



# NEWSLETTER

BERICHT VON DER FACHTAGUNG



Foto: zVg

Editorial

## Der Bahnhof als Ziel und Verbindung

Am 15. Mai 2012 widmete sich eine Fachtagung von Pro Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz der Erschliessung und Querung von Bahnhöfen für den Fuss- und Veloverkehr. Fachleute von Transportunternehmen, der öffentlichen Hand, der Wissenschaft und von Verbänden zeigten Bedürfnisse und Lösungsvarianten der verschiedenen Beteiligten auf (siehe Hauptartikel). Besichtigungen in Solothurn sowie Workshops vertieften das Thema (siehe Seiten 2 bis 4).

Die Geschichte der Siedlungsentwicklung ist eng mit den Bahnhöfen verknüpft. Jürg Blattner, Leiter Agglomerationspolitik beim Bundesamt für Raumentwicklung, wies auf die verschiedenen Funktionen des Bahnhofs hin (siehe Editorial). Nirgendwo sonst sind die Fussgängerströme und der Bedarf an Abstellanlagen grösser als im Umfeld von städtischen Bahnhöfen. Der Taktfahrplan führt zur vol-

len und halben Stunde zu grossen Spitzen der Personenströme. Dafür müssen – wie Laëtizia Béziane vom Bundesamt für Verkehr ausführte – die Personenanlagen dimensioniert werden, zum Beispiel mit neuen Querverbindungen zwischen den Gleisen, Verbreiterung der Perrons, einer guten Kundenlenkung und optimierter Signaletik. Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), die sich

Kreative Lösungen zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr im Geiste der Koexistenz sind gefragt.

Von Jürg Blattner

### Aggloprogramme als Chance

«Das isch ds' Lied vo de Bahnhöf...» Der Troubadour Mani Matter hat Bahnhöfe besungen, bei denen die Züge immer schon abgefahren oder noch nicht angekommen sind. Diese Bahnhöfe existieren in der Schweiz kaum mehr. Sie, die dereinst am Stadtrand, da und dort neben dem Stadttor, gebaut wurden, sind heute im Zentrum von Städten.

Geblichen ist ihre Funktion als Tor – zur Stadt und zur Welt. Wesentlich verstärkt haben sich andere Funktionen: Einmal als Kern von Entwicklungsschwerpunkten mit oft optimaler Erschliessung. Dann als multimodaler Verkehrsknoten – nicht nur in Bezug zur Bahn, sondern auch in Bezug auf innerstädtische Verbindungen, insbesondere Verbindungen des Langsamverkehrs zwischen den durch die Gleisanlagen getrennten Stadtteile. Und dann als multifunktionaler Teil des öffentlichen Raumes.

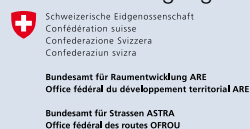
Bahnhöfe haben in einer seltenen Komplexität siedlungsräumlichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und sozialen Aspekten zu genügen. Eine Aufgabe, die für die nachhaltige Raumentwicklung zentral ist – und deshalb vom Bund im Rahmen von Agglomerationsprogrammen unterstützt wird. Eine Aufgabe, die mit einem ganzheitlichen Ansatz in Planung und Betrieb bewältigbar ist.

Jürg Blattner  
Bundesamt für Raumentwicklung,  
Leiter Agglomerationspolitik



Foto: Stadt Wil (SG)

Patronat der Tagung:



Gastgeberin:



### Preisverleihung Prix Velo Infrastruktur

Die Gewinner wurden im Anschluss an die Tagung prämiert.

## Potential- abschätzung des Fuss- und Veloverkehrs

Urs Walter, Leiter Fuss- und Veloverkehr beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, präsentierte die geplante neue Personen-Unterführung und Quartierverbindung im Bahnhof Oerlikon. Dazu wurden die Gesamtzahl der Ein- und Aussteigenden eruiert und deren Entwicklung bis zur Eröffnung im Jahr 2016 anhand des Personenhydraulikmodells der SBB abgeschätzt.

