

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- VELO-CITY KONGRESS 2013 IN WIEN
- RANDSTEINLABOR DER STADT ZÜRICH
- «AUSGEZEICHNETE» NETZQUALITÄT IM LANGSAMVERKEHR
- PILOTVERSUCH FÜR VELOFREUNDLICHE LSA
- KAMPAGNEN ZUM VERKEHRSVERHALTEN
IN BASEL UND GENÈVE



INHALT

3 EDITORIAL

4 VELO-CITY KONGRESS 2013 IN WIEN

11 DAS RANDSTEINLABOR DER STADT ZÜRICH

14 «AUSGEZEICHNETE» NETZQUALITÄT IM LANGSAMVERKEHR DES KANTONS ST. GALLEN

18 PILOTVERSUCH FÜR VELOFREUNDLICHE LICHTSIGNALANLAGEN IN BASEL

20 «FAIR IM VERKEHR» GOPPELONI! GUET GMACHT! KAMPAGNE DER STADT BASEL

22 «ESPACES PARTAGÉS», KAMPAGNE DER STADT GENÈVE

23 NEWS

25 INFORMATIONEN

IMPRESSUM

REDAKTION

Barbara Auer

Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Münsterplatz 11, 4001 Basel

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

E-Mail: barbara.auer@bs.ch

LEKTORAT

Iris Diem

diem.text

Schmiedengasse 10, 2502 Biel/Bienne

Tel. 032 534 11 95

E-Mail: diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd.

Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: contact@co-dex.ch

www.co-dex.ch

AUTORINNEN/AUTOREN

- Alain Groff und Simon Kettner, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt; Kathrin Hager, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich; Roland Pfeiffer, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Stadt Bern; Niklaus Schranz, ASTRA
- Urs Walter, Velobeauftragter, Stadt Zürich
- Dr. Jacques P. Feiner, PL Aggloprogramme, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (2007-2012) und Daniel Schöbi, Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt Kanton St. Gallen
- Markus Störr, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt
- Martin Dolleschel, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt
- Barbara Pillonel, Beauftragte für Kommunikation und Langsamverkehrsförderung, Stadt Genf
- Julian Baker, Kontextplan AG, Bern und Solothurn
- Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

FOTOS

Titelbild: Rapp Trans AG, Basel

Beiträge: jeweilige Autoren, wenn nicht anders vermerkt

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Der Velo-City Kongress in Wien hat auch dieses Jahr Hunderte von Veloverkehrsplanern, Interessenvertreterinnen und Politiker zusammengebracht, die sich dem Thema Velo während mehrerer Tage intensiv gewidmet haben. Auch Vertreterinnen und Vertreter aus der Schweiz waren zahlreich dabei und fassen uns einige ihrer Eindrücke zusammen, damit auch wir Zuhausegebliebenen vom wichtigen Erfahrungsaustausch profitieren können.

Aber auch in der Schweiz selber gibt es zurzeit viele aktuelle Themen, die aus unserer Sicht für die Fachwelt im Verkehr von Interesse sind: seien dies der Pilotversuch für fuss- und velofreundliche Lichtsignalanlagen oder Kampagnen zum Verkehrsverhalten in verschiedenen Schweizer Städten.

In diesem Herbst hat die Velokonferenz eine etwas andere Fachexkursion durchgeführt: Erstmals hat sie sich dem Veloverkehr in der Freizeit gewidmet und das Thema Biketracks in den Vordergrund gestellt. Dabei konnten die Teilnehmenden auch selber Erfahrungen auf solchen Anlagen sammeln.

Mit dieser Ausgabe verabschiede ich mich aus dem Redaktionsteam und an der nächsten Mitgliederversammlung auch aus dem Vorstand der Velokonferenz. Ich danke allen, insbesondere meinen Vorstandskolleginnen und -kollegen sowie unserer Geschäftsstelle, herzlich für die tolle Zusammenarbeit und den interessanten Austausch in den letzten rund zehn Jahren.

Für den Vorstand

Barbara Auer



VELO-CITY KONGRESS 2013 IN WIEN

EINDRÜCKE VON SCHWEIZER TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMERN

DIVERSE AUTOREN

Velo-City 2013 hat gezeigt, dass wir in der Schweiz im Vergleich zu anderen europäischen Ländern bezüglich einer velogerechten Verkehrsplanung gut dastehen und in einzelnen Bereichen auch als vorbildlich gelten. Es hat sich aber auch gezeigt, dass insbesondere deutsche und englische Städte in Sachen Veloförderung und Modal-Split stark aufgeholt haben. Wollen die Schweizer „Velostädte“ wie Winterthur, Basel oder Bern weiter vorne bleiben, müssen nun die nächsten, mutigen und oft teuren Schritte getan werden. Sonst laufen wir in ein paar Jahren an der Velo-City 2020 unter „ferner rollten“...

EINLEITUNG

NIKLAUS SCHRANZ, ASTRA

Der Velo-City Kongress in Wien hat erneut gezeigt, dass die Velo- oder Radl-Förderung, wie man hier sagt, in den letzten Jahren im Mainstream der Politik – zumindest der Städte – angekommen ist. So flog z.B. der Lord Mayor von Adelaide um den halben Globus nach Wien, um Werbung für die nächste Ausgabe dieser Veranstaltung in seiner Stadt zu machen. Und auch der offenbar nicht sehr radl-affine Bürgermeister von Wien sah sich zu einem – wenn auch wenig inspirierten – Auftritt genötigt. Es gibt in vielen Städten aber auch wirklich persönlich engagierte und wirkungsvolle hochrangige Politikerinnen; neben den üblichen Verdächtigen aus Holland und Dänemark seien hier beispielhaft die Vize-Bürgermeisterin von Wien, Maria Vassilakou, oder der Münchner Bürgermeister Hep Monatzeder genannt.

Wie immer war die Mischung aus Politikerinnen, Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung sowie NGOs speziell. Dies ergab den üblichen breit gefächerten Themenmix von Randsteinmillimetern und Motivationskampagnen, Fahrzeuginnovationen und unzähligen guten Beispielen aus aller Welt. Trendthemen waren dieses Jahr die Velobahnen, E-Bikes und Verleihsysteme.

Mit dem Velo in Wien unterwegs liessen sich die Stärken und Schwächen einer vor allem auf Radwegen basierenden Infrastruktur beobachten. Insbesondere an den Knoten gibt es da Probleme, häufig geht die Velofläche zulasten der Fussgänger, welche an den Rand gedrängt werden (Bild 01).



01



02



03

-
- 01 Flächenkonkurrenz Velo – Fussgänger
 - 02 Velodurchlass an der Hasnerstrasse
 - 03 Erschliessung der Donauinsel von der Strassenbrücke

Interessant war eine Nebenstrassen-Achse (Hasnerstrasse), welche als «fahrradfreundliche Strasse» durchgehend vortrittsberechtigt geführt wird, mit regelmässigen Sperren für den motorisierten Verkehr, damit dieser sie nicht als Schleichweg benützt (Bild 02).

Sehr schön ist die Donauinsel, ein riesiges Naherholungsgebiet mitten in der Stadt, welches Erholungs- und Trainingsfahrten über Dutzende von Kilometern ermöglicht (Bild 03).

Und dann gab es Kuriositäten zu bewundern wie etwa die Radl-Ampeln mit doppeltem Rotlicht – für den Fall, dass ein Licht defekt ist. So etwas braucht es offenbar nur für Velos, nicht aber für Autos...



Damit nicht nur die Städte, sondern auch die nationalen Behörden auf die Rechnung kamen, organisierte die European Cyclists' Federation am Vortag der Velo-City 2013 ein Treffen des «National Cycling Officers' Network», an dem über zehn Länder vertreten waren. Als Schweizer fühlt man sich zwar unter lauter EU-Ländern manchmal etwas als Randerscheinung, es ergaben sich aber trotzdem interessante Informationen aus dem Treffen.



-
- 04 Doppelrot für den Veloverkehr
 - 05 Gruppenbild «National Cycling Officers' Network»

MOBILITÄTSSCHNIPSEL - UNERFAHREN DURCH WIEN GEFahren

ALAIN GROFF, AMT FÜR MOBILITÄT BASEL-STADT

Wer einem Velokongress mit einem Weltpublikum beiwohnt, sollte nicht verpassen, mit offenen Augen durch die Kongressstadt zu fahren und zu gehen. Mein erster Eindruck war: Verwirrung. Ab Flughafen verkehren zwei Buslinien, eine S-Bahn und ein Bahnshuttle nach Wien hinein. Und keine dieser Verbindungen ist als die schnellste und direkteste zum Zentrum und zum Rathaus erkennbar. Ich entschied mich für den giftgrünen Shuttle, zahlte das Mehrfache des S-Bahntickets und landete an der Station Wien Mitte, die wahrlich nicht in der Mitte Wiens liegt, sondern vielleicht in der Mitte der vielen Wiener Bahnstationen.

Vom Rathaus trennte mich nach einer kurzen U-Bahnfahrt irgendwann die mehrspurige Ringstrasse. Mit ihrem Einrichtungsbetrieb lädt sie zum schnellen Autofahren ein, wie ein grosser Pariser Boulevard, wenn er gerade nicht zugestaut ist. Die autoorientierte Planung dieses Rings zeigt sich auch am Schottentor. Für einige Meter Fussweg musste ich eine Unterführung benutzen und zweimal, mit beträchtlichen Wartezeiten am Lichtsignal, eine Autofahrbahn überqueren. Auffällig sind die zahllosen Halte- und Parkverbotssignale, offenbar schreiben österreichische Normen vor, dass nicht nur der Anfang eines einzelnen Behindertenparkplatzes signalisiert wird, sondern, 6 Meter weiter, auch dessen Ende. Schade um das ansonsten so beeindruckende Erscheinungsbild der Strassen und Gebäude.

Als Tramfahrgast geniesst man das bequeme Eintreten in die modernen ULF-Wagen mit ihrem Wagenboden auf Trottoirhöhe oder aber eine schöne Aussicht aus den sehr betagt wirkenden älteren Fahrzeugen. Die „Bim“ schwimmt vielerorts im Verkehr mit und wird so zum gemütlichen, aber nicht sehr zuverlässigen Quartierverkehrsmittel. Deutlich schneller und von exzellenter Qualität dagegen ist die U-Bahn, welche die Innenstadt mit mehreren Linien durchquert. Mit ihr fuhr ich an meinem letzten Kongresstag zu einer S-Bahnstation, wo die S-Bahn dann aber nicht losfuhr - technische Störung, Strecke unterbrochen. Und dann irrte ich erst einmal ein paar Minuten umher, weil in der grosszügigen Umsteigestation „Praterstern“ kein einziger Wegweiser anzeigt, wo die Taxis warten. „Das haben Sie richtig beobachtet“, lachte der ägyptische Taxifahrer, „unsere Kommission verlangt schon seit Jahren ein Schild, aber ohne Erfolg“. In Basel kämpft der Kanton seit Jahren mit der SBB, weil sich diese weigert, ein elektronisches Anzeigegerät mit den nächsten Tramabfahrten im Bahnhof aufzuhängen. Intermodalität, eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger, ist in aller Munde, aber noch lange nicht bei allen wirklich angekommen. Ach so: Velo gefahren bin ich in der Velo-Kongressstadt praktisch nicht, nach zahlreichen erfolglosen Versuchen, ein Verleihvelo von nextbike zu bekommen, entschied ich mich für den ÖV. Und nahm eine wichtige Erfahrung mit betreffend Verlässlichkeit eines Verleihsystems.

VELOBAHNEN – NUTZEN UND EINSETZBARKEIT

KATHRIN HAGER, KOORDINATIONSSTELLE
VELOVERKEHR, KANTON ZÜRICH

Die Velo-City 2013 ist die Veranstaltung, um von Neuigkeiten und Trends rund ums Velofahren zu hören und sich mit internationalen Experten auszutauschen. Ich nutzte die Gelegenheit, mich vertieft dem Thema Velobahnen zu widmen und Antworten auf folgende Fragen zu finden:

Warum, wann und wie werden Velobahnen im Ausland gebaut? Wie sehen sie aus? Was sind die wesentlichen Kriterien, die es zu erfüllen gilt? Was kann auf den Kanton Zürich übertragen werden? Geht unsere Planung in die richtige Richtung? Wo gibt es Optimierungspotenzial?

