

Sachdokumentation:

Signatur: DS 1508

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1508



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Juli 2018

Bundesbeschluss Velowege

Faktenblatt 4: Bisheriges Engagement

Kantone und Gemeinden	1
Tätigkeit des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme	2
Tourismus- und Velo-Organisationen	4

Kantone und Gemeinden

Planung, Bau und Betrieb von Velowegen ist Aufgabe der Strasseneigentümer und somit in erster Linie der Kantone und Gemeinden. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Veloverkehrs wurde in den letzten Jahren in Velowege und dazu gehörende Infrastrukturen investiert. 23 von 26 Kantonen haben heute eine Velo- oder Langsamverkehrsfachstelle, die sich um velospezifische Aufgaben in den Bereichen Politik, Strategie, Netzplanung, Konzeption Infrastruktur, Signalisation, Koordination und Kommunikation kümmert. Gesamtschweizerisch wurden für Veloinfrastrukturen 2010 gemäss Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV-Statistik) rund 423 Millionen Franken ausgegeben.

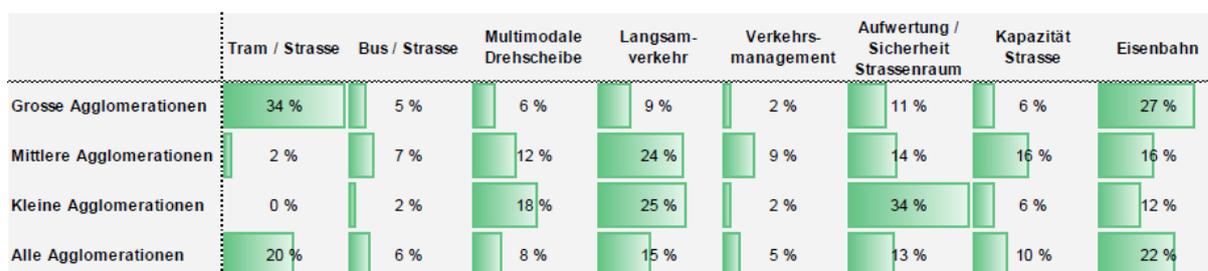
Verschiedene Schweizer Städte intensivieren ihr Engagement – hier ein paar Beispiele:

- **Zürich** möchte mithilfe eines Masterplans seine Velofrequenzen verdoppeln.
- **Bern** will dank einer Velooffensive und einem Masterplan zur Velohauptstadt der Schweiz avancieren.
- **Basel** möchte die velofreundlichste Stadt der Schweiz werden und gibt dem Velo in seinem Richtplan entsprechend Gewicht.
- **Burgdorf, Chur und Winterthur** wurden 2018 im Rahmen des «PRX VELO Städte» wie schon vor vier Jahren jeweils in ihrer Kategorie (kleine, mittlere und grosse Stadt) zur velofreundlichsten Schweizer Stadt gekürt.
- **Bulle** lancierte mit dem «Plan d'action Velo» ein eigentliches Veloförderprogramm und wurde dafür mit einem Anerkennungspreis im Rahmen des «PRIX VELO Infrastruktur» belohnt.
- **Porrentruy, Delémont oder Morges** sowie weitere kleine und mittlere Städte in der Romandie möchten basierend auf Langsamverkehrsrichtplänen Veloförderprogramme lancieren.
- **Bellinzona** setzt bei der Veloförderung auf moderne Kommunikationsformen. Mit der App «Bellidea» (www.bellidea.ch) sollen Einwohnerinnen und Einwohner dazu animiert werden, mehr Velo zu fahren

Tätigkeit des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme

Der Bund hat mit den Agglomerationsprogrammen ein Instrument geschaffen, das es den Kantonen, Städten und Gemeinden ermöglicht, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gut aufeinander abzustimmen und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam zu planen. Der Bund unterstützt dabei ausgewählte Verkehrsprojekte mit Beiträgen von mindestens 30 bis maximal 50 Prozent der Investitionskosten. Verkehrsprobleme und Fragen der Siedlungsentwicklung bedingen eine Betrachtung, die über die Gemeindegrenzen hinausgeht. Die Agglomerationsprogramme enthalten neben Massnahmen für Bus, Tram und Autos auch Massnahmen für den Langsamverkehr, da dieser dazu beiträgt, das Verkehrswachstum zu bewältigen. Dem Langsamverkehr kommt insbesondere in dicht besiedelten Gebieten eine wichtige Rolle zu, da er im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln wenig Fläche braucht.