Olivier Neuhaus, Architekt und Stadtplaner der Stadt Neuenburg, stellte das Projekt der neuen Bahnhofspasserelle vor. Auch hier wurde mit Hilfe einer Potentialanalyse die Zahl der künftigen Nutzer der neuen Bahnhoferschliessung sowie des Quartiers Ecoparc ermittelt.

Eine Potentialanalyse dient als wichtige Dimensionierungsgrundlage und als Basis für die Berechnung eines Kostenteilers zwischen verschiedenen Bauherren (Stadt, Kanton, SBB). Aus der anschließenden Diskussion sind vor allem folgende Punkte festzuhalten:

- Die Infrastrukturen für den Velo- und Fussverkehr werden oft zu klein dimensioniert. So liegen die bei der Potentialanalyse ermittelten Werte oftmals unter den effektiven. Denn gute Infrastrukturen werden auch gut genutzt und generieren zusätzliche Frequenzen. Langfristiges Denken und eine grosszügigere Dimensionierung sind deshalb wichtig.
- Potenzialanalysen sind wichtig, um den Bedarf aufzuzeigen und PolitikerInnen ins Boot zu holen.
- Für die Modellierung des Fussverkehrs gibt es verschiedene Instrumente, die aber zu selten angewendet werden.
- Ausserdem fehlt häufig eine Nachauswertung der Projekte. Ca. drei Jahre nach Inbetriebnahme wäre der ideale Zeitpunkt dafür. Die Zahlen und Erfahrungen könnten dann für spätere Projekte genutzt werden.

Leitung Workshop A: Aline Renard,  
Velokonferenz Schweiz (KK)



Die Postautostation über den Gleisen entlastet den Verkehr auf dem Bahnhofplatz und bietet optimale Umsteigebeziehungen zur Bahn.

derzeit in der parlamentarischen Beratung befindet, wird veränderte Zuständigkeiten innerhalb der Bahnhöfe schaffen. Für die Publikumsanlagen (inkl. Perronanlagen und Unterführungen) sollen neu die betroffenen Bahnen zusammen mit den Kantonen zuständig sein.

Ein weiteres Wachstum des Personenverkehrs auf der Bahn wird gemäss *Markus Streckeisen*, dem Leiter der Immobilienbewirtschaftung bei den SBB, prognostiziert. Eine Million Bahnpassagiere täglich erwarten eine hohe Qualität der Infrastruktur. Stichworte hierzu sind: genügend Platz beim Umsteigen, hochwertige Materialien, regelmässige Reinigung, Ersatz und Anpassung des Angebotes an die Bedürfnisse. Die kommerzielle Nutzung darf den Personenfluss nicht behindern. Die Velofahrenden erwarten Abstellanlagen mit möglichst direktem Zugang zum Perron. Neu unterstützen die SBB den Bau von Velostationen an grossen Bahnhöfen.

*Dominique von der Mühl* von der École polytechnique fédérale de Lausanne EPFL wies auf die hohe Komplexität der Bahnhofplanung hin, welche es in geeigneter Weise zu strukturieren gilt. Neben technischen Aspekten, wie der Bewältigung der Personenströme, ist das Bahnhofsgebiet als Teil der Stadt, als Ort des städtischen Lebens und der Begegnung zu verste-

hen. Der Fussgänger steht hier im Zentrum. Die Herausforderung besteht darin, die verschiedenen Akteure zu koordinieren. Die vielen (Parzellen-)Grenzen, Zuständigkeiten und Schnittstellen in der Planung müssen gedanklich als Teil eines grösseren Konzeptes, einer Vision, verstanden werden. Diese lässt sich nur dann umsetzen, wenn die Funktionstüchtigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes UND die Attraktivität des städtischen Lebens erreicht werden.

