

Kontexte

Eine Publikation über Neues und Interessantes
aus unserer Branche und unserer Firma

Veloverkehr

Dank Velovorzugsrouten und Co. sollen Zweiradfahrende ihre Ziele sicher und schnell erreichen. Deren Realisation ist im knappen öffentlichen Raum aber mit Herausforderungen verknüpft. KONTEXTPLAN wirkt seit Jahren mit an der Verwirklichung des Radverkehrs von morgen.



Zweirädrig in die Zukunft

TEXT FLAVIAN CAJACOB

Der wirtschaftliche Aufschwung nach dem zweiten Weltkrieg liess die Menschen vom Velo ins Auto umsteigen. Auch hierzulande. Die Zweiräder hatten ab 1950 als günstige und praktische Fortbewegungsmittel mehr oder weniger ausgedient. Wer was auf sich hielt, war fortan auf vier Rädern unterwegs. Die Zukunft, sie gehörte dem motorisierten Individualverkehr.

Bis Ende der 1970er-Jahre. Ölpreiskrise und Waldsterben sorgten dafür, dass der Drahtesel einen neuerlichen Attraktivitätsschub erlebte. Wer es gut meinte mit der Umwelt, stieg bewusst um von vier auf zwei Räder und erledigte seine «Kommissionen» auf dem Wochenmarkt fortan strampelnd. Bald entwickelte sich das ökologische Statement zum Gesellschaftsschichten übergreifenden —>

SEITENBLICK — Das Gemeindetreffen 2022 und das Potenzial öffentlicher Räume.
INTERVIEW — Der Strassenmeister und die Tücken der kalten Jahreszeit.
LEBENSRAÜME — Larissa Wyss am Thuner Aarequai: Die Faszination der Vielseitigkeit.

Liebe Leser*innen



Mit dem neuen Veloweggesetz müssen Kantone, Regionen und Gemeinden innerhalb der nächsten fünf Jahre ein durchgängiges Velonetz planen und dieses innerhalb von 20 Jahren realisieren. Der Velo-

verkehr ist neben dem Fussverkehr die siedlungsverträglichste, energieeffizienteste und klimaschonendste Mobilitätsform. Umso erfreulicher ist es, dass mit dem neuen Veloweggesetz das Velo nun in der Planung und Umsetzung den gleichen Stellenwert erhält, wie die anderen Verkehrsmittel.

Um diesen Rückenwind zu nutzen, ist es wichtig, sich mit dem nötigen Selbstbewusstsein für attraktive, sichere, durchgängige und direkte Veloinfrastrukturen einzusetzen.

Verkehr, Aufenthaltsqualität, Entsigelung, Wirtschaft, Gastronomie, Denkmalschutz und Verdichtung etc. stellen allerdings vielseitige Ansprüche an den beschränkt verfügbaren Raum. Eine gute Veloplanung kann deshalb nicht als Einzeldisziplin betrachtet werden, sondern muss in den jeweiligen Gesamtkontext eingebettet werden. Dabei ist auch der sorgsame Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen wichtig.

Im Sinne unserer Vision «Lebensräume mit Qualität» setzt sich KONTEXTPLAN im Rahmen von Velokonzepten, Velonetzplanungen und bei der Projektierung für attraktive, sichere, hindernisfreie Strassenräume, Knoten und Plätze im Zusammenspiel mit den angrenzenden Nutzungen und Freiräumen ein. In diesem Zusammenhang achten wir auf eine integrale Bearbeitung, insbesondere auf den sorgfältigen Einbezug aller wichtigen Stakeholder.

Gerne beraten und unterstützen wir Sie tatkräftig bei der Umsetzung des neuen Veloweggesetzes. In diesem Sinne liegt der Schwerpunkt unserer aktuellen Ausgabe von KONTEXTE beim Veloverkehr.

Julian Baker

Julian Baker

→ Fortbewegungsprinzip; ein Trend, dem sich auch Politik und Verwaltung nicht verschliessen konnten. Als adäquate Antwort auf die immer zahlreicher auffahrenden Zweiräder liess man am Fahrbahnrand gelbe Streifen auftragen, die den Pedaleur*innen ein mehr oder minder sicheres Vorankommen ermöglichen sollten.

Hohe Priorität

Was einst der Radstreifen, das ist heute der Veloweg, die Velobahn, die Veloschnellroute, der Velo-Highway oder eben die Velovorzugsroute. Viele Namen, die gemeinsame Ziele haben: den Zweiradfahrenden ein sicheres, hindernisfreies Vorankommen ermöglichen, Quartiere und ganze Regionen miteinander verbinden und letztlich einen Korridor für den Veloverkehr der Zukunft schaffen. Velovorzugsrouten stehen denn heute auch auf manch kommunaler Prioritätenliste ganz weit oben. Und dies gleichwohl in den Städten wie in den Agglomerationsgürteln und auf dem Lande.

Die Herausforderungen sind mannigfaltig. Genauso wie die einzelnen Gruppierungen von Velofahrenden sich in ihrer Ausrüstung und ihren Beweggründen unterscheiden. «Velovorzugsrouten müssen auf eine ganze Reihe unterschiedlich gelagerter Bedürfnisse eingehen», sagt Julian Baker, assoziierter Partner bei KONTEXTPLAN. «Sie sollen zügig pedalenden Pendler*innen eine genauso attraktive Verbindung von A nach B ermöglichen, wie eben auch langsameren Velofahrenden, etwa Kindern oder Senior*innen.» Und attraktiv, das bedeutet in diesem Zusammenhang vor allem sicher, direkt und komfortabel, weil hindernisfrei.