Wie definieren sich Velobahnen und welchen Zweck erfüllen sie?

Die wachsende E-Bike-Mobilität hat einen bedeutenden Einfluss auf das Veloverkehrsnetz und die Infrastruktur. Um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und z.T. beschleunigten Veloverkehrs gerecht zu werden, müssen Struktur, Dimensionierung und Ausgestaltung des Netzes wesentlich modifiziert werden. Im Kanton Zürich sollen Velobahnen die Förderung des Alltagsverkehrs (Berufs- und Ausbildungsverkehr) über mittlere Distanzen (Nahmobilität, 5-15 km) unterstützen. Sie sollen in der Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion erfüllen, weil sie die regionalen und städtischen Veloverkehrsströme bündeln und beschleunigen.

Weitere Faktoren, die für Velobahnen als zukunftsorientierter Bestandteil des Veloverkehrsnetzes sprechen, sind die zunehmenden Anforderungen seitens Klimaschutz sowie Aspekte der Gesundheitsförderung.

In Bezug auf die Namensgebung haben wir uns im Kanton Zürich auf den Begriff Velobahnen geeinigt. Im Ausland ist von Radschnellwegen, Cycle super Highways, Cycle Express Routes oder Fast Cycle Lanes die Rede. Um Velobahnen nachhaltig zu positionieren und zu verankern ist es wichtig, dass gesamtschweizerisch der Begriff Velobahn verwendet wird. Auf diese Weise kann ein einheitliches Verständnis geschaffen werden.

Voraussetzungen für Velobahnen

Velobahnen sollen in erster Linie wichtige Ziele oder Zentren verbinden. Sie sollen dort gebaut werden, wo eine hohe Nachfrage bzw. ein hohes Potenzial von Velofahrenden besteht. Eine der wichtigsten Aufgaben von Velobahnen ist es, die Anzahl Strecken, die mit dem Velo zurückgelegt werden können, deutlich zu steigern.

In den Niederlanden werden Velobahnen konsequent dort angelegt, wo sie durch Pendlerströme verursachte Staus auf den Strassen abbauen können. Bis 2025 will die Niederlande ein nationales Netz entwickelt haben, das ungefähr 675 km Radschnellwege umfasst und ca. 700 Millionen Euro kosten wird. Das ist Ziel eines Ausbauplanes, der derzeit von Experten für das Verkehrsministerium ausgearbeitet wird. Im Herbst dieses Jahres soll der Plan dem zuständigen Minister vorgelegt werden.

Ebenso werden in Dänemark, mehreren Städten Deutschlands und in London Velobahnen gebaut und weitere projektiert.

06 Velobahn-ähnliche Anlage in Paris



Folgende Erkenntnisse ergeben sich für mich anhand der Erfahrungen aus dem Ausland:

- Zielgruppe: Pendler mit und ohne E-Bikes und künftig auch Transportvelos
- Ziel-Distanzen 5-20 km
- hohe Qualität der Velobahnen, Komfortsteigerung gegenüber bisheriger Infrastruktur
- höhere Reisegeschwindigkeit und Reduktion der Reisezeit (minimale Reisezeit von Tür zu Tür) als Ziel
- klare Erkennbarkeit der Velobahnen, eigene Infrastrukturklasse
- Aufgabe der Velobahnen: nur Hauptrouten, keine Feinverteilung
- gute Anbindung an das regionale und kommunale Velonetz ist zwingend

Was zeichnet Velobahnen aus?

Um eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit bzw. eine Reisezeitoptimierung sowie eine Komfortsteigerung für die Velofahrenden zu erreichen, sind folgende Kriterien zu beachten:

- direkte Verbindung zwischen zwei Zielen
- Stopps minimieren: max. 1 Stopp pro km, kurze Stoppzeit
- Priorisierung bei Kreuzungen
- genügend breite Infrastruktur ermöglicht jederzeit komfortables und sicheres Überholen
- keine Fussgänger im Mischverkehr mit den Velos
- nur kleinere Steigungen
- hohe Qualität der Oberfläche
- Winterdienst
- Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum / Beleuchtung
- Erlebniswert, Gestaltungsqualität

Kanton Zürich und Velobahnen

Auch im Kanton Zürich werden aktuell im Rahmen des Pilotprojektes Velonetzplan Winterthur und Umgebung Velobahnen geplant. Wir stossen dabei auf folgende Fragen, die es noch zu beantworten gilt:

- Wie viel Potenzial braucht es, damit eine Velobahn gerechtfertigt ist?
- Wo können wir Velobahnen realisieren - nur zwischen den urbanen Zentren oder auch innerhalb? Sind Fahrradstrassen (analog Deutschland und Österreich) für die urbanen Zentren der Ersatz für Velobahnen?
- Wie erreichen wir die Trennung von Velo- und Fussverkehr?
- Wie erreichen wir die Priorisierung des Veloverkehrs an Kreuzungen?
- Braucht es allenfalls Alternativrouten, um die Anzahl Stopps reduzieren zu können?
- Wie gestalten wir die Markierung und ist eine separate Wegweisung notwendig?

Fazit

Zusammenfassend bestätigen die Informationen von der Velo-City 2013 meine Erkenntnisse und Erfahrungen aus den eigenen Projekten. Velobahnen stellen ein „Premiumprodukt“ für den Veloverkehr dar und führen diesen in eine neue Dimension. Diesem Sachverhalt gilt es Rechnung zu tragen und ganz gezielt Aufklärungsarbeit zu leisten. Die Vermarktung im Sinne der Veranschaulichung des Nutzens für die Volkswirtschaft spielt dabei eine zentrale Rolle. Es ist wichtig, dass Experten helfen, die Glaubwürdigkeit dieser Botschaft zu unterstreichen. Spitzen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sollten dafür gewonnen werden, via Presse / Medienarbeit »Druck« aufzubauen und für das Thema zu sensibilisieren.

Velobahnen sind zukunftsweisend und helfen mit, unsere Verkehrsprobleme in den dicht besiedelten Gebieten zu lösen.



KAPHALTESTELLEN – LÖSUNGEN FÜR DEN VELOVERKEHR

ROLAND PFEIFFER, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR, STADT BERN

Tramhaltestellen stellen für den Veloverkehr nahezu immer ein Hindernis dar. Besonders die Kaphaltestellen, die immer häufiger zum Einsatz kommen, da sie für Gehbehinderte angenehmer zum Ein- und Aussteigen sind, stellen Velofahrende vor nicht unerhebliche Herausforderungen. Aufgrund der hohen Haltekanten und des ungenügenden Abstands zu den Gleisen umfahren Velofahrende häufig den Haltestellenbereich auf dem Trottoir.

Im Rahmen der Velo-City 2013 in Wien wurde von der Stadt Wien ein neuer Haltestellentyp präsentiert. Dabei fahren Velofahrende direkt rechts vom Tram auf das Niveau des Haltestellenbereichs und befahren somit den Wartebereich der Fahrgäste. Der Velofahrbereich ist sehr deutlich gekennzeichnet.

Vier dieser Haltestellen wurden bei einer Tramlinie im Frühjahr 2013 eingerichtet. Die bisherigen Erfahrungen damit sind sehr positiv. Eine relativ steile Rampe verhindert, dass Velofahrende den Haltestellenbereich zu schnell befahren.



08



09

08-09 Kaphaltestellen mit Velolichtinsel in Wien
10-12 Details der Ausgestaltung der Kaphaltestellen



10



11



12

Die Velofahrenden halten sehr diszipliniert an, wenn ein Tram in die Haltestelle fährt und die Fahrgäste aus- und einsteigen. Bisher gab es kaum nennenswerte Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Die Planungsstellen der Stadt haben ein umfangreiches Monitoring der Kaphaltestellen eingeleitet. Die Technische Universität Wien erarbeitet einen Erfahrungsbericht, dieser wird allerdings erst 2014 vorliegen. Erst dann lässt sich sagen, ob der neue Haltestellentyp bei Velofahrenden und Benützern des öffentlichen Verkehrs wirklich Anklang findet.

Auch in anderen Städten werden mittlerweile ähnliche Haltestellentypen errichtet. Die Fotos zeigen Beispiele aus Berlin.

Die Stadt Basel plant für die Tramhaltestelle Hünigerstrasse eine ähnliche Veloführung. Dort soll der Veloverkehr jedoch mit einem Lichtsignal geregelt werden.

13-14 Konfliktfreie Benutzung der Kaphaltestellen

15-16 Ende des Haltestellenbereichs

17-19 Kaphaltestellenlösung aus Berlin (Foto Mitte: S. Ketter, Foto rechts: B. Auer, beide Amt für Mobilität Basel-Stadt)



BASEL SPITZENKLASSE BEI VELO UND ÖV? ALAIN GROFF, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT

Der Modal Split der Einwohner Basels löste bei den Zuhörern am Wiener Velo-City Kongress im Juni 2013 Neid aus: Nur 18% ihrer Wege sind Autofahrten, wer in Basel wohnt, geht zu Fuss (37%), nimmt das Tram (27% ÖV) oder das Velo (16%). Und Basel will noch besser werden. Die Stadt hat sich vorgenommen, velo- und fussverkehrsfreundlichste Stadt der Schweiz zu werden. Auch das Tramnetz soll erweitert und die Regio-S-Bahn als Rückgrat der regionalen Siedlungsentwicklung ausgebaut werden. Passt das zusammen? In einem Vortrag („lightning talk“) am Kongress in Wien erläuterten Florian Mathys und Alain Groff vom Basler Amt für Mobilität, dass eine Stadt sowohl bei der Veloförderung wie auch bei der Qualität des öffentlichen Verkehrs Spitzenklasse sein kann. Dabei lauern Zielkonflikte in der Aufteilung der Fahrspuren, der Steuerung von Lichtsignalanlagen und der Zuteilung von Ressourcen.



Doch das Abwägen vielfältiger Interessen ist eine Kernaufgabe einer zeitgemässen, integrierten Mobilitätsplanung. Velo und ÖV können sich durchaus ergänzen und gegenseitig stärken, wie die überfüllten Velostationen und -abstellplätze an den grossen Basler Bahnhöfen zeigen. Grosse Sorgfalt bei der Projektierung von Strassenräumen und Plätzen sowie ein besonderes Augenmerk auf die Kombination der Verkehrsträger sind in einer historisch gewachsenen Stadt wie Basel mit ihren engen Platzverhältnissen besonders wichtig.

Veloverkehr und ÖV bieten den Vorteil einer umweltfreundlichen Mobilität mit geringem Flächenverbrauch und tragen dazu bei, dass Strassen und Quartiere von Autoverkehr entlastet werden. Und das Basler Umweltschutzgesetz schreibt vor, dass der Autoverkehr bis 2020 um 10% abnehmen muss. Wenn die Stadt diese Vorgabe einhalten will, muss sie Spitzenklasse sein und bleiben - als Velostadt und als ÖV-Stadt.



20-21 Attraktive intermodale Schnittstellen in Basel: Velostationen am Bahnhof SBB und am Bahnhof St. Johann

SIND VELOS VERKEHRSHINDERNISSE ODER ERHÖHEN SIE DIE ERREICHBARKEIT? SIMON KETTNER, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT

Wolfgang Rau (ÖBB) stellt in seinem Referat fest, dass die Argumentation fürs Velofahren nicht immer nur Umwelt- und Gesundheitsaspekte berücksichtigen sollte. Es gibt klare wirtschaftliche Vorteile des Velofahrens und folglich in städtischen Gebieten auch keinen Widerspruch zwischen Ökonomie und Ökologie. Herr Rau erläutert seine Thesen anhand von Beispielen zur Erreichbarkeit und zu den Staukosten:

- Üblicherweise wird eine erhöhte Geschwindigkeit im Verkehrssystem mit einer Verbesserung der Erreichbarkeit gleichgesetzt. Empirische Daten vieler Städte zeigen nun aber, dass „schnelle“ Städte geringe Dichten aufweisen. Mit einer Erhöhung der Geschwindigkeit nimmt also die Dichte ab (Gründe: erhöhter Raumbedarf schneller Infrastrukturen und Möglichkeit zu längeren Fahrten). Die Erreichbarkeit, definiert als Anzahl Gelegenheiten (z.B. Personen), die in einer bestimmten Zeit erreicht werden können, nimmt damit ebenfalls ab.

