

02 / 2016

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

JUST DO IT!  
MUTIGE VELOPOLITIK WIRD BELOHNT

TAGUNG DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ 2016



# INHALT

---

## 3 EDITORIAL

---

- 4 AUF DEN SATTEL - FERTIG - LOS!  
RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN  
KARLSRUHE SEIT 2005  
ULRICH WAGNER, STADTPLANUNGSAMT KARLSRUHE  
(DEUTSCHLAND), BEREICH VERKEHR

- 
- 6 JUST DO IT: RADMASSNAHMEN IN FLANDERN  
UND BRÜSSEL  
MARJOLEIN DE JONG, BÜRO TIMENCO, LEUVEN (BELGIEN)

- 
- 8 VELOSTÄDTE: DAS GEHEIMNIS DES ERFOLGS  
ANDREAS RØHL, VELOVERKEHRSPANNER, GEHL ARCHITECTS,  
(KOPENHAGEN), 'MAKE CITIES FOR PEOPLE'

- 
- 10 BERN AUF DEM WEG ZUR VELOHAUPTSTADT:  
VELO-OFFENSIVE - STAND UND AUSBLICK  
URSULA WYSS, GEMEINDERÄTIN STADT BERN, DIREKTORIN  
FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN

- 
- 12 DAS RAD (NICHT) NEU ERFINDE  
BORIS PALMER, OBERBÜRGERMEISTER STADT TÜBINGEN  
(DEUTSCHLAND), FAHRRADFREUNDLICHSTE PERSON  
DEUTSCHLANDS 2015

- 
- 16 VELOBAHNEN EROBERN DIE ALPEN  
YANN MONGABURU, STADTRAT VON GRENOBLE  
(FRANKREICH), DELEGIERTER FÜR INTERKOMMUNALE  
ANGELEGENHEITEN

- 
- 18 FRISCHER WIND UND ATTRAKTIVE  
INFRASTRUKTUREN  
CHRISTIAN NATTER, BÜRGERMEISTER DER MARKTGEMEINDE  
WOLFURT (ÖSTERREICH)  
PETER MOOSBRUGGER, RADWEGBEAUFTRAGTER DES  
LANDES VORARLBERG (ÖSTERREICH)

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

### LEKTORAT

Iris Diem, [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

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

### TITELBILD

Santiago de Chile, Veloweg - aufgemalt von Bürgerinnen und  
Veloaktivisten (Gehl architects)

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

«Handeln statt reden» – das war das Motto unserer diesjährigen Velokonferenz-Tagung mit dem Titel «Just do it! Mutige Velopolitik wird belohnt». Bereits zum dritten Mal konnten wir die Tagung im Verkehrshaus Luzern durchführen, einem hervorragenden Veranstaltungsort, der auch von den Gästen sehr geschätzt wird. So konnten wir diesmal 170 Anwesende begrüssen – die bisherige Rekordteilnehmerzahl.

Mit Motto und Titel der diesjährigen Tagung wollten wir uns insbesondere auch an Politikerinnen und Politiker wenden. Wir möchten sie mit positiven Beispielen dazu anspornen, nicht nur gute Absichten zu zeigen, sondern die Realisierung der Veloverkehrsplanungen zu forcieren. Denn es sind die Politikerinnen und Politiker, welche die nötigen Impulse setzen, die Parlamente überzeugen und die Planungen der Fachleute zur Umsetzung freigeben müssen.

An der Tagung wurde aufgezeigt, wie andernorts Städte Massnahmen realisiert und den Modalsplit zugunsten des Ve-

loverkehrs verändert haben. Dabei standen nicht die bekannten Velostädte im Vordergrund, die eine langjährige erfolgreiche Velokultur aufweisen, sondern die «Newcomerinnen», die in kurzer Zeit viel erreicht haben. Die Beispiele machen deutlich, dass sich für Politik, Verwaltung und Fachleute Mut zur Umsetzung lohnt.

Auf den folgenden Seiten finden Sie die Kurzfassungen der Tagungsbeiträge. Die ungekürzten Referate sind auf unserer Webseite [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch) in der jeweiligen Originalsprache zu finden.

Lassen Sie sich von der Lektüre inspirieren und motivieren – nehmen Sie die Veloverkehrsförderung aktiv in Angriff. Just do it!

Für den Vorstand

Roland Pfeiffer

Präsident Velokonferenz Schweiz



Neue Velohauptroute Wankdorf, Bern

# AUF DEN SATTEL - FERTIG - LOS!

## RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN KARLSRUHE SEIT 2005

ULRICH WAGNER, STADTPLANUNGSAMT KARLSRUHE (DEUTSCHLAND), BEREICH VERKEHR

Vor dem Hintergrund seiner Tradition als Heimatstadt von Karl Drais, dem Ur-Vater des Fahrrades, hat Karlsruhe mit seiner Lage in der Rheinebene, seinem gemässigten Klima und seinem kompakten, gut erreichbaren Stadtkern ideale Voraussetzungen für einen hohen Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Daher hat der Karlsruher Gemeinderat bereits 2005 einstimmig das 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung beschlossen. Damit dieses Programm kein Papiertiger bleibt, beinhaltet es konkrete Massnahmen und messbare Ziele. Wichtigstes Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 auf 23 % bis 2015, und zwar eindeutig zu Lasten des Kfz-Verkehrs, weil eine Umverteilung innerhalb des Umweltverbundes nicht gewünscht war. Als Verlagerungs-Potenzial wurden die Kfz-Kurzstreckenfahrten bis zu Entfernungen von 5 km identifiziert, die fast die Hälfte aller Kfz-Fahrten ausmachen. Die letzte Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Karlsruher Bevölkerung im Jahr 2012 hat ergeben, dass dieses Ziel nicht nur erreicht, sondern mit 25 % Radanteil sogar vorzeitig übertroffen wurde. Tatsächlich fand der Zuwachs im Radverkehr eindeutig durch Verlagerungen vom Kfz-Verkehr statt. Karlsruhe macht nun nicht Halt bei der erreichten Marke, sondern strebt in seinem integrierten Stadtentwicklungskonzept einen Radanteil von 30 % bis 2020 an.

Der Radverkehr ist dabei als System zu betrachten, der Ausbau der Infrastruktur ist nur eine Säule davon, wenn auch eine wesentliche. Es müssen aber auch administrative und politische Rahmenbedingungen geschaffen werden, nicht nur in den Kommunen, auch auf Landes- und Bundesebene. Eine weitere wichtige Säule ist die Öffentlichkeitsarbeit. Es muss ein Klima geschaffen werden, in dem das Radfahren Spass macht. Es muss «cool» oder «hip» sein im Büro, der Schule oder bei Partys mit dem Rad aufzutauchen. Als vierte Säule muss auch an Dienstleistungen und Service gedacht werden. Wie für den Kfz-Fahrer selbstverständlich muss es auch für Radlerinnen Möglichkeiten geben ihre Fahrzeuge z.B. sicher abzustellen.

Das 20-Punkte-Programm baut darauf auf, dass der öffentliche Verkehrsraum grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zur Verfügung steht. Jeder Verkehrsteilnehmer wird nach seinen spezifischen Bedürfnissen behandelt. Toleranz und gegenseitige Rücksichtnahme sind oberstes Gebot. Mit diesem Programm soll kein Vorrang für den Radverkehr in der Stadt propagiert, wohl aber Partei ergriffen werden für eine



Öffentlichkeitsarbeit: Werbekampagne «Tu's aus Liebe!»  
«Danke für Ihren Schulterblick»

Verkehrsart, die in der Stadt ein zügiges Fortkommen ermöglicht und Unabhängigkeit und Freude beim Fahrerlebnis bringt.