Bund und Kantone fördern mittlerweile ein zusammenhängendes Netz von Fahrradwegen, beispielsweise mit dem neuen Veloweggesetz, das anfangs Jahr in Kraft tritt (siehe Seite 6). Verkehrs- und Raumplaner*innen ihrerseits befassen sich mit der Planung und Verknüpfung einzelner Teilstrecken zu einem einzig grossen Ganzen. Und Gemeinden und Städte haben die Aufgabe, Verbindungsrouten so zu erstellen, damit diese jenen, die bereits im Sattel unterwegs sind, ein sicheres und rasches Vorankommen ermöglichen – und dank ihrer Attraktivität zusätzlich möglichst viele Automobilist*innen zum Umsteigen animieren. Was in der Theorie simpel klingt,

Velofahrende und Fussvolk – Voraussetzungen für ein Miteinander

Fuss- und Veloverkehr werden auch heute noch häufig unter dem alten Sammelbegriff «Langsamverkehr» zusammengefasst. Dabei könnten diese Verkehrsformen kaum unterschiedlicher sein! Die grösste Gemeinsamkeit besteht hingegen bei der Verletzlichkeit beider Gruppen – keine hat eine «Knautschzone». Somit haben beide ein hohes Sicherheitsbedürfnis. Beim Fussverkehr kommt hinzu, dass auch kleine Kinder sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität zu Fuss – oder mit Rollator und Rollstuhl – unterwegs sind. Genauso, wie Velofahrende auf hohe Geschwindigkeiten und grosse Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs sensibel reagieren, sind Fussgänger*innen auf eigene, sichere Flächen angewiesen. Damit Koexistenz als flächeneffiziente Lösung gelingt, müssen zahlreiche Anforderungen erfüllt sein. In der Regel sollten auf Vorzugsrouten der Fuss- und Veloverkehr baulich voneinander getrennt werden.

sei in der Praxis nicht immer ganz einfach umsetzbar, bemerkt Stefan Hug, Projektleiter Verkehr im Tiefbauamt der Stadt Winterthur. Denn: «Es gibt ja nicht einfach den oder die Fahrradfahrer*in, genauso wenig gibt es bloss die eine Lösung, wenn es um Veloschnellrouten geht.»

Die Angst vor dem «schnell»

Insgesamt sechs Veloschnellrouten (VSR) will die Eulachstadt in den nächsten Jahren realisieren. Die Veloschnellroute 2 beispielsweise, an deren Planung KONTEXTPLAN wesentlich mitgewirkt hat, soll eine direkte Verbindung von der östlichen Stadtgrenze in die City ermöglichen und das Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze erschliessen. Unter Einbezug städtebaulicher Überlegungen wurden im Rahmen dessen Linien- und Führungsformen evaluiert, Anknüpfungspunkte definiert, die Kompatibilität mit Buslinien aufgezeigt und verschiedene Über- und Unterführungsvarianten von Bahngleisen beurteilt. Das Bestreben galt zudem der optimalen Integration der VSR in den öffentlichen Raum und der Verträglichkeit im Gesamtkontext. Dabei gelangte unter anderem ein Bewertungsschlüssel von KONTEXTPLAN zum Einsatz, der einerseits je Variante die Zielerreichung der Standards für Veloschnellrouten als auch eine grobe Bewertung der Kosten, Chancen und Risiken zulies. «Die baulichen Herausforderungen sind das eine», sagt Stefan Hug, «das andere sind die unterschiedlichen Abteilungen und Zuständigkeiten, die es gerade bei urbanen Projekten unter einen Hut zu bringen gilt. Das ist nicht immer ganz einfach, mit Blick auf das Gelingen aber unabdingbar.»

Und noch eines habe sich im Rahmen der Planung eindrücklich gezeigt, so Hug: «Veloschnellrouten schüren bei der Bevölkerung Emotionen.» Und dies nicht immer in positivem Sinne. Explizit der Passus «schnell» mache demnach mitunter Angst, er werde gleichgesetzt mit den leistungs-



«Man muss den Leuten erklären, dass die Routen für alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer da sind – und eben nicht nur für die schnellen.»

Stefan Hug, Projektleiter Verkehr im Tiefbauamt der Stadt Winterthur

starken, bis zu 45 Stundenkilometer schnellen E-Bikes, deren Integration sorgfältig zu lösen ist. «Umso wichtiger ist auch hier die Kommunikation. Man muss den Leuten erklären, dass die Routen für alle Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer da sind – und eben nicht nur für die schnellen.» Was die Frage der Partizipation anbelangt, hat Hug eine klare Meinung: Es bringe wenig, allzu früh eine «Wunschliste» seitens der Bevölkerung zu erstellen. «Besser ist, wenn die Verwaltung und die Ausführenden eine klare Haltung zeigen und mit der Bestvariante eines Projektes an die Öffentlichkeit gehen. Das ist der richtige Zeitpunkt, um weitere Inputs einzuholen.»

Studien aus den Niederlande zeigen übrigens, dass bei entsprechendem Angebot bis zu 15 Prozent der Automobilist*innen aufs «Fiets» umzusteigen bereit sind; in der dänischen Metropole Kopenhagen sind es je nach Route 18 Prozent. Der Kanton Zürich seinerseits hat ausgerechnet, dass ein über 40 Jahre besehene Kosten-Nutzen-Verhältnis von Veloschnellrouten selbst dann positiv ausfällt, wenn kein einziger Automobilist und keine ÖV-Benutzerin auf das Velo umsteigen sollte. Dies aufgrund von Zeitgewinn, Verkehrsbündelung und Unfallreduktionen. →

Ob hinter-, neben- oder voreinander: Fussgänger*innen und Velofahrende brauchen im öffentlichen Raum genügend Platz, damit sie sich nicht ins Gehege kommen.



Gehörten die 1990er- und die Nuller-Jahre dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, so liegt der Fokus aktuell bei der Bereitstellung einer zweiradfreundlichen Infrastruktur.

