



OST
Ostschweizer
Fachhochschule

Braucht die Schweiz einen nationalen Masterplan Velo?

VCS-Tagung «Ein Masterplan Velo für die Schweiz»

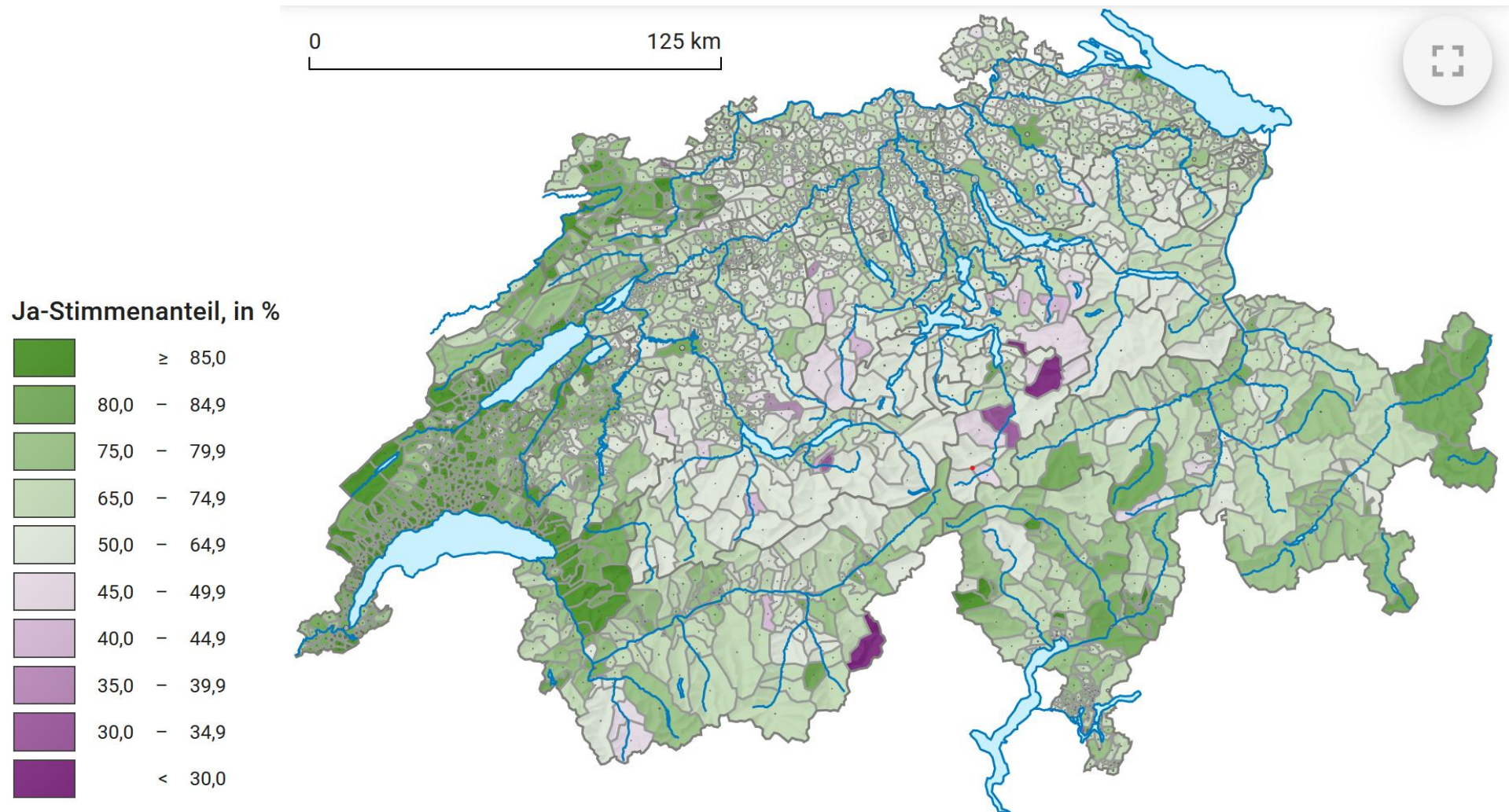
Prof. Carsten Hagedorn

9. September 2021

Studiengang Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
Departement Architektur, Bau, Landschaft, Raum