Ein Beispiel für konkrete Massnahmen im 20-Punkte-Programm ist die «Planung und Bau von zwei Radrouten pro Jahr». Ein Grundnetz von Radrouten unter Einbeziehung der bereits bestehenden Routenabschnitte wird mit Vorrang in einem mittelfristigen Zeitrahmen umgesetzt. Ziel ist es, mindestens zwei Stadtteilrouten pro Jahr komplett instand zu setzen. Zur Beseitigung von bereits bekannten, leicht behebbaren Mängeln wurde ein Sofortmassnahmenprogramm aufgelegt.

Ein wichtiges Kriterium für eine Radroute ist, dass sie zusammenhängend, zügig und sicher befahrbar ist. Das Hauptproblem bei Planung und Bau von Radrouten ist, den Platz für die zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur im vorhandenen öffentlichen Raum zu finden. Hierzu wurden die Randbedingungen an den betroffenen Knotenpunkten genauestens auf vorhandene Spielräume untersucht.

Beispiele hierzu von bereits umgesetzter Infrastruktur aus dem Vortrag:



Abb. 01 und 02: An der Kreuzung der Hans-Thoma-Strasse mit der Stephaniensstrasse bestanden früher zwei geradeausgerichtete Kfz-Fahrstreifen in stadtauswärtiger Richtung. Massgeblich für die Kfz-Leistungsfähigkeit war die hohe Kfz-Belastung der abendlichen Spitzenstunde. Auf Grund flexiblerer Arbeitszeiten und verlängerter Ladenöffnungszeiten hat sich diese Spitzenstunde deutlich abgeflacht. Die Kfz-Menge,

die weiterhin eine Zweistreifigkeit für den geradeausgerichteten Kfz-Verkehr erfordert hatte, wurde unterschritten. Dies ermöglichte eine Neuaufteilung der vorhandenen Verkehrsfläche.

Statt eines Kfz-Fahrstreifens wurden nun für den Radverkehr ein Radfahrstreifen zum direkten Linksabbiegen und ein geradeausgerichteter Radfahrstreifen markiert.



Abb. 03: In der westlichen Zufahrt aus der Kaiserallee zum Mühlburger Tor gab es früher zwei geradeausgerichtete Kfz-Fahrstreifen. Parallel dazu verläuft eine Strassenbahnstrecke. Im Lauf der Jahre erhöhte sich die Zahl der Strassenbahnlinien auf der Trasse. Diese erhielten dann eine ÖV-Priorisierung. Dies hatte zur Folge, dass der parallel geführte Kfz-Verkehr immer öfters «grün» im «Schatten» des vortrittsberechtigten Strassenbahnverkehrs erhielt. Es wurde im Verlauf der Zunahme des Strassenbahnverkehrs und durch die Priorisierung ein Punkt erreicht, wo nicht mehr zwei geradeausgerichtete Kfz-Fahrstreifen als Stauraum für den Kfz-Verkehr erforderlich waren.

Daher konnte einer der beiden geradeausgerichteten Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen ummarkiert werden.



Abb. 04 und 05: In der Karlstrasse sah die ursprüngliche Aufteilung des Verkehrsraumes vor, dass in der Mitte auf einem strassenbündigen Gleiskörper die Strassenbahn fährt, daneben der Kfz-Verkehr und sich dann der ruhende Verkehr anschliesst. Im Lauf der Jahre hat sich «Parken in zweiter Reihe» eingestellt. Dies hatte zur Folge, dass die Verkehrsanlage nicht mehr so funktioniert hat wie geplant: Strassenbahn- und Kfz-Verkehr fuhren auf einmal im Mischverkehr. Der Radverkehr musste im-

mer wieder den in zweiter Reihe parkenden Autos ausweichen und dabei im Gleisbereich fahren. Dies führte häufig zu Konflikten mit dem ÖV.

Die Realität des Mischverkehrs von ÖV und Kfz-Verkehr wurde akzeptiert und die vorhandene Verkehrsfläche neu aufgeteilt. Dort, wo früher der Kfz-Verkehr geführt wurde, wurde nun ein Radfahrstreifen markiert und das Parken in zweiter Reihe konsequent geahndet.

# JUST DO IT: RADMASSNAHMEN IN FLANDERN UND BRÜSSEL

MARJOLEIN DE JONG, BÜRO TIMENCO, LEUVEN (BELGIEN)

REFERAT ZUSAMMENGEFASST VON CINDY FREUDENTHALER, VORSTAND VKS, BÜRO FÜR MOBILITÄT AG

Brüssel ist bekannt als Sitz der europäischen Institutionen, nicht für seine Veloförderung und Veloinfrastruktur. Dennoch: Brüssel hat viel gemacht in der letzten Zeit. Marjolein de Jong zeigt die Anstrengungen und Fortschritte in der Velopolitik der europäischen Hauptstadt.

Über 50 % Velofahrten mehr in einem Jahr in Brüssel! Da wird jede Schweizer Stadt neidisch! Der markante Anstieg ist auf mehrere Faktoren zurück zu führen. Es gibt Verbesserungen in der Veloinfrastruktur: Radwege und -streifen, generelle Öffnung von Einbahnstrassen in der Gegenrichtung, Markierungen. Allerdings ist die Infrastruktur noch unvollkommen, denn Verbesserungen brauchen Zeit und einen langen Atem. Die Infrastruktur allein kann also nicht der Grund sein für die deutliche Zunahme des Veloverkehrs.

Eine wichtige Rolle spielen auch die Angst vor Terroranschlägen in der U-Bahn und auf Bahnstationen sowie die vorteilhafte Witterung im Jahr 2014. Diese beiden Faktoren tragen vermutlich wesentlich dazu bei, dass der Veloverkehr so viel stärker zugenommen hat als in den Jahren zuvor.

Velofahrende in der Stadt Brüssel sind eine heterogene Gruppe. Eine Untersuchung von Pro Velo zeigt, welche Achsen

und Quartiere viel und welche wenig Veloverkehr aufweisen. Topografische Unterschiede wie in der Schweiz gibt es keine. Man hat festgestellt, dass in Quartieren mit hoher Wohnqualität und in Bereichen mit vielen europäischen Organisationen der Veloanteil höher ist. Es wird vermutet, dass die Mitarbeitenden dieser Organisationen ihre Mobilitätsgewohnheiten aus anderen Ländern nach Brüssel mitgebracht haben und die Brüsseler Bevölkerung zur Nachahmung animieren.

## DIE «BRÜSSELER-METHODE»

Eine Veloinfrastruktur zu entwickeln ist eine komplizierte Aufgabe. Und: man muss von deren Nutzen und Wirksamkeit überzeugt sein. Die Stadt Brüssel hat einen pragmatischen Weg gewählt, ihre Fehler zu korrigieren. Die Massnahmen werden schrittweise realisiert. Zuerst werden einfache Markierungen, Piktogramme und Symbole angebracht. Sobald sich positive Effekte zeigen, werden Fahrbahnen abschnittsweise in Radwege umgewandelt. Zuletzt werden sie verbunden, um ein durchgängiges Netz zu erhalten. Dann ist der Weg nicht mehr weit, bestimmte Routen als Velobahnen (résau express) auszugestalten.

Das Zwischenresultat ist eine heterogene Infrastruktur mit mehr als 20 möglichen Konfigurationen. Diese werden kontinu-



ierlich verbessert und in die nächste Infrastrukurstufe transformiert. Das Ziel ist es, die Leute bereits heute zum Velofahren zu animieren, auch wenn noch nicht alles optimal ist.

