

Jurybericht «PRIX VELO Infrastruktur» 2020 (6. Austragung)

Bewertungskriterien

- Erfolgreiche Umsetzung
- Funktionalität (attraktiv, direkt, zusammenhängend, zugänglich), Komfort, Gestaltungsqualität, Akzeptanz
- Sicherheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Situationen
- Innovationsgrad: Visionär, ideenreich, unkonventionell
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Velofahrenden, Hartnäckigkeit, Mut)
- Effizienz der eingesetzten Mittel: Verhältnis zwischen Aufwand und Mehrwert für die Velofahrenden
- Begleitkommunikation/Öffentlichkeitsarbeit

Jury

- Rolin Wavre, Jurypräsident, Vizepräsident Pro Velo Schweiz
- Claudio Ammann, CEO velopa
- Kathrin Hager, Präsidentin Velokonferenz Schweiz; Projektleiterin Fachstelle Langsamverkehr Kanton Thurgau
- Virginie Kauffmann, Projektleiterin Büro für Mobilität
- Martin Platter, Geschäftsführer velosuisse; Leiter Schweizer Fachstelle für Velo & E-Bike
- Patrick Rérat, Professor Institut für Geographie und Nachhaltigkeit, Universität Lausanne
- Lukas Stadtherr, Mitglied der Geschäftsleitung SchweizMobil
- Martin Urwyler, Delegierter Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS; Projektleiter Mobilität Stadt Luzern
- Urs Walter, Fachverantwortlicher Veloverkehr, Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Hauptpreis

Stadt Bern – Eine in der Schweiz einzigartige Velo-Offensive mit grosser Wirkung

Mit der 2014 gestarteten Velo-Offensive verfolgt die Stadt Bern das Ziel, den Veloanteil bis 2030 auf 20% zu erhöhen (Verdoppelung gegenüber 2010). Dieses ehrgeizige Ziel soll insbesondere durch eine attraktive, sichere und durchgehende Veloinfrastruktur erreicht werden, aber auch Dienstleistungsangebote und Fördermassnahmen sind Teil des Programms.

Die Verleihung des «PRIX VELO Infrastruktur» 2020 an die Stadt Bern honoriert die Vorreiterrolle, welche die Hauptstadt in den letzten vier Jahren im Schweizer Veloverkehr übernommen hat. Eine neue Planungskultur nach nordischem Vorbild, wonach die Infrastruktur auf alle Altersgruppen zwischen acht und achtzig ausgerichtet sein soll, hat die bisher übliche Verkehrsplanungspraxis abgelöst. Es wurden Standards eingeführt, wie sie bisher insbesondere aus den Niederlanden bekannt waren, in der Schweiz jedoch in den letzten Jahrzehnten als kaum umsetzbar galten: Bis zu 2.50 m breite Radstreifen

und baulich abgetrennte Radwege sind plötzlich möglich geworden und werden in beeindruckend hoher Geschwindigkeit umgesetzt. Diese neuen Prinzipien und Masse wurden in einem Masterplan festgehalten. Er wird bereits angewendet und soll noch diesen Frühling offiziell verabschiedet werden.

