



VELO – ABER SICHER!

MIR SIND MIT EM VELO DA! s.02 KOMPETENZ AUF ZWEI RÄDERN s.03

VISIONEN FÜRS VELO s.04 RAD-WM ZÜRICH MITTEN IM GESCHEHEN s.06

VELOS IM KREISEL RUNDUM SICHER s.08 EINE SANIERUNG MIT KÖPFCHEN s.10

MIR SIND MIT EM VELO DA!

Liebe Leserin, lieber Leser

Der Veloverkehr boomt, und das in all seinen Facetten. Velos werden nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag immer häufiger als effiziente Fortbewegungsmittel genutzt. Viele Städte, Kantone und Gemeinden setzen bereits auf eine Velostrategie und wollen den Anteil dieses Verkehrsmittels deutlich erhöhen, denn gerade für Pendlerinnen und Pendler ist das Fahrrad eine effiziente und gesunde Alternative.



OLIVER BACHOFEN,
MITGLIED DER GESCHÄFTSLEITUNG

Sind sie schon einmal mit dem Fahrrad zur Arbeit gefahren? Oder pedalen Sie sogar regelmässig ins Büro? 2022 nutzten 7% der Berufspendlerinnen und -pendler das Velo als Hauptverkehrsmittel, weitere 2% das E-Bike. Im Vergleich zu Fahrradnationen wie der Niederlande oder Dänemark ist der Veloanteil am Berufsverkehr hierzulande zwar noch gering – in den Niederlanden legt jede Person pro Tag 2.6 Kilometer mit dem Fahrrad zurück. Doch immerhin: Der Bund hat am Veloforum vom 23. Mai 2024 verkündet, dass er den Veloverkehr bis 2035 verdoppeln will.

Wir bei B+S haben die Bedeutung des Veloverkehrs schon lange erkannt und setzen uns sowohl in unseren Projekten als auch im Rahmen von Verbands-tätigkeiten für sichere, nachhaltige und innovative Lösungen ein – heute und in Zukunft. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Rahmenbedingungen, z. B. Grundlagen, Richtlinien und Empfehlungen, und die realisierten Projekte auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs abzustimmen. Wir begrüßen deshalb das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene nationale Veloweg-gesetz (VWG) sehr. Es verpflichtet die Kantone und damit auch die Gemeinden, eine schweizweit durchgehende, sichere und attraktive Veloinfrastruktur zu planen und zu bauen.

In über sechzig laufenden Veloprojekten unterstützen wir derzeit unsere Kundinnen und Kunden bei der strategischen Planung, der Projektierung oder bei der Umsetzung von Massnahmen für eine sichere Veloführung auf Baustellen. Dabei setzen wir Sofortmassnahmen für Velos um, entwickeln Fahrradrouten,

verbessern die Veloführung an Kreiseln, planen Radverbindungen und -querungen, projektieren Velostrassen und -stationen, bauen Veloschnell- und Velovorzugsrouten, erheben Fahrradaten, erstellen Velokorridorstudien, schulen Fachpersonen und engagieren uns in Verbänden und Fachkommissionen. Selbstverständlich sind wir auch selbst auf zwei Rädern unterwegs. Unsere neun firmeneigenen E-Bikes werden immer häufiger für Fahrten zu Meetings und Baustellenbegehungen genutzt. Rund 18 000 km legten unsere Mitarbeitenden so gesamt-haft bereits zurück. Bei der Bike To Work Challenge 2024 haben die teilnehmenden B+S-Teams zusammen beachtliche 16 000 km absolviert.

In dieser Blickwinkel-Ausgabe schwingen sich unsere Velofachleute Katja Grässli und Oliver Dreyer in den Sattel und nehmen Sie mit zu vier spannenden und vielfältigen Velo-Projekten von B+S.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre und gute Fahrt, wenn Sie das nächste Mal mit dem Velo unterwegs sind!

KOMPETENZ AUF ZWEI RÄDERN

PLANUNG



- Erarbeiten von Netzplanungen, Strategien, Leitbildern, Grundlagen, Richtlinien und Arbeitshilfen
- (Video-)Erhebungen und Verkehrszählungen
- Erstellen von Velokorridorstudien und Erarbeiten von Massnahmen
- Signalisation von Velorouten

AUSFÜHRUNG / BETRIEB



- Führung des Veloverkehrs auf Baustellen
- Fachbegleitung während der Ausführung
- Überprüfung der umgesetzten Massnahmen – z. B. mit videogestützter Wirkungsanalyse
- videogestützte Unfall- und Situationsanalysen – z. B. von Unfallschwerpunkten des Veloverkehrs

PROJEKTIERUNG



- Erarbeiten von Sofortmassnahmen
- Projektieren von Vor- und Bauprojekten
- Durchführen von Road Safety Audits (RSA), Road Safety Inspections (RSI) und Unfallanalysen
- Expertenmandate Velo, u.a. bei Autobahnan schlüssen

Oliver Dreyer, was macht B+S fürs Velo?

