



KONTEXTPLAN – VELOPLANUNG MIT QUALITÄT



NEUES VELOWEGGESETZ

→ ÜBERSICHT

Das neue Veloweggesetz verpflichtet Kantone innerhalb der nächsten fünf Jahre ein durchgängiges Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und dieses innerhalb von 20 Jahren zu realisieren. Teilweise sind aber auch die Gemeinden und Regionen in der Pflicht: Viele Kantone haben diese Aufgaben nämlich zum Teil an sie delegiert.

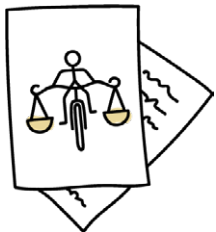
Velowegnetze, die für den Alltag gedacht sind, liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten. Sie umfassen Strassen, Radstreifen, Radwege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und umfassen unter anderem signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen.

Die Velowegnetze müssen gemäss Veloweggesetz auch gewissen Qualitätskriterien entsprechen, damit sie sicher und attraktiv sind.

KONTEXTPLAN verfügt über langjährige fundierte Erfahrung im Bereich Veloplanung. Wir unterstützen Kantone und Gemeinden, z.B. bei der Erarbeitung von Velonetzplänen, Qualitätsstandards und bei der Projektierung.

Insgesamt stehen wir für eine gesamtheitliche Planung. Auf den nachfolgenden Seiten folgt ein Überblick auf die Angebote im Bereich Veloverkehr.



Weitere Hinweise

- Velonetzplanung
- Standards / Arbeitshilfen / Leitfäden
- Gesetzestext Veloweggesetz
- Website Bundesamt für Strassen – Langsamverkehr



Der Veloverkehr ist neben dem Fussverkehr die siedlungsverträglichste Mobilitätsform.

Das grösste Potenzial für den Veloalltagsverkehr liegt in den Städten und Agglomerationen. Mit zunehmender Dichte steigen aber auch die Anforderungen: Verkehr, Aufenthaltsqualität, Entsiegelung, Wirtschaft, Gastronomie, Denkmalschutz und Verdichtung etc. stellen vielseitige Ansprüche an den beschränkten Raum. Die aktuelle Zunahme des Veloverkehrs ist erfreulich. Die Grenzen der gemeinsamen Führung mit dem Fussverkehr sind aber aufgrund des Konfliktpotenzials erreicht. Um gute und verträgliche Lösungen zu finden, ist es zentral die Veloplanung nicht als Einzeldisziplin, sondern in einem Gesamtkontext zu betrachten.

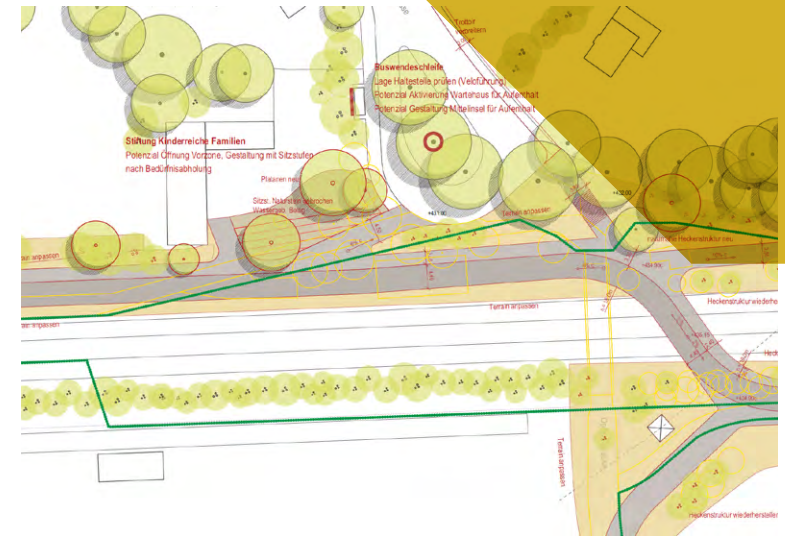
Eine wichtige Kompetenz von KONTEXTPLAN ist demnach unseren Kund:innen bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und damit bei der Entwicklung von Lebensräumen mit Qualität zu unterstützen.

Ausgehend von unserer Geschichte, bieten wir umfassende Dienstleistungen in den Bereichen Mobilitäts- und Verkehrsplanung, Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung, Führung, Moderation und Projektmanagement sowie Areal- und Projektentwicklung an. Dabei achten wir im Rahmen einer integralen Planung stets auf Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen diesen Feldern. In der Auseinandersetzung mit den uns übertragenen Projekten behalten wir neben den konkreten Fragestellungen immer auch das grosse Ganze im Auge: Den Kontext eben.



Referenzbeispiele

- Zürich, Velovorzugsroute Andreasstrasse
- Zürich, Potenzialstudie Thurgauerstrasse



Vorstudie Velovorzugsroute Andreasstrasse, Ausschnitt



Lebensräume mit Qualität (Symbolbild)

VELOBAHNEN

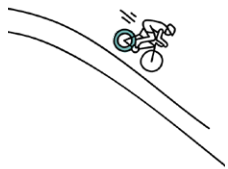
→ ÜBERSICHT

Velobahnen werden je nach Region als «Veloschnellrouten», «Velovorzugsrouten», «Velovorrangrouten» o.ä. bezeichnet.

Das erwartete Verkehrswachstum in den Agglomerationen stellt die Verkehrsplanung vor einige Herausforderungen. Ein verkehrsplanerischer Lösungsansatz ist es, den motorisierten Verkehr auf stadtverträglichere Verkehrsmittel wie z.B. das Velo oder E-Bike zu verlagern. Velobahnen stellen dabei ein zukunftssträchtiges und relativ neues Element für den Veloverkehr dar, um vor allem Pendler:innen schnell, direkt und sicher von Wohngebieten zu den Arbeitsplatzgebieten und zum Zentrum zu führen. Sie sind mit ihrer hochwertigen Infrastruktur die ausgewiesenen Premiumverbindungen im Veloverkehr.

Je nach Lage der Velobahn überlagern sich verschiedenste Ansprüche (z.B. Fruchtfolgeflächen, Naturschutz, Entsiegelung, Städtebau etc.) an den begrenzt vorhandenen Raum. Insbesondere der dichte urbane Raum mit seinen vielfältigen Nutzungen und Ansprüchen sowie potenziellen Nutzungskonflikten macht eine entsprechend sorgfältige Planung nötig.

KONTEXTPLAN zählt zu den Pionieren bei der Forschung und Planung von Velobahnen in der Schweiz. Wir bieten unseren Kund:innen mit unserer praktischen Erfahrung und unserem Fachwissen, ein optimales und effizientes Umfeld zur Planung und Ausführung. Die Palette reicht dabei von der Erstellung von Potenzialanalysen, Korridorstudien, Bewertungen und Standards über Vorstudien bis hin zum Vorprojekt bzw. Bauprojekt.



Referenzbeispiele

- ASTRA, Handbuch Velobahnen (in Arbeit)
- Winterthur, Gesamtkonzeption Veloschnellroute 2
- SVI Forschungsarbeit Veloschnellrouten
- Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss-Biel



Anforderungen an Veloschnellrouten



Bern, Richtungsradweg auf Velohauptroute (Symbolbild)

VELONETZPLANUNG

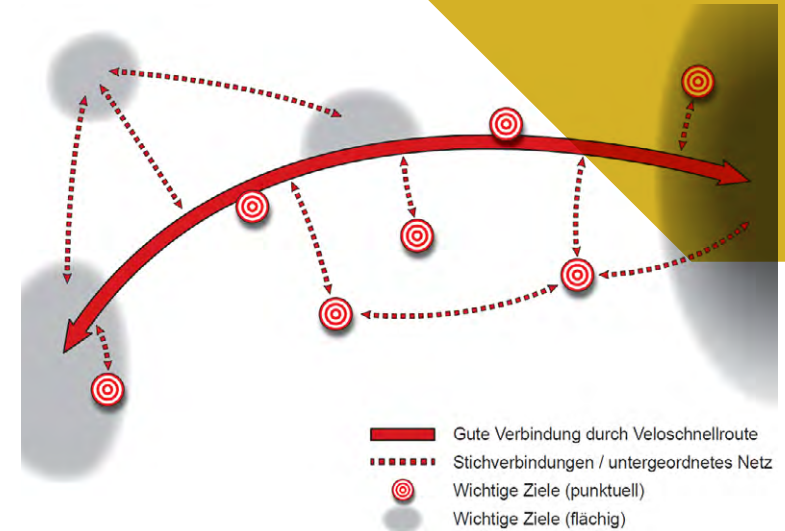
→ ÜBERSICHT

Das Veloweggesetz verpflichtet Kantone und Gemeinden innerhalb der nächsten 5 Jahre ein durchgängiges Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und dieses innerhalb von 20 Jahren zu realisieren. Die Velowege müssen dabei zusammenhängend, durchgehend, direkt und sicher sein sowie alle wichtigen Orte erschliessen. Zudem sollen sie möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden.

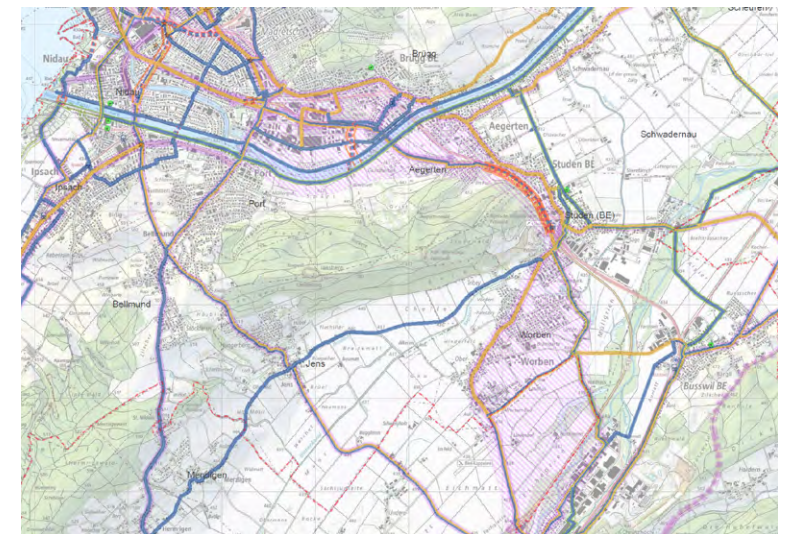
KONTEXTPLAN bietet massgeschneiderte Lösungen für den spezifischen Ort sowie die jeweiligen Bedürfnisse und Möglichkeiten an. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung in der Velonetzplanung gehen wir dabei entsprechend systematisch und effizient vor. Als Basis dient eine zielgerichtete Analyse der vorhandenen Grundlagen sowie die Auswertung der Velounfälle und des Umsetzungsstands bestehender Planungen.

Ergänzend bieten wir eine GIS-Velopotenzialanalyse an, um anhand der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten die (zukünftigen) Wunschlinien und das Aufkommen des Veloverkehrs zu bestimmen.

Basierend darauf wird in Abstimmung mit lokalen/regionalen Stakeholdern ein Velonetz konzipiert. Zudem werden Schwachstellen identifiziert, der Handlungsbedarf bestimmt und daraus die Massnahmen abgeleitet, die in einem massgeschneiderten Umsetzungsprogramm festgehalten werden.



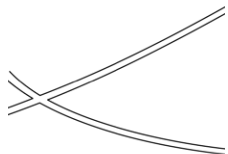
Aufbau eines Velonetzes



Velonetzplan Biel-Seeland, Ausschnitt

Referenzbeispiele

- Kanton Bern, Sachplan Veloverkehr und Velovorrangrouten
- Kanton Solothurn, Netzplan Velo
- Biel-Seeland, Regionale Velonetzplanung



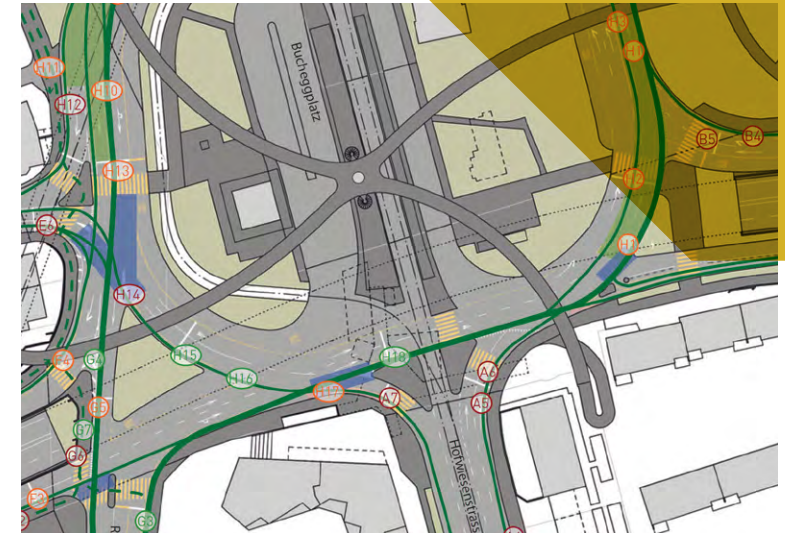
Verkehrssicherheit wird bei KONTEXTPLAN gross geschrieben. Dies gilt insbesondere auch für den Veloverkehr. Ziel ist es mit einer sicheren Infrastruktur das Umsteigen zu fördern. Dabei haben wir das Motto «acht bis achtzig» stets im Blick: Anlagen für den Veloverkehr sollen demnach für alle Alterskategorien und Anspruchsgruppen sicher und selbsterklärend zu befahren sein. Dies gilt sowohl für den Alltagsverkehr wie auch für den Freizeitverkehr.

