



Aktive Mobilität in Lausanne

Florence Germond,
Stadträtin, Direktion der Finanzen und Mobilität

29.11.2024



Ville de Lausanne

Die Themen auf einen Blick

- Veloverkehrspolitik, die Ihre Stadt in den letzten Jahren betrieben hat
- Ausblick für die nächsten Jahre
- In welchen Bereichen hat Lausanne gute Erfahrungen gemacht?
- Wo gibt es noch Verbesserungspotential (mit oder ohne Unterstützung des Bundes/Kantons)?

Drei Ebenen der Neugestaltung der Mobilität bis 2030

Öffentlicher Verkehr



© Stadt Lausanne

Aktive Mobilität zu Fuss oder mit dem Velo



© Stadt Lausanne

Motorisierter Individualverkehr

Keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor



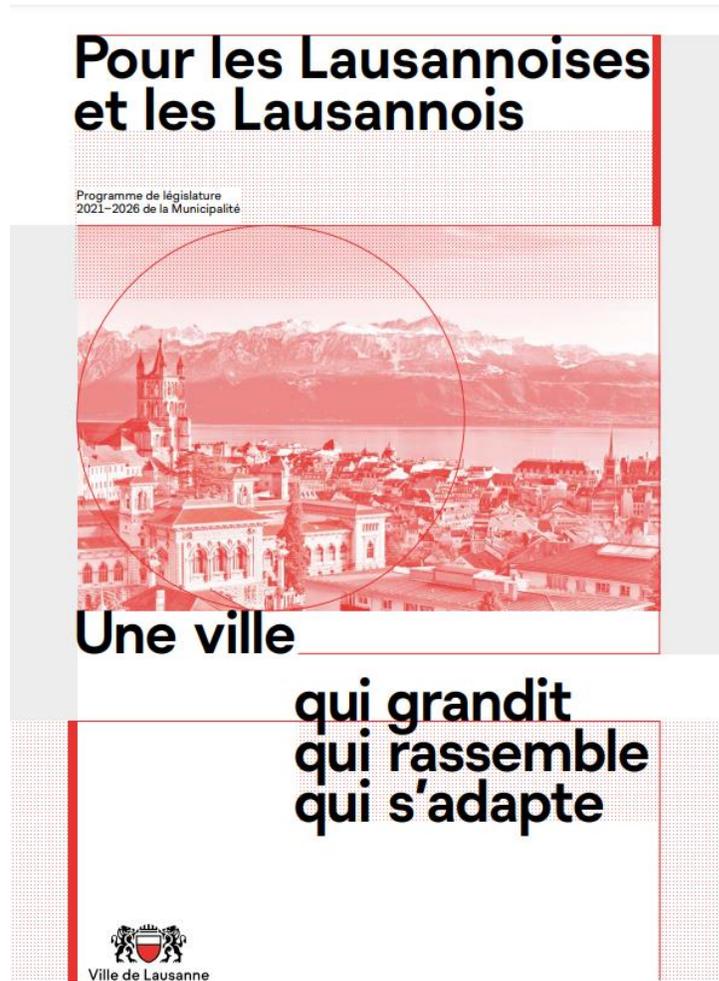
© Stadt Lausanne

Die Mobilität im öffentlichen Raum in ein neues Gleichgewicht bringen

- Umgestaltung von Räumen, die ursprünglich dem motorisierten Individualverkehr gewidmet waren
- Projekte zur Neugestaltung des Raumes, die alle Verkehrsträger gleich behandeln: Von der Autofahrbahn zur Strasse



