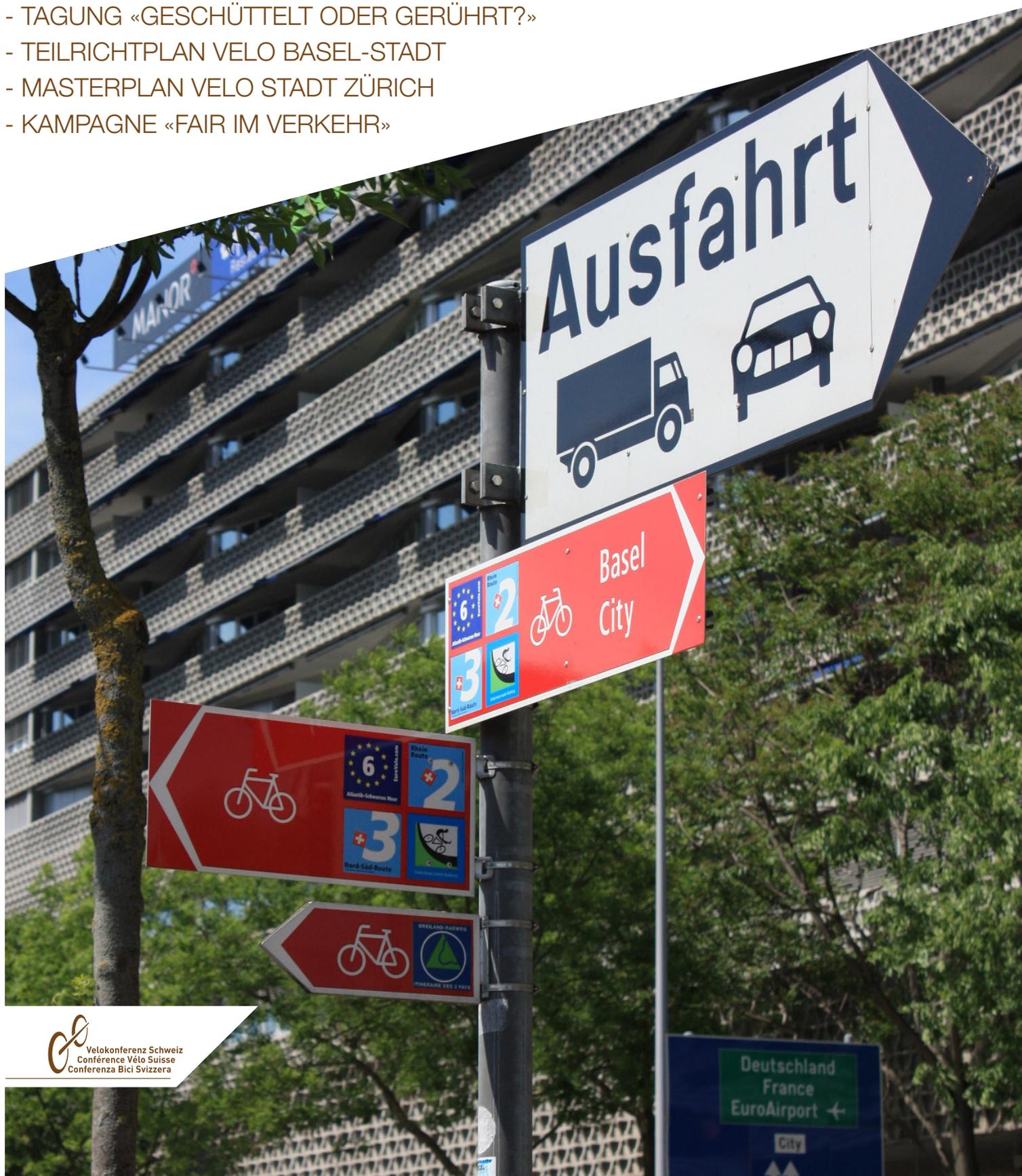


# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- TAGUNG «GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?»
- TEILRICHTPLAN VELO BASEL-STADT
- MASTERPLAN VELO STADT ZÜRICH
- KAMPAGNE «FAIR IM VERKEHR»



# INHALT

---

3	EDITORIAL
4	TAGUNG «GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?»
10	TEILRICHTPLAN VELO BASEL-STADT 2013
19	MASTERPLAN VELO - ZÜRICH LÄDT ZUM VELOFAHREN EIN
22	KAMPAGNE «FAIR IM VERKEHR»
24	INFORMATIONEN

## IMPRESSUM

### GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o planum biel ag  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63  
E-Mail: [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

### REDAKTION

Barbara Auer  
Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt  
Münsterplatz 11, 4001 Basel  
Tel. 061 267 40 39, Fax 061 267 64 81  
E-Mail: [barbara.auer@bs.ch](mailto:barbara.auer@bs.ch)

### LEKTORAT

Iris Diem  
diem.text  
Schmiedengasse 10  
2502 Biel  
Tel. 032 534 11 95  
[diem.text@hispeed.ch](mailto:diem.text@hispeed.ch)

### GESTALTUNG

co.dex production ltd.  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 283, 2500 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 41 41, Fax 032 365 64 63  
E-Mail: [contact@co-dex.ch](mailto:contact@co-dex.ch)  
[www.co-dex.ch](http://www.co-dex.ch)

### AUTOREN

- Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz
- Christof Bähler, Co-Präsident Velokonferenz Schweiz
- Barbara Auer, Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt
- Urs Walter, Tiefbauamt Stadt Zürich
- Martin Dolleschel, Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Velofahrende bewegen sich durch eigene Muskelkraft, manche mit elektronischer Tretunterstützung. Aber damit enden schon die Gemeinsamkeiten. Velofahrende sind so unterschiedlich wie die Fahrzeuge, die sie benützen. Der versierte Alltagsfahrer, die Seniorin mit ihrem neuen E-Bike, die Mutter mit ihren zwei Kindern auf dem Weg ins Gemeinschaftszentrum, sie alle haben ganz unterschiedliche Fertigkeiten und stellen andere Ansprüche an die Infrastruktur. Diese Erkenntnis ist selbstverständlich nicht neu. Die Differenzierung von Alltags- und Freizeitverkehr oder Hasen und Schildkröten war schon lange Teil der Veloplanung. In den aktuellen Planungen werden die verschiedenen Zielgruppen aber differenzierter denn je berücksichtigt und vor allem wird die Infrastruktur konsequenter auf die Bedürfnisse ausgerichtet.

Nach den Veloverleihsystemen sind Schnellrouten der zweite aktuelle grosse Megatrend in der Veloplanung. Schnelle und komfortable Routen, die aus dem Umland in die Innenstadt führen, sollen zusätzliche Personengruppen, insbesondere Pendler, zur Benützung des Velos im Alltag motivieren. Diese Routen sind auch eine logische Konsequenz der zunehmenden Verbreitung der E-Bikes. Damit diese ihr Potential ausspielen können, benötigen sie eine auf höhere Geschwindigkeit ausgelegte Infrastruktur.

Die Idee der Schnellrouten hält nun auch in der Schweiz Einzug und je nach Stadt wird sie entsprechend interpretiert. Winterthur hat Schnellrouten parallel zu den Hauptachsen des motorisierten Verkehrs in das Gesamtverkehrskonzept aufgenommen. Basel legt im neuen Teilrichtplan Velo ein Basisroutennetz sowie ein Pendlerrouthenetz fest. Ersteres ist auf die Bedürfnisse der schwächeren Velofahrenden ausgerichtet und letzteres ein Angebot für routinierte Pendler, die möglichst schnell unterwegs sein wollen. Auch Zürich unterscheidet im neuen Masterplan Velo zwischen Hauptrouten für schnelle Velofahrende und Komforttrouten, die als «Veloteppiche» ein sicheres Angebot auch für ungeübtere Velofahrende bieten sollen.

Mit der Festlegung von hochwertigeren Velorouten steigen auch die Ansprüche an die Veloführung, ein Thema, das an unserer Fachtagung in Luzern eingehend diskutiert wurde. Das Sicherheitsempfinden von Velofahrenden wird zur wichtigen Planungsgrösse: Radstreifen werden breiter markiert und die lange verschmähten baulich abgetrennten Radwege werden wieder vermehrt in Betracht gezogen und an geeigneten Orten auch gebaut. Die Zeit der minimalistischen Veloplanung ist Gott sei Dank vorbei.

Für den Vorstand

Urs Walter

# «GESCHÜTTELT ODER GERÜHRT?»

## RÜCKBLICK AUF DIE TAGUNG DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ VOM 12. SEPTEMBER 2012 IN LUZERN

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE UND CHRISTOF BÄHLER, CO-PRÄSIDENT VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Bei der Auto- und Veloverkehrsführung ist wie bei der Zubereitung eines guten Drinks auf Folgendes zu achten: Sollen die Zutaten gemischt werden? Wann und wie sollen sie gemischt werden? 150 Fachleute diskutierten in Luzern, was bei der Entscheidung «Mischen oder Trennen» zu beachten ist und wie gute Lösungen aussehen. Damit man bei jeder Aufgabe zum fundierten Schluss kommt: «Geschüttelt, nicht gerührt!» - oder umgekehrt.

### DER BLICK ÜBER DIE GRENZEN

In der Schweiz wird der Veloverkehr üblicherweise auf der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr geführt, oft unterstützt durch Radstreifen. Bevölkerung und Politiker/innen wünschen vermehrt baulich getrennte Lösungen, damit auch weniger geübte Personen sicher Velo fahren können und das Potenzial des Veloverkehrs ausgeschöpft wird. An der Tagung wurden Beispiele mit Misch- und Trennverkehr in Ausstellung, Film und Referaten vorgestellt und diskutiert. Besonders beachtet wurden die ausführlichen Referate der Kolleginnen aus Holland und Deutschland. Deshalb werden im vorliegenden Bulletin die Kurzfassungen dieser Referate publiziert. Alle Dokumente - auch die Folien der Referate in der jeweiligen Muttersprache - sind auf [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch) verfügbar unter der Rubrik > Publikationen > Dok Veranstaltungen.