Die Regionen Brüssel und Flandern arbeiten zudem gemeinsam an einem Netz für Velobahnen, die auch dank einer speziellen Signalistik sofort erkennbar sind. An diesem Projekt sind flämisch- und französischsprachige Regionen beteiligt. Diese mehrsprachige Zusammenarbeit ist in Belgien leider selten. Die Velobahnen verbinden die Innenstadt mit den umliegenden Gemeinden. Erhebungen zeigen, dass sehr viele Leute täglich 20 - 30 km weit mit dem Velo fahren. Das sind sehr lange Distanzen. Die Gründe dafür liegen in der festen Verankerung des Radrennsports in der Region und finanzielle Vorteile.

Wer mit dem Velo zur Arbeit fährt, hat Anrecht auf eine distanzabhängige Vergütung. In Belgien erhält man 22 Cents pro Kilometer, den man mit dem Velo fährt. Bei 20 km Arbeitsweg - hin und zurück 40 km - sind dies 44 Euro pro Woche und 176 Euro pro Monat. Je nach Weglänge und Einkommen kann die Vergütung 10 % des Monatseinkommens ausmachen - ein nicht unbeachtlicher Zustupf. Gleichzeitig hat man sich sportlich betätigt.

## ERKENNTNISSE

Die Beispiele Brüssel und Flandern zeigen beachtenswerte Erkenntnisse. Wichtig ist, dass man überhaupt mit der Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen beginnt. Piktogramme und Markierungen machen das Velonetz sichtbar. Aufgrund positiver Erfahrungen und zunehmendem Veloverkehr entsteht Begeisterung für das Velofahren. Diese Begeisterung wird zudem getragen und gesteigert von den fortwährenden Verbesserungen des Veloverkehrsnetzes: von Markierungen zu Radwegen, von Radwegen zu Velobahnen.

Schlussendlich geht es auch um Konsequenz: handeln und nicht nur reden. Den Leuten sagen, was und wie sie etwas tun sollen, kann man nur ausgehend von konkreten Massnahmen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Bau der eleganten Hängebrücke in Brügge. Die Politiker haben mit ihr ein Symbol geschaffen, das zeigt, dass der Veloverkehr ernst genommen wird und dass es vorwärts geht. Die Brücke schliesst eine Lücke im Veloverkehrsnetz und ist zugleich beste Werbung für den Veloverkehr.

- 01 Charles Woestelaan vorher
- 02 Charles Woestelaan nachher
- 03 Fahrradbrücke in Brügge



# VELOSTÄDTE: DAS GEHEIMNIS DES ERFOLGS

ANDREAS RØHL, GEHL ARCHITECTS, KOPENHAGEN (DÄNEMARK)

REFERAT ZUSAMMENGEFASST VON CINDY FREUDENTHALER, VORSTAND VKS, BÜRO FÜR MOBILITÄT AG

Wie und warum werden Städte Velostädte? Von welchen Erfahrungen kann man lernen? Nach acht Jahren in der Veloplanung der Stadt Kopenhagen arbeitet Andreas Røhl heute im renommierten Architektur- und Urbanistikbüro Büro Jan Gehl und befasst sich mit vielen Städten auf der ganzen Welt.

## VIELE STÄDTE MACHEN VORWÄRTS

Auf der ganzen Welt gibt es Städte mit einer aktiven und wirkamen Verkehrspolitik. In Südeuropa hat Sevilla den Veloverkehr mit besonderem Fokus auf ein zusammenhängendes Veloverkehrsnetz gefördert. In der Schweiz ist Bern wegen seiner flächendeckend realisierten Verkehrsberuhigung auch im internationalen Vergleich erwähnenswert. Kristiansand in Norwegen stellt Velofahrspuren ausgehend von den Pendlerbedürfnissen zur Verfügung, um besonders gute Verbindungen vom Stadtzentrum in die Agglomeration zu erhalten. Randers in Dänemark hat ein umfassendes Veloverkehrsmonitoring aufgebaut. Odense, ebenfalls Dänemark, bietet neue Abkürzungen für den Veloverkehr auf dem Weg ins Stadtzentrum an. Melbourne galt lange als «Donut-Stadt» mit ausgestorbenem Zentrum und belebten Ringzonen. Mit der Reurbanisierung wurde die Innenstadt aufgewertet und der Veloanteil im Zeitraum 2006 - 2015 von 4 % auf 17 % gesteigert!

## STRATEGIE UND PRIORITÄTEN

Planerinnen und Planer fragen sich häufig, womit sie beginnen sollen: ein ehrgeiziges Programm zur Veloförderung starten, die Infrastruktur verbessern, publikumswirksame Dienstleistungen für den Veloverkehr anbieten? Erfahrungen aus der ganzen Welt zeigen: wenn man den Veloverkehrsanteil markant erhöhen will, muss man in allen Bereichen handeln! Umfassende Programme sind viel wirksamer als Anstrengungen in einzelnen Bereichen. Das heisst nicht, dass man keine Prioritäten setzen soll. Die Politik spielt bei der Umsetzung von Veloförderprogrammen eine wichtige Rolle. Deshalb braucht es Mut, die richtigen Prioritäten zu setzen. Ein generell wichtiger Aspekt der Veloförderung ist eine wirksame Parkraumstrategie. In der Schweiz ist zudem das Zusammenspiel von Velo und öffentlichem Verkehr besonders zu beachten. Der öffentliche Verkehr ist in den Zentren der Schweizer Städte eine ernsthafte Konkurrenz für den Veloverkehr. Eine Priorisierung kann auch thematisch sein: Odense zum Beispiel entschied sich, besonders die Velonutzung bei Kindern zu fördern. Heute fahren 78 % aller Schulkinder mit dem Fahrrad zur Schule.

Eine Veloförderpolitik ist gut. Eine umfassende Mobilitäts politik mit Einbezug aller Verkehrsarten ist viel besser. Denn Velofahren ist einer der wichtigsten Bausteine für lebenswerte Städte. Deshalb muss das Velo in allen Bereichen und in allen Verwaltungsstellen prioritär berücksichtigt werden; der Einbezug des Velos muss selbstverständlich werden.



## VIELVERSPRECHENDE TRENDS

Die Benutzerinnen und Benutzer, ihre Bedürfnisse und ihr Verhalten verändern den öffentlichen Raum. Trends können der Auslöser für eine engagierte Velopolitik sein, wie zum Beispiel:

- Aktionen und Umzüge wie von Critical Mass und Stadtguerilla
- Spiele im öffentlichen Raum wie Pokémon go
- temporäre und experimentelle Einrichtungen
- Einbezug der Bevölkerung bei der Gestaltung des öffentlichen Raums

## MERKSÄTZE

Die Rezepte für eine Velostadt sind so vielfältig wie die Städte selber. Es ist hilfreich, sich während der täglichen Veloförderungsarbeit an drei Merksätze zu erinnern:

1. **Hetzen Sie nicht!** Geduld und Ausdauer sind gefragt auf dem Weg zur Velostadt. In einem Jahr kann man viel weniger machen, als man möchte; in vier Jahren aber kann man viel mehr machen, als man sich heute vorstellt. Um eine Stadt zu verändern braucht es ca. 20 bis 25 Jahre, also eine Generation.