KONTEXTPLAN hat gleich mehrere zertifizierte Auditor:innen/Inspektor:innen in den Bereichen Road Safety Audit (RSA), Road Safety Inspection (RSI) und Black Spot Management (BSM). Wir prüfen für Sie Strassenprojekte in allen Projektstufen, bevor es zur Umsetzung kommt. So sollen mögliche Sicherheitsdefizite bereits in der Planung erkannt und vermieden werden. Unsere Inspektor:innen prüfen zudem bestehende Verkehrsanlagen mit dem Fokus «Sicherheit des Veloverkehrs» und zeigen mit Massnahmenvorschlägen Möglichkeiten auf, um die Velosicherheit zu verbessern. Diese Inspektionen können sowohl für gesamte Velorouten durchgeführt werden, als auch nur für lokale Betrachtungen in Anspruch genommen werden. Eine detaillierte Untersuchung des Unfallgeschehens kann bei Bedarf ergänzt werden.



Referenzbeispiele

- Zürich, Velosicherheitscheck Route 21
- Zürich, Sanierung Velo-Unfallschwerpunkt Bucheggplatz
- Luzern, BGK Schweizerhofquai, RSI
- Stäfa - Hombrechtikon (ZH), RSA Radweg



Defizitplan Veloverkehr, Ausschnitt

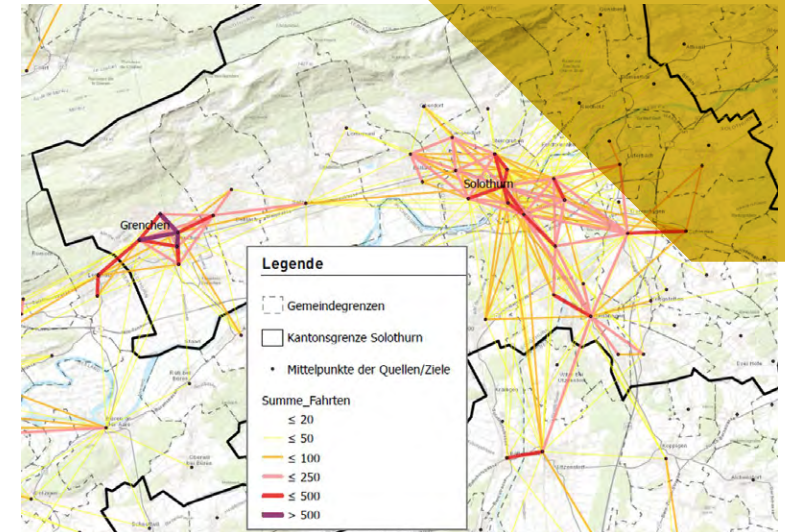


Neue Situation Bucheggplatz, Zürich

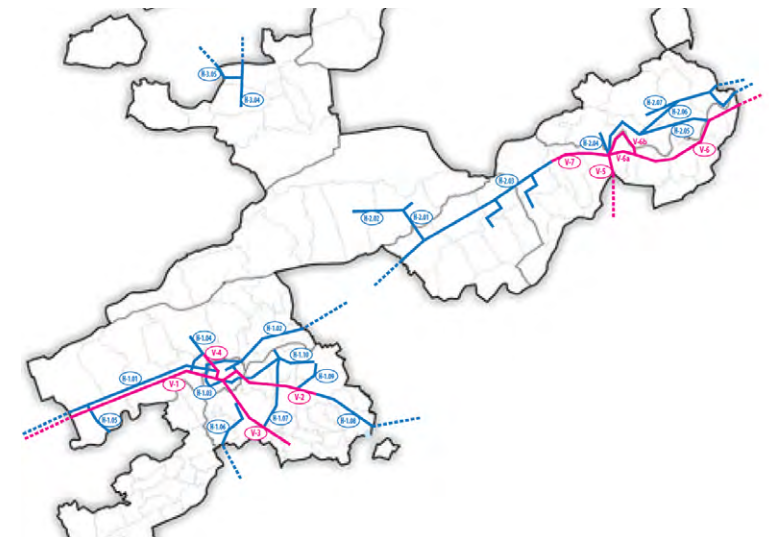
Damit Gelder und Ressourcen für die Veloförderung zielgerichtet und effizient eingesetzt werden, sollte das Velonetz dort geplant werden, wo das grösste Potenzial zu erwarten ist. Dazu werden GIS-basierende Potenzialanalysen eingesetzt.

KONTEXTPLAN hat bereits 2013 für den Kanton Bern eine neue Methode zur Abschätzung des Velopotenzials entwickelt und seither in diversen Projekten stetig weiterentwickelt. Diese GIS-basierte Velopotenzialanalyse berücksichtigt verschiedene Daten, insbesondere Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze im Veloeinzugsgebiet. Damit können in einem ersten Schritt die wichtigsten Quell- und Zielorte des Veloverkehrs identifiziert werden. Danach werden die Wunschlinien inkl. des potenziellen Veloverkehrsaufkommens (DWV-Wert) berechnet und grafisch dargestellt. Eine Umlegung des Potenzials auf das Netz kann ebenfalls automatisch erfolgen.

Auf Basis der Potenzialanalyse und in Abstimmung mit lokalem Know-How kann in einem nächsten Schritt das Velonetz entworfen werden. Das jeweilige Velopotenzial dient dabei zur Differenzierung von Korridoren für Velobahnen, Velohaupttrouten oder dem Basisnetz.



Velopotenzialanalyse Solothurn, Ausschnitt



Übersichtskarte geplante Velorouten, Ausschnitt



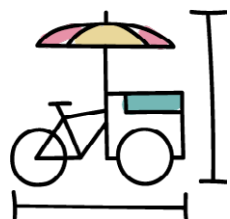
Referenzbeispiele

- Kanton Bern, Sachplan Veloverkehr und Velovorrangrouten
- Kanton Solothurn, Velopotenzialanalyse als Basis für die Netzplanung

Bei der Planung von Veloinfrastrukturen sind diverse Personen und Stellen beteiligt. Prinzipiell gelten dabei immer die einschlägigen Normen. Je nach Gebiet, Veloverkehrsaufkommen oder Netzkategorie gibt es aber unterschiedliche Erwartungen an die Qualität und Dimensionierung der Infrastruktur. Zudem werden auch gewisse Details regionsspezifisch unterschiedlich gehandhabt. Folglich besteht die Gefahr, dass je nach Projekt unterschiedliche Dimensionierungs- und Gestaltungsgrundsätze angewendet werden.

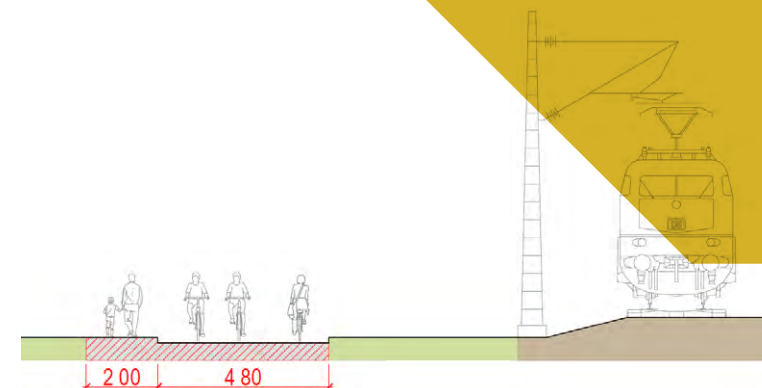
Um dies zu verhindern und eine einheitliche sowie in sich stimmige Veloinfrastruktur auf kantonaler, regionaler oder auch kommunaler Stufe zu realisieren, sind Standards, Arbeitshilfen oder Leitfäden eine wichtige Basis. Sie erleichtern auch die Diskussion, wenn es um projektspezifische Details geht. Zudem ermöglichen sie insgesamt schneller und ohne Reibungsverluste zu einer sicheren, bedarfsgerechten und kohärenten Veloinfrastruktur zu kommen.

Bei der Erarbeitung von Standards / Arbeitshilfen / Leitfäden kann KONTEXTPLAN auf eine breite Erfahrungs- und Wissensbasis zurückgreifen. Zudem werden alle relevanten Stakeholder mit einbezogen, um spezifische Bedürfnisse einzuflechten und eine breite Abstützung zu erreichen.



Referenzbeispiele

- Kanton Bern, Sachplan Veloverkehr und Velovorrangrouten
- Kanton Obwalden, GVK und Standards Veloverkehr
- Kanton Basel Stadt, Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr
- ASTRA, Handbuch Velobahnen (in Arbeit)



Zielquerschnitt Velovorzugsrouten 2 Winterthur



Zweirichtungsradschwergewicht auf der Dreirosenbrücke in Basel (Symbolbild)

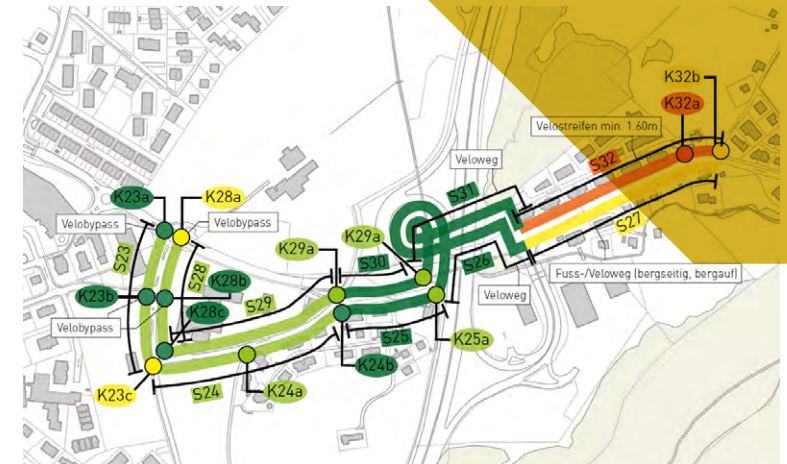
BEWERTUNG / BEWERTUNGSTOOLS

→ ÜBERSICHT

Bei einer Vielzahl von Veloprojekten kann es zielführend sein, verschiedene Varianten zu entwickeln und diese systematisch miteinander zu vergleichen. Ziel ist es immer die Bestvariante zu finden und diese auch argumentativ begründen zu können. Je nach Projektstufe (z.B. Korridorstudie oder Vorprojekt) kommen andere Bewertungsmethoden zum Einsatz.

KONTEXTPLAN hat im Rahmen diverser Veloplanungen stufengerechte Werkzeuge entwickelt und stetig verfeinert. Für Korridor- und Machbarkeitsstudien bei Velovorrangrouten wenden wir zum Beispiel ein auf die jeweilige Kundschaft angepasstes Bewertungstool an, welches unter anderem auf unserer Forschungsarbeit Veloschnellrouten basiert. Soll bei der Bewertung der Fokus auf dem Sicherheitsempfinden der Velofahrenden liegen, eignet sich eine Bewertung mittels des so genannten Level of Traffic Stress (LTS). Diese Bewertung macht Aussagen darüber welche Anspruchsgruppen eine bestimmte Veloinfrastruktur nützen werden.

Im Rahmen einer integralen Planung werden neben dem Veloverkehr natürlich auch andere Themen wie etwa Stadtraum, Aufenthaltsqualität oder die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmender mitberücksichtigt. Unsere Velobewertungen können mit weiteren, massgeschneiderten Kriterien zu eine Gesamtbewertung zusammengeführt werden.



LTS-Bewertung Sarnen - Kerns, Ausschnitt



Referenzbeispiele

- Solothurn, Erarbeitung LTS für Ergänzungsrouten
- Obwalden, Veloverkehrsanlage Sarnen - Kerns (LTS)
- Bern, Velovorrangroute Wangental (Korridorstudie)
- Kanton Bern, Korridorstudie Velovorrangroute Lyss-Biel

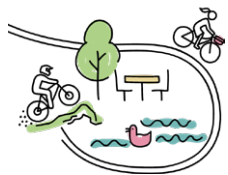
Kriterien	ermittelter Wert	Bewertung								
		Sehr Gut	Gut	Genügend	Ungenügend	No go				
SICHER	Führungsformen	62% Kat. 1	38% Kat. 2	0% Kat. 3						
	Homogenität	0.6 Wechsel / km								
	Gefahrenstellen	0.0 Gefahrenstellen / km								
	Sicherheitsempfinden	0.6 Stellen / km								
ATTRAKTIV	Fahrfluss	0.6 Unterbrechungen / km								
	Level of Service (LOS)	Strecke: LOS B Knoten: LOS A bis B								
	Belag	100% glatter Asphalt								
	Umfeldqualität	Attraktive Umgebung								
SCHNELL	Direktheit	Direktheit D < 261%								
	Erschließung	Ungenügend								
	Anhaltesichtweiten und Kurvenradien	< 18 km/h für alle Radien und Sichtweiten								

Bewertungstool Velovorrangrouten, Ausschnitt

Das neue Veloweggesetz verpflichtet die Kantone auch ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz für Freizeitverkehr zu planen und zu realisieren. Beim Freizeitverkehr unterscheidet man dabei in der Regel zwischen dem so genannten Velowandern und dem Mountainbiken. Während bislang viele Netz- und Richtpläne den Freizeitverkehr auf den Velowanderrouten darstellen, kommt nun dem Mountainbiken eine zunehmend grössere Bedeutung zu. Zum Beispiel will der Kanton Bern seine Mountainbike-Routen in Zukunft gleich behandeln wie andere Freizeit-Velorouten. Er übernimmt 40% der Investitionskosten und signalisiert wichtige Routen.

KONTEXTPLAN weist bei der Konzeptionierung und Planung von Velofreizeitrouten vielfältige Erfahrungen auf. So werden sowohl für Velowanderrouten als auch Mountainbikerouten Linienführungs-, Umlegungs- und Signalisationskonzepte erstellt. Der ausgewiesene Massnahmenbedarf kann bis auf Bauprojektniveau inkl. Kostenschätzung vertieft werden.

Die beste Linienführung und optimale Signalisation wird dabei unter anderem mittels Befahrungen vor Ort ermittelt. Hier können unserer Expert:innen ihr Fachwissen mit ihrer Passion verbinden – nämlich dem Velofahren.