Euphorie

Bundesbeschluss über die Velowege



Schweiz: 73,6

Die Vorlage wurde angenommen. Ständemehr: 20 6/2Ja, 0 Nein

Quelle: www.admin.ch; Zugriff August 2021

Rechtliche Grundlagen

Verfassungsartikel: alt und neu

Aktuelle Bundesverfassung	Ergänzte Bundesverfassung*
	
<p>Art. 88 BV Fuss- und Wanderwege</p>	<p>Art. 88 BV Fuss-, Wander- und <u>Velowege</u></p>
<p>¹ Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest.</p>	<p>¹ Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und <u>Velowegnetze</u> fest.</p>
<p>² Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.</p>	<p>² Er kann Massnahmen der Kantone <u>und Dritter</u> zur Anlage und Erhaltung solcher Netze <u>sowie zur Information über diese</u> unterstützen und koordinieren. <u>Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.</u></p>
<p>³ Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.</p>	<p>³ Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf <u>solche Netze</u>. Er ersetzt Wege, die er aufheben muss.</p>

Quelle: Kommunikation UVEK:
Bundesbeschluss Velowege. Faktenblatt 1:
Eckpunkte der Vorlage. Juli 2018. S.3

Rechtliche Grundlagen

Veloweggesetz (Auszüge)

- Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne
- Art. 6 Planungsgrundsätze
 - Velowege sind zusammenhängend und durchgehend;
 - Netze weisen eine angemessene Dichte auf;
 - Velowege weisen eine direkte Streckenführung auf;
 - Velowege sind möglichst sicher;
 - Veloverkehr wird, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt;
 - Velowege weisen einen homogenen Ausbaustandard auf;
 - Netze sind attraktiv
 - Velowegnetze für die Freizeit weisen eine hohe Erholungsqualität auf.

Subsidiaritätsprinzip?

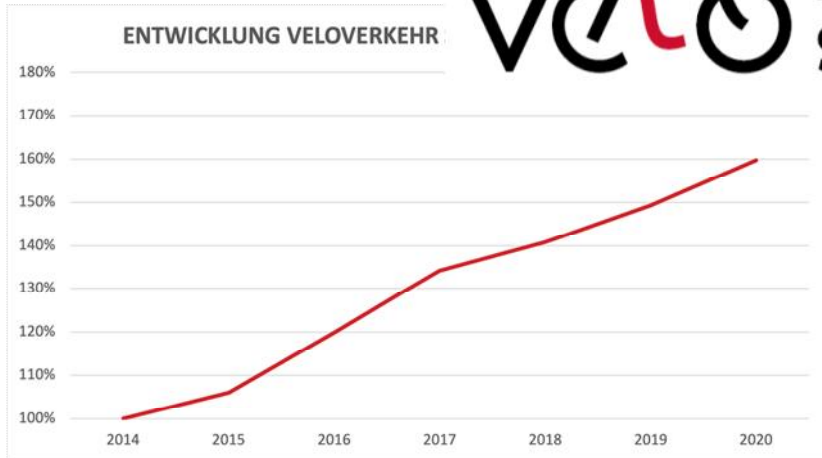
Autonomie der Kantone und Gemeinden?

Trennung?

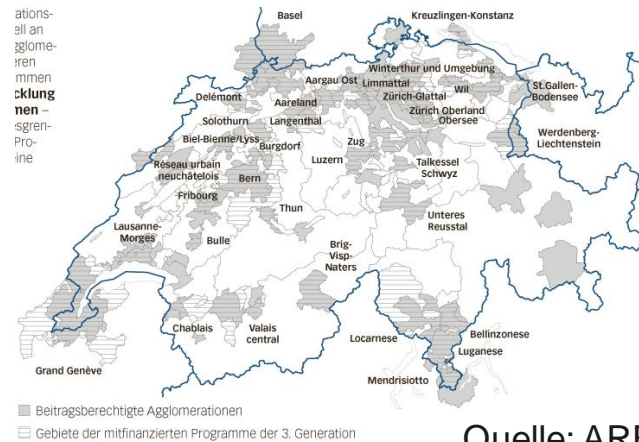
Rechtliche Fassbarkeit?

Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Entwicklungen unabhängig vom Bund (Beispiele)



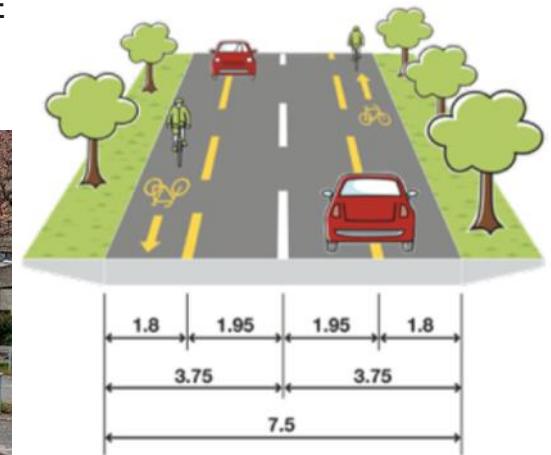
Quelle: bern.ch



Quelle: Simon Infanger; Pro Velo Luzern



Quelle: velo-stadt.ch



Quelle: VKS: Info-Bulletin 2/20

Gemeinden, Städte, Agglomerationen, Kantone

Strategische Grundlagen

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Mit dem Velo zu mehr Lebensqualität

Masterplan Velo des Kantons Basel-Stadt




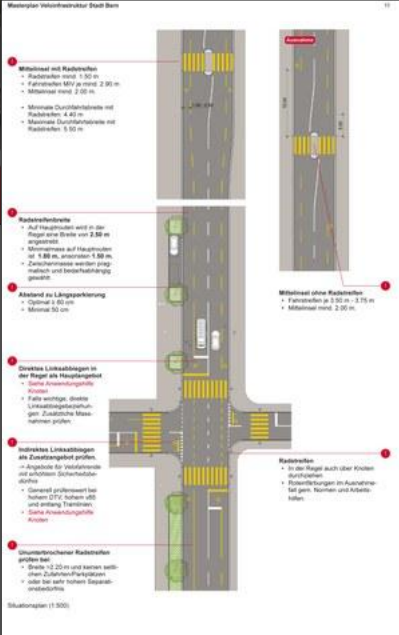
Regierungsratsbeschluss vom 30. Mai 2017

Stadt Bern
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Masterplan Veloinfrastruktur

Bericht

Stand November 2020

- Mittelweil mit Radstreifen**
 - Radstreifen mind. 1,50 m
 - Fahrbahn MfV zu mind. 2,30 m
 - Mittelweil mind. 2,00 m
- Radstreifenbreite**
 - Auf Freizeitspuren und in der Hauptverkehrsrichtung von 2,00 m angeordnet
 - Mindestbreite auf Hauptspuren 2,00 m, sonst mind. 1,50 m
 - Zwischenstreifen werden je nach Situation und Beliebigkeit gestrichelt und belichtungsabhängig gestrichelt
- Abstand zu Längsparkierung**
 - Optimal 2,00 m
 - Minimal 0,50 m
- Mittelweil ohne Radstreifen**
 - Fahrbahn mind. 3,75 m
 - Mittelweil mind. 2,30 m
- Radstreifen**
 - In der Regel auch über Kinder- und Rollstuhlfahrer
 - Funktionserfüllung im Ausnahmefall gem. Normen und Anleitungen
- Überdimensionierter Radstreifen prüfen bei**
 - Breite > 2,25 m und keine seitlichen Zufahrtsmöglichkeiten
 - oder bei sehr hohen Bäumen, umlaufend