Das Velo in der Legislaturplanung

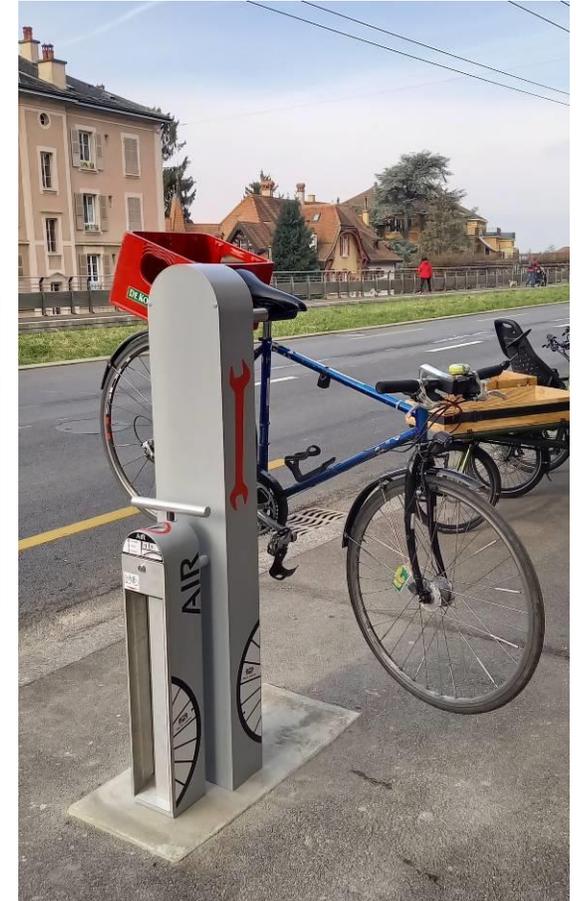


- Ausbau des Velowegnetzes
- Mehr Abstellplätze und mehr Signalisierung
- Förderung der Velonutzung

Velo – Der Stand in Lausanne

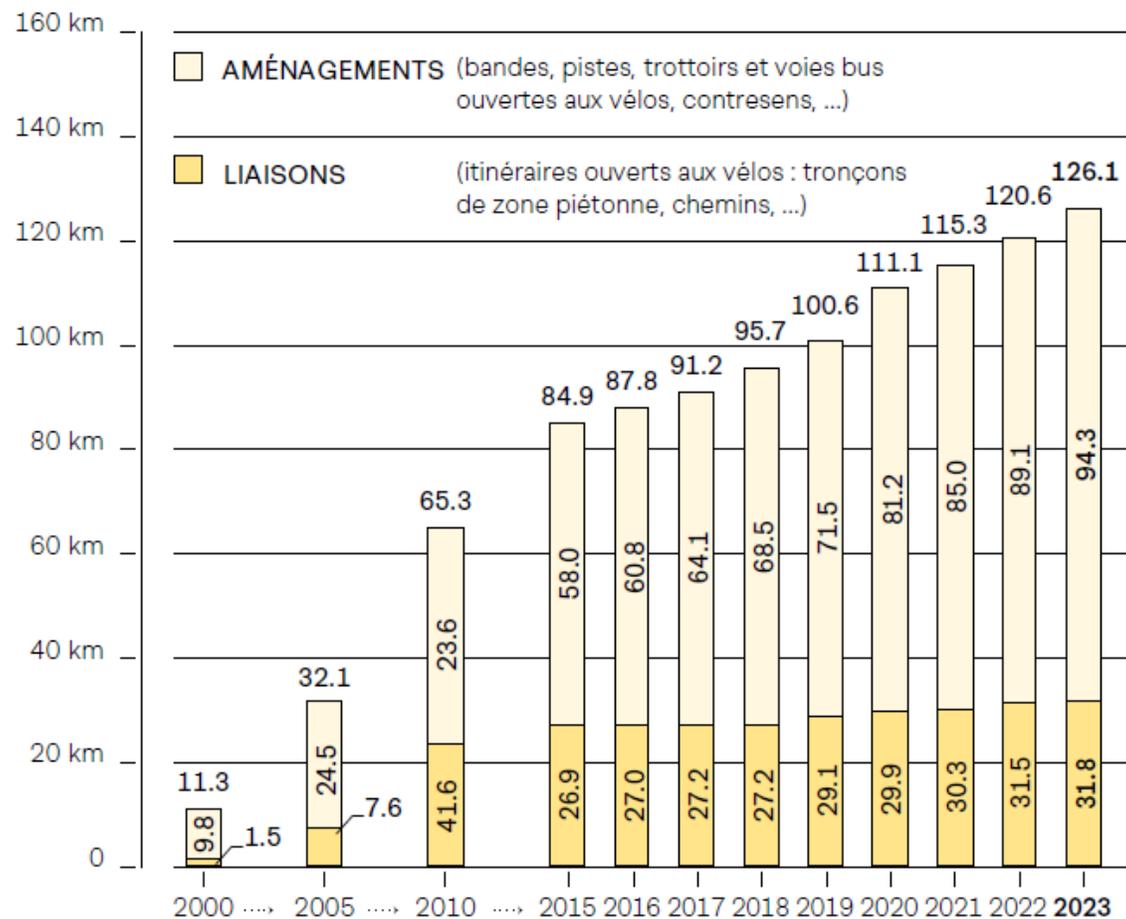
2023:

- Insgesamt sind 126,1 km Velowege erschlossen + 5,5 km im Jahr 2023
- davon 22,6 km Velostreifen im Gegenverkehr auf Einbahnstrassen + 3,4 km im Jahr 2023
- 6490 verfügbare Abstellplätze + 930 im Jahr 2023
- 86 Signale, die das Rechtsabbiegen bei Rot ermöglichen
- 19 öffentliche Velopumpen
- Inbetriebnahme der ersten Werkzeugsäule im Jahr 2023
- Lancierung des Pilotprojekts «vélobox»



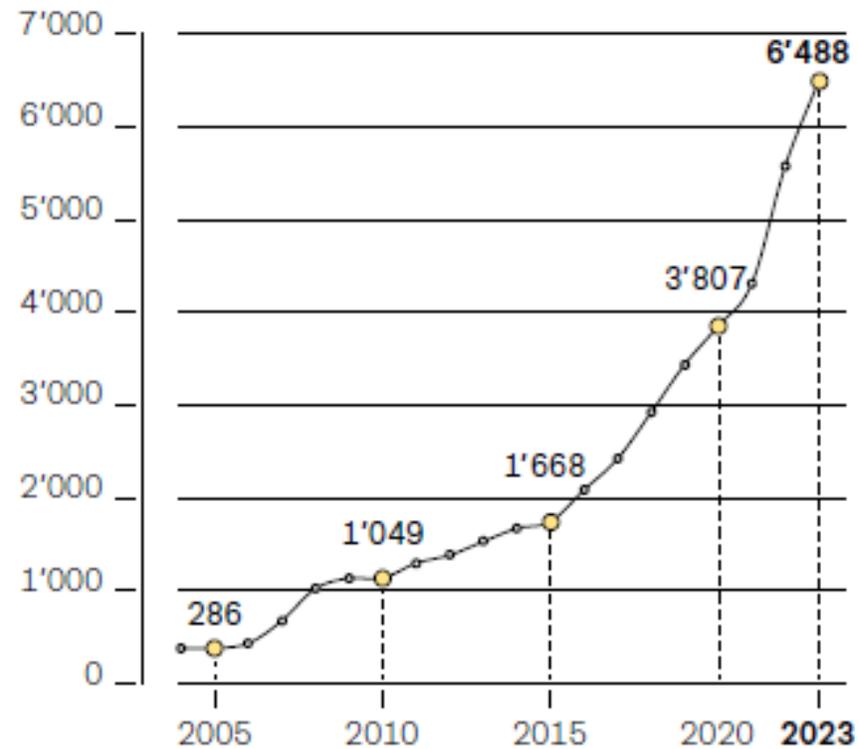
Der Umfang des Velowegnetzes hat sich seit 2010 fast verdoppelt