Attraktiv – aber ohne Patentlösung

Ein gut ausgebautes Velowegnetz steigert also und logischerweise die Attraktivität des Fahrrades als Alltagsvehikel. Wohngebiete, Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Einkaufs- und Kulturzentren sowie Knotenpunkte und Zustiegsorte des öffentlichen Verkehrs werden effektiv miteinander vernetzt. Doch wie sieht die ideale Lösung aus? «Eine Patentlösung gibt es nicht», betont Verkehrsingenieur Julian Baker. «Es braucht immer individuelle Ansätze, die auf die jeweilige Situation eingehen.» Gemeinsam müsse den Vorhaben eine initiative, innovative und integrative Gestaltung sein, die den gesamten Strassenraum umfasse. «Früher wurde ja mit Blick auf das Auto von der Fahrbahnmitte gegen aussen hin gebaut, Velofahrende und Fussgänger*innen erhielten oft nur noch Restflächen zugestanden. Heute planen wir von aussen nach innen.» Das bedeutet: Weniger Raum für den motorisierten Individualverkehr, mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Wobei hier explizit darauf zu achten ist, dass sich diese beiden schwächsten Verkehrsteilnehmenden nicht gegeneinander ausspielen (siehe Text unten).

Sowieso, der Strassenraumentwurf sei mehr als bloss das Aneinanderreihen von Normen, führt Julian Baker aus. «Das Veloverkehrspotenzial nimmt gegen die Kernstadt hin zu, gleichzeitig steigen aber auch die Rahmenbedingungen und Ansprüche an den Raum.» Je näher man also dem Zentrum komme, umso mehr nähmen die Lösungsansätze tendenziell in ihrer Zahl ab. «Das Aufsummieren der Raumansprüche führt zu keinen verträglichen, qualitätsvollen Lösungen und ist vor allem im dichten urbanen Raum kaum möglich».

Im Agglomerationsgürtel und in der Kernzone von Agglomerationen ist es die gewachsene Infrastruktur, welche

über die Art und Weise der Realisation einer Velovorzugsroute bestimmt. Eigene, von Verkehr und Fussgängern separierte Fahrwege sind dahingehend sicherlich die betrieblich eleganteste Lösung, doch nicht immer ist dies in insbesondere in dichten, bestehenden Siedlungsstrukturen und an Hot Spots wie Bahnhöfen oder Zentrumsbereichen die aus gesamtheitlicher Sicht ausgewogenste Lösung. Flexibilität ist gefragt, Einfallsreichtum und der Wille zur Veränderung. In Agglomerationen oder städtischen Quartieren bietet sich zudem häufig die Möglichkeit von so genannten Velostrassen an, auf denen die Hauptachsen des Veloverkehrs bevorzugt werden.

Gerade wenn Velovorzugsrouten auf bestehenden Strassen realisiert werden sollen, sind tiefe Tempi und ein geringer Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unabdingbar. Denn je höher Menge und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind, desto stärker fällt seitens der Velofahrenden das Separationsbedürfnis aus.

Diesbezüglich gilt:

- Auf verkehrsarmen Strassen und bei tiefen Geschwindigkeiten des MIV (maximal 30 km/h) kann das Velo mit dem motorisierten Individualverkehr geführt werden. Auf diesen quartierverträglichen Velostrassen sind die einmündenden Strassen vortrittsbelastet, um dem Veloverkehr eine möglichst sichere und unterbrechungsfreie Fahrt zu ermöglichen.
- Entlang stärker belasteter Strassen und bei höherer Geschwindigkeit ist für Velovorzugsrouten eine bauliche Separation notwendig.

Und damit Fahrradfahrer*innen in ihrer Spur bleiben (können), braucht es Platz. Auch dahingehend gibt es Richtmasse, die sich aber je nach Region unterscheiden können. Während in manchen Kantonen beispielsweise Zweirichtungsradwege 3,5 bis 4,5 m und Richtungsradwege 2,6 m breit sein sollen,

betragen die Mindestbreiten in anderen Kantonen 4,5 m (Zweirichtungsradweg) beziehungsweise 3,0 m (Richtungsradweg). Gemeinsamkeiten finden sich hingegen vor allem in den Zielen der Verkehrstrennung (kein oder sehr wenig motorisierten Verkehr und Fussverkehr), der Bevorzugung an Knoten und dem Ermöglichen von sicheren Überhol- und Kreuzungsmanövern sowie dem Nebeneinanderfahren.

Kleine Schritte, rasch gemacht

Ob nun separiert als Richtungs- und Zweirichtungsradweg konzipiert oder mit Vortritt ausgestattet in den bestehenden Verkehr integriert: Velovorzugsrouten sollten wenn immer möglich selbsterklärend sein und sich in die jeweilige Umgebung einpassen. Michael Liebi, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern, sieht dahingehend vor allem bei den Hauptverkehrsachsen ein grosses Nutzungspotenzial, da diese meist am direktesten von A nach B führen. Und gewisse Strecken möglichst schnell zu bewältigen, liegt in der Regel ja nicht nur im Interesse von Automobilist*innen, sondern eben auch in jenem von Fahrradfahrer*innen (siehe auch Gastkommentar auf Seite 7).

«Das Veloverkehrspotenzial nimmt gegen die Kernstadt hin zu, gleichzeitig steigen aber auch die Rahmenbedingungen und Ansprüche an den Raum.»

Julian Baker, KONTEXTPLAN

Stefan Hug, der mit der Stadt Winterthur in eine noch velofreundlichere Zukunft gehen will, plädiert beim Vernetzen der Velorouten für eine ganzheitliche Herangehensweise, gleichzeitig aber auch für eine abschnittsweise, dafür zügige Umsetzung. «Rasch realisiert stossen kostengünstige und einfache Massnahmen bei den Benutzerinnen und Benutzern sowieso auf eine grössere Akzeptanz, als dass es langfristig anberaumte Konzepte tun, die in ihrer Umsetzung immer wieder herausgeschoben werden.»