- Ökonomische Verluste durch den Autoverkehr können weitaus grösser sein als die Umweltschäden. So verursacht jeder Autopendler in Wien Staukosten von ca. 3'000 Euro pro Jahr, indem er die Fahrt der übrigen Pendler verlangsamt. D.h. jede vom Auto aufs Velo (oder den ÖV) verlagerte Pendlerfahrt spart volkswirtschaftliche Kosten von 3'000 Euro pro Jahr. Dieser Nutzen ist rund sechsmal so gross wie der Nutzen der Velofahrt im Bereich Umwelt und Gesundheit.

DAS RANDSTEINLABOR

TESTANLAGE DER STADT ZÜRICH

URS WALTER, VELOBEAUFTRAGTER DER STADT ZÜRICH

Die einen hassen sie, die anderen brauchen sie: Randsteine. Wenn sie zu steil oder zu hoch sind, halten sie Gehbehinderte mit Rollstühlen oder Gehhilfen sowie Velofahrende auf. Umgekehrt sind sehbehinderte Personen auf hohe Kanten angewiesen, damit sie mit dem Stock das Ende des Trottoirs ertasten können. Mit dem ersten schweizweiten Randsteintest wurde der beste Kompromiss für verschiedene Einsatzzwecke evaluiert.

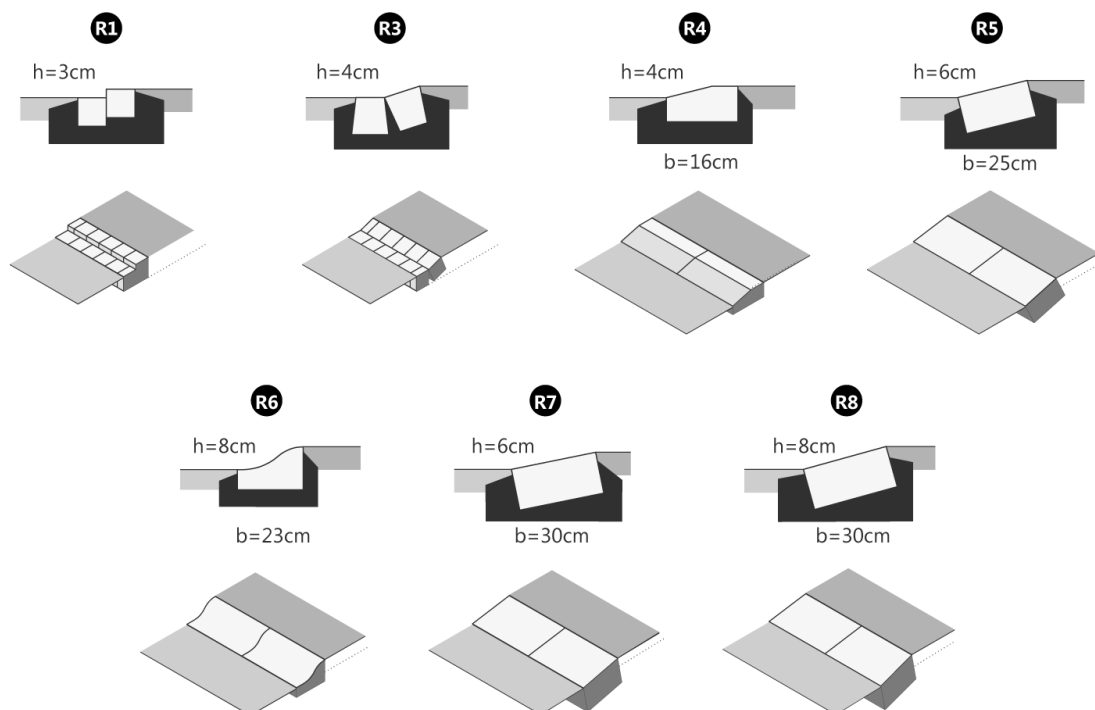
AUSGANGSLAGE

Die Frage nach der Ausgestaltung von Randabschlüssen, die sowohl dem Behindertengleichstellungsgesetz wie auch den Anforderungen des Veloverkehrs genügt, stellt sich seit längerer Zeit. Als Mindestanforderung an ertastbare Randabschlüsse wird in den Normen seit 1988 ein vertikaler Absatz von 3 cm Höhe aufgeführt. Um eine bessere Überfahrbarkeit niedriger Randabschlüsse durch Rollstuhlfahrende zu ermöglichen, werden seit 2003 als Alternative schräge Randsteine mit 4 cm Höhe und 13–16 cm Breite (Neigung 25 %) zugelassen. Beide Lösungen waren aus Sicht Veloverkehr jedoch unkomfortabel und je nach Situation auch gefährlich.

Die verschiedenen Nutzergruppen haben unterschiedliche Anforderungen an Randabschlüsse:

- Für Sehbehinderte sind erkennbare Randabschlüsse ausschlaggebend bei der Beurteilung, ob der Strassenraum selbständig benutzt werden kann. Ertastbare Randabschlüsse müssen am richtigen Ort den Übergang vom Fussgängerbereich zur Fahrbahn vermitteln - sie müssen sofort und zweifelsfrei als Stoppsignal interpretiert werden können, damit die Sicherheit gewährleistet ist.
- Für Gehbehinderte (Rollstuhl- und Rollatornutzende) müssen Randabschlüsse auch mit wenig Kraft überfahrbar sein und dürfen keine Sturzgefahr darstellen (kippen, mit Fussstützen aufsetzen, am Belagsüberbau hängenbleiben). Dazu kommen, aufgrund unterschiedlicher Fähigkeiten und Ausrüstungen, Komfortaspekte (Erschütterungen beim Befahren mit Elektrorollstuhl).
- Bei den Velofahrenden spielen ebenfalls Sicherheitsüberlegungen (Sturzgefahr, Nichterkennen des Randsteins) und Komfortüberlegungen (wiederholte starke Schläge oder abbremsten) eine Rolle.

01 Die untersuchten Randsteinformen

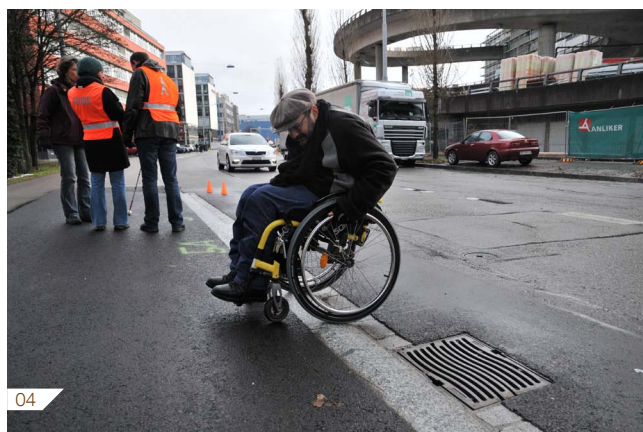


DAS RANDSTEINLABOR

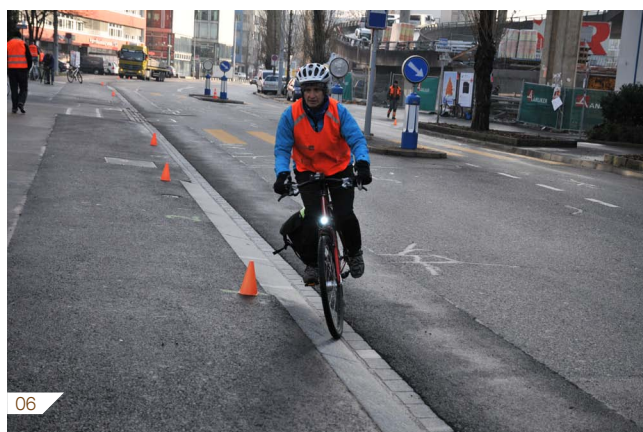
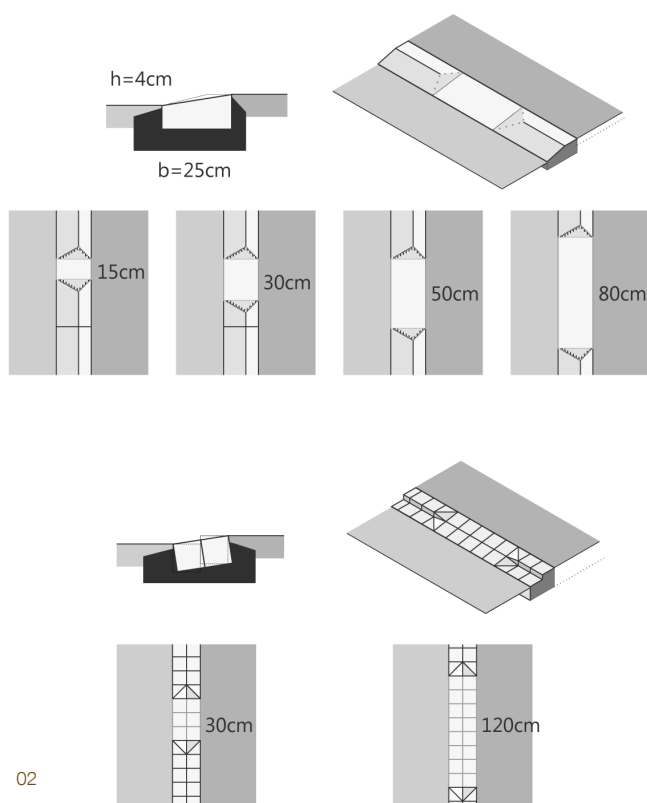
Im Hinblick auf die Fertigstellung zweier Normen (hinderisfreie Verkehrsräume, Trottoirüberfahrten) hatten das ASTRA und das EBGB (Eidg. Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen) die Thematik aufgenommen und unter Einbezug aller beteiligten Organisationen beschlossen, einen aussagekräftigen Test mit allen Nutzergruppen durchzuführen. Die Tests wurden durch die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und Pro Velo Schweiz durchgeführt. Begleitet wurden sie durch das Ingenieurbüro Metron aus Brugg.

Für die Tests baute das Tiefbauamt der Stadt Zürich an der Förrlibuckstrasse ein «Randsteinlabor» mit dreizehn verschiedenen Randsteinformen, die mit unterschiedlichen Personen getestet wurden. Dazu zählen Schulklassen, erfahrene und unerfahrene, ältere und jüngere Velofahrerinnen und -fahrer, sehbehinderte Personen mit Blindenführhunden und Stöcken, Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer sowie gehbehinderte Menschen. Dank der Konzentration der verschiedenen Randsteine an einem Ort waren die Tests besser vergleichbar und schneller und komfortabler durchzuführen. Das Randsteinlabor wurde nach den Tests im Rahmen der geplanten Strassensanierung rückgebaut.

Erfreulich war, dass das Randsteinlabor eine hohe Medienpräsenz in Zeitungen und im Fernsehen erhielt. Die Themen Veloverkehr und hinderisfreie Verkehrsräume wurden so positiv in den Fokus der Allgemeinheit gerückt.



02 Untersuchte Unterbrücke, sogenannte Zahnlücken
03-06 Eindrücke von den Versuchen mit unterschiedlichen Nutzergruppen



DIE RESULTATE

Die Tests zeigten erwartungsgemäss, dass es keinen Randstein gibt, der von Gehbehinderten mit Rollstühlen oder Gehhilfen, Velofahrenden sowie Sehbehinderten gleichermaßen favorisiert wird. Die richtige Wahl eines Randsteins hängt sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten ab.