Développement des aménagements cyclables



Das Angebot an Abstellplätzen hat sich seit 2010 versechsfacht

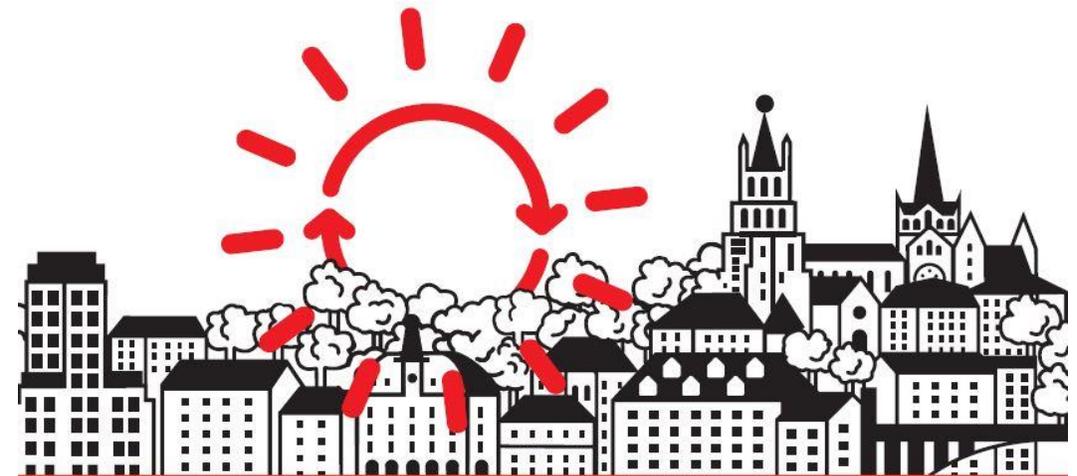
Nombre de places pour vélos



Weshalb der Anteil des Velos im Modalsplit erhöht werden sollte



Aufwertung der Stadt

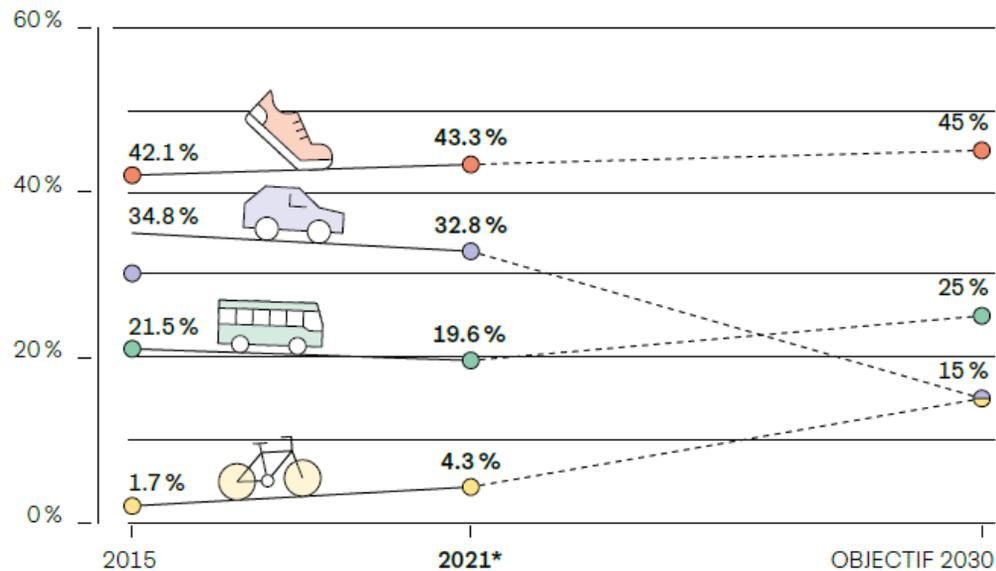


Plan climat

Erreichung der Ziele des Klimaschutzplanes

Klimaschutzplan: Die Ziele für die Anteile der einzelnen Verkehrsträger

SOURCE : MRMT 2015 ET 2021, OFS



* Les données de l'année 2021 ont été impactées par la pandémie ce qui explique la baisse pour la part modale des transports en commun, ce qui les rend peu représentatifs. Pour information, la fréquentation des tl a augmenté de 35% entre 2021 et 2023.

Zurückgelegte km 2030:

x3 im Vergleich zu 2021

Das Beispiel der COVID-19-Pandemie

Auf Veränderungen der Fortbewegungsgewohnheiten reagieren

- Befürchtung, dass ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer nach dem Lockdown auf das Auto umsteigen könnten
- Der Wille, mit dem Velo eine Alternative zu bieten

Die Gelegenheit zur Schaffung temporärer Einrichtungen durch die Vereinfachung von Verfahren nutzen

- Übergangsmassnahmen



Place Chauderon

Rasch handeln: 7,5 km in 5 Monaten



Konsolidieren: 7,5 km in 5 Monaten dauerhaft erschlossen



Im Vergleich:

- 4,4 km = durchschnittliche jährliche Realisierung
- 10,5 km realisiert im Jahre 2020, davon 7,5 km im vereinfachten Verfahren