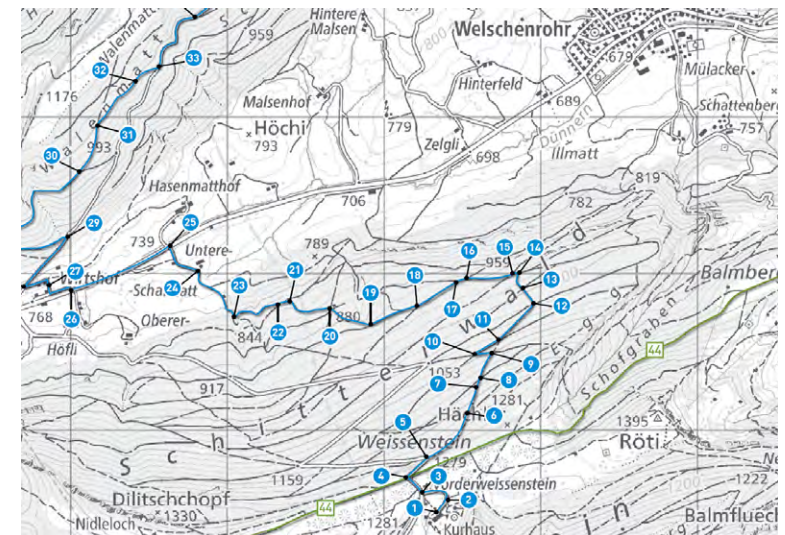


Referenzbeispiele

- Signalisationskonzept Veloroute 802
- Umlegungs- und Signalisationskonzept MTB-Route 44
- Routenumlegung und Signalisationskonzept Veloroute 7/97



Beschilderung gemäss Signalisationskonzept



Signalisationskonzept Erweiterung MTB-Route 44, Ausschnitt

Attraktive und sichere Velowegnetze sind wichtige Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung des Velos. Damit das Velo «von Tür zu Tür» für viele Verbindungen das beste Verkehrsmittel ist, müssen sowohl das Wegnetz als auch die Abstellmöglichkeiten die erwünschten Anforderungen erfüllen.

KONTEXTPLAN ist vertraut mit der Planung und Projektierung von Veloparkieranlagen. Unser Erfahrungsspektrum reicht von der Analyse auf Kantonsebene bis hin zur Konzeptionierung von grossen Parkieranlagen an Bahnhöfen.

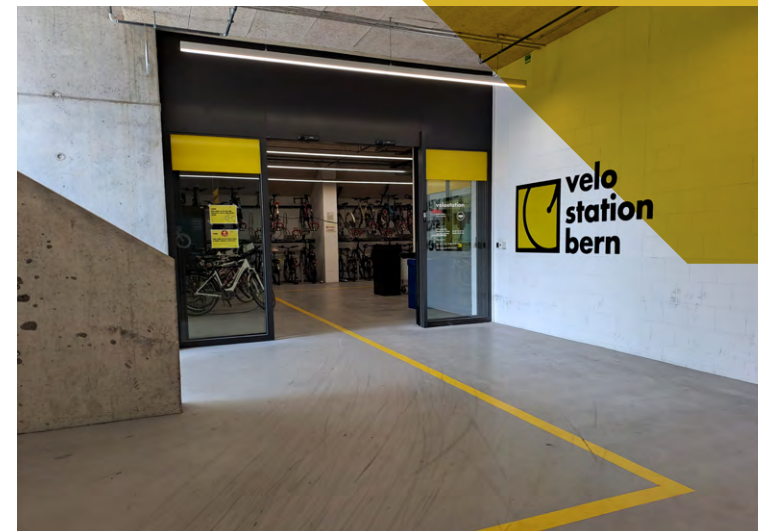
Bei grossen Verkehrsdrehscheiben ist ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen besonders wichtig, um eine schnelle und einfache Verknüpfung zwischen Veloverkehr und ÖV zu ermöglichen. Hier werden zunehmend Velostationen zur Abdeckung der stetig wachsenden Nachfrage geplant. Unsere Erfahrung reicht von Bestands- und Bedarfsanalysen, über Variantenstudien, dem Erstellen von Parkierungskonzepten, Machbarkeitsstudien, Pflichtenhefte für die Projektierungsphase bis hin zur Umsetzungsplanung. Wir helfen auch beim Erstellen des Betriebskonzepts und des Raumprogramms sowie der Auswahl des Parkierungssystems.

In Rahmen von (regionalen) Velonetzplanungen bieten wir nicht zuletzt auch Potenzialstudien für Bike+Ride Anlagen (B+R) an. Gestützt auf einer Analyse des Bestandes, der lokalen und regionalen Verkehrsströme sowie anhand des Innentwicklungspotenzials werden der Erneuerungs- und Ausbaubedarf bestehender B+R ermittelt und neue Anlagestandorte definiert.



Referenzbeispiele

- Kanton ZH, Erhebung Veloparkierung an ÖV-Haltestellen
- Bern, Gesamtkonzept Veloabstellplätze am Hauptbahnhof
- Bern, Machbarkeitsstudie Velostation Bollwerk
- Region Biel-Seeland, regionale Velonetzplanung



Velostation Bahnhof Bern



Veloparkierung an ÖV-Haltestelle im Kanton Zürich

Der Veloboom der letzten Jahre stellt hohe Anforderungen an die Veloverkehrsinfrastruktur, welche sowohl schnelles als auch sicheres Vorwärtskommen ermöglichen soll. KONTEXTPLAN verbindet ausgewiesenes Fachwissen im Bereich der Expertentätigkeit und Forschung mit praktischer Veloverkehrsplanung aus umgesetzten Projekten.

So hat KONTEXTPLAN im Auftrag des SVI u.a. eine Forschungsarbeit zu Veloschnellrouten erstellt. Ziel war es Hinweise für die Planung von so genannten Velobahnen zu erarbeiten. Dabei wurden die internationalen Beispiele und Vorgaben auf die räumlichen und rechtlichen Voraussetzungen in der Schweiz heruntergebrochen.

Ausgewiesene Expert:innen von KONTEXTPLAN werden zudem als Gutachter:innen beigezogen. So hat KONTEXTPLAN zum Beispiel die im Rahmen der Verlängerung der Glattalbahn geplante Velohauptroute von Bassersdorf nach Kloten oder den geplanten neuen Velotunnel unter dem Hauptbahnhof Zürich fachlich beurteilt und diverse Optimierungen vorgeschlagen.

Aufgrund der langjährigen Planungserfahrung im Veloverkehr wird KONTEXTPLAN zudem immer wieder für komplexe Planungsaufgaben eingesetzt. Wir loten dabei den Spielraum für die Veloinfrastruktur immer unter Berücksichtigung aller Ansprüche an den Raum aus und trägt damit zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und der Schaffung von Lebensräumen mit Qualität bei.



Referenzbeispiele

- ASTRA/SVI, Forschungsarbeit Veloschnellrouten
- Zürich, Gutachten Velosicherheit Stadttunnel
- Zürich, Verlängerung Glattalbahn - Fachbeurteilung Velo
- Zürich, Veloweiche Museumstrasse, Zürich Hauptbahnhof



Symbolbild



KONTEXTPLAN auf Befahrung (Büroreise 2022)

VELOVORZUGSRUTE ANDREASSTRASSE

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Stadt Zürich; Tiefbauamt, Verkehr und Stadtraum

Referenzperson

Cynthia Müller

Bearbeitungszeitraum

2020 - 2021

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Situationsanalyse
- Zielbild
- Variantenstudium
- Variantenbewertung
- Ausweisen und Begründen Bestvariante
- Massnahmenplanung

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Die geplante kantonale Veloschnellroute entlang der Gleise zwischen Wallisellen und der Stadtgrenze in Schwamendingen soll als städtische Velovorzugsroute entlang der Andreasstrasse bis zum Bahnhof Oerlikon fortgeführt werden. Die Stadt Zürich beauftragte KONTEXTPLAN damit, die Veloroute im städtischen Kontext auszugestalten. Die Herausforderung dabei war, dem Bedürfnis nach einem Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität und nach einer alternativen Velo-Verbindung gleichermaßen nachzukommen.

In einem ersten Schritt wurde dafür ein Gesamtkonzept für den Fuss- und Veloverkehr ausgearbeitet. Unter dem Motto «Lebensräume mit Qualität» wurden dabei Themen wie die stadträumlichen Bedeutungen und Nutzergruppen, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, Freiraumqualitäten, Naturschutz etc. integral behandelt.

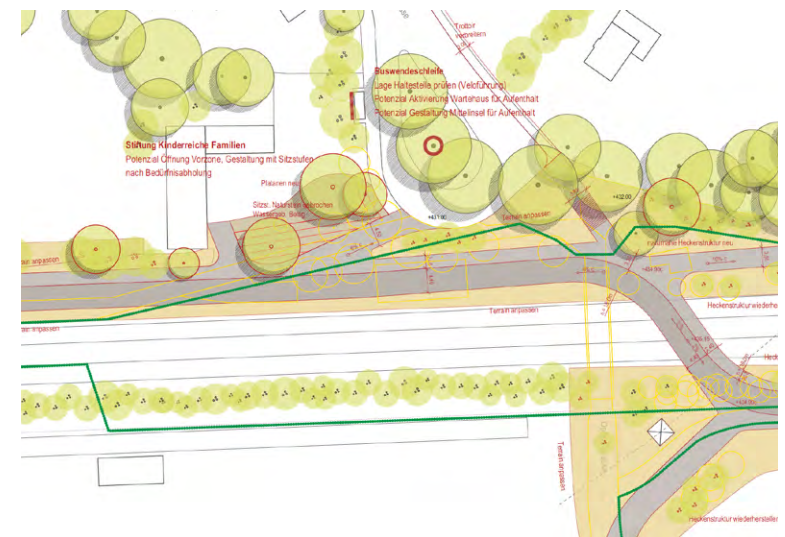
Aufbauend auf diesem Gesamtkonzept erfolgte danach eine vertiefte Auseinandersetzung mit einem Teilabschnitt direkt an der Stadtgrenze. Im Rahmen einer Vorstudie standen dabei die Einbettung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung in den landschaftlichen Kontext sowie das Schaffen von Aufenthalts- und Orientierungspunkten mit hoher Qualität im Vordergrund. Eine besondere Herausforderung stellte dabei die Brücke Opfikonstrasse dar, auf welcher sich verschiedene wichtige Fuss- und Veloverbindungen auf engstem Raum treffen. Das Ergebnis liefert Vorgaben für die Ausarbeitung eines Vorprojektes.

Gehe zurück zu:

...LEBENSÄUME MIT QUALITÄT



Andreasstrasse Ausgangssituation



Vorstudie Velovorzugsroute Andreasstrasse, Ausschnitt

Auftraggeber

Stadt Zürich; Tiefbauamt

Referenzperson

Cynthia Müller

Bearbeitungszeitraum

2021

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Erarbeiten eines BGK inkl. Variantenstudium zu Tempo-30, Fahrspurreduktion sowie Velo- und Fussverkehrsführung
- Verkehrserhebung
- Nachweis Leistungsfähigkeit

Projektleitung KONTEXTPLAN

- Milena Meier, Projektleitung
- Christian Müller, Projektleitung Stv.
- Julian Baker, Experte Veloverkehr

Gehe zurück zu:

...LEBENSÄRÄUME MIT QUALITÄT

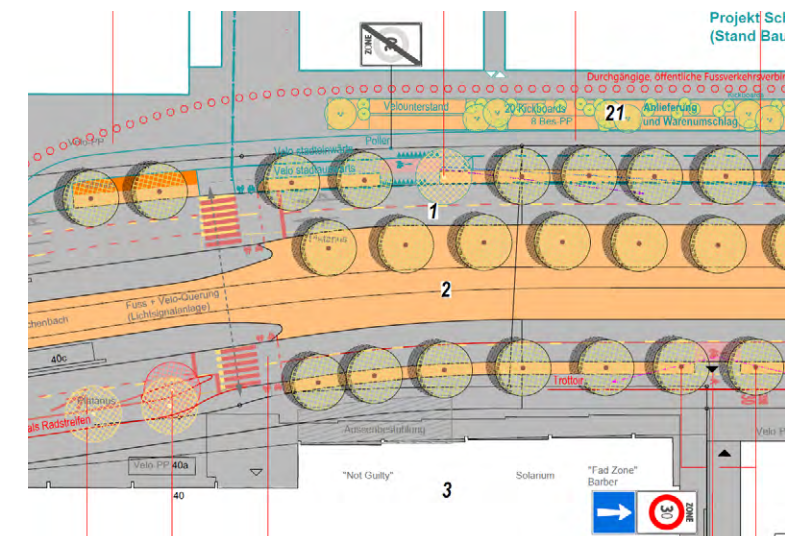
Die Thurgauerstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse im Besitz des Kantons, die im Norden der Stadt Zürich den Stadtteil Oerlikon mit der Gemeinde Opfikon verbindet. Als Folge der Entwicklungsabsichten auf dem Areal Thurgauerstrasse, wurde eine Motion eingereicht, welche eine Umgestaltung der Strasse zwischen Binzmühlestrasse und Stadtgrenze (Glattparkstrasse) einfordert. In diesem Kontext gilt es, die zukünftige Funktion der Thurgauerstrasse auf dem Abschnitt Binzmühlestrasse - Stadtgrenze zu klären, weshalb KONTEXTPLAN mit der Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes inkl. Verkehrserhebung zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit beauftragt wurde.

Heute entspricht das Erscheinungsbild dieses Abschnitts vor allem dem einer Strasse mit Durchleitungsfunktion. Langfristig soll sich die Strasse besser in ihr Umfeld einfügen und die Lärmemission sollen deutlich vermindert werden, sodass der Strassenraum dem neuen Quartierteil gerecht wird. Ziel ist es, einerseits zu überprüfen, ob einen MIV-Spurabbau möglich ist und ob der Strassenraum im Sinne von «Tempo 30» sinnvoll umgestaltet werden kann. Gleichzeitig soll eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsführung mit sicheren Querungsmöglichkeiten ausgearbeitet werden.

Die Erarbeitung der Potenzialstudie erfolgt durch ein interdisziplinäres Team bestehend aus KONTEXTPLAN (Lead), verkehrsteiner AG (Verkehrserhebung) und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau (stadträumliche Einbettung).



