



**PRIX
VELO**

PRIX VELO INFRASTRUKTUR 2020

Eine «Best Practice»-Sammlung wegweisender
Velo-Infrastruktur

Inhalte

1	Einleitung S. 4 + 5 Ausschreibung Eingaben und Prämierung Partner
2	Rahmenbedingungen S. 6 + 7 Teilnahmebedingungen Wettbewerbsbereiche Bewertungskriterien Jury
3	Hauptpreis: Stadt Bern S. 8 - 15 Einzigartige Velo-Offensive mit grosser Wirkung Infrastruktur Dienstleistungen, Fördermassnahmen und Kommunikation Wirkung Würdigung der Jury

4

Anerkennungspreise

S. 16 - 22

Kanton Freiburg*Langsamverkehrs-Passerelle Bahnhof Givisiez***Städte Prilly und Renens***Bahnunterführung «Le Trait d'union»***Stadt Chur und Gemeinde Trimmis***Gemeindeübergreifende Radwegverbindung***Stadt Genf***Projekt «A vélo jusqu'à la plage»*

5

Jury-Auswahl

S. 23 - 31

Gemeinde Köniz*Velohauptroute Schwarzenburgstrasse***Kanton Basel-Landschaft***Netzlücken-Schliessung auf kantonaler Radroute***Kanton Tessin***Radweg auf ehemaligem Bahntrasse***Gemeinde Schleithelm***Neubau Radweg zur Schulwegsicherung***Kanton Aargau***Fuss- und Velobrücken im Naherholungsgebiet***Stadt Winterthur und SBB***Veloquerung Bahnhof Winterthur***Stadt Luzern***Veloparkierungskonzept Innenstadt***Fondation des Parkings***Zutrittssystem Velostationen «Velocity»***École Polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)***«Point Vélo»***Verein Bikeable***Plattform www.bikeable.ch***Association AMELIVE***Mikrohub Riviera*

1 Einleitung

1.1 Ausschreibung

Pro Velo Schweiz suchte im Rahmen des nationalen Wettbewerbs «PRIX VELO Infrastruktur» zum sechsten Mal innovative Projekte, Massnahmen oder Planungsinstrumente mit Modellcharakter, die das Velofahren für die Bevölkerung attraktiver und sicherer machen. Der nationale Wettbewerb richtete sich an Behörden, Trans-

portunternehmen sowie öffentliche und private Organisationen. Das Eingabefenster war vom Oktober 2019 bis Ende Januar 2020 offen.

Der Preis wird im Vierjahresrhythmus vergeben, alternierend zum PRIX Velostädte.

1.2 Eingaben und Prämierung

Insgesamt gingen 38 Wettbewerbseingaben von Kantonen, Gemeinden, Produzenten, Dienstleistern und weiteren Institutionen ein. Das Siegerprojekt wurde mit einer Preissumme von CHF 10'000.- ausgezeichnet, vier weitere Wettbewerbseingaben erhielten Anerkennungsprei-

se. Die Preisträger wurden im Mai öffentlich bekanntgegeben, und der Hauptpreis wurde mittels Velokurier der Stadt Bern überbracht. Die Preisverleihung musste aufgrund der Massnahmen zur Eindämmung von Covid-19 abgesagt werden.

Impressum

© Pro Velo Schweiz 2021
3013 Bern, www.pro-velo.ch

Redaktion
Anita Wenger

Lektorat
Christoph Merkli, Juerg Haener,
Valérie Sauter

Übersetzung
Vanja Guérin

Layout & Design
Florian Gerber

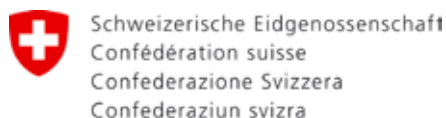
Druck
Printgraphic AG Bern

Titelbild: Velohauptroute
Wankdorf, Bern
© Marco Zanoni

1.3 Partner

Partner des «PRIX VELO Infrastruktur» waren das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Verband velosuisse und die Velopa

AG; Kommunikationspartner die Zeitschriften Schweizer Gemeinde und Velojournal.



Bundesamt für Strassen ASTRA



VELOJOURNAL

2 Rahmenbedingungen

2.1 Teilnahmebedingungen

Der Wettbewerb war offen für Projekte, die einer breiten Schweizer Öffentlichkeit einen Nutzen erbringen und deren Realisierung nicht länger als 5 Jahre zurückliegt. Eine Massnahme oder ein Massnahmenbündel

musste im Wesentlichen aus Infrastrukturkomponenten bestehen und mindestens zur Hälfte umgesetzt sein. Ein Planungsinstrument musste von den Behörden als verbindlich erklärt sein.

2.2 Wettbewerbsbereiche

Eingereicht werden konnten Verkehrsprojekte mit Infrastrukturkomponenten für das Velo, die mindestens einen der folgenden Bereiche abdecken:

- **Planungsinstrumente und Massnahmenbündel:** z.B. Richt- und Netzplanungen, Konzepte, Leitbilder, Massnahmenprogramme.
- **Bauliche, technische oder organisatorische Massnahmen für den rollenden, ruhenden oder kombinierten Verkehr:**
Anlagen und Anlagennetze für den rollenden Verkehr, Bauten und Anlagen für den ruhenden Verkehr, Markierungen, Signalisationen und Wegweisungen, Mittel zur Erleichterung der kombinierten Wege.

2.3 Bewertungskriterien

Die Jury bewertete die Eingaben nach qualitativen Gesichtspunkten auf der Basis der folgenden Kriterien:

- 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

2.4 Jury

Rolin Wavre

Pro Velo Schweiz, Vizepräsident
Vorsitzender der Jury

Claudio Ammann

Velopa, CEO

Virginie Kauffmann

Büro für Mobilität, Projektleiterin

Kathrin Hager

Velokonferenz Schweiz,
Präsidentin
Fachstelle Langsamverkehr
Kanton Thurgau, Projektleiterin

Martin Platter

Velosuisse, Geschäftsführer
Leiter Schweizer Fachstelle für
Velo & E-Bike,

Patrick Rérat

Universität Lausanne,
Professor Institut für Geographie
und Nachhaltigkeit

Lukas Stadtherr

SchweizMobil,
Mitglied der Geschäftsleitung

Martin Urwyler

Schweizerischer Verband der
Strassen- und Verkehrsfachleute
VSS, Delegierter Mobilität Stadt
Luzern, Projektleiter

Urs Walter

Bundesamt für Strassen (ASTRA),
Fachverantwortlicher
Veloverkehr

3 Hauptpreis: Stadt Bern

3.1 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. Das entspricht einer Verdoppelung gegenüber 2010.