### AUF DIE DETAILS KOMMT ES AN

Der Titel des Referats von Dankmar Alrutz aus Deutschland nimmt eine der Schlussfolgerungen der Tagung vorweg. Es gibt Fälle, die klar für das Trennen und Fälle, die klar für das Mischen sprechen, beispielsweise wenn Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge sehr hoch oder sehr tief ist. Im Graubereich wird es schwieriger, denn dort können je nach Situation sowohl das Mischen wie das Trennen erfolgversprechend sein. In diesen Fällen kommt es auf die Details an: Wie werden getrennte Wege über querende Strassen geführt? Wie komfortabel ist der separate Weg bezüglich Breite und möglicher Überholmanöver? Wie gross ist die Gefahr der Benutzung in falscher Richtung? Wie kann man links abbiegen?

Die Diskussionen haben gezeigt, dass auch die Verkehrskultur eine wesentliche Rolle spielt. Lösungen, die in Dänemark oder Holland dank der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden funktionieren, wären in der Schweiz erst nach langer Gewöhnung mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll. Zudem stehen unterschiedliche gesetzliche Instrumente für die Realisierung von Massnahmen zur Verfügung.

### KÖNNEN SCHWEIZER STÄDTE ZWOLLE KOPIEREN?

Das von Maja van der Voet vorgestellte Beispiel Zwolle wurde im Nachgang zur Tagung intensiv diskutiert. Zwolle hat die Verkehrsnetze von Velo- und Motorfahrzeugverkehr konsequent getrennt und hochwertige Radrouten zwischen Herkunfts- und Zielgebieten geschaffen (vgl. Artikel S. 8). Als Besonderheit werden in Zwolle die Haupttrouten für den Veloverkehr unabhängig von den Hauptverkehrsstrassen durch Quartiere geführt. Die Veloinfrastruktur dient in Zwolle allen Velofahrenden. In der Schweiz hingegen werden in der Regel separate Netze für geübte und weniger verkehrsgewohnte Velofahrer/innen geplant («Hasen» und «Schildkröten»). Kann die Strategie aus Zwolle dennoch in der Schweiz angewendet werden? Der folgende Beitrag vertieft die Diskussion zu dieser Frage anhand der Zwollener Bausteine.



01



02

**BAUSTEIN 1: AUTOVERKEHR BÜNDELN**

Zwolle hat als verkehrsplanerische Massnahme den Autoverkehr so radikal gebündelt, dass die Innenstadt nur mehr durch Stichstrassen erreicht werden kann.

Realisierbarkeit in der Schweiz:

Entsprechende Massnahmen sind in der Schweiz möglich. In der Regel fehlt jedoch der politische Wille zur konsequenten Umsetzung. Mehrheitlich wird versucht, alle Verkehrsmittel zu fördern. Falls Prioritäten gesetzt werden, wird dies zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs oder des Motorfahrzeugverkehrs getan.



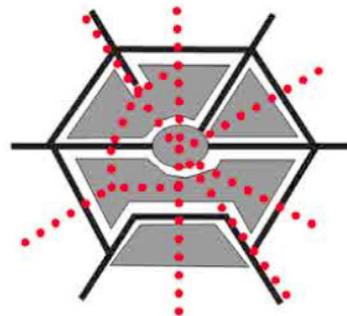
03

**BAUSTEIN 2: HOCHWERTIGE RADROUTEN ZWISCHEN HERKUNFTS- UND ZIELGEBIETEN**

In Zwolle wird das Veloroutennetz auf eigenen Wegen und Quartierstrassen abseits der Hauptachsen des motorisierten Verkehrs geführt. Parallele Radwege zu Hauptverkehrsstrassen sind selten, auch wegen der erhöhten Unfallgefahr bei einmündenden Strassen.

Realisierbarkeit in der Schweiz:

Auf Quartierstrassen gilt in der Schweiz der Rechtsvortritt. Der Vortrittsverlust zwingt zum Abbremsen vor Kreuzungen und raubt dem Verkehrsmittel Velo den grössten Vorteil: die Schnelligkeit. Deshalb benutzen die geübten, schnellen Velofahrenden («Hasen») die Hauptverkehrsstrassen. Im Gegensatz zu den Fahrradstrassen Hollands oder Deutschlands gibt es in der Schweiz noch keine entsprechende rechtliche Möglichkeit. Eine gemeinsame Führung von Velorouten für «Hasen» und «Schildkröten» durch Quartiere ist erst sinnvoll, wenn das Vortrittsrecht gewährleistet ist. Hauptrouten für den Veloverkehr auf Quartierstrassen erfordern zudem eine Reduktion der Auto-parkierung mit entsprechendem politischem Rückhalt.



04

- 01 Erschwerte Durchfahrt durch die Innenstadt für Motorfahrzeuge (Biel/Bienne CH); Foto: planum biel ag
- 02 Unabhängige Führung abseits der Hauptstrassen (Kopenhagen DK, Foto: planum biel ag)
- 03-04 Bausteine 1 und 2: Darstellung Ligtermoet & Partners, Büro für Verkehrsplanung, NL-Gouda



05



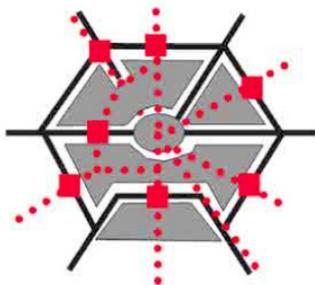
07

### BAUSTEIN 3: SICHERE GESTALTUNG VON KNOTEN

Mit der unabhängigen Führung durch Quartiere wird die Anzahl Berührungspunkte mit Hauptverkehrsstrassen begrenzt. Um Wartezeiten an Ampeln zu vermeiden, werden an diesen Stellen möglichst grosszügige und komfortable Unter- und Überführungen gebaut. An den niveaugleichen Kreuzungen in den Quartieren kann der Veloverkehr mit Furten und Vortrittsberechtigung bevorteilt werden.

Realisierbarkeit in der Schweiz:

Innerörtliche Unter- und Überführungen sind in der Schweiz wegen der Topografie, der beengten Platzverhältnisse und der schwierigen gestalterischen Integration ins Ortsbild nur selten möglich. Hingegen können sie in der Agglomeration und an den Siedlungsrändern bei Anschlussgebieten von Hochleistungs- und Umfahrungstrassen wertvolle Dienste für sichere und komfortable Netze leisten. Für niveaugleiche Kreuzungen besteht in der Schweiz ein grosses Repertoire an Massnahmen. Die Planung wird aber erschwert, weil Lösungen für «Hasen» und «Schildkröten» gefunden werden müssen. Zudem geniessen ÖV und MIV Priorität bei der Zuteilung von Grünzeit bei Lichtsignalen. Für niveaugleiche Kreuzungen in Quartierstrassen stehen in der Schweiz weder die vortrittsberechtigten Führung von Radwegen über Quartierstrassen noch Velofurten über einmündende Strassen zur Verfügung. Der Veloverkehr ist deshalb häufig mit Vortrittsentzug belastet.



06

### FAZIT: ZWOLLE IN DER SCHWEIZ?

Der Ansatz von Zwolle ist für die Schweiz interessant, weil er nicht auf parallel zur Hauptstrasse führende Radwege setzt, denn diese brauchen viel Platz und schaffen Probleme bei den Querungen einmündender Strassen. Das Beispiel Zwolle könnte mit genügend politischem Rückhalt und einem ergänzten Instrumentarium für die Vortrittsberechtigung auf Velorouten auch auf die Schweiz adaptiert werden. Neue Instrumente mit anderen Vortrittsrechten führen zu einer veränderten Verkehrskultur, die allen Verkehrsteilnehmenden bewusst sein muss. Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen sind - wie auch in Zwolle - nicht zu vernachlässigen, denn an diesen liegen wichtige Zielorte und sie dienen zumindest der Feinverteilung. Zudem helfen Massnahmen für den Veloverkehr die Dominanz des MIV auf innerörtlichen Hauptstrassen zu vermindern, was wiederum allen Verkehrsteilnehmenden dient und zugleich die Aufenthaltsqualität erhöht.

In der Schweiz werden unter den Namen «Velobahnen» und «Komfortrouten» bereits Ideen und Planungen für unabhängige Veloverkehrsnetze entwickelt. Meist sind es sichere Verbindungen von Agglomerationen und Quartieren in die Innenstädte, die von allen Velofahrenden benutzt werden können. Diese Routen haben den grössten Nutzen, wenn sie zu Netzen zusammengefügt werden - Zwolle wäre also nicht mehr weit.

05 Grosszügige Unterführung einer Hauptverkehrsstrasse (Odense DK, Foto: planum biel ag)

06 Baustein 3: Darstellung Ligtermoet & Partners, Büro für Verkehrsplanung, NL-Gouda

07 Verkehrskultur: Der Radstreifen wird beim Umzug freigehalten (Kopenhagen DK, Foto: planum biel ag)

# KURZFASSUNG DES REFERATS

## «TRENNEN ODER MISCHEN? AUF DIE DETAILS KOMMT ES AN!»

DANKMAR ALRUTZ, PLANUNGSGEMEINSCHAFT VERKEHR PGV, HANNOVER (D)

In Deutschland besteht die Diskussion über Trennen oder Mischen bereits seit vielen Jahren. Lange Zeit galt die Führung des Radverkehrs auf baulich von der Fahrbahn abgetrennten Radwegen als massgebender Regelfall (Bilder 1 + 2). Vielfach wurden dabei entsprechend dem Motto «Ein schlechter Radweg ist besser als gar kein Radweg» Anlagen mit niedrigen Qualitätsstandards geschaffen. Schon in den 80er- und 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts haben Forschungsarbeiten immer deutlicher gezeigt, dass dieses Prinzip nicht aufrecht zu halten ist. Radwege bieten keine Garantie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, vielmehr können markierte Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn (in Deutschland Radfahrstreifen und Schutzstreifen genannt) oft eine bessere Lösung sein. Diese Erkenntnis schlug sich in den technischen Regelwerken (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 1995) nieder und wurde 1997 auch in der Strassenverkehrsordnung (StVO) manifestiert. Die bisher generell geltende Radwegebenutzungspflicht wurde aufgehoben. In der Begründung der sogenannten «Radfahrer-Novelle 1997» der StVO hiess es danach: «Allerdings befinden sich heute zahlreiche Radwege entweder in einem baulich unzureichenden Zustand oder entsprechen nach Ausmass und Ausstattung nicht den Erfordernissen des modernen Radverkehrs. Die Benutzung solcher Radwege ist daher für Radfahrer im allgemeinen nicht ohne weiteres zumutbar».

Diese Regelungen haben auch die Praxis der Städte und Gemeinden beeinflusst. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn wurden zunehmend eingesetzt (Bilder 3 + 4).