2. **«Menschen» statt «Velofahrer/innen».** Man muss das Bild des «militanten Velofahrens» hinter sich lassen und zur Vorstellung vom «zivilisierten Velofahren» gelangen. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen als Menschen wahrgenommen und nicht auf ihre Rolle im Verkehr reduziert werden. Man erhält keine Modal-Split Veränderung, wenn Velofahren als politisches Statement

verstanden wird. Damit die Mehrheit Velo fährt, muss dieses Verkehrsmittel bei Jung und Alt in allen sozialen Schichten gefördert werden. Velofahren muss so selbstverständlich werden wie Zähne putzen.

3. **Zu billig um glaubwürdig zu sein.** Die Förderung des Veloverkehrs ist wirtschaftlich sehr interessant. Doch ist dieses Argument wenig wirksam. Das zeigt sich an folgendem Beispiel: Stellen Sie sich den Sitz der örtlichen Verkehrsbetriebe oder den Hauptsitz der SBB oder des Tiefbauamtes vor. Und dann fragen Sie sich: Wo ist der Sitz des Velobauftrag, des Beauftragten für den Fussverkehr?

Ängste und Widerstände gab es auch in Kopenhagen und auch heute noch wird viel mehr Geld in den öffentlichen Verkehr oder in den Ausbau des motorisierten Verkehrs gesteckt als in den Veloverkehr. Doch hier und mit Blick auf die immer enger werdenden Budgets der Städte liegt auch eine Chance: das Velo kann als preiswertes und effizientes Verkehrsmittel gefördert werden. In Kopenhagen wurde in das Veloverkehrsnetz investiert und es funktioniert. Just do it!

- 
- 01 Sao Paolo, Brasilien (SPUrbanismo)
  - 02 Sao Paolo, Brasilien, vorher (SPUrbanismo)
  - 03 Sao Paolo, Brasilien, nachher (SPUrbanismo)



# BERN AUF DEM WEG ZUR VELOHAUPTSTADT: VELO-OFFENSIVE - STAND UND AUSBLICK

URSULA WYSS, GEMEINDERÄTIN STADT BERN, DIREKTORIN FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN

Die Stadt Bern will den Anteil des Veloverkehrs von heute 11 auf 20 % im Jahr 2030 erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die Velo-Offensive gestartet. Mit dieser möchte Bern zur Velohauptstadt der Schweiz werden. Das Velo soll selbstverständliches Verkehrsmittel für Kinder und Jugendliche ebenso wie für ältere Menschen sein.

Wie viele andere Schweizer Städte sieht sich die Stadt Bern in den kommenden Jahren mit einem anhaltenden Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum konfrontiert. Bis 2030 wird für die Stadt Bern ein Bevölkerungswachstum von 12 % prognostiziert, womit auch ein höherer Mobilitätsbedarf einhergehen wird. Angesichts der bereits heute schwierigen räumlichen Verhältnisse will die Stadt Bern dieses Verkehrswachstum mit stadtverträglichen und möglichst klimaneutralen Verkehrsträgern auffangen. Neben dem öffentlichen Verkehr und dem Fussverkehr kommt dabei insbesondere auch dem platzsparenden Veloverkehr eine wichtige Funktion zu. Konkret streben wir in Bern an, den Veloanteil unserer Stadtbevölkerung von heute 11 auf 20 % bis ins Jahr 2030 zu erhöhen. Um dieses ambitionierte, aber realistische Ziel zu erreichen, wurde im Jahr 2014 die Velo-Offensive lanciert.

## VELOVERKEHR IN DER STADT BERN

Die Ausgangslage in der Stadt Bern präsentiert sich äusserst paradox: Obschon Bern ideale Voraussetzungen zum Velofahren bietet (kurze Wege, bewältigbare Höhenunterschiede), fehlt es in unserer Stadt an der Selbstverständlichkeit, sich mit dem Velo fortzubewegen. Ganze 52 % der Bevölkerung bewegen sich gemäss einer Befragung gar nie mit dem Velo in der Stadt. An Analysen und Untersuchungen, die erklären, warum das Velo nicht benutzt wird, mangelt es nicht. Was fehlt, ist eine wirksame Gesamtpolitik, die dazu führt, dass mehr Menschen das Velo benutzen.

Mit der Velo-Offensive soll diese Ausgangslage grundlegend geändert und eine Trendwende herbeigeführt werden. Wir wollen Bern zur Velohauptstadt machen, in der Velofahren attraktiv und selbstverständlich ist. Dazu gilt es, neue Wege zu beschreiten. Zusätzlich zum bisherigen Fokus auf Infrastruktur- und Fördermassnahmen richtet sich der Fokus auf die interdisziplinäre Zusammenarbeit der Verwaltung, den Einbezug der Bevölkerung und die Förderung einer Bernischen Velokultur. Dies sind Aspekte, die sich in erfolgreichen Velostädten als Schlüsselfaktoren für die Erhöhung des Veloanteils erwie-

sen haben. Zudem gilt es, Kinder und Jugendliche vermehrt fürs Velofahren zu gewinnen. Seit geraumer Zeit ist bei dieser Zielgruppe die Velonutzung rückläufig – ein Trend, den es zu durchbrechen gilt.

## DIE VELO-OFFENSIVE

Im Herbst 2014 wurde die Velo-Offensive mit der Lancierung eines intensiven verwaltungsinternen Prozesses gestartet, um den Grundstein einer directionsübergreifenden Ausrichtung auf das gemeinsame Ziel einer koordinierten und effektiven Veloförderung zu legen. Die Ergebnisse dieser ersten Phase sind in einem Synthesebericht festgehalten, der über 120 Massnahmen zur Stärkung des Veloverkehrs aufführt (vgl. [www.bern.ch/velo-offensive.ch](http://www.bern.ch/velo-offensive.ch)). Die zweite Phase, die voraussichtlich bis Ende 2017 dauert, umfasst neben der Umsetzung von laufenden und geplanten Vorhaben die Durchführung eines breit angelegten partizipativen Prozesses. Wie Beispiele anderer Velostädte eindrücklich zeigen, ist der Einbezug der Bevölkerung das A und O einer wirksamen Veloförderung. Er verbessert nicht nur die Qualität und Wirkung von Massnahmen, sondern fördert auch deren Akzeptanz und trägt zum Aufbau einer lebendigen Velokultur bei. An thematischen Workshops und Mittagstischveranstaltungen wird gemeinsam ein fachlich und politisch breit abgestütztes Massnahmenprogramm für die Periode bis 2030 definiert. Ab 2018 folgt die dritte Phase, mit welcher die Umsetzung des langfristigen, auf die Erreichung des Verlagerungsziels von 20 % Veloanteil ausgerichteten Programms beginnt.

## MASSNAHMEN DER VELO-OFFENSIVE

Eine sichere und attraktive **Veloverkehrs-Infrastruktur** ist die zwingende Voraussetzung dafür, dass mehr Bewohnerinnen und Bewohner aus der Region und der Stadt aufs Velo umsteigen. Die Qualität der Infrastruktur wirkt sich auf die Einstellung und das Verhalten der Menschen aus und fördert – wenn sie bewusst darauf ausgerichtet wird – das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden. Selbstverständlich sind hierfür auch entsprechende Investitionen nötig. Die Stadt Bern rechnet bis 2030 mit rund 70 Millionen Franken an velospezifischen Investitionen.

