

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- 25 JAHRE VELOKONFERENZ SCHWEIZ
- VELOVERKEHR IN AGGLOMERATIONSPROGRAMMEN
- VELOFÖRDERUNG FÜR KINDER UND JUGENDLICHE
- VELOLAND 2030



INHALT

3	EDITORIAL
4	VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS) – DIE PLATTFORM FÜR VELOVERKEHRSPANUNG
6	AUSGEZEICHNET – UNSPEKTAKULÄR: LANGSAMVERKEHRSMASSNAHMEN IM RAHMEN DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME
10	ÄNDERUNGEN IN DER UMSETZUNG DER LANGSAMVERKEHRSMASSNAHMENPAKETE
12	VELOSTATION BAHNHOF LAUSANNE
14	VELOPARKIERUNG MERKBLATTREIHE DES KANTONS ZÜRICH
18	BASELS EINSATZ FÜR DEN VELONACHWUCHS
20	VELOFÖRDERUNG IM SCHULVERKEHR
22	RAD- UND FUSSWEG «STAMPAWEG»
26	QUALITÄTSOFFENSIVE VELOLAND 2030: DIE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE ZUKUNFT
30	NETZPLAN VELO KANTON SOLOTHURN
32	VELOLAND BASELLAND

IMPRESSUM

GESCHÄFTSSTELLE VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne
Tel. 032 365 64 50,
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

REDAKTION

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne
diem.text@hispeed.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., 25021 Biel/Bienne
www.co-dex.ch

ÜBERSETZUNG

Daniel Sigrist, planum biel ag, 2501 Biel/Bienne
www.planum.ch

AUTORINNEN/AUTOREN

- Daniel Sigrist, Geschäftsstelle der Velokonferenz Schweiz
- Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr
- Cindy Freudenthaler, Velobeauftragte der Stadt Lausanne
- Viktoria Slukan, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich
- Martin Dolleschel, Amt für Mobilität, Kanton Basel-Stadt
- Steve Coucheman, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich
- Roland Arpagaus und Manuela Remse, Tiefbau- und Vermessungsamt Stadt Chur
- Lukas Stadtherr und Bruno Hirschi, Stiftung SchweizMobil
- Julian Baker, Kontextplan AG, Bern und Solothurn
- Tobias Eggimann, Geschäftsführer Baselland Tourismus

EDITORIAL

GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Die Velokonferenz Schweiz feierte diesen Mai ihr 25-jähriges Bestehen. So lange ist es her, seit Velobeauftragte aus verschiedenen Städten und Kantonen den Verein Schweizerische Velokonferenz gegründet hatten, um die Veloverkehrs-Fachleute besser zu vernetzen und ihnen den Rücken zu stärken. Viel ist seither in der Schweiz für den Veloverkehr passiert. Aus Velosicht sind die Gemeinden von damals kaum mehr wieder zu erkennen, die Infrastruktur hat in diesem Vierteljahrhundert enorme Fortschritte gemacht.

Die letztes Jahr durchgeführte Umfrage Velostädte.ch von PRO VELO ergab aber, dass die Arbeit noch lange nicht gemacht ist. Die nach wie vor meist ungenügenden Noten zeigen, dass noch ein grosses Verbesserungspotential für den Veloverkehr besteht. Insbesondere die Tatsache, dass die fünf grössten Städte der Schweiz alle in der hinteren Tableauhälfte rangiert sind, weist darauf hin, dass die Infrastrukturplanungen noch besser auf Situationen mit hoher Verkehrsdichte reagieren müssen. Sogar in Basel, einer der attraktivsten Velostädte der Schweiz, kritisierten die Jugendlichen im Rahmen einer Studie den Stress im Stadtverkehr und die unübersichtlichen

Kreuzungen. Die Infrastruktur ist ein Schlüsselement, um die Jugendlichen und andere Personengruppen wieder vermehrt aufs Velo zu bekommen. Der Komfort, die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden müssen in der Projektierung und in den Normen mehr Bedeutung erhalten.

Der Vorstand der Velokonferenz Schweiz staunte in den Niederlanden drei Tage lang über die Perfektion und Durchgängigkeit der Veloinfrastruktur. Natürlich sind die räumlichen Verhältnisse dort oft grosszügiger und es steckt eine jahrzehntelange konsequente Planung dahinter. Dennoch haben wir viele Inspirationen mitgenommen, die auch auf Schweizer Verhältnisse adaptiert werden können. Wir werden diese in unserer Fachtagung am 10. September in Luzern zur Diskussion stellen und hoffen damit, der Veloförderung der Schweiz neue Impulse zu vermitteln.

Urs Walter
Präsident Velokonferenz Schweiz



VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS) – DIE PLATTFORM FÜR VELOVERKEHRSPLANUNG

DANIEL SIGRIST, GESCHÄFTSSTELLE DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

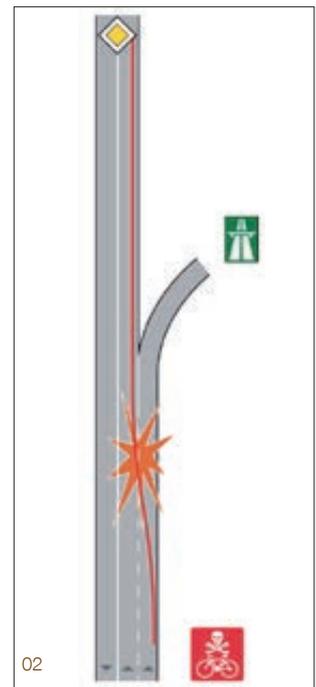
Die «Velokonferenz Schweiz» ist eine Fachorganisation für Veloverkehrsplanung. Sie versteht sich als Forum für Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer für Fachleute des Veloverkehrs in Verwaltung, Behörden sowie in Planungs- und Ingenieurbüros. Sie hat zum Ziel, die Rahmenbedingungen für den Veloverkehr auf Kantons-, Stadt- und Gemeindegebiet sowie auf Bundesebene zu verbessern.

FEHLENDES WISSEN ZUM VELOVERKEHR

In den 1960er- und anfangs der 1970er-Jahre spielte das Velo in den Verkehrsplanungen keine Rolle oder wurde gar als Störfaktor in Bezug auf den Motorfahrzeugverkehr behandelt. Als die ersten Pro Velo- und VCS-Sektionen sowie einzelne Politikerinnen und Politiker eine neue (Velo-)Verkehrspolitik forderten und dies mit politischen Vorstössen untermauerten, stellten die Gemeinden und Kantone fest, dass in ihren Verwaltungen das Wissen zur Veloverkehrsplanung fehlte. Sie schufen erste «Fachstellen Veloverkehr» oder bezeichneten einzelne Personen als «Velobeauftragte». Diese waren häufig in Teilzeitpensen angestellt, während der übrigen Arbeitszeit bearbeiteten sie konventionelle Projekte.

EINZELKÄMPFERINNEN UND EINZELKÄMPFER SCHLIESSEN SICH ZUSAMMEN

Am Velo-City Kongress 1987 der European Cyclists' Federation in Holland lernten sich erstmals Velobeauftragte aus verschiedenen Schweizer Städten und Kantonen kennen. Es entstand der Wunsch, unter Schweizer Kolleginnen und Kollegen kantonsübergreifend zusammenzuarbeiten, den Gedankenaustausch zu pflegen und den gegenseitigen Wissenstransfer zu gewährleisten. Während des Velo-City Kongresses 1989 in Kopenhagen entwickelten sie ein Konzept für die künftige Zusammenarbeit. Sie stellten fest: Es gab zu wenig Velobeauftragte in den Kantonen und Gemeinden, und wo es diese gab, standen sie als Einzelkämpferinnen und -kämpfer im Konflikt mit anderen Interessen. So mussten Kollegen von velotauglichen Lösungen überzeugt, die Öffentlichkeit über Veloprojekte informiert und nicht selten gegen die Autolobby argumentiert werden. Das Fazit lautete: Veloförderung ist nur gemeinsam zu erreichen. Dazu brauchte es eine Organisation, die den Veloverantwortlichen in den Verwaltungen den Rücken stärkte, die eine Zusammenarbeit über Kantonsgrenzen hinaus überhaupt erst möglich machte und die auf bessere Grundlagen für den Veloverkehr hinwirkte. Deshalb gründeten die Velobeauftragten am 27. März 1990 in Bern den Verein «Schweizerische Konferenz der Beauftragten für den Veloverkehr SVK». 1998 öffnete





sich der Verein für private Planungs- und Ingenieurbüros. 2005 wurde er in «Velokonferenz Schweiz Vks» umbenannt. Damit war der Grundstein für eine schweizerische Fachorganisation des Veloverkehrs gelegt.

DIE VELOKONFERENZ: EIN FORUM FÜR VELOVERKEHRSFRAGEN

Die hauptsächlichen Angebote und Aufgaben der Velokonferenz Schweiz sind:

- das Vernetzen der Akteurinnen und Akteure in der Veloverkehrsplanung wie Verwaltung, Behörden, Planungs- und Ingenieurbüros
- der Wissenstransfer über Webseite, Bulletins, Fachtagungen und Exkursionen
- das Initiieren, Verfassen oder Begleiten von Forschungen, Normen und Vollzugshilfen.

Die Velokonferenz ist als Verein organisiert und wird über Mitgliederbeiträge finanziert. Zurzeit sind 20 Kantone, 25 Gemeinden, 36 Planungs- und Ingenieurbüros sowie einige Privatpersonen und Verbände als Mitglied registriert. Die Velokonferenz betreibt eine Geschäftsstelle im Auftragsmandat mit einem Pensum von 5–10 Stellenprozenten. Dank der projektbezogenen Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA kann die Velokonferenz ihr Angebot erweitern und professionalisieren.

DIE GRUNDLAGEN HABEN SICH VERBESSERT ...

Seit der Gründung der Velokonferenz hat sich einiges verändert: Fuss- und Veloverkehr sind als eigenständige Mobilitätsformen unter dem Begriff «Langsamverkehr» etabliert; viele Projekte des Fuss- und Veloverkehrs sind in die Agglomerationsprogramme integriert worden; Forschung und Erfahrung haben zu neuen Normen, Richtlinien und Vollzugshilfen für Planung, Bau und Betrieb geführt. Dank neuen Ansätzen in der Verkehrsplanung werden Strassen vermehrt grundlegend neu gestaltet mit Rücksicht auf die Strassenraum- und Aufenthaltsqualität.

... DIE PROBLEME ABER SIND ÄHNLICH GEBLIEBEN

Viele Problembereiche sind die gleichen wie früher oder haben sich gar verschärft. Die Veloförderung leidet besonders unter der Zunahme des motorisierten Verkehrs. An innerörtlichen Kreuzungen müssen beispielsweise Platz für Velostreifen und

Zeit für Grünphasen besonders hart erkämpft werden, denn die Kapazität des motorisierten und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs werden meist stärker gewichtet als die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs. Neue Anforderungen an die Veloverkehrsplanung stellt der E-Bike-Boom. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Velofahrenden wirken sich besonders auf Radwegen negativ aus (Überholmanöver, enge Radianen), weshalb die Velokonferenz eine Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege befürwortet.

