibt es neue Ansätze für die Gestaltung von Begegnungszonen. Sie zielen darauf ab, die Perspektiven der Fachleute und die Bedürfnisse der Bevölkerung, und somit den geplanten und den gelebten Raum, miteinander zu verbinden. Experimentieren, anpassen, immer wieder verändern: dieser „Zwischendrin-Städtebau“ betont den Wert des Prozesses; er hinterfragt ständig, damit verbessert werden kann, was bereits realisiert ist. Resultat ist weder Konsens noch Kompromiss, sondern vielmehr Dialog. Die bevorzugten Instrumente und Verfahren zwingen sich nicht auf, sondern respektieren bestehende Strukturen, um einen progressiven Wandel zu bewirken.

### ZWISCHENNUTZUNG

Südlich des Bahnhofs Renens (VD) befindet sich der Bahnhofplatz, eine vielbesuchte Verkehrsschnittstelle. Etwa 13'000 Fahrzeuge und doppelt so viele Fussgängerinnen und Fussgänger kreuzen sich hier täglich, diese Zahlen steigen. Um das Reiseerlebnis zu verbessern, wird der Bahnhof zur Zeit vergrössert, die umliegenden öffentlichen Räume befinden sich im Umbruch. Ein Wettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofplatzes fand 2007 statt. 2013 wurde der bisherige Kreislauf durch eine Kreuzung mit Rechtsvortritt ersetzt, ein Wechsel zur Begegnungszone ist für 2021 vorgesehen. Seit einigen Jahren liegt der Platz brach<sup>2</sup>, weil in der Zeit bis zur Neugestaltung keine Investitionen zur Verbesserung vorgenommen werden.

Im Mai 2017 haben 21 Studierende der EPFL eine temporäre Begegnungszone eingerichtet, um eine Brücke zu schaffen zwischen der Gegenwart (der Nutzung im Alltag) und der Zukunft (geplante Bauvorhaben). Betreut von zwei Doktorandinnen, Franziska Meinherz vom Laboratorium HERUS und Jade Rudler vom Laboratorium Chôros, haben die Studierenden aus den Ab-

teilungen Architektur, Ingenieurwesen und Umwelt während fünf Tagen den Platz besetzt. Dabei haben sie ihn verwandelt und Begegnungsmöglichkeiten geschaffen, welche es allen erlauben, über laufende Veränderungen zu informieren und informiert zu werden. Weil die Installationen der Studierenden während mehrerer Monate vor Ort bleiben, werden sie Teil des Alltags von Personen, deren Anzahl einer repräsentativen Stichprobe entspricht. Durch Beobachtung der Nutzung der temporären Begegnungszone kann deren Zweckmässigkeit beurteilt werden.

Basierend auf einem Gutachten (Beobachtungen und Gespräche mit Nutzern) und auf die von den unterschiedlichen Beteiligten (SBB, Stadt Renens, Büro für Strategie und Entwicklung des Westens von Lausanne) gemeldeten Probleme haben die Studierenden mehrere Schwachstellen diagnostiziert. Die Fahrzeuge verkehren (zu) schnell, die Fussgänger queren die Fahrbahn abseits der Fussgängerstreifen und sind wegen des Strassenmobiliars schlecht sichtbar. Dem durch die Fahrbahn getrennten Platz mangelt es an räumlicher Kohärenz. Kaum eine Passantin oder ein Passant erkennt dessen Potenzial, denn der Platz ist grau, gesichtslos und bietet kaum Nutzungsmöglichkeiten.

### VORGESCHLAGENE VERBESSERUNGEN

Nach diesem Befund haben die Studierenden vor Ort eine Gestaltung entworfen und realisiert. Die Absicht, sich mit dem Bestehenden zu begnügen, hat sie dazu veranlasst, zuerst die mobilen Elemente (Pflanztröge, Bänke, Fahrradständer) zu verschieben und so die Qualitäten des Orts hervorzuheben. Eine Bodenmarkierung hat den Platz vereinheitlicht. Auf der Fahrbahn stellt ein wild in alle Richtungen gestricheltes Motiv die neue Ordnung dar, in der alle Verkehrsteilnehmenden miteinander existie-

<sup>2</sup> Chabot, L. 2013. L'installation temporaire Scuba: une réponse positive, souple et adaptable à l'évolution d'un aménagement urbain; Les aménagements papillons. Masterarbeit in Geographie, Universität Lausanne.