Aufsteigen, in die Pedale treten, vorwärtskommen: Die Velovorzugsrouten ebnen den Fahrrädern den Weg in die Zukunft. Hätten die 1990er- und die Nuller-Jahre noch dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs gehört, so liege der Fokus heute ganz klar bei der Bereitstellung einer zweiradfreundlichen Infrastruktur, betont Julian Baker von KONTEXTPLAN. «Ob die hochwertigen Routen nun Veloweg, Velobahn, Velovorzugsroute, Velo-Highway oder Veloschnellroute heissen, auf dem Land, in der Agglomeration oder der Stadt: Der Nachholbedarf, er ist enorm.»

KONTEXTPLAN erarbeitet Handbuch «Velobahnen»

Im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) erarbeitet KONTEXTPLAN aktuell ein Handbuch, das im Zuge des neuen Veloweggesetzes als Vollzugshilfe mit Blick auf Planung, Bau und Unterhalt von Velobahnen gedacht ist. Mithilfe des Handbuchs soll auf der höchsten Netzebene des Veloverkehrs eine schweizweit einheitliche sowie in sich stimmige Veloinfrastruktur realisiert werden können.

Beim Handbuch «Velobahnen» handelt es sich primär um eine thematische Vollzugshilfe. Die Hauptaufgabe von KONTEXTPLAN liegt im Erarbeiten des konkreten Inhaltes. Zudem werden administrative Aufgaben im Zuge der Realisation erbracht. Mit der Kontrolle der Inhalte sowie dem Layout und der Grafik wurde die Velokonferenz Schweiz VKS betraut. Die Arbeiten am Handbuch haben im September dieses Jahres begonnen und sollen bis Anfang 2024 abgeschlossen sein.

Velobahn anno 1942

Absolut neu ist die Idee der Velobahnen auch in der Schweiz nicht. Denn bereits vor 80 Jahren konnten Radfahrende den Weg zwischen Solothurn und Biel auf einer von der Hauptstrasse abgetrennten Spur zurücklegen. Allerdings diente diese Separierung aus dem Jahre 1942 weniger der Sicherheit von Fuss- und Velovolk, sondern einzig und allein dem ungehinderten und demnach schnellen Vorankommen des motorisierten Individualverkehrs ...

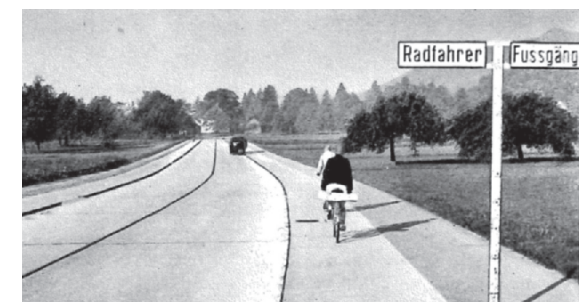


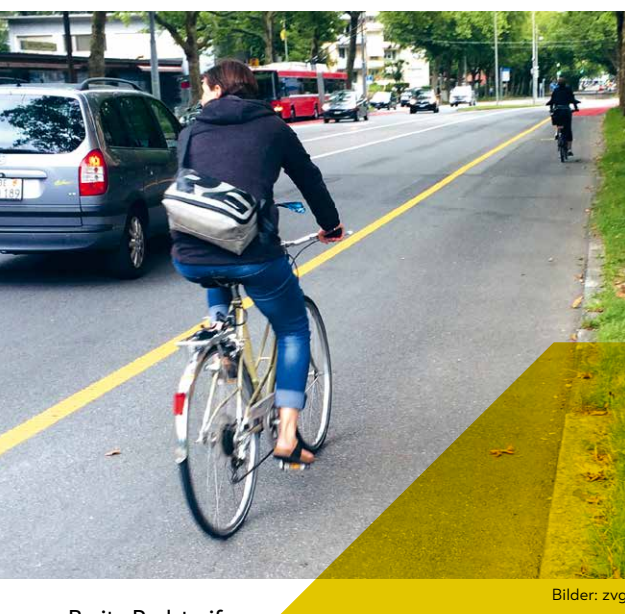
Bild: zvg

Die Geschichte des Fahrrades

Als Vater aller Fahrräder gilt der deutsche Forstingenieur Karl von Drais. Er erfand 1817 eine 22 Kilogramm schwere Laufmaschine, die zwar noch keine Pedalen hatte, dafür aber über eine Lenkvorrichtung, abklappbare Parkstützen und eine Schleifbremse verfügte. Im Jahre 1867 stellten die Brüder Olivier in Frankreich ihr «vélocipède bicycle» an der Weltausstellung der Öffentlichkeit vor. Dieses wog 40 Kilogramm und wurde mittels einer Pedale am Vorderrad bewegt. Das erste Velo mit kettenangetriebenem Hinterrad und indirekter Lenkung – und damit der Urahn des heutigen Fahrrades – kam 1884 in England auf den Markt.



Bild: Deutsches Museum München



Bilder: zvg

Breite Radstreifen wie hier in Bern vermitteln Sicherheit und animieren zum Umsteigen von vier auf zwei Räder.

Von «furchtlos» bis «besorgt»

Je mehr die Städte pro Kopf in die Veloinfrastruktur investieren, desto sicherer fühlen sich die Menschen auf dem Rad, desto mehr wird auch Velo gefahren. Velofahrer*in ist aber nicht gleich Velofahrer*in: Je nach Lebensabschnitt und persönlichen Vorlieben unterscheiden sich Ziel und Zweck des Fahrradgebrauchs ganz beträchtlich. Ein Umstand, der in die Planung von Flächen für den Veloverkehr mit einfließen muss. In verschiedenen Untersuchungen wurde zudem festgestellt, dass 50 bis 60 Prozent der potenziellen Velofahrenden zur Gruppe «interessiert aber besorgt» gehört. Diese Menschen würden häufiger mit dem Velo fahren, wenn sie sich dabei sicherer fühlen könnten. Einen sehr geringen Anteil (von zusammen 8 bis 15 Prozent) hingegen machen die Gruppen «sichere Enthusiasten» und «stark und furchtlos» aus – diese werden mit der bestehenden Infrastruktur in den Schweizer Städten teilweise bereits «abgeholt». Wenn man also das ganze Velopotenzial ausschöpfen will, braucht es eine attraktivere und sicherere Infrastruktur.