Wo liegen die Stärken von B+S zum Thema Velo?

Das Thema Veloverkehr ist komplex und vielseitig: Es gibt zahlreiche Normen und Handbücher zu verschiedenen Themen wie z. B. Überführungen, freies Rechtsabbiegen, Velostrassen oder velofreundliche Kreisel – das macht unsere Arbeit so interessant und auch anspruchsvoll. Dank der engen Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen, dem fundierten Fachwissen unserer Experten und der guten externen Vernetzung kann B+S alles aus einer Hand anbieten: Von der ersten Machbarkeitsstudie über die Projektierung bis zu Details wie Steuerung von Lichtsignalanlagen für den Veloverkehr. Last but not least fahren die meisten von uns selbst Velo und sind an velofreundlichen Projekten interessiert.

Setzt sich B+S – neben der Bearbeitung von Projekten – sonst noch fürs Velo ein?

Ich bin langjähriges Mitglied im Vorstand der Velokonferenz Schweiz. Intern wird das Velowissen

gefördert, so konnte ich die neusten Visionen der Velokonferenz Schweiz für eine velofreundliche Schweiz der gesamten Belegschaft präsentieren.

An jedem Standort stehen E-Bikes für Sitzungen und Begehungen zur Verfügung. Für ein breites Velowissen nehmen mehrere Mitarbeitende an Tagungen oder Weiterbildungen teil. Ich gebe mein Wissen jederzeit gerne an meine Kolleginnen und Kollegen weiter, damit bei allen Projekten auch ans Velo gedacht wird!

Was gefällt dir besonders an deiner Arbeit als Veloexperte und wie sieht deine persönliche Vision für das «Veloland Schweiz» aus?

Ich setze mich in abwechslungsreichen Projekten mit Herzblut für das Velo als nachhaltiges Verkehrsmittel ein. Das geht vom Skizzieren einer Velomassnahme über die Prüfung von Plänen, Begehungen vor Ort bis zum Referieren an einer Fachtagung. Für die Zukunft wünsche ich mir, dass alle, die Velofahren möchten, dies angstfrei tun können – entscheidend dafür ist eine gut ausgebaute, durchgehende und attraktive Veloinfrastruktur.

Was ist dein persönlicher Bezug zum Velo?

Als junger Planer hatte ich viel mit gestandenen Velofachleuten zu tun, die mich inspiriert und motiviert haben. Nun bin ich selber seit bald 20 Jahren mit grosser Begeisterung als Veloplaner tätig. Ich liebe das Velofahren: In der Freizeit fahre ich primär mit dem Gravel Bike oder dem Rennvelo und mache kleinere und grössere Velotouren. Im Alltag nutze ich das Velo für praktisch alle meine Wege (z.B. zur Arbeit, zum Einkaufen, in den Ausgang etc.).



Oliver Dreyer,
Senior Experte
Fuss- und
Veloverkehr

Impressum

B+S AG
Weltpoststrasse 5
Postfach
CH-3000 Bern 16
+41 31 356 80 80
www.bs-ing.ch

Redaktion: Oliver Bachofen,
Cäsar Graf, Oliver Dreyer,
Birgit Peternell, B+S AG
Rahel Meister, Sprachwerk GmbH
Titelbilder: Marco Zanoni, marcozanoni.ch
Bilder Innenseiten: Marco Zanoni
und B+S AG
Gestaltung: Sabine Seefeld, graphicarts
Druck: Ast & Fischer AG
Infoletter der B+S AG

VISIONEN FÜRS VELO

Wenn es darum geht, neue Velostrecken zu planen, ist Kreativität gefragt: Zahlreiche Bedürfnisse sind unter einen Hut zu bringen. Dabei darf auch mal «gross gedacht» werden, wie eine von B+S bearbeitete Velokorridorstudie im Kanton Solothurn beweist.



Dank einer für die Projektphase detaillierten Planung konnte B+S die messbar besten Varianten aufzeigen.

Karte unten: Der Raum Olten soll ein durchgehendes und attraktives Velonetz erhalten.