Die Baustelle: die Student/innen arbeiten im Kontakt mit der Bevölkerung (Foto: Jade Rudler)

ren können. Die Fussgängerbereiche weisen ein ähnliches Motiv auf, dessen Striche jedoch auf wichtige – wenn auch nicht immer offensichtliche – Stellen gerichtet sind, wie zum Beispiel auf einen Veloabstellplatz oder zwei Parks in unmittelbarer Nähe. Dort, wo diese Striche dichter werden, wird mehr Aufmerksamkeit vom Nutzer verlangt, dies besonders in den Kreuzungszonen von Fahr- und Fussverkehr. Drei multifunktionale Holzstrukturen wurden beidseits der Strasse platziert, um dem ganzen Platz eine Einheit zu geben und gleichzeitig zum Spielen, Essen, Verweilen, Diskutieren und Kaffeetrinken einzuladen.

Die Transformation berücksichtigt sowohl die gestalterischen, verkehrstechnischen und auch die individuellen Bedürfnisse der Nutzer/innen. Sie bezweckt nicht abschliessende Vollständigkeit, versucht aber diejenigen Verhaltensweisen zu fördern, welche bisher eher gehemmt wurden und soll damit das Potenzial dieses öffentlichen Ortes sichtbar machen.

### DAS EXPERIMENT WAGEN

Die reversible Eigenschaft der Veränderung erlaubt es Risiken einzugehen. Die Testdauer von mehreren Monaten lässt genug Zeit, die externen Auswirkungen des Wandels auf diesem Platz zu identifizieren und bringt neue Anstösse für das Planungsprojekt. Gleichzeitig hat die Begegnungszone eine unmittelbare Wirkung auf den Alltag der Nutzerinnen und Nutzer und führt zu einer sofortigen Verbesserung des Ortes. Der pädagogische Aspekt ist ebenfalls bemerkenswert: die zukünftigen Raumplanerinnen und -planer werden sich durch ihr Handeln bewusst, dass ihre Eingriffe – trotz knapper Mittel und Zeit – Einfluss auf den öffentlichen Raum haben und dass es sich durchaus bewährt, bei einer Veränderung die Nutzerinnen und Nutzer einzubeziehen.

Der Test wurde vom Bundesamt für Verkehr für einen Monat bewilligt und durch die Gemeinde Renens auf sechs Monate verlängert. Im Dezember 2017 wird Bilanz gezogen und

entschieden, ob die Begegnungszone bis zu den Bauarbeiten beibehalten wird.

### WAGEN, TESTEN, ENTWICKELN

Die Aktion in Renens wurde als Antwort auf ein Mobilitätsproblem initiiert. Dank Fussgängervortritt auf der Fahrbahn werden die Verkehrsregeln besser eingehalten<sup>3</sup>. Die temporäre Begegnungszone schafft ein Gleichgewicht bei der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums und verbessert den Bewegungsfluss zwischen Bus, Auto, Fuss- und Veloverkehr.

Mit der temporären Begegnungszone fliesst die neue Ordnung in die Gewohnheiten ein<sup>4</sup>, macht ihre Vorteile bewusst und führt in den allmählichen Wandel des Bahnhofplatzes. Das kühne Experiment bezieht alle Akteure ein.

Der über Gestaltung führende Ansatz geht über den rein verkehrstechnischen Aspekt hinaus. Die Eingriffe verbessern nicht nur die Qualität der Fortbewegung, sie ermöglichen zusätzliche Funktionen und Nutzungen und verleihen dem Bahnhofplatz von Renens eine Identität. Da die Infrastruktur nicht verändert wird, ist der finanzielle Aufwand gering und wird durch den Attraktivitätsgewinn bei weitem kompensiert, was sich für die umliegenden Geschäften positiv auswirkt. Die Eingriffe benötigen wenige materielle Ressourcen, haben aber grosse soziale Auswirkungen. Die Woche der „offenen Baustelle“ löst eine Dynamik in der Bevölkerung aus und weckt die Motivation: Teilnehmende des interkommunalen Quartiervertrags und die angrenzende Kirchgemeinde haben spontan ihr Interesse für die Weiterführung des Experiments bekundet. Sie sehen darin eine Möglichkeit, ihre Projekte zu Gemeinschaftsgärten, Tauschbibliotheken usw. zu realisieren und sich dabei in die neue visuelle Situation zu integrieren.

Mit dem Einbezug der Nutzerinnen und Nutzer in den Planungsprozess erleichtert der „Zwischendrin-Städtebau“ den Übergang vom Ist-Zustand zum Neuen.

<sup>3</sup> Der Fussverkehr zwischen der Bahnhofunterführung und dem Cèdres-Park (welcher ein ganzes Quartier erschliesst) ist beträchtlich. Die Verbindung mit einem Fussgängerstreifen ist wegen der Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe nicht möglich. Viele überqueren trotzdem an dieser riskanten Stelle die Strasse.