DIE VELOKONFERENZ SCHWEIZ IN DER ZUKUNFT

Die Velokonferenz ist von einem kleinen Verein zu einer schweizerischen Plattform für die Veloverkehrsplanung geworden. Wie stark sich die Velokonferenz weiter entwickeln will und kann, hängt massgeblich von den Finanzierungsmöglichkeiten der Dienstleistungen und der Geschäftsstelle ab. Für die nahe Zukunft setzt sich die Velokonferenz folgende organisatorische und inhaltliche Ziele:

- Zusammenarbeit mit den Vereinsmitgliedern und Organisationen aus dem Verkehrsbereich
- Wissenstransfer an Verwaltung, Behörden, Planungs- und Ingenieurbüros
- möglichst alle Kantone der Schweiz sowie weitere Gemeinden und Planungsbüros als Mitglied der Velokonferenz Schweiz zu gewinnen
- Erarbeiten des Handbuchs «Infrastruktur Veloverkehr» in fünf Bänden; die Arbeit am Band «Veloverkehr in Kreuzungen» hat bereits begonnen
- Initiieren und Begleiten von neuen Forschungsarbeiten zum Thema Veloverkehr.

Dieser Artikel wurde für ViaStoria verfasst und im Heft «Wege und Geschichten - Organisationen des Langsamverkehrs» 2013/2 veröffentlicht.

01 Hohe (Velo-)Kapazität an Kreuzungen, Studienreise Kopenhagen der Velokonferenz 2011 (Daniel Sigrüst)
 02 Abbiegen in die Hochleistungsstrasse (HLS): Geradeausstreifen dürfen nie auf die HLS führen («Veloverkehr im Anschlussbereich von Hochleistungsstrassen», Velokonferenz Schweiz 2011)
 03 Die Velokonferenz fährt in die Berge. Exkursion «Chickenlines & Pumptracks», Flims GR 2013 (Niklaus Schranz)
 04 Auf die Details kommt es an, Exkursion «Velo&Tram» der Velokonferenz, Bern 2011 (Daniel Sigrüst)

AUSGEZEICHNET – UNSPEKTAKULÄR: LANGSAMVERKEHRSMASSNAHMEN IM RAHMEN DER AGGLOMERATIONSPROGRAMME

HEIDI MEYER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, BEREICH LANGSAMVERKEHR

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) kann der Bund Langsamverkehrsinfrastrukturen auf Kantons- und Gemeindestrassen mitfinanzieren. In den AP der 1. Generation (Realisierungszeitraum 2011-2014) wurde der Langsamverkehr noch unterschiedlich einbezogen, in allen AP der 2. Generation (2015-2018) ist er etablierter und wichtiger Bestandteil.

AUSGEZEICHNET

Einige der im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. Generation realisierten (Zeitraum 2011–2014) Langsamverkehrsmassnahmen sind umgehend ausgezeichnet worden: z.B. die Rote Meile in Naters, ein zur Fuss- und Veloachse umgebautes ehemaliges Bahntrasse mitten durch das Dorf, hat 2011 den Flâneur d'Or, den Fussverkehrspreis Infrastruktur, erhalten und 2012 auch noch eine Auszeichnung für wegweisen- de Veloinfrastrukturen im Rahmen des Prix Velo Infrastruktur.

Weitere prominente, bereits realisierte Massnahmen, die mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert wurden, sind der Birskopfsteg in Basel, der Uferweg Thun, die Neumattbrücke zwischen Burgdorf und Kirchberg, die Passerelle Sécheron in Genf sowie die Velostationen in den Bahnhöfen St.Gallen, Burgdorf und Delémont.

Zahlreiche weitere grössere Massnahmen sind derzeit im Bau: Velostationen in Lausanne, Neuchâtel, Bern, Le Locle usw.

UNSPEKTAKULÄR

Und sehr viele Massnahmen sind realisiert, im Bau oder kurz vor Baubeginn, die weniger spektakulär sind, keine Preise erhalten und manchmal keiner Medienmitteilung wert scheinen: Verbesserte Erschliessung von Quartieren, verbesserte Knotengestaltungen, Neuaufteilung von Strassen zur Schaffung genügend breiter Radstreifen, Verlegung von Velorouten auf wenig befahrene Strassen, witterungsgeschützte Veloparkieranlagen mit Anschliessmöglichkeit bei Bahnhöfen, Bushaltestellen oder bei wichtigen Zielen.

ERFAHRUNGEN AUS DER 1. GENERATION

Die Mitfinanzierung durch den Bund trägt zur Realisierung teurer und somit schwer finanzierbarer Projekte bei, aber ebenso zur weniger spektakulären Behebung von Netzlücken, die – oft zu einem Massnahmenpaket geschnürt – zu einem sichereren, zusammenhängenderen und attraktiveren Langsamverkehrsnetz in der Agglomeration beitragen.

Für die Qualität des Langsamverkehrs ebenfalls von grosser Bedeutung sind neben den reinen LV-Massnahmen auch die vielen Bau- und Gestaltungskonzepte von Ortsdurchfahrten sowie die multimodalen Drehscheiben, welche oft mit grossen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr verbunden sind.

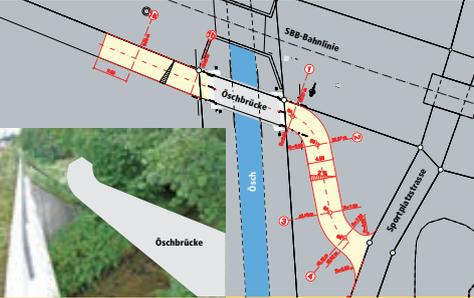
Zeigten die Langsamverkehrskonzepte der AP der 1. Generation qualitativ und konzeptionell noch erhebliche Unterschiede, haben in den AP der 2. Generation die Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr ein grosses Gewicht und stützen sich alle auf gute Grundlagenarbeiten.



Dieses Bauprojekt der Gemeinde Subingen ist ein Beitrag zur Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region!



Neubau Öschbrücke | Subingen



Die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! (LOSI)

Um den Verkehrsproblemen der Agglomeration Solothurn besser begegnen zu können, soll der Langsamverkehr gezielt gefördert werden.

Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurzen Distanzen oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltschonend unterwegs. Daher startete die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die baulichen Aktivitäten von Kanton, Stadt und Agglomerationsgemeinden gezielt aufeinander abgestimmt.

Über die Schlüsselprojekte von LOSI wird regelmässig informiert. Alle News sind jederzeit verfügbar auf www.ss-los.ch

repla
espace solothurn
KANTON solothurn

Ein Schlüsselprojekt für LOSI!

Mit der Brücke über die Ösch wird eine weitere Lücke in der regionalen Langsamverkehrs-Verbindung Äusseres Wasseramt – Oberstufenzentrum OZ13 – Solothurn geschlossen. Da dieses LOSI-Schlüsselprojekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Solothurn realisiert wird, übernimmt der Bund 40% der Kosten. Somit verbleiben für die Gemeinde Subingen ein Kostenanteil von 60%. Als zusätzliches Plus kann mit der Realisierung dieses Teilstücks die regionale Veloroute 802 fertig gestellt werden. Die VelofahrerInnen profitieren somit nicht nur von den Verbesserungen im Alltagsverkehr, sondern auch im Freizeitverkehrsnetz.

Fortsetzung folgt ...

Um eine vollständige und sichere Erschliessung des Oberstufenzentrums OZ13 zu gewährleisten, wird eine attraktive und sichere Langsamverkehrs-Verbindung südlich des Bahnhofs Subingen in Richtung Derendingen realisiert.

Autobahnüberquerung

Mit der zukünftigen Autobahnüberquerung soll schlussendlich eine direkte Langsamverkehrs-Verbindung nach Derendingen entstehen.

Veloroute 802

Die neue Strecke wird Teil der attraktiven lokalen Veloroute 802 (Wasseramt-Route). Diese führt von Solothurn via Steinhof weiter in Richtung Emmental und sorgt für eine erneute Aufwertung des Freizeit-Veloverkehrs.

Verbesserungen

Mit der Realisierung des Oststücks des Fuss- und Velowegs Öschsmatt wird eine weitere Etappe auf dem Weg zu einer durchgehenden regionalen Langsamverkehrsachse zwischen Äusserem Wasseramt und Solothurn abgeschlossen. Das Projekt erhöht die Verkehrssicherheit und die Attraktivität des Langsamverkehrs.

Langsamverkehr – schneller als Sie denken!



Kann die Umsetzung der LV-Massnahmen in den AP somit als Erfolgsgeschichte gelten? Ja und Nein.

JA

- Die mit der Mitfinanzierung durch den Bund verbundene Forderung nach einem wirksamen LV-Konzept im Rahmen der AP hat Möglichkeiten eröffnet, nicht nur in den Kernstädten, sondern im gesamten Agglomerationsperimeter Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs umzusetzen. In den Zentrumsgemeinden hat die Förderung des Langsamverkehrs oft bereits eine lange Tradition; im Agglomerationsgürtel sind entsprechende Massnahmen hingegen noch nicht immer mehrheitsfähig.
- Teilweise wurden die bisher in den Kantonen geltenden Kostenteiler so geändert, dass sich diese neu an durch den Bund mitfinanzierten LV-Massnahmen finanziell mitbeteiligen (z.B. hat der Kanton Waadt eine entsprechende

Gesetzesänderung und den notwendigen Kredit von CHF 13 Mio. für die Massnahmen in den AP der 1. Generation beschlossen). Je nach kantonaler Gesetzgebung betrifft dies Kantons- und/oder Gemeindestrassen. Insgesamt fördert dies die Umsetzung von Massnahmen auf Gemeindestrassen.

- In einigen Agglomerationen wurde der Langsamverkehr erst durch die entsprechenden Bundesvorgaben wirklich als Teil der Agglomerationsverkehrspolitik wahrgenommen.

- 01 Birschpöfelfsteg Basel (Roman Keller, Zürich)
- 02 Fuss- und Radweg entlang der Töss, Winterthur (Agglomeration Zürich)
- 03 LV-Verbindung Bahnhof Visp – Visp West (Agglomeration Brig-Visp-Naters)
- 04 Öschbrücke Subingen (Rolf Bruckert, Langsamverkehrsoffensive Solothurn)
- 05 Neumattbrücke zwischen Kirchberg und Burgdorf (Agglomeration Burgdorf)



Dieses Bauprojekt der Gemeinde Bellach ist ein Beitrag zur Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region!



Fuss- und Radweg südlich SBB-Linie | Bellach



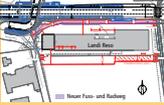
Die Langsamverkehrs-Offensive Solothurn – und Region! (LOS)
 Um den Verkehrsproblemen der Region Solothurn besser begegnen zu können, wird der Langsamverkehr gezielt gefördert.
 Mit dem Velo oder zu Fuss ist man auf kurzen Distanzen oft am schnellsten und erst noch kostengünstig und umweltschonend unterwegs. Daher startet die Region Solothurn die Langsamverkehrs-Offensive. Dabei werden die Planung und die baulichen Aktivitäten von Kanton, Stadt und Gemeinden gezielt aufeinander abgestimmt.
 Über die Schlüsselprojekte von LOS! wird regelmässig informiert. Alle News sind verfügbar auf www.slo-los.ch

repla
 espace solothurn
 KANTON solothurn

Ein Schlüsselprojekt für LOS!
 Der Bahnhof Bellach wird gegen Osten verschoben, an die Gemeindegrenze Bellach-Solothurn, ins Gebiet Grederhof. Erschlossen wird er von Norden wie auch von Süden. Die SBB werden dazu die bestehende Unterführung anpassen sowie den Zugang für den Fuss- und Veloverkehr auf der Südseite der Gleise ausbauen. Dieser soll insbesondere auch der Bevölkerung aus den benachbarten Wohngebieten der Stadt Solothurn östlich der neuen Bahnhaltestelle dienen. Dieser neue Fuss- und Radweg ist Teil der geplanten Verbesserung der Radwegverbindung zwischen Solothurn und Selzach.