Mit GIS zur optimalen Linie

Was macht eine gute Veloroute aus? «Zuerst definierten wir ein Zielbild. Eine Veloverbindung sollte beispielsweise intuitiv, direkt, nicht zu steil, genügend breit, attraktiv, durchgehend und frei von Gefahrenstellen sein», erklärt Amstutz. Er und die weiteren Projektbeteiligten verglichen die infrage kommenden Strecken nicht nur in einer komplexen Tabelle mit zahlreichen Kriterien, sondern klassierten alle Strecken in einem geografischen Informationssystem (GIS) nach ihren Ausbaumöglichkeiten und der Verträglichkeit mit dem übrigen Verkehr. Bei der Beurteilung wurden bereits auch die erforderlichen Massnahmen mitberücksichtigt. «Wir erhoben bereits in einer frühen Planungsphase viele Details, die Definition der Massnahmen beispielsweise kommt normalerweise später. So konnten wir genau und messbar ausweisen, welche Strecke die beste ist und warum.» Einige Daten waren flächendeckend digital vorhanden, z. B. das digitale Geländemodell, andere mussten von Hand zusammengetragen werden.

Das umfangreiche Vorgehen sollte sich später bei der detaillierten Ermittlung der Massnahmen auszahlen. Dazu gehören

Die Schweiz ist ein Veloland: Fast vier Millionen «Drahtesel» zählt das Land, schätzt die Vereinigung der Schweizer Fahrradlieferanten Velosuisse. Den Velofahrenden stehen über 12 000 Kilometer ausgeschilderte Velowege zur Verfügung. Doch wer entscheidet eigentlich, wo eine Veloroute durchführt? Im Auftrag des Kantons Solothurn erarbeitet B+S die ideale Linienführung in sechs regionalen Planungskorridoren rund um Olten. Bei der Hälfte der Korridore handelt es sich um Velovorrangrouten. Diese bilden die höchste Netzebene des Veloverkehrs, analog zu den Autobahnen im Strassennetz. Dazu Verkehrsplaner Joël Amstutz: «Die Herausforderung lag darin, die Linienführung der einzelnen Korridore so miteinander zu verknüpfen, dass ein durchgehend attraktives Gesamtnetz entsteht. Einerseits müssen die wichtigsten Ziele innerhalb von Olten von allen Seiten schnell und sicher erreicht werden können. Andererseits soll es aber auch möglich sein, Olten effizient und komfortabel mit dem Velo zu queren, um z. B. von Wangen nach Dulliken zu gelangen.»



der Neubau und die Verbreiterung von Streckenabschnitten, das Herabsetzen der Geschwindigkeit für den Autoverkehr, grössere Bauvorhaben wie Brücken oder Unterführungen oder punktuelle Verbesserungen an Kreuzungen, beispielsweise Anpassungen der Vortrittssituation.

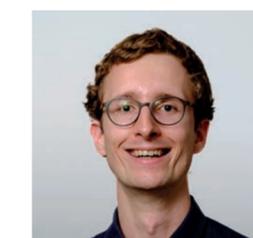
Visionen haben Platz

Bei der Projektierung seien sie angehalten gewesen, langfristig und explizit auch visionär zu denken, sagt Amstutz. So waren auch Massnahmen erlaubt – und erwünscht – die wohl erst in ferner Zukunft umsetzbar sind. «Hier zeigte sich der grosse Vorteil der Interdisziplinarität bei B+S», ist Amstutz überzeugt, «bei komplexen Bauwerken wie neuen Brücken mit herausfordernder Linienführung liessen wir unsere Fachleute der Abteilung Kunstbauten die Machbarkeit prüfen. Somit können wir sicherstellen, dass Ideen auf Papier auch in der realen Welt umsetzbar sind.»

«Wir schätzen es sehr, dass B+S neben konventionellen Lösungen auch visionäre Ideen zur Diskussion bringt. Gerade im dichten, anspruchsvollen Raum Olten sind solche Vorschläge Gold wert.»

Simone Hunziker Piller, Projektleiterin Verkehrsplanung im Amt für Verkehr und Tiefbau, Kt. Solothurn

Es habe Freude gemacht, das Velonetz rund um Olten von Grund auf zu planen, betont Amstutz. Nicht selten bestünden Projekte für den Veloverkehr aus kleineren Massnahmen – dies führe leider oft zu einer Art «Flickenteppich». Bei der Planung galt es, viele verschiedene Akteure mit unterschiedlichem Wissensstand zum Veloverkehr ins Boot zu holen. Involviert in die Velokorridorstudie waren unter anderem die beiden Kantone Solothurn und Aargau, die umliegenden Gemeinden und weitere Beteiligte. Amstutz, der in der Freizeit gerne Ausflüge auf zwei Rädern unternimmt, möchte das Velofahren für möglichst viele zugänglich machen: «Eine mir bekannte Studie zeigt, dass 60% der Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich Interesse am Velofahren haben. Da sie aber um Sicherheit und Wohlbefinden besorgt sind, verzichten sie darauf. Diese wichtige Zielgruppe möchte ich mit meiner Arbeit erreichen und damit nicht zuletzt einen Beitrag in Richtung klimaneutrale Mobilität und allgemeine Gesundheitsförderung leisten.»