Thurgauerstrasse Ausgangslage



Bestvariante Situationsplan, Ausschnitt

WINTERTHUR, GESAMTKONZEPTION VELOSCHNELLROUTE 2

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Stadt Winterthur; Tiefbauamt

Referenzperson

Stefan Hug

Bearbeitungszeitraum

2020

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Variantenstudium
- Variantenbewertung
- Ausweisen und Begründen Bestvariante
- Massnahmenplanung
- Kostenschätzung

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

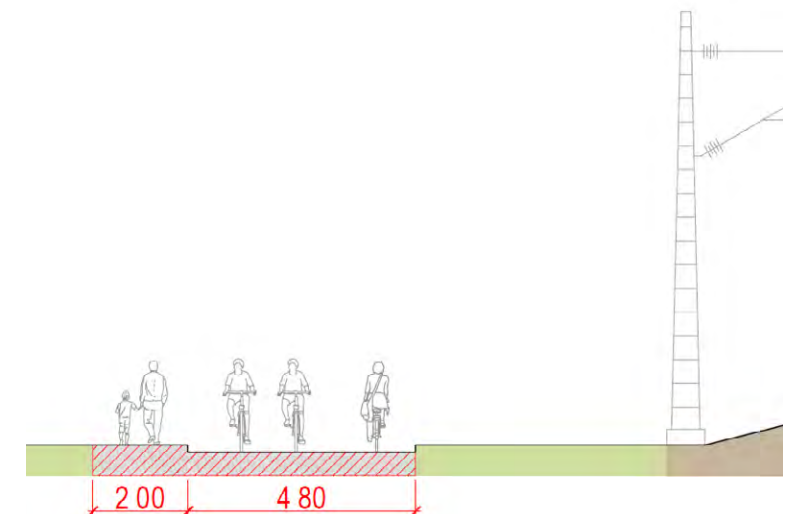
Die Stadt Winterthur möchte in den nächsten Jahren den Velo-, den Fuss- und den öffentlichen Verkehr stärken. Eine wichtiges Teilelement hierzu bildet die vorge-sehene Umsetzung von sechs Veloschnellrouten (VSR).

Die VSR Nr. 2 soll ab der Stadtgrenze zu Elsau eine direkte Verbindung in das Stadtzentrum bieten und dabei das Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze erschlies-sen. Da die Linienführung der Veloschnellroute Nr. 2 in entscheidenden Abschnitten noch Unsicherheiten auf-wies, wurde KONTEXTPLAN mit der Konkretisierung beauftragt.

In diesem Auftrag wurden verschiedene Linienfüh-rungen sowie mögliche Führungsformen untersucht, die Anknüpfungspunkte definiert und die ideale Linien-führung stringent dargelegt. Dazu mussten sowohl städtebauliche Überlegungen einbezogen, die Kom-patibilität mit Buslinien aufgezeigt sowie verschiedene Über- und Unterführungsvarianten der Bahngleise im Bereich Bahnhof Grüze beurteilt werden. Dafür kam u.a. ein Bewertungsschlüssel zum Einsatz, der einer-seits je Variante die Zielerreichung der Standards für Veloschnellrouten sowie eine grobe Bewertung der Kosten, Chancen und Risiken zuliess. Für diese Best-variante wurden zudem die nötigen Massnahmen für die langfristige Umsetzung auf Projektstufe Vorstudie aufgezeigt (Pläne, Querschnitte, Kapazitätsberechnung Knoten General Guisanstrasse, Kostenschät-zung, Bericht).



Abschnitt Veloschnellroute Nr. 2



Zielquerschnitt Veloschnellroute Nr. 2

Gehe zurück zu:

...VELOBAHNEN

Auftraggeber

ASTRA / SVI

Referenzperson

Stefan Walder
Präsident Begleitkommission

Bearbeitungszeitraum

2015 - 2017

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

Forschungsbericht SVI 2014/006
(Projektleitung und Bearbeitung)

Projektleitung KONTEXTPLAN

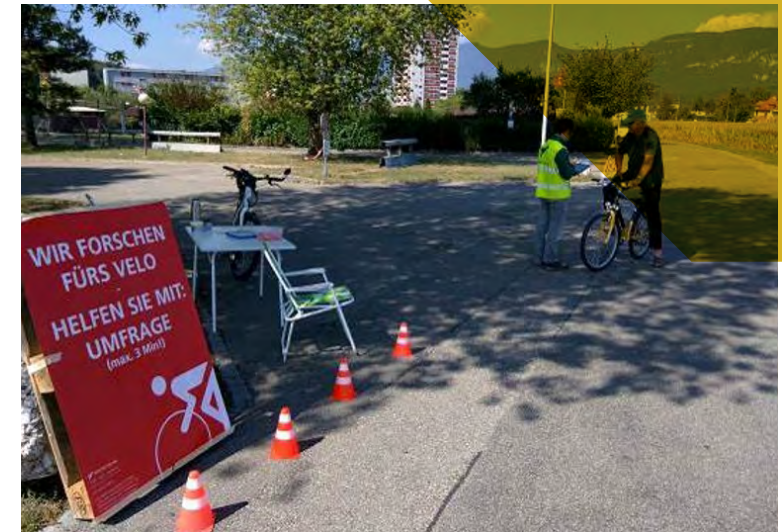
Julian Baker

Veloschnellrouten stellen ein zukunftssträchtiges und relativ neues Element für den Veloverkehr dar, um vor allem Pendler schnell, direkt und sicher von Wohngebieten zu den Arbeitsplatzgebieten und zum Zentrum zu führen.

KONTEXTPLAN wurde vom SVI und vom ASTRA ausgewählt um die Forschungsarbeit SVI 2014/006 «Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen» durchzuführen.

In der Forschungsarbeit galt es, aus der vorhandenen Literatur und aktuellen Erfahrungen sowie gestützt durch empirische Untersuchungen Planungshinweise zu formulieren, die mit den schweizerischen Rahmenbedingungen (Normen, Raumstrukturen etc.) korrespondieren und als Basis für erste Projekte dienen können.

Die Forschungsarbeit wurde zusammen mit Büro Kobi GmbH (Fritz Kobi) und stadt - raum - planung (Christian Wiesmann) unter Beizug internationaler Experten erarbeitet und wurde im März 2017 publiziert.



Befragungen im Rahmen der Erarbeitung



Luzern, Freigleis (Symbolbild)

Gehe zurück zu:

...VELOBAHNEN

...EXPERTENTÄTIGKEIT / GUTACHTEN

Auftraggeber

Kanton Bern;
Oberingenieurkreis III

Referenzperson

Remo Berger

Bearbeitungszeitraum

2020 - 2021

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Variantenstudium
- Variantenbewertung
- Ausweisen und Begründen Bestvariante
- Massnahmenplanung
- Kostenschätzung

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Zu den hochwertigsten Elementen im Radverkehrsnetz gehören so genannte Velovorrangrouten. Sie sind attraktiv, sicher und schnell und verknüpfen wichtige Ziele mit hohen Potenzialen insbesondere im Pendlerverkehr (Arbeit und Ausbildung).

KONTEXTPLAN wurde vom Kanton Bern beauftragt eine Korridorstudie für eine mögliche Velovorrangroute zwischen Lyss und Biel vorzunehmen (ca. 7 km). Insbesondere sollte dabei auch eine seit Jahrzehnten offene, ca. 1 km lange Netzlücke entlang der Nationalstrasse bzw. Bahn (siehe Foto) gezielt angegangen werden. Zudem sollten Lösungen für die Anbindung an das geplante Spitalszentrum in Brügg, für eine neue Fuss- und Velobrücke über die Nationalstrasse sowie für die Querung der Aare aufgezeigt werden.

Zu den Aufgaben gehörte:

- Bildung von Linienführungsvarianten und Abschnitten sowie der nötigen Massnahmen (Führungsformen und Bauten)
- Beurteilung der Varianten gemäss kant. Standards Velovorrangrouten inkl. Bewertung der Chancen, Kosten und Risiken sowie der baulichen Machbarkeit
- Ausweisen und Begründen der Bestvariante (inkl. ausformulieren der Chancen und Risiken)
- Ausarbeiten Bestvariante (Planungsstudie)
- Kostenschätzung

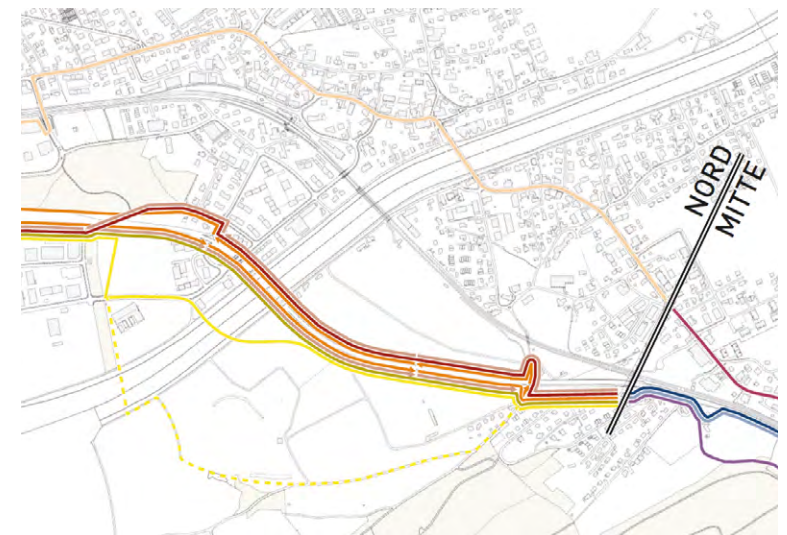
Gehe zurück zu:

[...VELOBAHNEN](#)

[...BEWERTUNG / BEWERTUNGSTOOLS](#)



Bestehende Netzlücke entlang Nationalstrasse



Linienführungsvarianten Abschnitt Nord, Ausschnitt

Auftraggeber

Kanton Bern; Tiefbauamt

Referenzperson

Erik Gorrengourt

Bearbeitungszeitraum

2018 - 2019

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Definition Anforderungen
- Potenzialanalyse
- Festlegung Korridore
- Expertenbegleitung

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Velovorrangrouten (resp. Veloschnellrouten oder „Velobahnen“) stellen ein zukunftssträchtiges und relativ neues Element für den Veloverkehr dar, um vor allem Pendler schnell, direkt und sicher von Wohngebieten zu den Arbeitsplatzgebieten und zum Zentrum zu führen. Im Rahmen des Gesamtprojektes „Nachführung und Anpassung des Sachplan Veloverkehr 2019“ wurde das Thema Vorrangrouten nun neu in den Sachplan Velo Kanton Bern einbezogen.

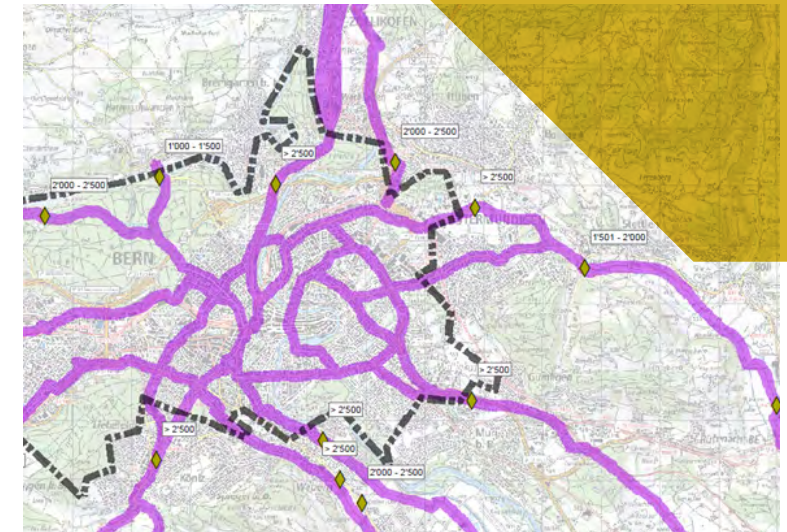
KONTEXTPLAN wurde damit beauftragt, die Standards für Velovorrangrouten (Definition, Führungsformen, Projektierungselemente, Bewertungsschlüssel etc.) mit den kantonalen Standards abzugleichen. Im Rahmen des Auftrages hat KONTEXTPLAN zudem eine GIS-basierte Potenzialanalyse entwickelt und damit das Vorrangrouten-Potenzial im Kanton festgestellt, mögliche Verbindungen bzw. Korridore verortet sowie eine Abschätzung der Fahrten (DWV 2040) vorgenommen. Das Ergebnis ist in die Nachführung des Sachplanes 2019 eingeflossen.

Gehe zurück zu:

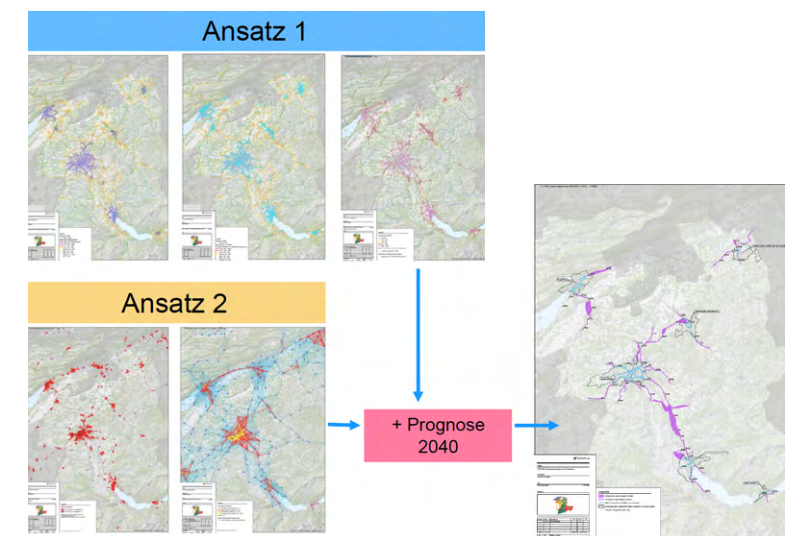
...VELONETZPLANUNG

...POTENZIALANALYSEN

...STANDARDS / ARBEITSHILFEN /
LEITFÄDEN



Vorrangroutenkorridore Kanton Bern, Ausschnitt



Schematische Darstellung Vorgehen

KANTON SOLOTHURN, NETZPLAN VELO

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Kanton Solothurn; Amt für Verkehr und Tiefbau

Referenzperson

Sacha Attia

Bearbeitungszeitraum

2020 - 2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Velo-Potenzialanalyse
- Leiten Workshops
- Netzplanung und Netzlücke
- Überführung in Netzplan Veloverkehr

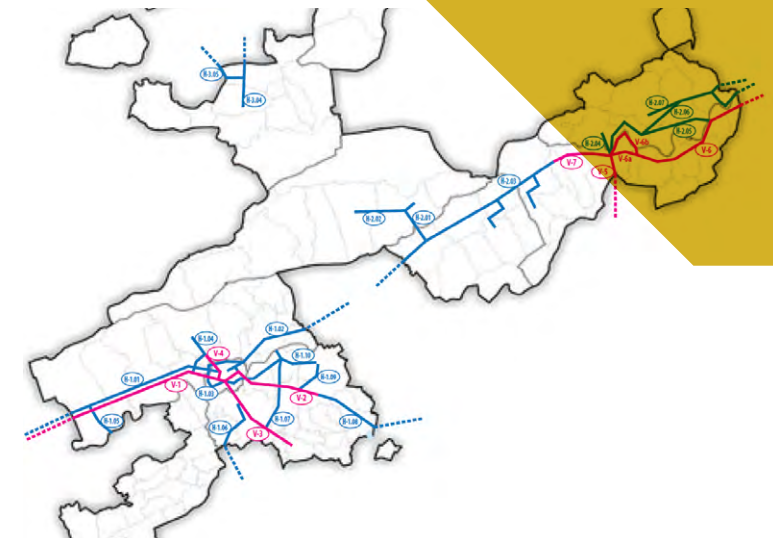
Projektleitung KONTEXTPLAN

- Julian Baker (Projektleiter)
- Pascal Humbert (Projektleiter Stv.)