Verbesserungen
 Der Neubau der Bahnhaltestelle, die Aufwertung der Unterführung und der Fuss- und Radwegneubau machen das Zu-Fuss-Gehen und das Velofahren attraktiver – nicht nur für Schülerinnen und Schüler. Dazu trägt auch die neue Bike&Ride-Anlage der Bahnhaltestelle Bellach bei.

Bessere Anbindung
 Mit dem neuen Fuss- und Radweg entlang der Bahnlinie wird der Langsamverkehr aus Solothurn-West deutlich besser an die neue Bahnhaltestelle Bellach angeschlossen.



Optimierung des Haltebereichs
 Drei Anlagen sind geplant: eine Fussgängerampe von Westen her zum Perron, zwei Treppenauf- und -abgänge zu den Perrons bzw. zur Unterführung sowie 95 Veloabstellplätze.



Umgestaltung des Landi-Reso-Areals nötig
 Bei der neuen Haltestelle liegt der Gewerbestand der Landi-Reso mit Regio-Beck, Autowerkstatt und Malergeschäft. Auf die zwischen dem Gebäude und den Gleisen liegende private Erschliessungstrasse kommt der neue Fuss- und Radweg zu liegen.



Langsamverkehr – schneller als Sie denken!

JEIN

- Es gibt LV-Massnahmen, die durch den Bund mitfinanziert würden, aber von der Gemeinde abgelehnt (z.B. ein Teil des Agglomerationsradwegs Frauenfeld oder die LV-Brücke Enge in Neuhausen) oder zumindest kontrovers diskutiert werden.
- Die Zusammenfassung kleinerer LV-Projekte in Massnahmenpakete hat sich unter gewissen Aspekten als nicht praktikabel erwiesen und das entsprechende Verfahren wurde im Jahr 2013 geändert (vgl. Artikel S. 10).
- Der Konkretisierungsgrad der 2007 eingereichten Massnahmen ist sehr unterschiedlich. Einige der damals



eingereichten Projekte sind auch im Jahr 2014 noch nicht bau- und finanzreif.

- Der Controllingaufwand für die teilweise sehr günstigen Projekte (Gesamtkosten < CHF 100'000.-, Bundesbeitrag entsprechend < CHF 40'000.-) wird von den Gemeinden und Kantonen als unverhältnismässig eingeschätzt.
- Zwischen der Erarbeitung eines AP und dem frühestmöglichen Baubeginn einer Massnahme vergehen mindestens 4 Jahre (mit Regierungsratsbeschluss; bei interkantonalen oder gar internationalen Programmen entsprechend länger). Für kleine, kostengünstige oder dringende Projekte ist das AP – trotz Mitfinanzierung – wohl nicht das geeignete Instrument.

Aufgrund dieser Anfangsschwierigkeiten haben sowohl der Bund wie die Trägerschaften Lehren gezogen:

- Die Umsetzung der LV-Massnahmenpakete wurde geändert (vgl. Artikel S. 10).
- Einige Agglomerationen haben in der 2. Generation nur noch Projekte ab einem gewissen Kostenumfang zur Mitfinanzierung eingereicht.

DER LV IN DEN AP DER 2. GENERATION

Trotz der erwähnten Probleme hat der Langsamverkehr in den AP der 2. Generation an Bedeutung gewonnen und ist eine Erfolgsgeschichte geworden:

- Alle Agglomerationen haben ihre LV-Massnahmen aus generell besseren Grundlagen und klareren Konzepten abgeleitet.
- Neben den zahlreichen reinen LV-Massnahmen wurden wiederum auch viele Bau- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten und Aufwertungen von multimodalen Drehscheiben zur Mitfinanzierung eingereicht.
- Der Bund unterstützt diese Gewichtung der Agglomerationen: CHF 290 Mio. (16%) der insgesamt CHF 1.7 Mia. Bundesbeiträge an die AP der 2. Generation sind für reine LV-Massnahmen vorgesehen.

Die AP der 2. Generation zeigen aber auch, dass die Unterschiede zwischen den einzelnen Agglomerationen nach wie vor beträchtlich sind: Während einige mit dem Aufbau eines Veloroutennetzes und der Errichtung von Veloparkieranlagen erst



eigentlich beginnen, beantragen Agglomerationen mit einem bereits guten Angebot schon die nächsten Ausbaumassnahmen: Velobahnen oder Velostationen nicht nur an multimodalen Drehscheiben, sondern auch an anderen zentralen Orten in den Kernstädten.

WIE GEHT ES WEITER?

Der Infrastrukturfonds ist auf 20 Jahre befristet (2008-2027). Mit den A-Massnahmen der 2. Generation sind die Gelder für den Agglomerationsverkehr aber bereits weitgehend ausgeschöpft. Der NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds) soll die unbefristete Mitfinanzierung der Agglomerationsverkehrsmassnahmen sicherstellen. Die Vorlage ist bis zum 20. Juni 2014 in der Vernehmlassung.

RECHTSGRUNDLAGE DER MITFINANZIERUNG VON LV-MASSNAHMEN IN STÄDTEN UND AGGLOMERATIONEN

Mit den A-Massnahmen der 2. Generation ist der Agglomerationsanteil am Infrastrukturfonds weitgehend ausgeschöpft. Da der Infrastrukturfonds ohnehin auf 20 Jahre befristet war (2008-2027), soll mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF sowohl die Finanzierung der Nationalstrassen wie auch die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs unbefristet sichergestellt werden.

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung zum NAF wurde in der Presse die Frage aufgeworfen, weshalb mit Geldern für den Strassenverkehr auch Investitionen in den öffentlichen städtischen Verkehr (Tram, Bus) sowie den Langsamverkehr mitfinanziert werden sollen. Diese Mitfinanzierung beruht auf folgenden Verfassungs- und Rechtsgrundlagen:

BUNDESVERFASSUNG

Art. 86 Abs. 3 Bst. bbis BV

³ Er (Der Bund) verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr¹:

b^{bis}: Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen

Umgesetzt wird diese Verfassungsbestimmung im Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG; SR 725.116.2) und im Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13).

Art. 17a Abs. 2 MinVG

² Die Beiträge werden für den Ausbau der Infrastruktur zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet.

Art. 7 Abs. 2 und 5 IFG

² Im Übrigen richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach den Artikeln 17a-17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer.

⁵ Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen.

¹ Der Strassenverkehr umfasst nach allgemeiner Auffassung und im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) alle öffentlichen Strassen sowie alle Benutzer der öffentlichen Strassen: von den Motorfahrzeugen über die nichtmotorisierten Fahrzeuge wie Velo oder Handwagen bis hin zu den Fussgängern. Die für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (= Langsamverkehr) benötigten Infrastrukturen wie Trottoirs, Fussgängerstreifen, FG-Schutzinseln, Velostreifen, signalisierte Velowege, Plätze usw. sind Teile der öffentlichen Strassen bzw. des öffentlichen Strassenraums.

06 Rote Meile Naters (Agglomeration Brig-Visp-Naters)

07 Fuss- und Radweg Bellach (Rolf Bruckert, Langsamverkehrsoffensive Solothurn)

08 Velostation Bahnhof Delémont (Agglomeration Delémont)



08

ÄNDERUNGEN IN DER UMSETZUNG DER LANGSAMVERKEHRSMASSNAHMENPAKETE

HEIDI MEYER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, BEREICH LANGSAMVERKEHR

AUSGANGSLAGE

Der Langsamverkehr weist im Vergleich zu den andern Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen (ÖV Schiene und Strasse, MIV-Massnahmen, multimodale Drehscheiben usw.) verschiedene Besonderheiten auf, die hier kurz aufgeführt werden müssen, damit die folgenden Ausführungen verständlich werden.

Langsamverkehrsmassnahmen in Agglomerationsprogrammen:

- betreffen oft Gemeindestrassen und fallen somit in Gemeindekompetenz. Vertragspartner für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm sind der Bund und der Kanton bzw. mehrere Kantone. Die Gemeinden können nicht verpflichtet werden, die Massnahmen umzusetzen.
- entfalten ihre Wirkung oft nicht einzeln, sondern zusammen mit weiteren, gleichartigen Massnahmen (z.B. Netzlücken auf einer bestimmten Route: Lücken bezüglich Sicherheit, Ausbaustandard, Direktheit, usw.).
- erfordern meist eine vergleichsweise kurze Planungs- und Bewilligungszeit.
- sind mehrheitlich kostengünstig.
- sind in den meisten Agglomerationsprogrammen deutlich zahlreicher als die übrigen Massnahmen.

URSPRÜNGLICHE UMSETZUNG

Um diesen Besonderheiten Rechnung zu tragen, wurde zu Beginn die Möglichkeit geschaffen, gleichartige Massnahmen zu Paketen zu schnüren. Diese Paketbildung soll dazu dienen,

- die Gemeindeperspektive zugunsten der Agglomerationsperspektive aufzuheben und Netzlücken agglomerationsweit zu schliessen.
- die genaue Liste der Teilmassnahmen des Pakets nicht bereits bei Einreichung des Agglomerationsprogramms, sondern erst frühestens 3-4 Jahre später, beim Abschluss der Finanzierungsvereinbarung, verbindlich festlegen zu müssen.
- eine gewisse Flexibilität zwischen den Teilmassnahmen innerhalb des für das Massnahmenpaket eingereichten Kostendachs zu ermöglichen.
- die Anzahl der Finanzierungsvereinbarungen möglichst klein zu halten.

SCHWIERIGKEITEN BEI DER UMSETZUNG

Das Konzept der Massnahmenpakete hat sich jedoch aus verschiedenen Gründen als schwierig umsetzbar erwiesen. Die beiden folgenden wichtigsten Gründe verstärken sich zudem gegenseitig.

- Wegen der zu Beginn der AP der 1. Generation nicht gesicherten Liquidität des Infrastrukturfonds wurde die Verpflichtung aufgehoben, dass per Ende 2014 mit dem Bau aller A-Massnahmen der 1. Generation begonnen werden muss. Dies bedeutet, dass sich die vollständige Umsetzung von Massnahmenpaketen über viele Jahre hinziehen kann. Der Aufwand für das Finanzcontrolling und die Abrechnung (Teuerung, MwSt etc.) seitens der Trägerschaft wie des Bundes wird massiv erhöht.
- Für jede Finanzierungsvereinbarung – sowohl für ein Massnahmenpaket wie für eine Einzelmassnahme – gibt es eine Schlussabrechnung. Gemäss Subventionsgesetz werden die letzten 20% des Bundesbeitrags erst mit der Schlussabrechnung ausbezahlt.
Je nach Anzahl Teilmassnahmen und deren Kosten kann dies zur Folge haben, dass die Kantone als Vertragspartner des Bundes bis zur vollständigen Umsetzung eines Massnahmenpakets und der Auszahlung des zurückbehaltenen Bundesbeitrags diesen gegenüber den Gemeinden über Jahre vorfinanzieren müssen.