Joël Amstutz, Projektleiter

RAD-WM ZÜRICH MITTEN IM GESCHEHEN



Foto: Marco Zahoni

Ende September fand mitten in Zürich die Rad- und Paracycling-Strassen-WM 2024 statt. Ein unter Mitarbeit von B+S erstelltes Verkehrskonzept und zahlreiche bauliche Massnahmen ermöglichten ein dynamisches Miteinander von packenden Velorennen und dem alltäglichen Verkehr in der Stadt.

9 Tage, über 53 Rennen, mehr als 1200 Athletinnen und Athleten aus 104 Nationen sowie über eine Million Zuschauende: Die UCI Rad- und Para-Cycling-Strassen-WM 2024 mitten in Zürich war ein Event der Superlative. Erstmals in der Radsportgeschichte wurden die Para-Cycling-Rennen in eine Strassenrad-WM inkludiert, wobei alle Rennen die gleiche Ziellinie teilten und zu grossen Teilen auf den gleichen Rennstrecken stattfanden.

Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich holte für die Erstellung des anspruchsvollen Verkehrskonzepts B+S mit an Bord. Weiter galt es, zahlreiche bauliche Massnahmen entlang der Strecke zu planen und zu realisieren. Dazu Julian Ulrich, Projektleiter Verkehr: «Es ging nicht nur darum, den Verkehr flüssig durch die Stadt zu lotsen. Mit dem Konzept mussten unter anderem auch die ÖV-Verbindungen, der Fuss- und

Veloverkehr, die Rettungsachsen sowie die Entsorgung und Reinigung gewährleistet werden. Es war eine spannende und nicht alltägliche Herausforderung, die in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gelöst werden musste.»

Viefältige Aufgaben

Seit 2021 fanden fast monatlich Sitzungen statt mit den rund 30 Beteiligten wie dem vom Internationalen Radsportverband UCI eingesetzten lokalen Organisationskomitee, der Dienstabteilung Verkehr, der Stadt- und Kantonspolizei, den Verkehrsbetrieben VBZ und SBB, der Entsorgung und Recycling, Schutz und Rettung, Grün Stadt Zürich und dem Tiefbauamt. Die Planung war anspruchsvoll, erinnert sich Ulrich: «Der Berufsverkehr musste unter der Woche weiterrollen. So wurden Umleitungen eingerichtet und die Bevölkerung bestmöglich über die Rad-WM und die

Massnahmen informiert.» Insbesondere der Rundkurs «City Circuit» sei eine verkehrliche Herausforderung gewesen: «Unser Ziel war, die Einschränkung für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Täglich nach den Rennen wurden deshalb die Strassen wieder für den Verkehr freigegeben und am Folgetag wieder für den Rennbetrieb eingerichtet.» Eine Massnahme bestand zudem aus einer provisorischen Buslinie für das Quartier Witikon: «Wir durften bei der Probefahrt auf der kurvigen, engen Strecke dabei sein und die lokalen Massnahmen direkt vor Ort definieren. Das war sehr interessant.»

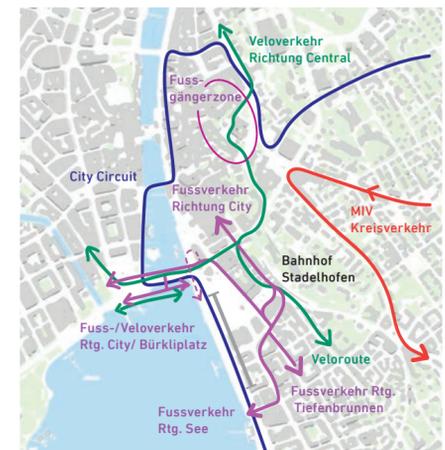
Über 50 Baustellen

Für die Rennen war nicht nur ein gutes Verkehrskonzept gefragt, auch etliche bauliche Massnahmen waren notwendig. Dazu Projektingenieur und Bauleiter Romano Torriani von der Abteilung Tiefbau: «Im Vorfeld der WM wurden dutzende Verkehrsinseln entfernt. An ihrer Stelle wurde ein Belag eingebaut, teilweise ergänzt mit provisorischen Inseln Schutzköpfen. Diese liessen sich für die Rennen entfernen und anschliessend wieder montieren», erklärt er. Weitere von B+S begleitete Bauarbeiten – auf rund 50 Kleinbaustellen – umfassten die Erhöhung der Strasse im Bereich von Trottoirs oder Schächten für eine ebene



Permanente Verkehrsinseln mussten für die Rad-WM weichen und wurden für die Dauer der Rad-WM durch Provisorien ersetzt.