Die bisherigen Randsteine mit 3 cm Höhe vertikal respektive 4 cm schräg, erweisen sich nach wie vor als gute Kompromisslösungen für Menschen im Rollstuhl sowie Sehbehinderte. Sie sind für Velofahrende aber nicht sehr komfortabel. Um den Komfort für Velofahrende zu erhöhen können unter bestimmten Voraussetzungen neu auch Lücken von 30 bis 100 cm Breite ausgespart werden. An Stellen, die nicht von Menschen im Rollstuhl befahren werden müssen, eignet sich ein schräger Stein mit 6 cm Höhe und 30 cm Breite, der für Velofahren besser befahrbar ist als der schräge Stein mit 4 cm Höhe. Diese neuen Möglichkeiten sind in den Normentwurf Hindernisfreier Verkehrsraum (SN 640 075) eingeflossen.

Der umfassende Bericht kann unter www.stadt-zuerich.ch/masterplanvelo heruntergeladen werden.

Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (EBGB); Behinderten- und velogerechte Randabschlüsse - Bericht zu den Testergebnissen; Bern 2013

Grafiken und Fotos: Marco Starkermann (Metron); Sind ertastbare Randabschlüsse auch gehbehinderten- und velogerecht? Erkenntnisse aus dem Randsteinlabor; Präsentation Fachtagung, 21. Juni 2013

- 07 Für Sehbehinderte und Velofahrende geeignete Randabschlüsse
08 Für Sehbehinderte, Velofahrende und Rollstuhlfahrende geeignete Randabschlüsse

Sicherheit / Komfort Velo		Sicherheit Sehbehinderte
R1 mit Unterbruch 50-100cm¹⁾ h=3cm 	R1 mit Unterbruch 30-50cm h=3cm 	R1 h=3cm
R4¹⁾ h=4cm b=16cm 		R3 h=4cm
R7¹⁾ h=6cm b=30cm 		

07 ¹⁾Einsetzbarkeit mit Vorbehalten

Sicherheit / Komfort Velo		Sicherheit Sehbehinderte
R1 mit Unterbruch 50-100cm¹⁾ h=3cm 	R1 mit Unterbruch 30-50cm h=3cm 	R1 h=3cm
R7¹⁾ h=6cm b=30cm 	R5 h=6cm b=25cm 	R3 h=4cm
R4¹⁾ h=4cm b=16cm 		R8 h=8cm b=30cm

08 ¹⁾Einsetzbarkeit mit Vorbehalten

«AUSGEZEICHNETE» NETZQUALITÄT IM LANGSAMVERKEHR: WWW.LVPORTAL.CH

DR. JACQUES P. FEINER, PL AGGLOPROGRAMME, AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG UND GEOINFORMATION (2007-2012)
DANIEL SCHÖBI, FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR, TIEFBAUAMT KANTON ST. GALLEN

Die Initiative zur Förderung des Langsamverkehrs des Kantons St.Gallen hat im Finale des „International Transport Achievement Awards“ der OECD nur knapp den Gesamtsieg verpasst. Das Projekt hat sich im Halbfinale gegen Bewerber aus der ganzen Welt durchgesetzt. Somit hat es zum ersten Mal in der Geschichte des Transportation Award - einer der bedeutendsten Auszeichnungen im Bereich der Verkehrsplanung - ein Fuss- und Veloprojekt in den Final geschafft.

„Die Agglomeration St.Gallen hat schweizweit die „rote Laterne“ im Langsamverkehr“. So lautete das Verdikt des Bundes bei der Bewertung der ersten Generation Agglomerationsprogramme im Jahre 2007. Der damit einhergehende Punktabzug bei der Bewertung kostete St.Gallen 10 Mio. Franken Bundesbeiträge. Dieser „unsanfte Weckruf“ auf der einen Seite und ein gerade anlaufendes Projekt zur Erfassung der Schwachstellen im kantonalen Langsamverkehrsnetz auf der anderen Seite gaben den Anlass, in Sachen Langsamverkehr im Kanton St.Gallen ganz grundsätzlich über die Bücher zu gehen. Im Wissen, dass die schwächste Stelle in einem Langsamverkehrsnetz über dessen Benützung entscheidet, wurden von einem multidisziplinär zusammengesetzten Team die LV-Routen sorgfältig re-definiert und die darauf befindlichen Schwachstellen und Netzlücken erhoben. Gleichzeitig mit der Erhebung wurde ein geodatenbasiertes Tool entwickelt, in welchem nicht nur die Schwachstellen und Netzlücken erfasst, sondern auch die Massnahmen zur Behebung und die Grobkosten auf eine einfache und systematische Art erarbeitet. Diese können dann den Bauämtern der Gemeinden für die Umsetzung zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Tool www.LVPortal.ch wurden in den letzten vier Jahren im Kanton St.Gallen über 6000 Schwachstellen und Netzlücken im Fuss- und Veloroutennetz erfasst und in Workshops in konkrete Massnahmen umgewandelt. Die Verkehrskommission der OECD wertete den St.Galler Ansatz zur umfassenden Verbesserung der Netzqualität im Langsamverkehr als derart innovativ und praxisorientiert, dass es ihn im Mai 2013 für den den Final des OECD „International Transport Achievement Awards“[1] nominierte. Damit konnte sich das St.Galler LV-Projekt gegen milliardenschwere Verkehrsprojekte behaupten. Das Projekt Langsamverkehr trug auch wesentlich zur positiven Bewertung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation bei: Allein für den Teil Langsamverkehr sprach der Bund Beiträge von über 70 Mio. Franken in den Agglomerationsprogrammen mit St.Galler Federführung. Der Fakt, dass

damit aufgrund von kumulierten Kantons- und Bundesbeiträgen bis 80% der Kosten für Schwachstellenbehebungen übernommen werden, macht es für die kommunalen Bauämter sehr attraktiv, diese in die Umsetzungs- und Investitionsplanung zu integrieren. Das Ziel eines massgeblich verbesserten Langsamverkehrsnetzes ist damit in greifbare Nähe gerückt.

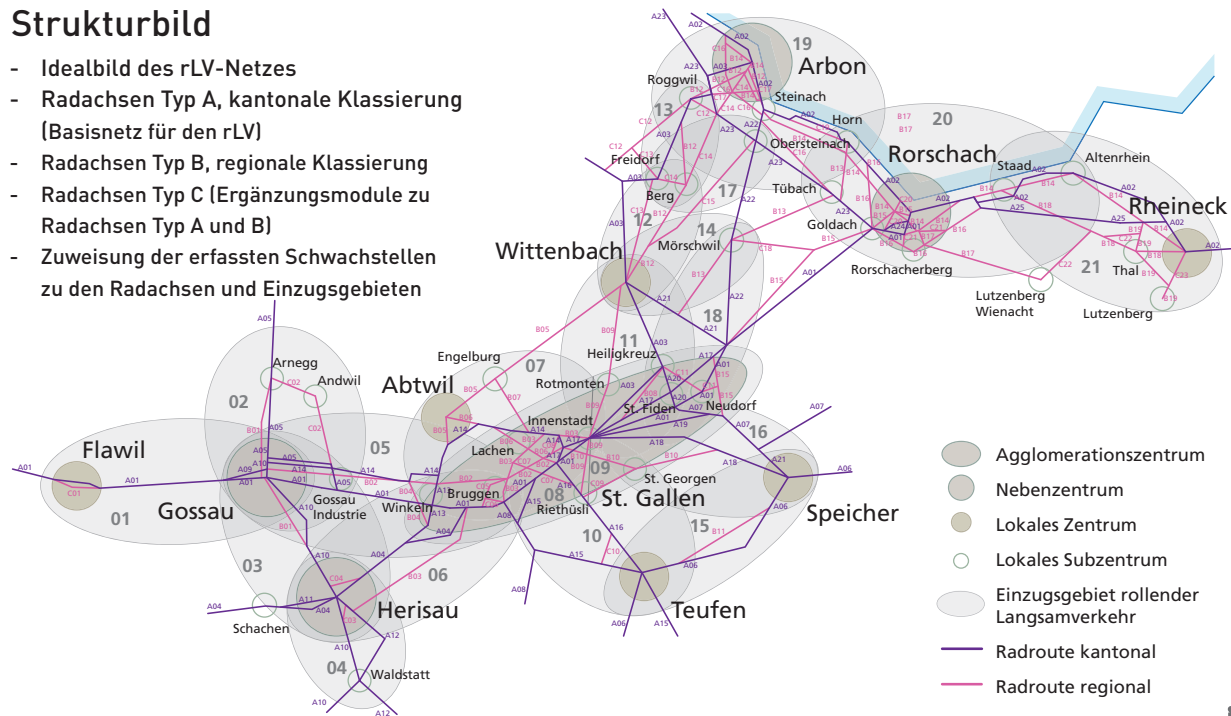
Wie kam es dazu? Einerseits wurde der Langsamverkehr auch auf Bundesebene wegen seines guten Kosten-/Nutzen-Verhältnisses „hoffähig“, andererseits wuchs auch in der Bevölkerung das Bewusstsein für dessen Bedeutung:

- Im Bericht zur Lage der Agglomerationen in der Schweiz[2] hat der Bund 2001 die Dringlichkeit einer engen Koordination von Siedlung und Verkehr anerkannt, um die Standortattraktivität und die Lebensqualität in den sich verstädtern Gebieten der Schweiz zu sichern. Bei den daraufhin initiierten «Agglomerationsprogrammen des Bundes» wurde die Wichtigkeit des Langsamverkehrs in diesem Zusammenhang hervorgehoben und explizit in die Bewertung der Programme einbezogen, die wiederum über die Höhe der finanziellen Beiträge des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen entscheidet. Wesentliches Argument des Bundes war, dass sich hier mit relativ wenig Geld eine vergleichsweise hohe Wirkung erzielen lässt. Dabei gilt zu beachten, dass dem Langsamverkehr in der Verkehrspolitik des Bundes, der Kantone sowie der Städte und Gemeinden nur etwa 2 bis 4 Prozent der öffentlichen Verkehrsinvestitionen[3] zukommen.
- Bei der Bevölkerung und in Fachkreisen (und auch in der Verkehrskommission der OECD) fand in den letzten Jahrzehnten ein richtiggehender Paradigmenwechsel statt. Inzwischen hat ein durchgängiges und komfortables Fuss- und Velowegnetz (sicher, direkt, schnell) einen hohen Stellenwert. Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Langsamverkehr benötigt wenig Energie, hat kaum Emissionen, ist sehr platzsparend und dient der körperlichen Fitness – alles Faktoren, die angesichts der fortschreitenden Urbanisierung in der Schweiz eine immer wichtigere Rolle spielen. Mehr noch, Hand aufs Herz: Welche Gemeinde oder Stadt ist heute noch ohne ein gutes Fuss- und Velowegnetz, zumindest im Siedlungskern, wirklich attraktiv? Zudem ist der Fussverkehr bis zu einem Kilometer, der Veloverkehr bis zu fünf Kilometern durchaus mit dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig. Gerade in den Ballungszentren besteht die Chance mit dem Langsamverkehr einen Teil des Verkehrsproblems zu lösen.