Das neue Veloweggesetz

Das neue Veloweggesetz (VWG), das am 1. Januar 2023 in Kraft tritt, gilt als Meilenstein für die Förderung des Velos in der Schweiz. Es stützt sich auf Artikel 88 der Bundesverfassung, der im Jahre 2018 von Volk und Ständen deutlich angenommen wurde. Bund und Kantone müssen gemäss dessen bis Ende 2043 auf ihren Strassen ein Velowegnetz planen und bauen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass in der Schweiz alle Altersgruppen sicher und attraktiv Velo fahren können.

Für den **Bund** bestimmt das VWG:

- Er muss auf seinen Strassen (ca. 500 km Nationalstrassen 3. Klasse und Anschlussbauwerke der Autobahnen) Velowege «in hoher Qualität planen und erstellen».
- Er muss für angemessenen Ersatz sorgen, wenn Velowegnetze oder Teile davon aufgehoben werden müssen.
- Er muss die Öffentlichkeit informieren über – die Bedeutung von Velowegnetzen für die Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs – Grundlagenwissen in Bezug auf die Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen.
- Er muss harmonisierte Geobasisdaten über die Qualität und die Benutzbarkeit der Velowegnetze publizieren und die Velowegnetze in den Landschaftsmodellen und Landeskarten abbilden.
- Er kann die Kantone und Gemeinden sowie Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen.
- Er kann für Beratung, Grundlagenarbeit und Information private Fachorganisationen beiziehen, die im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sind.

Für die **Kantone** bestimmt das VWG:

- Sie müssen Velowegnetze inklusive Abstellanlagen in behördenverbindlichen Plänen festhalten (innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des VWG, d.h. bis 31.12.2027) und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des VWG (d.h. bis 31.12.2042) umsetzen.
- Sie müssen für die Erfüllung der Aufgaben sorgen, falls sie die Planung an ihre Gemeinden delegieren.
- Sie müssen die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen an der Planung beteiligen.
- Sie müssen bei der Planung die quantitativen und qualitativen Vorgaben gemäss Gesetz berücksichtigen.
- Sie müssen Velowege ersetzen, wenn sie nicht mehr befahrbar sind oder über längere Strecken von Motorfahrzeugen zu stark oder schnell befahren werden.
- Sie müssen ihre Fachstellen für Velowege bezeichnen und deren Aufgaben festlegen.
- Sie können für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie für die Information über diese Netze private Fachorganisationen beiziehen.
- Sie können den privaten Fachorganisationen Aufgaben in diesen Bereichen übertragen.

Der Bundesbeschluss Velo zur Änderung des Art. 88 der Bundesverfassung wurde am 23. September 2018 von allen Kantonen und 73,6% der Stimmenden angenommen. Die grösste Zustimmung erfuhr die Vorlage im Kanton Waadt (86,3%), die schwächste im Kanton Obwalden (57,2%). Der Bundesbeschluss war der direkte Gegenvorschlag zur Velo-Initiative, die von Pro Velo Schweiz zusammen mit anderen Organisationen im Jahre 2015 lanciert worden war. Die Initiative wurde im Frühling 2016 eingereicht und im Anschluss an den Parlamentsbeschluss über den direkten Gegenvorschlag zurückgezogen.

(Quelle: Pro Velo Schweiz)

Gerne beraten und unterstützen wir Sie tatkräftig, um den Rückenwind zu nutzen und den Veloverkehr weiter zu stärken. Unser Angebot im Veloverkehr finden Sie unter kontextplan.ch

Bild: zvg

GASTKOMMENTAR

«Es braucht verbindliche und konsequent umgesetzte Velostandards»

VON MICHAEL LIEBI



Michael Liebi, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Stadt Bern

«Der Umbau der Hauptstrassen zu stadt- und menschenverträglichen öffentlichen Räumen stellt eine der Hauptaufgaben der Raum- und Verkehrsplanung dar.»

Etablierte Velostädte in den Niederlanden (und anderswo) zeichnen sich dadurch aus, dass man sich bezüglich Routenfindung keine Gedanken machen muss. Ganz selbstverständlich fährt man der Nase nach seinem Ziel entgegen. Verfährt man sich ausnahmsweise und landet versehentlich auf der Parallelstrasse, spielt dies keine Rolle. Denn auch dort ist die Veloinfrastruktur den Verhältnissen entsprechend ausgebaut. Signale oder Markierungen, die einem den Weg weisen sollen, sind meist überflüssig. Die Wegfindung erfolgt entlang den einprägsamen Strassenachsen und den städtebaulichen Markpunkten und damit dem natürlichen Orientierungssystem, welches einen auch als Fussgängerin oder Autofahrer leiten würde.

Gemeinsam ist guten Velostädten also, dass auf allen Strassen ein adäquater Velostandard vorhanden ist. Schliesslich hat der Veloverkehr die gleichen Bedürfnisse wie alle anderen Verkehrsmittel auch: ein flächendeckendes Netz von Zielort zu Zielort, welches die notwendigen Sicherheits- und Komfortstandards stets gewährleistet. Man stelle sich zum Vergleich vor, fürs Auto gäbe es nur wenige ausgewählte Hauptrouten, welche immer wieder Umwege und Lücken aufweisen, und auf den meisten übrigen Strassen wären die wichtigsten Sicherheitsstandards nicht oder nur schlecht eingehalten...