Einen neuen Schub für diese Entwicklung gab es in den letzten Jahren. Die Neuerungen in der StVO von 2009 und die Neufassung der ERA (2010) haben die Führung des Radverkehrs im Fahrbahnquerschnitt weiter gestärkt. Mit einem Urteil des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts wurde Ende

2010 bestätigt: Radverkehr ist Fahrverkehr. Er gehört in der Regel auf die Fahrbahn. Eine Radwegebenutzungspflicht, die für das Trennen steht, ist nur noch zulässig, wenn ein besonders hohes Gefährdungspotenzial beim Fahren auf der Fahrbahn nachgewiesen werden kann. Mittlerweile werden in einem Modellvorhaben auch Schutzstreifen auf Strassen ausserhalb von Ortschaften, wo diese bisher nicht zulässig sind, untersucht.

Eine aktuelle Forschungsarbeit zur Sicherheit des Radverkehrs macht aber auch deutlich: Die generelle Aussage, dass Trennen eher Gefahren birgt, lässt sich nicht bestätigen. Dem Trennungsprinzip entsprechende bauliche Radwege, welche die bekannten, latenten Schwächen dieser Lösung konsequent vermeiden (und z. B. Sichtkontakt zum Autoverkehr an den Konfliktstellen gewährleisten), können sowohl ein gutes objektives Sicherheitsniveau erreichen als auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Nutzer gerecht werden. Andererseits können Fahrbahnführungen des Radverkehrs, die bestimmte Standards nicht beachten (z. B. Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz), auch kontraproduktiv sein. Insofern wird also deutlich: Es kommt auf die Details der Ausbildung an. Trenn- und Mischverkehrslösungen können dann sicher sein, wenn die jeweiligen Anforderungen bei der Gestaltung berücksichtigt werden.

Da markierte Radverkehrsführungen in der Regel kostengünstiger zu realisieren sind und weniger Platz benötigen, wird ihr Vormarsch sinnvollerweise anhalten. Damit kann auch neuen Entwicklungen, wie der zunehmenden Nutzung von Elektrofahrrädern (Pedelecs), besser Rechnung getragen werden.



01 Radweg mit schlechtem Standard  
02 Radweg mit gutem Standard (mit Radwegebenutzungspflicht)

03 Radfahrstreifen in einer städtischen Hauptverkehrsstrasse  
04 Schutzstreifen in einer ländlichen Ortsdurchfahrt

# KURZFASSUNG DES REFERATS «RADWEGE VS. RADSTREIFEN IN DEN NIEDERLANDEN - 'LEKKER FIETSEN' ALS AUSGANGSPUNKT»

MAJA VAN DER VOET, LIGTERMOET & PARTNERS, BÜRO FÜR VERKEHRSPLANUNG, GOUDA (NL)

Die Infrastruktur für das Rad bestimmt in hohem Masse die Attraktivität des Radfahrens in einer Stadt oder einem Dorf. Design und Gestaltung bestimmen weitgehend, wo Radfahrende komfortabel und angenehm Rad fahren, ob und wo sie Strassen überqueren, mit viel oder wenig Autoverkehr, wie schnell diese Autos sind und was getan wird, um Konflikte zwischen Verkehrsarten zu minimieren. Für die lokale Radnutzung ist darum die Auswahl der Radverkehrsanlagen von grossem Einfluss. In den Niederlanden hat sich vor allem der Focus auf die Abstimmung von unterschiedlichen Verkehrsnetzen als erfolgreich erwiesen.

## ENTSCHEIDUNGEN AUF DEM NIVEAU VON VERKEHRSPOLITIK SIND ENTSCHEIDEND FÜR VERKEHRSSICHERHEIT UND KOMFORT

Seit den 1960er-Jahren starteten niederländische Städte und Gemeinden mit der Entwicklung von Verkehrsanlagen für Radfahrer. Erste Radwegenetze bestanden in erster Linie aus einem System von Radwegen entlang stark befahrener Strassen, als Reaktion auf die Zunahme der Automobilität. Nun zeigt sich, dass Gemeinden, die diesen Weg weiter verfolgt haben, mehr Radverkehrsunfälle aufweisen. In verschiedenen niederländischen Städten hat man – mit Erfolg – den Rad- und den Kraftfahrzeugverkehr weitgehend entkoppelt. So wurde beispielsweise der Autoverkehr auf einem historischen sternförmigen Strassennetz Richtung Innenstadt zugunsten des Fahrradverkehrs eingedämmt. Gemeinden, die dieser Strategie gefolgt sind, erweisen sich als sicherer für Radfahrende. Die Praxis folgt somit der Theorie. Eine geringere Chance auf Begegnungen zwischen Autos und Radfahrenden führt effektiv zu weniger Radverkehrsunfällen pro gefahrenen Radverkehrskilometer. Gute Gestaltung der Rad-Infrastruktur entlang Hauptstrassen kann das Risiko verringern. Die Effekte sind allerdings gering. Überraschenderweise erweist sich nicht das Überqueren der Hauptstrasse, sondern das Entlangfahren als Sicherheitsproblem. Bei Kreuzungen mit Nebenstrassen besteht grosse Unfallgefahr. Rad fahren durch ruhige Wohngebiete erweist sich als sicher. Ausserdem ist nicht allein der Sicherheitsaspekt massgebend. Wenn Radrouten nicht entlang von Hauptstrassen führen, werden Radfahrende weniger Schadstoffen und Lärmbelastung ausgesetzt. Auf gut ausgebauten Radrouten durch ruhige Strassen macht Rad fahren einfach Spass. Hier kann man komfortabel und ‚lekker fietsen‘, zu zweit oder zu dritt nebeneinander, so wie das in den Niederlanden nun mal gemacht wird.

## BEISPIEL ZWOLLE – KONTINUIERLICHE RADVERKEHRSPOLITIK

Zwolle (100'000 Einwohner) gehört, was die Fahrradnutzung und das Verkehrsklima für Radfahrende betrifft, zu den Spitzenreitern unter den niederländischen Städten. Für Geschwindigkeit, Komfort und Akzeptanz von Radverkehrsrouten gibt es unterschiedliche Erklärungen. Der Erfolg des Radverkehrs, mit einem Modal-Split-Anteil von 37 %, liegt hauptsächlich an der Struktur der Verkehrsnetze. Seit den 1970er-Jahren wird kontinuierlich daran gearbeitet, den motorisierten Verkehr vom Radverkehr zu trennen. Dadurch ist ein Radverkehrsnetz entstanden, das wenig Berührungspunkte mit stark befahrenen Strassen hat (hoofdnet fiets). Hauptradialen von Rad- und Autoverkehr laufen dadurch nicht mehr parallel, wodurch getrennte Radwege entlang von Hauptverkehrsstrassen eine Seltenheit sind. Die Mehrheit der Radrouten verläuft durch ruhige Nachbarschaftsstrassen, die durch Anpassungen in der Verkehrszirkulation verkehrsberuhigt gestaltet wurden. Ein grosser Vorteil der getrennten Strukturen für Radfahrende besteht darin, dass an den Hauptverkehrsstrassen weniger Ampelkreuzungen erforderlich sind – eigentlich nur dort, wo die Radwege die am stärksten befahrenen Strassen kreuzen. Aus diesem Grund arbeitete die Stadt jahrelang daran, die höhengleichen Kreuzungen durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen.

## STADT DER RADSTREIFEN

Zwolle ist nicht nur die Stadt der Fahrradunterführungen, sondern auch der Radfahrstreifen. Während der Radstreifen andernorts in den Niederlanden oft als vorübergehende Lösung Anwendung findet, weil für baulich getrennte Radwege der Platz fehlt, ist dieses Konzept in Zwolle in den meisten Fällen eine bewusste Entscheidung. Das zeigt sich an der Gestaltung der Radstreifen. Hier findet man nicht die üblichen schmalen, in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht bedenklichen Streifen, die das Nebeneinanderfahren unmöglich machen, sondern breite, komfortable Fahrspuren. Zwolle strebt nach der beachtlichen Breite von 2 m; die meisten Fahrradspuren sind bereits 1,75 m breit (ausser auf bestimmten Strecken wie den Boulevards um die Innenstadt, wo die Breite 1,50 beträgt). Oft haben die Strassen mit Radstreifen wenig Autoverkehr. Bei ihrer Entscheidung für die Radstreifen mass die Stadt Zwolle auch dem Komfort der Radfahrer wesentliche Bedeutung bei. Ein weiterer Faktor war die Tatsache, dass sich Fahrradspuren weitaus einfacher in die regulären Instandhaltungsmassnahmen einbeziehen lassen als baulich getrennte Radwege, da sie integrierter Bestandteil der Strassendecke sind. Mittlerweile geht Zwolle noch einen Schritt weiter. Zwolle ist die einzige niederländische Stadt mit einem flächendeckenden Fahrradstras-

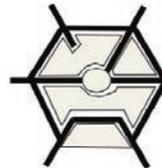


Bausteine zur Entflechtung von Verkehrsnetzen

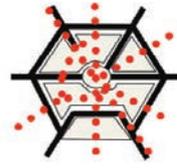
1. Bündelung des Autoverkehrs auf ein grossmaschiges Autoverkehrsnetz mit einer beschränkten Zahl von einmündenden Nebenstrassen
2. Hochwertige Radrouten zwischen Herkunfts- und Zielgebieten realisieren
3. Sichere Gestaltung von Knoten



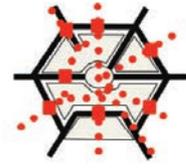
Ausgangslage



Schritt 1



Schritt 2



Schritt 3

senplan. Dadurch will Zwolle noch mehr Komfort und Sicherheit für Radfahrende bieten.

### DIE FÜNF HAUPTANFORDERUNGEN AN EINE FAHRRADFREUNDLICHE INFRASTRUKTUR

- Zusammenhang: ein Netz logischer, zusammenhängender Strecken
- Direktheit: direkte und schnelle Verbindungen zwischen Abfahrts- und Bestimmungsort
- Attraktivität: eine schöne und sozial sichere Umgebung ohne Geruchs- und Lärmbelästigung; Nebeneinanderfahren als Ausgangspunkt!
- Sicherheit: Kernpunkt > Konfrontation mit schnellfahrendem Autoverkehr durch räumliche Trennung vermeiden
- Komfort: gute Strassendecke, grosszügige Abmessungen und wenig Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmende

Diese Hauptanforderungen gelten für das gesamte Radwegenetz, aber auch für die Einrichtungen auf Strassenabschnitten und an Kreuzungen.