Dieses Ziel will die Stadt insbesondere durch eine attraktive, sichere und durchgehende Veloin-

frastruktur erreichen, welche Menschen von «acht bis achtzig» zum Velo fahren einlädt. Weitere Bestandteile der Velo-Offensive sind Dienstleistungen, Förder- und Kommunikationsmassnahmen. Die Fortschritte sollen für die Bevölkerung rasch sichtbar werden.

Kontakt

Stadt Bern, Verkehrsplanung

Michael Liebi
michael.liebi@bern.ch

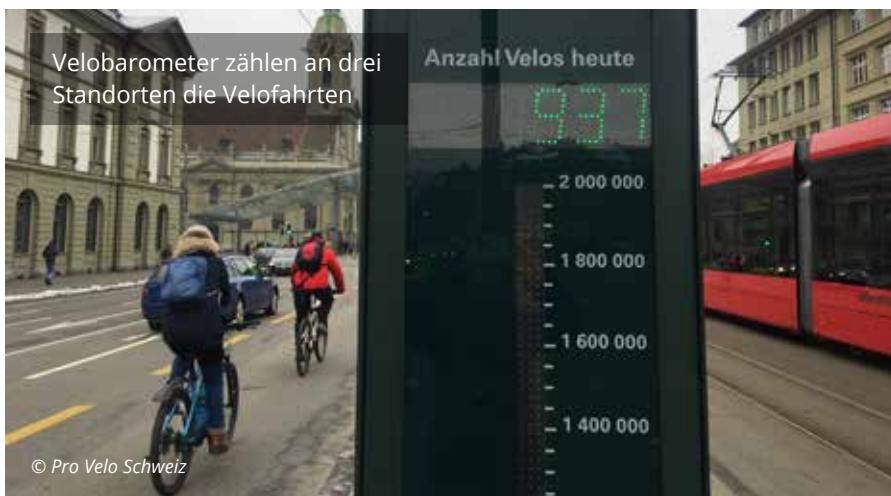


Die Velo-Offensive ist vom Gemeinderat bewusst als gesamtstädtisches, direktionenübergreifendes Programm verabschiedet worden

Gesamtstädtisches Programm

Aus der Überzeugung, dass nur ein gemeinsames Vorgehen sämtlicher Verwaltungseinheiten zu einer wirksamen Veloförderung führen kann, wurde die Velo-Offensive als gesamtstäd-

tisches Programm aufgestellt. Sie startete mit einem verwaltungsinternen Prozess, bei dem die betroffenen Mitarbeitenden gemeinsame Vorstellungen und Massnahmenvorschläge erarbeiteten.



Velobarometer zählen an drei Standorten die Velofahrten

© Pro Velo Schweiz

Meilensteine der Velo-Offensive

- 2014:** Gemeinderatsbeschluss zum verwaltungsinternen Prozess und Start desselben
- 2015:** Gemeinderatsbeschluss zur Umsetzung inkl. Partizipationsprozess
- 2016:** Start Partizipationsprozess, Start Erarbeitung Masterplan Veloinfrastruktur, Eröffnung Velohauptroute Wankdorf, Eröffnung Velostation PostParc, Start Pilotversuch Velostrassen
- 2018:** Eröffnung Velohauptroute Köniz, Start Veloverleihsystem «Velo Bern»
- 2019:** Teilumsetzung Velohauptroute Ostermundigen, Velogegegenverkehr Schwarztorstrasse, Velomassnahmen Lorrainebrücke

Eine neue Planungskultur

Die Velo-Offensive verfolgt den Ansatz, sich nicht wie bisher von den begrenzten Möglichkeiten lenken zu lassen, sondern die Standards mit Blick auf Best-Practice-Beispiele aus Holland und Kopenhagen bewusst hoch anzusetzen.

Mit dem Ansatz der «lernenden Planung» trägt Bern der Tatsache Rechnung, dass schlussendlich die Velofahrenden darüber entscheiden, ob sich eine Infrastrukturmassnahme in der Realität bewährt oder nicht. So wird die Velo-Offensive durch einen breiten Partizipationsprozess mit regelmässigen Workshops zu aktuellen Themen begleitet, und

neue Lösungen werden in einem ersten Schritt oft durch Pilotversuche getestet.

Masterplan mit neuen Standards und Veloroutennetz

Als Grundlage für eine hochwertige und sichere Veloinfrastruktur dient der neu erarbeitete Masterplan. Dieser definiert neue, langfristig gültige Standards nach nordischem Vorbild (z.B. 2.50 m breite Radstreifen) und legt das durchgängige Veloroutennetz fest. Dieses besteht aus Haupt- und Nebenrouten mit deutlich erhöhten Standards sowie einem flächendeckenden und feingliedrigen Veloroutennetz, auf welchem ein durchgehender Mindeststandard zu gewährleisten ist.