Dass planerisch Veloroutennetze festhalten werden, ist trotzdem sinnvoll. Die Veloroutennetze dienen der Priorisierung, sowohl bezüglich der behördlichen Aufgabenplanung, wie auch der Interessensabwägung innerhalb des Strassenraumes. Vor allem für die Aufbauphase stellen die Veloroutennetze eine

wichtige Arbeitsgrundlage dar. Grundlage der Netzpläne bilden die Wunschlinien der Velofahrenden. Das Ziel der Netzplanung muss stets die flächige Erschliessung sein.

Nicht zielführend ist hingegen der Ansatz, mittels Veloroutenplanung den Veloverkehr auf wichtigen Routen «bündeln» zu wollen. Denn damit werden die realen Bedürfnisse des Veloverkehrs auf den übrigen Strassen negiert. Was es vielmehr braucht, sind verbindliche Velostandards, welche auf allen Strassen umgesetzt werden müssen. Das entsprechende Instrumentarium ist seit Langem bekannt und besteht für die Schweiz hauptsächlich darin, dem Velo einen eigenen, angemessenen Raum zu verschaffen, der alle Velofahrenden «von Acht bis Achtzig» zur Benutzung einlädt.

Die konsequente Anwendung der guten Velostandards auf allen Strassen bringt zudem einen wichtigen Punkt aufs (politische) Parkett: natürlich wird es herausfordernd sein, den erwünschten Velostandard auf den städtischen Hauptstrassen zu erreichen. Aber genau dort liegen die wichtigen Wunschlinien, genau dort liegt das grösste Velopotenzial.

Den städtischen Hauptachsen kommt als Grundgerüst des öffentlichen Raumes eine eminent hohe symbolische und praktische Bedeutung zu. Ihre Gestaltung und Flächenverteilung widerspiegelt die gesellschaftlichen Werte, ihr Verkehrsangebot definiert die künftige Verkehrsnachfrage. Den Veloverkehr «durchs Quartier führen» zu wollen, weil es entlang der «Hauptstrassen» zu viel «Verkehr» hat, oder weil es im «Quartier schöner» ist, tritt an den eigentlichen Zielen einer nachhaltigen Mobilitätsplanung vorbei und legt nebenbei offen, wie stark der motorisierte Verkehr unsere Sprache und unser Denken vereinnahmt hat.

Der Umbau der Hauptstrassen zu stadt- und menschenverträglichen öffentlichen Räumen stellt deshalb eine der Hauptaufgaben der Raum- und Verkehrsplanung dar. Die Planung eines guten Velostandards gehört immer dazu. Als Zielbild dienen sollte deshalb die Aussage des dänischen Architekten Steven Fleming: die Stadt der Zukunft wird nicht Veloinfrastruktur haben, sondern Veloinfrastruktur sein. ▀

Austausch und Motivation

Das diesjährige Gemeindetreffen vom September in Zürich stand ganz im Zeichen der Frage, wie Gemeinden das Potenzial von öffentlichen Räumen effektiv nutzen können. Die eintägige Veranstaltung, organisiert von Kontextplan, stiess einmal mehr auf reges Interesse. Im Vordergrund standen nebst informativen Vorträgen zum Thema der Erfahrungsaustausch unter den Teilnehmer*innen. Und diese schätzten die Möglichkeit zum Diskurs, wie eine Auswahl an Reaktionen zeigt.

TEXT & FOTOS FLAVIAN CAJACOB

Impressionen und Resultate zum Gemeindetreffen 2022



«Ich finde es beeindruckend, wieviel Wissen, Erfahrungen und Good-Practice-Beispiele im gemeinsamen Austausch zu den Themen Fuss- und Veloverkehr, Klima und Hitzeminderung im öffentlichen Raum von den Teilnehmenden geteilt wurde.»

Stephanie Tuggener, KONTEXTPLAN



«Durch den Austausch wurde mein Netzwerk erweitert und die Möglichkeiten zur weiteren Zusammenarbeit initiiert.»

Anna Krawiec, Projektleiterin Stadtplanung, Stadt Thun



«Ideen und Projekte, die an einem Ort nicht möglich sind, kommen andernorts dank etwas Sauerstoff oder Rückenwind herrlich zum fliegen. Solch ein fachlicher wie praktischer Austausch quer durch die Deutschschweiz finde ich erfrischend.»

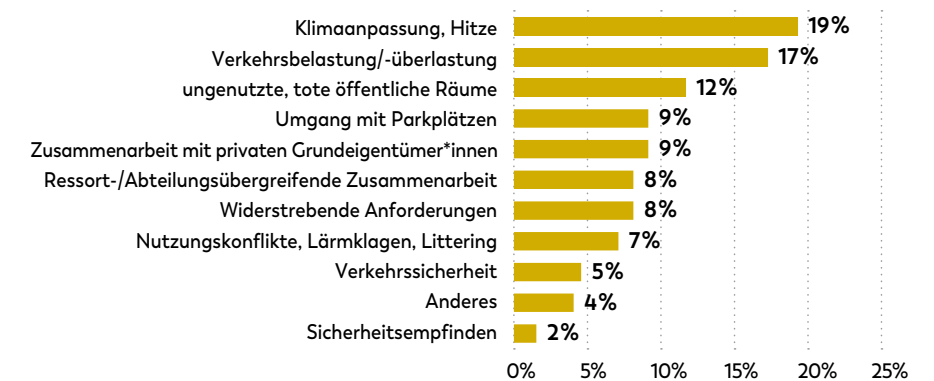
Georg L'Homme, Projektleiter Stadtentwicklung, Gossau SG

Das alljährlich stattfindende Gemeindetreffen ist die Wissens- und Austauschplattform des Netzwerks «Gemeinden mit Qualität». Im Rahmen dessen hat KONTEXTPLAN bei Mitarbeitenden von Verwaltungen und Exekutive-Mitgliedern sowie weiteren Interessierten eine Online-Umfrage durchgeführt, um die Bedeutung von öffentlichen Räumen und der damit zusammenhängenden Fragen in Erfahrung zu bringen.

