

GENFS ENGAGEMENT FÜR DEN LANGSAMVERKEHR

JULIE BARBEY HORVATH, KANTON GENÈVE UND OLIVIA VOGTLE, STADT GENÈVE

Schon seit mehreren Jahrzehnten verbessert Genf hauptsächlich auf kommunale Initiative hin sein Velorouten- und Fusswegnetz. Gegenwärtig verfügt der Kanton über eine gesetzliche Basis und einen Richtplan, welche konsequente und breit angesetzte Massnahmen für den Langsamverkehr legitimieren. Vorliegender Artikel ist ein Gemeinschaftswerk von zwei Projektverantwortlichen beim Amt für Städteplanung und Mobilität (Stadt Genf) und beim Amt für Mobilität (Kanton Genf) und damit ein Zeuge der immer wichtiger werdenden Zusammenarbeit beim Langsamverkehr zwischen der Stadt und dem Kanton.

EIN PLAN UND EIN GESETZ

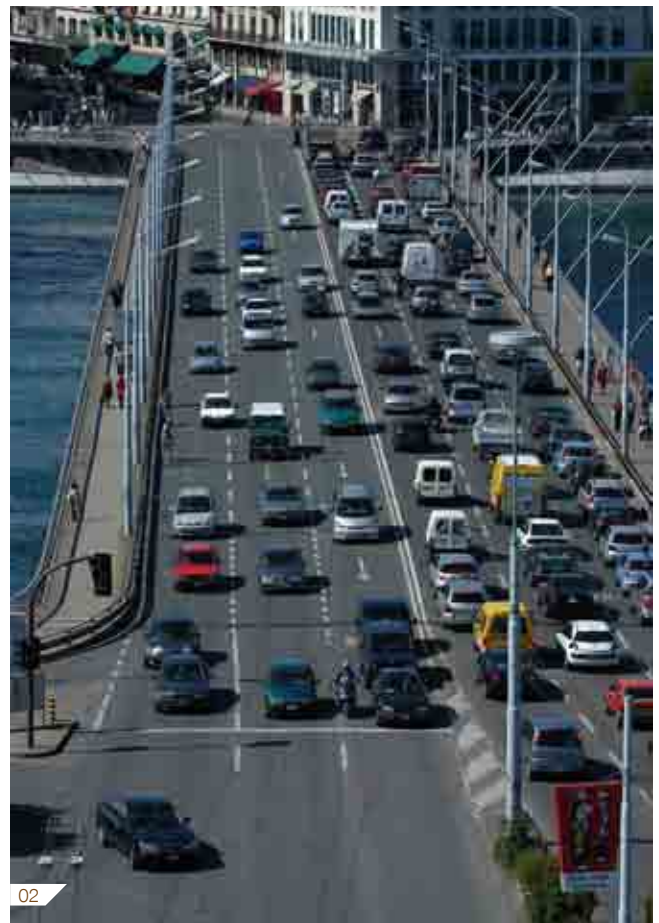
Seit dem 31. März 2011 hat der Kanton Genf einen Richtplan Langsamverkehr (nachfolgend mit PDMD bezeichnet), der seine kantonalen Planungen zum Öffentlichen Verkehr, zum Strassennetz, zur Parkierung und zu Park&Ride ergänzt. Der Kanton wirkt zurzeit an der Erarbeitung eines multimodalen Mobilitäts-Konzeptes (Horizont 2030) als Übergebilde zu diesen Planungen. Diese Langzeit-Vision garantiert eine gute Koordination der Planungsziele über verschiedene Thematiken hinweg.

Parallel zur Erarbeitung des PDMD wurde die Volksinitiative «für den Langsamverkehr (Städteinitiative)» an der Urne angenommen. Dies hat zum kantonalen Gesetz über den Langsamverkehr vom 15. Mai 2011 geführt. Das Gesetz verpflichtet den Kanton, innerhalb von 8 Jahren auf den kommunalen und kantonalen Strassen ein Grundangebot für den Langsamverkehr

zu realisieren. Ziel ist es, durchgehende, direkte und sichere Radstreifen und -wege auf dem gesamten übergeordneten Strassennetz zu ermöglichen, Veloabstellplätze und Fussgängerquerungen zu schaffen sowie die Berücksichtigung des Langsamverkehrs bei der Steuerung von Knoten zu verbessern.