<sup>4</sup> Zählungen der Polizei von Lausanne West eine Woche nach der Einführung der Begegnungszone verzeichneten eine deutliche Temporeduktion der motorisierten Fahrzeuge insbesondere tagsüber: Ein eindeutiger Sicherheitsgewinn.

# STATIONSLOSE VELOVERLEIHSYSTEME IN LUZERN

MARTIN URWYLER, TIEFBAUAMT DER STADT LUZERN, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

**Die Stadt Luzern erteilt den Anbietern von stationslosen Veloverleihsystemen vorerst eine Absage. Der Stadtrat kann diese Gesuche u. a. aufgrund der teils prekären Platzverhältnisse im Zentrum vorerst nicht bewilligen. Im Rahmen einer Gesamtstrategie wird er aufzeigen, wie künftig mit solchen grundsätzlich velofördernden Angeboten umgegangen werden soll.**

Seit diesem Jahr versuchen verschiedene Firmen stationslose Veloverleihsysteme (Free-Floating) in europäischen Städten zu etablieren. Dabei ortet, bucht und bezahlen die Nutzerin und der Nutzer das Velo mittels Smartphone-App. Bezug und Rückgabe der Velos sind nicht an fixe Stationen gebunden. Die Stadt Luzern erhielt diesen Sommer gleich drei Anfragen von Anbietern mit dem Anliegen, jeweils zwischen 100 und 500 Velos im stationslosen Verleih zu platzieren. Insgesamt geht es um bis zu 1200 neue Leih(-Elektro)velos. Dabei stellt sich die Frage, ob das Platzieren dieser Velos bewilligungspflichtig ist oder nicht. Das in der Öffentlichkeit rege diskutierte Thema Veloverleih hat im Oktober und November zwei politische Vorstösse ausgelöst.

Die Stadt Luzern erachtet den stationslosen Veloverleih als gesteigerten und damit bewilligungspflichtigen Gemeingebrauch. Gesteigerter Gemeingebrauch ist zudem gegeben, wenn ein Unternehmen öffentlichen Grund für wirtschaftliche Zwecke nutzen und dazu eine bestimmte Fläche in Anspruch nehmen will. Angesichts des heute zu knappen Angebots an Veloabstellplätzen und der sehr hohen Nutzungsintensität des öffentlichen Raums in der Luzerner Innenstadt beurteilt der Stadtrat die Stationierung von Leihvelos im Free-Floating-System als kritisch. Zudem besteht mit dem von nextbike in Zusammenarbeit mit der Caritas angebotenen stationsgebundenen Veloverleih in der Stadt Luzern bereits ein Veloverleihsystem. Dieses hat sich durch den Verbund mit weiteren Gemeinden in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden über die Stadtgrenze hinaus etabliert. Das bestehende Angebot deckt das öffentliche Interesse (Förderung des Veloverkehrs, Angebot für den Tourismus) ab. Aus diesem Grund wird die Stadt Luzern derzeit keine Bewilligungen für stationslose Veloverleihsysteme (Free-Floating) erteilen.

Für die Stadt Luzern ist der Veloverleih ein geeignetes Mittel der Veloförderung, egal ob es sich dabei um ein stationsgebundenes oder stationsloses System handelt. Der Stadtrat will deshalb prüfen, welche Verleihsysteme in welchem Mengen-

gerüst zugelassen werden sollen. Gerade vor dem Hintergrund der engen Platzverhältnisse sind die Vor- und Nachteile sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Das Ergebnis dieser Prüfung wird in die zukünftige Strategie zur Veloförderung einfließen, welche der Stadtrat voraussichtlich Ende 2018 im Rahmen des Berichts und Antrags zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorlegen wird.

Folgende Argumente sprechen für eine Bewilligung eines stationslosen Veloverleihs:

- Der Ausbau des Angebots von Leihvelos kann einen Beitrag zur angestrebten Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs leisten.
- Die Zulassung des stationslosen Veloverleihs erzielt eine Signalwirkung. Die Stadt macht Ernst mit der Veloförderung und positioniert sich als innovationsfreundliche Akteurin, die auch private Initiativen aufnimmt.
- Die Neuartigkeit und Vielfalt der Angebote bietet die Chance, neue Zielgruppen zu erschliessen. Namentlich für Auswärtige, die ein bekanntes System nutzen können, versprechen die neuen Angebote einen niederschweligen Einstieg.
- Für den Tourismus ist der stationslose Veloverleih ein unkompliziertes, attraktives Angebot.
- Die neuen Anbieter signalisieren Interesse an einer Zusammenarbeit mit der Stadt und sozialen Institutionen (Caritas). Dies könnte das Arbeitsvolumen für die Beschäftigungsprojekte erhöhen.
- Veloverleihsysteme können mittelfristig den Druck auf die Abstellplätze verringern, indem vor allem die Pendler ihr «Tagesvelo», welches in der Regel beim Umsteigepunkt auf den ÖV dauernd stationiert bleibt, gegen ein Leihvelo austauschen.
- Bisher haben sich die Anbieter von Veloverleihsystemen sehr kooperativ verhalten und keine Schritte ohne Rücksprache mit der Stadt unternommen. Es ist nicht auszuschliessen, dass sie bei einer negativen Antwort der Stadt Velos auch ohne Bewilligung platzieren. Im Rahmen bewilligter Pilotprojekte mit entsprechenden Auflagen und Vereinbarungen lassen sich die Betreiber besser und konstruktiver in die Pflicht nehmen.