Situationsplan (1:500)

STADT WIL.VELO



Velostrategie Wil

Gerechmt vom Stadtrat am 14. Dezember 2016 (SRB 308/2016)


Fuss- und Velokonzept

Gemeinde Schwyz

Bericht

Gemeinde Schwyz

15. März 2016



Bundesebene: Leitbild Langsamverkehr



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication
Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K
E T E C
A T E C

Entwurf

Leitbild Langsamverkehr

Motorisierter Individualverkehr

MIV

*Personenwagen
Lastwagen
Motorräder
Mofas
E-Bikes*

Langsamverkehr

LV

*Fussverkehr
Velo fahren (inkl. Mountainbikes, Renn- und Liegevelos)
Wandern
Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten (z.B. Inline-Skaten)*

Öffentlicher Verkehr

ÖV

*Eisenbahn
Tram
öffentliche Busse
Seilbahnen
Schiffe
Luftverkehr*

Die drei Säulen des Personenverkehrs

Inhaltsverzeichnis

1. Warum der Bund den Langsamverkehr fördern will	3
Was ist Langsamverkehr?	3
Verbindlichkeit des Leitbildes	3
2. Bundesverfassung als Auftrag	4
3. Ausgangslage	5
4. Vision	6
5. Neues Grundverständnis	8
6. Grundstrategie	10
7. Leitsätze	12
LS 1 Raumplanung und Planung Massnahmen	12 32
LS 2 Infrastruktur Massnahmen	13 34
LS 3 Städte und Agglomerationen Massnahmen	14 36
LS 4 Leit- und Informationssystem Massnahmen	15 38
LS 5 Sicherheit Massnahmen	16 40
LS 6 Kombinierte Mobilität Massnahmen	17 42
LS 7 Bildung und Öffentlichkeitsarbeit Massnahmen	18 44
LS 8 Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen Massnahmen	19 46
LS 9 Statistik und Evaluation Massnahmen	20 48
LS 10 Mobilinfosystem Schweiz Massnahmen	21 50
LS 11 Zusammenarbeit und Zuständigkeiten Massnahmen	22 52
LS 12 Finanzierung Massnahmen	23 54
LS 13 Anschubprogramm Massnahmen	24 56
8. Umsetzung des Leitbildes	25

Massnahmenkatalog 27

Das Leitbild enthält in konzentrierter Form die Vision, die Grundstrategie und dreizehn Leitsätze zur langfristigen Förderung des Langsamverkehrs in der Schweiz. Zur Vertiefung und Ergänzung dieser allgemeinen und teilweise abstrakten Aussagen wurde der vorliegende Massnahmenkatalog mit folgendem Inhalt erstellt:

Auftrag von Bundesrat Leuenberger	28
Begründungen und Erläuterungen zu den Leitsätzen	32
Auflistung der wichtigsten konkreten Massnahmen zu den Leitsätzen	32
Abkürzungsverzeichnis	59

Wer hinter dem Leitbild Langsamverkehr steht 61

Auftrag

Vision

Grundstrategie

Leitsätze

Massnahmen



Umsetzung Veloweggesetz

Welche strategische Grundlage wird benötigt?



Plan

zusammenfassende grafische Übersicht
ein durchdachtes Vorhaben, eine Idee oder
Vorstellung einer Vorgehensweise



Strategie

Strategie beschreibt einen angestrebten
Zielzustand und den Weg dorthin

Roadmap Elektromobilität 2022
Die Idee

Roadmap

Dynamischer Prozess,
keine Top-Down-Vorgabe.