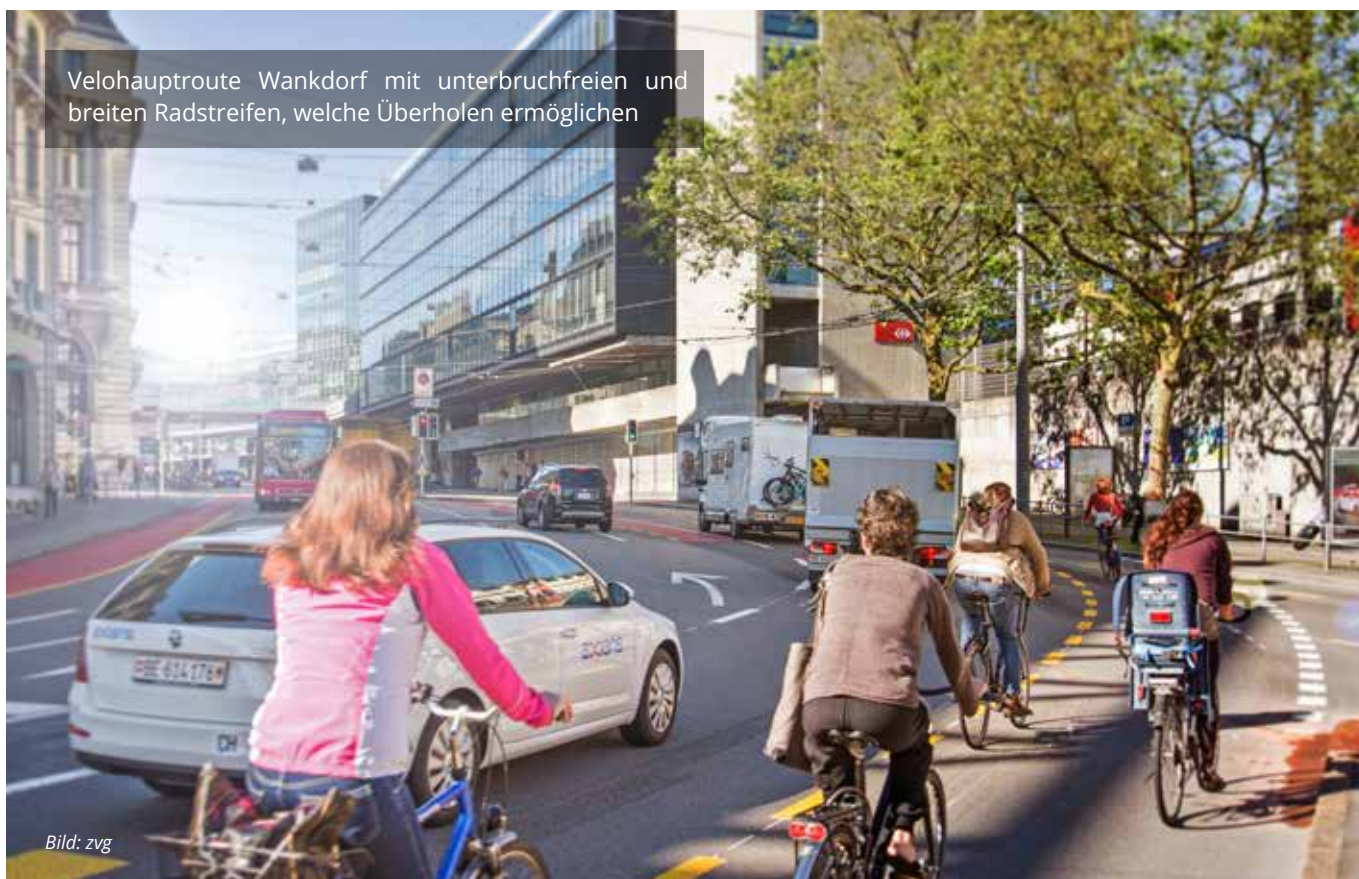
3.2 Infrastruktur

Zwischen 2016 und 2019 wurden zahlreiche grössere Infrastrukturprojekte umgesetzt. Im Folgenden werden einige Beispiele vorgestellt.

Beispiel 1 Routennetz: Velohauptrouten Wankdorf und Köniz

Als erstes wurden die zwei Velohauptrouten ins Wankdorf und nach Köniz umgesetzt, letztere

in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Köniz. Merkmale dieser Routen sind je nach Situation neue, bis 2.50 m breite Radstreifen, ein baulich abgetrennter Radweg, verkehrsarme Abschnitte mit Tempo 30 und Zubringerdienst, Veloumfahrungen bei Kreisverkehren und Bushaltestellen sowie Optimierung von Ampel-Steuerungen («Grüne Welle»). Dazu wurden mancherorts MIV-Parkplätze aufgehoben.





Beispiel 2 Neue Standards im Haltestellenbereich: Velo-Umfahrung Bushaltestelle Dübystrasse

Im Rahmen der Velohauptroute Bern-Köniz wurde die Haltestelle Dübystrasse neu geplant.

Erstmals kamen die Planungsgrundsätze gemäss Masterplan Veloinfrastruktur zur Anwendung, die für Tramhaltestellen aber auch für stark frequentierte Bushaltestellen Veloumfahrungen vorsehen. Dadurch können nicht nur Gefahrenstellen

für den Veloverkehr entschärft werden, sondern auch der Betriebsablauf zwischen Velo- und öffentlichem Verkehr verbessert werden. Die Haltestelle stellt einen Prototyp dar; zurzeit sind ca. 10-12 weitere Veloumfahrungen bei Haltestellen in Planung.

Beispiel 3 Dem Veloverkehr den nötigen Raum verschaffen: Neu- gestaltung Lorrainebrücke

Die Lorrainebrücke stellt ein Rückgrat im städtischen Velonetz dar, an Spitzentagen sind rund 10`000 Velofahrende auf der Brücke unterwegs. Die bisherigen Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m reichten nicht mehr aus, um der Kapazität und den Sicherheitsbedürfnissen des Veloverkehrs gerecht zu werden. Ein Spurabbau beim motorisierten Verkehr stadtauswärts ermöglichte die Verbreiterung des Radstreifens auf rund 3 m, womit das Überholen innerhalb des Radstreifens ermöglicht wird.



Bild: zvg

Lorrainebrücke: Verbreiterung des Velostreifens und Absicherung mit Pfosten

Ausserdem wurden die Radstreifen auf gewissen Abschnitten mit Pfosten abgesichert.

Beispiel 4 Durchlässigkeit fördern: Veloge- genverkehr Schwarztorstrasse

Die Öffnung von Einbahnstrassen für den Veloverkehr stellt für die Stadt Bern einen wichtigen Planungsgrundsatz dar. Die Schwarztorstrasse verfügt seit Herbst 2019 durchgehend über separate Veloinfrastrukturen in beide Richtungen. Abschnittsweise wurde der Radstreifen mit einfachen Mitteln taktil von der Gegenfahrbahn abgetrennt, um das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden weiter zu erhöhen. Teilweise wurden die Lichtsignalanlagen auf den Veloverkehr optimiert («Grüne Welle»).