Empfehlung entlang Hauptstrassen – baulich getrennte Radwege für Sicherheit und Komfort.

Im Bereich von Knoten sind besondere Sicherheitsmassnahmen erforderlich (Ergebnis Studie über 500 Knoten mit Vorfahrt, Ligtermoet&Partners 2009):

- Radwege mit einem Abstand von 2-5 m vom Fahrbahnrand sind am sichersten. Auf Radstreifen und anliegenden Radwegen gibt es 40 % mehr Unfälle.
- Linksabbiegen vom Radstreifen ist signifikant unsicherer als links abbiegen in 2 Phasen (Radweg).
- Deutliche Erkennbarkeit der Radverkehrsanlage und Rad- und Gehwegüberfahrten erhöhen die Verkehrssicherheit.

### RADVERKEHRSANLAGEN INNERORTS

	Geschwindigkeit Autoverkehr (km/h)	Intensität Autoverkehr (Anzahl/Tag)	Kategorie Radnetz		
			Basisnetz	Radroute	Haupt-Radroute
			(1 Rad < 750/Tag)	(1 Rad 500-2500/Tag)	(1 Rad > 2000/Tag)
Erschließungsstraße / Zufahrtsstraße	-	0	Radweg		
		1 - 2.500	Mischverkehr	Fahrradstraße (mit Vorfahrt)	
		2.000 - 5.000		Radweg oder Radstreifen (mit Vorfahrt)	
Hauptstraße	50 km/h	Nicht relevant	2x1 Fahrstreifen		
				2x2 Fahrstreifen	1) Radweg oder 2) Parallelstraße
	70 km/h		1) Rad /Rad-Mopedweg oder 2) Parallelstraße		



Quelle: CROW 2004: Entwurfsleitfaden für Radverkehrsanlagen (Ontwerprijzer Fietsverkeer)

# TEILRICHTPLAN VELO BASEL-STADT 2013

## AKTUALISIERUNG EINER WICHTIGEN PLANUNGSGRUNDLAGE

BARBARA AUER, AMT FÜR MOBILITÄT KANTON BASEL-STADT

Der Entwurf des aktualisierten Teilrichtplans Velo 2013 sieht ein flächendeckendes Netz vor, das erstmals in zwei Routennetze, ein Basisroutennetz und ein Pendlerroutennetz, unterteilt ist. Damit soll erreicht werden, dass für alle potenziellen Nutzergruppen geeignete Verbindungen in den Richtplan aufgenommen werden. Neben dem Routennetz sind Standorte von Velostationen und Bike&Ride-Anlagen ebenfalls Inhalt des behördenverbindlichen Teilrichtplans. Die externe Vernehmlassung beginnt, der Kanton ist gespannt auf die Tragfähigkeit seiner Vorschläge.

### AUSGANGSLAGE

#### ANLASS

Der Veloverkehr hat als umweltschonendes, gesundheitsförderndes, kostengünstiges und flexibles Verkehrsmittel eine grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und stadtgerechte Mobilität in Basel. Die Veloförderung hat im Kanton Basel-Stadt deshalb eine lange Tradition. Bereits 1981 wurde mit der Erarbeitung des Teilplans Velo/Mofa ein wichtiger Meilenstein gelegt. 1988 wurde der erste Velorahmenkredit vom Grossen Rat (Parlament) gutgeheissen und damit die entsprechenden Mittel für die Veloförderung gesprochen. Diese wurde 2004 mit dem 2. Velorahmenkredit fortgesetzt.

Der erste Teilrichtplan Velo (dazumal «Teilplan Velo/Mofa») datiert vom 6. April 1981. Das darin festgehaltene Netz wurde inzwischen mehrfach erweitert und angepasst, u.a. im Zusam-

menhang mit der Genehmigung des ersten Velorahmenkredits 1988 und 1995 als Grundlage für den Verkehrsplan Basel 2001. Der letzte Stand des Veloroutennetzes ist im Richtplan 2009 festgehalten. Das Netz wurde aber nie grundsätzlich überprüft. Auch die an kantonale Velorouten gestellten Anforderungen, welche Bestandteil des «Teilplans Velo/Mofa» sind, wurden seit 1995 nicht mehr aktualisiert. Eine Überarbeitung erweist sich aus fachlicher Sicht aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus der Veloförderung in Basel, des Trends weg von Mofas zu E-Bikes sowie neuer Erkenntnisse und Normen/Gesetze als unumgänglich.

In den letzten Jahren sind im Grossen Rat zahlreiche politische Vorstösse zur Förderung des Veloverkehrs eingereicht und dem Regierungsrat zur Berichterstattung übergeben worden. Auch hat die Basler Bevölkerung mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative («Abnahme des motorisierten Individualverkehrs von 10 % bis zum Jahr 2020») im Jahr 2010 einem Rahmenkredit zur Förderung des Langsamverkehrs über CHF 10 Mio. zugestimmt und damit den Willen zur Veloförderung erneut klar bekundet. Dies zeigt auf, dass auch auf politischer Ebene das Velo als bedeutend wahrgenommen wird und ein Handlungsbedarf erkannt ist.

Um diesem Willen gerecht zu werden, hat das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) die Förderung des Velo- und Fussverkehrs als strategischen Schwerpunkt definiert und einen entsprechenden Aktionsplan für die kommenden Jahre ausgearbeitet (siehe auch Info Bulletin 01/11). Zudem wurde das Amt für Mobilität beauftragt, den behördenverbindlichen Teilrichtplan Velo zu aktualisieren.



## ZIEL UND ZWECK

Mit dem Teilrichtplan Velo 2013 (TRP Velo 2013) werden die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Raum behördenverbindlich festgehalten und die Abstimmung mit anderen Vorhaben sowie die Berücksichtigung des Veloverkehrs in übergeordneten Planungen und Grossprojekten sichergestellt. Mit dem aktualisierten Teilrichtplan Velo ist eine gute Grundlage für eine mittel- bis langfristige Sicherstellung der Veloförderung mittels angemessener Infrastruktur vorhanden.

Der TRP Velo 2013 besteht aus einem Erläuterungsbericht sowie einem Kartenteil. Im Kartenteil werden die heutigen und künftigen kantonalen Veloverbindungen und Standorte ausgewählter öffentlicher Veloparkieranlagen von kantonalen Bedeutung festgelegt. Im Erläuterungsbericht werden Qualitätsanforderungen an das Veloroutennetz und die Veloparkierung festgehalten.

Die übergeordneten Ziele des Teilrichtplans Velo sind:

- Erhöhung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr
- Beitrag an die Erfüllung des Gegenvorschlags zur
- Städteinitiative (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
- Reduktion der negativen Umwelteinflüsse der Mobilität
- Stärkung der kombinierten Mobilität

## GRUNDLAGEN

Der TRP Velo stützt sich selbstverständlich auf die geltenden bundes- und kantonsrechtlichen Vorgaben, Normen und Planungsgrundlagen sowie die politischen Forderungen in Bezug zum Veloverkehr.

## VORGEHEN ZUR AKTUALISIERUNG

Das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt hat unter Begleitung einer kleinen Arbeitsgruppe, bestehend aus je einem Vereinsmitglied von VCS und Pro Velo beider Basel sowie Vertretungen des Planungsamtes und des Dienstes für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei, den Teilrichtplan Velo überarbeitet und aktualisiert. Nach einer internen fachlichen Vernehmlassungsrunde und der Vernehmlassung unter den Departementen des Kantons Basel-Stadt hat der Regierungsrat nun den Entwurfsstand zur externen Mitwirkung freigegeben. Diese beginnt anfangs 2013, die Dokumente können beim Bau- und Verkehrsdepartement am Münsterplatz 11 eingesehen oder vom Internet unter [www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) heruntergeladen werden.

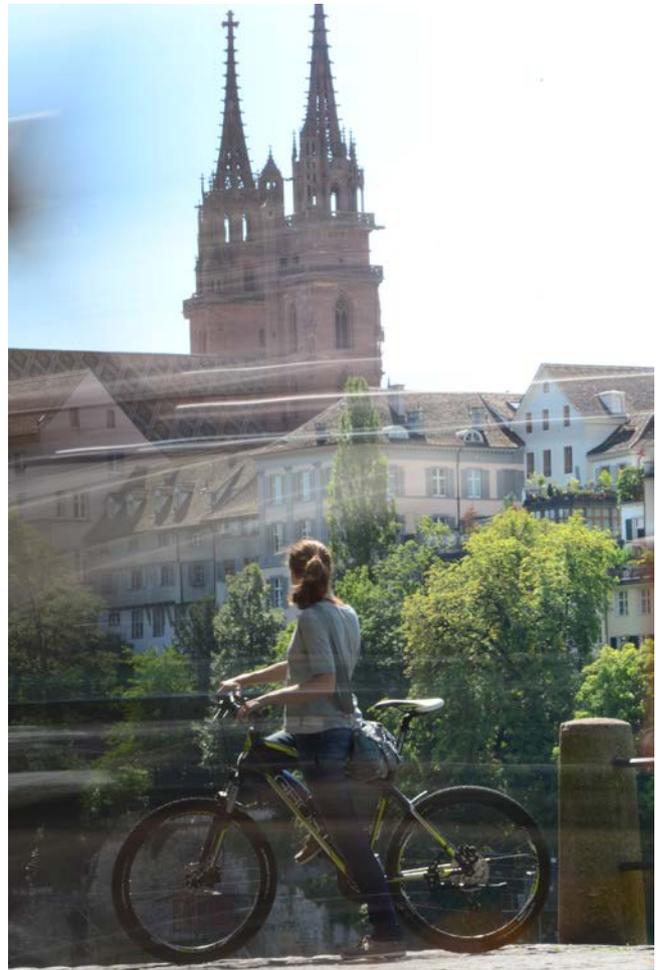


Foto: Roman Daudrich

## TEILSTRATEGIEN UND GRUNDSÄTZE

Um die Bedingungen für den umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Veloverkehr zu verbessern, sind sowohl die Sicherheit zu erhöhen als auch die Durchlässigkeit des Strassennetzes sowie die Attraktivität der Veloinfrastrukturen zu verbessern. Auf dieser Basis sind im Folgenden die Teilstrategien (ST1-8) für die Veloplanung formuliert. Für die Überarbeitung des Veloroutennetzes sowie dessen Planungs-, Bau- und Betriebsanforderungen wurden pro Teilstrategie wichtige Grundsätze festgehalten:



ST1: Wichtige Velorouten zum Bahnhof Basel SBB

ST1: VELO FAHREN IST AUF SÄMTLICHEN FÜR DEN VELOVERKEHR GEÖFFNETEN STRASSEN SICHER. GEFÄHRLICHE STELLEN MÜSSEN SANIERT UND DAS BESTEHENDE VELOROUTENNETZ AN DIE BEDÜRFNISSE DER BENUTZER ANGEPASST WERDEN.

