Berner Velo-Offensive gewinnt Prix Velo Infrastruktur 2020

Die Stadt Bern erhielt für ihre Velo-Offensive den Preis, der alle vier Jahre für wegweisende Velo-Infrastrukturen vergeben wird. Anerkennungspreise gingen in den Kanton Freiburg, nach Prilly/Renens (VD), Genf und Chur (GR).

Eine der zahlreichen Massnahmen der Velo-Offensive der Stadt Bern: die neue Veloumfahrung bei der Bushaltestelle Dübystrasse. *Bild: BSB+Partner Ingenieure und Planer AG*

Die spiralförmige Doppelrampe für Velos und Fussgänger «Le Trait d'union» erschliesst den Bahnhof Malley in den Gemeinden Prilly und Renens (VD). *Bild: Vincent Jendly*

Abseits der hektischen Kantonsstrasse: Ein neuer Radweg verbindet Chur mit der Gemeinde Trimmis. *Bild: Stadt Chur*

Wie bereits vor vier Jahren sind auch diesmal wieder rund 40, meist sehr ansprechende und inspirierende Kandidaturen eingegangen. Der Entscheid fiel aber letztlich klar zugunsten der Stadt Bern aus, welche mit ihrem Mehrjahresprogramm zur Förderung des Veloverkehrs überzeugte und damit den mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis gewann.

Stadt Bern übernimmt Führung

Mit der 2014 gestarteten Velo-Offensive verfolgt die Stadt Bern das Ziel, den Veloanteil bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen, was einer Verdoppelung gegenüber 2010 entspricht. 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 2,5 Meter breite Radstreifen und baulich abgetrennte Radwege sind plötzlich möglich geworden und werden in hoher Geschwindigkeit umgesetzt.

Veloverkehr nimmt zu

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 Velohauptrouten) 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

Baulich von der Fahrbahn getrennter Zweirichtungs-Radweg am Quai Gustave-Ador in Genf. *Bild: Ville de Genève, Nicole Zermatten*

Velo- und Fussgänger-Passerelle beim Bahnhof Givisiez (FR). *Bild: Kanton Freiburg*

rund 40 Prozent zugenommen. Die Auswertungen für das Jahr 2019 zeigen erneut eine deutliche Zunahme von 7% gegenüber dem Vorjahr, an Werktagen sogar von 9%.

Aktive Romandie

Drei von vier Anerkennungspreisen gehen in die Romandie. Dies zeugt von einer bemerkenswerten Aktivität und bestätigt zugleich, dass das Velo hier an Bedeutung gewinnt.

Mit einer attraktiven Langsamverkehrs-Passerelle investiert der Kanton Freiburg beim Bahnhof Givisiez in die Zukunft. Auf der komfortablen, 6 m breiten Brücke, welche die künftig dicht besiedelten Gebiete nördlich und südlich der Bahnlinie verbindet, wird der Fuss- und Veloverkehr baulich separiert geführt. Mit der Verleihung eines Anerkennungspreises will die Jury auch die symbolische Dimension dieses Projekts unterstreichen, denn ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehaltene Infrastrukturen dieser Grössenordnung sind im Kanton Freiburg bisher eher rar.

Die im Westen von Lausanne, im Herzen eines der grössten Stadtentwicklungsprojekte der Schweiz gelegenen Gemeinden Prilly und Renens punkten mit der Bahnunterführung «Le Trait d'union» mit Zugang zum Bahnhof Malley. Diese Infrastruktur ist nicht nur ästhetisch sehr ansprechend, sondern vor allem gelingt es ihr, unter Berücksichtigung der besonderen Hanglage die Fussgänger- und Veloströme auf engstem Raum zu trennen und zu lenken. Ein wahres Leuchtturmprojekt, das zeigt, was möglich ist, wenn das Velo als Schlüsselfaktor für erfolgreiche Stadtentwicklung wahrgenommen wird.

Die Stadt Chur und die Gemeinde Trimmis erhalten einen Preis für eine gemeindeübergreifende, quasi auf der grünen Wiese entstandene Radwegverbindung als Ersatz für unattraktive Velowege mit grosser Höhendifferenz. Diese sichere und alltagstaugliche Alternative zur viel befahrenen Kantonsstrasse konnte nach jahrzehntelangem Kampf endlich realisiert werden. Das Vorhaben benötigte geduldige Überzeugungsarbeit und enorm viel Durchhaltewillen, um die zahlreichen Interessenskonflikte aus dem Weg zu räumen.

Mehr Platz für das Velo in Genf

Die Stadt Genf holt Anerkennung für den 1 km langen Zweirichtungs-Radweg am Quai Gustave-Ador. Der drei Meter breite und baulich von der Fahrbahn abgetrennte Radweg verbindet das Zentrum mit dem neuen Strand Eaux-Vives. 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. Zudem ist sie von grosser strategischer Bedeutung für die Entwicklung des Veloverkehrs.

Anita Wenger
PRO VELO Schweiz

Weiterführende Informationen und Bilder: www.prixvelo.ch

Auszeichnung für Vorbilder im Bereich des Velos

Mit dem PRIX VELO Infrastruktur honoriert Pro Velo Schweiz alle vier Jahre Projekte, Massnahmen oder Planungsinstrumente mit Modellcharakter, welche das Velofahren für die Bevölkerung attraktiv machen. Er wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), velosuisse und Velopa.

Neues Veloweggesetz geht in die politische Diskussion

Der Bundesrat hat Mitte Mai das neue Veloweggesetz in die Vernehmlassung geschickt. Mit einem neuen Bundesgesetz soll nun der Bundesbeschluss über die Velowege, welcher von der Schweizer Stimmbevölkerung im Herbst 2018 mit grosser Mehrheit angenommen worden ist, umgesetzt werden. Der Bau von Velowegen soll dabei Kantonssache bleiben, vorgesehen wird neu eine Planungspflicht, welche ein sicheres und zusammenhängendes Velowegnetz befördern soll. Unterstützung durch den Bund soll es in den Bereichen Beratung, Begleitung und Geodaten geben, auf eine zweckgebundene finanzielle Unterstützung wird dagegen verzichtet.

Vom neuen Veloweggesetz werden natürlich auch die Gemeinden betroffen sein. Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) hat den Bundesbeschluss über die Velowege unterstützt. Allerdings ist der gewählte Ansatz einer Planungspflicht verbunden mit langen und komplexen Planungsprozessen über die Kantone bis hin zu den Gemeinden. Bis der Bau von Velowegen auf der Basis von ordentlichen und legitimen Planungsgrundlagen und Finanzbeschlüssen konkret an die Hand genommen werden kann, werden noch einige Jahre ins Veloland Schweiz ziehen. Deshalb stellt sich bereits heute die Frage, ob die Planungspflicht eine wirklich effiziente Massnahme ist, um die Ziele der Velo-Initiative umzusetzen.

Der SGV wird nun im Rahmen der bis Anfang September dauernden Vernehmlassung die Vorlage aus Sicht der Gemeinden einer kritischen Prüfung unterziehen.

chn.