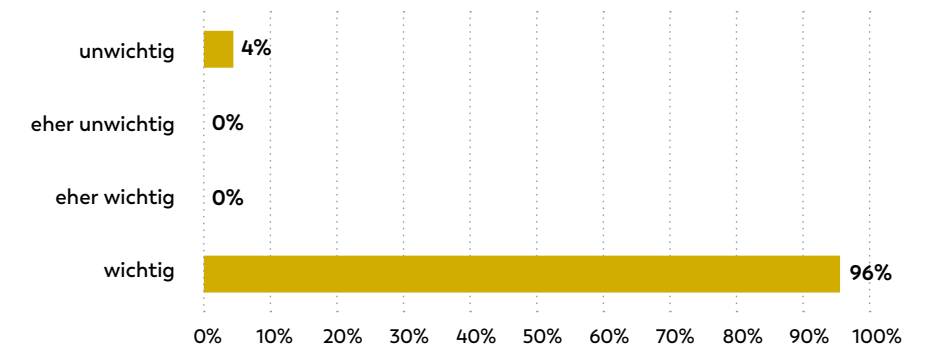
Alle Ergebnisse finden Sie unter kontextplan.ch.

Das Gemeindetreffen – Interessante Informationen und ein fachlicher Austausch auf Augenhöhe.

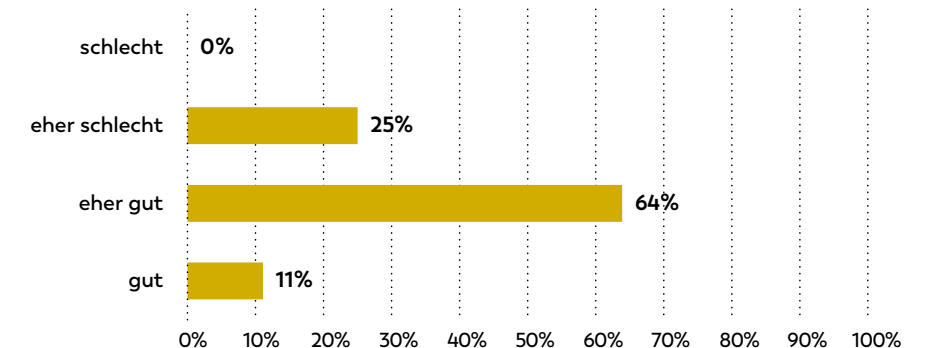
Welches sind die drängendsten Themen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum? (Mehrfachantworten möglich)



Wie schätzen Sie die Bedeutung der Veloförderung für die Verbesserung der Qualität im öffentlichen Raum ein?



Wie beurteilen Sie die öffentlichen Räume in Ihrem Wohnort?



Quelle: Umfrage Kontextplan AG 2022

«Der Fahrradverkehr hat auch im Winter oberste Priorität»

Ob Neuschnee oder Blitzeis: Der Winter stellt Velofahrer*innen wie Strassenunterhaltsdienste immer wieder vor grosse Herausforderungen. Florian Aschbacher, Leiter Betrieb und Strassenunterhalt der Stadt Luzern, über die Tücken der kalten Jahreszeit auf öffentlichen Strassen und Wegen.

INTERVIEW FLAVIAN CAJACOB



Bild: zvg

Schneeräumen, damit der Verkehr fließen kann. In Luzern darf der Strassenunterhaltsdienst nicht präventiv gegen winterliche Ereignisse vorgehen.

Florian Aschbacher, der Winter steht vor der Tür. Inwiefern unterscheidet sich der Strassenunterhalt in der kalten Jahreszeit von jenem im Sommer?

Zu tun haben wir immer, egal, ob jetzt Sommer ist oder Winter. In der warmen Jahreszeit sind die Menschen naturgemäss häufiger draussen, das wirkt sich mitunter auf die Abfallmenge aus, die wir gerade an Wochenenden jeweils wegräumen müssen – Stichwort «Littering». Im Herbst wiederum fällt das Laub von den Bäumen und im Winter gilt ein wichtiges Augenmerk der Sicherstellung des Strassenverkehrs, also dem Enteisen von Fahrbahnen oder der Schneeräumung.

Wann beginnt in der Stadt Luzern die Planung für den Winter?

Mit der Einsatzplanung beginnen wir bereits im August. Unserem Ressort Betrieb und Strassenunterhalt gehören insgesamt rund 120 Personen an. Für das Winterhalbjahr, das bei uns planerisch vom 1. November bis zum 31. März dauert, werden jeweils zwei Drittel von ihnen in Bereitschaft versetzt. Das bedeutet, dass diese Mitarbeitenden je nach Notwendigkeit auch mal am frühen Morgen oder spät abends eine Sonderschicht schieben müssen. Nach zwei Wochen Bereitschaftsdienst gibt es dann dafür eine Woche frei.

Die Winter werden immer milder, trotzdem müssen Sie stets vorbereitet sein, falls einmal Schnee fallen sollte. Auf welcher Grundlage fassen Ihre Entscheide, ob beispielsweise die Schneeräumfahrzeuge aufgeboden oder Salz gestreut werden soll?

Die Stadt Luzern ist dahingehend ein bisschen speziell. Aufgrund eines politischen Entscheides ist es uns als Strassenunterhaltsdienst nämlich nicht erlaubt, präventiv gegen winterliche Ereignisse vorzugehen. Wir dürfen also nicht nachmittags wohlwollend Salz streuen, wenn die Wetterprognose für die nächste Nacht Eisbildung voraussagt. Aus ökologischer Sicht macht das natürlich Sinn, aber für uns bedeutet es in manch einer Situation, sehr intuitiv und vor allem sehr rasch zu entscheiden.