Schwarztorstrasse: Einführung des Velogegenverkehrs auf der gesamten Länge von 1.3 km. Dadurch wurde eine attraktive Veloverbindung in den Westen der Stadt Bern geschaffen.

Bild: zvg

Beispiel 5 Durchführung von Pilotprojekten: Velostrassen Breitenrain und Länggasse

Die Übernahme internationaler Best-Practice-Lösungen stellt einen Schwerpunkt der Berner Veloplanung dar. Die Umsetzung der Velostrassen Breitenrain und Länggasse erfolgte im Rahmen des nationalen Pilotversuchs.

Sofortmassnahmen

Parallel zu den umfangreichen Infrastrukturprojekten werden laufend kleinere Sofortmassnahmen ergriffen wie z.B. die Verbreiterung von Radstreifen auf bis zu 2.50 m oder Roteinfärbungen von Radstreifen.

Weitere umgesetzte Infrastrukturprojekte

- Velohauptroute Ostermundigen (ab 2018)
- Sanierung Tiefenaustrasse (Kantonsstrasse, 2018)
- Neue Velostation Post-parc (2016)
- Erweiterung Velostation Bollwerk (2019)



3.3 Dienstleistungen, Fördermassnahmen und Kommunikation

Beispiel 1 Veloverleihsystem «Velo Bern»

Gestartet im Jahr 2018 stehen beim Veloverleihsystem «Velo Bern» mittlerweile 1'600 Velos an 170 Stationen zur Verfügung. Die Hälfte davon sind E-Bikes mit einer Unterstützung bis 25 km/h. Gesamtdienstleisterin ist die PubliBike AG, Betriebspartnerin das Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern. Nach anfänglichen technischen Problemen mit dem Schliesssystem verzeichnete «Velo Bern» 2019 einen grossen Zuwachs an Nutzenden und hat sich bei den verschiedensten Bevölkerungsgruppen als beliebtes Mobilitätsangebot etabliert.



Weitere Massnahmen

Velobarometer
Freizeitanlagen (z.B. Pumptracks)
Velokampagne
Sensibilisierungsmassnahmen

Beispiel 2 Cargovelo-Programm «Mir sattlä um!»

Unter dem Titel «Mir sattlä um!» fördert die Stadt Bern den Einsatz von Cargovelos in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Das Feedback der Firmen ist positiv, und die Resultate zeigen, dass das Potenzial von Cargobikes im Berner Wirtschaftsverkehr beträchtlich ist.



3.4 Wirkung

Die vielfältigen Massnahmen zeigen bereits 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%. Im Jahr 2010 betrug der Veloanteil am Gesamtverkehr gemäss Mikrozensus 11 %, im Jahr 2015 waren es bereits 15 %. Die aktuelle Entwicklung lässt vermuten, dass Bern bereits 2020 nahe an den für das Jahr 2030 angepeilten Zielwert von 20 % gelangen könnte.

3.5 Würdigung der Jury

Die Jury honorierte 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 muss, hat die bisherige Planungspraxis 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.

Die Jury war beeindruckt von der durchgehend hohen Qualität der bereits realisierten Projekte. Die hohen Standards dieser «State of the Art»-Beispiele 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 sowie einfachen und schnell umsetzbaren Sofortmassnahmen.

Bemerkenswert ist weiter die breite Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Ebenen, insbesondere der breite Partizipationsprozess.

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

4 Anerkennungspreise

4.1 Kanton Freiburg Langsamverkehrs-Passerelle 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 Men-

schen entstehen. Die Fuss- und Velo-Passerelle dient als Verbindung zwischen der Stadt Freiburg und der Gemeinde Belfaux sowie der bestehenden und zu erschliessenden Gebiete nördlich der Bahnlinie. Sie erschliesst ausserdem die Perrons und dient als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Würdigung der Jury

Die Jury stufte das Projekt als sehr gelungen ein. 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 war ausserdem 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. Weiterführende Veloinfrastruktur fehlt noch. Der Zugang ist weder gut erkennbar noch besonders sicher. Ausserdem fehlen noch Veloabstellplätze. Mit diesem 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.

Kontakt

Kanton Freiburg, Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD

*Michael Blanchard
michael.blanchard@fr.ch*



4.2 Städte Prilly und Renens Bahnunterführung «Le Trait d'union»

Die Städte Prilly und Renens befinden sich in der Agglomeration Lausanne, im Herzen eines der grössten Städtebau-Projekte der Schweiz. Hier werden in den nächsten Jahren mehrere tausend neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Die derzeitige Situation ist für den Veloverkehr aufgrund der Nord-Süd-Trennung durch die Bahnlinie ungünstig. Die wenigen Durchgänge sind für Velos schlecht geeignet. Mit dem Bauwerk «Le Trait d'Union» haben die beiden Gemeinden eine wirksame Lösung für die Querung der

Eisenbahn und die Überwindung des beträchtlichen Höhenunterschieds geschaffen.

«Le Trait d'Union» besteht einerseits aus einer acht Meter breiten Unterführung, wo der Fuss- und der Veloverkehr durch eine schräge Randsteinkante baulich getrennt geführt werden. Andererseits wurde auf der Nordseite der Gleise zur Überwindung der sieben Meter Höhendifferenz eine spiralförmige Doppelrampe errichtet. Diese besteht aus einer 3.8 m breiten Spur für die Velos und aus einer räumlich vollständig abgetrennten Wendeltreppe für den Fussverkehr.

Würdigung der Jury

Der Jury gefiel das aus funktionaler Sicht sehr attraktive Bauwerk, denn durch die separate Führung von Fuss- und Veloverkehr wird eine sichere und direkte Verbindung geboten. Es überzeugte aber auch durch seine überraschende Architektur, die es zu einer äusserst originellen und ästhetisch sehr beeindruckenden Infrastruktur macht. Die Jury schätzte zudem die vorbildliche Vorgehensweise, nämlich dass das Velo von Anfang an in die Planung einbezogen wurde.



© Vincent Jendly

Die spiralförmige Doppelrampe des Bauwerks, bestehend aus einer 3.8 m breiten Rampe für Velos und einer Wendeltreppe für Fussgänger*innen.