Roadmap bildet den aktuellen Stand ab
und verändert sich im weiteren Verlauf

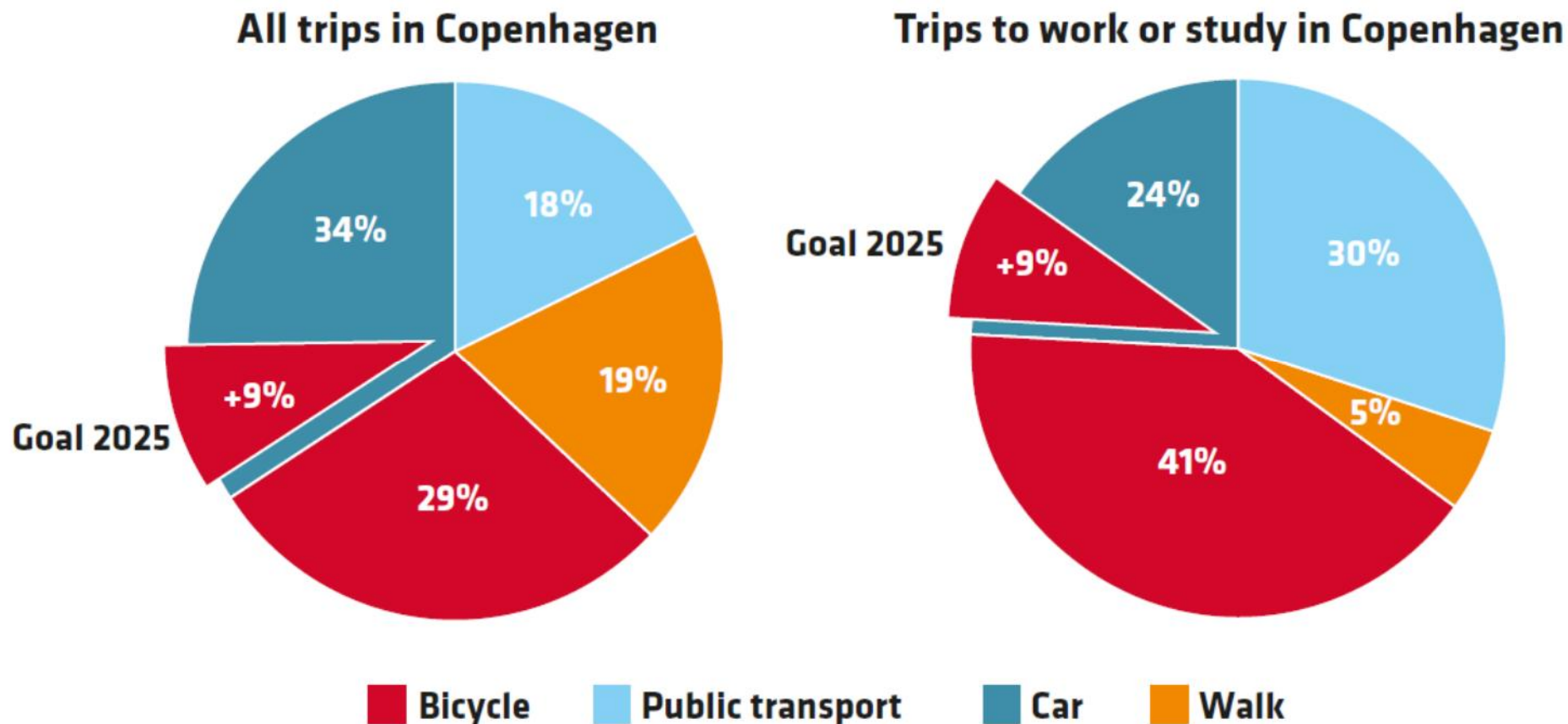
Masterplan

informelles Planungsinstrument zur
Entwicklung von Strategien und
Erarbeitung von Handlungsvorschlägen