Rückgrat der zukünftigen Veloverkehrs-Infrastruktur bildet ein **Veloroutennetz**, das zwingend über die Stadtgrenzen hinaus geplant wird und gemeindeübergreifende Velokorridore aufweist. Diesen kommt insbesondere im regionalen Pendlerverkehr ein grosses Verlagerungspotential zu. Das künftige

Netz enthält neben radialen Routen auch Tangentialverbindungen sowie Routen abseits der Hauptverkehrsachsen. Die geplanten Velohaupttrouten weisen allesamt einen hohen Ausbaustandard auf und garantieren eine direkte, unterbrechungsfreie und sichere Veloführung. Im Juni 2016 konnten wir die erste Velohauptroute in Betrieb nehmen. Sie führt vom Wankdorf-

platz zum Bahnhof Bern und erfreut sich bei Velofahrerinnen und Velofahrern dank bis zu 3.50 m breiten Velospuren und einer velofreundlichen Ampelsteuerung grosser Beliebtheit. Die Eröffnung der zweiten Velohauptroute ist bereits im kommenden Jahr vorgesehen. Sie geht auf eine gemeinsame Planung der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz zurück und wird die

## DIE NEUE VELOHAUPTROUTE WANKDORF



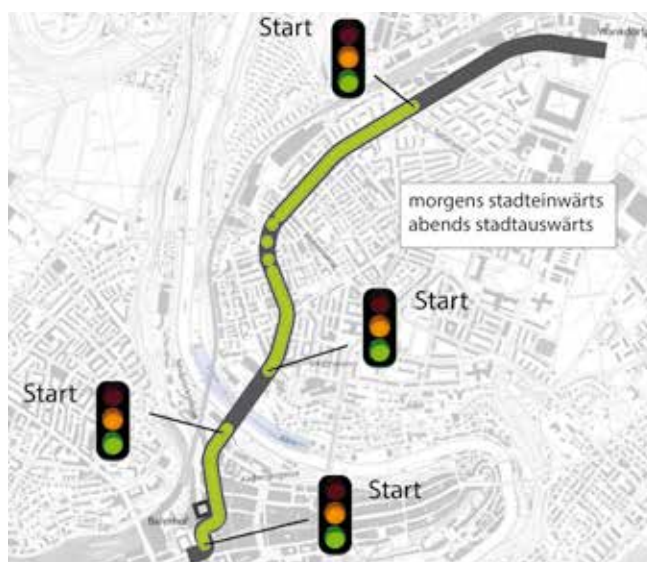
### Durchgängige Veloinfrastruktur:

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Gesamtlänge                    | 3 km  |
| Radstreifen 2.50 m             | 700 m |
| Radweg 2.50 m                  | 900 m |
| Breite Radstreifen 1.80-2.20 m | 750 m |

Durchgängiges Minimalmass: 1.50 m

### Vorher:

Mischverkehr mit MIV oder Bus auf weite Strecken, Radstreifenbreite max. 1.50m



### Lichtsignal-Koordination

«Grüne Welle» für Velos bei bestimmten Tempi

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| Tellstrasse-Lorrainebrücke       | 20-25km/h |
| Schützenmattstrasse-Bahnhofplatz | 15-25km/h |
| Bahnhofplatz-Lorrainebrücke      | 20-25km/h |

Stadteinwärts: Mo-Fr, 6:30-9:00 Uhr

Stadtauswärts: Mo-Fr, 16:00-19:00 Uhr

Signalisierung an mehreren Kreuzungen geplant

beiden Gemeinden inskünftig durch eine direkte und sichere Veloführung besser miteinander verbinden. Um die Attraktivität und Sicherheit der Veloverbindungen auch in den Wintermonaten zu gewährleisten, werden u.a. auf der Velohauptroute Wankdorf ab Winter 2016/2017 gezielte Winterdienstmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs getestet.

Ein eigentliches Leuchtturmprojekt stellt in diesem Zusammenhang die geplante **Fuss- und Velobrücke über die Aare** dar, mit welcher die klaffende Lücke im Fuss- und Velowegnetz nördlich des Berner Stadtzentrums geschlossen werden soll. Geplant ist eine direkte Verbindung auf gleichem Höhenniveau zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau.

Eine velofreundliche Infrastruktur zeichnet sich nicht allein durch schnelle und direkte Veloverbindungen aus. Gleichbedeutend sind auch nachfragegerechte und vor allem genügend **Veloabstellplätze**. Diesbezüglich haben wir in Bern insbesondere am Bahnhof, in der Innenstadt sowie an wichtigen öV-Umsteigepunkten Nachholbedarf. Im März 2016 konnte beim Bahnhof Bern eine weitere Velostation in Betrieb genommen werden. Sie bietet Platz für 1'000 Velos. Weitere Abstellplätze – insbesondere auch oberirdische – sind in Planung.

Weiter plant die Stadt Bern ein flächendeckendes **Veloverleihsystem**, das 200 Verleihstationen mit 2'400 Fahrrädern vorsieht – die Hälfte davon E-Bikes. Dessen Einführung war während knapp eines Jahres aufgrund eines Beschwerdeverfahrens blockiert. Da das Bundesgericht Mitte November 2016 das Gesuch der unterlegenen Anbieterin um aufschiebende Wirkung ihrer Beschwerde abgewiesen hat, kann die Stadt Bern nun endlich die konkrete Planung an die Hand nehmen. Das Veloverleihsystem soll 2018 in Betrieb gehen.

Neben der Velo-Infrastruktur wird auch gezielt in Dienstleistungs- und Fördermassnahmen investiert. Zudem erarbeitet die Stadt Bern eine breit angelegte Velo-Kampagne. Wenn es uns in Bern gelingt, dank der Velo-Offensive nicht nur den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf sehr hohem Niveau zu halten, sondern auch Velohauptstadt der Schweiz zu werden, dann wird sich dies sehr positiv auf die Lebensqualität in unserer Stadt auswirken.

- 
- 01 Neue Velohauptroute Wankdorf, Bern, vorher
  - 02 Neue Velohauptroute Wankdorf, Bern, nachher



# DAS RAD (NICHT) NEU ERFINDEN

BORIS PALMER, OBERBÜRGERMEISTER STADT TÜBINGEN (DEUTSCHLAND)

REFERAT ZUSAMMENGEFASST VON DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

**Blauer Anzug, ohne Folien, freie Rede: so präsentierte Boris Palmer, die fahrradfreundlichste Person Deutschlands 2015, die fünf wichtigsten Dinge zur Radverkehrsförderung.**

Das meiste ist bekannt, was man so tut und tun kann. Trotzdem gibt es viele, die zögern, die nichts tun. Deshalb: Man muss das Rad nicht neu erfinden, man muss das Rad zum Laufen bringen. Es braucht fünf Dinge, damit man das Rad zum Laufen bringt.

## 1. ÜBERBAU

Es braucht einen Überbau, doch der ist leider das Unwichtigste. Zum Überbau gehören: Beitrag zum Klimaschutz; zur besseren Welt; Radfahren ist CO<sub>2</sub>-frei, braucht wenig Fläche, lässt die Natur besser leben, ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Dieser Überbau war auch der Anlass für mich, in die Politik einzusteigen. Tübingen führt die Kampagne «Tübingen macht blau» und hat den Radverkehrsanteil auf 25 % gesteigert.

Aber: laut Studien fahren nur 7 % der Leute mit dem Fahrrad wegen der Umwelt. Nur das Klima zu retten reicht also nicht aus, um den Fahrradverkehr zu fördern. Man muss sich auch um die anderen 93 % kümmern. Deshalb auch der folgende Punkt.

## 2. KULTURELLER WANDEL

Es braucht einen kulturellen Wandel, einen Trend, gesellschaftliche Vorbilder; das Ganze muss sichtbar werden; es braucht Leute, die sich dafür begeistern.