Folgende Argumente sprechen gegen die Bewilligung eines stationslosen Veloverleihs:

- Die Veloabstellplätze in der Innenstadt sind sehr stark belegt und decken bereits die bestehende Nachfrage von



Nutzerinnen und Nutzern privater Velos nur ungenügend ab. Ein zusätzliches Angebot von Leihvelos verschärft die Situation und dürfte zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch ausserhalb der markierten Abstellplätze parkierter Velos führen.

- Das bisherige Veloverleihsystem hat den Druck auf die Abstellplätze noch nicht merklich verringert.
- Es besteht die Gefahr einer Überversorgung mit einer zu grossen Zahl an unbenutzten Velos, die markierte Abstellplätze wie auch den übrigen öffentlichen Raum belegen, ohne einen Nutzen zu generieren. Die ersten Erfahrungen in Zürich zeigen zudem, dass Leihvelos an ungeeigneten Orten abgestellt werden, was bei der städtischen Verwaltung einigen Aufwand für Kontrolle und Räumung generiert. Dies dürfte auch dem Image des Velos und der städtischen Veloförderung schaden.
- Mit nextbike besteht ein funktionierendes, attraktives und flächendeckendes Gesamtsystem mit hoher Verlässlichkeit und Qualität. Die Notwendigkeit zusätzlicher Angebote ist zur Förderung des Veloverkehrs nicht notwendig.
- Da das bestehende System den öffentlichen Bedarf an Leihvelos bereits hinreichend abdeckt, erscheint eine weiter gehende Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes durch den kommerziellen Veloverleih angesichts anderer Nutzungsansprüche nicht vertretbar.
- Das nextbike-Angebot verzeichnet ein stetiges Wachstum und kann die steigende Nachfrage gut befriedigen. Es bestehen keine Hinweise darauf, dass nextbike der zukünftigen Nachfrage nicht gerecht werden könnte. Vielmehr ist der Bedarf auf dem Platz Luzern für eine Vielzahl von Anbietern zu klein. Es besteht die Gefahr eines ruinösen Verdrängungswettbewerbs.
- Im Sinne eines möglichst attraktiven Angebots für die Nutzerinnen und Nutzern ist Wettbewerb unter verschiedenen Anbietern zu begrüssen. Dieser sollte eher über die (periodische) Ausschreibung eines Gesamtangebots (allenfalls in mehreren Losen) erfolgen als über die Bewilligung unkoordinierter Einzelangebote. Mit einem solchen Vorgehen wird auch den rechtlichen Vorgaben Rechnung getragen.
- Die Geschäftsmodelle der Anbieter sind nicht transparent. Insbesondere im Hinblick auf die Verwendung der anfallenden Daten und den Datenschutz bestehen offene Fragen.
- Die neuen Angebote dürften gerade Nutzerinnen und Nutzer auf die Strasse bringen, welche mit den hiesigen Ver-

kehrsverhältnissen wenig vertraut sind, was aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch erscheint.

- Die bisherigen Erfahrungen mit dem stationslosen Veloverleih in der Stadt Zürich sind nicht nur positiv. Die städtischen Behörden sind immer noch dabei, einen adäquaten Umgang mit dem stationslosen Verleih zu entwickeln. Bevor die Stadt Luzern ein solches System zulässt, sollte sie auf konsolidierten Erfahrungen und der «best practice» anderer Städte mit vergleichbaren Voraussetzungen aufbauen können.
- Die bisher in anderen Städten eingesetzten Velos sind für die topografischen Verhältnisse in Luzern nur bedingt geeignet und versprechen deshalb auch nur einen geringen Nutzen im Hinblick auf die Erhöhung des Anteils des Veloverkehrs am Modalsplit.