Ausblick

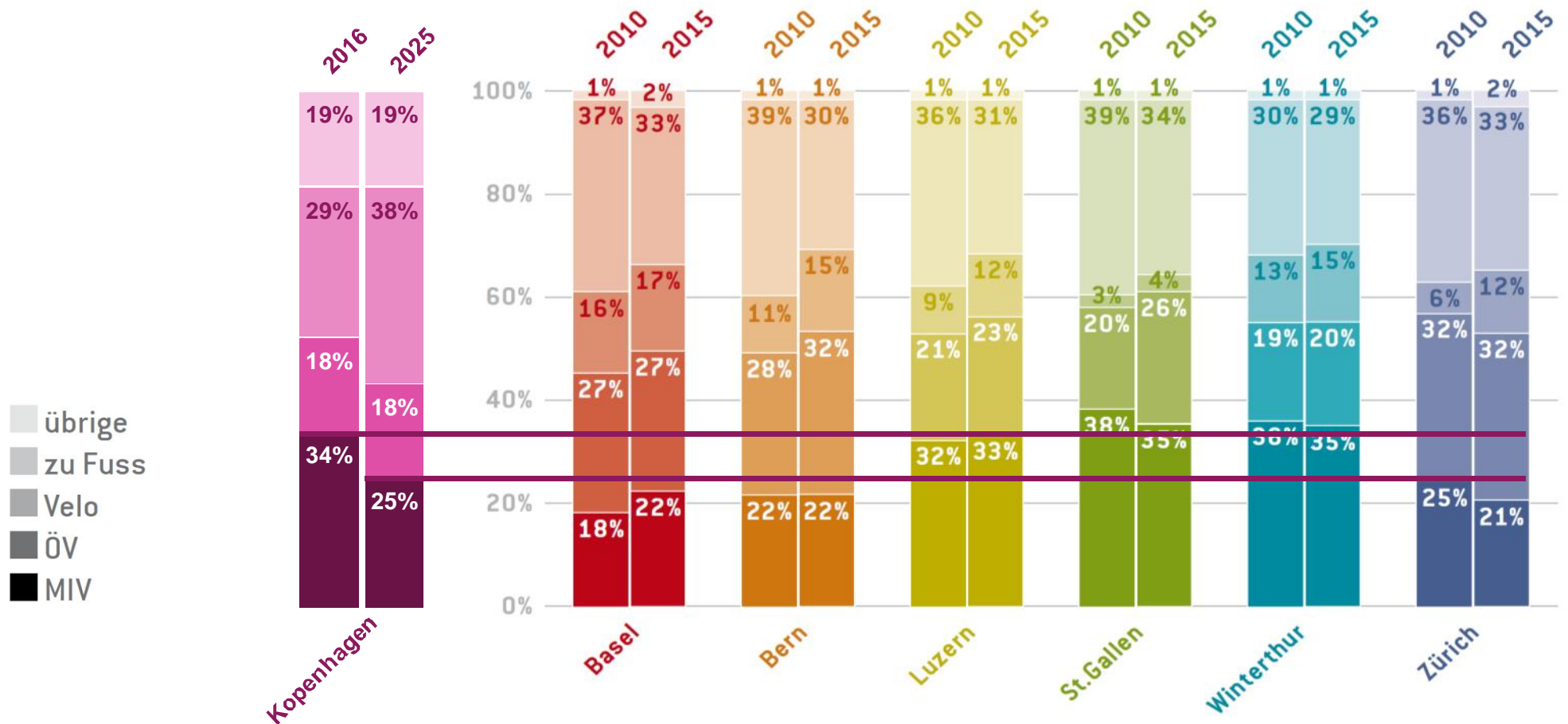
Was ist möglich in Kopenhagen?



Quelle: Kopenhagen - City of Cyclists. Facts & Figures 2017

Ausblick

Wollen wir das in der Schweiz?