«Weil das Velo am schnellsten ist» ist das wichtigste Argument für den Einsatz des Velos auf dem Weg zum Bahnhof, erläuterte *Martin Wälti*, Vorstandsmitglied von Pro Velo Schweiz und wichtiger Promotor von Velostationen in Burgdorf und anderswo. Schnell ist das Velo aber nur dann, wenn es auch für die Rückreise noch in tadellosem Zustand angetroffen wird. Diebstahl und Vandalismus sind die grössten Widerstände, welche noch beseitigt werden müssen. Obwohl Wälti den SBB für die letzten Jahre erfreuliche Fortschritte in der Velofreundlichkeit attestierte, sah er noch eine grosse Verpflichtung der SBB bei der Beseitigung der Trennwirkung. Die Gleisanlagen trennen Siedlungsgebiete und sind ein grosses Hindernis bei der Planung von attraktiven Quartierverbindungen. Dabei besteht eine reiche Palette von Möglichkeiten, um die Querungen und das Neben-

einander von Fussgängern und Velofahrenden zu erleichtern.

Der Bahnhof Chur kann diesbezüglich als Vorzeigebispiel dienen, bei dem fast alle Wünsche erfüllt werden konnten. Das neue Postautodeck bildete 1992 den Paukenschlag für die Erneuerung, erklärte *Pius Stadler*, Leiter Verkehrsplanung bei der Stadt Chur. Die grosszügige Halle mit direktem Zugang zu den Perrons ist zum städtebaulichen Markenzeichen geworden. Die Personenunterführung in der Achse City/Altstadt – Neustadt wurde in einer anschliessenden Bauetappe auf die Wunschlinie verschoben und folgt nun der städtebaulichen Logik. Der grosszügige Ausbau entspricht einem Bedürfnis: 40 Prozent der Fussgänger nutzen die Passage als Quartierverbindung. Auf beiden Seiten befinden sich eine Velostation und grosszügig dimensionierte Abstellanlagen. Trotz Rampen mit befahrbaren Neigungen ist das Fahren in der grosszügig gestalteten Unterführung offiziell nicht erlaubt – und dennoch oft praktiziert. In einer letzten Bauetappe wurde der Bahnhofplatz neu gestaltet. Der Bushof und die Chur-Arosabahn prägen den Platz, welcher als Begegnungszone eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

(TS)

Alle Präsentationen sind auf:  
[www.pro-velo.ch/fachtagung](http://www.pro-velo.ch/fachtagung)

## Finanzierung – Welche Synergien sind möglich?

Susanne Szentkuti, Projektleiterin Mobilität/Energie und Umwelt der Stadtverwaltung Burgdorf, stellte in ihrem Referat die 2009 eröffnete Velohochstrasse vor. Voraussetzung für deren Realisierung waren Synergien mit dem Transportunternehmen.

Die Idee der Hochstrasse entstand im Rahmen der «Fussgänger- und Velomodellstadt» (FuVeMo), liess sich aber – trotz Machbarkeit – vorerst aus Kostengründen nicht umsetzen. Erst der Doppelspurausbau und die damit verbundene Sanierung einer Bahnbrücke brachten den Durchbruch. Die BLS willigte ein, die Brücke zu Gunsten der Velohochstrasse zu verbreitern. Dank dieser Synergie sanken die Projektkosten für die Stadt um 25 Prozent. In der Folge bewilligte der Stadtrat den Kredit von 1,2 Mio. Franken zu Lasten des Parkplatzfonds einstimmig.

Die hohe Sensibilität der Burgdorfer Bevölkerung für die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Ausbaubedarf der BLS dürfen als Schlüssel für die Machbarkeit dieses Projektes angesehen werden. Seitens der Stadt wirkte sich positiv aus, dass es sich bei der Hochbrücke um ein Leuchtturm-Projekt mit Symbolcharakter handelt. Zudem konnte die Stadt den grossen Nutzen für die Bevölkerung aufzeigen. Die Synergie mit der BLS basierte auf einem frühzeitigen Einbezug und der Tatsache, dass die BLS-Kundschaft von der Langsamverkehrs-Verbindung direkt profitieren kann.

