

Für mehr Veloverkehr in den Gemeinden

Benutzerfreundliche Veloinfrastrukturen tragen viel dazu bei, dass das Velofahren komfortabler, sicherer, attraktiver und lustvoller wird. Velostationen an Bahnhöfen, markierte Velorouten, Radwege und -streifen sowie Angebote für das Transportieren von Velos im öffentlichen Verkehr, sind anerkannte Mittel der Veloförderung und zeigen auch bereits Wirkung. Aber es gibt noch einiges zu tun.

Das Velo boomt, und trotz (oder gerade wegen der) Wirtschaftskrise wurden im ersten Halbjahr 2009 bereits gleich viele Velos verkauft wie während den zwölf Monaten des Vorjahres. Das E-Bike erobert die Schweiz und sorgt für Dynamik im Velofachhandel. Mit mehreren neu eröffneten Bikesharing-Angeboten im Raum Lausanne und in der Zentralschweiz sowie Projekten in Biel und Zürich macht ein von Frankreichs Städten geprägtes System Schlagzeilen. Farnefrohe und trendige Velos beleben die Städte.

Effizientes und gesundes Transportmittel

Das Velofahren ist vor Wandern und Schwimmen der beliebteste Freizeitsport in der Schweiz. Bereits 30 Minuten körperliche Betätigung pro Tag wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Trotzdem werden die Menschen in der Schweiz immer dicker, und aus einem Ländervergleich der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) geht hervor, dass 11- bis 15-jährige Jugendliche in der Schweiz massiv unter mangelnder Bewegung leiden.

Das Velo ist als lustvolles, effizientes und gesundes Transportmittel anerkannt und erreicht in einigen Städten einen Anteil im Modalsplit von über zehn Prozent. Trotzdem wird das Velofahren oft als gefährlich wahrgenommen – jährlich verunfallen durchschnittlich 40 Velofahrer tödlich.

Die Hälfte der Arbeitswege sind kürzer als fünf Kilometer und damit prädestiniert für das Benutzen des Velos. Trotzdem nehmen Autokolonnen und Staus auf den Strassen in Stosszeiten zu. Verkehrsplanerinnen und -planer, die Velokonferenz mit den Velobeauftragten der Städte, leisten gute Arbeit. Politikerin-



Das Erwerben der Fähigkeit fürs Velofahren in jedem Lebensalter beginnt in der Jugend, beziehungsweise auf dem Schulweg. (Bild: Pro Velo)

nen und Politiker auf allen Ebenen setzen sich für das Velofahren ein. Schweiz-Mobil hat mit Velo Schweiz das Radwandernetz weiter ausgebaut, und viele Gemeinden profitieren von einem Anschluss. Viele Bahnhöfe unterhalten Velostationen und die Möglichkeit, das Velo in Zügen, Schiffen und Postautos mitzuführen, ist schon fast zur Selbstverständlichkeit geworden.

Mittel, um das Velofahren zu fördern

Mit den Agglomerationsprogrammen des Bundesamtes für Raumentwicklung steht in vielen Gegenden der Schweiz Geld bereit, um das Velofahren zu för-