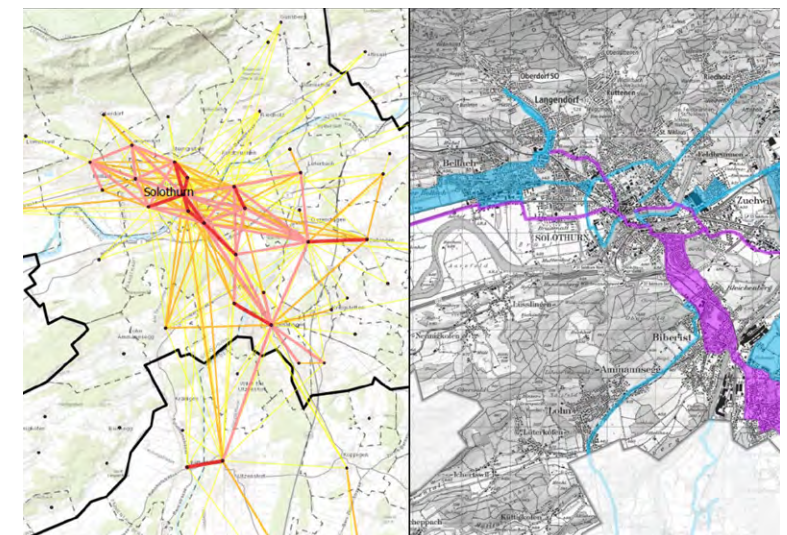
Im Auftrag des Kantons Solothurn, Fachstelle Langsamverkehr, überarbeitet KONTEXTPLAN die bestehende kantonale Velonetzplanung. Ziel ist es den Schwerpunkt der Routenplanung dort zu legen, wo objektiv das grösste Velo-Potenzial zu erwarten ist. Damit sollen die Gelder und Ressourcen für die Veloförderung zielgerichteter und effizienter eingesetzt werden können.

KONTEXTPLAN führte dafür eine GIS-basierte Velopotenzialanalyse durch, die sich insbesondere auf Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen im Veloeinzugsgebiet bezieht. Dabei wurden wichtigen Quellen und Ziele des Veloverkehrs identifiziert, das potenzielle Veloverkehrsaufkommen errechnet und die Velo-Wunschlinien inkl. einem DWV-Wert dargestellt (Auszug siehe Abbildung oben). Für den Raum in und um die Stadt Solothurn wurde zudem eine vertiefte Analyse durchgeführt, die die Entwicklung bis 2043 prognostiziert.

Auf Basis der Potentialanalyse wurden dort, wo hohes bzw. mittleres Velopotential vorhanden ist, Korridore für Velovorrang- bzw. Velohaupttrouten ausgewiesen. Bei der Festlegung der Korridore wurden zudem die Lage und die Qualität der vorhandenen Veloinfrastruktur sowie Schulstandorte, Bahnhöfe und andere wichtige Ziele mitberücksichtigt.



Übersichtskarte geplante Velorouten, Ausschnitt



Gegenüberstellung Velopotenzialanalyse und Velonetzplan

Gehe zurück zu:

[...VELONETZPLANUNG](#)

[...POTENZIALANALYSEN](#)

BIEL-SEELAND, REGIONALE VELONETZPLANUNG

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Region seeland.biel / bienne

Referenzperson

Thomas Berz

Bearbeitungszeitraum

2018 - 2020

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

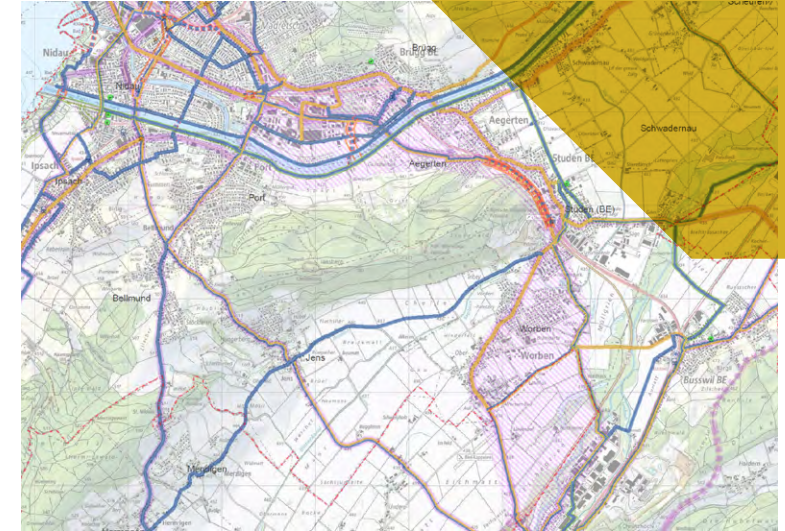
Aufgaben / Funktionen im Projekt

Analyse, Netz- und Massnahmenplanung

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Für die Region seeland.biel / bienne mit 61 Gemeinden konnte KONTEXTPLAN eine regionale Velonetzplanung erarbeiten. Als Basis erfolgte eine umfassende Analyse mit Aufarbeitung diverser Grundlagen, Analyse des gesamten regionalen Netzes, der Auswertung der Velounfälle und des Umsetzungsstands bestehender Planungen. Zudem wurde durch KONTEXTPLAN unter anderem anhand der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten eine GIS-Velopotenzialanalyse durchgeführt. Basierend auf diesen Grundlagen wurden ein Konzept und Massnahmen entwickelt. Es erfolgte eine grobe Definition der Netzanforderungen für zwei Routentypen, Schwachstellen wurden identifiziert, der Handlungsbedarf bestimmt und daraus die Massnahmen abgeleitet. Als Vorbereitung zur Aufnahme in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) bzw. Agglomerationsprogramm wurden die Massnahmen beschrieben und priorisiert. Die Ergebnisse aus dem Projekt wurden in einem Bericht, Plänen (Netz, Massnahmen), Massnahmentabellen (inkl. Umsetzungsstand, Zuständigkeiten, Massnahmenbeschreibung, Priorisierung) festgehalten. Für die teilregionale Abstimmung wurden mehrere Workshops mit lokalen Stakeholdern durchgeführt.



Regionaler Velonetzplan, Ausschnitt



Befahrung vor Ort im Rahmen der Erarbeitung

Gehe zurück zu:

[...VELONETZPLANUNG](#)

[...VELOPARKIERUNG / VELOSTATIONEN](#)

ZÜRICH, VELOSICHERHEITSCHECK ROUTE 21

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Stadt Zürich; Dienstabteilung Verkehr

Referenzperson

David Durner

Bearbeitungszeitraum

2021 - 2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Thematisches RSI inkl. Ortsbefahrung
- Beurteilung Defizite
- Massnahmenkatalog
- Datenaufbereitung GIS

Projektleitung KONTEXTPLAN

- Julian Baker (Projektleiter)
- Pascal Humbert (Projektleiter Stv.)

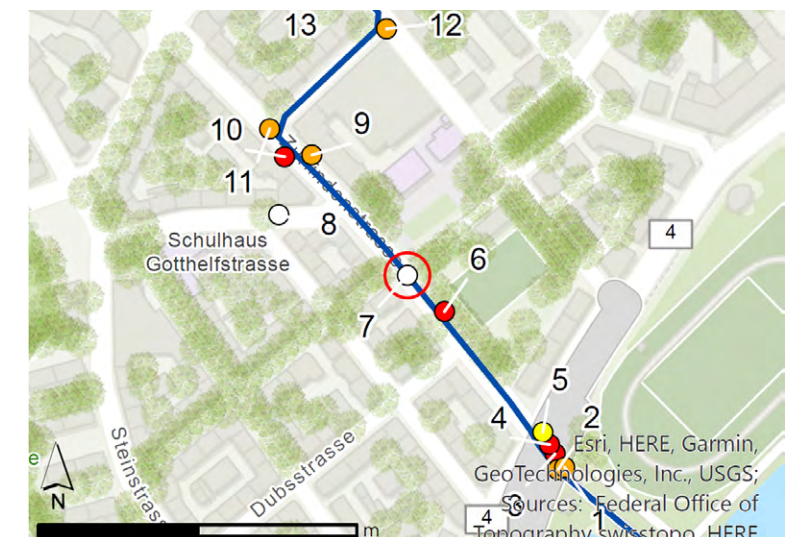
Die signalisierte Veloroute Nr. 21/2 führt quer durch die Stadt Zürich vom Sihlhölzli bis zur Gemeindegrenze von Schlieren und ist Teil der SchweizMobil-Route Nr. 84. Auf den rund 6.5 km auf Zürcher Stadtgebiet wird die Route auf separaten Fuss-/ Radwegen, auf Quartiererschliessungsstrassen aber auch auf übergeordneten Hauptachsen geführt. Zudem müssen Velofahrende auf ihrem Weg durch die Stadt einige Hauptverkehrsachsen und Tramgleise überqueren.

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Velo Sicuro» wurde die Veloroute einem Sicherheits-Check unterzogen. Nach der Methodik einer thematischen Road Safety Inspection gemäss SN 641 723 wurden bei Befahrungen in beide Richtungen sämtliche Sicherheitsdefizite mit Bezug zum Veloverkehr festgehalten und bewertet. Die erhobenen Daten wurden dabei in einer GIS-Anwendung gesichert. Zum Schluss wurde für jedes Defizit kurz- und langfristige Massnahmenvorschläge formuliert. Für drei ausgewiesene Bereiche wurden zudem Skizzen für die Sanierung der Defizite erstellt.

Die Herausforderung war neben der Länge des zu untersuchenden Abschnitts auch dessen anspruchsvoller, innerstädtischer Charakter in einer oft wechselnden Umgebung.



Aufnahme von der Befahrung



Plan mit Sicherheitsdefiziten, Ausschnitt

Gehe zurück zu:

...VELOVERKEHRSSICHERHEIT

Auftraggeber

Stadt Zürich; Dienstabteilung Verkehr

Referenzperson

Andrea Schuhmacher

Bearbeitungszeitraum

2019 - 2020 / 2020 - 2021

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Konzeptideen
- Vorstudie
- Vorprojekt
- Bauprojekt

Projektleitung KONTEXTPLAN

- Julian Baker (Projektleiter)
- Pascal Humbert (Projektleiter Stv.)

Am Bucheggplatz in Zürich ereignen sich verhältnismässig viele Velounfälle. Problematisch war unter anderem die Konfliktsituation zwischen in Richtung Hofwiesenstrasse / Oerlikon fahrenden Velos und rechts in die Bucheggstrasse abbiegenden Fahrzeugen. Trotz Roteinfärbung des Velostreifens kam es hier immer wieder zu Konflikten und Kollisionen.

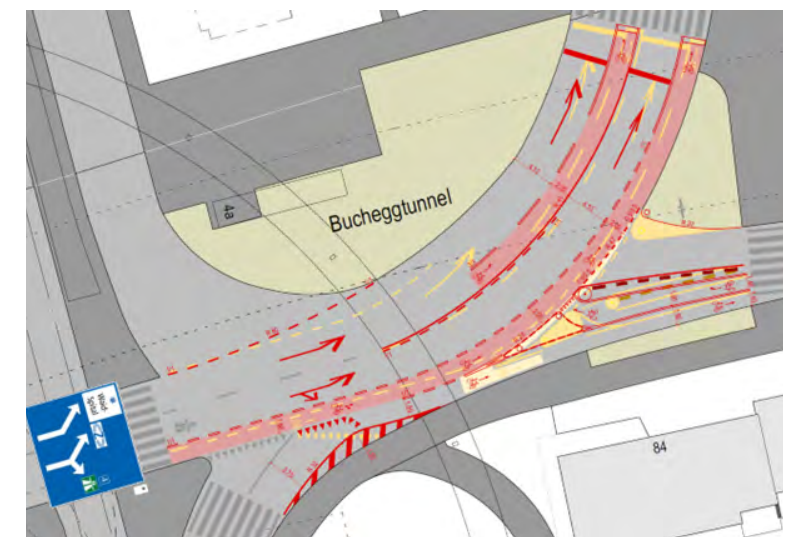
Im Rahmen des Strategie-Schwerpunktes «Velo SICURO» entwickelte und projektierte Kontextplan für die Dienstabteilung Verkehr in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt Sofortmassnahmen, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden hier zu verbessern. Die Situation wird insbesondere durch die bauliche Anpassung des Abbiegewinkels entschärft. Die motorisierten Verkehrsteilnehmenden nehmen dank dieser Massnahme das Rechtsabbiegemanöver bewusster wahr und fahren langsamer. Von der reduzierten Geschwindigkeit profitieren auch die querenden Zufussgehenden. Ausserdem werden die Velostreifen auf komfortable zwei Meter verbreitert. Die Massnahme wurde im Oktober 2020 realisiert.