- Das Netz beinhaltet für alle Nutzergruppen geeignete und sichere Verbindungen.
- Auch das übrige Strassennetz muss so sicher ausgestattet sein, dass es vom Veloverkehr gefahrlos benutzt werden kann.
- Auf verkehrsorientierten Strassen sind an Gefahrenstellen grundsätzlich Massnahmen für den Veloverkehr vorzusehen, auch wenn es sich nicht um Velorouten handelt.



ST2: Hexenweglein/Münchensteinerbrücke, wichtige Einfallsachse aus der Region mit Verbindung zu Bahnhof Basel SBB und Innenstadt

ST2: DIE WICHTIGSTEN ZIELE DES VELOVERKEHRS SIND AUS ALLEN QUARTIEREN UND UMLIEGENDEN GEMEINDEN, KANTONEN UND LÄNDERN AUF DURCHGEHENDEN UND DIREKTEN ROUTEN ERREICHBAR.

- Wichtige Ziele des Veloverkehrs sind gut durch das Veloroutennetz erschlossen.
- Aus jedem Quartier führt eine Veloachse in die Innenstadt und zum Bahnhof SBB.
- Die Quartiere sind untereinander durch direkte Routen verbunden.
- Das Velonetz der Gemeinden Riehen und Bettingen ist an das kantonale Netz angeschlossen.
- Anschlüsse an die offiziellen Routen des Kantons Basels-Landschaft sowie an die Routen in Frankreich und Deutschland sind gewährleistet.



ST3: St. Jakobs-Strasse, Einfahrt auf Veloweg zu Gartenbad und Freizeitanlagen

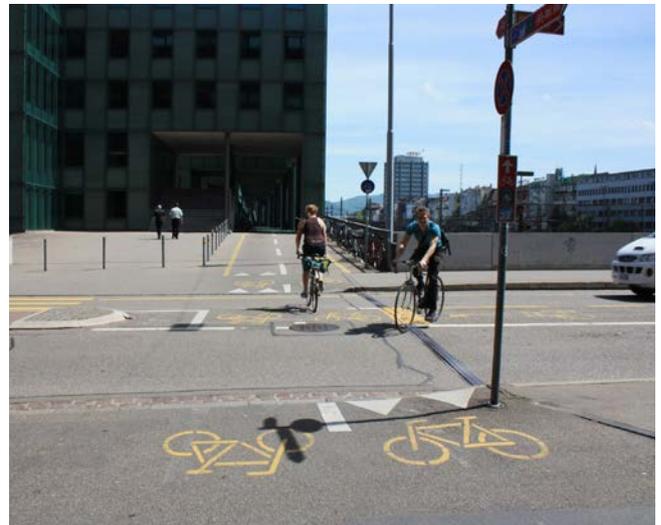
ST3: BEI DER PLANUNG UND UMSETZUNG DES VELOROUTENNETZES WERDEN DIE BEDÜRFNISSE DER VERSCHIEDENEN ZIELGRUPPEN ABGEDECKT.

- Das Netz beinhaltet für alle Nutzergruppen geeignete Verbindungen.
- Für die Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse werden zwei Routennetze festgelegt, ein Basis- und ein Pendleroutennetz.
- Die Anforderungen auf dem Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr (z.B. Kinder und ältere Menschen).



ST4: DER VELOVERKEHR WIRD IM SINNE EINER STÄDTISCHEN MOBILITÄTSKULTUR IN DER REGEL GEMEINSAM MIT DEM FAHRENDEN MOTORISIERTEN VERKEHR AUF DER FAHRBAHN GEFÜHRT.

- Der Veloverkehr wird in der Regel gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der Strasse geführt.
- Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist eine horizontale Trennung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr zu prüfen und wo nötig und möglich umzusetzen. Dies betrifft:
  - Verkehrsorientierte Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung auf Basisrouten
  - Verkehrsorientierte Strassen mit Geschwindigkeiten über 50km/h
  - Verkehrsorientierte Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen)
  - Abschnitte von Basisrouten im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten
  - Abschnitte von Basisrouten mit engem Strassenraum und grosser Steigung



- ST4: von links nach rechts:
- Gellertstrasse, separater Fuss- und Veloweg im Bereich der Bahn- und Nationalstrassenbrücken mit Autobahnausfahrt
  - Spalenring, Veloweg neben stark erhöhter Nebenfahrbahn
  - St. Jakobs-Strasse, Verbindung zwischen zwei Autobahnausfahrten
  - Peter Merian-Brücke, parallel geführte Verbindung zur sehr stark befahrenen Nauenstrasse

ST5: BEI DER PLANUNG UND PROJEKTIERUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DEN INDIVIDUALVERKEHR WIRD DER VELOVERKEHR GEGENÜBER DEM MOTORISIERTEN VERKEHR IN DER REGEL PRIORITÄR, MINDESTENS ABER GLEICHWERTIG BEHANDELT. DER FUSSVERKEHR DARF DABEI GRUNDSÄTZLICH KEINE BEEINTRÄCHTIGUNG ERFAHREN.

- Die Planung und Umsetzung der Infrastruktur für den Individualverkehr auf dem Veloroutennetz orientiert sich an den Bedürfnissen der Velofahrenden.
- Der Veloverkehr wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mind. gleichwertig und wo möglich prioritär behandelt.



- ST5: von links nach rechts:
- Münchensteinerbrücke / Jacob Burckhardt-Haus, freies Rechtsabbiegen für Veloverkehr ausser bei kreuzender Tramdurchfahrt
  - Oberwilerstrasse, nur für Veloverkehr ermöglichte Querung über stark befahrenen Steinerring

ST6: DIE SCHAFFUNG VON QUANTITATIV AUSREICHENDEN SOWIE QUALITATIV GUTEN UND SICHEREN ABSTELLPLÄTZEN IST IN DER GANZEN STADT ZU FÖRDERN.

- Publikumsintensive Orte, insbesondere an den Bahnhöfen und in der Innenstadt, sind mit grossen und qualitativ guten und sicheren Abstellanlagen ausgestattet.
- Wichtige ÖV-Haltestellen, insbesondere an Knotenpunkten und an Endstationen, sind mit ausreichenden und den Anforderungen entsprechenden Bike&Ride-Anlagen ausgestattet.
- Über die ganze Stadt verteilt sind nachfrageorientiert kleinere, qualitativ gute und sichere Abstellplätze einzurichten.



- ST6: von links nach rechts:
- Bike&Ride-Anlage an der Tramendstation Eglisee
  - Veloabstellfeld mit Fallschutzbügeln in der Clarastrasse



ST7: von links nach rechts:

- Peter Merian-Strasse, vom Winterdienst nicht geräumter Fahrstreifen für Velogegegenverkehr
- Postpassage, gut unterhaltene Velowegweisung

ST7: BETRIEBLICHE UND UNTERHALTSMASSNAHMEN GARANTIEREN EINE HOHE VERFÜGBARKEIT DER VELOROUTEN.

- Das Veloroutennetz wird entsprechend seiner Bedeutung für den Alltags- und Pendlerverkehr unterhalten und betrieben.
- Wichtige Velorouten werden in Bezug auf Betrieb und Unterhalt gleichwertig zu den Hauptverkehrsachsen für den MIV behandelt.



ST8: Titelblatt und Legende aus Velostadtplan Basel, Auflage 2011

ST8: DIE BAULICHEN UND BETRIEBLICHEN MASSNAHMEN FÜR DEN VELOVERKEHR WERDEN MIT AKTIVITÄTEN IM BEREICH ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UNTERSTÜTZT.

- Die Definition der Netze ist für Velofahrende verständlich.
- Das Veloroutennetz kann gut kommuniziert werden.



Beispiel einer Basisroute

INHALTLICHE FESTLEGUNGEN  
NETZDEFINITION

Der Entwurf des TRP Velo 2013 schlägt die Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines ausgewählten Pendlerrouthenetzes vor. Damit will der Kanton Basel-Stadt sicherstellen, dass für alle potentiellen Nutzergruppen – auch E-Bike-Benutzende – geeignete Velorouten in den Richtplan aufgenommen werden. Die beiden Routennetze weisen folgende Hauptmerkmale auf:

- Die Basisrouten sollen eine möglichst sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs ermöglichen. Sie werden deshalb möglichst abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen geführt. Um die zahlreichen Ziele des Alltags- und des Freizeitverkehrs optimal zu erschliessen, ist ein dichtes Netz notwendig.
- Die Pendlerrouthen sollen eine möglichst rasche Verbindung ohne Umwege auch über grössere Strecken von A nach B anbieten. Diese Routen sind primär auf die geübten und schnellen Zweiradfahrenden ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Um dem Zeitfaktor genügend Rechnung zu tragen, werden diese Routen grösstenteils parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen geführt.



Beispiel einer Pendlerroute

Die beiden Routennetze unterscheiden sich wie folgt:

	Pendlerrouthenetz	Basisrouthenetz
Beschreibung	Velorouthenetz für routinierte Velofahrende, die schnell von A nach B kommen wollen.	Radrouthenetz für Velofahrende mit einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis und geringeren Anforderungen an die Schnelligkeit.
Nutzergruppen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pendler</li> <li>• Routinierte Alltagsvelofahrer (für Einkauf, Freizeit, usw.)</li> <li>• E-Bike-Benutzer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schüler</li> <li>• Touristen</li> <li>• Freizeit</li> <li>• Neuvelofahrer</li> <li>• Pendler mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis</li> </ul>
Wichtige Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzzentren</li> <li>• Innenstadt</li> <li>• Bahnhöfe</li> <li>• Weiterführende Schulen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsplatzzentren</li> <li>• Innenstadt</li> <li>• Bahnhöfe</li> <li>• Volksschulen</li> <li>• Freizeitanlagen</li> <li>• Einkauf</li> <li>• Grünräume</li> <li>• Quartierzentren</li> </ul>

Beide Netze basieren grossenteils auf bestehender (Strassen-)Infrastruktur. Die wenigen Netzlücken, wie z.B. Brücken, wurden mit ihrem entsprechenden Planungsstand (Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung) speziell aufgelistet und ihr Zweck beschrieben.