Mit diesem neu angenommenen Gesetz wird eine beschleunigte Entwicklung des Veloroutennetzes angestrebt, insbesondere aufgrund eines Verfahrens, das bei Interessenkonflikten zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ausfällt. Die Stadt Genf als Eigentümerin ihres gesamten Strassennetzes und speziell aktiv im Bereich Langsamverkehr freut sich auf die Anwendung des Richtplans und des Gesetzes über den Langsamverkehr.

- 01 - 02 Die Brücke Mont-Blanc in den 30er und in den 90er Jahren. Für die nahe Zukunft sind eine Busspur und eine neue Fussgängerpasserelle geplant.
- 03 Veloparkierung in dichtem Siedlungsgebiet: ein grosses, konkretes und unmittelbares Bedürfnis



DIE 7 MASSNAHMENBEREICHE DES RICHTPLANS LANGSAMVERKEHR

Der Richtplan Langsamverkehr enthält sieben Massnahmenbereiche:

1) **VELOROUTENNETZ:** die Kohärenz des Routennetzes soll erhöht werden, das Netz soll ergänzt und die Velofahrten sollen sicherer gemacht werden, damit neue Velofahrende angesprochen werden. Dazu ist es nötig, eine Hierarchisierung und Priorisierung der Massnahmen auf kantonalem und kommunalem Gebiet einzuführen.

2) **FUSSVERKEHRSFLÄCHEN:** bis heute haben vor allem die Gemeinden das Fussverkehrsnetz geplant (kommunale Richtpläne der Fusswege und Fussverkehrsplan in der Stadt Genf). Das verfolgte Ziel ist, diese kommunalen Planungen in einen Gesamtzusammenhang zu stellen und Planungsgrundsätze für Projekte jeder Grösse zu definieren (Quartierrichtplan, Quartierplanung, Stadtplanung, etc.).

3) **FUNKTIONSFÄHIGKEIT DER NETZE:** die Velorouten- und Fusswegnetze müssen unter allen Umständen zugänglich sein. Ihr Unterhalt ist deshalb zu sichern (Schneeräumung, Belagsqualität, Markierung, Signalisation, Beleuchtung) und die Einhaltung der Vorschriften (missbräuchliche Benützung von Velowegen und Trottoirs) ist zu kontrollieren.

4) **VELOPARKIERUNG:** die Qualität und Quantität der Veloparkierung soll verbessert werden, insbesondere an den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr.

5) **FÖRDERUNG DES LANGSAMVERKEHRS:** die Netze und die Mobilitätsangebote müssen besser verkauft werden. Dafür kann über verschiedene Hilfsmittel (Velostadtplan) kommuniziert, Angebote für die kombinierte Mobilität (Park&Bike, Veloverleihsystem) vermarktet und innovative Erfahrungen weiterverwertet werden.

6) **KOORDINATION DER AKTEURE:** der Kanton wünscht, dass der Austausch zwischen den zahlreichen im Langsamverkehr tätigen Akteuren verbessert und systematisiert wird. Erfahrungen aus der Praxis (Nutzerinnen und Nutzer, Verbände) sollen in die Planungen einfließen und eine Synergie zwischen den verschiedenen Bereichen (Lärm, Gesundheit, ÖV,...) soll erzielt werden

7) **PROJEKTLEITUNG:** die Umsetzung des Richtplans wird von einer gemischten Projektsteuerungsgruppe geleitet, welche durch das kantonale Amt für Mobilität koordiniert wird. Diese Gruppe validiert die verschiedenen aus dem Richtplan abgeleiteten Massnahmen und legt die Prioritäten fest.

UMSETZUNG DES RICHTPLANS

Zurzeit liegt das Hauptgewicht der Umsetzung auf der Massnahme «Veloroutennetz». Dabei handelt es sich um die Bestimmung der zu erarbeitenden und bis 2014 umzusetzenden Velomassnahmen. Der Kanton hat eine Analyse, basierend auf verschiedenen Kriterien, gestartet. Diese sieht die Realisierung von acht grossen Hauptachsen innerhalb von vier Jahren sowie kurzfristig von weiteren dringenden punktuellen Massnahmen vor. Die Stadt Genf ihrerseits beabsichtigt von dieser Massnahmen-Priorisierung insofern zu profitieren, dass sie bis Ende 2012 eine gewisse Anzahl Gefahrenstellen auf ihrem Veloroutennetz saniert haben will.