Die Rechtsprechung leitet einen bedingten Anspruch auf gesteigerten Gemeingebrauch öffentlichen Grundes aus der verfassungsmässig garantierten Wirtschaftsfreiheit ab. Das bedeutet, dass die Gleichbehandlung der Konkurrenten sicherzustellen bzw. auf faire Wettbewerbsverhältnisse hinzuwirken ist (statt vieler: BGE 142 I 99 E. 2.4.2). Dies kann namentlich bedeuten, dass die vorgesehene Nutzung nicht einem beschränkten Kreis von immer gleichen Bewerbern vorbehalten bleibt, sondern dass mehrere abwechselnd oder auch gleichzeitig berücksichtigt werden. Das Bundesgericht gibt vor, dass dabei ein Ausgleich anzustreben ist zwischen dem Interesse der neuen Bewerber, ebenfalls Nutzungsmöglichkeiten zu erhalten, und dem Interesse der bisherigen Bewilligungsinhaber an Rechtssicherheit und am Schutz ihrer getätigten Investitionen. Das bedeutet, dass es für eine Einführungsphase durchaus möglich ist, nur einen bestimmten Anbieter zuzulassen. Sollte der Veloverleih jedoch fest etabliert werden, müsste die Stadt für Abwechslung unter den Anbieterunternehmen sorgen. Mögliche Vergabearten sind dabei das Rotationsprinzip, die Versteigerung an die meistbietende Unternehmung, die Verlosung oder aber die öffentliche Ausschreibung. Aus heutiger Sicht steht längerfristig eine öffentliche Ausschreibung im Vordergrund.

# DER HOLLÄNDISCHE GRIFF

## EINE SIMPLE BEWEGUNG VERHINDERT UNFÄLLE

DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

**Autolenkerinnen und Beifahrer können mit einer einfachen Bewegung Unfälle beim Öffnen der Autotüren vermeiden. Versuchen Sie es selbst!**

### UNVORSICHTIG GEÖFFNETE TÜREN

Velofahrerinnen und -fahrer sind im dichten Strassenverkehr oftmals erheblichen Gefahren ausgesetzt. Besonders gefährlich sind sich plötzlich öffnende Autotüren von Fahrzeugen am Strassenrand – eine Situation, die dem Velofahrer keine Chance zum Ausweichen lässt. Vielfach sind schwere Unfälle mit Kopf- oder Schulterverletzungen die Folge. Diese Unfälle sind so häufig, dass es in anderen Ländern dafür bereits einen eigenen Begriff gibt: Doorings (vom englischen Wort «door» - «Tür»). Schuld

hat in den meisten Fällen die Autofahrerin (oder der Beifahrer), dabei könnten Doorings-Unfälle ganz einfach vermieden werden.

### EINE EINFACHE BEWEGUNG VERMEIDET UNFÄLLE

Die einfachste Methode zur Vermeidung von Doorings ist simpel: Man öffnet die Autotür nicht mit der Hand, die der Tür am nächsten ist, sondern mit der anderen Hand, egal, ob man Fahrer oder Beifahrerin ist, ob man vorn oder hinten sitzt. Bei dieser ungewohnten Bewegung dreht sich der gesamte Oberkörper und «zwingt» einen gewissermassen zum Schulterblick auf die Strasse. Durch diese Bewegung sieht man rechtzeitig, ob sich ein Velofahrer im toten Winkel des Fahrzeugs nähert, und kann warten, bis er vorbeigefahren ist (vgl. Fotos).

In den Niederlanden – wo das Anwenden des Griffs schon lange zum Fahrschulunterricht gehört – ist dieses Vorgehen beim Aussteigen seit Jahrzehnten gängige Praxis. Darum wird der Griff auch als «Dutch Reach» oder «holländischer Griff» bezeichnet.

Diese Art des Türöffnens hilft aber auch Unfälle mit dem Fussverkehr auf Trottoirs oder mit vorbeifahrenden Motorfahrzeugen zu verhindern und damit Verletzungen und Materialschäden zu vermeiden. Kurz: Alle von hinten nahenden Verkehrsteilnehmenden werden dank dieser simplen Bewegung besser sichtbar - bei Tag und bei Nacht.

### ALLE SOLLEN DIE TÜREN SO ÖFFNEN

Viele Unfälle werden nicht von den Lenkern, sondern von Beifahrerinnen und Passagieren auf den hinteren Sitzen verursacht. Deshalb sind elektronische Hilfsmittel wie Sensoren, die ausschliesslich von den Lenkerinnen wahrgenommen werden, nur begrenzt hilfreich.