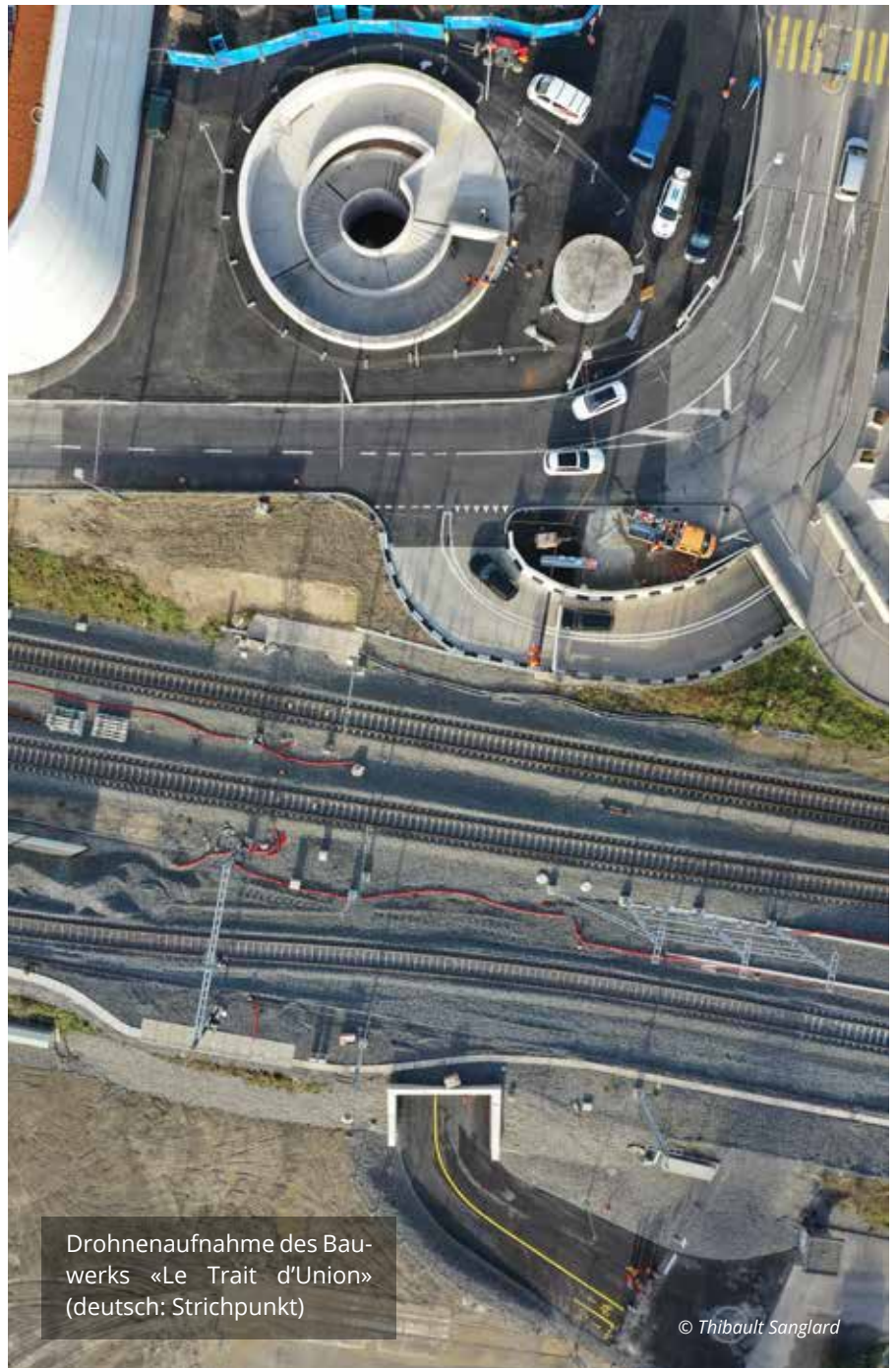
Kontakt

Städte Prilly & Renens

Gaëlle Cabessa
gaelle.cabessa@prilly.ch

Etienne Räss
etienne.raess@prilly.ch

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 fiel zudem auf, dass dank frühzeitiger Konsultation der Velolobby das Know-how der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ins Projekt einfließen konnte.



Drohnenaufnahme des Bauwerks «Le Trait d'Union» (deutsch: Strichpunkt)

© Thibault Sanglard

4.3 Stadt Chur und Gemeinde Trimmis Gemeindeübergreifende Radwegverbindung

Kontakt

Stadt Chur, Tiefbaudienste

*Roland Arpagaus
roland.arpagaus@chur.ch*

Das Bedürfnis nach einer alltagstauglichen Veloverbindung zwischen der Stadt Chur und der Nachbargemeinde Trimmis ist alt. Die Routenführung ist jedoch seit über 30 Jahren Inhalt einer kontroversen politischen Diskussion. Die bisher vorhandenen Radwegverbindungen waren aufgrund der extremen Höhendifferenzen für den Alltagsverkehr ungeeignet. Ebenso wenig bot aus Sicherheitsgründen die Kantonsstrasse eine taugliche Alternative, da deren Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren stark angestiegen ist. Ziel des Projektes war es

deshalb, die dringend notwendige Radwegverbindung so schnell wie möglich im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu realisieren, um den Velofahrenden eine sichere und alltagstaugliche Route anbieten zu können.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Ansprüche und Bedürfnisse der vielen Stakeholder (Grund-eigentümer, Landwirtschaft, Natur- und Heimatschutz, Jagd etc.) war die Planungsphase sehr anspruchsvoll. Die vielen, verschieden gelagerten Einsprachen bedurften eines grossen Kommunikationsaufwands und führten zu zahlreichen Kompromissen. So musste beispielsweise die ursprünglich vorgesehene ideale Linienführung teils auf bestehende Wege umgelegt werden, was geringe zusätzliche Höhendifferenzen zur Folge hatte.

