

Sachdokumentation:

Signatur: DS 2110

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/2110



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.

Umsetzung des Bundesbeschluss Velo: Forderungen des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Der mit fast dreiviertel Ja-Stimmen an der Urne gutgeheissene Bundesbeschluss Velo soll eine Offensive auslösen, die das Velofahren unterstützt und es möglichst vielen Menschen erlaubt, weitgehend autofrei zu leben, zu wohnen, zu arbeiten, einzukaufen und Freizeitaktivitäten nachzugehen. Hauptziel ist, das Velofahren als fossilfreie, platzsparende und gesunde Mobilität zu fördern.

1. Intensive Zusammenarbeit Bund – Kantone – Städte – Organisationen

Der Bund erstellt einen behördenverbindlichen **Masterplan Velo** in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachorganisationen – die Mitglieder erarbeiten in diesem Rahmen mindestens:

- Planungsgrundsätze und Mindestinhalte für die Erstellung von **Richtplänen für den Veloverkehr** inkl. **Frist für die Umsetzung**
- **Mustervorgaben für die nötigen Ressourcen** (Geld + Fachleute) auf allen Ebenen (Bund – Kantone – Gemeinden)
- Planungsgrundsätze und Mindestinhalte für die koordinierte Erstellung kantonaler und kommunaler **Velonetzpläne** inkl. Fristen für die Umsetzung
- **Grundlagen für die systematische Erhebung des Veloverkehrs** (jährlich, örtlich zuordnungsbar) und Verfügbarkeit der Daten für weitere Anwendungsbereiche
- **Vorgaben über den angepeilten Velo-Mindestanteil im Verkehr** in Städten und Agglomerationen
- Vorgaben über die **Minimal-Standards** für Veloinfrastruktur
- **Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr»** an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen)
- **Vorschriften und Planungshilfen über die bauliche Ausgestaltung sicherheitsrelevanter Veloknoten** (Kreisell, Doppelkreisell, Linksabbiegen)
- **Grundsätze für die Veloparkierung** (Planungshilfen, Richtwerte, Vorgaben für Neubauten/Bau- reglemente), um damit ein ausreichendes Angebot an (gedeckten) Veloparkplätzen sicherzustellen an der Quelle (Wohnen) und am Ziel (Arbeiten, Einkauf, Freizeit, öV)
- eine **Analyse** des Veloverkehrs und der Strassennetze auf **Unfallschwerpunkte**
- ein **Controlling zur Umsetzung** in allen Landesteilen, Kantonen und Gemeinden

2. Anschubprogramm, Vorbildrolle, Unterstützung, Zusammenarbeit

Der Bund **finanziert** ein **Anschubprogramm** für die Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo – z.B. aus den Agglomerationsprogrammen. Er bindet die finanzielle Unterstützung beispielsweise an die Forderung, das Velo im kant. Richtplan zu verankern resp. nach kantonalem und kommunalem Velo-Richtplan. Zudem stockt er die Abteilung Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen (ASTRA) auf und benennt sie um in Abteilung «Fuss- & Veloverkehr».

Der Bund übernimmt bei der Um- resp. Neugestaltung der **Knoten bei Autobahnanschlüssen** seine **Vorbildrolle** und macht vor, wie Velo-gerechte Verkehrsknoten gestaltet werden – und sorgt für durchgehend befahrbare Unter- oder Überführungen bei Nationalstrassen und Bahngleisen auf Velo-Schnellrouten und -Hauptverbindungen.

Der **Bund unterstützt innovative Städte** bei Versuchen mit neuen Infrastrukturlösungen; er nutzt ihre Pilotversuche – u.a. mit vorher/nachher-Untersuchungen – und **übernimmt Bewährtes** in Bundesgesetze und -Verordnungen sowie VSS-Normen.

Jeder Kanton sowie **jede grössere Stadt** verfügt über eine **Fuss- und Velofachstelle**. Diese koordinieren sich untereinander sowie mit dem Bund, wirken beratend und sind stets einzubeziehen bei der Planung öffentlicher Neubauten und Sanierungen von Strassen, Verkehrsknoten und Parkieranlagen auf öffentlichem Grund. Sie sorgen für durchgehende Velospuren und -wege unabhängig von der Zuständigkeit für die entsprechende (parallel verlaufende) Strasse (Bund, Kanton, Gemeinde).

3. Veloweg-Netz: 3 Hierarchien – Alltags- und Freizeit-Verbindungen

Der **Bund** definiert das **Basisnetz Veloverkehr** (= Verbindung der Hauptorte) – die **Kantone** definieren auf dessen Basis das **Ergänzungsnetz Veloverkehr** (analog zum Netzbeschluss Nationalstrassen).

Der Bund legt **Grundsätze** fest und definiert **Minimalanforderungen** für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf **3 unterschiedlichen Hierarchien**:

- **Velo-Schnellrouten** (Verbindungen zwischen und innerhalb der Gemeinden – grüne Schilder)
- **Velo-Hauptverbindungen** (Verbindungen innerhalb einer Gemeinde – grüne Schilder)
- **Velo-Nebenverbindungen** (Verbindungen innerhalb einer Gemeinde – blaue Schilder)

mit **2 Arten von Radwegen**:

- **Alltags-Veloverbindungen** für direkte, sichere, befestigte Wege von A nach B
- **Freizeit-Veloverbindungen** für genussvolles Velofahren als Ausflugs- und Familienerlebnis

Die Radwege sind **gut sichtbar unterschiedlich markiert**. Der Bund definiert **nationale Hauptrouten** – an deren Erstellung beteiligt er sich zu einem fixen Prozentsatz (ideal: 50 %).