### KAMPAGNE «MADE VISIBLE»: KEIN PLATZ FÜR DEN «HOLLÄNDISCHEN GRIFF»

Die Velokonferenz Schweiz reichte als Nebenkampagne der Hauptkampagne «Made visible» (vgl. Kasten) das Grobkonzept «Der holländische Griff. Eine simple Bewegung verhindert Unfälle» ein und erhielt vom Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) den Auftrag, ein Detailkonzept mit Zielpublikum Neulenker und maximalen Kosten von 160'000 Franken auszuarbeiten. Das gemeinsam von der Velokonferenz Schweiz und der Kommunikationsfirma by the way studio ausgearbeitete Detailkonzept wurde im September 2017 von der Verwaltungskommission des FVS abgelehnt.

**Schwerer Unfall**

### Autofahrer öffnet Türe, Velofahrerin verletzt sich schwer

Dienstag, 23. Mai 2017, 10:08 Uhr, aktualisiert um 11:36 Uhr

Am Montagabend ist eine 51-Jährige Velofahrerin schwer gestürzt. Sie prallte in die sich öffnende Fahrertüre eines Autos und wurde mit lebensbedrohlichen Kopfverletzungen ins Spital gebracht.



Zum Unfall auf der Bahnhofstrasse kam es am Montag um 18 Uhr. ZVG / KANTONSPOLIZEI AARGAU

Am Montag um 18 Uhr fuhr eine 51-Jährige Frau mit ihrem Velo auf der Bahnhofstrasse ins Stadtzentrum von Brugg. Zum Unfall kam es gemäss ersten Erkenntnissen der Kantonspolizei Aargau, als die Frau ein Auto passierte, welches in gleicher Fahrtrichtung am rechten Strassenrand parkiert war.

Der Autofahrer öffnete seine Türe genau in dem Moment, als die Velofahrerin sein Auto passierte. Die Frau prallte in die Türe und stürzte. Einen Helm hatte sie nicht getragen. Sie wurde mit der Ambulanz ins Spital gebracht und erlitt nach ersten Angaben lebensbedrohliche Kopfverletzungen.

Die Staatsanwaltschaft Brugg-Zürzach hat eine Untersuchung eröffnet, die Polizei ermittelt.

Regionaljournal Aargau Solothurn, 12:03 Uhr, meyb:nhah, Teaserbild: Keystone

Beispiel aus den Medien (screenshot Webseite SRF, 23.05.2017)





Herkömmliche Art, die Tür zu öffnen (Quelle: youtube)



Der holländische Griff: Blick über die Schulter nach hinten (Quelle: youtube)

## WIE WEITER?

Die Velokonferenz Schweiz wird sich weiterhin dafür einsetzen, den «holländischen Griff» in der Schweiz bekannt zu machen. In Holland gehört er zur Ausbildung von Fahrschülern und wird von Lenkerinnen und Beifahrern konsequent angewendet. Andere europäische Länder folgen diesem Beispiel. Für die Velokonferenz Schweiz ermutigend sind die positiven Reaktionen des schweizerischen Fahrlehrerverbandes.

## «MADE VISIBLE»

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) finanziert eine Kampagne zum Thema Sichtbarkeit von Verkehrsteilnehmern des Langsamverkehrs und des motorisierten Zweiradverkehrs unter dem Motto «Made visible». Die Hauptkampagne umfasst ein Budget von 9'000'000 Franken und wurde an den TCS vergeben. Das gesamte Budget für die erstmals möglichen Nebenkampagnen beträgt 4'500'000 Franken. [www.fvs.ch/kampagnen](http://www.fvs.ch/kampagnen)

# BEISPIEL AUS DER PRAXIS

## VERBESSERUNGEN FÜR DEN VELOVERKEHR UND DER KOEXISTENZ MIT DEM FUSSVERKEHR AUF DER QUAIBRÜCKE IN ZÜRICH

CYNTHIA MÜLLER, TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH

RAPHAEL KNUSER, TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

### 1. VORHER

#### SITUATION UND PROBLEMATIK

Die Quaibrücke ist eine zentrale und vielgenutzte Verbindung zwischen Bellevue und Bürkliplatz in der Stadt Zürich. Der 30.7 m breite Brückenquerschnitt wurde ehemals wie folgt genutzt: 2 x 5.9 m Fahrbahn, 2 x 6.5 m Geh- und Velobereich, 5.8 m Trambereich. Die Trennung von Velo- und Fussverkehr war nur ungenügend realisiert, lediglich eine unterbrochene gelbe Linie ohne taktile Erkennung trennte den Velo- vom Fussgängerbereich. Neben schmalen und abrupt endenden Radstreifen beeinträchtigten auch Beleuchtungskandelaber, die als Befestigung für die Tramfahrlösungen dienten, die Situation, da sie sich direkt auf dem Velobereich befanden und dadurch Engpässe erzeugten. Zudem waren Bodenmarkierungen wie Velopiktogramme nicht durchgehend vorhanden, was ebenfalls zu Unsicherheiten und Konfliktsituationen führte.