Würdigung der Jury

Die Jury war insbesondere beeindruckt von der jahrzehntelangen, hartnäckigen Vorgehensweise, die den Projektverantwortlichen aufgrund enormer Widerstände viel Durchhaltewillen und geduldige Überzeugungsarbeit abverlangte. Die Planung dieses Vorhabens war aufgrund der

Anstelle eines Hartbelags wurde im Wald eine spezielle Chaussierung mit Oberflächenbehandlung realisiert, damit keine ökologischen und visuellen Nachteile entstehen und der reduzierte Winterdienst trotzdem gewährleistet werden kann.



Bild: zvg



zahlreichen Interessenskonflikte äusserst anspruchsvoll. Basierend auf einem Variantenstudium wurde Abschnitt für Abschnitt eine den jeweiligen Gegebenheiten, Rahmenbedingungen und Sachzwängen 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 Umsetzung dieses spannenden und teuren Projektes (CHF 1.6 Mio.) war nur möglich dank viel diplomatischen

Geschicks und tragfähiger Kompromisse.

Allenfalls kann die Oberflächenqualität später noch verbessert werden, da es sich nicht konsequent um Hartbelag handelt und deshalb für den Alltagsverkehr nicht überall ideal ist.

4.4 Stadt Genf Projekt «À vélo jusqu'à la plage»

Mit dem Projekt «À vélo jusqu'à la plage» schliesst die Stadt eine Lücke im Genfer Radwegnetz zwischen dem Stadtzentrum und der Gemeinde Cologny. Herzstück dieser Route ist der über ein Kilometer lange Zweirichtungs-Radweg am Quai Gustave-Ador, welcher den neuen Strand «Eaux Vives» erschliesst. Dank dieser Infrastruktur erfährt auch die Velowanderoute Nr. 46 «Tour du Léman» eine wesentliche Verbesserung. Der drei Meter breite Radweg ist durch einen Sicherheitsstreifen von 0.5 m und einen hohen Randstein baulich von der MIV-Fahrbahn abgetrennt. Mehrere parallel zum Fussverkehr geführte, LSA-gesteuerte Querungen erschliessen den angrenzenden Stadtteil. Die Hauptschwierigkeit des Projektes bestand darin, diese neue Infrastruktur an das bestehende Radwegnetz anzubinden und den Velofahrenden an

einem grossen, sehr stark befahrenen Knoten (acht MIV-Spuren und 70'000 Fahrzeugen pro Tag) sichere Übergänge anzubieten.

Würdigung der Jury

Die Jury anerkannte insbesondere die grosse Bedeutung des Sicherheitsaspekts in diesem Projekt. Die bauliche Trennung des Radweges ist zwar aus nationaler Sicht nichts Neues, bedeutet aber für eine Stadt wie Genf mit ihrem dichten Strassennetz und dem hohen Verkehrsaufkommen einen enormen Fortschritt. Leider weniger überzeugend gelöst ist die eher kompliziert gestaltete und nicht sehr attraktive Anbindung an das restliche Radwegnetz (z.B. Mischverkehrszone im Bereich des Jardin Anglais). Ausserdem unterbrechen die vielen Fussgänger*innen-Querungen den Fluss des Veloverkehrs.

Speziell hob die Jury hingegen die strategische Bedeutung dieses Radweges hervor. Durch seine Lage und die Erschliessung des Strandes wird er im Sommer Tausende Erholungssuchende auf das Velo locken. Und es darf angenommen werden, dass zahlreiche Genfer*innen das Velo als geeignetes Stadtverkehrsmittel entdecken und inskünftig auch für Alltagsfahrten verwenden werden.

Kontakt

*Ville de Genève, Service de
l'aménagement, du génie civil et
de la mobilité*

*Barbara Pillonel
barbara.pillonel@ville-ge.ch*



5 Jury-Auswahl

In diesem Kapitel werden einige von der Jury ausgewählte Beispiele aus den übrigen Wettbewerbseingaben kurz vorgestellt.

Mehr Informationen zu den Projekten können bei den angegebenen Kontaktpersonen eingeholt werden.

Kontakt

Gemeinde Köniz, Abteilung Verkehr und Unterhalt

*Rolf Albisser
rolf.albisser@koeniz.ch*

5.1 Gemeinde Köniz Velohauptroute Schwarzenburgstrasse



Bild: zvg

Das Projekt beinhaltet die Neugestaltung eines rund ein Kilometer langen Abschnitts der Schwarzenburgstrasse, welche die Gemeinde Köniz mit der Stadt Bern verbindet, zwecks Realisierung einer prioritären und zusammenhängenden Velohauptroute. Sowohl die Schwachstellen-Analyse als auch die Variantenevaluation wurden von Interessenvertre-

tern partizipativ begleitet. Dabei wurde mittels einer Neuaufteilung des Strassenraums, der Schaffung eines Radweges und der Einrichtung breiter Radstreifen die Sicherheit des Veloverkehrs verbessert. Gleichzeitig wurden auch Sicherheits-Defizite für den querenden Fussverkehr behoben.

Würdigung der Jury

Die Jury lobte die mit Ausnahme der konventionellen Kreisel und der Bushaltestellen fast durchgehende Veloführung. Diese konsequente Trennung vom Fussverkehr ist sehr zu begrüßen. Der baulich abgetrennte Radweg und die breiten Radstreifen (>1.50 m) bieten ein hohes Mass an Sicherheit und haben Modellcharakter. Ein weiteres Highlight ist der Velo-Bypass beim Kreisel Bündackerstrasse. Ein interessantes Projekt mit einzelnen herausragenden Elementen, das im Kontext der Velo-Offensive der Stadt Bern zu betrachten ist.

5.2 Kanton Basel-Landschaft Netzlücken-Schliessung auf kantonaler Radroute

Kontakt

*Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft,
Tiefbauamt*

*Armin Schmauss
armin.schmauss@bl.ch*

Die kantonale Radroute Liestal-Bubendorf-Reigoldswil besitzt ein hohes Potenzial für den Freizeitverkehr und wird ausserdem intensiv von Schüler*innen und Pendler*innen befahren. Bisher wurden die Radfahrer zwischen Bubendorf und Ziefen (2.4 km) im Mischverkehr auf der Kantonsstrasse geführt. Aufgrund der hohen Geschwindigkeit des MIV wichen diese jedoch zum

Teil auf das bestehende Trottoir aus und befuhren dieses teilweise in beide Richtungen. Auf den anderen Abschnitten bestehen bereits seit einigen Jahren abgetrennte, sichere und attraktive Radverkehrsinfrastrukturen. Das Projekt beinhaltet verschiedene bauliche Massnahmen auf diesem letzten Teilstück: Neubau von abgetrennten Fuss-/Radwegen (3m breit), Bau einer separaten Holzbrücke, Asphaltierung einer Schotterstrasse, Strassenverbreiterung mit Einrichtung einer Kernfahrbahn.