Seit dem Bau der Velohochstrasse hat der Infrastrukturfonds für Agglomerationsgemeinden – zu denen auch Burgdorf gehört – neue Finanzierungsmöglichkeiten eröffnet. Auch die Beteiligung von Investoren kann und soll in gewis-



Foto: Stadt Burgdorf

Die Velohochstrasse verbindet die Quartiere entlang des Bahntrassees der BLS.

sen Situationen massgeblich zum Gelingen eines Projektes beitragen (vgl. hierzu den Text zum Prix Velo 2012). Die Überzeugungsarbeit muss als wichtiger Schritt in die Planung integriert werden. Dabei ist das Aufzeigen guter Beispiele und wirtschaftlicher Erfolge wesentlich.

Leitung Workshop B:  
Christoph Merkli,  
Pro Velo Schweiz (SW)

## Fuss- und Velo-verkehrsnetzwerke in der Bahnhofsplannung einbinden

Vor zehn Jahren bot die Expo 02 der Stadt Biel Gelegenheit für eine urbane Entwicklung, deren Spuren heute noch erkennbar sind. Ein Element ist die Verlängerung der Bahnhofunterführung, welche den Robert-Walser-Platz mit dem Bahnhofplatz verbindet und damit Norden und Süden der Stadt vereint. François Kuonen, Leiter der Bieler Stadtplanung, informierte, dass der Bahnhof zu Stosszeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Diese Vielfältigkeit an Funktionen und Ansprüchen und die dadurch verursachten Personenströme machen es nötig, die Struktur und Durchlässigkeit des gesamten Bahnhofareals zu überprüfen. Um zu guten Lösungen für alle Bedürfnisse zu gelangen, sind die SBB ein unverzichtbarer Partner. Ein Vorstoss der zehn grössten Schweizer Städte, den die Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN den SBB vorlegte, führte zu einer Verbesserung der Kommunikation und klärte gewisse Abläufe zwischen den Städten und den SBB. Entsprechend stiess die Stadt Biel bei der Frage der Finanzierung neuer Projekte bei den SBB auf offene Ohren. Die Diskussion im Workshop zeigte deutlich das grosse Bedürfnis, die Vorgehensweisen anderer Städte zu kennen, um die Kommunikation und die Zusammenarbeit mit den SBB zu verbessern.

Leitung Workshop D:  
Christa Perregaux, VLP-ASPAN (MP)



Foto: Stadt Biel

Die Expo 02 bewog die Stadt Biel dazu, die Bahnhofunterführung zu verlängern, zur Seeseite hin zu öffnen und damit eine Verbindung zwischen den Stadtteilen herzustellen.

## Planungsprozesse für attraktive Fuss- und Velo- infrastrukturen an Bahnhöfen

Markus Zahnd von der Stabstelle Stadtentwicklung Langenthal stellte in seinem Inputreferat den Planungsprozess für attraktive Fuss- und Veloinfrastrukturen im Bahnhofsbereich von Langenthal vor. Für die zielführende Abwicklung solcher anspruchsvoller Vorhaben wurden in der anschliessenden Workshop-Diskussion fünf Punkte speziell herausgestrichen:

- Iteratives Vorgehen mit kontinuierlichem Austausch: Die Zwischenresultate müssen konsolidiert werden und als Input in die jeweils nächste Phase einfließen.
- Partizipativer Einbezug aller Akteurguppen: Anreize entstehen, wenn es gelingt, Win-Win-Situationen zu schaffen. Workshops haben sich bewährt; in der

Projektentwicklung dienen sie dazu, die Bedürfnisse aufzuzeigen und Visionen zu entwickeln; in einer späteren Phase, die Vorhaben zu optimieren.