Seeseitiger (links) und limmatseitiger (rechts) Fussgänger- und Velobereich vor der Sanierung der Quaibrücke

### 2. NACHHER

#### KONZEPTUELLE ÜBERLEGUNGEN UND LÖSUNG

Sowohl an der Lage der Tramgleise als auch an den zwei MIV-Spuren in beide Richtungen musste festgehalten werden. Varianten mit einer unabhängigen Linienführung des Veloweges seitlich parallel zur Brücke oder abgesetzt als separate Verbindung zwischen Bürkliplatz und Bellevue wurden aufgrund städtebaulicher und verkehrstechnischer Erwägungen verworfen. Aus statischen Gründen kam eine markante Verbreiterung der Quaibrücke nicht in Frage, denn dazu wären grosse bau-

liche Eingriffe mit zusätzlichen Stahlträgern und Abstützungen notwendig geworden.

#### MASSNAHMEN:

- Brückenverbreiterung um 0.5 m pro Seite
- Versetzen der Beleuchtungskandelaber mit den Fahrlösungen an die Brückenseite
- Bauliche Trennung des Fussgänger- und Velobereichs mit Hilfe eines taktil erkennbaren Natursteins
- Konsequente Bodenmarkierung mit Velopiktogrammen

Durch diese Massnahmen wurde für den Fuss- und Veloverkehr auf jeder Seite der Quaibrücke ca. 2.2 m mehr Platz gewonnen. Der Veloverkehr profitiert vor allem von der deutlichen Verbreiterung des Radweges.

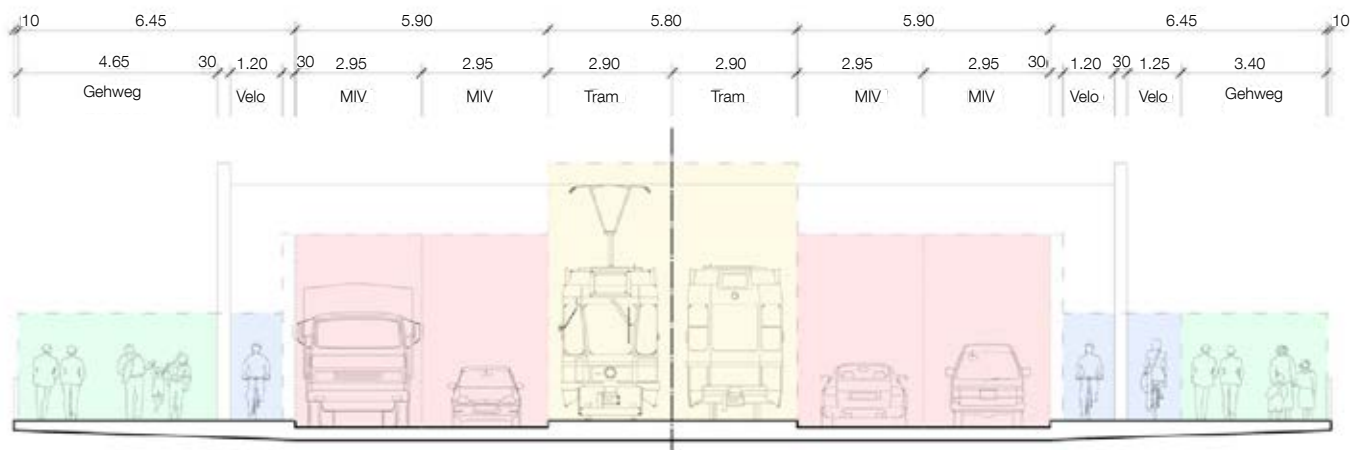
### 3. HINTERGRUNDINFORMATIONEN

Die Gestaltung des taktil-visuellen Trennelements zwischen Fussgänger- und Velobereich wurde für diese spezielle bauliche Situation mit Vertretern der Behindertenverbände ausführlich diskutiert und bedürfnisgerecht abgestimmt. Aufgrund der bestehenden Brückenkonstruktion mit ihren statischen Rahmenbedingungen musste eine für Zürich einmalige Ausnahmelösung gefunden und umgesetzt werden. Die Behindertenverbände haben diese stark befürwortet.