#### STANDORTE KANTONALER VELOPARKIERUNGSANLAGEN

Bei den Veloparkierungsanlagen werden Velostationen sowie Bike&Ride-Anlagen von kantonaler Bedeutung mit ihrem jeweiligen Planungsstand (Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung) aufgeführt.

Velostationen sind an Veloparkierschwerpunkten, wie grösseren Bahnhöfen sowie in der Innenstadt vorgesehen. Die Standorte der B&R-Anlagen wurden zugunsten einer hohen Effizienz auf das ÖV-Angebot an Haltestellen und deren Lage im Netz (Knoten und Endstationen) abgestützt. Dies sind Haltestellen, an welchen ein Umsteigen auf den ÖV wahrscheinlich ist (Endhalte) bzw. wo dank dem Zusammentreffen mehrerer Linien (Knotenpunkte) gleich mehrere Richtungen mit einer B&R-Anlage abgedeckt werden können.

Zur Abdeckung kantonaler Veloparkierschwerpunkte sowie zur Verbesserung der Intermodalität zwischen Öffentlichem und Veloverkehr werden im Entwurf des TRP Velo 2013 zehn mögliche Bereiche für Velostationen bzw. 29 Standorte für Bike&Ride-Anlagen vorgeschlagen.

#### QUALITÄTSANFORDERUNGEN ANFORDERUNGEN AN DAS ROUTENNETH

Die Qualitätsanforderungen an das Basler Velorouthenetz basieren grundsätzlich auf dem Handbuch «Planung von Velorouten» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA, 2008).

Die Anforderungen wurden baselspezifisch und differenziert nach den beiden geplanten Routennetzen «Basisrouten» und «Pendlerrouthen» ausformuliert:



Ausschnitt aus dem Entwurf des TRP Velo 2013 mit Routennetz und B&R-Standorten

Qualitätsanforderungen	Pendlerroutennetz	Basisroutennetz
Verkehrsregime Verkehrsbelastung	Führung der Route bevorzugt auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa oder auf siedlungsorientierten Strassen, die ein zügiges Vorwärtskommen erlauben.	Führung der Route auf siedlungsorientierten Strassen oder auf verkehrsorientierten Strassen mit VMa. Die Führung von Basisrouten auf verkehrsorientierten Strassen ohne VMa ist zu vermeiden.
Gefahrenstellen	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind möglichst sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen kann von einem mittleren bis hohen Fahrkönnen ausgegangen werden.	Potenzielle Gefahrenstellen auf Routen sind sicher auszugestalten. Bei der Beurteilung der Gefahrenstellen muss von einem geringen Fahrkönnen ausgegangen werden.
Fahrfluss	Die Routenwahl erlaubt ein flüssiges Fahren. Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu minimieren. Überholmanöver von Velofahrenden untereinander sind gewährleistet.	Die Routenwahl erlaubt ein relativ flüssiges Fahren. Der Fahrfluss ist aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
Direktheit	Pendlerrouten verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Umwege und topografische Höhendifferenzen sind zu vermeiden.	Basisrouten verbinden Ziele und Quellen möglichst direkt. Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Umwege sind aber gegenüber den Anforderungen an die Gefahrenstellen, das Verkehrsregime und die Verkehrsbelastung geringer zu gewichten.
Erschliessung	Die Routen liegen nah an den wichtigsten Zielen. Verbindungsstrecken zwischen Routen und Zielen sowie Zufahrten aus den Quartieren erfolgen wenn möglich über das Basisnetz. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.	Die Basisrouten verlaufen nah an wichtigen Zielen vorbei. Verbindungsstrecken zwischen Route und Ziel müssen den oben genannten Qualitätsanforderungen genügen. Die Ziele sind mit ausreichenden Veloabstellanlagen ausgestattet.

VMa = Velomassnahmen



Gefahrenstelle schleifende Querung des Radstreifens durch ausfahrende LKW zu Güterbahnhof



Gefahrenstelle Kreuzung mit Trixispiegel

## ANFORDERUNGEN AN DIE VELOPARKIERUNG

Richtplanrelevant sind allgemeine Qualitätsanforderungen an öffentliche Abstellanlagen sowie Standorte von öffentlichen Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung, also Velostationen und Bike&Ride-Anlagen. Deren mögliche Standorte sind im Netzplan definiert.

Die Veloparkierungsanlagen sollen grundsätzlich folgenden Qualitätsanforderungen genügen:

Qualitätsanforderungen	Allgemeine Zielsetzungen
Zielnähe	Veloparkplätze liegen möglichst nahe bei den Zielorten. Sie sind vom Strassennetz her sicher, konfliktfrei und komfortabel erreichbar.
Sicherheit	Veloparkplätze bieten Schutz vor Diebstahl, Beschädigung (z. B. durch Umfallen) und Vandalismus.
Komfort	Veloparkplätze ermöglichen ein einfaches und sinnfälliges Parkiermanöver. Sie bieten ausreichend Platz, auch für Spezialvelos (z. B. mit Anhänger) sowie bei Bike&Ride-Anlagen Schutz vor Nässe.
Ästhetik	Die Veloparkieranlage genügt den ästhetischen Anforderungen. Diese sind abhängig vom Standort und von der kleinräumigen Platzierung.
Funktionalität	Veloparkieranlagen weisen eine schlichte, elegante und doch robuste Konstruktion auf, welche für Veranstaltungen entfernt werden kann. Die Anlage ist für Fussgänger durchlässig, falls keine Velos parkiert sind.
Sicherheit im öffentlichen Raum	Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist gewährleistet (z. B. durch Beleuchtung, Einsehbarkeit, Platzierung).

Für die kantonalen Veloparkieranlagen sind weitere Angaben im TRP Velo enthalten.

## WEITERENTWICKLUNG UND UMSETZUNG

### NETZÜBERPRÜFUNG UND -REALISIERUNG

Für die Netzlücken müssen Zweckmässigkeit und Machbarkeit überprüft werden. Die Resultate fliessen zusammen mit einer Kosten-/Nutzenanalyse in eine Priorisierung dieser Grosprojekte ein. Bei den Netzlücken bestehen teilweise Abhängigkeiten zu anderen Projekten, die es zu berücksichtigen gilt.

Die Qualitätsanforderungen sind die Basis für eine detaillierte Gesamtanalyse des neu festgelegten, aber auf bestehender Infrastruktur verlaufenden Veloroutennetzes in Bezug auf die Erfüllung der Anforderungen. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse wird ein sog. Umsetzungsprogramm erstellt, welches die ungefähren Realisierungszeitpunkte der nötigen Massnahmen in Abhängigkeit vom Sanierungszeitpunkt der betroffenen Infrastruktur bzw. ihrer Priorität für den Veloverkehr beinhaltet.

Ein Beispiel der Überprüfung des Veloroutennetzes auf bestehender Infrastruktur beinhaltet die Roteinfärbung von Radstreifen. Mögliche Anwendungsfälle für solche Roteinfärbung in Basel sind:

- zwischen zwei Fahrspuren des MIV eingeklemmter Radstreifen (inkl. Aufstellflächen)
- schleifende Querung eines Radstreifens durch ein-/ausfahrenden MIV auf verkehrsorientierten Strassen
- Querung eines Radstreifens durch grossen Rechtsabbiegeverkehr auf verkehrsorientierten Strassen
- Radstreifen in direkter Fortsetzung von Radweg mit nachfolgend querendem, nach rechts einspurendem oder abbiegendem Verkehr auf verkehrsorientierten Strassen
- Radstreifen treffen auf Autobahnausfahrten (im ersten Begegnungsfall)
- Radstreifen an Unfallschwerpunkten



St. Jakobs-Strasse, rot eingefärbter Radstreifen nach Abfahrt von Radweg im Knotenbereich mit separater Rechtsabbiegespur

## VELOPARKIERUNG

Die Qualitätsanforderungen werden in die Aktualisierung des Veloabstellplatz-Konzepts Basel von 2003 einfließen, welches als Grundlage zur Erstellung teilträumlicher Konzepte zur flächendeckenden Optimierung der Veloabstellplatz-Situation in Basel dient. Für die definierten Standorte der Bike&Ride-Anlagen wird ebenfalls ein Umsetzungsprogramm für die nächsten Jahre erstellt.

Die Bereiche möglicher Velostationen fließen als Anforderung in die tangierten Grossprojekte im jeweiligen Perimeter ein, seien dies die Entwicklungen am Bahnhof Basel SBB, die Aufwertung der Innenstadt oder das Herzstück der S-Bahn.

Ein Beispiel eines teilträumlichen Konzepts wurde bereits parallel für den Bahnhof Basel SBB erarbeitet. Ziel ist, das Angebot an Veloabstellplätzen nicht nur dem heutigen Bedarf sondern auch der langfristigen Entwicklung des Bahnhofs Basel SBB anzupassen. Das Konzept beinhaltet deshalb übergeordnete konzeptionelle Aussagen zur möglichen Entwicklung von Veloabstellanlagen im Perimeter des Bahnhofs Basel SBB und soll als Planungshilfe dienen. Das Konzept wird in einem der kommenden Info Bulletins vorgestellt.

## FINANZIERUNG

Dadurch, dass der TRP Velo der Transparenz raumwirksamer Tätigkeiten und deren Abstimmung aufeinander dient, können finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand für raumrelevante Vorhaben besser erfasst und mittels Präferenzen gesteuert werden. Entscheide, wie ein kantonales Projekt finanziert wird, fallen im Rahmen der Projekterarbeitung nach Abklärung zu Kosten und Nutzen mit entsprechenden Beschlussfassungen durch die Regierung, den Grossen Rat (Parlament) oder die Bevölkerung.

Die Finanzierung der Umsetzung erfolgt bei kleineren Massnahmen grundsätzlich über die im Kapitel «Anlass» erläuterten Rahmenkredite. Für Grossprojekte wird ein eigener Kreditantrag erstellt, der dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Velomassnahmen, die als Bestandteil von Grossprojekten mit eigenem Kredit umgesetzt werden können, gehen ebenfalls nicht zulasten der beiden Rahmenkredite, sondern werden im Rahmen der jeweiligen Grossprojekte finanziert.