- Klassische Wettbewerbsverfahren sind zu wenig flexibel. Qualitative Verfahren wie Studienaufträge eignen sich besser, weil ein fachlicher Austausch im Erarbeitungsprozess möglich bleibt.
- Planerische Instrumente richtig anwenden: Als möglicher Meilenstein wurde der behördenverbindliche Entwicklungsrichtplan genannt.
- Bahnhofsbereiche sind multimodale Drehscheiben und haben in den Agglomerationsprogrammen ein entsprechendes Gewicht. Die Aussicht auf Bundesbeiträge kann deshalb als wichtiger Impuls für die Planung von Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen in Bahnhofsbereichen eingesetzt werden.

Leitung Workshop C: Pascal Regli,  
Fussverkehr Schweiz (PR)

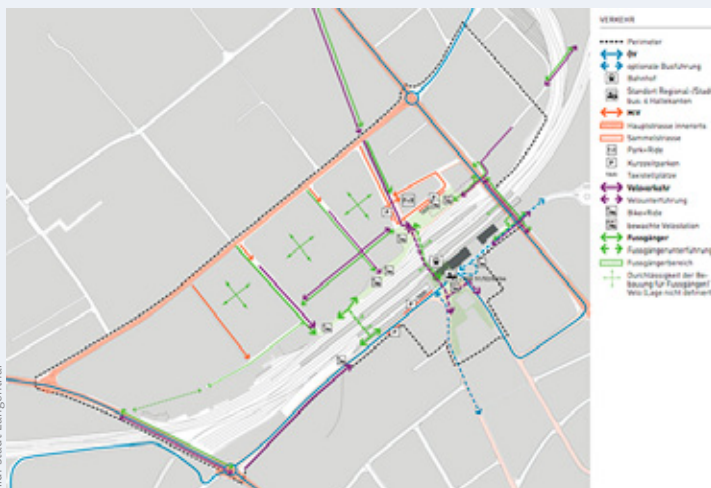


Bild: Stadt Langenthal

Der Richtplan Verkehr für den Bahnhofsbereich Langenthal sieht neue Querungen für zu Fuss Gehende und Velofahrende vor.

## Planungsgrundlagen: Was besteht, was fehlt?

Christoph Bähler, Co-Präsident der Velokonferenz Schweiz, präsentierte eine Zusammenstellung derjenigen VSS-Normen, welche für die Erschliessung und Querung von Bahnhöfen für den Langsamverkehr relevant sind. Jede der aktuellen Normen stellt vier Grundanforderungen an deren Qualität: Attraktivität, Hindernisfreiheit, Sicherheit und Netzzusammenhang. Der Bereich Bahnhof stellt jedoch zahlreiche zusätzliche Anforderungen. Folgende Punkte fassen die Diskussion zusammen:

- Nebennutzungen wie zum Beispiel Geschäfte, werden in den Normen nicht erwähnt. Diese sind erwünscht, weil sie die soziale Sicherheit steigern, haben aber einen starken Einfluss auf das Funktionieren der Infrastruktur (z.B. Personenfluss).
- Als wichtige Faktoren sind: die Projektorganisation, die Rolle der Grundeigentümer, die betroffenen Organisationen und mögliche Synergien mit anderen Abläufen.
- Zwischen den Normen des VSS und den minimalen Anforderungen der SBB an die Gleiszugänge besteht eine Diskrepanz. Diese führt zu zusätzlichen Kosten für die lokalen Behörden wenn sie eine grosszügige Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr bauen möchten.
- Eine globale und koordinierte Vision des Fuss- und Veloverkehrsnetzwerks ist zentral. Folgende Fragen müssen vor der technischen Planung beantwortet werden: Handelt es sich um eine Haupt- oder Nebenverbindung? Soll eine Fussgänger- oder eine Veloverbindung oder beides geschaffen werden? Gemeinsam oder getrennt? Wie viele Aufgänge zu den Perrons sollen eingeplant werden?