Für die Rennen mitten in der Stadt waren Sperrungen unvermeidbar. Am Abend wurde aber jeweils der normale Strassenzustand wiederhergestellt bis zum nächsten Rennen – eine logistische Meisterleistung.



Rennstrecke. Insgesamt wurden rund 2000 m² Belag verbaut. Eine der grössten Herausforderungen sei der straffe Zeitplan gewesen, so Torriani: «Der Start der WM stand fest, da gab es keinen Spielraum. Das Vergabeverfahren erfolgte in Rekordzeit. Dazu mussten unzählige Pläne, Werkverträge und vieles mehr rechtzeitig bereitstehen.

«Mit B+S hatten wir einen Partner an der Seite, der sowohl das Verkehrskonzept als auch die baulichen Massnahmen aus einer Hand liefern konnte – ein grosses Plus für das Gelingen dieses sportlichen Highlights.»

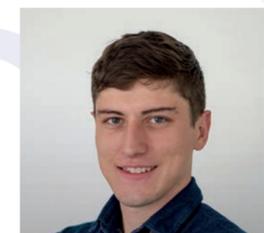
Jürg Christen, Leiter Verkehrsmanagement, Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich

Das Konzept hat sich bewährt

Über 1900 Stunden haben alle Projektverantwortlichen für die Planung und Realisierung der Rad-WM investiert und 1400 Stunden Verkehrsdienst wurden während des Anlasses geleistet. Der Aufwand habe sich gelohnt, bestätigt Ulrich: «Im Grossen und Ganzen hat das Verkehrskonzept wie geplant funktioniert.» Es gab aber insbesondere zu Beginn der WM knifflige Situationen. Ahnungslose Lastwagenfahrer aus dem Ausland etwa, die sich plötzlich mitten im Geschehen wiederfanden oder Leute, die blind auf Google Maps vertrauten und so die Sperrungen erst im letzten Moment bemerkten.

Für die Bauarbeiten zieht Torriani ebenfalls eine positive Bilanz: «Unser detaillierter Terminplan für die rund 50 Baustellen hat sich bewährt. Wichtig war auch die Präsenz vor Ort, um schnell auf Unvorhergesehenes zu reagieren – sowohl vor der WM als auch bei den nächtlichen Wiederinstandstellungsarbeiten danach.»

Leider überschattete der tödliche Unfall der Juniorin Muriel Furrer die Rad-WM 2024 in Zürich. Tief betroffen möchte B+S den Angehörigen aufrichtiges Beileid aussprechen.