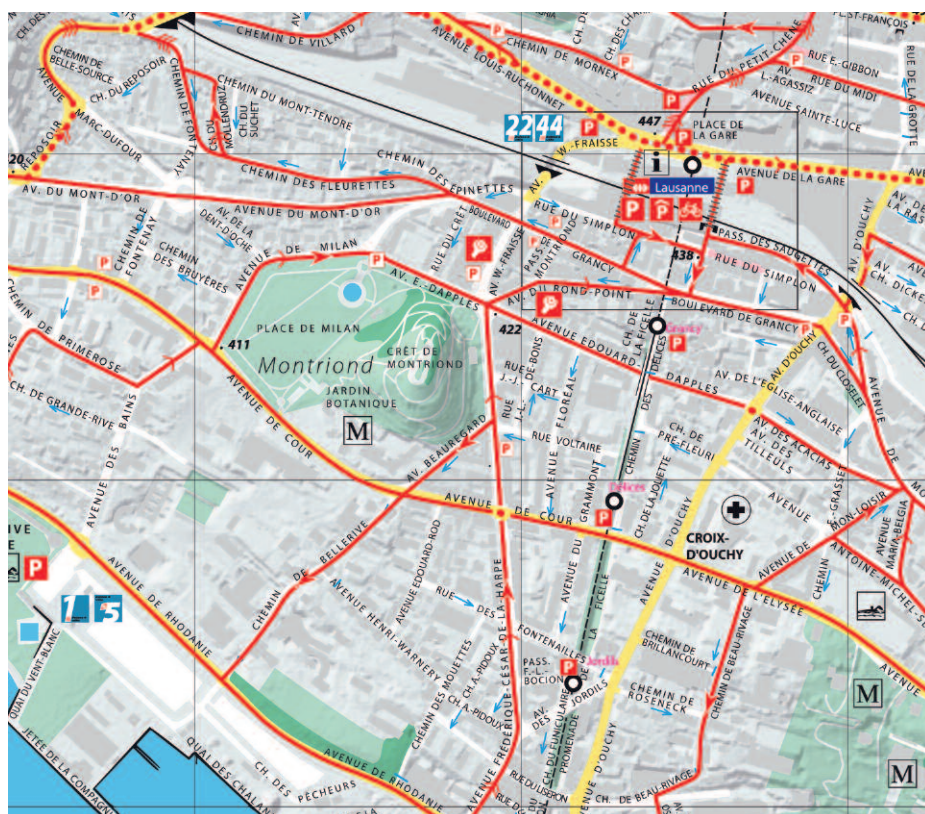
dern. Wo eine Region leer ausgeht oder der Topf der verfügbaren Mittel limitiert ist, bleiben gute Infrastrukturprojekte auf der Strecke. Oft können aber auch mit einer frühzeitigen Planung und einem koordinierten Vorgehen zwischen Planern, Bauherren und Nutzern trotz beschränkter Finanzen gute Ergebnisse erreicht werden. Vielleicht reicht auch schon das Überdenken des Status quo, um kostengünstige Lösungen zu finden:

- Gibt es auf dem Gemeindegebiet allgemeine Fahrverbote, die ohne weiteres für den Veloverkehr geöffnet werden könnten?
- Können Einbahnstrassen für die Befahrung durch Velofahrende auch in der Gegenrichtung signalisiert und markiert werden?
- Sind Signalanlagen so eingestellt, dass sie auch Velofahrende erkennen?
- Kann mit der Einrichtung einer Begegnungs- oder Tempo-30-Zone ein Raum für die Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden, in dem das bewusste Pflegen des Neben- und Miteinanders im Vordergrund steht?

Velofahrer machen ungern Umwege

Was für Motorfahrzeuge zutrifft, gilt ganz speziell auch für Velofahrende: Wer auf einem möglichst direkten Weg mit dem Velo von A nach B gelangen will, hat keine Lust, Quartiere und Strassenkreuzungen zu umfahren.

Die Stadt Zürich macht es vor; die beschriebenen Massnahmen können sinngemäss aber auch in einem kleineren Massstab angewandt werden. Die beiden 2005 erbauten Velo- und Fussgängerbrücken «Herterbrücke» (mit Querung der Geleise der Sihltal-Zürich-



Ausschnitt des Gratis-Velostadtplans von Lausanne. (Grafik: zvg)

Uetlibergbahn) und der flach über die Sihl gespannte «Hertersteg» verbinden die Quartiere Enge, Wiedikon, City und Aussersihl miteinander und schliessen gleichzeitig wichtige Lücken im städtischen und regionalen Veloroutennetz. Gemäss den Frequenzerhebungen der Stadt Zürich nahm der Veloverkehr über die Sihl im Umfeld des «Herterstegs» zwischen 2005 und 2007 dank der sicheren und bequemen Flussquerung um etwa einen Drittel zu.