Würdigung der Jury

Der Jury gefiel die gut umgesetzte, den Gegebenheiten vor Ort angepasste Ergänzung des Radroutennetzes zur Schliessung einer Netzlücke. Auf einem Teilstück konnte das Konzept aus Platzgründen nicht umgesetzt werden und man musste sich mit einer Kernfahrbahn behelfen. Ansonsten verläuft der Veloverkehr immer abgetrennt. Es wurde sogar eine neue Holzbrücke gebaut. Die Umsetzung kann anderen Gemeinden und Kantonen als Vorbild dienen.



Bild: zvg

5.3 Kanton Tessin Radweg auf ehemaligem Bahntrassee

Das Projekt beinhaltet eine neue Veloverbindung zwischen Canobbio und Tesserete von etwa 4 km Länge als Alternative zur viel befahrenen Kantonsstrasse. Die Strecke verläuft grösstenteils auf einem ehemaligen Eisenbahntrassee. Dabei wurden auch einige Bauwerke wie Brücken und Passerellen restauriert oder neu gebaut. Die Veloverbindung dient nicht nur

für die Freizeit-Nutzung, sondern auch für den Alltag.

Würdigung der Jury

Die Jury lobte das schön umgesetzte Projekt mit hohem Nutzen und Modellcharakter für ähnliche Situationen mit stillgelegten Bahngleisen. Besonders innovativ ist das Konzept der Brücken, welche alle im selben

Kontakt

Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Area operativa del Sottoceneri

*Diego Rodoni
diego.rodoni@ti.ch*

Stil (Holzlamellen) erstellt wurden. Die Sicherheit des Rad-/Gehweges ist zwar gewährleistet, aber mit einer Breite von 2.60 m ist er leider etwas schmal geraten, umso mehr als 3 m möglich gewesen wäre.



Bild: zvg

5.4 Gemeinde Schleitheim Neubau Radweg zur Schulwegsicherung

Kontakt

Gemeindeverwaltung Schleitheim

Samuel Kradolfer
gemeindeverwaltung@
schleitheim.ch



Bei der Hohbrugg verbinden ein neues Stück Veloweg sowie eine neue Fuss- und Velobrücke über den Zwärenbach die bestehende Veloroute vom Klettgau Richtung Wutachtal mit der Strasse ins Babental. Die Querung der Hauptstrasse wurde dabei zu einer übersichtlichen Stelle verschoben. Damit erhöht sich die Sicherheit für die Velofahrenden markant, muss doch nicht mehr

wie bisher die Hauptstrasse genutzt werden. Dies kommt vor allem den Schulkindern zugute, welche diese Verbindung täglich befahren.

Würdigung der Jury

Bemüht um eine Verbesserung der Schulwegsicherheit hat die kleine Gemeinde in sehr kurzer Zeit mit grossem Engagement

eine ansprechende Lösung mit deutlichem Mehrwert v.a. für Schüler*innen geschaffen. Dabei hat sie verhältnismässig hohe Kosten in Kauf genommen. Das Beispiel zeigt, dass auch kleine Gemeinden einen aktiven Beitrag zur Veloförderung und Schulwegsicherung leisten können. Die Strassenquerung hätte noch mit einer Mittelinsel optimiert werden können.

5.5 Kanton Aargau Fuss- und Velobrücken im Naherholungsgebiet

Kontakt

Makiol Wiederkehr AG

Peter Makiol
info@holzbauing.ch

Neubau von zwei separaten Holzbrücken für den Fuss- und Veloverkehr über Aare und Unterwasserkanal zur Verbindung der bestehenden Wanderweg- und Velowegnetze in der bei Radfahrer*innen sehr beliebten Auenlandschaft zwischen Aarau und Brugg. Sie dienen als Ersatz für die bisherigen einspurigen

Strassenbrücken, welche durch die enge Fahrbahn und die schmalen Gehwege für die Velofahrenden und Zufussgehenden Sicherheitsdefizite aufwiesen.

Würdigung der Jury

Eine attraktive und direkte Veloverbindung mit markantem

Sicherheitsgewinn. Das gelungene und schön ausgearbeitete Projekt in einer geschützten Landschaft liess sich der Kanton Aargau 5.7 Mio. Franken kosten. Da auf derart luxuriöse Art und Weise ansonsten nur der motorisierte Verkehr gefördert wird, kann es durchaus als Leuchtturmprojekt bezeichnet werden.



Kontakt

Stadt Winterthur, Tiefbauamt

Christoph Gafner
christoph.gafner@win.ch

5.6 Stadt Winterthur und SBB Veloquerung Bahnhof Winterthur

Im nördlichen Bereich des Bahnhofs Winterthur entsteht in enger Zusammenarbeit zwischen Stadt und SBB ein Unterführungsbauwerk mit mehreren Funktionen: Eine 5 m breite Veloquerung sowie eine grosszügige Personenunterführung mit Läden. Die verschiedenen Nutzungen sind räumlich verbunden, aber funktional und baulich getrennt. Die neue Veloinfrastruktur, welche zwei Stadtquartiere verbindet, umfasst zudem die Velostation Rudolfstrasse mit 750 Abstellplätzen und die Umgestaltung der Rudolfstrasse in eine Begegnungszone. Die Anlage soll Ende 2021 eröffnet werden.

Würdigung der Jury

Die äusserst attraktive Unterführung wird aufgrund der grosszügigen Dimensionen und hinsichtlich der Trennung von Fuss- und Veloverkehr neue Massstäbe setzen und anderen Städten als Vorbild dienen. Für den Velover-

kehr bedeutet die Querung eine markant sicherere und kürzere Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen. Zudem ist sie optimal in das bestehende Veloroutennetz integriert.