AKTUELLE UMSETZUNG

Auf Initiative und in Zusammenarbeit mit den Agglomerationen wurden verschiedene Alternativen geprüft und schliesslich folgende Änderungen erarbeitet, die seit dem 21. Oktober 2013 gelten.

Umsetzung Langsamverkehrsmassnahmenpakete	vor 20.10.2013	seit 21.10.2013
Anzahl Finanzierungsvereinbarungen (FV) pro Massnahmenpaket	maximal 2 FV pro Massnahmenpaket	Pakete weiterhin möglich für mehrere gleichzeitig finanz- und baureife Teilmassnahmen; maximal 1 FV pro Teilmassnahme
Bearbeitungsfrist Bund ab Einreichung der vollständigen Unterlagen	<p>FÜR DIE 1. TEILMASSNAHME EINES PAKETS: max. 30 Tage zur Beurteilung durch das ARE max. 4 Monate für Erarbeitung der FV durch das ASTRA</p> <p>FÜR ALLE WEITEREN TEILMASSNAHMEN EINES PAKETS: 2 Monate vor Baubeginn sind alle erforderlichen Unterlagen einzureichen. Ohne Gegenbericht seitens des Bundes intern 4 Wochen nach der Einreichung kann mit dem Bau begonnen werden.</p>	<p>FÜR JEDE TEILMASSNAHME: 30 Tage zur Beurteilung durch das ARE 4 Monate für Erarbeitung der FV durch das ASTRA</p>

Mit diesem geänderten Vorgehen geht die ursprünglich beabsichtigte Flexibilität weitgehend verloren. Dafür wird der Aufwand für das Controlling und die Schlussabrechnung sowohl für die Kantone wie für den Bund verringert.

Bis 20. Oktober 2013 wurden insgesamt 19 Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmenpakete nach dem ursprünglichen Verfahren abgeschlossen. Für diese Pakete wurde folgendes Vorgehen beschlossen:

- Für Teilmassnahmen, deren Dossiers vor dem 20. Oktober 2013 an das ASTRA gesendet wurden, wird eine einzige Schlussabrechnung für alle bereits eingereichten Teilmassnahmen erstellt.
- Für die verbleibenden Teilmassnahmen des Pakets, deren Dossiers per 21. Oktober 2013 noch nicht an das ASTRA gesendet wurden, werden erst dann neue Finanzierungsvereinbarungen erstellt, wenn die Teilmassnahmen bau- und finanzreif sind.

VELOSTATION BAHNHOF LAUSANNE

CINDY FREUDENTHALER, VELOBEAUFTRAGTE DER STADT LAUSANNE

Seit November 2013 verfügt die Stadt Lausanne nach dem Vorbild weiterer Schweizer Städte über eine überwachte Velostation am Bahnhof. Die Velostation liegt direkt an den Perrons und ist dank enger Zusammenarbeit der Stadt Lausanne und der SBB entstanden. Zugleich ist sie eines der ersten Projekte, das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges realisiert wurde.

DIE GESCHICHTE

Die Velostation am Bahnhof Lausanne war im Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges (PALM) enthalten, das 2007 beim Bund eingereicht wurde. Die Velostation entspricht einem grossen Bedürfnis und wurde von zahlreichen Organisationen und Einzelpersonen gefordert.

2009 wurden in einem Vorprojekt die Anforderungen an die Velostation erfasst sowie Standorte geprüft. Die Studie zeigte, dass aufgrund der Topografie und der Zugänge zwei Stationen sinnvoll sind: im Norden und im Süden des Bahnhofs. Deshalb wurden zwei Standorte evaluiert und im Vorprojekt berücksichtigt.

2011 hat der Gemeinderat einen ersten Bericht mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms genehmigt. Die beiden Velostationen sind Bestandteil dieses Berichts und sollen von Bund und Kanton finanziert werden.

Nach der Kreditbewilligung konnte die Projektierung der Velostation Nord beginnen. Die Velostation Süd musste zurück

gestellt werden, weil in diesem Bereich der Bahnhof Lausanne erweitert werden soll.

DAS PROJEKT

Die Velostation befindet sich im Untergeschoss eines Gebäudes der SBB. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit der Stadt Lausanne und der SBB geplant und realisiert. Die Partnerinnen haben vereinbart, dass ein Teil der Station als öffentliche Veloparkieranlage und der andere Teil den Velos des SBB-Personals zur Verfügung stehen soll.

Die Velostation bietet 96 Velos Platz. Davon sind 6 Plätze für E-Bikes ausgerüstet. Zusätzlich stehen eine Luftpumpe, Schliessfächer und eine Waschanlage zur Verfügung. Aufgrund der Lage und der begrenzten Platzverhältnisse wird die Velostation ohne permanent anwesendes Personal betrieben. Den Zutritt erhält man über ein automatisches Türöffnungssystem, das mit der berührungsfreien RFID-Technik funktioniert. Dank Videoüberwachung fühlen sich die Benutzer/innen sicher. Die Velostation hat insgesamt 255'000 CHF gekostet, inklusive Vorprojekt und Projektierung.

Die Velostation wird von der Organisation Velopass betreut, die bereits das Veloverleihsystem in Lausanne betreibt. Die Betreuung wurde aufgrund einer Ausschreibung vergeben. Vorerst werden nur Monats- und Jahresabonnemente verkauft. Der Verkauf von Einzeleintritten wäre sowohl administrativ als auch technisch zu aufwändig und zu teuer gewesen. Werden Einzeleintritte künftig vermehrt gewünscht, kann das Zutrittsystem angepasst werden.





03

BILANZ DER ERSTEN MONATE

Trotz der Eröffnung im Winter wurden 30 % der Abonnemente in den ersten vier Betriebsmonaten verkauft. Auffällig sind die vielen parkierten hochwertigen Velos. Dies deutet darauf hin, dass die Velostation Kundinnen und Kunden anzieht, die vorher nicht mit dem Velo an den Bahnhof fuhren. Aufgrund der Erfahrungen aus der ersten Betriebszeit wurden nebst Kleinigkeiten die Signaletik in den Innenräumen und bei den Zugängen verbessert.

ZUKUNFT

In den Vorprojektstudien wurde die Wichtigkeit zweier Velostationen betont. Mit grundlegenden Umbauarbeiten des Bahnhofs Lausanne soll die gesamte Veloparkierung am Bahnhof neu organisiert sowie ein neuer Standort für die bestehende nördliche Station gesucht werden. Diese dient als Prototyp für die künftigen Stationen und konnte dank der guten Zusammenarbeit aller Beteiligten schnell und kostengünstig realisiert werden.

01-03 Velostation Lausanne

VELOPARKIERUNG

MERKBLATTREIHE DES KANTONS ZÜRICH

VIKTORIA SLUKAN, KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR, KANTON ZÜRICH

Eine bedarfsgerechte, attraktive und hochwertige Veloparkierung ist nebst einem guten Veloroutennetz ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung. Die Anforderungen der Velofahrenden haben aufgrund teurer Velos, beispielsweise E-Bikes, zugenommen.

Die Situation auf den Veloabstellplätzen ist bekannt: entweder die Veloparkierungsanlage ist masslos überlastet oder die Anlage ist nicht ausgelastet. Dies mag verschiedene Gründe haben. Hochwertige Veloparkierung ist ein Thema, das weit über den Veloabstellplatz hinausreicht. Mittlerweile gibt es unterschiedliche und umfangreiche Unterlagen zum Thema Veloparkierung.

MERKBLATTREIHE VELOPARKIERUNG DES KANTONS ZÜRICH

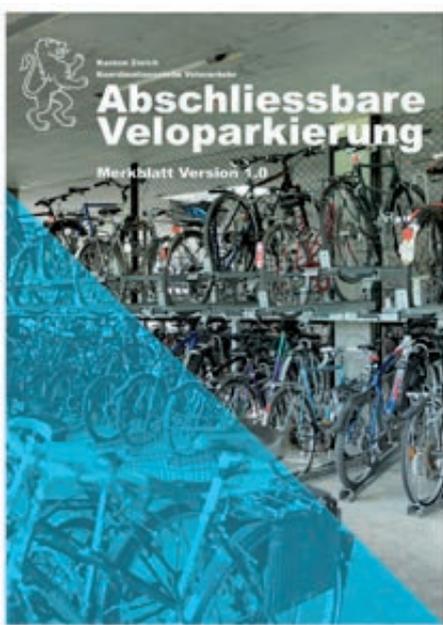
Die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich hat mit Unterstützung des Büros planum biel ag die wichtigsten Aspekte der Veloparkierung in Merkblättern zusammengefasst. Die Blätter informieren Bauherrschaften, Planer und Gemeinden über die Anforderungen der Veloparkierung und liefern Antworten auf Fragen zu den verschiedenen Nutzungsbereichen oder Parkiersystemen und bieten Hilfestellung für die Dimensionierung der Anlagen. Sie sollen helfen, die Veloparkierung frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Damit können unbefrie-

digende Lösungen und wildes Parkieren von Velos vermieden werden. Die Merkblätter basieren einerseits auf den VSS Normen SN 640065_2011, «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen», SN 640066_2011, «Parkieren – Projektierung von Veloparkierungsanlagen» sowie dem Handbuch des ASTRA «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» andererseits.

Die Koordinationsstelle Veloverkehr hat sechs Merkblätter zu verschiedenen Nutzungen und eine Empfehlung für die Normierung der Velopflichtabstellplätze in Bau- und Zonenordnungen veröffentlicht. Ein weiteres Merkblatt behandelt die abschliessbaren Veloparkierungsanlagen.

Folgende Merkblätter können unter www.velo.zh.ch/downloads heruntergeladen werden:

- Veloparkierung für Wohnbauten
- Veloparkierung für Schulen
- Veloparkierung im öffentlichen Raum
- Veloparkierung für Gewerbe, Verkauf und Dienstleistung
- Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen
- Veloparkierung für Freizeitanlagen
- Abschliessbare Veloparkierung
- Empfehlung für die Normierung von Velopflichtabstellplätzen



01





02



03

Mit den Merkblättern werden Qualitätsstandards kommuniziert. Dadurch verbessert sich einerseits die Qualität von Einzelmassnahmen: Akteure erzielen Konsens über das zu erreichende Qualitätsniveau. Andererseits verbessert sich die Qualität des Gesamtsystems: Akteure koordinieren ihre Aktivitäten, Lücken werden gezielt festgestellt und aufeinander abgestimmt behoben.

WAS MACHT EINE GUTE VELOPARKIERUNG AUS
 Eine hochwertige und attraktive Veloparkierung wird von den Velofahrenden breit akzeptiert und genutzt. Eine gute Veloparkierung ist auf die Nutzungen und Nutzerbedürfnisse ausgelegt. Generell und für alle Veloparkierungsanlagen gilt, dass sie leicht und fahrend erreichbar und wenn möglich gedeckt sind. Geeignete Parkiersysteme bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren.