Denn für zahlreiche nicht realisierte kantonale Velostrecken, welche hauptsächlich auf Stadtgebiet liegen, sind wichtige Verfahren nötig und/oder werden für deren Infrastruktur hohe Kosten erwartet.

Gestützt auf den Richtplan Langsamverkehr und das kantonale Gesetz mit den dazugehörigen Prinzipien können nun zahlreiche fehlende Teilstücke im kantonalen und kommunalen Netz saniert werden.



ZIELE BEIM MODALSPLIT

Die Nachbearbeitung und das Monitoring der Massnahmen aus dem Richtplan Langsamverkehr werden die Grundlage für vertiefte Überlegungen sein, damit Indikatoren festgelegt werden können. Gewisse Ziele sind bereits klar identifiziert.

Es handelt sich dabei um die Erhöhung des Langsamverkehranteils auf kantonaler Ebene um 0,5 Punkte für den Fussverkehr und um 0,7 Punkte für den Veloverkehr bis 2014. Diese ambitionierten Ziele stellen 78'000 zusätzliche Wege im Langsamverkehr dar. Das bedingt wichtige Investitionen in Infrastrukturen sowie die Überbrückung von Hindernissen, wie Gewässer oder Höhenunterschiede. Diese Infrastrukturen sind geeignet um bei zahlreichen Personen eine Modalsplit-Verschiebung zu bewirken, da sie dank Lückenschliessungen im Netz massgebliche Abschnitte darstellen.

Personelle Ressourcen sind sowohl notwendig, um eine hervorragende Koordination zwischen den Akteuren im Langsamverkehr sicherzustellen, als auch um zu gewährleisten, dass die Realisierung der vorgeschlagenen Projekte beschleunigt erfolgt und die nötigen Verfahren zugunsten des Langsamverkehrs ermöglicht werden. Speziell wichtige Anstrengungen sind in der Kommunikation von umgesetzten Massnahmen und der Bedeutung der beiden effizienten Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr, welche oft noch für gefährlich und langsam gehalten werden, unerlässlich.

In einer zweiten Entwicklungsphase zählt der Kanton Genf auf die Inbetriebnahme der «RER franco-valdo-genevois» und der auf die Bahnhöfe ausgerichteten städtischen ÖV-Linien, um auf markante Weise den Modalsplit des Velos und Fussverkehrs als direkte Ergänzung zum ÖV zu erhöhen. Tatsächlich wird die Infrastruktur-Entwicklung des Langsamverkehrs bis zum Jahr 2018 einen neuen Aufschwung erfahren.

Für den Horizont 2030 zielen die Arbeiten im Rahmen des Richtplans Langsamverkehr einen Modalsplit von 46,7 % im Kanton an, und somit einen Gewinn von 5,7 Punkten im Vergleich zu 2005 (39 % Anteil des Fussverkehrs und 7,7 % Anteil des Veloverkehrs).

Diese Ziele werden von der Stadt Genf, welche beim Binnen- und beim Ziel/Quellverkehr von 2005 bis 2020 einen Zuwachs von 5 Punkten des Langsamverkehrs anstrebt, mitgetragen.

NEUE PERSPEKTIVEN

Mit dem Richtplan und dem Gesetz zum Langsamverkehr stützt sich Genf mit Instrumenten zur aktiven Entwicklung der Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo aus. Es wird in den Projekten Abwägungen zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs geben, was die Realisierung der fehlenden Teilstücke auf Routen kantonaler Bedeutung ermöglicht.

Andererseits wird durch diese einheitliche Planung auch der Ausbau von gemeindeübergreifenden Wegen erleichtert, da er auf einem Projektansatz beruht und nicht abhängig von aneinander gereihten Wünschen der Gemeinden ist.

Letztere werden sich auf ein kohärentes Netz als Basis für ihre eigenen Planungen im Langsamverkehr stützen können. Gemäss den Prinzipien des neuen Gesetzes werden sie je nach ihren finanziellen Kapazitäten eine kantonale Teilfinanzierung ihrer Massnahmen, welche im Richtplan Langsamverkehr eingetragen sind, beantragen können.

WEITERE INFORMATIONEN

Richtplan Langsamverkehr (Plan directeur de la mobilité douce), verfügbar auf dem Internet unter www.ge.ch/mobilite

04 - 05 Die Ufer der Arve (Quartier Plainpalais-Jonction): Beispiel qualitativ guter Wege und Massnahmen.