Laufendes Projekt Velo-Sofortmassnahmen gesamter Bucheggplatz:

2020 erfolgt dann durch KONTEXTPLAN eine Analyse der Konflikte und Gefahrenstellen am gesamten Bucheggplatz. Dazu wurden ein Velo-RSI und eine Unfallanalyse durchgeführt. Aufgrund des resultierenden Handlungsbedarfs werden 2022 - 2023 Sofortmassnahmen auf Vorprojektniveau entwickelt.



Bestandesaufnahme Ausgangssituation



Vorprojekt Sofortmassnahmen, Ausschnitt

Gehe zurück zu:

...VELOVERKEHRSSICHERHEIT

LUZERN, BGK SCHWEIZERHOFQUAI, RSI

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Stadt Luzern; Tiefbauamt

Referenzperson

Dario Buddeke

Bearbeitungszeitraum

2019 - 2021

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Machbarkeitsstudie Schweizerhofquai

Projektleitung KONTEXTPLAN

- Stefanie Ledergerber (Projektleiterin)
- Clelia Bertini (Projektleiterin Stv.)
- Pascal Humbert (RSI)

Der Schweizerhofquai sowie die Seebrücke weisen Defizite in Bezug auf die Führung des Veloverkehrs, den Platzverhältnissen des Fussverkehrs und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs auf. Zudem ist die Trennwirkung durch das hohe Verkehrsaufkommen von ca. 36'000 Fahrzeugen (DWV, inkl. ÖV) sehr gross. Gleichzeitig sind die Seebrücke und der Schweizerhofquai ein zentrales Netz-Element sowohl des Fuss- als auch des Veloverkehrs. Der Schwanenplatz hingegen ist ein Hotspot für den Tourismusverkehr (Cars, Fussgänger:innen).

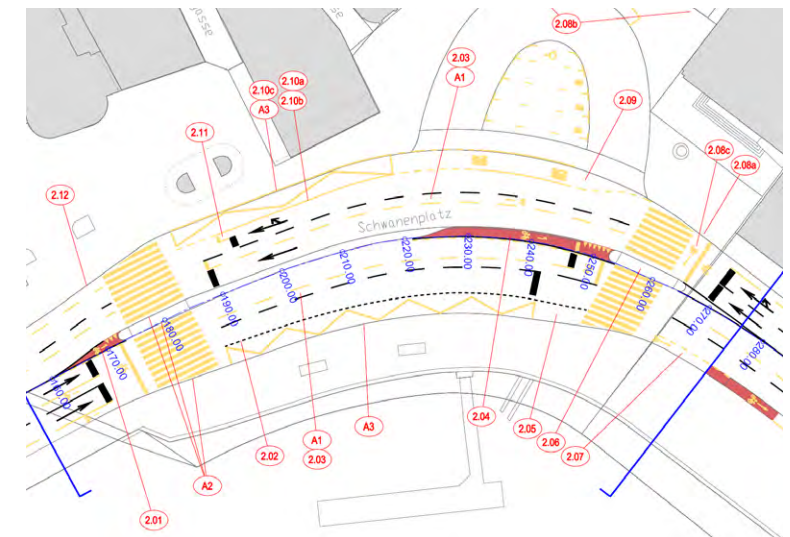
In einer Machbarkeitsstudie wurden Lösungsansätze aufgezeigt, welche die gesamtverkehrliche Situation optimiert (insb. Fuss-/ Veloverkehr und ÖV) und die stadträumliche Qualität verbessert. Dafür wurden im Rahmen der Analyse eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt, sowie die gestalterischen und verkehrsplanerischen Schwachstellen eruiert. Weiter wurden Abklärungen bezüglich der Standorte der Bushaltestellen (Hindernisfreiheit) und dem MIV-Verlagerungspotential auf andere Achsen getroffen. Unter Bezug der städtischen Standards Fuss- und Veloverkehr (Entwurf) wurde ein Variantenfächer erarbeitet und bewertet. Fünf Varianten mit unterschiedlicher Ausprägung bezüglich Anzahl Fahrstreifen wurden schlussendlich konkretisiert. Die zahlreichen Drittprojekte mussten dabei berücksichtigt werden. Für den Schwanenplatz und den Knoten Luzernerhof sind zudem Optionen für die Führung des Veloverkehrs im Haltestellenbereich erarbeitet und bewertet worden.

Gehe zurück zu:

...VELOVERKEHRSSICHERHEIT



Schwanenplatz, Situation Bestand



Schwanenplatz, Übersichtsplan Schwachstellen RSI

STÄFA - HOMBRECHTIKON (ZH), RSA RADWEG

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Kanton Zürich; Fachstelle Sicherheit

Referenzperson

Laura Ringel

Bearbeitungszeitraum

2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Road Safety Audit RSA
- Massnahmenvorschläge

Projektleitung KONTEXTPLAN

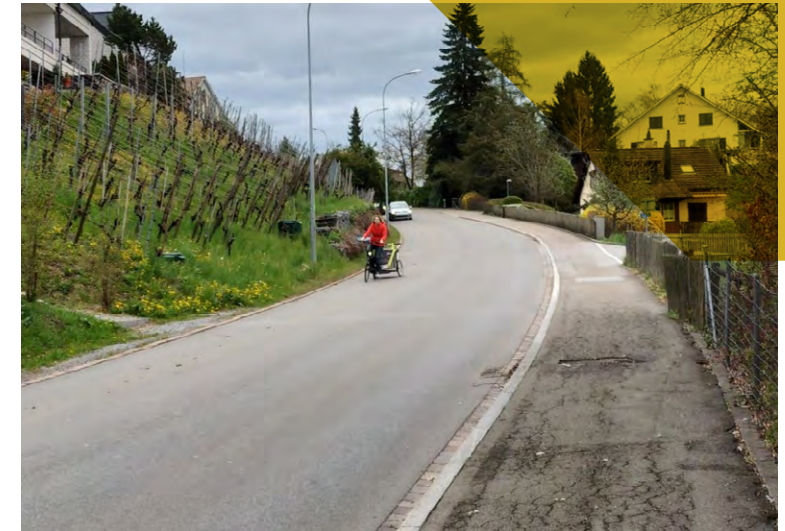
- Pascal Humbert (Projektleiter)
- Elise Portmann (Projektleiterin Stv.)

Auf der Verbindungsstrasse zwischen Stäfa und Hombrechtikon via Ritterhaus- und Uerikerstrasse existiert gegenwärtig keine Veloinfrastruktur. Das Velo wird somit im Mischverkehr geführt – auch ausserorts. Auf dieser Achse befindet sich die Velo-Verbindungsroute Nr. 1276 und auf einem kurzen Bereich auch die regionale Veloroute Nr. 66.

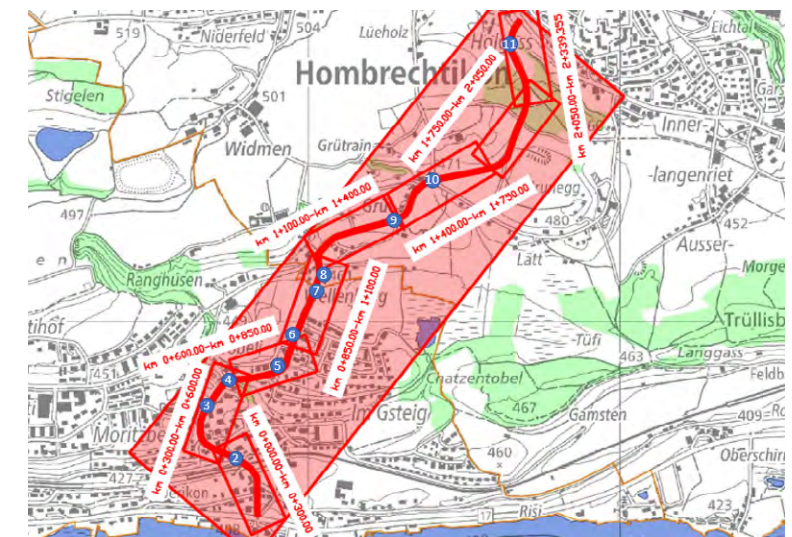
Der Kanton Zürich beabsichtigt diese Velonetzlücke mit einem Ausbau des Strassenquerschnitts und einer entsprechende Veloinfrastruktur zu schliessen.

Die Fachstelle Sicherheit des Kantons Zürich beauftragte KONTEXTPLAN mit der Durchführung eines Road Safety Audits (RSA). Dabei wurde in einem standardisierten Verfahren das Auflageprojekt systematisch auf Sicherheitsdefizite überprüft. Die gefundenen Defizite wurden beurteilt und anschliessend Massnahmenvorschläge zur Eliminierung der Defizite formuliert.

Die Herausforderung war innerhalb der Rahmenbedingungen und trotz der topographisch ungünstigen Gegebenheit realisierbare und verhältnismässige Massnahmenvorschläge zu formulieren.



Abschnitt geplante Kernfahrbahn, Blickrichtung Hombrechtikon



Übersichtsplan geprüfte Strecke

Gehe zurück zu:

...VELOVERKEHRSSICHERHEIT

Auftraggeber

Kanton Basel-Stadt; Bau- und Verkehrsdepartement

Referenzperson

Nicola Kugelmeier

Bearbeitungszeitraum

2015 - 2017

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

Dokumentation und Ausarbeitung Richtlinie

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Für die Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr wurde im Kanton Basel Stadt bis 2017 in der Regel auf die Normen der Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS) zurückgegriffen. Da in Basel aber besondere (erhöhte) Anforderungen an die Planung des Fuss- und Veloverkehrs bestehen, wurde KONTEXTPLAN beauftragt mit einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe eine spezifische Richtlinie zu erarbeiten.

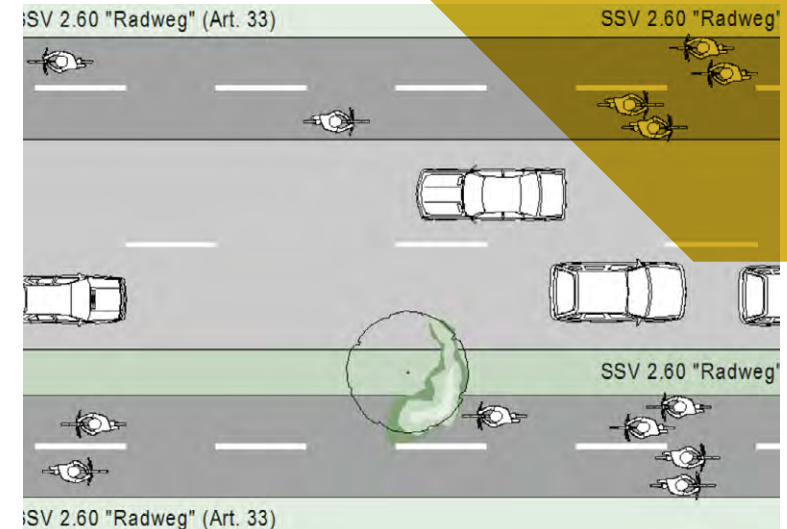
Die Arbeiten erfolgten vor dem Hintergrund der Strategie des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit der Vision «Basel, die velo- und fussgängerfreundlichste Stadt der Schweiz» sowie der Vision der Kantonspolizei (Abteilung für Verkehr) «verkehrssicherste Stadt der Welt».

Als Resultat des Auftrags steht in Form eines Handbuchs eine kantonale, verwaltungsinterne Plangshilfe für die Gestaltung von Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr im Kanton Basel-Stadt zur Verfügung. Sie besteht aus den Teilen „Netzplanung“ und „Projektierung“. Insbesondere im Teil „Projektierung“ werden detaillierte Angaben und Skizzen für die Ausführung der Infrastruktur erstellt.

Die separate Dokumentation des Auftrags beinhaltet die Überlegungen zur Erarbeitung des Handbuchs mit Zusammenfassungen aus Richtlinien und Vorgaben im In- und Ausland. Des Weiteren wurden Abwägungen und Herleitungen aus Normen sowie Auswertungen anderer Grundlagendokumente durchgeführt.

Gehe zurück zu:

...STANDARDS / ARBEITSHILFEN /
LEITFÄDEN



Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr, Ausschnitt



Basel (Symbolbild)

Auftraggeber

Kanton Solothurn; Amt für Verkehr und Tiefbau

Referenzperson

Dominik Döbeli

Bearbeitungszeitraum

2016

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

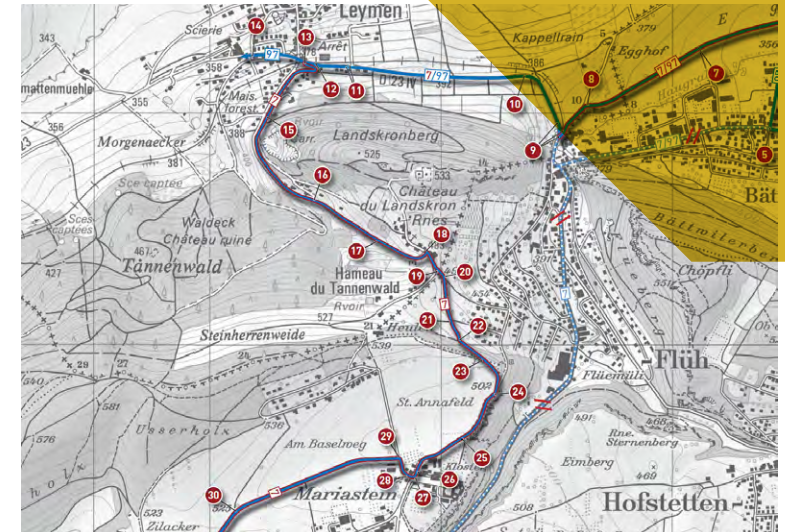
Variantenüberprüfung und Signalisationskonzept

Projektleitung KONTEXTPLAN

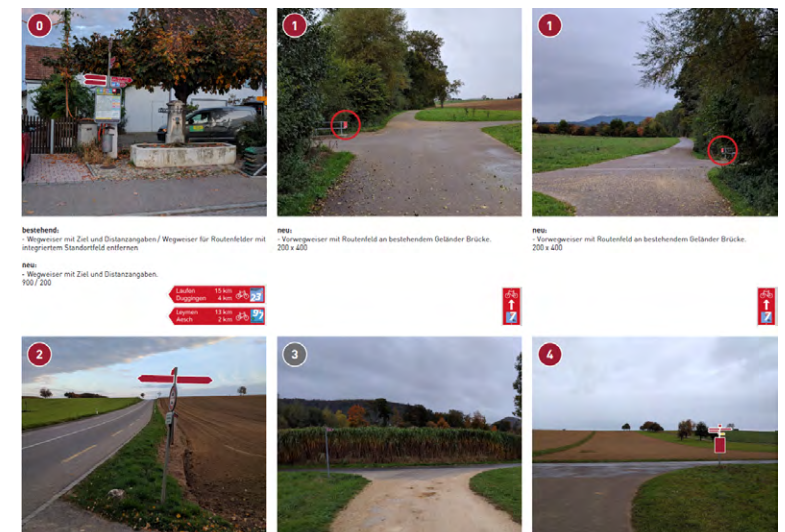
Julian Baker

Die SchweizMobil Veloland Route 7 (Jura-Route; Etappe 1: Basel – Courgenay) soll auf dem Abschnitt von Bättwil bis Mariastein umgelegt und attraktiviert werden. Dabei kreuzt sie die Route 97 (Dreiland-Radweg; Etappe 1: Liestal-Rodersdorf) und soll kurzzeitig parallel zur Route 97 geführt werden.