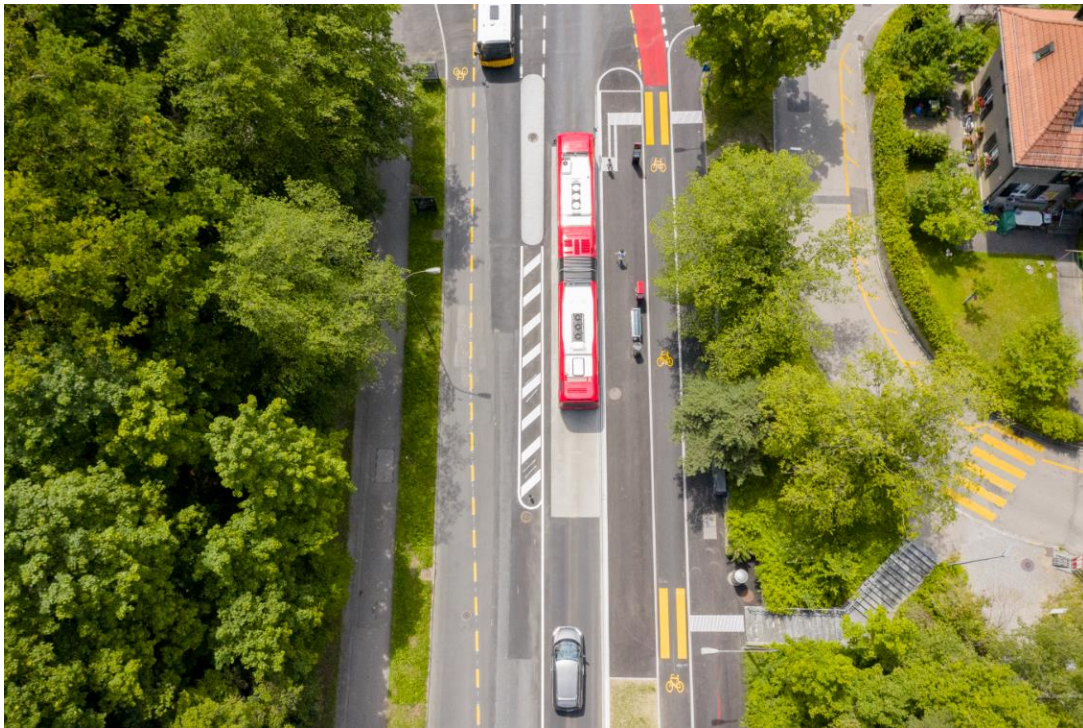


Abbildung 1: Die neue Veloumfahrung bei der Bushaltestelle Dübystrasse gemäss Planungsgrundsätze Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern. 10-12 weitere Haltestellenumfahrungen sind in Planung. (© BSB+Partner Ingenieure und Planer AG)

Die Jury ist beeindruckt von der durchgehend hohen Qualität der bereits realisierten Projekte. Wahre «State of the Art»-Beispiele sind die Velo-Umfahrung bei der Bushaltestelle Dübystrasse sowie die Lorrainebrücke mit den breiten, geschützten Radstreifen. Die hohen Standards sowie die zunehmende Entflechtung des Verkehrs schaffen sowohl objektiv als auch subjektiv Sicherheit und heben das Verständnis von sicherer und attraktiver Veloinfrastruktur schweizweit auf ein neues Niveau. Auffallend ist auch die Effizienz der eingesetzten Mittel: Die Infrastrukturmassnahmen bestehen aus einem guten Mix von aufwändigen Umgestaltungen (u.a. Umsetzung von Velohaupttrouten) sowie einfachen und schnell umsetzbaren Sofortmassnahmen (z.B. Verbreiterungen oder Roteinfärbungen von Radstreifen, Umwandlung von MIV-Parkfeldern in Veloabstellplätze). Und alle diese Massnahmen zeigen Wirkung: Zwischen 2014 und 2018 hat der Veloverkehr in Bern um rund 40% zugenommen. Die Auswertungen für das Jahr 2019 zeigen erneut eine deutliche Zunahme von 7% gegenüber dem Vorjahr, an Werktagen sogar von 9%.



Abbildung 2: Die Lorrainebrücke mit rund 10`000 Velofahrenden an Spitzentagen. Verbreiterung des Radstreifens von 1.50 auf 3.00 m, womit das Nebeneinanderfahren und Überholen innerhalb des Radstreifens ermöglicht wird. (© Stadt Bern)

Bemerkenswert ist auch die breite Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Ebenen. Insbesondere sticht der breite Partizipationsprozess hervor, ganz nach dem Grundsatz, dass letztlich die Nutzer*innen entscheiden, welche Massnahmen erfolgreich sind.

Die Konsequenz des Berner Ansatzes kann anderen Städten als Vorbild dienen. Die Stadt zeigt auf, was mit dem nötigen Umsetzungswillen möglich ist. Politik und Behörden beweisen mit ihrer Vorgehensweise Konsequenz, Hartnäckigkeit und Mut.