Quelle: Städtevergleich Mobilität 2017

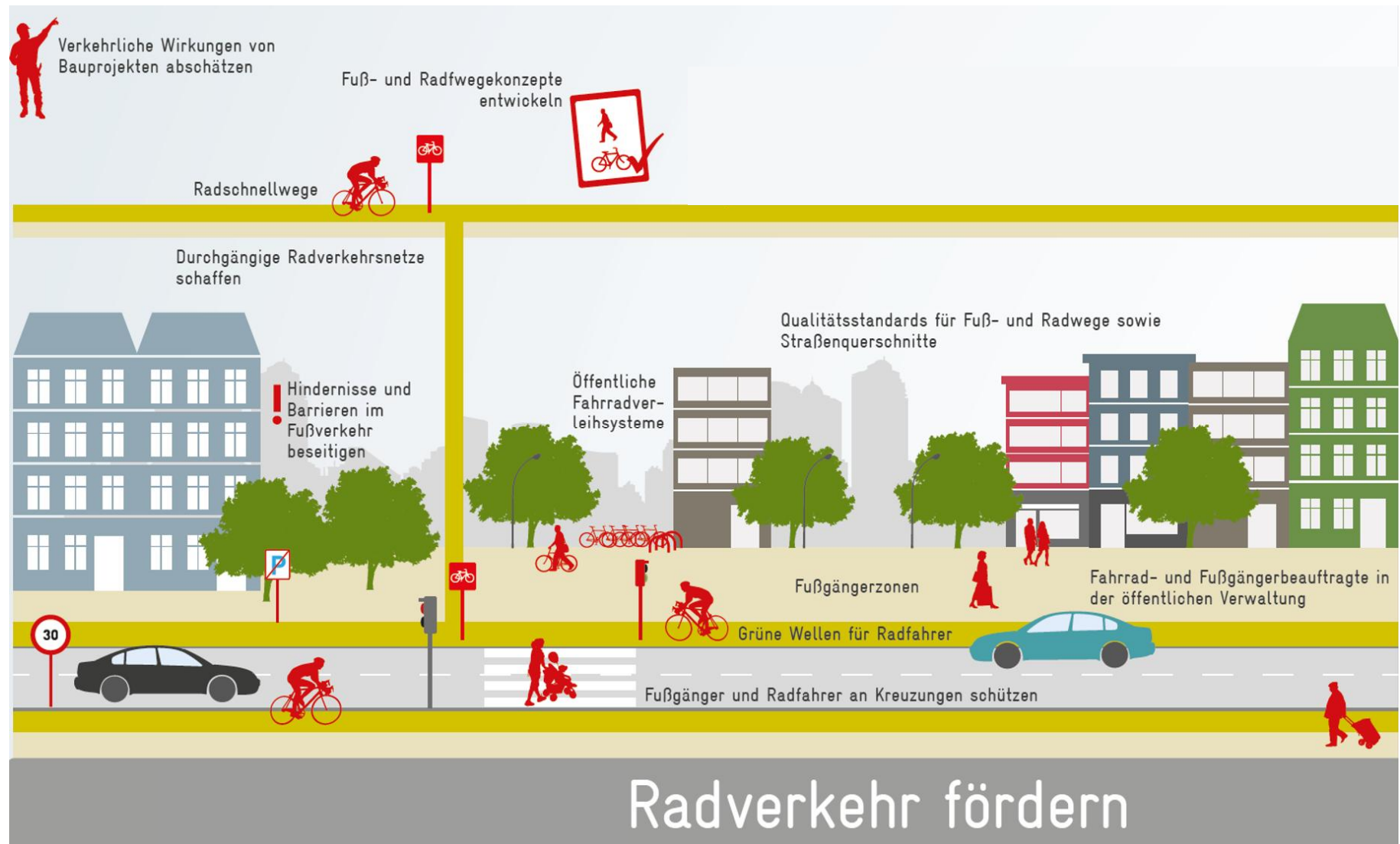
Ausblick

Können wir das in der Schweiz?