→ Themenfeld 'Massnahmen / Massnahmenpakete / Leuchtturmprojekte'

Strukturbild

- Idealbild des rLV-Netzes
- Radachsen Typ A, kantonale Klassierung (Basisnetz für den rLV)
- Radachsen Typ B, regionale Klassierung
- Radachsen Typ C (Ergänzungsmodule zu Radachsen Typ A und B)
- Zuweisung der erfassten Schwachstellen zu den Radachsen und Einzugsgebieten



01

asa

Schwachstellenanalyse rLV und Erfassung Veloparkierung (Agglomerationsprogramm Wil)

→ Schwachstellenanalyse rLV

Datenblatt Schwachstelle / Export Datenbank

Agglomeration Wil
Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr
GIS Datenbank Schwachstelle

Schwachstelle Velonetz		IDGIS	712
Schwachstellen Nr.	Art	Gemeinde	Strecke Nr.1
74.90.28p	punktuell	Wil (SG)	Strecke Nr.2
Veloland Routen		5	33
Gebietsbezeichnung		Klassifizierung der Route	
Strasse / Platz		bisher	kantonale Route Veloland
Lindenholzstrasse		neu	
Zusatz		Nutzung	Alltag und Freizeit
Lindengutstrasse / Toggenburgerstrasse			
Klassifizierung der Schwachstelle		Quelle	
Klassifizierung I	5 Konfliktpotential motorisierter Verkehr		
Klassifizierung II	4 Signalisation / Orientierung / Markierung		
Schwachstellenbeschreibung		Lösungsvorschlag / Bemerkung	
schlechte Strassengeometrie, verkehrorientierter Ausbau, kritische Knotenkomplexität, fehlende LSA für rLV, DTV > 17000 (10), Verdängungseffekt rLV		Markierung anpassen, geschützte Abbiegehilfe erstellen, LSA mit Anmeldebeschriftung für rLV ausstatten	

Klassifizierung der Schwachstellen:

1. Raumorganisation
2. Linienführung
3. Hindernisse baulicher Art (Belag, MIV-Parkierung, Sichtbehinderung)
4. Signalisation/Orientierung/Markierung
5. Konfliktpotenzial mit MIV (Sicherheit)
6. Konfliktpotenzial mit Zufussgehenden (Sicherheit)
7. Soziale Sicherheit
8. Ausbau Abstellanlagen

02

asa

Schwachstellenanalyse rLV und Erfassung Veloparkierung (Agglomerationsprogramm Wil)

→ Schwachstellenanalyse rLV

Datenblatt Schwachstelle / Export Datenbank

Schwachstellenanalyse rLV und Erfassung Veloparkierung (Agglomerationsprogramm Wil)		Priorisierung
Agglom. Relevanz	Agglomerationsrelevanz	Schwere der Schwachstelle
		Bedeutung im Netz
		Priorität
		hohe Priorität
weitere Vorgehen / Projektorganisation		Massnahme-/Paket
Projektziel		Projektbeschreibung
Zustandigkeit		
Projektstand		
Zeitraum		

03

asa

[1] Weitere Infos unter <http://2013.internationaltransportforum.org/awards>
 [2] Agglomerationspolitik des Bundes, Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001
 [3] Netzwerk Langsamverkehr (Hrsg.) (1999): Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr. Bericht A9 des NFP 41 «Verkehr und Umwelt», Bern

01 Beispiel Strukturmodell des rollenden Langsamverkehrs mit Einzugsgebieten und Routendefinition (asa AG)
 02 Beispiel Datenblatt zu einer rLV-Schwachstelle in der GIS-gestützten Datenbank (asa AG)
 03 Priorisierung der Schwachstellen in der GIS-Datenbank (asa AG)

Wie ging die Projektleitung vor, um mit dem interdisziplinären Team eine flächendeckende Verbesserung des Langsamverkehrs zu erreichen?

- In einem ersten Schritt wurden die Schwachstellen und Netzlücken des rollenden Langsamverkehrs (rLV) flächendeckend erhoben. Das heisst, das bestehende Routennetz und entsprechende Alternativrouten im Kanton St. Gallen wurden von Spezialisten der asa AG aus Rapperswil abgefahren und bezüglich Schwachstellen und Netzergänzungen (mit Fokus Alltagsverkehr) analysiert. Gleichzeitig wurden die wichtigen Veloabstellanlagen erhoben und diesbezügliche Mankos ermittelt, da das Vorhandensein von adäquaten Abstellanlagen ebenfalls über die Benutzung des Velos mitentscheidet. Sämtliche festgestellten Schwachstellen wurden in einem nachfolgenden Schritt von der asa AG geokodiert und mit zusätzlichen Attributen versehen.
- Beim Fussverkehr erfolgte die Erhebung der Netze in sogenannten Attraktorengebieten, das heisst, in Gebieten wo Fussgänger gehäuft anzutreffen sind: in Stadt- bzw. Ortszentren, bei wichtigen ÖV-Haltestellen, Sportstadien, sowie weiteren publikumsintensiven Anlagen. Weitere wichtige Hinweise ergaben sich aus der Überprüfung der rund 2000 wichtigen Fussgängerquerungen über die Kantonsstrassen. Zeitgleich zu den Erhebungen vor Ort wurden die Unfallstatistiken in Bezug auf den Fussverkehr und den rollenden Langsamverkehr ausgewertet. Ergänzend sind durch das Pilotprojekt „Gemeinde bewegt“^[4] zusammen mit Schulklassen, Senioren- und Behindertengruppen strukturelle Bewegungshindernisse erfasst worden. Die Erhebungen mit Tabletcomputer durch Direkt-Betroffene bestätigten und verfeinerten die umfassende Analyse.

Mit dem Vorliegen der Analysen kam die Frage auf: Wie kann diese «Unmenge» von Schwachstellen bearbeitet und koordiniert saniert werden, wenn die Verantwortung für deren Behebung in die Zuständigkeit von über hundert Gemeinden, fünf Kantonen (SG, SZ, TG, AR, ZH) sowie des nahen Auslands (Österreich, Fürstentum Liechtenstein) fällt?

- Schon während der Erhebung wurden die Schwachstellen priorisiert (kleiner, mittlerer und hoher Handlungsbedarf) sowie nach Routenwichtigkeit (rLV) klassiert. Wir wussten also, welche Schwachstellen an welchen Routen in welchen Hoheits- und rLV-Einzugsgebieten eine hohe Priorität haben. Um beim Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds eine Mitfinanzierung beantragen zu können, mussten wir jedoch wissen, wie viel die Behebung der Schwachstellen voraussichtlich kosten wird. Zudem setzten wir uns das Ziel, die Projektskizzen beziehungsweise Vorprojekte zur Behebung der Schwachstellen so weit zu konkretisieren, dass sie durch die Tiefbauämter und Fachstellen für Langsamverkehr der Kantone sowie durch die Bauämter der Gemeinden in die Investitionsplanung der nächsten Jahre integriert werden konnten. Die Workshops mit den verschiedenen Vertretern sensibilisierten zudem für die Anliegen des LV.

- Zusammen mit der Firma Wälli AG wurde eine webbasierte Datenbanklösung entwickelt, in der die geokodierten Daten abgebildet und weiter bearbeitet werden können. Um allen Anforderungen gerecht zu werden, wurden Workshops mit den verschiedenen Benutzertypen durchgeführt. Damit wurde Schritt für Schritt die entsprechende, auf Geodaten basierende Datenbankstruktur mit den entsprechenden Benutzeroberflächen und Tools geschaffen. In Testgebieten wurden verschiedene Verfahren zur Erarbeitung von Studien/Vorprojekten, Kostenschätzung (und Ablage) und eines Umsetzungscontrollings geprüft. Am besten praktikabel und am meisten realitätsbezogen erwies sich folgendes Vorgehen: Ein Team, zusammengesetzt aus einem Langsamverkehrs-Spezialisten, einem Tiefbauingenieur und dem zuständigen Bauamt, sichtet jede Schwachstelle beziehungsweise Schwachstellengruppe, skizziert ein Vorprojekt und berechnet anhand eines zu diesem Zweck entwickelten Kostenmoduls, bei dem Flächen- bzw. Laufmeterkosten und Korrekturfaktoren aufgeführt sind, eine erste Kostenschätzung. Pro Tag konnten mit dieser Methode bis zu hundert Massnahmen berechnet werden, mit somit moderaten Kosten pro «behandelter» Schwachstelle.

Damit werden die „nur“ als Punkte oder Linien dargestellten Schwachstellen zu konkreten (baulichen) Massnahmen mit bezifferten Kosten. Weiter können priorisierte auf die finanziellen Mittel abgestimmte Massnahmenlisten erzeugt und den Kantonen und Gemeinden unter anderem für die Investitionsplanung und Umsetzung zur Verfügung gestellt werden. Da die Datenbank über die Dokumentation von Schwachstellen hinausgeht, indem sie zusätzlich Routennetz, Unfalldaten, Massnahmenkonzepte inkl. Kostenschätzung und Controllingmechanismen aufweist, generiert sie beträchtlichen Mehrnutzen für eine koordinierte Unterhaltsplanung und bietet das Potenzial zur laufenden Weiterentwicklung.

Das Programm Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen mit St. Galler Federführung wurde wie eingangs erwähnt 2013 vom Bund mit in Aussicht gestellten Beiträgen in der Höhe von über 70 Mio. Franken „ausgezeichnet“. Damit steht eine grosse Herausforderung für die betroffenen Fachstellen und Bauämter an: Die Umsetzung von LV-Massnahmen in der Grössenordnung von gegen 180 Mio. Franken in den kommenden fünf Jahren. Diese Herausforderung ist gleichzeitig die grossartige Chance, damit einen wirklichen „Quantensprung“ für den LV zu ermöglichen.

Teile dieses Artikels sind ebenfalls in der Disp-Publikation 191 (4/2012) erschienen.

^[4] weitere Infos unter <http://www.sg.ch/home/bildung/sport/Gemeinden/gemeindebewegt.html>

In einer breit angelegten Aktion wurden über alle Agglomerationsprogrammgebiete die Schwachstellen, sowie Netzlücken im Veloverkehr erhoben. Über Teilgebiete wurden die Schwachstellen für Fußgänger erfasst.

Diese Daten stehen in der WebGIS-Applikation zur Verfügung. Weitere Schwachstellen können erfasst und verwaltet werden.

Schwachstelle Fussverkehr

Nummer 04.12

An Erfassungsdatum 28.01.2011 Info

Zuordnung

Maximalhöhe
 Geschwindigkeit

Detaillangaben zur Schwachstelle

Problettyp	Schwere	Risik
Klassifizierung <u>Schrittstelle_OV</u>	Relevanz	<u>4</u>
Beschreibung <u>Kontaktpunkt</u>		
Bemerkung <u>unstrukturierte Unterführung</u>		
Gemeinde <u>1</u>	Strasse	<u>Forschcherstr.</u>
Quartier	Abchnitt	

Schwachstelle Veloverkehr

Nummer 16.90.05p

An Erfassungsdatum Erfassungshöhe

Zuordnung

Maximalhöhe
 Geschwindigkeit

Detaillangaben zur Schwachstelle

Priorität	Schwere	Bedeutung
Klassifizierung <u>B Konfliktgebiet</u>	Relevanz	<u>Aggregationsstellen</u>
Beschreibung <u>Radverkehrsführung unklar, mangelhafte Signalisation</u>		
Bemerkung <u>Signalisation anpassen</u>		
Gemeinde <u>Sergins</u>	Strasse	<u>Rheinstrasse</u>
Quartier	Abchnitt	

Die konkreten Massnahmen(-pakete), bzw. der Massnahmenplan bilden den Kern des Agglomerationsprogramms. Sie tragen dazu bei, die Ziele, die für den Langsamverkehr formuliert wurden, zu erreichen und die Schwachstellen zu beseitigen. Massnahmen(-pakete) können in der WebGIS-Applikation als Polygone erfasst und attribuiert werden.

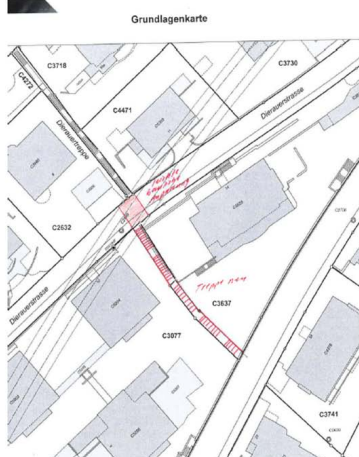
Schwachstellen, die mit der Massnahme eliminiert werden sollen, werden dieser zugeordnet. Attributive und weitere dokumentarische Informationen werden zu den Massnahmen verwaltet.