Julian Ulrich,
Projektleiter

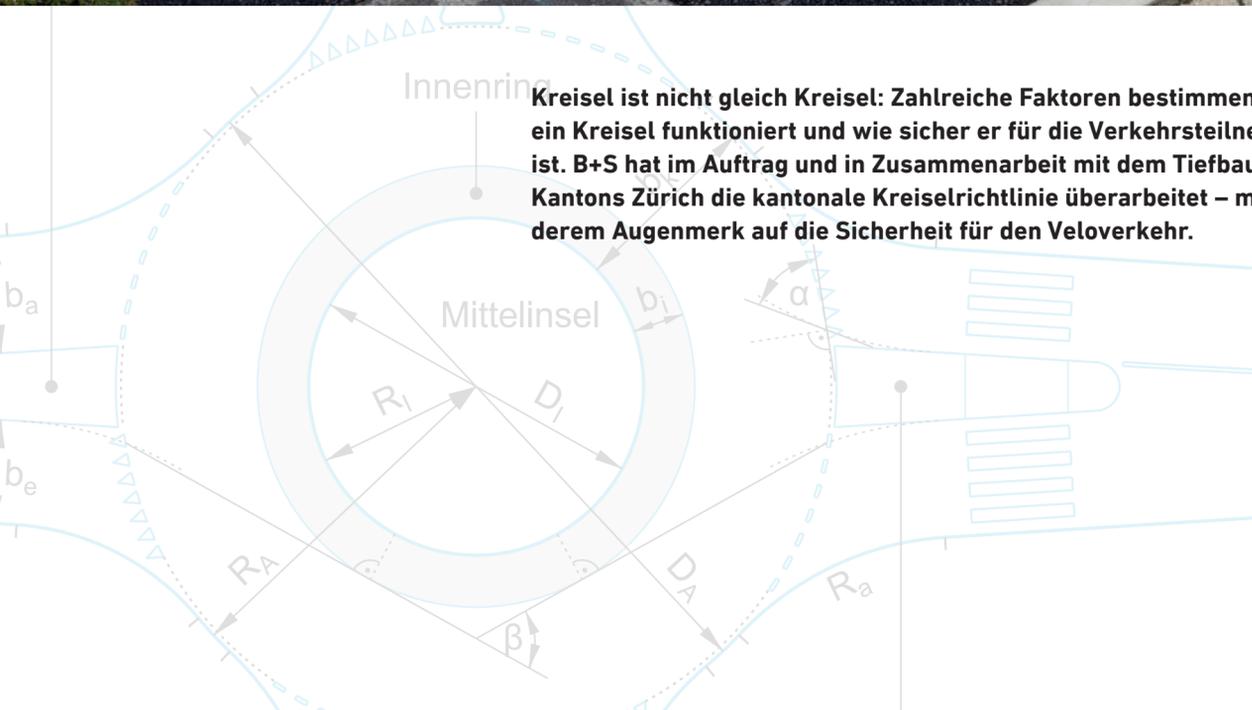


Romano Torriani,
Projektingenieur



VELOS IM KREISEL RUNDUM SICHER

Kreisel ist nicht gleich Kreisel: Zahlreiche Faktoren bestimmen, wie gut ein Kreisel funktioniert und wie sicher er für die Verkehrsteilnehmenden ist. B+S hat im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons Zürich die kantonale Kreiselrichtlinie überarbeitet – mit besonderem Augenmerk auf die Sicherheit für den Veloverkehr.



Sie verflüssigen den Verkehr, verbessern mühsame Einfahrten und fallen oft durch ausgefallene Kunstwerke in der Mitte auf: Die über 3000 Verkehrskreisel, die landauf, landab die Strassen zieren. So praktisch sie sind, Kreisel können auch eine Gefahr für den Veloverkehr darstellen, wie Verkehrsplanerin Katja Grässli weiss: «Velofahrende, die vielleicht zuvor eine eigene Spur hatten, müssen sich mit dem motorisierten Individualverkehr mischen. Leider kommt es dabei oft zu Unfällen, wenn Velos im Kreisel übersehen werden.»

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich stellte im Jahr 2022 bei der Aktualisierung der Velostandards Widersprüche zur bestehenden Kreiselrichtlinie fest und beauftragte B+S, diese zu überarbeiten und velofreundlicher zu gestalten. «Ziel war, für Ingenieurs- und Bauunternehmungen sowie für kantonale und kommunale Behörden eine praxisnahe Unterstützung bei der Projektierung, Ausführung und Sanierung von Kreiseln zu schaffen», erklärt Grässli.

Der beste Kompromiss als Ziel

Zu Beginn des rund ein Jahr dauernden Projekts galt es, die Anforderungen an einen guten Kreisverkehr zu definieren. Vieles gibt die Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS vor. Auch das Handbuch «Veloverkehr in Kreuzungen» der Velokonferenz Schweiz diente als wertvolle Basis.

Zu den Merkmalen eines Kreisels zählen die Dimension und Geometrie, die Einfahrten, die Leistungsfähigkeit, die Ausgestaltung des Schlepprings und der Mittelinsel. Je nach Kreisel müssen machbare Schleppkurven für Lastwagen, ÖV oder Ausnahmetransporte berücksichtigt werden. Weiter sind die Sichtverhältnisse und gestalterische Aspekte wie die Beleuchtung und Entwässerung einzubeziehen.

Die Herausforderung sei gewesen, den besten Kompromiss zu finden, erinnert sich Grässli: «Für die Sicherheit der Velofahrenden beispielsweise sollte die Kreiseleinfahrt eher schmal sein, damit die Fahrzeuge abbremsen und die Velos nicht überholt werden – allerdings muss auch der Schneepflug samt Schaufel in den Kreisel gelangen können, ohne die Randsteine zu beschädigen.» Oder die Sichtweiten: Die Mittelinsel sollte ein Sichthindernis darstellen und so eine bremsende Wirkung auf die Autos ausüben – gleichzeitig müssen sich aber alle Verkehrsteilnehmenden gegenseitig früh genug erkennen können.