Einzig die Ausgestaltung der einzelnen Veloparkierungsanlagen bei verschiedenen Nutzungen ist unterschiedlich. So werden bei Wohnbauten wie auch bei Freizeitanlagen Kurz- und Langzeitparkplätze benötigt, da Anwohner unterschiedliche Parkdauer haben. Bei Schulanlagen sowie Bahnhöfen mit sehr vielen Velos eignet sich ein Parkiersystem, welches ein platzsparendes und ordentliches Parkieren ermöglicht. Dazu kommt, dass in öffentlichen Räumen verschiedene Ansprüche koordiniert werden müssen.

Bei allen Veloparkierungsanlagen ist der Unterhalt ein Thema. Die Anlagen müssen instand gehalten werden, was eine regelmässige Reinigung und Reparatur bedeutet. Kaputte Velos und «Velo-leichen» sind zu entfernen. Mit Kontrolle und Information muss verhindert werden, dass Motorräder und Roller die Veloparkplätze belegen.

Alle diese Anforderungen, Angaben zu Bedarfsermittlung, Gestaltung, Parkiersysteme sowie Kosten- und Flächenbedarf werden in den Merkblättern zusammengefasst und liefern allen beteiligten Stellen erste Angaben, welche im Handbuch und in den Normen weiter vertieft werden können.

ABSCHLIESSBARE VELOPARKIERUNGSANLAGEN
 Der Anteil an wertvollen Velos steigt und ihre Besitzer/innen möchten diese sicher abstellen, E-Bikes eventuell aufladen oder Regenschutz und Velohelm sicher aufbewahren können. Abschliessbare Veloparkierungsanlagen begrenzen den zutrittsberechtigten Personenkreis und bieten die erforderliche

01 Merkblattreihe Veloparkierung der Koordinationsstelle Veloverkehr
 02 Velostation Bahnhof Dübendorf
 03 Bike+Ride Bahnhof Glattbrugg

Sicherheit bezüglich Diebstahl und Vandalismus. Die Nutzer/innen der abschliessbaren Anlagen parkieren ihre Velos meist für längere Zeit – tagsüber, nachts oder am Wochenende. Insbesondere ÖV-Benutzer nutzen abschliessbare Veloparkierung an den Bahnhöfen. Liegen diese nahe bei den Zielorten (z.B. Perrons), sind sie gut und sicher, vom Strassennetz bzw. von den Haupt-Veloverkehrsrouten her fahrend erreichbar und distanzmässig gegenüber Auto- und Motorradparkplätzen bevorzugt, werden die Anlagen auch rege benutzt. Abschliessbare Anlagen sind zwingend in ein Gesamtkonzept zur Veloparkierung im entsprechenden Perimeter zu integrieren (lokale / regionale Gesamtplanungen). Ein solches Konzept beinhaltet in der Regel einen Mix aus verschiedenen Anlagentypen sowie Langzeit- und Kurzzeitparkierung. Im Rahmen der Planung sind die Nutzeranforderungen zu ermitteln sowie der Bedarf zu analysieren.

Die wichtigsten Merkmale abschliessbarer Veloparkierungsanlagen sind der Schutz vor Diebstahl und Vandalismus wie auch vor Witterung in Form eines geschlossenen Raums mit Dach. Eine transparente Konstruktion und gute Beleuchtung erhöhen die subjektive Sicherheit der Nutzer/innen. Eine Tür mit Schlüssel oder ein elektronisches Zutrittssystem regelt den Zugang. Eine einfache und komfortable Bedienung des Zutrittssystems sowie die klare Erkennbarkeit des Angebots erhöht die Benutzerfreundlichkeit. Der Komfort wird zusätzlich durch ein geeignetes Veloparkierungssystem und zusätzliche Freiflächen für Spezialvelos erhöht.

Die Grundinfrastruktur von abschliessbaren Veloparkierungsanlagen kann ergänzt werden mit Schliessfächern, Pumpstation, Reparaturwerkstatt, Reinigungsservice, Stromanschluss für Elektrovlos und Umkleidekabinen / Duschen / WC. Dies entspricht dann eher einer Velostation.

Velostationen bieten weitere Dienstleistungen an wie Veloverleih, Hauslieferdienst, Kurierdienst, Mobilitätsberatung und Cafébar.

BEISPIELE ABSCHLIESSBARER VELOPARKIERUNGSANLAGEN KANTON ZÜRICH

Die Koordinationsstelle Veloverkehr führte im Oktober 2013 eine praxisnahe Fachveranstaltung zum Thema durch. Es wurden drei unterschiedliche, abschliessbare Veloparkierungsanlagen in Pfäffikon ZH, Stettbach und Glattbrugg besichtigt. Expertinnen und Experten der Standortgemeinden berichteten aus erster Hand über ihre Erfahrungen mit der jeweiligen Lösung. Folgende Punkte wurden im Detail erörtert: Erfahrungen im Allgemeinen, technische Umsetzung, Erkenntnisse aus dem alltäglichen Betrieb, Unterhalt sowie die Erwartungshaltung der Velofahrenden. Die Teilnehmenden sollen möglichst schnell und einfach alle relevanten Informationen für eine optimale, abschliessbare Veloparkierungsanlage zur Hand haben. Die Dokumentation und Präsentationen zu abschliessbaren Veloparkierungsanlagen können unter www.velo.zh.ch heruntergeladen werden.

EMPFEHLUNGEN FÜR DIE GEMEINDEN

Da die Veloparkierung meist keine kantonale Aufgabe ist sondern auf der kommunalen Ebene umgesetzt wird, empfiehlt die Koordinationsstelle Veloverkehr den Gemeinden im Kanton Zürich, die Merkblätter in einer frühen Planungsphase zu konsultieren.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) regelt in den §§ 242 bis 246 die Abstellplätze für Verkehrsmittel. § 242 PBG hält fest: «Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze für Verkehrsmittel, insbesondere für Motorfahrzeuge, fest, die nach den örtlichen Verhältnissen, nach





05

dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnutzung und Nutzweise des Grundstücks für Bewohner, Beschäftigte und Besucher erforderlich sind.» Die Koordinationsstelle Veloverkehr hat einen Vorschlag für die Bauvorschriften mit Angaben zu Richtwerten nach Nutzungsintensität und Geschossfläche ausgearbeitet. Um ein bedarfsgerechtes Angebot sicherzustellen, empfiehlt die Koordinationsstelle Veloverkehr den Städten und Gemeinden des Kantons Zürich, in ihren Bauvorschriften für unterschiedliche Nutzungen Mindestanforderungen an Veloparkierung festzulegen bzw. die Vorschriften zu ergänzen. Dabei sollte die Zahl, Anordnung, Gestaltung und Sicherstellung von Veloabstellplätzen geregelt werden.

Kantonsintern werden die Merkblätter für Vorprüfungen und Beurteilungen von Planungen verwendet.

ERFAHRUNGEN MIT DEN MERKBLÄTTERN

Die Merkblätter wurden erstmals im Rahmen der 1. Zürcher Velofachtagung im Oktober 2012 vorgestellt und abgegeben. Gemeinden, Architekten und Bauherrschaften erhalten damit Hilfestellung bei der Planung, Realisierung und dem Betrieb von Veloparkierungsanlagen. Die Merkblätter werden von Planungs- und Architekturbüros, Gemeinden aber auch von kantonalen Stellen rege verwendet und haben sich als ein wertvolles Arbeitsmittel erwiesen.

LINKS:

- Veloförderung Kanton Zürich: www.velo.zh.ch
- Merkblätter Veloparkierung: www.velo.zh.ch/Downloads
- Hersteller und Händler von Veloabstellanlagen: www.velostation.ch/de/dokumente/
- Abschliessbare Veloparkierungsanlagen Kanton Zürich: http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/velo/wissenstransfer_support/anmeldung_fachveranstaltung.html

04 Kombinierte Veloparkierungsanlage Bahnhof Stettbach
 05 Abschliessbare Veloparkierungsanlage am Bahnhof Pfäffikon

BASELS EINSATZ FÜR DEN VELONACHWUCHS

STUDIE ZUR VELONUTZUNG JUGENDLICHER IM KANTON BASEL-STADT

MARTIN DOLLESCHEL, AMT FÜR MOBILITÄT, KANTON BASEL-STADT

In der Schweiz fahren immer weniger Jugendliche mit dem Velo. Das Amt für Mobilität in Basel ging mit einer Studie auf Ursachenforschung. Die Ergebnisse bestätigen, dass der Verbesserung der Veloinfrastruktur eine Schlüsselrolle zukommt. Weitere Ansatzpunkte liegen im Freizeitverkehr, in der Rolle von Eltern und Freunden sowie in Übungsräumen, die freies Fahren losgelöst von Verkehrsregeln erlauben.

JUGENDLICHE BRINGEN ES AUF DEN PUNKT

Wer könnte bessere Einblicke in die Mobilitätsentscheidung von Jugendlichen geben als die Jugendlichen selbst? In zehn Halbklassen unterschiedlicher Schultypen wurde das Velo zur Diskussion gestellt. Welche Vorzüge hat das Velo? Wie überzeugen andere Verkehrsmittel? Was muss für das Velo getan werden? Die 12- bis 17-Jährigen brachten es – zum Teil sehr deutlich – auf den Punkt.

PRAKTISCH, GEMÜTLICH UND SOZIAL – ÖV ÜBERZEUGT

Als einer der wichtigsten velohemmenden Faktoren erweist sich die hohe Qualität des Öffentlichen Verkehrs in Basel. Viele Jugendliche überzeugt der ÖV als praktisches, gemütliches und schnelles Verkehrsmittel. Im Vergleich zum Velo stehen zudem die sozialen Qualitäten hervor. Hier verabredet man sich, plaudert, lernt und hört Musik. Wenn der ÖV zum Treffpunkt wird, kann daraus auch sozialer Druck erwachsen, sich für den ÖV und gegen das Velo zu entscheiden. In manchen Gruppen gilt das Velofahren dann sogar als «uncool».

STRASSENVERKEHR UND SICHERHEIT

Gegen das Velofahren spricht für viele Jugendliche der Strassenverkehr mit zum Teil rücksichtslosen Autofahrenden, von denen sie sich an den Rand gedrängt fühlen oder die ihnen den Vortritt verweigern. Unübersichtliche Kreuzungen, Schienen und Tramverkehr werden als unangenehm wahrgenommen; hier fühlen sich die Jugendlichen oft gestresst. Und auch die Unterstützung von den Eltern fehlt häufig. Die Jugendlichen verweisen darauf, dass ihre Eltern Angst hätten, wenn sie mit dem Velo zur Schule fahren. Vor allem, wenn die Eltern selbst nicht Velo fahren (können), werden die Kinder kaum ermuntert das Velo zu nutzen. Bei der Frage des Helmtragens zeigt sich sehr häufig ein Spannungsfeld des sozialen Drucks.

Es scheisst mich an mit dem Velo. Im Tram sind alle Kollegen und auf dem Velo bin ich allein.

Das Tram fährt nicht überall hin. Mit dem Velo kann man vor die Haustüre fahren.

Das Velo ist viel schneller und vor allem im Ausgang ist es sehr praktisch.

... und weil es peinlich ist, mit dem Velo in die Schule zu kommen.

Ich fühle mich mit dem Velo gestresst, weil die Autos so nah vorbeifahren, obwohl es eigentlich zu eng ist.

Wenn ich mit dem Velo fahre bekommen sie zuhause eine Krise – wegen der Unfallgefahren und so.