The screenshot shows the 'Karten' application interface. At the top, there's a search bar with the text 'St. Gallen/Arbon-Rorschach'. Below it, there's a sidebar with navigation options like 'Suche', 'Karten', 'Lageplan', '3D-Ansicht', 'Historie', 'Einstellungen', and 'Hilfe'. The main map area displays a detailed street map with building footprints. A yellow highlighted area is visible in the center-right of the map. The bottom of the interface shows a scale bar and coordinates.

wäli

Massnahmeskizze

Kosten Tiefbauarbeiten

[illegible]

Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

- | | |
|----|--|
| 03 | Auszug Produkteblatt aus
www.LVPortal.ch
(Fachstelle LV Kanton St. Gallen, Wälli AG) |
| 04 | Beispiel Massnahmenskizze mit Kosten-
schätzung, erarbeitet in Zusammenarbeit
von: TBA Stadt St. Gallen, Fachstelle LV
Kanton St. Gallen, Wälli AG und asa AG |

PILOTVERSUCH FÜR VELOFREUNDLICHE LICHTSIGNALANLAGEN

FREIES RECHTSABBIEGEN FÜR VELOS IN BASEL

MARKUS STÖRR, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT

Lichtsignalanlagen dienen heute in erster Linie dem sicheren, konflikt- und störungsfreien Überqueren einer Kreuzung. Sie bieten aber auch die Möglichkeit, auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden einzugehen. Um das Velo als Verkehrsmittel weiter zu stärken, führt der Kanton Basel-Stadt von Juni 2013 bis November 2014 einen Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen durch.

Die meisten Lichtsignalanlagen sind auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) ausgelegt. Der Fuss- und Veloverkehr hingegen wird oft nur ungenügend berücksichtigt. Lange Wartezeiten, nicht fussgängergerechte Phasen oder auch das etappenweise Queren von Strassen mit Warten auf Mittelinseln sind nur ein paar Gründe, weshalb der Fuss- und Veloverkehr sich oft nicht an das Rot bei Lichtsignalanlagen hält.

Im Forschungsprojekt „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehringenieure und Verkehrsexperten (SVI) werden Möglichkeiten analysiert, mit welchen Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr an Lichtsignalanlagen weiter gefördert werden kann. Anhand einer Situationsanalyse werden Lösungsansätze, Empfehlungen und Anleitungen für verschiedene Situationen hinsichtlich velo- und fussverkehrsfreundlicher Lichtsignalanlagen erarbeitet. Insbesondere wird untersucht, wie sich die Situation für Fussgängerinnen und Velofahrer an Lichtsignalanlagen verbessern lässt, um eine bessere Akzeptanz der Lichtsignalregelung durch den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Knoten mit Lichtsignalanlagen sollen so gesteuert werden, dass sie für Fuss- und Veloverkehr optimiert sind und/oder bestimmte Verkehrsbeziehungen zulassen, die nach heutiger Gesetzgebung bisher nicht erlaubt sind.

Basel, bereits heute eine der velofreundlichsten Städte der Schweiz, möchte den Anteil der Velofahrenden am Modal Split weiter erhöhen. Die gesetzlichen Möglichkeiten zur Beschleunigung des Veloverkehrs an Lichtsignalanlagen sind allerdings weitestgehend ausgereizt. Um weitere Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des Velos als Verkehrsmittel zu eruieren, war es für Basel daher selbstverständlich, sich nicht nur für das genannte Forschungsprojekt zur Verfügung zu stellen, sondern sich auch aktiv mit einem Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen daran zu beteiligen.

Bei den Überlegungen, mit welchem Pilotversuch die Wartezeiten für Velos an Lichtsignalanlagen verkürzt werden können, haben sich schnell folgende Fragen aufgedrängt:

- Unter welchen Bedingungen kann der Veloverkehr von der Lichtsignalregelung ausgenommen oder bevorzugt werden?
- Ist es möglich, den Velo- und Fussverkehr in Konflikt zueinander zu schalten?
- Unter welchen Umständen ist eine Bevorzugung des Veloverkehrs gegenüber MIV und/oder ÖV möglich?
- Ergeben sich durch die Bevorzugung des Veloverkehrs auch Vorteile für MIV und/oder ÖV?

VERSUCHSANORDNUNGEN

FREIES RECHTSABBIEGEN BEI ROT

Beim Versuch zum freien Rechtsabbiegen darf der Veloverkehr an drei speziell signalisierten Kreuzungen auch bei Rot nach rechts abbiegen. Für diese Regelung wurde eine neue Signaltafel entwickelt, auf der ein gelbes Velo mit Rechtspfeil auf schwarzem Hintergrund zu sehen ist.

Sobald an einer Lichtsignalanlage die entsprechende Signaltafel rechts neben der roten Kammer der IV-Ampel angebracht ist, dürfen Velos vereinfacht auch bei Rot nach rechts abbiegen. Allerdings muss den querenden Fussgängern und dem von links kommenden Strassenverkehr weiterhin der Vortritt gewährt werden.



01 Signaltafel für freies Rechtsabbiegen

FUSSGÄNGER- UND VELOPHASE

Bei der Fussgänger- und Velophase dürfen Velofahrer während der Grünphase des gesamten Fussverkehrs die Kreuzung in alle Richtungen überqueren. Signalisiert wird dies mit einem Warblinker mit Velosymbol neben der roten Kammer der IV-Ampel, welcher nur während der Fussgängerphase blinkt. Auch hier bleibt der Veloverkehr dem Fussverkehr vortrittsbelastet und darf die Kreuzung nur mit Vorsicht befahren.



02

Während der gesamten Versuchsdauer werden an den Versuchsstandorten die Verkehrsteilnehmenden zudem mit orangefarbenen Hinweistafeln auf die veränderte Verkehrsführung hingewiesen. Für die Durchführung der beiden Versuchsanordnungen musste der Kanton Basel-Stadt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Ausnahmeerlaubnis für das Überfahren des Rotlichts einholen, da nach aktuellem Strassenverkehrsgesetz dies nicht zulässig ist.

VERSUCHSSTANDORTE

Die Verkehrskreuzungen für das freie Rechtsabbiegen und die Fussgänger- und Velophase wurden so gewählt, dass sie verschiedene Verkehrssituationen in der Zu- und Wegfahrt, wie mit oder ohne Radstreifen bzw. Fussgängerstreifen, abbilden. Im Fokus stand dabei auch immer die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Der Kreuzungsbereich sollte übersichtlich und gut einsehbar sein, um ein gefahrloses Abbiegen zu gewährleisten. Die Suche nach lichtsignalgeregelten Kreuzungen mit

einem entsprechend hohen Veloaufkommen in die gewünschte Fahrtrichtung gestaltete sich allerdings als schwierig. So ergaben sich letztendlich für das freie Rechtsabbiegen folgende drei Fahrbeziehungen:

- Kanonengasse/Steinengraben:
Radstreifen in der Zu- und Wegfahrt; kein Konflikt mit Fussverkehr
- Leonhardsstrasse/Steinengraben:
Radstreifen nur in der Wegfahrt; Konflikt mit Fussverkehr vor und nach dem Abbiegevorgang
- Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse:
Kein Radstreifen in der Zu- und Wegfahrt; Konflikt mit Fussverkehr vor und nach dem Abbiegevorgang

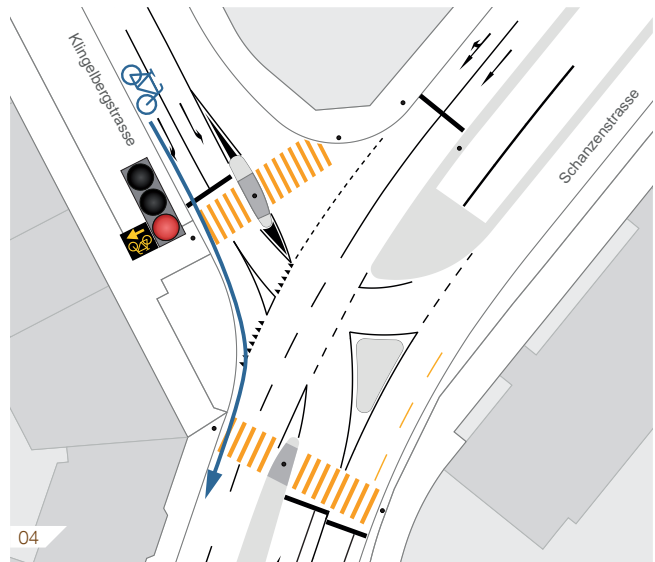
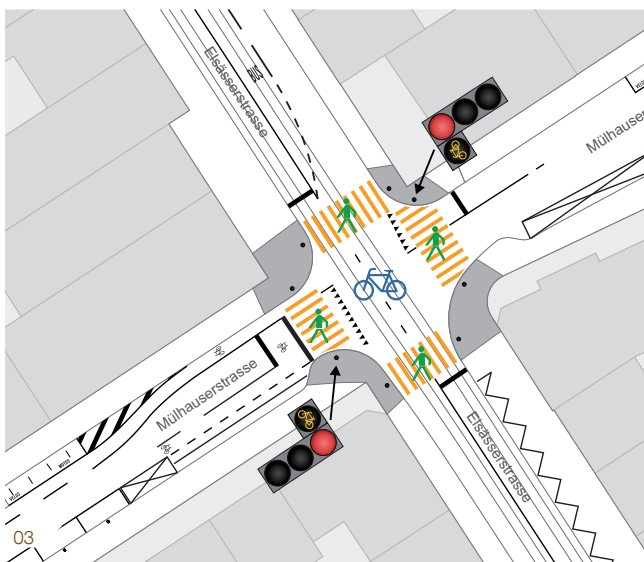
Die Versuchsanordnung der Fussgänger- und Velophase befindet sich an der Kreuzung Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse und ist an einer stark frequentierten Veloroute. Während der Grünphase des gesamten Fussverkehrs ist für Velos aus zwei Richtungen das Überfahren der Kreuzung in alle Richtungen gestattet.

AUSBLICK

Ende August bzw. Anfang September 2013 haben an den beschriebenen Standorten die ersten Erhebungen stattgefunden. Sie werden unter anderem Aufschluss darüber geben, wie die entsprechende Vereinfachung vom Veloverkehr angenommen wird und ob es zu kritischen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommt.

Nach der Auswertung der aus dem Pilotversuch gewonnenen Erkenntnisse durch die SVI entscheidet das ASTRA, ob diese neuen Verkehrsregeln bei Lichtsignalanlagen in der Schweiz dauerhaft eingeführt werden. Hierzu bedarf es einer Änderung des Strassenverkehrsgesetzes.

-
- | | |
|----|---|
| 02 | Hinweissignal für Langsamverkehrsphase an der Kreuzung Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse |
| 03 | Fussgänger- und Velophase an der Kreuzung Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse |
| 04 | Freies Rechtsabbiegen aus der Klingelbergstrasse in die Schanzenstrasse |



«FAIR IM VERKEHR» GOPPELONI! GUET GMACHT!

BASEL SAGT DANKE FÜR EIN FAIRES MITEINANDER IM VERKEHR

MARTIN DOLLESCHEL, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT

Eine Passantenbefragung in Basel im vergangenen Jahr zeigte, dass die Mehrheit einen Mangel an Fairness im Verkehr beklagt. Änderungen im Verkehrsverhalten sind bekanntlich langfristige Prozesse. Diese zwei Gründe sprechen dafür, die Thematik eines respektvollen Umgangs in Basels Strassen erneut aufzugreifen.

«INNENSTADT WIRD FAIRNESSZONE»

In Wien sagt man «Tschuldigen», in Kopenhagen geht es um «Good Karma» und in Berlin sprechen viele von «Rücksicht im Strassenverkehr». Es sind dies allesamt Initiativen für ein konfliktarmes Miteinander im Strassenverkehr. Sie sollen zum sicheren und kooperativen Verhalten anregen und Rücksichtslosigkeit unter den Verkehrsteilnehmenden vorbeugen. Und was sagt Basel? Am Aktionstag «Fair im Verkehr» lautete das Motto: Goppeloni! Guet gmacht!

Ganz überraschend tauchten die pinkfarbenen Fair Bikes wieder auf. Sie machten an verschiedenen Orten in der Basler Innenstadt auf «Fair im Verkehr» aufmerksam. Am 14. September wurde der Barfüsserplatz zur Fairnesszone umgestaltet. In leuchtendem Pink markiert, führten ein Veloweg, ein Fussgängerstreifen und eine Autospur zur Platzmitte – dem Herzen der Fairnesszone. Hier konnten sich alle Verkehrsteilnehmenden, ob am liebsten zu Fuss, mit dem Velo oder dem Auto unterwegs, zum Thema Fairness austauschen, Klischees aufbrechen und das freundliche Miteinander verstärken.