Die Projekte der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurden bereits bestimmt. Über alle schweizerischen Agglomerationen hinweg betrachtet, betragen die Bundesbeiträge für die Langsamverkehrsmassnahmen hier 15 Prozent. Dieser Anteil variiert zwischen den Agglomerationsgrössen beträchtlich. Bei den mittleren und kleinen Agglomerationen, die insbesondere keine Tramprojekte und vergleichsweise weniger Eisenbahnprojekte ausweisen, belaufen sich die Kosten für Langsamverkehrsmassnahmen auf einen Viertel, bei den grossen Agglomerationen liegen sie tiefer.



Grafik 1: Abbildung 1: Verteilung der Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation nach Projekttypen und Agglomerationsgrössen in %

Ab der 3. Generation der Agglomerationsprogramme werden die darin enthaltenen Eisenbahnprojekte über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert. Dadurch verändern sich die Anteile der verbleibenden Kategorien:

Generation	Total Bundesbeiträge [Mio.CHF]	Langsamverkehr [Mio.CHF]	Anteil
1	1'510	174	12%
2	1'699	272	16%
3 ¹	1'120	321	29%
Total	4'329	767	18%

Die Massnahmen für den Langsamverkehr sind vielfältig: Teils dienen sie rein dem Fussverkehr, teils rein dem Veloverkehr (z.B. Veloabstellanlagen) und oft beiden. Bei den meisten Projekten geht es nicht um neue Brücken oder grosse Velostationen, sondern um Massnahmen, die Lücken in den bestehenden Netzen schliessen. Deren Attraktivität kann z.B. durch einen einheitlichen Belag, die Schaffung neuer Querungen von Bahnhöfen, Gleisanlagen, Strassen und anderen Anlagen sowie mit kurzen Stegen über Gewässer oder Tobel erhöht werden. Wichtig sind zudem Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

¹ Stand Vernehmlassungsvorlage vom 17. Januar 2018

Konkrete Beispiele von Massnahmen für den Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen:

1. Passerella ciclopedonale ai Saleggi, Bellinzona

- Sichere Rad- und Fussverbindung über die Kantonsstrasse
- Bundesbeitrag rund 600 000 Franken



2. Rote Meile in Naters

- Mehrfach ausgezeichnete (Flâneur d'Or, Prix Velo Infrastruktur) Fuss- und Veloweg auf ehemaligem Bahntrasse
- Bundesbeitrag rund 880 000 Franken



3. Velostation Délémont

- Bundesbeitrag rund 600 000 Franken



4. Passerelle Maillefer Lausanne

- Neue Verbindung zwischen Bellevaux und Le Mont-sur-Lausanne
- Bundesbeitrag rund 200 000 Franken



5. Passerelle du Millénaire Neuenburg

- Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Quartier Bel-Air
- Bundesbeitrag rund 300 000 Franken



Tourismus- und Velo-Organisationen

Velofahren ist wie Wandern bei den Schweizerinnen und Schweizern sehr beliebt. Rund 40 Prozent der Bevölkerung fahren in ihrer Freizeit Velo. Dies auch dank des Angebots von SchweizMobil, dem nationalen Netzwerk für den Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus, das in Zusammenarbeit mit Bund, Kantonen und Tourismusorganisationen im Rahmen von «Veloland Schweiz» und «Mountainbikeland Schweiz» Routenangebote konzipiert, die unter [www.schweizmobil](http://www.schweizmobil.ch) und per App zugänglich sind. Das Angebot umfasst gesamtschweizerisch ca. 11 000 Kilometer Velolandrouten sowie 9200 Kilometer Mountainbike-Routen.