Masterplan Velo für die Schweiz

Mögliche fachliche Inhalte



Masterplan Velo für die Schweiz

Weitere Bestandteile

Organisation

- Bundesrat muss dahinter stehen
- Eine Person muss den Masterplan vertreten
- Bestandsaufnahme zu den Akteuren im Bereich Velo
- Einbezug Kantone, Städte und Gemeinden
- Einbindung unterschiedlicher Akteure

Inhalt

- Vision und Ziele für die Schweiz
- Zentrale Informationsplattform
- Forschung zum Veloverkehr
- Schweizer Standards
- Versuche und Experimente
- Gute Beispiele
- Fortschreibung und Überprüfung
- Kein starres Instrument, informell, Prozess mit Veränderungen

Masterplan Velo für die Schweiz

Einbindung in Konzept "nachhaltiger Verkehr"

10 LEITLINIEN FÜR NACHHALTIGEN STADTVERKEHR

1. Städte mit kurzen Wegen planen

- Städti- und Verkehrsplanung integriert betrachten
- Verkehrsmittel priorisieren
- Quartiere mit Mischnutzung entwickeln
- Kleinräumige Stadtgefüge
- Urbane Plätze schaffen
- Verkehrsmittelverteilung
- Ausleihen fördern
- Stadtfahrerzentren entwickeln
- Einzelhandel an ÖPNV-Knoten anordnen
- Arbeitsplätze in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen schaffen
- Wohnbebauung an ÖPNV-Haltestellen verdichten

2. ÖPNV-orientierte Stadtentwicklung

- Suburbane Wohngebiete ans Radwegenetz anschließen
- Service-Qualität des ÖPNV messen
- Direkte und einfache Tarifgestaltung
- Verkehrsvorteile schaffen, Fahrgäste, Taxis und Taxistaxi harmonisieren
- Flexiblen Arbeitszeiten und Homeoffice
- Job-Tickets
- Anreize für das Pendeln mit dem Bus und dem ÖPNV
- Nonprofit-Taxi- und Sharing-Angebote

3. Fußgänger- und Radverkehr fördern

- Verfügbare Wirkungen von Bauprojekten abschätzen
- Fuß- und Radwegekapazitäten erhöhen
- Verkehrsräume für Autos beschränken
- Radstahllinien
- Durchgängige Radverkehrsnetze schaffen
- Qualitätsstandards für Fuß- und Radwege sowie Straßenquerungen
- Hindernisse und Barrieren im Fußverkehr beseitigen
- Öffentliche Fahrradverleihsysteme
- Fußgängerzonen
- Fahrrad- und Fußgängerbaumaßnahmen in der öffentlichen Verwaltung
- Flüchtlinge und Radfahrer an Kreuzungen schützen
- Flüchtlinge und Radfahrer an Kreuzungen schützen

4. Fahrzeugnutzung gestalten

- Städtische Lieferverkehrszentren
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Fahrbeschränkungen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen

5. Parkraummanagement

- Parkgebühren einführen
- Parkregulieren durchsetzen
- Parkraum befreien
- Parkraum-Information
- Parkraummanagement
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen
- Service-Stationen

6. Umweltfreundliche Fahrzeuge fördern

- Abwrack- und Umrüstungsprogramme
- Kfz-Werkstatt
- Überwachen
- Kraftstoffe angemessen bestaunen
- Leadsäulen und Infrastrukturen für saubere Kraftstoffe
- Saubere Kraftstoffe fördern
- Ökostation
- Ökostation
- Ökostation
- Ökostation

7. Herausforderungen umfassend angehen

- Für den nachhaltigen Verkehr verantwortliche Institutionen schaffen
- Verkehr in Klimakonzepte aufnehmen
- Planer für nachhaltigen Stadtverkehr entwickeln und umsetzen
- Ökonomie messen und bewerten
- Verantwortung und Wirkung der Maßnahmen beschreiben
- Betroffenen Akteure einbinden und Maßnahmen diskutieren

8. Lösungen kommunizieren

- Für regionale Produkte mit kurzen Wegen werben
- Fahrradfreundliche Unternehmen auszuheben
- Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten
- Ökonomie messen und bewerten

9. Straßenetze intelligent optimieren

- Rechtzeit-Informationen bereitstellen (Smartphones, Apps, Displays)
- Verkehrsmittel durchsetzen
- Tempo 30 in Wohngebieten
- Durchgängigkeit verbessern und Unwege verringern
- Gefährliche Kreuzungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV verbessern
- Bodenverfestigungen abschließen

Quelle: GIZ.de