Alle Interessierten waren eingeladen, sich an der Fotowand mit ihren individuellen Botschaften für faires Verhalten zu positionieren. Zur gleichen Zeit war in der Basler Innenstadt die Fair Crew unterwegs und überraschte Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velo- und Autofahrende. Ob Veloschieben am Rheinsprung, korrektes Tempo in der 30er Zone oder das Einhalten des Rotlichts der Fussgänger am Bankverein – für vorbildliches Verhalten wurde der „pinke Teppich“ ausgerollt und es gab kleine Überraschungen zum Dank.





«BELOHNUNG KOMMT AN»

An der Fotowand wurden innerhalb weniger Stunden über 90 Botschaften für ein besseres Miteinander im Verkehr angebracht und es konnten viele neue Befürworter für «Fair im Verkehr» gewonnen werden. Mitarbeitende des Amts für Mobilität und der Kantonspolizei führten offene Diskussionen mit den Passanten zu fairen und weniger fairen Situationen im Verkehr. Die Belohnung von gutem Verhalten durch die Fair Crew sorgte an den verschiedenen Orten für zahlreiche überraschte und freundliche Gesichter.

Die angeregten Diskussionen, die aktive Positionierung für mehr Fairness durch die Teilnehmenden selbst und das unerwartete Dankeschön tragen dazu bei, neue Handlungsmuster im Verkehrsverhalten zu etablieren. Fairness im Strassenverkehr konnte auf diesem Weg als attraktives und sympathisches Verhalten vermittelt werden. Die Aktion folgt dem Ansatz der positiven Verstärkung, der die Wahrscheinlichkeit eines auch in Zukunft fairen Verhaltens erhöht. Eine Umfrage im Nachgang der Aktion ergab, dass 80% der Befragten den Ansatz der Belohnung von fairem Verhalten unterstützen. Und über 70% waren der Überzeugung, dass die Kampagne eine positive Wirkung auf das individuelle Verkehrsverhalten ausübt (n=124).

«GOPPELONI! GUET GMACHT!»

Der Aktionstag schliesst sich an die erfolgreiche Fairnesskampagne von 2012 an. Damals regten verschiedene Video-clips dazu an, das eigene Verkehrsverhalten zu reflektieren. In diesem Jahr standen der gute Vorsatz und die Belohnung von fairem Verhalten im Vordergrund.

Der Tag zu «Fair im Verkehr» war eine gemeinsame Aktion des Amts für Mobilität und der Verkehrsprävention der Kantonspolizei Basel-Stadt. Zusammen setzen sie sich für sichere Verkehrsverhältnisse und ein gutes und verständnisvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden in Basel ein. Wenn sich die Verkehrsteilnehmenden als gleichberechtigte Partner begegnen, ist es für alle angenehmer und sicherer. Auf diesem Weg kommt Basel seiner Vision von der fussgänger- und velofreundlichsten Stadt der Schweiz einen Schritt näher. Den Film und das Fotoalbum zur Aktion gibt es unter www.fair-im-verkehr.ch.

Weitere Kampagnen zur Thematik:

- Wien: www.tschuldigen.at
- Kopenhagen: <http://video.denmark.dk/video/3226397/good-bicycle-karma>
- Berlin, u.a.: www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de



«ESPACES PARTAGÉS»

DIE STADT GENÈVE LANCIERT EINE SENSIBILISIERUNGSKAMPAGNE

BARBARA PILLONEL, BEAUFTRAGTE FÜR KOMMUNIKATION UND LANGSAMVERKEHRSFÖRDERUNG, STADT GENÈVE

Im dichten städtischen Umfeld können durchgehende Veloverbindungen oft nur dank gemeinsamen Flächen von Fuss- und Veloverkehr «Espaces partagés» angeboten werden. Dabei darf aber die Sicherheit des Fussverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Um das gute Einvernehmen der Verkehrsteilnehmenden zu verbessern hat die Stadt Genf eine auf die Velofahrenden ausgerichtete Kampagne lanciert.

Im städtischen Umfeld wird es wegen der komplexen und vielseitigen städtebaulichen Gegebenheiten immer schwieriger, lückenlose Veloverbindungen sicherzustellen. Eine besondere Herausforderung wird dies in dicht bebauten Innenstädten und auf Brücken. Die dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehende Fläche ist oft zu knapp, um eine Trennung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Erschwerend wirkt sich aus, dass in Genf weiterhin der öffentliche und der private motorisierte Verkehr priorisiert wird, wenn es um die Verteilung des öffentlichen Raums geht. Ein neues kantonales Gesetz verpflichtet die Gemeinden, jeden aufgehobenen Parkplatz zu ersetzen. Unter diesen Bedingungen ist es schwierig, für den Veloverkehr Platz zu finden. Er muss sich den Gegebenheiten anpassen. Aufgrund neuster Zählungen scheint ihm das trotz allem ziemlich gut zu gelingen: 30% mehr Veloverkehr zwischen 2009 und 2011!

Die Kontinuität der Veloverbindungen kann nur dank gemeinsam genutzter Flächen erreicht werden. Dabei darf die Sicherheit für den Fussverkehr nicht abnehmen. Dieses Mischverkehrsregime wird auf Plätzen, manchmal auf Trottoirs und in Fussgängerzonen angewendet. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden ergibt sich von alleine und funktioniert in den meisten Fällen gut. Gewisse Situationen verlangen allerdings eine erhöhte Aufmerksamkeit, so beispielsweise vor Fussgängerpassagen, im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder auch an Engstellen.

Auf Anregung von ProVelo Genf führt die Stadt Genf eine Sensibilisierungskampagne durch. Sie soll auf das bisher gut funktionierende Miteinander der Verkehrsteilnehmenden hinweisen und allfällige Befürchtungen von Fussverkehrs- und Seniorenverbänden entkräften.

Die Kampagne zeigt einen einheitlichen visuellen Auftritt und macht einfache Aussagen: «Hier haben die Fussgänger Vorrang. Die Velofahrenden passen ihre Geschwindigkeit an!» Ein junger sympathischer Mann symbolisiert die Zielgruppe der

jugenden Velofahrer. Zudem soll auch Empathie zwischen den beiden Verkehrsgruppen entstehen. Das T-Shirt des Velofahrers mit der Aufschrift «I love les piétons» entspricht dem urban style Trend und schafft Bezug zu Verkehrsschildern und Strassenverkehrsregeln.

Die Plakate sind auf grossformatigen mobilen Trägern installiert worden. Diese Lösung erlaubt schnelles Reagieren, wo nötig oder von Anwohnenden und Verbänden verlangt. Die im Frühjahr 2013 initiierte Kampagne wurde in der Öffentlichkeit positiv aufgenommen und wird an weiteren Örtlichkeiten fortgesetzt.

- 01 Plakat der Sensibilisierungskampagne
- 02 mobiler Trägerstandort



FACHAUSTAUSCH SOLOTHURN – VORARLBERG

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERN UND SOLOTHURN

FAHRRADSTRASSEN, VELOSTATIONEN, BEGEGNUNGZONEN UND MEHR...

SOLOTHURNER VELOKULTUR ALS FALLBEISPIEL FÜR ÖSTERREICH

Spricht man von Veloplanung in der Schweiz, werden vor allem die grossen Städte als Beispiele genannt. Spätestens seit dem Gewinn des Prix Velo 2010 wird aber auch der Region Solothurn Modellcharakter zugesprochen. Gerade weil hier in einer eher kleinstrukturierten Region viele wegweisende Projekte realisiert werden konnten, ist sie für ähnliche Gebiete interessanter als die grossen Ballungszentren.

Im April 2013 besuchten deshalb 25 Gemeindevertreter und Fachleute aus dem österreichischen Vorarlberg Solothurn, um sich über die lokale und regionale Veloplanung zu informieren. Unter anderem haben sie die Velostation am Bahnhof, die Begegnungszone in der Altstadt, die Fuss- und Velobrücken sowie verschiedene fahrradfreundliche Lösungen auf stark befahrenen Strassen besichtigt. Insbesondere waren sie auch am beispielhaften Konzept der Langsamverkehrs-Offensive des Kantons (LOS!) interessiert.

INNOVATION UND ENERGIE AUS VORARLBERG

Im Gegenzug besichtigte im September 2013 eine kleine Delegation aus Solothurn das westlichste österreichische Bundesland und liess sich verschiedene Projekte zeigen sowie die Radverkehrsstrategie Vorarlbergs erläutern. Es war aus Schweizer Sicht durchaus beeindruckend zu sehen, mit welcher Kraft unsere Nachbarn an die Veloplanung herange-

hen. So hat Vorarlberg gemeinsam mit (fast) allen Gemeinden in Workshops das Landesradwegnetz festgelegt. Gefördert werden Landes-Radverbindungen auf Gemeindestrassen mit bis zu 70% der Erstellungskosten. Als ein Förderkriterium gilt, dass die Dimensionierung der Infrastruktur in der Regel über den gängigen Normen liegt.

VORREITER BEI FAHRRADSTRASSEN

Die Vorarlberger Radverkehrsstrategie sieht vor, auch auf Bundesebene einzuwirken um die Gesetze hinsichtlich der Bedürfnisse des Radverkehrs zu optimieren. Genannt sei hier u.a. die Einführung von Fahrradstrassen. Seit dem April 2013 können nun Strassenverbindungen mit hoher Bedeutung für den lokalen oder regionalen Radverkehr und geringem Pkw- und Lkw-Aufkommen als Fahrradstrasse verordnet werden. Es gilt Tempo 30 und Velofahrende dürfen ganz offiziell nebeneinander fahren. Querenden Strassen wird der Vortritt entzogen (auch wenn dort z.B. Tempo 50 gilt).

Organisiert wurde der Austausch von der Energieagentur des Bundeslandes Vorarlberg und dem Planungsbüro Kontextplan mit Unterstützung des Kantons und der Stadt Solothurn sowie des Landes Vorarlberg.

01-02 In der Gemeinde Hard kann eine der ersten Fahrradstrassen Österreichs besichtigt werden. Sie ist 550m lang und durch überdimensionale Markierungen auf der Fahrbahn zweifelsfrei erkennbar.



01



02

NEUE FUSS- UND VELOVERKEHRSACHSE IN GENF

BARBARA PILLONEL, BEAUFTRAGTE FÜR KOMMUNIKATION UND LANGSAMVERKEHRSFÖRDERUNG, STADT GENF

Dank der Zusammenarbeit von drei Gemeinden wird eine wichtige tangentielle Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr sicher und attraktiv gestaltet.

Der Chemin des Coudriers führt durch die Gemeinden Genf, Vernier und Grand-Saconnex. Er verbindet als Tangente zwei wichtige Verbindungsachsen, die zum Stadtzentrum führen. Die Avenue Louis-Casaï übernimmt den Verkehr zum Flughafen und zur Autobahn; die andere Achse verbindet die französische Gemeinde Ferney-Voltaire mit dem Genfersee und durchquert das Quartier mit den internationalen Organisationen.

Der Weg hatte landwirtschaftliche und lokale Bedeutung. Die Entwicklung zum Wohn- und Geschäftsquartier und der Bau von Schulen führte zu neuen Bedürfnissen, denen der Weg nicht mehr genügte. So konnten wegen der schmalen Fahrbahn weder Trottoirs gebaut noch Radstreifen markiert werden.

Aus diesem Grund erarbeiteten die drei Gemeinden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit sowie die Strassenraum- und Aufenthaltsqualität wesentlich zu erhöhen. 2008 verbesserten die Gemeinden Genf und Vernier in einer ersten Etappe die Umgebung von Schulen und deren Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr. Zugleich wurde die wichtige Verbindung zu einem Einkaufszentrum an der Avenue Louis-Casaï aufgewertet. Die Realisierung eines grundlegend neuen Strassenquerschnitts erforderte Verhandlungsgeschick, zumal auch etliche Parkplätze aufgehoben wurden. Dank der Umgestaltung konnten sichere Fuss- und

Veloverkehrsflächen gewonnen werden.

