

Sachdokumentation:

Signatur: DS 797

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/797



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.

Mehr Velo in Alltag und Freizeit

Wem nützt die Velo-Initiative?

Hier sind die Argumente geordnet nach Anspruchsgruppen

Velofahrende haben den grössten Nutzen von einer verstärkten Veloförderung – deshalb wollen mehr Leute Velo fahren

Die Strassen werden in der ganzen Schweiz velofreundlicher, weil der Bund Rahmenbedingungen festschreibt, an die sich alle Kantone halten müssen.

Radstreifen und Radwege werden besser ausgebaut und dadurch sicherer. Damit der Veloverkehr wachsen kann – insbesondere auch schnelle Velos, Anhänger und Transportvelos – müssen Radstreifen, Radwege, Verzweigungen und Kreuzungen velofreundlicher gebaut werden.

Mehr Abstellplätze am Bahnhof. Gemeinden und Transportunternehmen finden gemeinsame Lösungen für mehr und bessere Abstellplätze an den Umsteigestellen des öV.

Fussgänger/-innen sollen ihren Raum sicher begehen können

FussgängerInnen werden nicht mehr durch den Veloverkehr gefährdet. Wenn Velofahrende sicher und flüssig auf der Strasse oder auf Velowegen fahren können, weichen sie nicht aufs Trottoir aus (Entflechtung). Fuss- und Veloverkehr (der sogenannte «Langsamverkehr») erhalten eine höhere Priorität. Fördermassnahmen für den Velo- und den Fussverkehr werden durch eine kohärente Planung sichergestellt.

Eltern leben mit der Gewissheit, dass ihre Kinder nicht in Gefahr sind

Eltern finden sichere Orte, wo die Kinder das Velofahren üben können. Der Verkehr und die Anlagen im Quartier werden so gestaltet, dass Kinder das Velofahren im Verkehr üben und lernen können.

Der Schulweg ist so sicher, dass die Kinder gefahrlos zu Fuss oder später mit dem Velo zur Schule gehen können. Dank den nationalen Grundsätzen werden Schulwege immer sicherer und auf das Eltern-Taxi kann verzichtet werden.

Kinder nehmen selbstsicher am Verkehr teil und geniessen den Vorteil ihrer selbstbestimmten Mobilität

Kinder und Jugendliche wollen Velo fahren. Die Schule und andere Institutionen fördern mit Aktionen und Kampagnen das sichere, gesunde und korrekte Velofahren. Kinder und Jugendliche lernen die Vorteile des Velos kennen.

Freizeitradler und Radsportler nutzen die Strassen- und Bahn-Infrastruktur intensiv und sind Teil eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

Wo sich alle Verkehrsteilnehmenden den Strassenraum teilen müssen, sind die Anforderungen an Aufmerksamkeit und Rücksicht besonders gross. Wer mit dem Rennrad unterwegs ist, findet auch auf stark befahrenen Strassen velofreundliche Kreuzungen.

Autofahrende nutzen den Vorteil, dass der Veloverkehr an heiklen Stellen separat geführt wird

An gefährlichen Stellen werden klare und sichere Verhältnisse geschaffen. Es nützt auch dem Autoverkehr, der sicherer und flüssiger wird, wenn bauliche und verkehrstechnische Lösungen den Veloverkehr separat regeln und vom Autoverkehr entflechten.

öV-Passagiere haben kein Problem damit, wenn Velos im Bus und Zug mitgeführt werden

Mehr Velofahrende auf kurzen, städtischen Strecken entlasten den öffentlichen Verkehr auf den entsprechenden Abschnitten.

Die Velobranche (Industrie, Handel, Verkauf, Service) freut sich an wachsendem Interesse und Umsatz

Das Velo schöpft seine Möglichkeiten bei Weitem noch nicht aus. Die Velo-Initiative erzeugt Schubkraft für

Forschung und Entwicklung, was der aktuelle Boom bei den Elektrovelos beweist.

Bessere Bedingungen auf der Strasse führen zu mehr Veloverkehr. Mehr Menschen wollen davon profitieren und kaufen sich ein gutes Velo, oder ein zweites und ein drittes.

Mehr Veloverkehr nützt allen Menschen

Gute und genügend Abstellanlagen tragen zu einem ordentlichen Stadtbild bei und schaffen Sicherheit.

Der motorisierte Verkehr ist in jedem Fall teurer als Velofahren, sei es privat oder öffentlich. Dabei sind die Wege häufig kurz und Bewegung tut gut. Dass Velos keinen Lärm machen und die Luft nicht belasten, ist ein unbestrittener Vorteil. In der Stadt sind Velos zudem oftmals schneller als alle anderen Verkehrsarten. Doch all diese Vorzüge müssen den Menschen vorgezeigt und schmackhaft gemacht werden. Dazu braucht es Kampagnen und Projekte, die auch von Privaten stammen können.

