

CAROUGE ROLLT DEN ROTEN TEPPICH AUS!

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Ein 2.30m breiter, durchgehender Radweg auf eigener Trasse? Der es ermöglicht, die Bushaltestelle sicher zu umfahren und rechtzeitig auszuweichen, wenn Türen der am Strassenrand geparkten Autos geöffnet werden? Nein, wir befinden uns nicht in den Niederlanden, sondern auf einer Hauptverkehrsstrasse in Carouge im Kanton Genf. Im Juni 2024 stellten die Behörden der Stadt die neue Strassenraumgestaltung im Rahmen einer Mini-Exkursion der Velokonferenz Schweiz vor.

Die Route de Veyrier ist eine Hauptachse des Genfer Strassenetzes und zugleich ein wichtiger Abschnitt im Genfer Velonetz. Sie verbindet die Gemeinde Carouge mit der Agglomeration sowie die Altstadt von Carouge mit dem Genfer Stadtzentrum.

Vor der Neugestaltung war die Hauptverkehrsstrasse wahrlich kein Paradies für Velofahrende. Es gab keine Veloinfrastruktur und der umliegende öffentliche Raum war öde und unwirtlich. Die Gemeinde Carouge und der Kanton Genf setzten sich daher für eine vollständige Neugestaltung der Strasse mit einer Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ein.

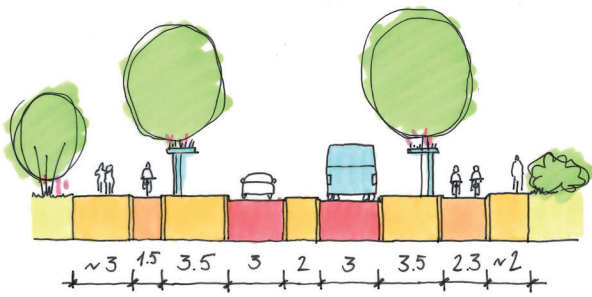
Guilhem Molliet, Projektleiter des Tiefbauamtes der Gemeinde Carouge, erläutert vor Ort das Gestaltungskonzept.

Eine interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Atelier ADR, ZS Ingénieurs civils, BCPH ingenierie erarbeitete das Gestaltungsprojekt. Die Projektleitung lag bei der Gemeinde Carouge. Nach der Prüfung mehrerer Varianten fiel der Entscheidung auf eine Lösung mit vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführten Radwegen. Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wurde auf 50km/h limitiert, die Bushaltestellen sind auf der Fahrbahn angeordnet. Die strassenbegleitende Parkierung für Motorfahrzeuge wurde so geplant, dass im Strassenraum 80 Bäume gepflanzt werden konnten.

Die Radwege beidseitig der Fahrbahn sind 1.80m breit und weisen entlang der Parkplätze einen zusätzlichen Sicherheitsabstand von 0.50m auf. Aufgrund der Breite von insgesamt 2.30m sind sie komfortabel befahrbar und ermöglichen das Überholen. Der Prinzipschnitt an der Bushaltestelle (Abb. 2) zeigt einen 3.5m breiten Bereich mit einem Wartehäuschen. So können die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer ohne Konflikte mit Velofahrenden in den Bus ein- und aussteigen. Der Veloverkehr bewegt sich hinter der Bushaltestelle auf einem leicht höhenversetzten Radweg, getrennt vom Fussverkehr. In diesem Bereich wurde die Breite des Radwegs auf 1.50m reduziert, um das Überholen zu verhindern. Es wurde besonders auf eine gute Sichtbeziehung zwischen den Fussgängern, die den Haltestellenbereich betreten und den Velofahrerinnen auf



Abb. 1: Route de Veyrier, Carouge (Foto: Laurent Dutheil)



adr · rte de Veyrier · coupe arrêts TP



adr · rte de Veyrier - coupe type

Abb. 2: Prinzipschnitt Bushaltestelle (Atelier ADR)

Abb. 3: Prinzipschnitt (Atelier ADR)

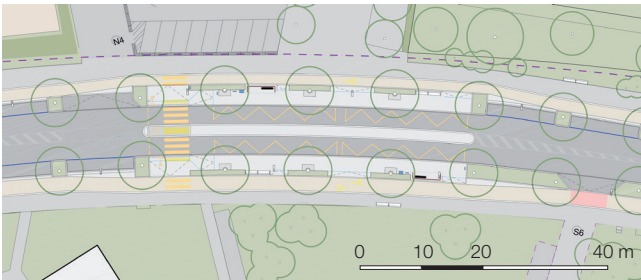


Abb. 4: Plan Bushaltestelle (Atelier ADR)

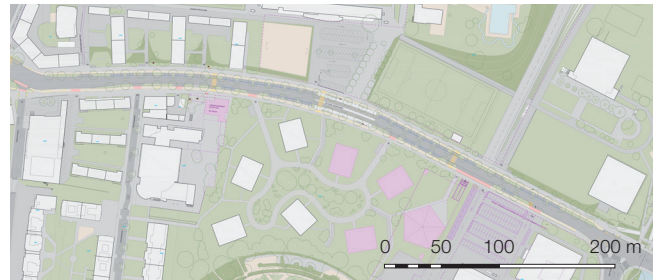


Abb. 5: Übersichtsplan (Atelier ADR)

dem Radweg geachtet. So wurde an unübersichtlichen Stellen nur niedrige Vegetation gepflanzt, um zu verhindern, dass der Fussverkehr dem Veloverkehr hinter dem Buswarthäuschen den Weg abschneidet.

Die leicht höhenversetzte Anordnung des Radwegs und seine Begrenzung mit schräggestellten Randsteinen ist auch für sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger klar erkennbar und hat fehlerverzeihende Auswirkung für den Veloverkehr: Es besteht keine Sturzgefahr, wenn zu nahe an der Abgrenzung gefahren wird.

Die Umgestaltung ist ein positives Beispiel für die in unseren Städten angestrebten Velostandards und bietet dem Ve-

loverkehr eine qualitativ hochwertige, sichere, durchgehende und attraktive Führung abseits des Motorfahrzeugverkehrs. Mit dieser Lösung wurde zudem der Komfort für alle ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer, dank Bushaltestellen gemäss BehiG, verbessert sowie die Qualität der Fusswege optimiert. Durch die Pflanzung zahlreicher Bäume konnte auch die Qualität des öffentlichen Raums erheblich gesteigert werden. Die Gestaltung der Route de Veyrier macht die Stadt Carouge nachhaltiger, fussgänger- und velofreundlicher.



Abb. 6: Bereich Bushaltestelle (Foto: Laurent Dutheil)