Vier Anerkennungspreise

Kanton Freiburg: Langsamverkehrs-Passerelle beim Bahnhof Givisiez

Die kleine Gemeinde Givisiez (3'200 Einwohner) in der mittelgrossen Agglomeration Freiburg ist ein Entwicklungsschwerpunkt von grosser strategischer Bedeutung für die ganze Agglomeration. Bis 2030 sollen im Gebiet des Bahnhofs Wohnraum und Arbeitsplätze für 15-23'000 Menschen entstehen. Die vor kurzem fertiggestellte Fuss- und Velo-Passerelle dient als Verbindung zwischen der Stadt Freiburg und der Gemeinde Belfaux sowie der bestehenden und neu zu erschliessenden Gebiete nördlich der Bahnlinie. Sie erschliesst ausserdem die Perrons und dient als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.



Abbildung 3: Eröffnung der Velo- und Fussgänger-Passerelle beim Bahnhof Givisiez (© Kanton Freiburg)

Das Projekt ist sehr gelungen, die Normen wurden eingehalten: Die leichten Steigungen betragen maximal 6%, die Breite ist mit 6 Metern sehr komfortabel, Velofahrende und Fussgänger*innen werden getrennt geführt und die Beschilderung ist sehr klar. Die Jury ist beeindruckt von der Grössenordnung dieses Projekts. Eine Investition von CHF 4.5 Mio. in eine ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehaltene Infrastruktur bedeutet für den Kanton Freiburg eine neue Dimension. Das Beispiel zeigt, dass solche Projekte nicht nur in grossen Städten und Agglomerationen möglich sind. Damit kann es als Vorbild für andere Regionen ähnlicher Grösse dienen.

Leider steht die Passerelle heute etwas isoliert. Eine Anbindung an weitere Veloinfrastruktur fehlt noch, der Zugang ist weder gut erkennbar noch besonders sicher. Ausserdem fehlen noch Veloabstellplätze. Mit dem Anerkennungspreis sollen die zuständigen Akteure motiviert werden, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen, die Passerelle in ein zusammenhängendes Velowegnetz einzubinden und dem Velo auch bei anderen Projekten die verdiente Bedeutung zukommen zu lassen.

Gemeinden Prilly und Renens: Bahnunterführung « Le Trait d'union »

Die Gemeinden Prilly und Renens befinden sich in der Agglomeration Lausanne, im Herzen eines der grössten Städtebau-Projekte der Schweiz. Sie bereiten sich darauf vor, in den nächsten Jahren mehrere tausend neue Arbeitsplätze und Einwohner aufzunehmen. Die derzeitige Situation ist für den Veloverkehr aufgrund der Nord-Süd-Trennung durch die Eisenbahnlinien nicht sehr günstig. Die wenigen Durchgänge sind für Velos schlecht geeignet. Mit dem Bauwerk « Le Trait d'union », bestehend aus einer doppelten Rampe und einer Unterführung, haben die beiden Gemeinden nun eine wirksame Lösung für die Querung der Eisenbahnlinien und die Überwindung des Höhenunterschieds von 7 Metern geschaffen. Gleichzeitig stellt das Bauwerk den Zugang zum Bahnhof Malley und zur Velostation sicher.