28 Massnahmen

- Lücken im Netzwerk schliessen
- Die Kontinuität der Velowege verbessern
- Die Einfallstrassen mit Velowegen versehen
- Velowegachsen auf wichtigen Strassenverbindungen einrichten

In der Form von:

- Velostreifen und -wegen (70%)
- Velowegen im Gegenverkehr auf Einbahnstrassen (15%)
- Öffnung von Busspuren für Velos (15%)



Das Bestehende neu denken

Vorsortierstreifen



Parkplätze



Positive Effekte: Mehr Velos in Lausanne und mehr Sicherheit

Mehr Velos auf den Strassen im Jahr 2020:

- **20%** mehr Veloverkehr im Jahr 2020 (*Observatoire de la mobilité, 2021*)

Mehr Sicherheit und Komfort (*zwei Forschungsberichte der UNIL, 2022*):

Umfrageergebnisse:

- 70–80% → mehr Sicherheit und mehr Benutzerfreundlichkeit
- 30% → dazu angeregt, mehr Velo zu fahren

Prix Velo Infrastruktur: Eine schöne Anerkennung!

Abstellen: Das Beispiel der Velobox



Projektziele

- Erhöhung des öffentlichen und privaten Veloabstellangebots
- Bereitstellung gesicherter und gedeckter Abstellplätze für die Lausanner Bevölkerung, die nicht über einen leicht zugänglichen Abstellraum oder Keller verfügt
- Reaktion auf die zahlreichen Interessensbekundungen

Phase 1: Testen

- Pilotprojekt in France-Maupas, Velobox, die auf einen Parkplatz passt (5 x 1,80 m)
- 10 Boxen auf 6 umgenutzten Parkplätzen, 5 Veloplätze pro Box
- 50 Nutzer können profitieren, 1 Abonnement für 100 Franken pro Platz und Jahr
- Zugang zur Box via netzangebundenes Schloss und App auf dem Smartphone
- Mitte Dezember 2023: Eröffnung der Boxen



Phase 2: Evaluation

Online-Umfrage, 33 Antworten

Fast 9 von 10 Personen würden ihr Abo gerne erneuern und ihrem Umfeld die Velobox empfehlen

Phase 3: Einrichtung

- Bedarf
- Notwendiger Leistungsumfang
- Rechtliche Aspekte

Abdeckung und Standorte

- **Ziel: Unterbringung von annähernd 1050 Velos**

Das entspricht 262 Boxen mit je 4 Plätzen

Schätzung gemäss Verhältnis zwischen der Anzahl Anträge und der Zahl der Haushalte beim Pilotprojekt

- **Wahl der Standorte/Quartiere nach 4 gewichteten Kriterien:**
 - Haushaltsdichte (Ausschlusskriterium)
 - Anteil alter Gebäude
 - Einstufung des Gebiets als historisches Zentrum und als urbane (AEP-Zonen) aus denselben Gründen wie beim letzten Kriterium
 - Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner unter 65

Finanzierung

- Geschätzte Investition – 2,3 mio Franken
- Zu erwartende Betriebskosten (noch nicht beziffert):
Administrative Verwaltung der Standorte und Abos, Unterhalt, Pikettservice

Ausschreibungsverfahren

Lieferauftrag im offenen Verfahren

Phasen:

1. Erstellung von Ausschreibungsdossiers für zwei Leistungen:
 - Lieferung + Aufbau der Boxen
 - Software für die Verwaltung von Plätzen und Abos
2. Einreichung von Angeboten durch die Bieter auf SIMAP
3. Evaluation der Angebote
4. Zuschlag durch die Stadtverwaltung
5. Rekursfrist für die Bieter (20 Werkzeuge)
6. Vertragsunterzeichnung und Bestellungserteilung

Weitere Beispiele: Werkzeugsäule an der Avenue d'Echallens



Die Veloverkehrsanlage auf der Steigung der Avenue d'Ouchy



In einer am Hang gebauten Stadt wie Lausanne ist es wichtig, dass die Velofahrer ihren eigenen Raum haben, besonders bergauf.