Ich habe mir einen blauen Anzug gekauft. Die Wirkung des Anzugs hier im Saal ist etwas reduziert wegen der wenigen Frauen. Man kann sich aber nicht vorstellen, welche Reaktionen dieser blaue Anzug - getragen vom Oberbürgermeister auf dem Fahrrad - auslöst. Wenn man anhält, gibt es zwei gängige Reaktionen: Schick sehen Sie heute aus, meinen die Älteren - die Jüngeren sagen, jetzt hat er sie schon wieder gepackt für die nächsten Wahlen. Auf jeden Fall: ganz kalt lässt das niemanden. Es geht darum, Atmosphäre zu schaffen, Spass zu zeigen, kümmert euch drum. Deshalb heisst die Kampagne auch nicht CO<sub>2</sub> reduzieren, sondern blaumachen - blaumachen ist was Schönes.

Man muss den Kulturwandel einleiten mit Wirtschaftskapitänen, Vereinen, Kulturleuten, Theater, aber auch Politik; in einer kleinen Stadt wie Tübingen durchaus auch mit dem Oberbürgermeister. Ich fahre immer mit dem Fahrrad zu dienstlichen

Terminen. Anfangs fragte ich, wo ist denn da der Parkplatz? Da wurden mir Tiefgaragen, grosse Autoparkplätze und was man halt so hat gezeigt. Da sagte ich, nein, ich brauche einen Parkplatz, mein Fahrrad braucht einen Parkplatz. Wenn ich das nächste Mal dort war, gabs meistens einen Parkplatz. Welche Firma will dem Oberbürgermeister keinen Fahrradparkplatz anbieten? Deshalb: nachfragen, nachhaken, ein neues gesellschaftliches und kulturelles Klima schaffen. Und die Fahrradparkplätze werden dann auch gleich von anderen genutzt.

## 3. INFRASTRUKTUR

Klar braucht es Infrastruktur - diese aber nicht allein, deshalb habe ich sie als Punkt drei gesetzt, mittig in den anderen Dingen. Es braucht eine gute, grosszügige Infrastruktur. Wie es Kopenhagen vormacht: auf Radwegen sollen eine Person und ein Kind nebeneinander fahren können - und diese beiden sollten noch überholt werden können. Vor drei Jahren hat Tübingen begonnen, Fahrradstrassen einzuführen. Wir haben die längste Fahrradstrasse Baden-Württembergs - und Baden-Württemberg hat mehr Einwohner als die Schweiz. Und hier kommt wieder die Kultur ins Spiel: man versteht nicht immer, wie man Neues benutzt. Es dauert deshalb, bis sich Radfahrerinnen und Autofahrer daran gewöhnt haben, dass man mit dem Fahrrad nebeneinander fahren darf. Ziel: jedes Jahr eine zentrale, neue, grosse Fahrradstrasse in Tübingen. Und: wenn es viele gibt, ist es die Regel und nicht die Ausnahme.

Lücken schliessen, Ringverbindungen, Fahrradbrücken/-tunnel, da gibt es überall Vorbilder. Das kostet aber etwas Geld, das stimmt. Deshalb wurde seit Beginn meiner Amtszeit der Radverkehrsetat verzehnfacht und in der Finanzplanung eingetaktet. Das Geld reicht trotzdem nicht. Und noch viel schlimmer: man findet keine geeigneten Verkehrsplaner - sollte also jemand hier aus dem Saal einen Job suchen, bei uns sind Sie willkommen. Gute Radverkehrsplanerinnen und -planer, die sich in die Erfordernisse einer modernen Radverkehrsinfrastruktur eindenken können, sind kaum zu finden. Liegt es auch an der Ausbildung, kommt der Radverkehr dort nicht vor?

Man braucht also eine gute Radinfrastruktur, die den Radverkehr in den Innenstädten bevorzugt. Der Radverkehr muss an erster Stelle stehen.

Bezüglich Platz, Atemluft und Kosten ist das Rad das mit Abstand beste Verkehrsmittel und damit lassen sich erst noch grosse Distanzen zurücklegen. Ist auch effizienter als Fussverkehr - ist zu langsam und effizienter als öffentlicher Verkehr und Autos - zu viel Abgase, zu viel Platzverbrauch. Wir haben noch



Tübingen macht blau: Oberbürgermeister Boris Palmer

einiges zu tun in unserer Stadt, zum Beispiel grüne Wellen für den Radverkehr. Es ist absolut richtig, dass sich die Grünzeiten der Ampeln nach dem Radverkehr richten. Es sollen die Verkehrsmittel Vorrang haben, die mit den knappen Ressourcen der Stadt am besten auskommen. So besonders ist Tübingen bezüglich Infrastruktur nicht, deshalb habe ich auch keine Folien mit Massnahmen, vorher, nachher usw. mitgebracht. Besser gucken Sie den blauen Anzug an, der bleibt in Erinnerung. Die Folien haben Sie bis morgen eh wieder vergessen, wenn sie Tübingen nicht kennen und mit der Situation vor Ort nichts anfangen können.

#### 4. MODERNE TECHNIK

Das Fahrrad von heute ist nicht mehr das Hochrad von anodazumal, das nur von Artisten befahren werden kann. Das Fahrrad von heute ist leicht, schick und schnell. Wer Anzugträger oder nicht bei jedem Weg auf eine sportliche Leistung erpicht ist, kann heute auf elektrische Unterstützung zählen. Niemand ist gezwungen auf ein elektrisches Fahrrad umzusteigen - wer mit Muskelkraft fahren will, soll und kann dies tun. Dem Öko-Fundi, der moniert, dieses Fahrrad braucht auch Strom und eine schädliche Batterie, entgegne ich: es ist doch tausend Mal besser, jemand ist mit einem technisch unterstützten Fahrrad unterwegs und hockt nicht immer noch im Auto rum. Das elektrisch unterstützte Fahrrad verdoppelt locker das Potenzial des Radverkehrs in den Städten.

Es ist völlig absurd, dass die Diskussion zur Elektrifizierung des Strassenverkehrs vor allem darin besteht, einen Zwei-Tonnen-SUV elektrisch zu betreiben. Den braucht man doch sowieso nicht. Und dann das Zwei-Tonnen-Ding wie-

der mit 500kg Lithium-Ionen-Akkus zu betreiben ist doppelter Schwachsinn. Man wird das nicht verhindern können, aber was solls, irgend etwas müssen die Deutschen auch herstellen. Die Zukunft für die Städte sieht anders aus: kleinere, elektrisch betriebene Fahrzeuge, die wenig Platz brauchen und sich anpassen können. Der Vorteil der Radfahrer, die mit Muskelkraft unterwegs sind: die elektrisch unterstützten Fahrräder haben ungefähr die gleichen Bedürfnisse in der Stadt. Das heisst, wir haben viele zusätzlichen Unterstützer für diese Infrastrukturmassnahmen. Deswegen müssen wir diese Entwicklung nach Kräften fördern. Die Dinger sind marktreif im Gegensatz zu den Elektroautos, sie sind kostengünstig und sie können auch im Stadtumlandverkehr eine echte Revolution bringen, da, wo das Fahrrad bisher kaum eine Rolle spielt, bei Strecken so ab 10 - 15 km. Die Kernstädte haben es ja geschafft, dass die Bevölkerung zu mehr als der Hälfte mit dem Umweltverbund (Fuss-, Rad- und öffentlicher Verkehr) unterwegs ist, in Tübingen sind es 75 %. Aber die, die reinkommen von Aussen, aus weniger dichten Siedlungsgebieten, tun dies immer noch zu 80 % mit dem Auto. Die Städte erhalten also gar nicht den Benefiz für die Stadtraumqualität, den sie durch das Umsteigen zugute haben. Der freigeräumte Platz wird von den Pendlern belegt und die sauberere Luft wieder verpestet.