Velofahren ist breit abgestützt: Auszubildende und Ausgebildete, Alte und Junge, Viel- und Wenig-Verdienende, Stadt- und Landbevölkerung – Velofahren in all seinen Formen ist etwas, das sich durch alle Bevölkerungsgruppen zieht. Velofahren ist keine politische und erst recht keine parteiliche Angelegenheit.

Die Allgemeinheit spart Geld

Veloförderung ist eine Frage des Willens, nicht des Geldes. Gemessen an den gesamten Strassenkosten kann man mit geringem Aufwand grosse Wirkung erzielen. Sogar gewisse «Leuchtturm -Projekte» wie Velobrücken sind verhältnismässig günstig und haben einen enormen Nutzen, wenn sie eine Lücke im Netz schliessen.

Der Return-on-investment für die öffentliche Hand ist gross: Velomassnahmen sind bei weitem nicht so teuer wie jene für den Motorfahrzeugverkehr; die zu erzielenden gesamtgesellschaftlichen Vorteile sind hingegen vielfältig und gross.

Investieren ins Velo lohnt sich! Für den Veloverkehr in der Schweiz errechnete das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE 2014) die externen Kosten auf 900 Mio Franken; der externe Gesundheitsnutzen übertrifft diesen Wert um 400 Mio Franken. Die EU schätzt den gesamten internen und externen Nutzen, der durch das Velofahren generiert wird, auf mehr als € 400 pro EinwohnerIn.

Die EU-Staaten nehmen die Niederlande als Vorbild und beginnen, ihre Investitionen in die Veloförderung zu erhöhen. In den NL werden heute pro Jahr und EinwohnerIn € 25 an öffentlichen Geldern ausgegeben; damit wird ein Modalsplit fürs Velo von 25% erreicht. Mit der Initiative hat die Schweiz die Möglichkeit, ebenso vorzugehen.

Die Allgemeinheit will die Volksgesundheit fördern

Sehr viele Fahrten werden täglich innerhalb der Stadt oder Ortschaft zurückgelegt und eignen sich von der Länge her für eine leichte Velofahrt. Mehr direkte und sichere Veloverbindungen, in Kombination mit wettergeschützten Abstellanlagen, werden viele Leute dazu veranlassen, sich häufiger mit dem Velo zu bewegen.

Die Allgemeinheit will saubere Luft und weniger Lärm

Mobilität verursacht einen grossen Teil der CO₂-Produktion und es ist unbestritten, dass in diesem Bereich grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Klimaziele zu erreichen. Die Velo-Initiative ermöglicht einen grossen Schritt in diese Richtung, indem wirksame Massnahmen auf der Gesetzesbasis ergriffen werden können.

Politik und Recht

Das föderalistische System der Schweiz, das wir von den Wanderwegen kennen, soll sich auch im Veloverkehr bewähren. Planung und Umsetzung der Velomassnahmen sind Sache der Kantone, der Gemeinden und von Dritten (wie am Beispiel der Wanderweg-Organisationen). Der Bund macht die wichtigsten Vorgaben.

In einzelnen Kantonen und in zahlreichen Städten findet heute schon eine vorbildliche Veloförderung statt (Leitbilder, Richtpläne, Massnahmenpläne). Mit dem Verfassungsartikel soll der Veloverkehr flächendeckend gestärkt werden, so dass es überall in der Schweiz attraktiv ist, das Velo als Alltags-Verkehrsmittel zu benutzen.

Die Verkehrsregeln müssen für Velos angepasst werden. Das geltende Strassenverkehrsrecht ist geschrieben für den motorisierten Strassenverkehr, dem Velo wird darin nur ein stiefmütterlicher Platz eingeräumt. Dies widerspricht einigen anderen Zielsetzungen wie der Gesundheitsförderung, dem Klimaschutz oder dem sparsamen Umgang mit öffentlichen Geldern.

Der Bund erhält die Möglichkeit, die drei Bereiche Gesundheit, Umwelt und Raumnutzung zu koordinieren. Daraus resultiert eine gesamtheitliche, velofreundliche Verkehrspolitik.

Veloförderung ist Bestandteil der bundesrätlichen Energiepolitik, die eine energieeffiziente Lebensweise zum Ziel hat. Velofahren ist – sogar mit Elektrowelos – die energieeffizienteste Art der Fortbewegung.

Velo-Massnahmen geraten bei konkreten Bauprojekten oftmals unter die Räder, weil sie auf Gesetzesstufe weniger Gewicht haben als andere Bereiche wie zum Beispiel das Behinderten-Gleichstellungs-Gesetz oder der Denkmalschutz.