Ein wertvolles Instrument

Entstanden ist eine hilfreiche Schritt-für-Schritt-Anleitung für die Projektierung neuer Kreisels. Es gilt unter anderem, die Anforderungen aller Anspruchsgruppen zu bestimmen, den maximalen Durchmesser des Kreisels und die Lage der Strassenachsen festzulegen und die Verkehrskapazität nachzuwei-

sen. In der Richtlinie finden sich auch verschiedene Lösungsvorschläge, um die Veloinfrastruktur an den Kreisel anzuschliessen. Ein wesentlicher Bestandteil sind die Grundlagen für die Schleppkurvenachse. Dazu wurden bei der Erarbeitung auch Fahrversuche gemacht.

Doch auch für bereits gebaute Kreisel ist die Richtlinie ein wertvolles Instrument: Sie enthält eine Checkliste mit möglichen Sofortmassnahmen (SoMa), sollte sich ein bestehender Kreisel als Unfallschwerpunkt herausstellen. Die Fachstelle Verkehrssicherheit des Kantons Zürich verfolgt den erfolgversprechenden Ansatz, mit Markierungsmaßnahmen die Verkehrssicherheit umgehend zu verbessern. Die Checkliste kommt auch ausserhalb des Zuständigkeitsgebiets des TBA zum Einsatz: So diente sie als Basis für Verbesserungen, die beim markanten, ovalen Ohrbühlkreisel in Winterthur vorgesehen sind. Neue Markierungen und kleinere bauliche Anpassungen sollen die Situation entschärfen und die Sicherheit für den Veloverkehr deutlich verbessern.

Positive Rückmeldungen

Bei der Ausarbeitung solcher SoMa ist B+S schweizweit aktiv: Bei mehreren Kreiseln in der Stadt Thun wurden bauliche Massnahmen umgesetzt oder Markierungen angebracht. Die Wirkungsanalyse ergab,

dass insbesondere bauliche Veränderungen, die das Tempo reduzieren, die Zahl der Unfälle deutlich verringerten. Sie kommen deshalb zum Einsatz, wenn Markierungen nicht ausreichen. Empfohlen wird, auch andere, velofreundlichere Kreuzungsformen zu prüfen.

Im Kanton Zürich ist die Kreiselrichtlinie inzwischen rege in Gebrauch. Grässli, die in Bern wohnt und oft mit dem Velo unterwegs ist, denkt gerne ans Projekt zurück: «Es war lehrreich, eine Anleitung mit allgemeinen Vorgaben auszuarbeiten. Nicht zuletzt dank dem guten Austausch mit den Verantwortlichen des Tiefbauamts des Kantons Zürich sind wir zügig voran gekommen. Mir wurde gemeldet, dass sich die Richtlinie gut anwenden lasse und klar sei – solche Rückmeldungen freuen mich.»



Katja Grässli,
Projektingenieurin

Mit der Kreiselrichtlinie lassen sich Kreisel velofreundlich gestalten – hier das Beispiel eines Kreisels mit getrennter Führung des Veloverkehrs. (ergänzte Abbildung aus der Kreiselrichtlinie mit rot eingefärbten Velowegen)





EINE SANIERUNG MIT KÖPFCHEN

Bei der Sanierung der Bernstrasse in Deisswil sind im Lauf der Projektierung zahlreiche Ideen mit grossem Mehrwert für das Projekt eingeflossen. Sie erleichtern sowohl die Bauarbeiten als auch das spätere Miteinander im Pendlerverkehr. Spezielles Augenmerk galt dabei stets dem Veloverkehr.

Auf der Kantonsstrasse zwischen Deisswil und dem Ortseingang Ostermundigen kamen sich der Auto-, Velo- und Fussverkehr vor allem in den Morgen- und Abendstunden öfters in die Quere. Eine durchgehende und sichere Velostrecke fehlte, obwohl die Kantonsstrasse als Hauptroute für den Veloalltagsverkehr klassiert ist. Zudem war im Bernapark ein neuer Schulstandort mit zahlreichen Veloabstellplätzen

geplant, der sicher und termingerecht erschlossen werden musste. Deshalb nahm das Tiefbauamt des Kantons Bern mit B+S die Sanierung des Strassenabschnitts in Angriff. Dabei soll die rund 870 Meter lange Strecke nicht nur einen neuen Belag erhalten, sondern auch hinsichtlich ihrer Verkehrsführung optimiert werden. Eine entscheidende Velonetzlücke im Norden der Stadt Bern kann somit geschlossen werden.

Dazu Projektleiter Jens Friebe von der Abteilung Tief- und Wasserbau bei B+S, der das Projekt von Beginn weg begleitete: «Wir haben den Auftrag unter anderem dank der umfassenden Projektanalyse erhalten. Die Aufgabe bestand darin, das bestehende Vorprojekt zu optimieren, daraus ein Bauprojekt zu erarbeiten und dieses letztlich zu realisieren. Damit dabei der Veloverkehr die verdiente Beachtung erhält, waren auch unsere Velofachleute eng ins Projekt eingebunden.»