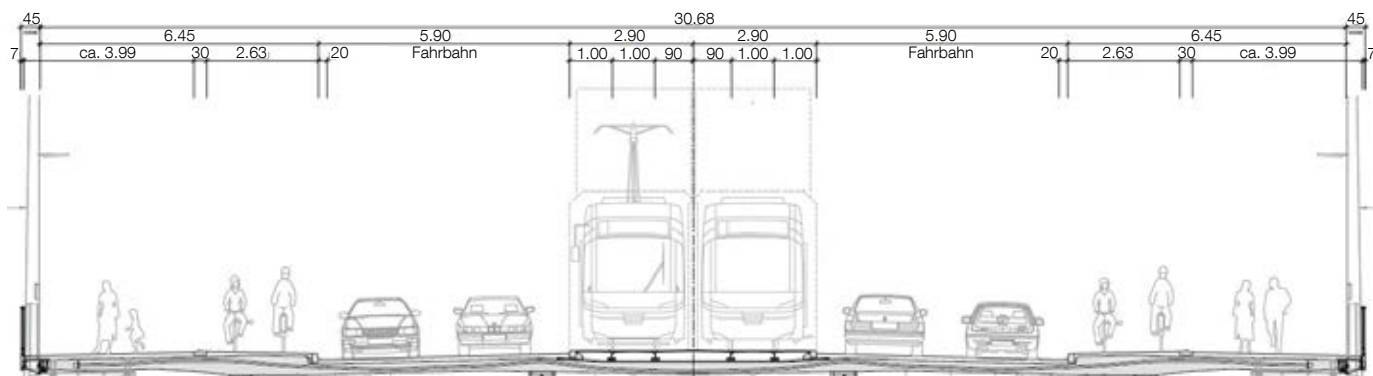


Brücke nach der Sanierung





Strassenquerschnitt vor der Sanierung



Strassenquerschnitt nach der Sanierung

#### TECHNISCHE DATEN

Fertigstellung	2016
Gesamtausgaben Fuss-/Veloverkehr	1'930'000 CHF
Querschnitt vorher in m (Fuss/Velo/MIV/Tram)	4.65 / 1.20 / 5.90 / 5.80
Querschnitt nachher in m (Fuss/Velo/MIV/Tram)	4.00 / 2.63 / 5.90 / 5.80
Regime vorher	Fussweg & Einrichtungradstreifen (niveaugleich)
Regime nachher	Fussweg & taktil getrennter Zweirichtungsradweg

# CLAUDE MOREL

Vor einem Jahr haben wir Claude Morel als Ehrenmitglied der Velokonferenz Schweiz gewählt, noch im Juni hat er als Volontär fröhlich an der Velocity 2017 mitgeholfen. Im August ist Claude an einer plötzlichen Erkrankung gestorben.

Claude begann Ende der 1980er-Jahre seine Velokarriere als «Monsieur Vélo» in der Stadt Genf. Damals sprach noch niemand von nachhaltiger Mobilität und Klimaerwärmung. Um in dieser vom Auto geprägten Epoche ein Velonetz zu entwickeln und mit viel gelber Farbe Radstreifen und Piktogramme zu markieren brauchte es Mut und Hartnäckigkeit - Claude hatte beides.

Claude war seit der Gründung 1990 aktiv bei der Velokonferenz Schweiz dabei; zuerst als Revisor, von 1994 bis 2016 im Vorstand. Claude war auch massgeblich am Weiterbestehen der Velokonferenz beteiligt; der Generationenwechsel 2005 erforderte eine inhaltliche Neuorientierung sowie neue Personen und Strukturen. Er brachte viele neue Themen in den Vorstand, rollte Pläne aus und gemeinsam suchten wir die beste Lösung. Häufig hatte er diese bereits gefunden und eingezeichnet.

Wir waren viel gemeinsam unterwegs. Und Claude war interessiert, wollte vieles genau wissen. So geschah es ab und zu, dass wir Claude auf unseren Exkursionen verloren. «Où est Claude?» wurde zum stehenden Begriff und man konnte davon ausgehen: wenn Claude da war, waren alle da. Unvergesslich auch die Anekdoten zu seinen Erlebnissen als begeisterter Faltradfahrer. So stieg er in den Nachtzug und parkierte sein Faltrad im Velowagen. Der Zug wurde unterwegs getrennt, Claude fuhr nach Berlin, sein Faltrad nach Budapest - und ward nie mehr gesehen.



Die Abdankungsfeier war berührend. Sie war tief sinnig, voller Schalk und feinem Humor und zum Schluss gar etwas schräg - genau wie Claude. Es war schön, nach einer Abdankungsfeier so viele heitere Menschen zu sehen. Und genau so werden wir Claude in Erinnerung behalten.

*Daniel Sigrist, Cindy Freudenthaler, Barbara Pillonel, Martin Urywiler, Urs Walter, Jean-Christophe Boillat, Roland Pfeiffer, Kathrin Hager, Raphael Knuser, Oliver Dreyer, Armin Schmauss, Lukas Stadtherr, Fabian Schwab, Gabrio Baldi*

## VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1,  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

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