Es muss nicht immer Beton sein

Mit der Teilnahme des Gemeindepersonals bei der Aktion bike to work kann die Gemeinde der Bevölkerung ein positives Veloimage vermitteln. Ein Gemeindepäsident oder eine Gemeindepäsidentin auf dem Velo wirkt als Vorbild für Jung und Alt. Die Organisation einer Befahrung der Gemeindegrenze auf dem Velo für Bürgerinnen und Bürger fördert die Identifikation mit der Gemeinde, ist gesund und macht Spass. Genügend überdeckte und gut einsehbare Veloabstellplätze auf dem Schulhof garantieren einen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus und motivieren Schülerinnen und Schüler, das Velo täglich auf dem Schulweg zu benutzen. Das Planen und Festlegen von sicheren Schulwegen durch Gemeinde und Schulbehörden dient der Verkehrssicherheit der Kinder auf dem

Velo und zu Fuss. Das Prüfen, ob bei einer Zusammenlegung von Schulen das Velo eine Alternative zum Schulbus wäre, ist wichtig, denn immer weniger Kinder und Jugendliche fahren Velo. Daneben sind auch eine gute Kommunikation von Veloförderungsmassnahmen, sowie attraktive Dienstleistungen für Velofahrerinnen und -fahrer wichtig. Das zeigt beispielsweise der Gratis-Velostadtplan von Lausanne. Nach dem Erfolg der ersten Auflage des Velostadtplans legt die Stadt Lausanne bereits die zweite Version des kostenlosen Velostadtplans auf. Neu sind darin nicht nur Strassen und empfohlene Velorouten in der Stadt, sondern in der ganzen Agglomeration erfasst. Wer eine Bike-

sharing Station, eine Abstellanlage, eine Reparaturwerkstatt oder einen Umsteigepunkt auf den öffentlichen Verkehr sucht, findet die Informationen als Symbol aufgedruckt. Zudem sind – was für Lausanne und seine spezielle Topografie wichtig ist – auf der ganzen Karte Höhenwerte und Routen mit der Schwierigkeit der Steigung erfasst. Damit hat der Velopendler oder -tourist die Wahl, ob er seine Route nach Sicherheitskriterien oder nach seinem aktuellen Trainingsstand wählt.

Gemeinsam geht es besser

Die Zusammenarbeit von Gemeinden bei Sozialdiensten, Feuerwehren oder im Bereich der Ver- und Entsorgung sind nicht mehr wegzudenken. Dass aber auch Veloförderungsmassnahmen regional an die Hand genommen werden können, zeigt die «Langsamverkehrs-Offensive Solothurn und Umgebung! (LOS!)». Die Stadt Solothurn und ihre Nachbargemeinden wollen mit dem Projekt «LOS!» in ihrer Region ein attraktives und lückenloses Netz für alle Gruppen des Langsamverkehrs errichten. In einem ersten Schritt ermitteln Planer den Status quo der Netze für Velofahrende und Fussgänger in jeder Gemeinde. Dann werden in einer zweiten Phase mittels einer Schwachstellenanalyse Netzlücken und Problemstellen dokumentiert. Anschliessend erfolgen Planung und Ausführung von Teilprojekten, welche punktuell die Attraktivität des Velo- und Fussgängernetzes erhöhen. Geplant ist auch die flächendeckende Einführung von Langsamverkehrs-Delegierten in allen Gemeinden der Region. Die Öffentlichkeitsarbeit hat bei diesem Projekt einen ganz besonderen Stellenwert.

Marianne Fässler, Pro Velo Schweiz

10 000 Franken für das beste Projekt

Mit der Ausschreibung des «Prix Velo Infrastruktur» zeichnet Pro Velo Schweiz der Öffentlichkeit zugängliche Projekte mit Massnahmen für den rollenden, ruhenden oder kombinierten Verkehr, aber auch Planungen und Dienstleistungen zum dritten Mal aus und fördert den Austausch von Wissen. Pro Velo Schweiz sucht Massnahmen und Planungsinstrumente mit Modellcharakter, welche das Velofahren für die Bevölkerung attraktiv machen. Im Rahmen des «Prix Velo Infrastruktur» sammelt, bewertet und honoriert die Dachorganisation der Velofahrenden wegweisende Velo-Infrastrukturen und macht sie einem breiten (Fach-) Publikum als «Best Practice» zugänglich. Der Prix Velo ist mit 10 000 Franken dotiert. Einsendeschluss für die Projekte ist der 31. Januar 2010, Juryierung und Preisverleihung finden im Frühling statt.

Information: Pro Velo Schweiz, Postfach 6711, 3001 Bern, Tel. 031 318 54 15, prixvelo@provelo.ch, www.prixvelo.ch