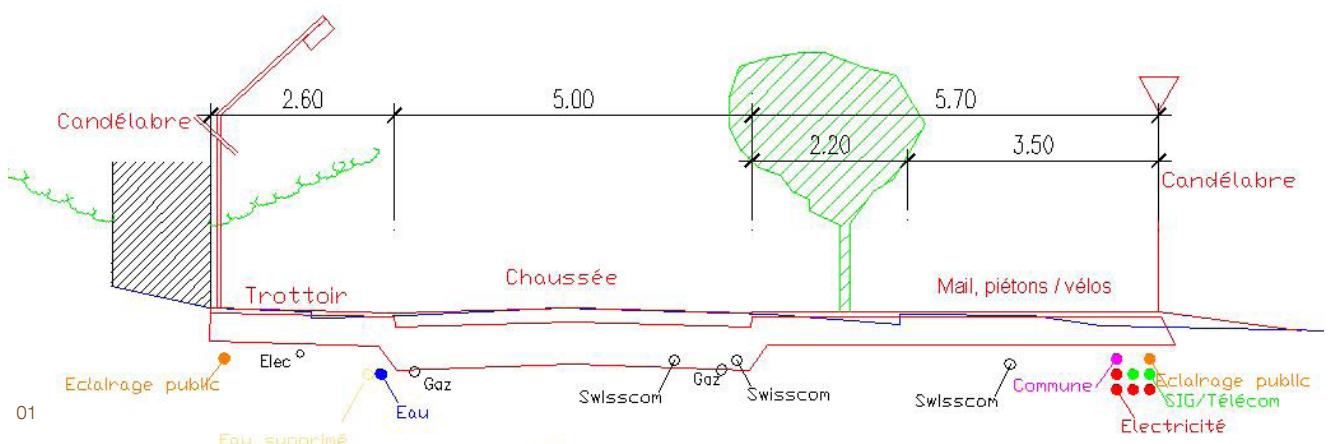
In einer zweiten Etappe dehnten die Gemeinden Grand-Saconnex und Genf die Massnahmen auf die ganze Achse aus. Dabei konnten Synergien mit dem Bau von Wohnhäusern genutzt werden, um die ganze Fahrbahn grundlegend umzugestalten. Die Gemeinden schlossen eine gemeinsame Zielvereinbarung ab und stimmten die Pflichtenhefte der mit der Planung und Realisierung beauftragten Unternehmungen aufeinander ab.

Dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit der Gemeinden wird eine durchgehende Fuss- und Veloverkehrsachse erstellt, die räumlich mit einer Allee aufgewertet und mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Weiter werden drei Fussgängerübergänge mit Ampeln gesichert und ein lärmschluckender Belag eingebaut. Die Beleuchtung ist im Fahr- und Langsamverkehrsbereich unterschiedlich gestaltet.

Die Tiefbauarbeiten sind beendet und noch in diesem Herbst werden die Bäume gepflanzt. Doch bereits heute wird der neue Weg von Fuss- und Veloverkehr rege benutzt.



- 01 Querschnittsskizze, CERA Ingénierie
- 02 Chemin des Coudriers, Fuss- und Veloverkehrsachse



INFORMATIONEN

DIE VELOKONFERENZ FÄHRT IN DIE BERGE - EIN EXKURSIONSBERICHT ZU «CHICKENLINES & PUMPTRACKS»

DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

An der Exkursion der Velokonferenz Schweiz vom 30. August 2013 in Flims GR wurden touristische Anlagen befahren und u.a. folgende Fragen erörtert: Was sind Chickenlines? Wirken sich Pumptracks positiv auf den Alltagsverkehr aus? Was ist bei Planung und Realisierung von Mountainbikestrecken besonders zu beachten und wie können Konflikte mit Wanderwegen vermieden werden? Zugleich lernten die Teilnehmenden die etwas gewöhnungsbedürftige Sprache der Touristikfachleute kennen.

CHICKENLINES

Der Runca-Trail von Naraus nach Flims mit ca. 800 Höhenmetern ist mittelschwer und bietet jede Menge Abwechslung für erfahrene Fahrerinnen, aber auch für Anfänger. Die Strecke ist mit über 30 künstlichen Hindernissen gespickt. Alle Hindernisse können umfahren werden (Chicken Lines). Der Trail darf nicht von Wanderern begangen werden. Die Exkursionsteilnehmenden und ihre Bikes werden mit der Seilbahn in die Höhe transportiert. Während der Abfahrt informiert Marc Woodtli von der Bike Destination Flims über Bau und Unterhalt des Trails. Kurven und steile Abschnitte müssen wegen der Erosion befestigt werden, der Unterhalt ist aufwändig. Der Runca-Trail wird jährlich ca. 24'000 Mal befahren.

MOUNTAINBIKING AUF WANDERWEGEN

Im Kanton Graubünden ist das Biken auf Wanderwegen grundsätzlich gestattet. Peter Stirnimann von der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Graubünden erläutert, wie die Koexistenz von Biken und Wandern mit Informationen, Aktionen – und wo nötig auch durch Trennung – unterstützt wird. So werden beispielsweise Bikeklingeln gratis abgegeben und zugleich wird über rücksichtsvolle Verhaltensweisen informiert. Eine Trennung der beiden Mobilitätsformen ist angesichts des begrenzten Wegnetzes nicht machbar und gesellschaftlich auch nicht umsetzbar. Die andernorts umgesetzte Beschränkung von Bikerouten auf Wald- und Flurwege wird dediziert abgelehnt, da gerade auf breiten Wegen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, und damit das Gefahren- und Konfliktpotential im Begegnungsfall wesentlich höher ist als auf Singletrails. Eine Entflechtung von Wanderwegen und Bike-Strecken wird hingegen dort angestrebt, wo sich die Biker mit mechanischen Hilfsmitteln in die Höhe tragen lassen. Auf Abfahrtsstrecken sind Geschwindigkeit und Anzahl Bikes zu hoch für die gemeinsame Nutzung der Wege. In regionalen Richtplänen wird die Nutzung zur Diskussion gestellt und schlussendlich festgelegt, welche Wege gemeinsam oder getrennt genutzt werden sollen. In den kommunalen Erschliessungsplänen (Nutzungsplanung) werden die Wege bzw. deren Nutzung grundeigentümerverbindlich gesichert. Mehr Info und Material zur Praxis in Graubünden ist erhältlich bei der Fachstelle Langsamverkehr Graubünden.

01 Infos auf dem Runca-Trail



01

PUMPTRACKS

Ein Pumptrack ist eine spezielle Bikestrecke, auf der ohne Treten, allein durch Bewegungen des Körpers auf dem Bike, Geschwindigkeit aufgebaut werden kann. Der Pumptrack ist mit Wellen, Steilwandkurven oder Sprüngen ausgestattet. Er kann in beide Richtungen gefahren werden, da er im flachen Gelände angelegt ist. Um durch pumpendes Drücken ein Fahrrad effizient beschleunigen zu können, sind ein gut gewählter Abstand zwischen den einzelnen Wellen sowie entsprechende Kurvenradien nötig. Die Schwierigkeit ergibt sich aus der Geschwindigkeit des Fahrers, der Steilheit der Wellen und der Wahl der gefahrenen Linie. Ein Pumptrack kann mit fast jedem Velo gefahren werden. Für die Kleinen mit dem Laufrad gibt es in grösseren Anlagen spezielle Tracks.

Pete Stutz, Beauftragter Breitensport von Swiss Cycling, fasst die Eigenschaften und Vorteile wie folgt zusammen:

- Abenteuerlandschaft für alle von 2 – 70 Jahren
- sicher und ohne Umzäunung im öffentlichen Raum erstellbar
- tiefe Erstellungskosten
- bewegungsfördernd in der Freizeit, integrierbar in den Schulsport
- Verkehrserziehung und Sicherheit: Grundlage für lebenslanges Velofahren
- verursacht keinen Lärm, hohe soziale Kontrolle
- idealer Standort bei Schule oder im Quartier; Pumptracks werden zum Quartiertreffpunkt

Der Bezug zum Alltagsverkehr ist für die Velokonferenz Schweiz besonders wichtig. Pumptracks machen Spass und Kinder lernen sicher Velofahren. Dank der zentralen Lage bei Schulhäusern und in Quartieren dürfen die Kinder selbstständig mit ihrem Velo zu den Pumptracks fahren. Wieviel Spass es macht, konnten die Teilnehmenden der Exkursion selbst ausprobieren. Der Laaxer Pumptrack und die Skill-Area mit Wurzel- und Steinfeld, Wippen, Haarnadelkurven und Sprüngen in verschiedenen Höhen fordern das Können zusätzlich heraus.

VOM BIKE ZUM VELO

Das klassische Velowandern hat in Graubünden ebenso seinen Platz wie das Mountainbiken. Bruno Hirschi von SchweizMobil erläuterte die Grundprinzipien der Signalisation von Velowander- und Mountainbikerouten. Auch er thematisiert die Koexistenz von Velowandern bzw. Mountainbiken und Wandern. SchweizMobil und weitere Organisationen haben eine gemeinsame Position zu dieser Thematik verfasst.

FAZIT

Velofahren macht Spass, und, wie die Exkursion gezeigt hat, in den Bündner Bergen besonders. Zu wünschen ist, dass Schwung, Ideen und Begeisterung des Tourismus für den Veloverkehr auf den Alltagsveloverkehr überschwappen. Besonders erfolgsversprechend ist der Bau von Pumptracks. Sie holen die Freizeitnutzung in Städte und Dörfer und fördern zugleich das sichere Velofahren von Kindern und Jugendlichen im Alltagsverkehr.



- 02 Pumptrack Laax
- 03 Skill-Area Laax
- 04 Signalisation von Velowanderrouten

Links: - www.langsamverkehr.gr.ch
 - www.flims.com
 - www.pumptracks.ch
 - www.bikeparkzuerich.ch

Literatur: - VSS-Norm SN640 829a Signalisation Langsamverkehr
 schweizmobil.org/wegweisung/vss
 - Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte schweizmobil.org/manuals
 - Pumptracks, Bundesamt für Strassen BASPO Magglingen, April 2012 (nur gedruckt erhältlich, Unkostenbeitrag CHF 15.-)
 - Mountainbikeanlagen (bfu), bfu.ch/mountainbike-anlagen

AUS «KOORIDNATION BIKESHARING» WURDE «FORUM BIKESHARING SCHWEIZ»

MANON GIGER, FORUM BIKESHARING SCHWEIZ UND URS WALTER, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Bereits seit drei Jahren existiert eine Austausch- und Informationsplattform zum Thema bikesharing. Über Infotreffen, Newsletter, Webseite und BeraterInnenpool bietet sie Vernetzungsgelegenheiten und spezialisierte Informationsquellen. Das Angebot ist aus einer Zusammenarbeit zwischen Experten der Velokonferenz Schweiz und der Geschäftsstelle von Pro Velo Schweiz entstanden und wurde ermöglicht durch die Unterstützung des Bundesamts für Strassen (ASTRA).

Im Jahr 2013 ergaben sich für die Organisation einige Änderungen. Bereits im vergangenen Jahr erfolgte im Rahmen des gut besuchten Infotreffens in Genf eine Annäherung der beiden Bereiche „Velostationen“ und „bikesharing“. 2013 wurde diese Annäherung noch verstärkt:

- Die beiden Koordinationsstellen erhielten die neuen Namen „Forum bikesharing Schweiz“ und „Forum Velostationen Schweiz“. Sie werden von Pro Velo Schweiz und der Velokonferenz Schweiz getragen und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) unterstützt.
- Die Jahrestreffen finden neu für beide Themenbereiche kombiniert statt. Das diesjährige Treffen wurde am 6. September in Luzern durchgeführt.
- Die Kontakte mit Stakeholdern, Transportunternehmen, dem Bund etc. werden an internen thematischen Treffen vertieft.

Weitere Informationen unter: www.bikesharing.ch

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

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

E-Mail: info@velokonferenz.ch

www.velokonferenz.ch