5.7 Stadt Luzern Veloparkierungskonzept Innenstadt

Kontakt

Stadt Luzern,
Tiefbauamt, Bereich Mobilität

Dario Buddeke
dario.buddeke@stadtluzern.ch

Dieses Projekt beinhaltet die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Behebung von Missständen infolge einer stark angestiegenen Nachfrage nach zentrums- und bahnhofsnahe Veloabstellplätzen. Ausgehend von einer Erhebung des Ist-Zustands und einer Bedarfsprognose wurden 2'600 Abstellplätze

optimiert und 850 neue Abstellplätze geschaffen. Freie Flächen wurden mit unterschiedlichen, auf die Situation abgestimmten Parksyste men ausgestattet, Velo- und Motorradabstellplätze wurden getrennt. Um Flächen für die Veloparkierung zu schaffen, mussten teilweise andere Nutzungen weichen. Unter anderem wurden auch Auto parkplätze zu Veloabstellplätzen umfunktioniert. Mit der Umsetzung des Konzepts konnte die Ordnung der parkierten Velos spürbar verbessert werden, so dass der Veloordnungsdienst nicht mehr immerzu damit beschäftigt ist, Durchgänge und Notzufahrten von parkierten Velos freizuhalten.

Würdigung der Jury

Ein sehr gutes Beispiel, das zeigt, was durch eine umsichtige Vorgehensweise und viel Lobbying erreicht werden kann. Das bereits weitgehend umgesetzte Konzept kann Städten mit ähnlichen Herausforderungen als Modell dienen. Ein interessantes Projekt, das zeigt, dass man Platz für das Velo finden kann, wenn man will, trotz enormem Druck auf den öffentlichen Raum.



Bild: zvg

5.8 Fondation des Parkings Zutrittssystem Velostationen «Velocity»



© Forum Velostationen Schweiz

Ein einfaches und kostengünstiges System, das es Velostationen ermöglicht, den Zugang zu kontrollieren, die Kunden zu verwalten und das Payment

abzuwickeln. Dazu wurde eine Web-Applikation entwickelt, mit der die Kund*innen den SwissPass als physisches Zugangsmedium aktivieren und

Kontakt

Fondation des parkings

Damien Zuber

d.zuber@fondation-parkings.ch

die Dienstleistung bezahlen können. Das System eignet sich sowohl für kleine als auch für grosse Velostationen. Personal vor Ort ist nicht nötig.

Würdigung der Jury

Es ist zwar kein Infrastrukturprojekt im eigentlichen Sinn, unterstützt aber als IT-Tool direkt die Veloinfrastruktur. Es handelt sich um ein absolut zweckmässiges und sehr einfaches Produkt mit Potenzial für eine schweizweit einheitliche Zugangslösung für Velostationen, das vom Forum Velostationen Schweiz gefördert und bereits in 25 Velostationen angewendet wird.

5.9 École Polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) «Point Vélo»

Kontakt

École Polytechnique fédérale de
Lausanne, EPFL ENAC IA LAST

Prof. Emmanuel Rey
emmanuel.rey@epfl.ch

Neugestaltung und Ausbau eines Velo-Treffpunkts auf dem Campus der EPFL im Rahmen eines Architekturwettbewerbs für Studierende. Die Infrastruktur dient nicht nur als Verkaufs- und Reparaturstätte von Velos, sondern auch als Ort der Begegnung und Geselligkeit rund um die Förderung des Veloverkehrs.

Würdigung der Jury

Der Bau eines eigenen, sowohl funktional überzeugenden als auch ästhetisch sehr ansprechenden Gebäudes und seine Lage im Herzen des Campus zeigen die



grosse Bedeutung, welche dem Velo an der EPFL beigemessen wird, und den Willen dieses zu fördern. Die Infrastruktur ist punkto Sichtbarkeit und Aufwändigkeit einzigartig und kann anderen Universitäten oder Hochschulen als Beispiel dienen.



5.10 Verein Bikeable Plattform www.bikeable.ch

Bikeable ist eine interaktive Plattform mit dem Ziel, die tägliche Erfahrung der Velofahrenden-Community zu nutzen, um die Veloinfrastruktur zu verbessern. Nutzer*innen melden gute Beispiele oder Schwachstellen und bewerten diese. Städte und

Gemeinden erhalten via App direktes Feedback von Velofahrenden zu problematischen oder beispielhaften Stellen im Strassennetz. Auf einer Karte können die Informationen dokumentiert und Massnahmen kommuniziert werden.

Kontakt

Verein Bikeable
Hannes Heller
info@bikeable.ch

Würdigung der Jury

Eine spannende Initiative, die perfekt in unsere digitale Zeit passt. Das IT-Tool erfüllt zwar die Voraussetzungen des Prix Velo Infrastruktur nicht ganz, hat aber einen direkten Link zum Thema Velo-Infrastruktur. Trotz einiger Fragezeichen hinsichtlich Umsetzung und nachhaltigem Betrieb lobt die Jury den Ansatz, zur Verbesserung der Infrastruktur auf die Erfahrungen und das Feedback der Nutzer*innen zu setzen.



5.11 Association AMELIVE Mikrohub Riviera

Der Mikrohub Riviera ist ein Warenumschlagsort mit Informatik-Schnittstelle, wo die Ware von grossen Transportfirmen per Lastwagen angeliefert und an kleine Velo-Hauslieferdienste übergeben wird. Diese sind für die Feinverteilung auf der letzten Meile zuständig und beliefern die lokalen Firmen und Haushalte.

Würdigung der Jury

Auch wenn diese Initiative des Vereins AMELIVE aus Riviera die Anforderungen des PRIX VELO Infrastruktur nicht ganz erfüllt,

so hat sie doch als zukunftsweisende Form von Mikrologistik ein spezielles Augenmerk verdient. Dies dank ihres Potenzials für die Entwicklung einer stadtverträglichen Mobilität in Zeiten des zunehmenden Online-Handels.

Kontakt

Dring Dring Riviera
Association AMELIVE
Adrien Roy
dringdring@amelive.ch



Bild: zvg

Pro Velo Schweiz info@prixvelo.ch
Birkenweg 61 www.prixvelo.ch
3013 Bern
Telefon 031 318 54 11