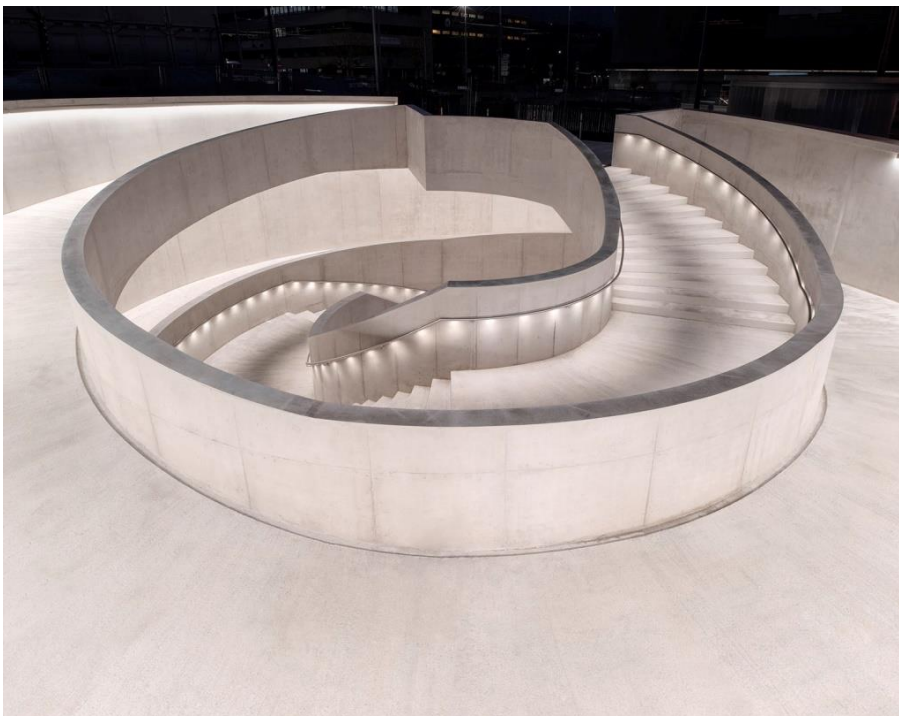


Abbildung 4: Die spiralförmige Doppelrampe « Le Trait d'union » verfügt über eine komfortable 3.8 m breite Rampe für Velos und eine Treppe für Fussgänger*innen (© Vincent Jendly)

Das Bauwerk ist aus funktionaler Sicht sehr attraktiv, denn durch die separate Führung von Fuss- und Veloverkehr wird eine sichere und direkte Verbindung geboten. Es überzeugt aber auch durch seine überraschende Architektur, die es zu einer äusserst originellen und ästhetisch sehr beeindruckenden Infrastruktur macht. Die Jury schätzt zudem die vorbildliche Vorgehensweise, nämlich dass das Velo von Anfang an in die Planung einbezogen wurde. Dies zeigt, dass das Velo von den Projektverantwortlichen nicht nur als eigenständiges Verkehrsmittel ernst genommen, sondern sogar als Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Entwicklung dieses städtischen Zentrums identifiziert wird. Positiv fällt zudem auf, dass dank frühzeitiger Konsultation der Velolobby das Know-how der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ins Projekt einfließen konnte.

Stadt Chur und Gemeinde Trimmis: Gemeindeübergreifende Radwegverbindung



Abbildung 5: Querung Maschänserrüfe (© Stadt Chur)

Das Bedürfnis nach einer alltagstauglichen Veloverbindung zwischen der Stadt Chur und der Nachbargemeinde Trimmis ist alt, die Routenführung seit über 30 Jahren Inhalt einer kontroversen Diskussion. Die bisher vorhandenen, für das Velo nutzbaren Strassen und Wege waren aus Gründen der Topografie, der Oberfläche und der Sicherheit für den Alltagsverkehr ungeeignet. Ebenso wenig bietet die immer stärker befahrene Kantonsstrasse eine taugliche Alternative. Ziel des Projektes war es deshalb, die seit Jahrzehnten gewünschte Radwegverbindung im Rahmen des Agglomerationsprogramms schnellstmöglich zu realisieren, um eine sichere und alltagstaugliche Route anbieten zu können. Die Planung dieses Vorhabens war aufgrund der zahlreichen Interessenskonflikten (Landwirtschaft, Naturschutz, Grundeigentümer, etc.) äusserst anspruchsvoll. Basierend auf einem Variantenstudium wurde Abschnitt für Abschnitt eine den jeweiligen Gegebenheiten, Rahmenbedingungen und Sachwängen angepasste Bestvariante gewählt und letztlich auch realisiert. Entstanden ist eine komplett neu angelegte, direkte und motorfahrzeugfreie Veloverbindung über mehrere Kilometer, die vor allem dem Alltagsverkehr, teils auch dem Freizeitverkehr dient.

Die Jury ist insbesondere beeindruckt von der jahrzehntelangen, hartnäckigen Vorgehensweise, die aufgrund enormer Widerstände von den Involvierten viel Durchhaltewillen und geduldige Überzeugungsarbeit abverlangte. Die Umsetzung dieses spannenden und teuren Projektes (CHF 1.6 Mio.) war nur möglich dank viel diplomatischem Geschick und tragfähigen Kompromissen.