Leitung Workshop E:  
Christoph Bähler,  
Velokonferenz Schweiz (MG)

## Begehungen in Solothurn

Die Erschliessung und Querung des Bahnhofs Solothurn für den Fuss- und Veloverkehr verlangt, wie bei allen Bahnhöfen, die sorgfältige Kombination und Koordination verschiedener Elemente. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist ebenso ein Teil dieses Prozesses wie die Sanierung und/oder Erweiterung von Unterführungen, das Anbringen neuer Querungen und die integrierte Planung von (Langsam-)Verkehrsmitteln auf öffentlichem oder auch privatem Grund. Die Besichtigungen am Nachmittag boten Gelegenheit, vor Ort über realisierte und geplante Elemente zu diskutieren.

### Bahnhofplatz Solothurn

Stefan Niggli vom Amt für Verkehr und Tiefbau Solothurn verschaffte den Teilnehmenden einen Überblick über die Neugestaltung des Bahnhofs Solothurn im Jahr 2009. Ziel dieses Projekts war, einen Bahnhofplatz mit kurzen und sicheren Umsteigewegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erhalten. Im Fokus sollte die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr stehen. Erleichtert wurde das Unterfangen durch die Eröffnung sowohl der Autobahn A5 als auch der Westtangente Solothurn, die den Verkehr auf dem Bahnhofplatz und rund um den Bahnhof merklich verringerte. Zudem schuf die Reduktion der Anzahl Fahrspuren Platz. Seither besteht für den Langsamverkehr die Möglichkeit, die Strasse oberirdisch zu queren. Gegenüber vorher konnte damit eine Verkürzung der Wege und eine Steigerung des Sicherheitsempfindens erreicht werden. Die bestehende Personenunterführung wurde saniert und zu einer Velostation umfunktioniert.

### Velostation Solothurn

Bruno Käser, Betriebsleiter des Soziallohnprojektes ProWork AG, bot einen Einblick in Infrastruktur und Betrieb der unterirdischen Velostation. Die Kundschaft kann die Station von der Nordseite des Bahnhofs her durch die sanierte Personenunterführung fahrenderweise erreichen. Die andere Seite des Bahnhofs ist bisher weniger gut erschlossen: Hier muss das Velo durch eine Schiebeschiene die Treppe hinuntergeführt werden. Die



Bild: Pro Velo Schweiz

Die Präsenz von Veloabstellanlagen und die bewachte Velostation erhöhen das Sicherheitsgefühl in der Unterführung, nicht zuletzt dank leuchtender und freundlicher Farbe.

Stadt klärt derzeit einen Ausbau der Abstellplätze auf der Südseite des Bahnhofs ab.

Insgesamt stellt die Velostation 600 Veloabstellplätze zur Verfügung, 160 davon sind überwacht. Die Velostation ist grundsätzlich voll ausgelastet, auch in der oberen Etage der Doppelstockanlage. Die Betreuung der Velostation und der verschiedenen Angebote (Veloleih, Veloreinigung, Kleinreparaturen, ...) bietet 16 Personen eine sinnvolle Beschäftigung.

Der Betrieb der Velostation ist defizitär; das Defizit wird je hälftig von der Stadt Solothurn und den Regionalgemeinden getragen.

### Postunterführung

In vielen Schweizer Bahnhöfen sind meist stillgelegte unterirdische Verbindungen zu finden, die ursprünglich dem Paket- und Sackumschlag der Post dienen. Benedikt Affolter, Chef des Tiefbauamts Solothurn, berichtete, dass die Postunterführung im Jahre 2002 für den Veloverkehr geöffnet werden konnte. Allerdings ist die Postunterführung zurzeit nicht sehr attraktiv, da sie lang und eng und zudem mit Graffiti verspritzt ist. Im Zuge einer Neuüberbauung konnte der nördliche Zugang erweitert werden; die Aufwertung der Südseite ist ebenfalls im Rahmen eines Bauvorhabens geplant.