Die Arbeit umfasste die Überprüfung der vom Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn vorgeschlagenen Linienführung, sowie die Evaluation von Varianten. Dazu wurde vor Ort eine Befahrung durchgeführt. Aufgrund dieser wurde ein detailliertes Signalisationskonzept erarbeitet. Dieses besteht aus einer Fotodokumentation inkl. Skizzen mit der Lage der Signalstandorte und einem zugehörigen Übersichtsplan.



Übersichtsplan neue Linienführung und Signalstandorte, Ausschnitt



Fotodokumentation mit neuen Signalstandorten und Signalen

Gehe zurück zu:

...FREIZEITVERKEHR

Auftraggeber

Kanton Solothurn; Amt für Verkehr,
Abteilung Gesamtverkehr

Referenzperson

Andreas Moser, Viktoria Herzog

Bearbeitungszeitraum

2019

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Erhebung vor Ort mit GIS
Bewertung
- Datenaufbereitung /
Datenauswertung

Projektleitung KONTEXTPLAN

- Julian Baker
(Gesamtprojektleiter)
- Stephanie Tuggener
(Projektleiterin GIS)

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme erhebt das Amt für Verkehr alle vier Jahre die Veloparkierungsanlagen an den wichtigsten ÖV-Haltestellen im Kanton Zürich. Die dadurch entstandenen Daten sollen die bestehende Erhebungszeitreihe erweitern und aktuelle Analysen von Ist-Situation und bestimmten Entwicklungen ermöglichen. Als GIS-Daten sind sie im kantonalen GIS-Browser öffentlich einsehbar.

In der neuen Erhebung von 2019 durch KONTEXTPLAN wurden alle Veloparkierungsanlagen und Velostationen an den wichtigsten ÖV-Haltestellen im Kanton Zürich (ohne Stadt Zürich) vor Ort im GIS erfasst. Dabei wurden rund 160 Haltestellen erhoben (unter anderem z.B. der Hauptbahnhof Winterthur). Unter den insgesamt 511 erhobenen Anlagen befinden sich 12 Velostationen, 21 abschliessbare Veloparkierungsanlagen und 478 öffentlich zugängliche Veloparkierungsanlagen. Erfasst wurden unter anderem die Art des Abstellsystems, die Anzahl der Abstellplätze und deren Auslastung, der Diebstahl- und Witterungsschutz und die Konformität mit den ASTRA-Vorgaben zur Veloparkierung etc. Zuletzt wurde noch eine umfassende quantitative Auswertung der Daten anhand von PIVOT-Diagrammen durchgeführt.



Rüti, nicht betreute Velostation



Opfikon, überdachte Anlage mit zwei Parkierungssystemen

Gehe zurück zu:

[...VELOPARKIERUNG / VELOSTATIONEN](#)

BERN, GESAMTKONZEPT VELOABSTELLPLÄTZE HB

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Stadt Bern; Tiefbauamt

Referenzperson

Hugo Staub

Bearbeitungszeitraum

2018-2019

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Benchmark (In- und Ausland)
- Bewertung Standortoptionen
- Machbarkeitsprüfung
- Erstellung Umsetzungsstrategie
- Inhaltliche Unterstützung

Projektleitung KONTEXTPLAN

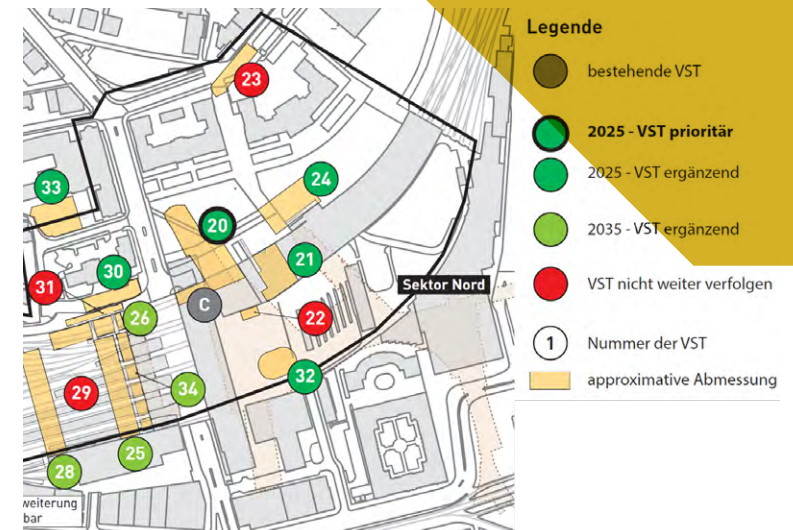
Steven Kappeler

Im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern hat der Stadtrat dem Ausbau des Veloabstellplatzangebots beim Bahnhof zugestimmt und verschiedene Prüfaufträge beschlossen. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) hat diese Prüfaufträge des Stadtrats erfüllt, indem sie ein Gesamtkonzept Veloabstellplätze Bahnhof Bern erarbeitet hat. In diesem wurden auch die Standorte für künftige Velostationen evaluiert. Das Gesamtverkehrskonzept besteht aus den Modulen Konzept, Auslegeordnung (Informationssystem) und Umsetzungsstrategie 2025.

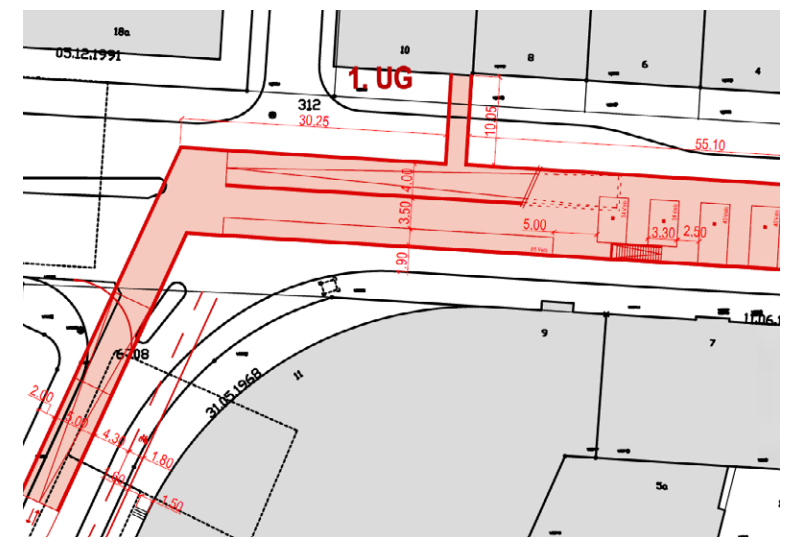
KONTEXTPLAN wurde durch die TVS bzw. das Tiefbauamt der Stadt Bern beauftragt, das Projekt Konzept und in weiterer Folge die Umsetzungsstrategie zu begleiten. KONTEXTPLAN nahm an Sitzungen des Projektteams und Kernteams teil. Darüber hinaus erfolgte durch KONTEXTPLAN eine inhaltliche Unterstützung bei der Konzepterarbeitung. Im Rahmen des Moduls Konzept wurden die Ziele, Grundsätze, das räumliche Konzept und die Handlungsfelder festgelegt. Diese Inhalte wurden zu Faktenblättern aufbereitet. KONTEXTPLAN erarbeitete die Faktenblätter zu den Themen Grundlagen Angebot und Nachfrage, Variantenvergleiche (enthält die Ausarbeitung der Methoden und Bewertungskriterien), Grundlagen Technik und Benchmark. Basierend auf dem Faktenblatt zu den Variantenvergleichen führte KONTEXTPLAN zudem eine mehrstufige Beurteilung der verschiedenen Varianten für Velostationen (ca. 40 Standortoptionen) durch, welche als Grundlage für die nachfolgende Umsetzungsstrategie diente.

Gehe zurück zu:

[...VELOPARKIERUNG / VELOSTATIONEN](#)



Übersichtsplan Velostationen Bahnhof Bern, Ausschnitt



Situationsplan Velostation Laupenstrasse, Ausschnitt

Auftraggeber

Stadt Bern; Tiefbauamt und Verkehrsplanung

Referenzperson

Simon Mosimann, Michael Liebi

Bearbeitungszeitraum

2021 - 2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Technische Machbarkeitsprüfungen (Rampen, Anordnung, etc.)
- Kapazitätsberechnungen
- Erstellen Pflichtenhefte

Projektleitung KONTEXTPLAN

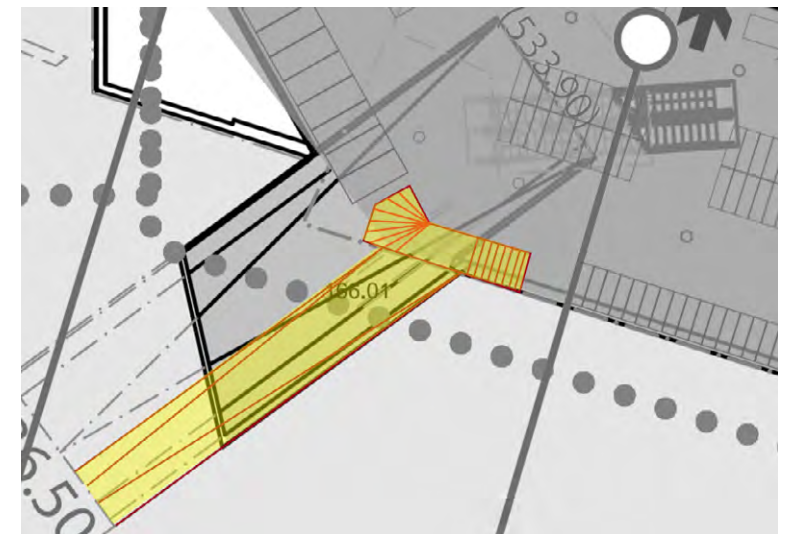
Steven Kappeler

Basierend auf dem Gesamtkonzept Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld Bern sind für die weiteren Planungsprozesse verschiedene Machbarkeitsstudien von verschiedenen Velostationen durch die Stadt Bern ausgelöst worden. Neben der baulichen Machbarkeit, der exakten Ermittlung der Gesamtgrösse (abhängig von verschiedenen Ausführungsvarianten) und der Definition der Qualitätsanforderungen (Erschliessungswege, Abstellsysteme, etc.) galt es die Spezifikation der Velostation im Rahmen von Pflichtenheften festzulegen (Raumprogramm, Gestaltungsanforderungen, etc.).

KONTEXTPLAN wurde durch das Tiefbauamt der Stadt Bern (TAB) sowie die Verkehrsplanung der Stadt Bern (VP) beauftragt, die Machbarkeitsuntersuchungen von zwei Velostationen (Bubenbergplatz 4b, Ersatzneubau Bollwerk 2-8) zu begleiten, resp. durchzuführen. Im Anschluss darauf erarbeitete KONTEXTPLAN für die Velostationen Bollwerk und Länggasse je ein Pflichtenheft als Grundlage für das nachgelagerte qualitätssichernde Verfahren resp. für das Vorprojekt. Beide Pflichtenhefte legen die erforderlichen Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Erschliessung und das Raumprogramm der Velostation fest. Damit verbunden wurden spezifische Zufahrtsvarianten in Bezug auf Kapazitätsspitzen (Veloaufkommen) untersucht und spezifische Ausstattungs- und Infrastrukturelemente geprüft und bestimmt.



Neuengassunterführung Bahnhof Bern



Mögliche Anbindung Velostation an Neuengassunterführung

Gehe zurück zu:

...VELOPARKIERUNG / VELOSTATIONEN

Auftraggeber

Stadt Zürich; Tiefbauamt
Realisierung

Referenzperson

Daniel Tremp, Andreas Isler

Bearbeitungszeitraum

2021 - 2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Road Safety Audit (RSA)
- Verkehrsplanerische Überprüfung
- Massnahmenvorschläge

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker (Projektleiter)
Pascal Humbert (Projektleiter Stv.)