Auch der Verband «Pro Velo Schweiz» setzt sich schon seit vielen Jahren auf allen Ebenen für die Interessen der Velofahrenden ein. Die Aktion «Bike to Work» etwa will im Frühling jedes Jahr schweizweit Pendlerinnen und Pendler dazu animieren, ihren Arbeitsweg mit dem Velo zurückzulegen.

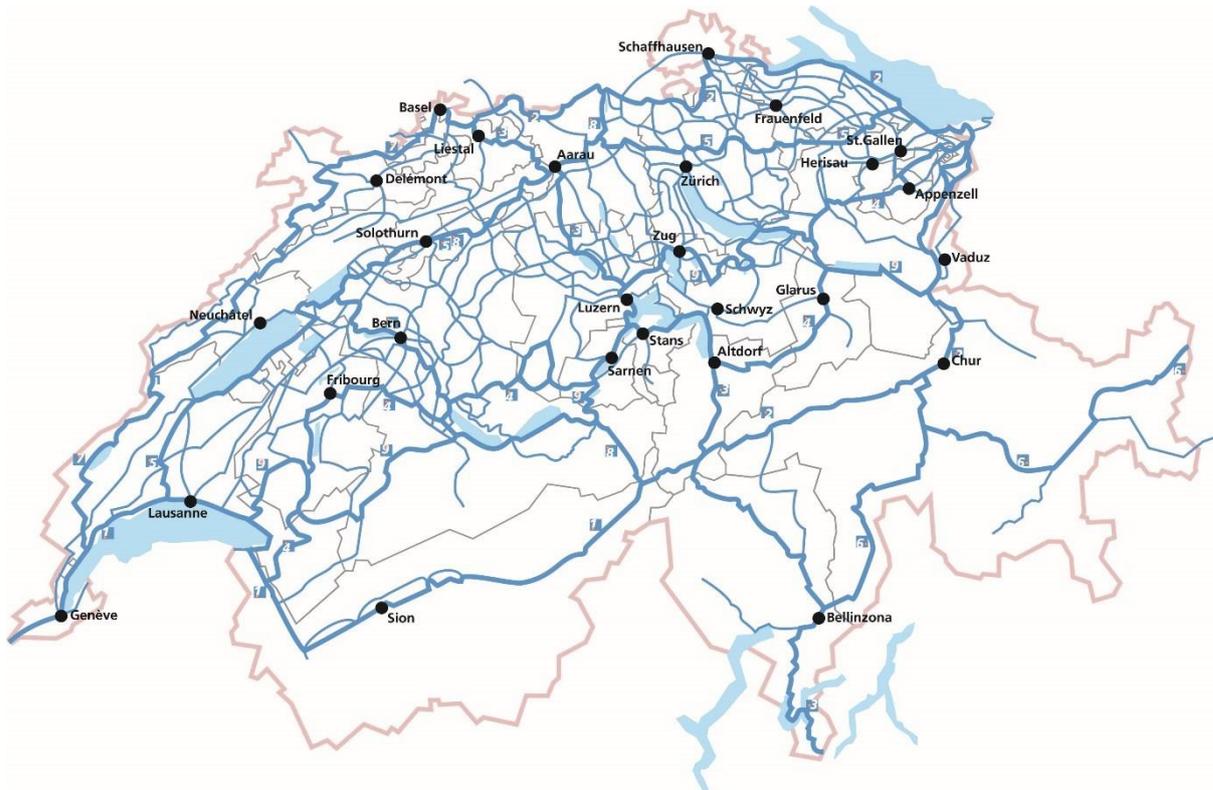


Abbildung 1: Veloroutennetz Veloland Schweiz, Quelle: Stiftung SchweizMobil

Das **Mountainbike** gewinnt vor dem Hintergrund der schneearmen Winter für Tourismusregionen an Bedeutung und ist für die Naherholung in Städten und Agglomerationen beliebt. Der «Gurtenrail» in der Region Bern beispielsweise erstreckt sich auf ca. 1800 Meter Länge und ca. 270 Höhenmeter. Der Trail ist grundsätzlich von jedem zu meistern, selbst Familien kommen auf ihre Kosten.



Abbildung 2: Karte: Mountainbike-Routen Mountainbikeland Schweiz, Quelle: Stiftung SchweizMobil