Da sich die Planung verzögert, hat sich die Stadt Solothurn entschlossen, im Sinne eines Provisoriums einen Aufgang mittels einer Metalltreppe zu schaffen. Der

verkürzte Weg soll zu einer stärkeren Frequentierung führen und das Sicherheitsgefühl der Passanten erhöhen. Eine Verbreiterung der nur drei Meter breiten Unterführung ist nicht geplant.

### Westbahnhof

Daniel Laubscher vom Stadtbaumeisteramt Solothurn präsentierte den heutigen Nebenbahnhof von Solothurn, der ursprünglich Hauptbahnhof war. Zurzeit ermöglicht eine Fuss- und Velounterführung mit Treppenabgang 80m südlich des unterirdischen Perronzugangs die Querung der Geleise.

Die Stadt plant mit dem Westquartier einen neuen städtischen Entwicklungsschwerpunkt. Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verbindungen zwischen den Quartieren geprüft, die letztlich Teil des Agglomerationsprogramms werden soll. Als Maximalvariante bezeichnete Laubscher die Verschiebung des Perronzugangs um rund zwanzig Meter auf die städtebauliche Wunschlinie, ausgestattet mit einer Rampe. Die minimale Ausbauvariante ist kurzfristig umsetzbar und umfasst neben kosmetischen Massnahmen den Einbau eines Lifts um die Rollstuhlzugänglichkeit zu gewährleisten. Dieser soll auch für den Transport von Velos geeignet sein. Allein die Minimalvariante würde Kosten von 1,5 Millionen Franken verursachen.

(MG/SW)

# Velofreundliche Infrastruktur-Projekte: von der Brücke zur Siegerbrücke

Mit dem «Prix Velo Infrastruktur» zeichnet Pro Velo Schweiz anschliessend an der Fachtagung zum vierten Mal wegweisende Infrastrukturprojekte für Velofahrende aus. Eingereicht wurden 20 Projekte aus der ganzen Schweiz. Der Hauptpreis geht an den Kanton Basel-Stadt mit dem «Stückisteg». Der Kanton Graubünden punktet mit dem neuen Veloweg Fideris – Dalvazza und die Stadt Biel mit dem bikesharing-System «velospot».

## Basel legt Velofahrenden symbolisch den roten Teppich aus und gewinnt den Hauptpreis

Wo früher Schlossherren und Landvögte ihr Gut mit einer von Alleebäumen gesäumten Strasse erschlossen, zeigt der «Stückisteg» heute symbolisch das Pendant in der modernen Gesellschaft! Der Kanton Basel-Stadt hat zusammen mit dem Investor des Einkaufszentrums «Stücki» die Chance genutzt als flankierende Massnahme dem Langsamverkehr symbolisch «den roten Teppich auszurollen». Trotz vorhandener Brücken in unmittelbarer Nähe wurde die Brücke genau dort platziert, wo sie effektiv gebraucht wird und ihre Symbolwirkung erzielen kann: diagonal über den Fluss und vor allem direkt auf den Eingang des Einkaufszentrums gerichtet. Die 50 Meter lange Fuss- und Radwegbrücke aus Stahl und Beton bietet auf rund fünf Metern Nutzbreite den Velofahrenden einen vom Fussverkehr getrennten Radweg mit zwei richtungstrennten Fahrbahnen. Sie wirkt als verbindendes und belebendes Element zwischen den Quartieren und lässt die Stadt ein Stück näher rücken.

## Anerkennungspreis für den Veloweg Fideris – Dalvazza

Einmal mehr geht ein Prix Velo nach Graubünden: Nach der Bahn-



Foto: Stadt Biel

Innovation und Mut der Stadt Biel haben die Jury überzeugt: Das selbstentwickelte und massgeschneiderte System «velospot» steht flächendeckend zur Verfügung.