Bis in Deutschland eine neue S-Bahn gebaut ist, vergehen 30 Jahre und zahlen kann es auch keiner mehr. Radwege für elektrisch unterstützte Fahrräder kann man in einem Jahr bauen. Und bezahlen kann man sie auch. Darin liegt die Zukunft, deshalb muss diese technische Revolution vorangetrieben werden. In Deutschland ist es leider so, dass der Verkehrsminister der CSU das Gegenteil macht und den Fortschritt behin-

dert. Wahrscheinlich sieht er das grosse Potenzial der Pedelecs genauso und damit die Konkurrenz zu den Bayerischen Motorenwerken.

Wir haben in Deutschland mittlerweile eine fortschreitende Fahrradverbotsgesetzgebung. Es gibt die Pedelecs bis 25 km/h, die ganz passabel, aber doch zu langsam sind für Strecken von 10 oder 15 km. Ich habe eines das 45 km/h fahren kann und habe damit noch jedes inszenierte Rennen mit Autofahrern in der Stadt gewonnen. Ein Auto ist viel langsamer als ein leistungsfähiges Pedelec, das auch bergauf die erlaubten 30 km/h fahren kann. Was hat nun die bundesdeutsche Politik gemacht:

- Benutzungsverbot aller Radwege für Pedelecs die schneller als 25 km/h fahren. Das ist ungefähr so logisch, wie wenn Sie sagen, Porsches dürfen, sobald sie abseits der Autobahn fahren, nicht mehr betrieben werden. Wenn die Nutzungserlaubnis einer Infrastruktur an einer technisch möglichen Höchstgeschwindigkeit festgemacht wird, ist der Porsche in den Innenstädten logischerweise verboten. Der ist zu schnell, der fährt 300 km/h. Beim Porsche geht man davon aus, dass der Fahrer im verkehrsberuhigten Bereich auch 10 km/h fahren kann, wenn es vorgeschrieben ist. Weshalb glauben die eigentlich, dass ich zu doof bin, 30 km/h zu fahren, nur weil ich auf einem Fahrrad sitze?
- Bei Pedelecs wurde verordnet, dass man einen Motorradhelm tragen muss. Dann kann man es gleich bleiben lassen. Glauben Sie, ich setze mich auf ein Fahrrad, auf dem ich strampeln muss, habe ein bisschen elektrische Unterstützung, bei Sonnenschein und 30 Grad und dann noch ein Motorradhelm?

Dieses Zeug muss weg, wir müssen da die Bremse lösen, den neuen technischen Entwicklungen eine Chance geben und sie fördern. Dann werden wir eine riesige Revolution im Stadt- und Stadtumlandverkehr erleben.

## 5. IM VERBUND DENKEN

Der öffentliche Verkehr ist häufig skeptisch gegenüber der Radförderpolitik. Das ist natürlich Quatsch, denn die Marktanteile sind beim Auto zu holen. Intermodalität muss her. Es muss möglich sein, überall Fahrräder auszuleihen, wo ich aus dem Bus oder dem Zug rauskomme. Überall wo ich in den Zug oder Bus einsteige, muss ich mein Fahrrad sicher abstellen können und zwar direkt davor. Und falls ich doch mal ein Auto brauche, möchte ich dies auch mit einer Karte tun können: Bus, Bahn, Leihfahrräder, Carsharing. Heute muss man sich bei jedem System einzeln anmelden mit Ticketing usw. Dies ist eine der grossen Barrieren für die Vernetzung. Das kann man in Tübingen nicht alleine richten, da braucht es etwas mehr Technik dazu. Aber es ist eines der zentralen Anliegen künftiger Mobilität.

Es gibt weitere Ideen und Dinge, die man sich heute noch nicht vorstellen kann, die ich mir aber vorstellen möchte. Dazu gehört, dass der öffentliche Verkehr nichts mehr kostet und über die örtliche Steuer abgebucht wird. Die Diskussion in Tübingen wurde begonnen, Abklärungen rechtlicher wie auch finanzieller Art laufen. Da gibt es aber auch mentale Hindernisse, so im Stil von «Was nichts kostet ist nichts wert». Wenn man die Ticketing- und Preisbarriere los bekommt, gibt es eine andere Anreiz- und Wirkungssystematik in einer Stadt.

Carsharing ist ein weiterer zentraler Teil der Vernetzung. Die Autos sollen dort stehen und warten, bis der Nächste kommt und einsteigt, statt den ganzen Tag den Platz zu blockieren. Wäre das Auto am Fahren und nicht am Stehen – ein Auto steht täglich 23 Stunden nur rum – wäre Vieles in unseren Städten sehr viel besser und schöner. Die Dinger müssen also zum Laufen gebracht werden. Das geht nur durch gemeinsames Nutzen; die Technik ist ja da. In Tübingen sind es bei 90'000 Einwohnern 2'000 Carsharing-Nutzer. Tübingen ist damit unter den besten drei Städten Deutschlands.

Die Zukunft hat zwei Räder und wir alle sollten uns drauf setzen und ordentlich in die Pedale treten, damit es voran geht!

# VELOBAHNEN EROBERN DIE ALPEN

YANN MONGABURU, STADTRAT VON GRENOBLE (FRANKREICH)  
DELEGIERTER FÜR INTERKOMMUNALE ANGELEGENHEITEN

Die Metropole Grenoble fördert den Veloverkehr als schnelles, umweltfreundliches und auch für alle sozialen Schichten erschwingliches Verkehrsmittel. Ziel ist, den Modalsplit deutlich zugunsten des Veloverkehrs zu verbessern. Die Metropole kann bereits etliche Erfolge vorweisen.

## VELOPOLITIK DER METROPOLE GRENOBLE

Die Metropole Grenoble umfasst 49 Gemeinden mit 450'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die mit dem Velo zurückgelegten Wege bis 2020 auf 216'000 zu verdreifachen und will dies mit einem Aktionsplan basierend auf drei Hauptprinzipien erreichen:

- Im **Agglomerationskern** wird die Koexistenz zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im öffentlichen Raum verbessert und attraktive Veloparkierungen geschaffen
- An der **Peripherie** werden neue Velorouten erstellt und bestehende verbessert. Wichtige Anforderungen sind eine gute Durchgängigkeit, Qualität und Netzdichte. Zusätzlich wird der Transport mit dem öffentlichen Verkehr gefördert.
- **Siedlungsgebiete** werden mit Velobahnen verbunden. Sie garantieren verlässliche Reisezeiten und richten sich insbesondere an die Pendlerinnen und Pendler.

## EIN LEITFADEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Um die Ziele zu erreichen erarbeitet die Metropole Grenoble unter Einbezug vieler Beteiligten einen Leitfaden zur Gestaltung des öffentlichen Raums und zur Verbesserung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden. Der Leitfaden umfasst Themen wie Komfort, Qualität des öffentlichen Raums, Betrieb, Bepflanzung, Erreichbarkeit, Signalistik usw. Er wird bei allen Projekten im öffentlichen Raum angewendet, denn seit dem 1. Januar 2015 ist die Metropole für alle Vorhaben im öffentlichen Raum zuständig. So wird der Veloverkehr von Anfang an in den Projekten berücksichtigt. Grenoble will zudem die Sicherheit des Veloverkehrs besonders betonen. Denn das Vorurteil, Velofahren sei gefährlich, ist eines der grössten Hindernisse in der Veloförderung.