4. Infrastruktur: Strassen | Wege | Spuren – Angebot statt Pflicht

- Prinzipiell werden **für Velos eigene Wege oder zumindest Fahrstreifen** umgesetzt und unterhalten.
- Velofahrende sind **nicht verpflichtet, Radwege zu nutzen** (insbesondere schnelle E-Bikes & Rennvelos) – diese werden entsprechend gekennzeichnet, z.B. mittels früherem **quadratischem blauem Schild (4.78)** resp. nach dem Vorbild Österreichs. Eine Benutzungspflicht gilt nur in Ausnahmefällen – diese Wege werden mit dem bestehenden runden blauen Schild gekennzeichnet.
- Auch **auf Velowegen** ist die Geschwindigkeit immer der Situation und den Verhältnissen anzupassen. Damit die Geschwindigkeitsunterschiede nicht zu gross sind und die Sicherheit für alle Velofahrenden gewährt ist, wird empfohlen, **nicht schneller als 30 km/h** zu fahren.

Der Bund sorgt für **Vorgaben, die das Velofahren generell sicherer machen** – beispielsweise durch:

- Bekanntmachen, Nachführen und Verbindlicherklären der entsprechenden VSS-Normen
- Verzicht auf Kanten – starke, behindertengerechte Abschrägung
- breite Radstreifen, aufgeweitete Radstreifen («Velosäcke»)
- rote Markierung bei gefährlichen Stellen / wo der MIV dem Velo die Vorfahrt abzuschneiden droht
- für Velos offene, genügend breite Busspuren
- klare Markierung und Signalisation
- konsequente Installation und Signalisation einer guten und sicheren Lösung für Velofahrende bei Baustellen
- Unterhalt – insbesondere ganzjährige Befahrbarkeit (Laub- und Schneeräumung)
- Festlegen von Mindeststandards für Tram-Kapphaltestellen

Fuss- und Veloverkehr werden wenn immer möglich **getrennt**. Die **Strassen** und insbesondere **Verkehrsknoten** (Kreisel!) werden so **gestaltet**, dass sicheres Radfahren auf einem lückenlosen Velowegnetz möglich ist – auch für Ungeübte, Kinder und Ältere. Unfallschwerpunkte werden konsequent saniert.

Der **rechtste Meter Strasse gehört dem Velo** – dieser wird von anderen Verkehrsmitteln nur im Ausnahmefall befahren. Prinzipiell werden **Radstreifen** markiert – **halb so breit wie die parallel verlaufende Auto-Fahrbahn**; diese dürfen von anderen Verkehrsmitteln nur im Ausnahmefall befahren werden. Beim **Überholen** von Velos gilt ein **Mindestabstand von 1,5 m**.

5. Parkplätze

Insbesondere an Orten hoher Frequenz müssen **genügend**, zentral gelegene, **in der Regel gedeckte Velo-abstellanlagen und -plätze** sowie weitere Infrastrukturen angeboten werden – der Bund sorgt für eine **Parkplatz-Erstellungspflicht für Velos** (statt Autos) in kantonalen Baugesetzen und Richtplänen für:

- Bahnhöfe – inkl. Gratis-Parkplätze
- (Hoch-)Schulen
- öffentliche Gebäude- und Anlagen
- Wohnsiedlungen:
 - Muster-Vorgaben: 1–2 Veloparkplätze pro Zimmer einer Wohnung
 - Aufhebung der Pflicht zur Erstellung von Autoparkplätzen für die Mieter/innen (autofreie Siedlungen)
- Einkaufsläden und -zentren
- Gewerbe- und Industriezentren: genügend, gedeckte Velo-Parkplätze

6. Unfallforschung, Normen, Aufklärung

Der Bund betreibt verstärkt **Unfallforschung** im Thema Veloinfrastruktur und sorgt dafür, dass sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen geschlossen sowie Gesetze und Verordnungen angepasst werden.

Der Bund sorgt dafür, dass die **VSS-Normen allen gratis zugänglich** und damit bekannt sind resp. dass zu relevanten VSS-Normen **Arbeitshilfen und Handbücher** veröffentlicht werden.

Bund und Kantone ziehen für das Erarbeiten von Grundlagen, die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Radwegnetze im Thema Velo **kompetente private Fachorganisationen** bei – zu diesen gehört auch der **VCS**. Diese sind beschwerdeberechtigt (analog Art. 14 Absatz b im FWG).

Der Bund sorgt mittels Unterstützung von **Informationskampagnen** dafür, dass die neuen Vorgaben und Regeln der Öffentlichkeit bekannt sind. Die Kantone sorgen mittels **Bildungsangeboten** (Velo- und E-Bike-Fahrkurse für Kinder und Erwachsene etc.) und freiwilligen **Veloprüfungen** dafür, dass jedes Kind Velofahren lernt und Kinder wie Erwachsene die Verkehrsregeln kennen und ihr Gefährt beherrschen.