Ich kann gemütlich Velo fahren, wenn ich Zeit habe, und schnell fahren wenn ich keine Zeit habe – man kann sich anpassen.

Meine Mutter findet das Velo eigentlich zu gefährlich, und ich finde sie hat recht.

Velofahren kann durchaus meditativ sein. Allerdings muss man dazu den richtigen Ort finden.

Ich hasse es, wenn Autos und Trams nicht überholen können. Da muss ich mega schnell fahren und das stresst.

Ich fühle mich sicher in der Stadt, weil ich seit Kindesbeinen an mit dem Velo unterwegs bin. Velofahren ist für mich Normalität und ich überlege gar nicht mehr.

01

01 Jugendliche bringen es auf den Punkt: Velofahren in Basel ist...
02-03 Basels Ziel: Jugendliche gehen gern zu Fuss und fahren gern Velo
(Fotos: Andreas Zimmermann)

Viele Eltern verlangen das Tragen des Helms. Viele Jugendliche finden den Helm jedoch sehr unattraktiv, aber sie sehen auch einen klaren Nutzen im Helm.

PLUSPUNKTE FÜRS VELO

Die Jugendlichen schreiben dem Velofahren auch viele positive Eigenschaften zu, wie Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit. Dies ist für sie vor allem in der Freizeit wichtig, wo sie ohne Abfahrtszeiten und Umsteigen mit dem Velo einfach zum Ziel und zurück gelangen. Durch velofahrende Freunde und Eltern können Jugendliche zum Velofahren ermutigt werden. Hier zeigt sich ganz klar, in «Velofahrer-Familien» ist das Velo selbstverständlich. Interessant: Wenn es Jugendliche gewohnt sind, sich selbständig im Verkehr zu bewegen, haben sie Freude am Velofahren und kommen auch mit anspruchsvollen Verhältnissen selbstbewusst zurecht. Sie kennen die Herausforderungen im Verkehrsnetz sehr genau und wissen, an welchen Stellen sie besonders aufpassen müssen. Das hält sie aber nicht vom Velofahren ab.

ANSATZPUNKTE FÜR BASEL

Die Studie bestätigt Basels Velostrategie. Die Verbesserung der Infrastruktur ist für die Veloförderung, insbesondere von Jugendlichen, essenziell und ist unbedingt fortzusetzen. Zugleich liefert die Studie neue zielgerichtete Ansatzpunkte, damit Velofahren für Jugendliche attraktiver wird. Jugendliche wünschen sich Orte, wo sie frei, ungefährdet und entspannt fahren können. Es müssen dafür mehr Räume zum Ausprobieren und Üben des Velofahrens - auch abseits der Strasse - geschaffen werden. Das grösste Potenzial für das Velo wird in der Freizeit gesehen, wo es mit Schnelligkeit, Flexibilität und Unabhängigkeit punkten kann. Hier können zielgruppengerechte Aktionen – zum Mitmachen und Erleben – die Stärken des Velos vermitteln und den selbstbewussten Umgang fördern. Die Ansätze und Empfehlungen fliessen in die Velostrategie Basels ein.

Die Studie wurde 2012 und 2013 im Auftrag des Bau- und Verkehrsdepartements mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) von den Sozialwissenschaftlern Daniel Sauter und Kurt Wyss verfasst. Die Ergebnisse der Studie beziehen sich auf Basel. Eine französische Übersetzung der Zusammenfassung wird in Kürze zum Download angeboten.

Download der Studie:
www.mobilitaet.bs.ch/Velonutzung_Jugendl_Kt_BS_Schlussbericht.pdf



02



03

VELOFÖRDERUNG IM SCHULVERKEHR

STEVE COUCHEMAN, KOORDINATIONSSTELLE VELOVERKEHR, KANTON ZÜRICH

Die Velonutzung auf dem Schulweg ist rückläufig. Verglichen mit früher, fahren Kinder allgemein weniger Velo. Wie die Situation auf dem Schulweg im Detail aussieht, war bislang nicht bekannt. Um diesem Sachverhalt auf den Grund zu gehen, führte die Koordinationsstelle Veloverkehr eine umfangreiche Erhebung durch.

Ein Projekt aus dem Veloförderprogramm betrifft speziell die «Veloförderung im Schulverkehr» und ist als eine Massnahme gegen den Rückgang des Velofahrens bei Jugendlichen gedacht. Schulkinder sind eine besondere Zielgruppe: ihre Einstellung ist entscheidend für die künftige Velonutzung im Kanton. Ein Ziel des Projekts ist es daher, die Gründe zu evaluieren, wieso Schülerinnen und Schüler heute weniger mit dem Velo zur Schule fahren. An der Erhebung nahmen nebst den Schulleitungen der Zürcher Gemeinden auch die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei Zürich teil. Sie leisteten einen aktiven Beitrag bei der Ermittlung der Datengrundlage und lieferten wertvolle Informationen zur Velonutzung im Schulverkehr.

EIN STARKES TEAM

Dank der Zusammenarbeit des Projektteams, welches sich aus Mitarbeitern des Volksschulamts, der Verkehrsinstruktion

der Kantonspolizei, Pro Velo und der Koordinationsstelle Veloverkehr zusammensetzte, war es im Evaluationszeitraum (März - Juni 2013) möglich, Antworten auf folgende Fragen zu erhalten:

- Verkehrsmittelwahl und Velonutzung der Schülerinnen und Schüler
- Regelungen der Schulen bezüglich Velonutzung
- Infrastruktur im direkten Umfeld des Schulhauses
- hauptsächliche Schulwegverbindungen im ganzen Einzugsgebiet der Schule
- bestehende Velofördermassnahmen
- Haltung gegenüber der Veloförderung im Schulverkehr

Der Rücklauf seitens Schulleitungen betrug 46 %, d.h. 231 von 506 Schulleitungen haben an der Umfrage teilgenommen. Seitens Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei betrug der Rücklauf 98 % (496 Schulen). Der hohe Rücklauf unterstreicht die Bedeutung des Themas für die Kantonspolizei.

Die Gegenüberstellung der Daten des Bundesamtes für Statistik zeigt, dass die teilnehmenden 231 Schulen hinsichtlich der Kriterien «Gemeindetyp», «Gemeindegrösse», «Schulstufe» und «Schulgrösse» die Gesamtheit der öffentlichen Schulen im Kanton Zürich abbilden.



01

WICHTIGE ERKENNTNISSE

Im Zentrum der Erhebung standen die Verkehrsmittelwahl der Schulkinder sowie die Faktoren, welche diese Wahl beeinflussen. Daraus konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg variiert je nach Gemeinde stark. Der kalkulierte Mittelwert beträgt 17.9 %. Die restlichen Schülerinnen und Schüler legen ihren Schulweg wie folgt zurück: zu Fuss 58.3 %, fahrzeugähnliche Geräte 9.2 %, ÖV 8.8 %, Elterntaxi 4.5 %, Mofa 1.3 %.
- In Oberstufen ist die Nutzung des Velos auf dem Schulweg markant höher als in der Unter- und Mittelstufe. Es lässt sich erkennen, dass das Velo in ländlichen Gegenden vermehrt eingesetzt wird, um den Schulweg zu den Oberstufenschulhäusern zurückzulegen.

Die Nutzung des Velos auf dem Schulweg hängt von verschiedenen Faktoren ab. Um herauszufinden, was die Nutzung begünstigt oder hemmt, wurden verschiedene Faktoren analysiert und einander gegenübergestellt.

- Es lässt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Länge des Schulwegs und der Häufigkeit der Velonutzung feststellen. Für Kinder mit einem langen Schulweg ist das Velo die erste Wahl.
- Bei rund einem Drittel der Unter- und Mittelstufen wurden Regelungen erlassen, welche die Velonutzung einschränken oder den Kindern die Anfahrt mit dem Velo verbieten. Bei Oberstufenschulen sind solche Weisungen nicht vorhanden. In diesem Kontext muss beachtet werden, dass Regelungen hinsichtlich minimaler Schulweg-längen die Velonutzung drastisch reduzieren (siehe Box «Rechtliche Aspekte des Schulwegs»).
- Die Velonutzung wäre ca. 5 % höher, wenn kein ÖV- oder Schulbusangebot bestehen würde.
- Eine positive Haltung seitens Schulleitungen und Lehrpersonen begünstigen die Velonutzung. An Schulen mit einer eher negativ geprägten Haltung nimmt der Anteil der Kinder, welche mit dem Velo zur Schule fahren, massiv ab. 104 der 232 teilnehmenden Schulleitungen sind der Meinung, dass sich gezielte Fördermassnahmen lohnen. 52 könnten sich sogar vorstellen, das Errichten eines Veloparcours auf dem Pausenplatz zu unterstützen. Mitte September 2013 wurde der erste kantonale Veloparcours in Unterengstringen eröffnet. Der Parcours bietet Schulkindern die Möglichkeit, sich auf spielerische Art und Weise in einer geschützten Umgebung mit der Signalisation auf den Strassen vertraut zu machen und Fahr-Praxis zu erlangen.

BEDEUTUNG DER VELOFÖRDERUNG IM SCHULVERKEHR

Die Veloförderung im Schulverkehr hat für die Koordinationsstelle Veloverkehr einen hohen Stellenwert. Dies hängt damit zusammen, dass Kinder, welche das Velofahren früh lernen, ihr eigenes Mobilitätsverhalten schneller entwickeln und dabei auch lernen, sich im Verkehrsgefüge korrekt einzugliedern. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass sie auch später das Velo für verschiedene Zwecke nutzen werden.

Velofahren erhöht die Denkfähigkeit und steigert die Leistungsfähigkeit. Das Velo ist nicht nur ein Spassgerät, es ist vor allem ein gesundes und schnelles Fortbewegungsmittel, wel-



ches die Selbstkompetenz, die Wahrnehmung sowie die sozialen Kontakte fördert. Wird der Schulweg aktiv mit dem Velo oder zu Fuss zurück gelegt, sind Schulkinder optimal auf den Unterricht vorbereitet und das konzentrierte, ruhige Arbeiten wird begünstigt.

(Quelle: «Gesundheitsfaktor Mobilität», VCÖ-Schriftenreihe 2012, Wien)

WEITERES VORGEHEN

In der nächsten Projekt-Phase werden mögliche Ansätze in Form eines Ideenbaukastens ggf. auch Empfehlungen für die verschiedenen Stellen erarbeitet und mit diesen abgestimmt.

RECHTLICHE ASPEKTE DES SCHULWEGS

Obschon die Verantwortung für den Schulweg gemäss § 66 der Volksschulverordnung in der Verantwortung der Eltern liegt, erlassen viele Schulen mehr oder weniger verbindliche Regelungen betreffend Verkehrsmittel, mit welchen die Kinder zur Schule kommen dürfen. Viele dieser Regelungen sind Jahrzehnte alt, stehen in einer Tradition und werden, solange kein Anlass besteht, auch nicht in Frage gestellt. Der folgende Auszug aus der Volksschulverordnung § 66, Absatz 2 verdeutlicht, dass hier Missverständnisse vorliegen: «Die Verantwortung für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern» .