Bild: Einkaufszentrum Stücki

Hauptpreis: So wie einst baumbestandene Alleen den Zugang zu königlichen Schlössern bestückten, führt der Stückisteg die Kundschaft zum Konsumtempel. Das Projekt kann als gelungenes Beispiel für public private partnership gesehen werden.

hofplatzplanung Chur 2007 jetzt ins Prättigau. Bisher verlief die regionale Veloroute Nr. 21 (Sargans-Klosters) zwischen Jenaz und Dalvazza über einen Umweg mit zusätzlicher Höhendifferenz. Deshalb benutzten viele Velofahrende die direkte, aber stark befahrene und gefährliche Verbindung auf der Nationalstrasse. Mit dem Neubau des Radwegabschnittes Fideris–Dalvazza wird diese Strecke nun aufgewertet und sicher gemacht. Die Trennung des Langsamverkehrs vom motorisierten Verkehr auf der Nationalstrasse wird möglich durch die Anlegung eines separaten Radweges zwischen der Landquart und dem Trasse der Rhätischen Bahn. Die aufwendigen Kunstbauten schaffen einen geschützten Raum für Velofahrende, seien es Touristen, Pendler oder einheimische Freibadbesucher.

## Auch die Stadt Biel punktet erneut

Nach dem Veloabstellkonzept im Jahre 2005 prämierte die Jury nun das selbst entwickelte und darum massgeschneiderte, flächendeckende bikesharing-System «velospot» der Technologiestadt am Jura-Südfuss mit einem Aner-

kennungspreis. Dieses neuartige System, das abgesehen von einer Box mit ein wenig Elektronik pro Standort keine Infrastruktur benötigt, ermöglicht die Realisierung eines feinmaschigen Netzes von Leihstationen zur vergleichsweise geringen Kosten und ohne grosse Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes. Ein weiterer Unterschied zu den bekannten bikesharing-Systemen besteht darin, dass jedes Velo über ein von Stadt und Partnern entwickeltes elektronisches Schloss verfügt. Hier werden die Nutzerdaten gelesen und drahtlos zur Station übermittelt. In den nächsten Monaten soll das System in Biel flächendeckend mit 40 Standorten und 250 Velos in Betrieb sein.

Der Prix Velo Infrastruktur wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), velouisse und velopa. Medienpartner ist «Schweizer Gemeinde».

Die fünfte Auflage des PRIX VELO für wegweisende Infrastrukturen wird 2013 ausgeschrieben. Alternierend dazu erfolgt in diesem Herbst zum achten Mal die Ausschreibung des PRIX VELO für velofreundliche Betriebe.

(MF)

[www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)

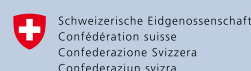
## Informationen

Alle Präsentationen der Tagung können auf [www.pro-velo.ch/fachtagung](http://www.pro-velo.ch/fachtagung) heruntergeladen werden.

### Organisatoren der Tagung



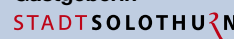
### Patronat



Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU

### Gastgeberin



## Impressum

### Herausgeberin Newsletter:

Koordination  
Velostationen Schweiz,  
c/o Pro Velo Schweiz  
Postfach 6711, 3001 Bern  
Tel. 031 318 54 14  
[info@velostation.ch](mailto:info@velostation.ch)  
[www.velostation.ch](http://www.velostation.ch)

### Autoren dieser Nummer:

Manon Giger (MG)  
Marianne Fässler (MF)  
Katja Krtschek (KK)  
Mathieu Pochon (MP)  
Pascal Regli (PR)  
Thomas Schweizer (TS)  
Sibylle Waltert (SW)  
**Übersetzung:** Sibylle Waltert  
**Lektorat:** Christoph Merkli

### Spezialausgabe Fachtagung

**Auflage:** per E-Mail an Rund  
1000 Adressen deutsch,  
350 Adressen französisch

**Preis:** gratis

### Produktion/

**Adressänderungen:**  
c/o Pro Velo Schweiz,  
Postfach 6711, 3001 Bern

### Gestaltung/Layout:

tasty graphics GmbH Bern