Veloparkierung am Bahnhof Basel SBB

# MASTERPLAN VELO

## ZÜRICH LÄDT ZUM VELOFAHREN EIN

URS WALTER, TIEFBAUAMT DER STADT ZÜRICH

«Mehr und sicherer Velo fahren für alle». Mit dem neuen Masterplan Velo möchte die Stadt Zürich die Situation für Velofahrende in den nächsten Jahren deutlich verbessern und erreichen, dass bis 2025 doppelt so viele Velofahrende unterwegs sein werden.

### AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und ist auf allen Planungsebenen gut verankert. Der Veloverkehr geniesst auch grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Über 70 % befürworten die Förderung des Veloverkehrs und 34 % der Züricher Bevölkerung benützen das Velo regelmässig. Allerdings fühlen sich Velofahrende gemäss Umfragen unsicher in der Stadt und von allen Verkehrsteilnehmenden beurteilen sie die Qualität der Infrastruktur am schlechtesten. Das Veloroutennetz weist nach wie vor Lücken auf und der Komfort ist oft

mangelhaft. Zudem haben die Unfälle mit Velobeteiligung seit 2006 um rund 50 % zugenommen.

Aus diesen Gründen liess der Stadtrat von Zürich den Masterplan Velo ausarbeiten. Mit dem Slogan und der Vision «Zürich lädt zum Velofahren ein» wird verdeutlicht, dass die Stadt Zürich in Zukunft mehr als eine blosse technische Veloförderung verfolgen will. Vielmehr wird nach aussen aber insbesondere auch innerhalb der Verwaltung die Botschaft vermittelt, dass bei allen Tätigkeiten angestrebt wird, die Leute einzuladen, in der Stadt das Velo zu benützen.

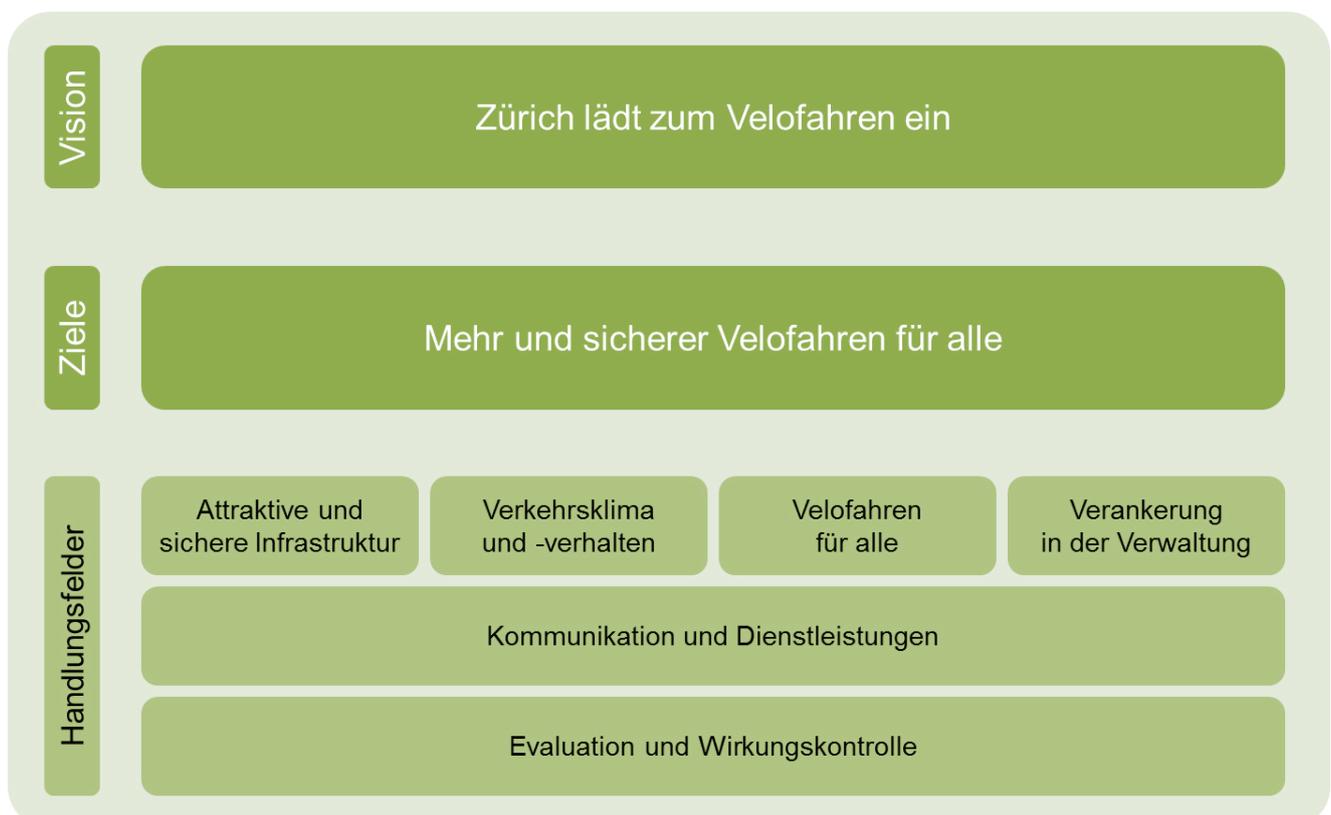


Abbildung: Struktur des Masterplans Velo

## VELOFAHRENDE SIND VERSCHIEDEN

Für eine gezielte Veloförderung wurden Velofahrende und nicht Velofahrende qualitativ typisiert. Aus den Anforderungen der einzelnen Typen lässt sich für jede Gruppe der spezifische Handlungsbedarf herleiten. Diese Typologie ist rein qualitativ. Sie basiert auf Kennwerten, Merkmalen und Bedürfnissen der einzelnen Gruppen.

Subjektives Sicherheitsgefühl und -bedürfnis sind wesentliche Faktoren bei der Entscheidung für oder gegen das Velo. Das Sicherheitsgefühl steigt mit Praxis und Routine. Nach Erhebungen in der Stadt Zürich und den Gürtelgemeinden lässt sich die Bevölkerung bzgl. der Häufigkeit der Velonutzung in vier Gruppen einteilen:

Typen	Häufigkeit	Art der Velonutzung	Anteil der Bevölkerung (%)
Alltagsfahrende	täglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ganzjährig</li> <li>• für alle Zwecke</li> <li>• bei jedem Wetter</li> <li>• in jeder Verkehrssituation</li> </ul>	15
Gewohnheitsfahrende	zwei bis fünf Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltagswege im Quartier / in der Agglomeration</li> <li>• für den Arbeitsweg bei geeigneter Distanz und Strecke</li> <li>• vorzugsweise tagsüber bei gutem Wetter</li> </ul>	20
Gelegenheitsfahrende	ein Mal pro Monat bis ein Mal pro Woche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velotouren am Wochenende mit den Kindern oder im Sommer an den See</li> </ul>	20
Nichtfahrende	in der Stadt gewöhnlich nie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velorouten im Grünen</li> </ul>	45

Tabelle: Typen der Velofahrenden in Zürich

## MEHR UND SICHERER VELOFAHREN FÜR ALLE

Der Masterplan Velo strebt drei Hauptziele an:

1. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird markant gesteigert. Insbesondere werden mehr kurze Strecken mit dem Velo statt mit dem Auto zurückgelegt und die bereits auf dem Velo zurückgelegten Strecken werden länger. Bis 2025 wird die Zahl der Velofahrten in der Stadt Zürich gegenüber 2011 verdoppelt.
2. Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Velofahrenden nimmt nicht weiter zu. Mit ansteigendem Veloverkehr werden die Unfallzahlen nicht im gleichen Mass zunehmen. Velofahrende werden sich weniger häufig bei Unfällen verletzen und sich sicherer fühlen, wenn sie in der Stadt Zürich unterwegs sind.
3. Die Nutzung des Velos als alltägliches Verkehrsmittel nimmt bei allen Personengruppen zu. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Velo selbstverständlich im Alltag und in der Freizeit.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden sechs Handlungsfelder mit entsprechenden Massnahmen definiert.



Abbildung: Um auch Gelegenheits- und Nichtfahrende vermehrt aufs Velo zu bringen, muss eine attraktivere Infrastruktur angeboten werden. Während Alltags- und Gewohnheitsfahrende mit einem 1.50 m breiten Standard-Radstreifen zurecht kommen, reicht dieses Angebot für die Sicherheitsbedürfnisse der übrigen Zielgruppen nicht aus. Sie stellen höhere Ansprüche an die Qualität von Velorouten.

## HANDLUNGSFELD

### «ATTRAKTIVE UND SICHERE INFRASTRUKTUR»

Eine attraktive, objektiv und subjektiv sichere Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung, dass mehr Personen das Velo benutzen. Bis zum Jahr 2025 wird eine Infrastruktur realisiert, die alle zum Velofahren einlädt.

Als zentrales Element entsteht für die Alltagsfahrenden ein Veloroutennetz aus schnellen, durchgängigen und hindernisarmen Haupttrouten. Als Angebot für alle, auch ungeübte Velofahrende, werden Komforttrouten angelegt. Diese «Veloteppiche» sind weitgehend getrennt vom Autoverkehr geführt, so dass auf diesen Routen das ganze Stadtgebiet entspannt und mit Genuss durchquert werden kann.

## HANDLUNGSFELD

### «VERKEHRSKLIMA UND -VERHALTEN»

Dieses Handlungsfeld widmet sich der Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden und sieht auch deren vermehrte Kontrolle und Ahndung im Allgemeinen und der Velofahrenden im Speziellen vor.

## HANDLUNGSFELD

### «VELOFAHREN FÜR ALLE»

Der Veloanteil kann nur markant gesteigert werden, wenn es gelingt, alle Alters- und sozialen Gruppen nachhaltig zur Velonutzung zu motivieren. Dies erfolgt durch die Schulung insbesondere von Kindern aber auch anderen Personengruppen sowie durch Mobilitätsmanagement bei konkreten Zielgruppen wie zum Beispiel Studierenden, Arbeitnehmenden oder Besucherinnen und Besuchern von Grossanlässen.