01-02 Veloparcours auf dem Schulhausplatz in Unterengstringen

RAD- UND FUSSWEG STAMPAWEG

NEUBAU EINER FUSS- UND VELOVERKEHRSVERBINDUNG IN DER STADT CHUR

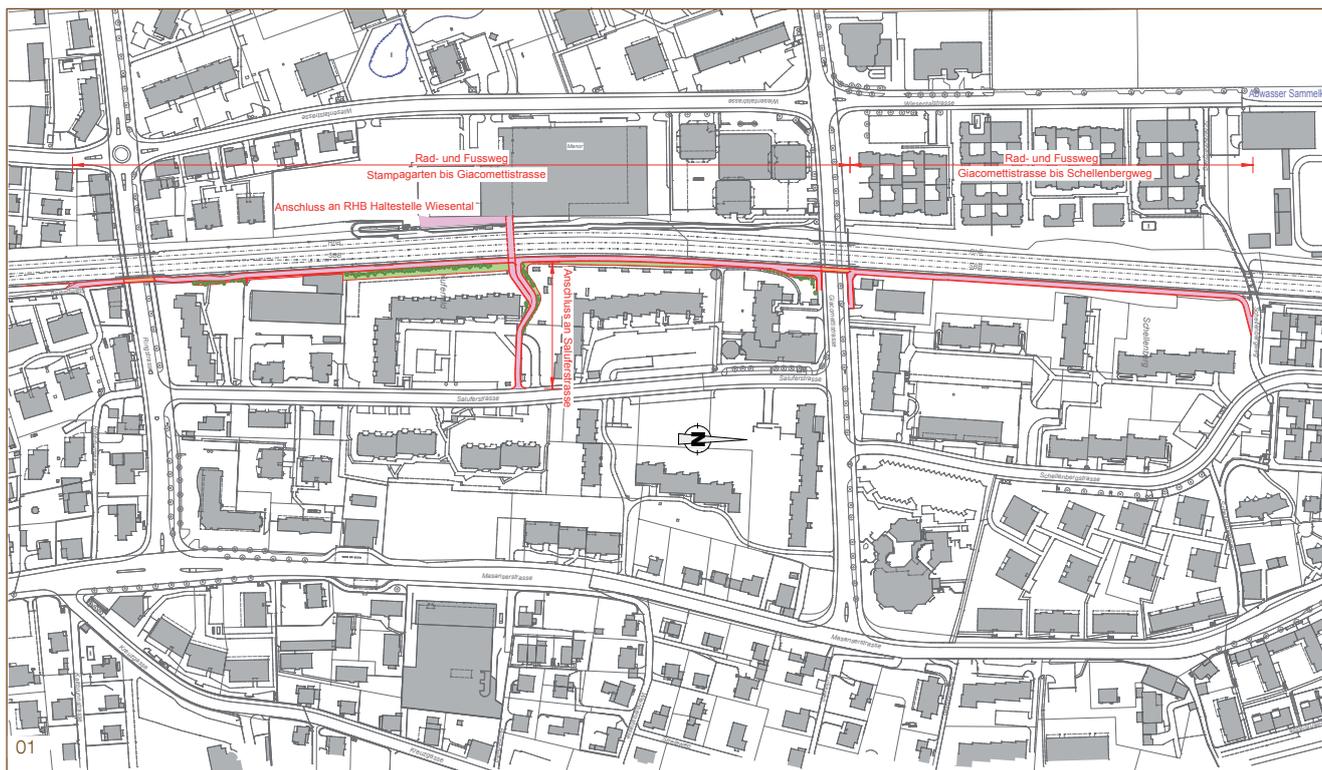
ROLAND ARPAGAUS UND MANUELA REMSE, TIEFBAU- UND VERMESSUNGSAMT STADT CHUR

Der neue «Stampaweg» entlang dem SBB-Bahndamm ist mit den Querverbindungen 1'000 m lang und 2.80 m breit. Er macht den Langsamverkehr in der Stadt Chur wesentlich attraktiver, sicherer und komfortabler, können doch nun Fussgänger und Velofahrerinnen die Ringstrasse, eine der städtischen Hauptverkehrsachsen, sowie die Giacomettistrasse, eine stark frequentierte Sammelstrasse, via Holzbrücken überqueren. Dazu kommt die neu realisierte Unterführung als zusätzliche Erschliessung der RhB-Haltestelle Wiesental sowie der direkte Zugang zum Einkaufszentrum Manor Wiesental. Der neue Rad- und Fussweg schliesst an die Alexanderstrasse an und ist damit eine sichere Verbindung ins Stadtzentrum und ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung «Velostadt».

Die Bauarbeiten wurden in zwei Etappen ausgeführt und beinhalteten in der Etappe 1 (Ausführung 2012) den Rad- und Fussweg, welcher in Zusammenhang mit der Lärmschutzwand SBB erstellt worden ist. Durch diese Zusammenarbeit und Ko-

ordination mit der SBB konnte die Stadt von den Synergien der gemeinsamen Baustelle und der Baukosten profitieren. Nachdem die Baupiste der Bauarbeiten «Lärmschutzwand SBB» zur Verfügung stand, wurden am 13. August 2012 die Bauarbeiten für den Rad- und Fussweg in Angriff genommen. Nach nur viermonatiger Bauzeit, unter grossem Einsatz aller beteiligten Unternehmungen, konnte die für die Stadt wichtige und im Generellen Erschliessungsplan (GEP) vorgesehene Rad- und Fusswegverbindung am 19. Dezember 2012 in Betrieb genommen werden. Der Weg entlang dem SBB-Bahndamm ist 2.80 m breit und 650 m lang. Es werden eine städtische Hauptverkehrsachse (Ringstrasse) und eine Sammelstrasse (Giacomettistrasse) mittels Holzbrücken überquert. Die Verlängerung des Weges in Richtung Stadtzentrum verläuft ab der Stampastrasse über die Alexanderstrasse bis zum Bahnhof und wird dort durch die Begegnungszone bis zum Postplatz weiter geführt.

01 Situation Rad- und Fussweg Stampagarten - Schellenbergweg
02-09 Bilder Radweg Etappe 1, vorher - nachher



VORHER



NACHHER





10

Für die Beleuchtung des Weges setzte die IBC Energie Wasser Chur auf eine innovative Beleuchtungssteuerung des Churer Start-Up Unternehmens esave. Die «intelligenten» Lampen sind mit Bewegungssensoren ausgerüstet, welche die Beleuchtung, bei sich nähernden Fussgängerinnen oder Velofahrern etappenweise einschaltet. Sobald die Person weitergeht resp. weiterfährt und keine Bewegung mehr im Bereich der einzelnen Leuchten stattfindet, werden sie wieder abgedimmt. Der Fussgänger oder die Velofahrerin befindet sich immer im Licht. Dies schafft Sicherheit, spart bis zu 90 % Energie, verlängert die Lebensdauer der Leuchtmittel und ist ein aktiver Beitrag gegen die Lichtverschmutzung.

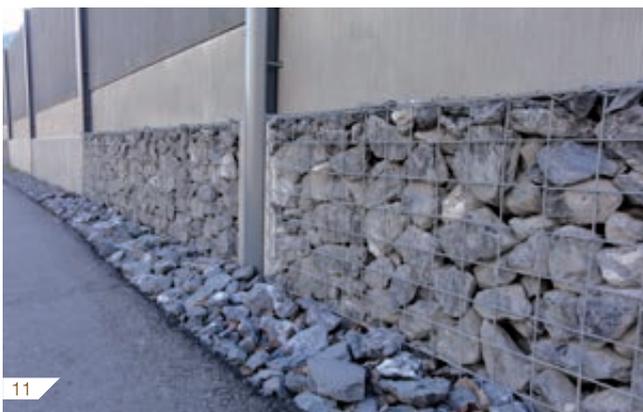
Mit Unterstützung der SBB und in Zusammenarbeit mit der Abteilung Freiraumplanung wurden die ökologischen Aufwertungsmassnahmen und die Förderung des Lebensraums von Amphibien und Reptilien umgesetzt. Dies war, nebst den Heckenersatzmassnahmen, insbesondere im Bereich entlang der Bahngleise, von grösster Wichtigkeit. Dafür wurde zwischen den Lärmschutzwänden und dem asphaltierten Rad- und Fussweg ein Zwischenraum mit losem Material von ca. 50 cm auf der gesamten Länge erstellt. Die Öffnungen im Boden unter der Lärmschutzwand erlauben die Zirkulation der Reptilien

zwischen Bahngleisböschung und Seite Radweg. Im Bereich des Fundaments wurde mit Steinkörben gearbeitet, welche die Reptilien von Ost / West je nach Sonnenstand durchdringen können.

Die Bauetappe 2 wurde 2013 (April - Juni) realisiert. Die RhB-Haltestelle «Wiesental» ist mittels einer Wegunterführung erschlossen worden. Mit dieser direkten Anbindung sind das Wohnquartier Salufer sowie angrenzende Quartiere (Schellenberg, Masans, Stampagarten) mit der RhB-Haltestelle und dem Einkaufszentrum Manor Wiesental für Fuss- und Veloverkehr erschlossen worden. Die Unterführung der beiden SBB-Gleise und dem RhB-Gleis ist 25 m lang und 3.50 m breit.

Als Baugrubensicherung für den späteren Aushub wurden zuerst beidseitig entlang der Unterführung Spundwände (Stahlrassen) in eine Tiefe von ca. 6 m sowie unmittelbar unter den Gleisen 16 m lange Stahlträger einviertelt. Danach wurden

-
- 10 Holzbrücke
 - 11 Zwischenraum mit losem Material für Amphibien und Reptilien
 - 12 Öffnungen für Zirkulation der Reptilien
 - 13-14 Einbau der Betonfertigelemente
 - 15-16 Neubau Rad- und Fussweg Giacomettstrasse - Schellenbergweg



11



12

die bestehenden Gleise getrennt und Hilfsbrücken eingesetzt. Aus Sicherheitsgründen mussten diese Arbeiten während der Sperrung der SBB- und RhB-Gleise vollumfänglich in der Nacht ausgeführt werden. Sämtliche Fahr- und Speisleitungen im Baustellenbereich wurden abgestellt. Ende April wurden die vorfabrizierten Betonelemente mit einer Breite von 3.50 m und einer Höhe von 2.50 m (Lichtmasse) in sieben Elementen angeliefert und versetzt. Schlussendlich wurden die Leerräume hinter den vorfabrizierten Betonelementen der Wegunterführung mit Schottermaterial hinterfüllt, die drei Hilfsbrücken ausgebaut und mit dem Einbau des vorbereiteten Gleisjochs die Arbeiten im Gleisbereich abgeschlossen. Die Anwohnerinnen und Liegenschaftsbesitzer haben für diese lärmintensiven Nachtarbeiten sehr grosses Verständnis aufgebracht.

Die komplexen Nachtarbeiten stellten für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung und Belastung dar. Umso erfreulicher ist es, dass die Arbeiten unfallfrei abgeschlossen werden konnten.



13

Die Gesamtkosten für die Stadt (für beide Etappen) beliefen sich auf CHF 490'000.-.

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprojekts Phase 1, welches vom Bund finanziell unterstützt wird. Ebenfalls wurde es von Seiten Tiefbauamt Graubünden (Fachstelle Langsamverkehr), Amt für Energie und Verkehr (Bereich öffentlicher Verkehr), Rhätische Bahn (RhB) sowie Maus Frères S.A. (Einkaufszentrum Manor Wiesental) finanziell unterstützt. Die Gesamtkosten für den Neubau Rad- und Fussweg mit Unterführung, Querverbindungen und Anschlussbauwerken belaufen sich auf CHF 3.1 Mio.