- ✓ Besser für die Velofahrer
- ✓ Besser für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

Velospur hinter Parkplätzen in St-Martin



Indirektes Linksabbiegen für ängstlichere Velofahrer



Velostreifen im Gegenverkehr auf Einbahnstrassen: Chemin Eugène-Grasset



Wie es weitergeht

2 Ebenen:

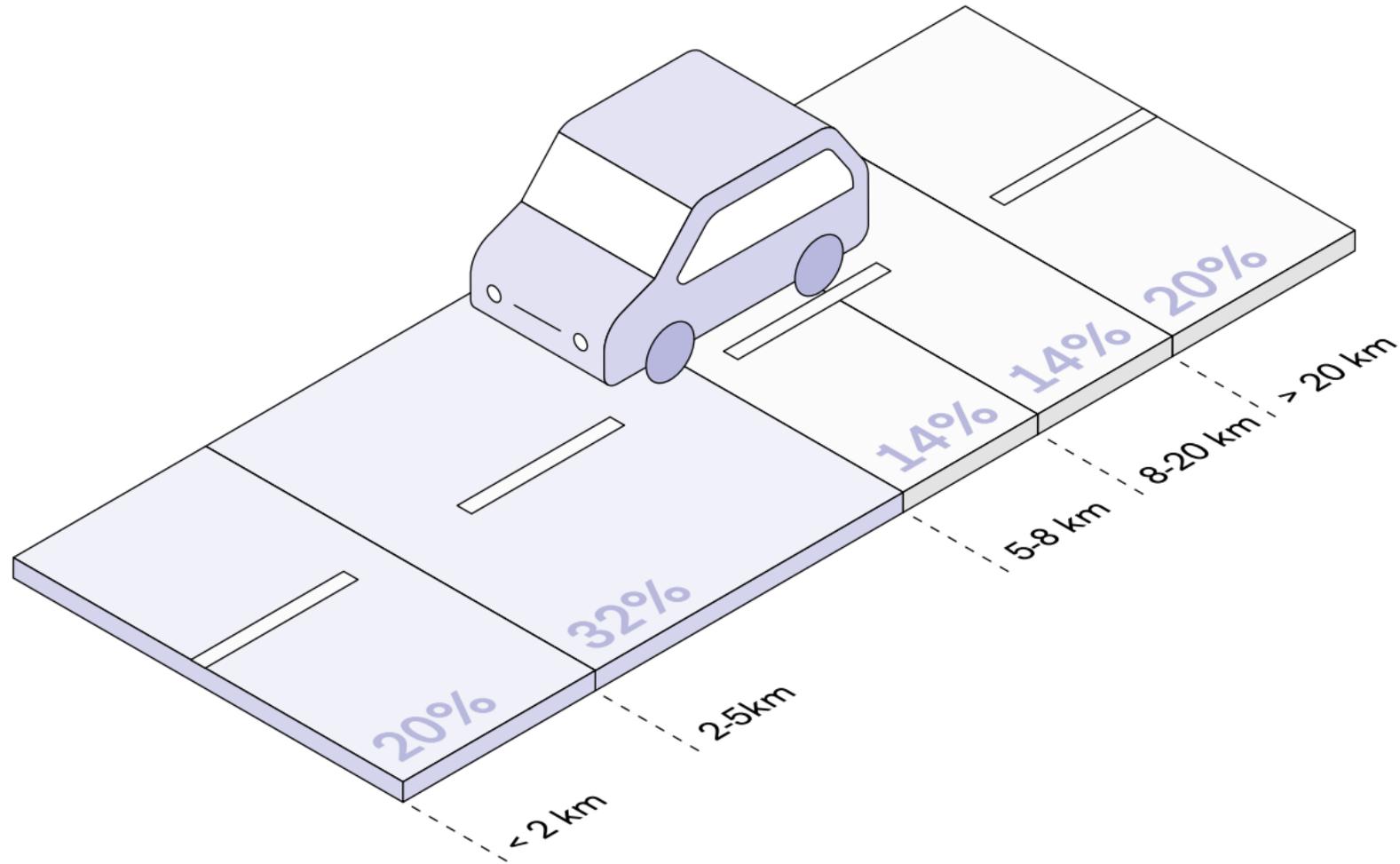
Infrastrukturmassnahmen



Förderung der Velonutzung



Verbesserungspotential bei der Fortbewegung mit dem Auto



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