## HANDLUNGSFELD

### «VERANKERUNG IN DER VERWALTUNG»

Um die Ziele der Veloförderung zu erreichen, muss der Veloverkehr auf operationeller Ebene in der ganzen Stadtverwaltung den erforderlichen Stellenwert und damit die entsprechende Berücksichtigung in Projekten finden. Dazu werden departementsübergreifende Koordinations- und Kooperationsstrukturen geschaffen und etabliert. Im Austausch mit führenden Velostädten lernen städtische Projektleitende erfolgreiche Massnahmen und Prozesse kennen. Zudem wird die Velonutzung der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung unterstützt und gefördert.

## HANDLUNGSFELD

### «KOMMUNIKATION UND DIENSTLEISTUNGEN»

Unter diesem weit gefassten Themengebiet werden Dienstleistungen und Produkte erarbeitet, vermarktet und kommuniziert. Dadurch wird das Thema Velo positioniert und die Massnahmen für die Öffentlichkeit sichtbar gemacht.

Herausragendes Projekt in diesem Handlungsfeld ist das Angebot eines automatischen Veloverleihsystems für die Stadt Zürich.

## HANDLUNGSFELD

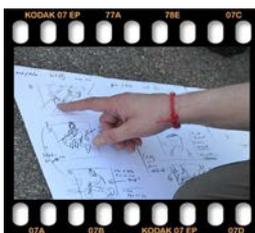
### «EVALUATION UND WIRKUNGSKONTROLLE»

Durch systematische Erhebungen und Auswertungen wird die Wirksamkeit von Massnahmen und Prozessen laufend beurteilt und auch kommuniziert.

# «FAIR IM VERKEHR»

## BASELS KAMPAGNE ZUR FÖRDERUNG VON FAIRNESS UND RÜCKSICHT IM VERKEHR

MARTIN DOLLESCHEL, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT



Faires Verhalten und rücksichtsvoller Umgang im Strassenverkehr sind leider keine Selbstverständlichkeit. Mit der Kampagne «Fair im Verkehr» greift der Kanton Basel-Stadt diese Thematik auf und geht damit in die Offensive.

### «FAIR IM VERKEHR» LÄUFT ES AM BESTEN...

Im städtischen Strassenraum treffen jeden Tag die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen der Verkehrsteilnehmenden aufeinander. Oft gestresst und mitunter aggressiv wird das ungebremste Erreichen des eigenen Zieles verteidigt. Unfaire Situationen und ruppige Reaktionen sind häufig die Folge. Eine Thematik, die gern von den Medien aufgenommen wird. Immer wieder wird das düstere Bild einer Gesellschaft von Egoisten und Rüpelern gezeichnet, die mal aus rücksichtslosen Autofahrern, mal aus Velorowdys oder leichtsinnigen Fussgängerinnen besteht. Mit einer Diskussion, die in einseitigen Schuldzuweisungen endet, entfernt man sich jedoch vom eigentlichen Ziel des Konsens und des rücksichtsvollen Miteinanders im Strassenverkehr.

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) des Kantons Basel-Stadt hat sich der Thematik Fairness und Rücksicht im Verkehr angenommen und die Kampagne «Fair im Verkehr» lanciert. Sie soll dazu anregen, das eigene Verkehrsverhalten zu reflektieren und sich in Zukunft fair(er) zu verhalten. Mit einem Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsklimas kommt Basel seiner Vision von der fussgänger- und velofreundlichsten Stadt der Schweiz einen weiteren Schritt näher ([www.basel-unterwegs.ch](http://www.basel-unterwegs.ch)). Wenn sich die Verkehrsteilnehmenden als gleichberechtigte Partner verstehen und mit Respekt unterwegs sind, ist es für alle angenehmer und entspannter – «Fair im Verkehr» läuft es am Besten und man ist gern in Basel unterwegs.



### UNFAIRE KIDS, YOUTUBE UND TV...

Das Herzstück der Kampagne «Fair im Verkehr» sind ihre Videoclips, die typische Situationen aus dem Verkehr zeigen. Sowohl im Verkehrsverhalten als auch in den verbalen Reaktionen geht es in den Clips ziemlich unfair zu. Im Fokus der dargestellten Situation steht immer ein anderer Verkehrsteilnehmer. Der «Mahnfinger» gegenüber einer bestimmten Gruppe wird damit bewusst vermieden. Für Überraschung, Diskussionsstoff und nicht zuletzt Erheiterung sorgt die Tatsache, dass in den Clips Kinder die Hauptrolle spielen, sich aber bereits wie die «Grossen» verhalten.

Um möglichst viele Menschen zu erreichen, nutzt die Kampagne verschiedene Kommunikationskanäle. Mit der Einbettung der Clips auf YouTube werden die Potenziale sozialer Medien genutzt, um auf die Kampagne aufmerksam zu machen und sie zu verbreiten. In knalligem Pink wecken Printanzeigen (Teaseranzeigen) die Aufmerksamkeit. Sie sollen den Leser oder die Leserin auf die Webseite «Fair im Verkehr» führen. Auf Telebasel werden die Clips im Werbeblock vor den Nachrichten gesendet. Zudem berichteten zwei TV-Sendungen über die Kampagne und erlaubten auch einen Blick hinter die Kulissen der Filmcrew. Auf der Webseite von Telebasel werden die Videoclips als sogenannte Preload-Spots gezeigt. Sie laufen dann während des Ladevorgangs von Beiträgen aus dem



# Goppeloni!



[www.fair-im-verkehr.ch](http://www.fair-im-verkehr.ch)

TV-Archiv. Der hauseigene Webaufritt des BVD [www.fair-im-verkehr.ch](http://www.fair-im-verkehr.ch) bietet Infos zur Kampagne und natürlich auch den Zugang zu den Clips, die auf dem eigenen YouTube Kanal «Fair im Verkehr» zu finden sind.

## GOPPELONI! - FAIR BIKES UND FAIR RIDER UNTERWEGS...

«Fair im Verkehr» läuft seit Ende Mai 2012 und mittlerweile sind alle Videoclips online. Die Clips und TV-Beiträge wurden gestaffelt veröffentlicht und darauf abgestimmt erfolgte die Werbung in den Printmedien und im Internet. Damit die Kampagne auch weiter im Gespräch bleibt sind seit September vier knallige Fair Bikes im Einsatz. Als toller Blickfang sind sie an wechselnden Standorten in Basel zu sehen und machen auf die Kampagne aufmerksam. Für den persönlichen Kontakt zu den Baslerinnen und Baslern war der Fair Rider auf seinem pinkfarbenen Goppeloni-Velo unterwegs. Als Botschafter für faires Verhalten befragte er während zwei Wochen die Passanten nach ihren persönlichen Erfahrungen mit fairen und unfairen Situationen im Strassenverkehr. Mit dabei hatte der Fair Rider die Videoclips der Kampagne und Schoggi für faires Verhalten. Zum vorerst letzten Mal trat der Fair Rider Ende Oktober in Aktion. Unter dem Motto «Miteinander geht's besser» suchen Polizei, ProVelo, ein Basler Quartierverein und der Fair Rider den Kontakt zur Bevölkerung. Gemeinsam wollen sie ein Zeichen für Rücksichtnahme und Dialog im Verkehr setzen.

## ALLES FAIR IN BASEL...?

«Fair im Verkehr» - Die Kampagne zum Anregen, Aufregen und Diskutieren wurde gut aufgenommen. Auf den YouTube-Beiträgen kamen bis Anfang Oktober insgesamt 7'000 Klicks zusammen. E-Mails und Anrufe mit Feedback erreichten das BVD. Die Medien nahmen das Thema in Artikeln und Reaktionen in Leserbriefen auf. Ein Zeitungsleser schrieb: «Schliesslich hilft nur gesundes Verhalten von Menschen, ob sie nun als Autofahrer, Velofahrer oder Fussgänger unterwegs sind. In den meisten Fällen sind sie ja alles, eben nur nicht zur gleichen Zeit.» Auch in den TV-Nachrichten 7vor7 auf Telebasel wurde die Kampagne diskutiert. Die überwiegende Mehrheit der Rückmeldungen war positiv und viele Betrachter hatten Freude an den Clips. Einige kritische Stimmen störten sich an den Aussprüchen der Kinder – andere empfanden den Basler Duubel «fast wie eine Streicheleinheit». Ob positiv oder kritisch zur Kampagne eingestellt – im Vordergrund steht der Dialog und die Diskussion zum Verkehrsverhalten. Die Befragung des Fair Riders von 100 Personen zeigte übrigens, dass fast 30 % der Befragten die Kampagne bereits kannten. Und rund 60 % der Befragten waren überzeugt, die Kampagne könne einen Beitrag zu mehr Fairness und Gelassenheit im Verkehr leisten. Also reinschauen lohnt sich: «Fair im Verkehr»! Alle Clips und Infos unter: [www.fair-im-verkehr.ch](http://www.fair-im-verkehr.ch)



# INFORMATIONEN

## PRIX VELO BETRIEBE 2013

Pro Velo Schweiz zeichnet 2013 mit dem «Prix Velo Betriebe» Unternehmen und Verwaltungen, die wegweisende Veloförderung zugunsten ihrer Mitarbeitenden betreiben, aus.

Unter dem Dach des Prix Velo vergibt Pro Velo Schweiz alternierend im Zweijahresrhythmus den «Prix Velo Betriebe» (2013) und den «Prix Velo Infrastruktur» (2014).

Pro Velo Schweiz belohnt seit 1998 Firmen, Behörden und Organisationen, welche die Zeichen der Zeit erkannt haben und wegweisende Veloförderung für Mitarbeitende betreiben.

Für den «Prix Velo Betriebe» können sich Betriebe aus der ganzen Schweiz bewerben, die mit vorbildlichen baulichen, betrieblichen oder organisatorischen Massnahmen und innovativen Ideen das Velofahren bei Mitarbeitenden fördern.

Die Jury bewertet die Eingaben qualitativ nach folgenden vier Teilbereichen:

- Infrastruktur
- Motivation und Anreize
- Kommunikation und Integration
- Innovation

Teilnahmeformular und Unterlagen sind bis spätestens 31. Januar 2013 der Pro Velo Schweiz einzusenden.

---

Information auf: [www.prixvelo.ch](http://www.prixvelo.ch)

AUSZEICHNUNG  
FÜR VELOFREUNDLICHE  
BETRIEBE 2013



## VELOKONFERENZ SCHWEIZ

c/o Planum Biel AG  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63  
E-Mail: [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