Worauf stützen Sie sich bei diesen Entscheiden?

Auf der einen Seite auf Erfahrung, auf der anderen nehmen wir einen Augenschein vor. Meine Kollegen und ich, die wir uns turnusgemäss die Einsatzleitung teilen, fahren im Winterhalbjahr jeden Morgen spätestens um drei Uhr die Stadt ab und verschaffen uns insbesondere an neuralgischen Punkten einen Überblick zur Situation. Liegt Schnee oder hat sich Eis gebildet, werden

die entsprechenden Massnahmen in die Wege geleitet und die Kollegen mit den Schneeräumfahrzeugen oder den Salzkübeln aufgeboden.

Wie häufig im Jahr passiert dies?

Volleinsätze erfolgen pro Saison drei bis vier Mal, kleinere Salzeinsätze natürlich öfters. Aber ich kann mich durchaus an Winter erinnern, da haben wir bis zu zwanzig Mal «das grosse Kino» abgezogen.

Welche Rolle spielen eigentlich Velofahrer*innen im Gesamtkonzept des Winterdienstes?

Eine immer wichtigere! Auf den Hauptverkehrsachsen hat der Fahrradverkehr genauso wie der Öffentliche Verkehr, der Motorisierte Individualverkehr und das Fussvolk erste Priorität. Das bedeutet, dass deren Wege und Fahrbahnen sowie die wichtigen Übergänge von Schnee befreit und enteist werden müssen, damit ein sicheres Vorankommen gewährleistet ist.

Trotzdem nerven sich gerade Fahrradfahrer*innen immer mal wieder, weil der Schnee vom Räumfahrzeug auf dem Radweg «parkiert» wird.

Das sollte grundsätzlich natürlich nicht sein. Und ich denke, dass dies auch nicht mit Absicht passiert, sondern quasi in der Hitze des Gefechtes. Aber es liegt halt auch in der Natur der Sache, dass gerade Neuschnee von der Fahrbahn in Richtung Rand hin geräumt werden muss, weil dort die Zugänge zur Kanalisation liegen, in die das Schmelzwasser dann letztlich abfließen kann. Da kann es natürlich schon mal geschehen, dass gerade ein Velostreifen beeinträchtigt oder blockiert wird. Aber eben: Es sollte eigentlich nicht passieren.

Gäbe es keine Alternativen?

Bei mir ging schon mal die Anregung ein, den Schnee doch gegen die Fahrbahnmitte hin zu räumen. Aus vorab geschilderten Gründen ist das allerdings kaum praktikabel. Ich denke eher, dass es mehr darum geht, die Sensibilität bezüglich des Veloverkehrs ganz allgemein zu fördern. Und man muss ja auch sehen, dass gerade in den urbanen Zentren der Schneefall nur ein sporadisch vorkommendes Ereignis ist und nicht unbedingt zu den allergrössten Problemen zählt, die der Verkehr zu bewältigen hat.

Wer haftet eigentlich, wenn eine Velofahrerin, ein Velofahrer bei winterlichen Verhältnissen verunfallt?

Gemäss der sogenannten Werkeigentümerhaftung im Obligationenrecht der Strasseneigentümer. In unserem Fall also wäre es die Stadt Luzern. Dies aber nur, wenn der Unterhalt offensichtliche und klare Mängel aufweist, wir also beispielsweise eine vereiste Fläche nicht gesalzt hätten. In erster Linie liegt es aber im Interesse und auch in der Verantwortung der Strassen-



Florian Aschbacher ist Leiter Betrieb und Strassenunterhalt im Tiefbauamt der Stadt Luzern. Er ist zudem Dozent an sfb Bildungszentrum. Das öffentliche Strassennetz der Stadt Luzern erstreckt sich über 175 Kilometer und beinhaltet 88 Brücken.

benutzer*innen, die Fahrweise und das Verhalten den gegebenen Bedingungen anzupassen. Das gilt insbesondere mit Blick auf schneebedeckte, vereiste oder frisch geräumte Wege und Strassen.

Mögen Sie persönlich eigentlich den Winter?

Grundsätzlich ja. Was meine und die Arbeit meiner Kolleginnen und Kollegen anbelangt, so hoffe ich hingegen schon eher auf einen milden Winter. Für mich, der im Entlebuch wohnt, ist es aber auch immer amüsant, mitzuverfolgen, was für Reaktionen ein bisschen Schnee in den Städten auszulösen vermag. Bei uns gibt es viel häufiger und viel mehr davon – aber ein Thema, das ist der Schnee bei uns auf dem Land kaum einmal. ▀

IMPRESSUM

Herausgeber Kontextplan AG
3011 Bern | Gutenbergstrasse 6 | 031 544 22 55
4500 Solothurn | Biberiststrasse 24 | 032 626 59 26
8002 Zürich | Seestrasse 41a | 043 544 05 55
info@kontextplan.ch
Art-Direktion grafik@amidaplatz.ch
Redaktion Flavian Cajacob | flaviancajacob.ch
Mitarbeitende dieser Ausgabe
Julian Baker
Auflage 1500 Stück
Erscheint 2x jährlich
Für Nachbestellungen wenden Sie sich bitte an den Herausgeber.

Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nach Absprache mit Kontextplan möglich.

Thun, Aarequai

«Es ist faszinierend zu beobachten, wie vielseitig Lebensräume genutzt werden können und unterschiedliche Nutzungsansprüche nebeneinander Platz finden. Die Herausforderung und zugleich Freude meiner täglichen Arbeit besteht darin, diese ortsspezifischen Gegebenheiten zu berücksichtigen und dadurch einen Beitrag an einen attraktiven Lebensraum zu leisten.

Larissa Wyss, BSc. FH in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung,
Projektleiterin bei Kontextplan