Mit neuen Ideen zur optimalen Lösung

Bei der Weiterbearbeitung des Vorprojekts haben Friebe und sein Team die bisher vorgesehenen Massnahmen kritisch geprüft und Verbesserungen mitentwickelt. Dabei seien der Blick über den Tellerrand und eine gewisse Hartnäckigkeit ausschlaggebend gewesen, erinnert er sich. «Es ist uns gelungen, trotz enger Platzverhältnisse und schwieriger Strassengeometrie einen zweiten Kreislauf statt der vorgesehenen T-Kreuzung zu projektieren. Dies verbessert den Verkehrsfluss am Knoten, reduziert die Geschwindigkeit auf der Strecke und minimiert somit Konflikte an der Einmündung.» Weiter konnte gegenüber dem Vorprojekt der Rad- und Fussweg als Flurweg verbreitert und von der Hauptstrasse abgetrennt sowie der Kulturlandverbrauch reduziert werden, indem die Strasse inklusive Böschung etwas mehr auf die kantonseigene Parzelle gelegt wurde. Dies führte zu Konflikten mit dem Denkmalschutz, die sich aber klären liessen, so Friebe. Eine Herausforderung war die Einfahrt beim Entwicklungsareal «Bernapark». Dort bestand die Gefahr, dass sich ein Rückstau bildet. Das Planungsteam löste dies mit einem Mehrweckstreifen in der Fahrbahnmitte.

Bei den Bauarbeiten auf Kurs

Entlang der Kantonsstrasse verläuft die regionale Velofreizeitroute «Bern Süd» und teilweise auch die Route «Grünes Band Bern». Aufgrund der Nähe zur Stadt Bern hat das Worbental und damit diese Route ein sehr hohes Potenzial für den Veloalltagsverkehr und ist im Sachplan Veloverkehr als «Korridor zur

Auch während der Bauphase kann der Veloverkehr sicher und durchgehend passieren.

Prüfung einer Velovorrangroute» ausgewiesen. Für die Velofahrenden verbessert sich die Situation mit der Sanierung deutlich: Es entsteht ein durchgehender, separater Flurweg, der insbesondere den Veloverkehr attraktiv verbindet. An den Kreuzungen haben sie jeweils mehrere Möglichkeiten, die Richtung zu wechseln – sei es mit Einspuren auf den Radstreifen, durch den Kreislauf oder indem die Velofahrenden via Velofurt neben dem Fussgängerstreifen die Strasse queren.

«Mit kritischem Mitdenken, Einfallsreichtum und grosser Erfahrung ist es gelungen, eine stimmige Lösung zu erarbeiten. Insbesondere für den Veloverkehr wurde ein echter Mehrwert geschaffen. Besonders erfreulich ist dabei, dass bereits während der Bauphase alle Verkehrsteilnehmenden sicher von A nach B gelangen.»

Luc Schiffmann, Projektleiter Oberingenieurkreis II, Tiefbauamt Kanton Bern

Die Ausführung des Projekts begann im Februar 2024 und dauert voraussichtlich bis Mitte 2025. Für die Bauphase haben die Projektverantwortlichen eine raffinierte Lösung erarbeitet: Dank einer provisorischen Strasse parallel zum Sanierungsabschnitt können die Arbeiten ausserorts in einem Zug und ohne aufwändige Verkehrsumleitungen erfolgen. «Wichtig war uns zudem, jederzeit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten», betont Friebe.

Um der wichtigen Velostrecke gerecht zu werden, stand dem Veloverkehr während der Bauzeit jederzeit ein separater Fuss- und Radweg zur Verfügung. Im Ortsinnern wird der Verkehr aufgrund der engen Platzverhältnisse mit Lichtsignalanlagen einspurig geführt.



Jens Friebe,
Senior Projektleiter

Mehr Sicherheit für alle: Der Veloverkehr wird getrennt am Kreislauf vorbeigeführt, der Anschluss des Schwandiwwegs konnte mit dem Kreislauf deutlich verbessert werden.





Gedruckt in der Schweiz
Klimaneutral gedruckt



BERN

B+S AG
Weltpoststrasse 5
Postfach
CH-3000 Bern 16
T +41 31 356 80 80

ZÜRICH

B+S AG
Hagenholzstrasse 56
Postfach
CH-8050 Zürich
T +41 43 422 40 40

LUZERN

B+S AG Luzern
Industriestrasse 6
CH-6005 Luzern
T +41 41 368 07 77



www.bs-ing.ch

B+S
INGENIEURE UND PLANER