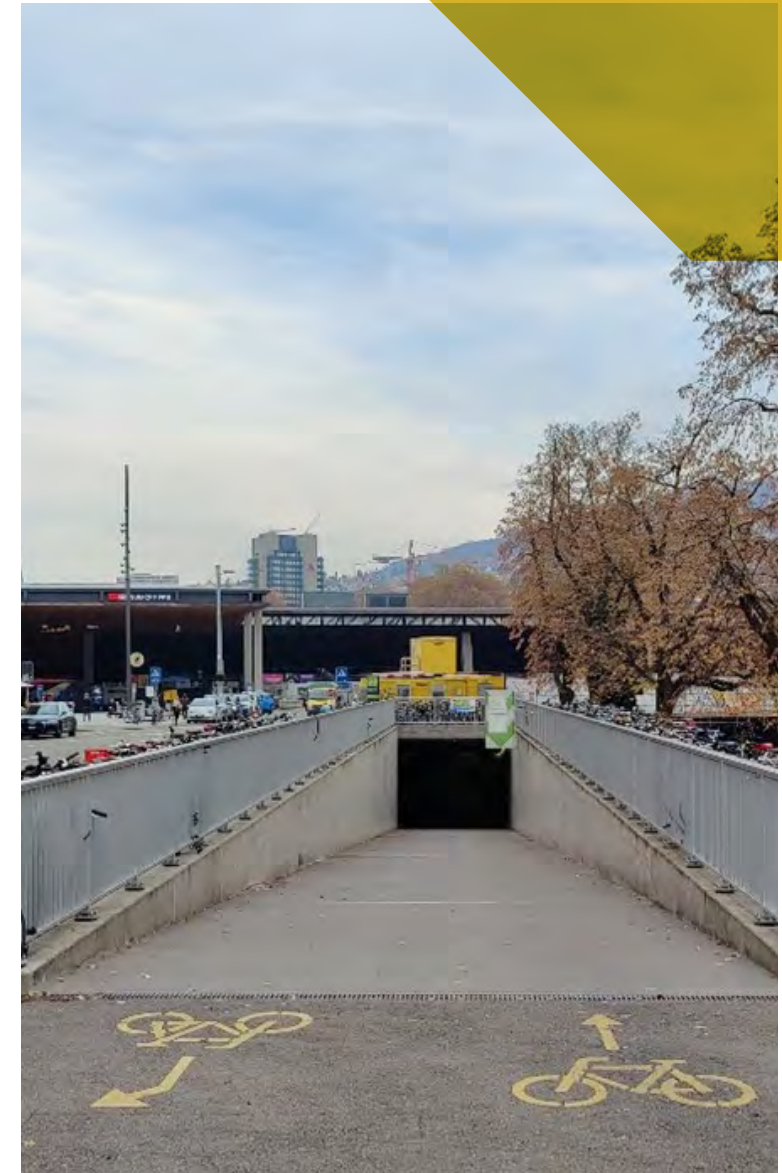
Der Hauptbahnhof in Zürich stellt für den Veloverkehr ein grosses Hindernis dar. Um von der Kasernenstrasse zum Sihlquai zu gelangen müssen grosse Umwege über stark befahrene Strassen in Angriff genommen werden. Mit dem Bau des Stadttunnels soll eine sichere und direkte Veloverbindung unter dem Hauptbahnhof entstehen.

Im Rahmen eines Austauschs zwischen dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) und dem Tiefbauamt wurden mögliche Optimierungen am Projekt aufgezeigt und diskutiert. Das Tiefbauamt beauftragte im Anschluss Islertec AG mit der Erstellung eines Gutachtens, um das Bauprojekt in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die technische Machbarkeit. KONTEXTPLAN wurde als Subplaner für die verkehrlichen Themen – insbesondere für die Bewertung der Veloverkehrssicherheit – beigezogen.

Basierend auf die geltenden Gesetze / Verordnungen, Normen und relevanten Arbeitshilfen wurde das vorliegende Projekt mit einem Sicherheitsaudit (RSA) überprüft, um allfällige sicherheitsrelevante Defizite aufzuzeigen und zu bewerten. Ausserdem wurden eine verkehrsplanerische Bewertung vorgenommen und schliesslich mögliche Optimierungsvorschläge ausgearbeitet.

Gehe zurück zu:

...EXPERTENTÄTIGKEIT / GUTACHTEN



Zugang Stadttunnel

Auftraggeber

Kanton Zürich; Amt für Verkehr,
Infrastrukturplanung

Referenzperson

Livio Peterer

Bearbeitungszeitraum

2019

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

Fachbeurteilung Vorprojekt und
Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Im Raum Kloten sind mit der GlattalBahn-Verlängerung vom Flughafen nach Kloten/Industrie (Etappe 2A), dem Hochwasserschutz sowie einer Velohauptverbindung drei Vorhaben geplant, welche auf engstem Raum zu realisieren sind. Die geplante Velohauptverbindung entlang des Altbaches soll die Velovernetzung im Raum Kloten massgebend prägen, da sie eine direkte und schnelle Verbindung durch Kloten und an den Flughafen darstellt.

Nach Vorliegen des Vorprojektes für alle drei Vorhaben im November 2019, unterstützte KONTEXTPLAN das Amt für Verkehr bei der fachlichen Beurteilung der Velohauptverbindung nach den Kriterien Sicherheit, Attraktivität und Zusammenhang. Die Arbeit stützte sich auf bestehende Normen und Arbeitshilfen (z.B. ASTRA-Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5) sowie auf vorhandene kantonale Überlegungen zum Veloverkehr. Insgesamt hat KONTEXTPLAN über 50 Verbesserungsvorschläge an der ca. 3.5 km langen Hauptverbindung bzw. in deren Umfeld formuliert und auf den Plänen verortet. In einem Workshop mit dem Auftraggeber, dem verantwortlichen Entwicklungsingenieur sowie der Koordinationsstelle Veloverkehr wurden die Punkte diskutiert und präzisiert um danach allesamt in die Stellungnahme des Amts für Verkehr einzufließen.



Visualisierung Tramhaltestelle GlattalBahn (Symbolbild)

Gehe zurück zu:

...EXPERTENTÄTIGKEIT / GUTACHTEN

Auftraggeber

Stadt Zürich, Dienstabteilung
Verkehr

Referenzperson

Jürg Christen

Bearbeitungszeitraum

2019

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Variantenentwicklung
- Vorprojekt
- Vorher-Nachher Monitoring

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker

Die Fahrbeziehung Museumstrasse – Bahnhofquai (Richtung Unterführung) stellt eine wichtige Verbindung für den Veloverkehr in der Stadt Zürich dar. Um geradeaus in den Bahnhofquai zu fahren, mussten Velofahrende bis vor kurzem einen Spurwechsel (nach links) vornehmen. Beim Spurwechsel kam es häufig zu gefährlichen Situationen zwischen Velofahrenden und dem motorisierten Verkehr. Zudem wurde der Velostreifen häufig aufgrund von Rückstau vom Knoten oder durch aus dem Kurzzeitparking am Bahnhof ausfahrende Fahrzeuge blockiert.

Um den Knoten für die Velofahrenden sicherer zu gestalten, hat KONTEXTPLAN verschiedene Lösungsansätze skizziert und zusammen mit der DAV und dem TAZ die Bestvariante ausgewählt. Für diese Bestvariante (in Anlehnung an eine so genannten «Veloweiche») wurde danach ein Vorprojekt ausgearbeitet und von der Stadt im Frühsommer 2019 installiert. Begleitend wurde ein Vorher-/ Nachhermonitoring mit Videoauswertungen durchgeführt.

Das Monitoring zeigt, dass sich die Einspursituation für Velofahrende deutlich verbessert hat. Es sind wesentlich weniger Spurwechselmanöver für die Velofahrenden nötig, da der überwiegende Teil den Velostreifen in Mittellage nutzt. Damit wird das schwierige Fahrmanöver des Linksabbiegens deutlich reduziert. Der neue Spurwechsel auf den Velostreifen in Randlage (rechts) erfolgt geschützt durch die vorgezogene Einmündung. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenzufahrt sind keine Einbussen festzustellen.



Veloweiche Museumsstrasse

Gehe zurück zu:

...EXPERTENTÄTIGKEIT / GUTACHTEN

Auftraggeber

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau

Referenzperson

Sacha Attia

Bearbeitungszeitraum

2021-2022

Bearbeitungsstand

Projekt abgeschlossen

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Adaptierung Bewertungs-tool
- Beurteilung Ist-Zustand
- Definition Massnahmen
- Beurteilung Massnahmen

Projektleitung KONTEXTPLAN

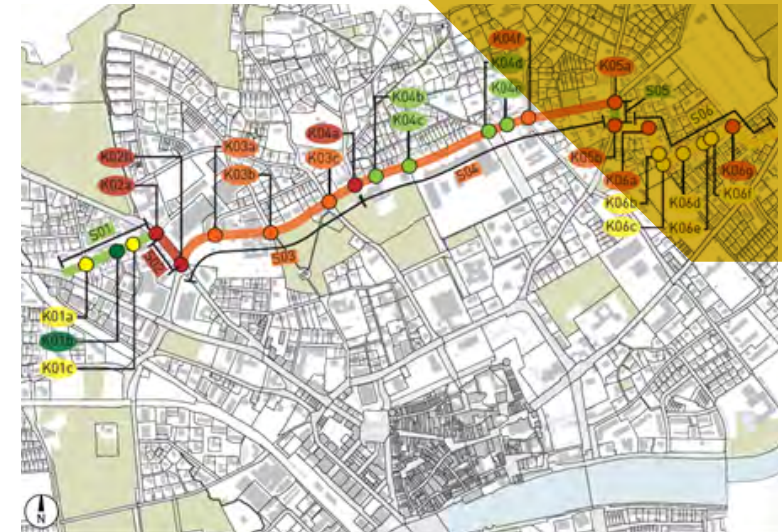
Julian Baker (Projektleiter)

Pascal Humbert (Projektleiter Stv.)

Mit der Sanierung der Baselstrasse zwischen dem Kreisel Baseltor und Feldbrunnen wird die Infrastruktur für den Fuss-/ Veloverkehr massgeblich verbessert. Trotzdem bleibt der Kreisel beim Baseltor ein anspruchsvoller Knoten für den Veloverkehr, weshalb dieser von gewissen Nutzergruppen auch in Zukunft gemieden wird. Aus diesem Grund sucht der Kanton Solothurn nach Ergänzungsrouten auf dem städtischen Strassennetz, um ungeübteren Velofahrenden eine Alternative anzubieten.

Im Auftrag des Kantons Solothurn, Fachstelle Langsamverkehr, konkretisierte KONTEXTPLAN das in den USA etablierte Beurteilungssystem «Level of traffic stress» (LTS), welches anhand einfach messbarer Kriterien eine Aussage über das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden macht. Ziel war es das Tool auf die Verhältnisse der Strassen im Kanton Solothurn anzupassen und klare Bewertungskriterien zu definieren.

Als Pilotversuch wurde das adaptierte LTS-System auf mögliche Ergänzungsrouten zur Baselstrasse angewendet. Dadurch konnte aufgezeigt werden, welche Linienführungen Defizite in Bezug auf das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden aufweisen und wo Massnahmen nötig sind, um die Ergänzungsrouten auf ein durchgängiges Sicherheitsniveau zu heben.



LTS-Bewertung Ergänzungsrouten, Ausschnitt



LTS-Bewertung Ergänzungsrouten, Ausschnitt

Gehe zurück zu:

... Bewertung / Bewertungstools

ASTRA, HANDBUCH VELOBAHNEN (IN ARBEIT)

→ ÜBERSICHT

Auftraggeber

Bundesamt für Strassen, ASTRA

Referenzperson

Silvio Zala

Bearbeitungszeitraum

2022-laufend

Bearbeitungsstand

In Bearbeitung
(Abschluss geplant 2024)

Aufgaben / Funktionen im Projekt

- Erarbeitung Inhalte
- Projekt- und Sitzungsorganisation

Projektleitung KONTEXTPLAN

Julian Baker (Projektleiter)
Michel Schmid (Projektleiter Stv.)

Das neue Veloweggesetz verpflichtet die Kantone innerhalb der nächsten fünf Jahre ein Velowegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und bis in 20 Jahren umzusetzen. Velobahnen werden dabei vor allem für den Alltagsverkehr (insbesondere Pendlerverkehr) eine wichtige Rolle spielen. Der Bund hat dabei eine unterstützende sowie informierende Rolle.

Das ASTRA möchte deshalb eine Vollzugshilfe in Form eines Handbuchs zum Thema Planung, Bau und Unterhalt erarbeiten. Dieses soll helfen auf der höchsten Netzebene des Veloverkehrs eine schweizweit einheitliche sowie in sich stimmige Veloinfrastruktur zu realisieren.

Beim Handbuch «Velobahnen» handelt es sich um eine thematische Vollzugshilfe. Die Hauptaufgabe von KONTEXTPLAN liegt darin die Inhalte für das Handbuch zu erarbeiten. Des Weiteren werden administrative Aufgaben (Projekt- und Sitzungsorganisation, etc.) erbracht. Für die fachliche Kontrolle der Inhalte sowie Layout und Grafiken wurde die Velokonferenz Schweiz VKS separat beauftragt. Die Arbeiten haben im September 2022 begonnen und sollen Anfang 2024 abgeschlossen sein.



RS1 Radschnellweg Rhur in Nordrhein-Westfalen (Symbolbild)

Gehe zurück zu:

- ... Velobahnen
- ... Standards / Arbeitshilfen / Leitfäden



Julian Baker, Teamleiter

Dipl.-Ing. Landschaftsplanung | SVI, Verkehrsingenieur
+41 31 544 22 54 | julian.baker@kontextplan.ch



Stephanie Tuggener, Projektleiterin

MSc in Geographie | Planerin FSU
+ 41 43 544 05 57 | stephanie.tuggener@kontextplan.ch



Pascal Humbert-Droz, Projektleiter

BSc FH in Bauingenieurwesen | SVI, Verkehrsingenieur |
ISSI Zertifizierung (RSA / RSI / BSM)
+41 32 626 59 42 | pascal.humbert@kontextplan.ch



Larissa Wyss, Planerin

BSc FH in Raumplanung
+41 31 544 22 64 | larissa.wyss@kontextplan.ch



Michel Schmid, Projektleiter

BSc FH in Raumplanung | SVI, Verkehrsingenieur | Planer FSU |
ISSI Zertifizierung (RSA)
+41 43 544 05 56 | michel.schmid@kontextplan.ch



Elise Portmann, Planerin

Verkehrsingenieurin FH | MSc in Engineering | ISSI Zertifizierung (RSA)
+41 43 544 05 58 | elise.portmann@kontextplan.ch