Wie erfolgreich die Massnahmen sein werden, ist noch schwierig abzuschätzen, da der Radweg erst zu Beginn des letzten Winters eröffnet wurde. Allenfalls kann die

Belagsqualität später noch verbessert werden, da es sich nicht konsequent um Hartbelag handelt und damit für den Alltagsverkehr nicht überall ideal ist.

Stadt Genf: Projekt « A vélo jusqu'à la plage »



Abbildung 6: Baulich von der MIV-Fahrbahn abgetrennter Zweirichtungs-Radweg am Quai Gustave-Ador (© Ville de Genève, Nicole Zermatten)

Mit dem Projekt « A vélo jusqu'à la plage » schliesst die Stadt eine Lücke im Genfer Radwegnetz. Das Highlight dieser Route, welche das Stadtzentrum mit der Gemeinde Coligny verbindet, ist der über ein Kilometer lange Zweirichtungs-Radweg am Quai Gustave-Ador. Diese seit Langem von der Velolobby geforderte Infrastruktur von 3 m Breite bedeutet auch für die Velowanderroute Nr. 46 « Tour du Léman » von SchweizMobil eine wesentliche Verbesserung. Dem Sicherheitsaspekt wurde bei diesem Projekt dank der baulichen Abtrennung von der Fahrbahn viel Bedeutung beigemessen. Auch die Erschliessung des angrenzenden Stadtteils wurde optimiert, indem mehrere parallel zum Fussverkehr geführte und LSA-gesteuerte Querungen angeboten werden. Eine solche Infrastruktur ist zwar aus nationaler Sicht nicht neu, für eine Stadt wie Genf mit ihrem besonders dichten Strassennetz und dem hohen Verkehrsaufkommen bedeutet sie jedoch ein enormer Fortschritt.

Weniger überzeugend gelöst ist die eher kompliziert gestaltete und nicht sehr attraktive Anbindung dieser Infrastruktur an das restliche Radwegnetz (z.B. Mischverkehrszone im Bereich des Jardin Anglais). Ausserdem unterbrechen die vielen Fussgänger*innen-Querungen immer wieder den Fluss des Veloverkehrs.



Speziell hebt die Jury die strategische Bedeutung dieses Radweges hervor. Dadurch dass er den neuen Strand im Stadtviertel Eaux Vives erschliesst und im Sommer Tausende Erholungssuchende auf das Velo locken wird, darf angenommen werden, dass zahlreiche Genfer*innen das Velo als geeignetes Stadtverkehrsmittel entdecken werden. Und es bleibt zu hoffen, dass diese Infrastruktur der erste Schritt zu einer „Genfer Velo-Offensive“ nach Berner Vorbild ist.

Spezielle Erwähnung: Mikrohubbs als nachhaltige Lösung für den zunehmenden Warentransport in Städten

Die Jury möchte zudem auf diese Initiative des Vereins AMELIVE aus Vevey hinweisen, welche zwar die Anforderungen des PRIX VELO Infrastruktur nicht erfüllt, aber aufgrund ihres Potenzials für stadtverträgliche Mobilität trotzdem ein spezielles Augenmerk verdient. Mikrohubbs sind Warenumschnlagspunkte mit einer Informatik-Schnittstelle. Hier wird die Ware von grossen Transportfirmen per Lastwagen angeliefert und an kleine Velo-Hauslieferdienste übergeben, welche für die Feinverteilung auf der letzten Meile zuständig sind und die lokalen Firmen und Haushalte beliefern. Diese zukunftsweisende Form von Mikrologistik ist voller Potenzial für die Entwicklung einer stadtverträglichen Mobilität in Zeiten des zunehmenden Online-Handels.

Der «PRIX VELO Infrastruktur» wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), velosuisse und Velopa. Medienpartner sind die «Schweizer Gemeinde» und das velojournal.

Bern, 29. April 2020
Anita Wenger, Projektleiterin Pro Velo Schweiz