## VELOPARKIERUNG

Eine weitere Priorität der Metropole Grenoble ist das Verhindern von Velodiebstählen, dieser ist nämlich ein weiterer wichtiger Grund, weshalb auf das Velofahren verzichtet wird. So werden auf beiden Seiten des Bahnhofs Grenoble Velostationen mit 1'800 überwachten Veloparkplätzen geplant. Die Velostationen werden ergänzt mit Dienstleistungen wie Velovermietung, Information und Schulung. In den nächsten Jahren



sollen sowohl bei bestehenden wie auch projektierten Parkings Veloparkplätze gebaut werden. So werden auch auf dem Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet «Presqu'île scientifique» genügend Veloparkplätze geplant. Gleichzeitig wird die Kurzzeitparkierung mit Veloparkiersystemen in der Nähe von Gebäudeeingängen im ganzen Agglomerationsgebiet verbessert.

*«Für die Metropole Grenoble ist die Veloförderung das wichtigste Ziel der Verkehrspolitik und sie hat deshalb das entsprechende Budget in den Jahren 2014 und 2015 deutlich erhöht. Ziel ist, dass 2020 gleich viele Wege mit dem Velo wie mit dem Tram zurückgelegt werden. Das Velo weist wesentliche Vorteile bezüglich Energieverbrauch auf, verursacht keine Abgase, verlangsamt damit die Klimaerwärmung und ist für alle erschwinglich. Es ist also auch ein sozial verträgliches Verkehrsmittel für die Zukunft.»*

Yann Mongaburu, Vizepräsident der Verkehrsabteilung, Grenoble

#### EINIGE WICHTIGE ZAHLEN:

- Seit dem Jahr 2000 hat die Metropole Grenoble 40 Millionen € investiert, um den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs zu erhöhen
- 2015 betrug das Budget für Veloinfrastruktur 2'600'000 € (2014 waren es 400'000 €)
- 2010 wurden 40 % mehr Velofahrten gezählt als 2002
- Fast 75 % der Wege zwischen 1 und 3 km werden immer noch mit dem Auto zurückgelegt
- Aktuell werden täglich 70'000 Fahrten mit dem Velo in der Metropole Grenoble zurückgelegt
- Mehr als 6'000 Velos des Verleihsystems Métrovélos sind in Betrieb
- 320 km Radwege verbinden die Siedlungsgebiete

---

01 Boulevard Agutte Sambat, vorher  
02 Boulevard Agutte Sambat, nachher



02

# FRISCHER WIND UND ATTRAKTIVE INFRASTRUKTUREN

## ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT IN VORARLBERG UND WOLFURT (ÖSTERREICH)

PETER MOOSBRUGGER, RADWEGEBEAUFTRAGTER DES LANDES VORARLBERG

CHRISTIAN NATTER, BÜRGERMEISTER DER MARKTGEMEINDE WOLFURT

REFERATE ZUSAMMENGEFASST VON DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Velokonferenz Schweiz besuchte im Herbst 2015 auf ihrer Exkursion Vorarlberg und die Gemeinde Wolfurt. Das Konzept der Landesradrouten sowie die an der Exkursion befahrene Route Nr. 2 wurden im Info-Bulletin 2/15 vorgestellt. Der folgende Artikel zeigt Grundlagen und Leitsätze des Landes Vorarlberg und stellt Mobilitätsmassnahmen der Gemeinde Wolfurt vor.

### DIE VORARLBERGER MOBILITÄTSKLAMMER

Vorarlberger Landtag und Vorarlberger Landesregierung geben die Richtung vor; drei Konzepte bilden die Mobilitätsklammer:

- Energiezukunft Vorarlberg: Land und Gemeinden orientieren sich bei der Gestaltung der innerörtlichen Verkehrsräume primär an den Bedürfnissen des Fuss- und Radverkehrs.
- Verkehrskonzept Vorarlberg: Im Bereich von Ortsdurchfahrten haben die Erhaltung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Strassenraum Vorrang.
- Radstrategie Vorarlberg: Mit komfortablen Radschnellwegen in den überörtlichen und attraktiven Mischverkehrslösungen in den innerörtlichen Verkehrsräumen soll das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden.

### AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

Rad- und Automobilität sind gleichberechtigt und der gleichen Abteilung des Amtes zugehörig - dies erleichtert Vieles bei Planung und Realisierung. Vorarlberg umfasst ca. 800 km Landesstrassen und ca. 800 km Landesradrouten.

### EMOTIONEN SIND WICHTIG!

Wichtig ist, positive Emotionen zuzulassen und das Ausprobieren zu ermöglichen. Die Gegensätze werden an diesem Beispiel besonders deutlich: «Passiv auf dem Autorücksitz, angegurtet und festgezurrt ohne Aktivität, degradiert und todlangweilig oder aktiv auf dem Fahrrad; selber lenken, selber Gas geben, Selbstbewusstsein stärkend, lernend, soziale Bande vertiefend.»

### VORAUSSCHAUENDE PLANUNG

Radförderung am Beispiel von Abfallsammelstellen: In der Gemeinde Höchst geniessen Fussgänger und Radfahrerinnen Vorrang und müssen sich nicht in der Warteschlange einreihen. Das geplante Abfallzentrum Wolfurt sieht eine eigene Zufahrt für Radfahrer vor, die ohne Wartezeit ihren Abfall entsorgen können.

- 01 Selbstbewusstes Einkaufen
- 02 Vorrang für Fussgängerinnen und Radfahrer im Abfallzentrum
- 03 Neue Musikschule: Veloparkplätze nahe bei den Eingängen; Autoparkplätze in 200 m Entfernung
- 04 Ortsteilgespräche mit einfacher Infrastruktur: Zelt, Bänke und danach Bier
- 05 Vortritt auf Fahrradstrasse im Quartier
- 06 Flächendeckend Tempo 30
- 07 Pilotprojekt Begegnungszone auf der Landesstrasse (verkehrsorientierte Strasse; kein Fussgängervortritt)



01



02



### SIEDLUNGSDICHTE

Mit zunehmender Dichte des Siedlungsraumes (Stichwort Nachverdichtung) soll und muss Mobilität immer mehr nach dem Prinzip der Rücksichtnahme funktionieren. Damit ist gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden sowie Rücksichtnahme gegenüber angrenzendem Wohn- und Lebensraum gemeint.

### VERKEHRS- UND GESTALTUNGSKONZEPT «WOLFURTER WEG»

Auf den 50 km Gemeindestrassen – was 250.000 m<sup>2</sup> öffentlichem Raum entspricht – gelten folgende Grundsätze:

- Kultur der Rücksichtnahme
- Hohe Lebensqualität
- Hohe Aufenthaltsqualität – Nutzung für Schwächere
- Gleichberechtigung im Strassenraum
- Infrastruktur fördert das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme

### BÜRGERBETEILIGUNG

Der «Wolfurter Weg» konnte nur dank starker Einbindung der Bevölkerung gegangen werden:

- Ausschussübergreifende Projektgruppe
- Fachplaner und externe Moderation
- intensiver Bürgerbeteiligungsprozess
- öffentlicher Kick-Off
- Zwischenpräsentation: Blick in die Werkstätte
- Ergebnisdiskussion

Ergebnisse:

- Neuorganisation der Strassen nach dem Achsen-/Kammern-Prinzip
- Tempo 30 auf allen Quartierstrassen
- rund 4 Kilometer Fahrradstrassen
- 4 Begegnungszonen auf verkehrsorientierten Strassen

Weil dies noch nicht ausreichte, wurden die Ergebnisse in zehn Ortsteilgesprächen direkt mit den Betroffenen vor Ort diskutiert. Nach dieser Parforceleistung in kurzer Zeit hatten die Beteiligten Urlaub nötig, aber der Aufwand hat sich gelohnt!



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)