14

NEUBAU RAD- UND FUSSWEG GIACOMETTISTRASSE – SCHELLENBERGWEG (300 M)

Das Projekt «Neubau Rad- und Fussweg Giacomettistrasse - Schellenbergweg» wurde am 26.02.2013 vom Stadtrat genehmigt.

Die Bauarbeiten starteten am 13. Mai 2013 beim Anschlusspunkt Giacomettistrasse und konnten bis zur Eröffnung vom 21. Juni abgeschlossen werden. Der Stampaweg wurde um 350 m verlängert und mit neu total 1'000 m in Betrieb genommen.

Der Stampaweg ist ein attraktiver und sicherer Rad- und Fussweg, welcher Teil der nationalen Radwegroute 2 ist und

eine wirkliche Alternative zur verkehrsreichen Masanserstrasse darstellt.

Diese neue über 1'000 m lange Rad- und Fusswegverbindung zwischen dem Stadtzentrum und Chur Nord wird rege benutzt. Dies zeigen bereits heute die vielen positiven Rückmeldungen.



15



16

QUALITÄTSOFFENSIVE VELOLAND 2030: DIE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE ZUKUNFT

LUKAS STADTHERR UND BRUNO HIRSCHI, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL

Das Veloland Schweiz mit seinen neun nationalen und 54 regionalen Routen erfreut sich grosser Beliebtheit. Das Routennetz wird laufend überprüft und verbessert, zusammen mit den Kantonen, Städten und Gemeinden. Mit dem Programm Veloland 2030 hat Schweiz-Mobil einen wichtigen Schritt gemacht, um künftig neben einer guten Koordination und Kommunikation auch eine konkurrenzfähige Velo-Infrastruktur für Alltag und Freizeit bereitstellen zu können. Dies ist nur möglich, wenn Synergien mit anderen Programmen konsequent genutzt werden.

WARUM VELOLAND 2030?

Die neun nationalen Routen von Veloland Schweiz wurden 1998 von Bundesrat Ogi eröffnet. Damit wurden in der Schweiz erstmals signalisierte Velorouten systematisch mit dem öffentlichen Verkehr und Dienstleistungen wie Übernachtungen, Mietvelos, Routenführern und buchbaren Angeboten verknüpft. Auf

den nationalen Routen werden jährlich ca. 150 Mio. Kilometer gefahren und ein Umsatz von ca. CHF 130 Mio. pro Jahr erzielt. Von 2004 bis 2008 wurde dieses Netz mit über 50 regionalen Routen ergänzt. Damit umfasst das Veloland Schweiz heute ein Routennetz von ca. 12'000 km Länge, welches zu ca. 90 % von der Schweizer Bevölkerung genutzt wird.

Damit das Routennetz bis 1998 umgesetzt werden konnte, musste die Durchgängigkeit oft höher gewichtet werden als die optimale Wegqualität. Grundlage bildete das bestehende Strassen- und Wegenetz, es musste in vielen Fällen auf stark befahrene oder wenig attraktive Strassen und Wege zurück gegriffen werden. Neue Wege konnten nur in Einzelfällen gebaut werden. Zudem führte das Siedlungs- und Verkehrswachstum seit 1998 auf diversen Strecken zu einer Verschlechterung der Sicherheit und Attraktivität.

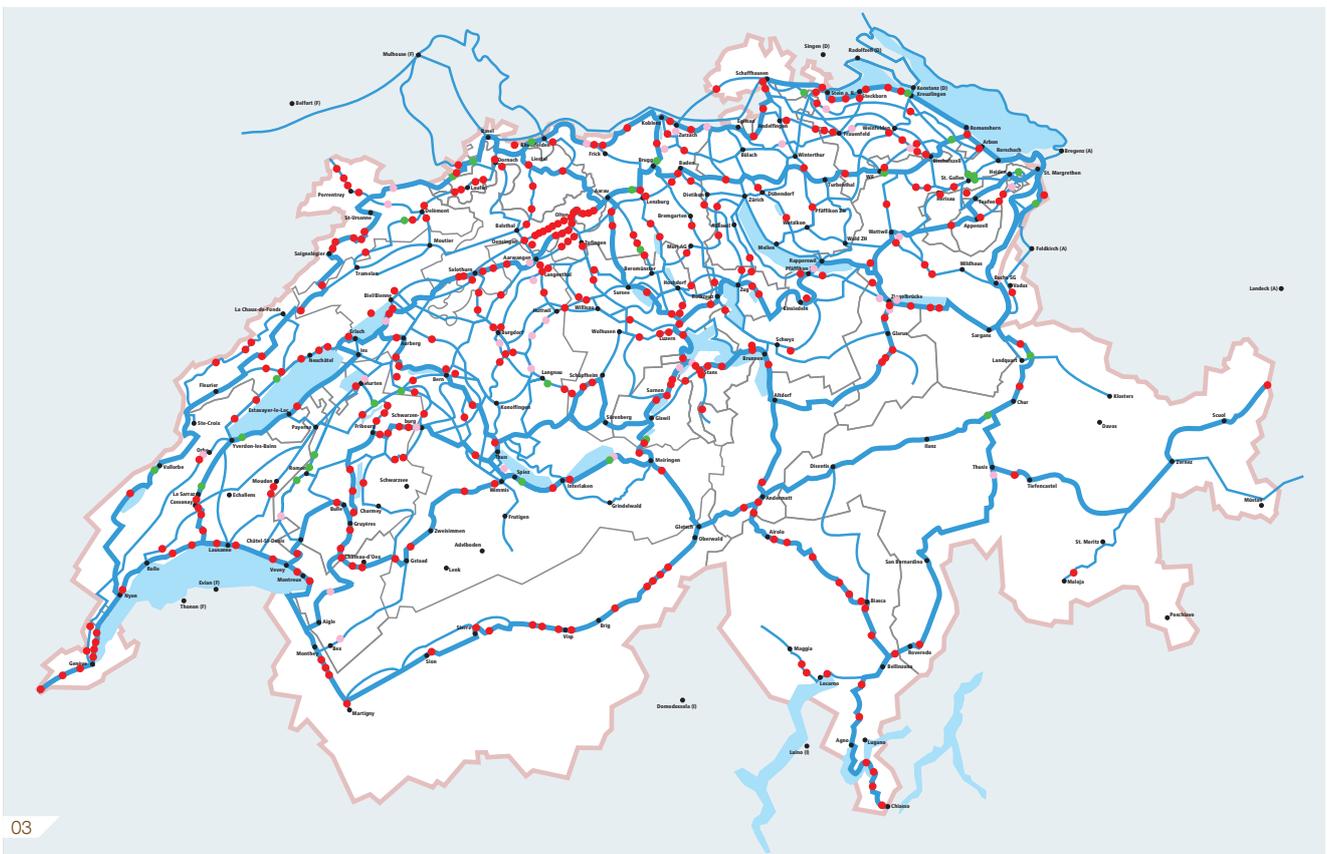
Die Qualität der Routeninfrastruktur ist für die Nutzerinnen und Nutzer von Veloland Schweiz von zentraler Bedeutung. Deshalb wurde bereits ab 1998 ein Gefahrenstellenkataster ge-



01



02



03

- 01 Wegweiser und Infotafel Schweiz Mobil
- 02 Karte Veloland-Netz (nationale und regionale Routen)
- 03 Karte Massnahmen Veloland Schweiz 2030



gehend und nachhaltig erfüllen und, wichtig, im Bereich von Agglomerationen und Siedlungen auch diejenigen für den Alltagsverkehr.

Veloland 2030 ist auch deshalb nötig, weil in vielen europäischen Nachbarländern teilweise massiv in neue und qualitativ hervorragende Veloinfrastrukturen investiert wird, nicht zuletzt auch im Bereich der Freizeit- und Tourismusrouten. Werden die Anstrengungen zur Qualitätsverbesserung des Velolandes Schweiz nicht deutlich verstärkt, besteht die Gefahr, dass Schweizerinnen und Schweizer ihre Veloferien zunehmend im Ausland verbringen bzw. ausländische Velogäste die Schweiz künftig meiden. Dies wäre nicht zuletzt aus ökonomischer Sicht sehr bedauerlich, vor allem auch deshalb, weil die Schweiz hinsichtlich Koordination, Signalisation und Kommunikation ihres nationalen Veloangebots nach wie vor führend und europaweit als Benchmark anerkannt ist.

WAS IST VELOLAND 2030?

Im Jahr 2008 hat das ASTRA gemeinsam mit der Stiftung SchweizMobil und unter Mitwirkung der Kantone und Verbände das Handbuch «Planung von Velorouten» für Alltags- und Freizeitrouten herausgegeben (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5). Es bildet die Grundlage von Veloland 2030, gerade auch in Agglomerationen und im Siedlungsbereich, wo die Routen von Veloland Schweiz häufig dem Alltags- und dem Freizeitverkehr dienen.

führt, dank dem unter Mithilfe der Kantone zahlreiche Sicherheits- und Attraktivitätsprobleme gelöst werden konnten. Diese Lösungen waren jedoch meist nur punktuell. So entspricht die Konzeption und Führung der nationalen Routen heute immer noch dem Stand von 1996. Auf dem Netz von Veloland Schweiz besteht somit unbestritten ein grosser Handlungsbedarf bezüglich Attraktivität und Sicherheit.

Aus diesem Grund wurde 2011 das Projekt Veloland 2030 lanciert. Dieses wurde vom Bundesamt für Strassen ASTRA massgeblich unterstützt. Es soll auch über längere Strecken substanzielle Verbesserungen mittels Routenverlegungen oder Neubauten bringen. Dank Veloland 2030 sollen die Routen die Anforderungen betreffend Sicherheit und Attraktivität für den Freizeitverkehr bis spätestens im Jahr 2030 möglichst durch-

In den Jahren 2011 bis 2013 wurden die nationalen und regionalen Routen von Veloland Schweiz gemäss den Anforderungen des Handbuchs überprüft. Darauf aufbauend wurde in Abstimmung mit den Kantonen ein Massnahmenkataster zur Verbesserung der Routen erarbeitet. Alle ca. 400 Vorschläge wurden, soweit möglich und sinnvoll, detailliert aufbereitet. Den Kantonen wurde damit eine Grundlage zur Verfügung gestellt, die aufzeigt, wo und wie die Routen von Veloland Schweiz verbessert werden können. Das Investitionsvolumen aller Massnahmen wird insgesamt auf ca. CHF 400-600 Mio. geschätzt.

SchweizMobil wird dieses Massnahmenkataster künftig im Rahmen seines Qualitätssicherungs- und Sicherheitsprogrammes nachführen. Gemäss Handbuch «Planung von Velorouten» wird insbesondere darauf geachtet, dass die Routen möglichst viele motorfahrzeugfreie Abschnitte enthalten, dass die Rou-





ten möglichst nahe am Routenthema verlaufen, zum Beispiel entlang von Flüssen und Seen (Rhone-Route, Rhein-Route, Aare-Route, Seen-Route etc.) und dass das Routennetz die Vernetzung von attraktiven Landschaftselementen und Sehenswürdigkeiten mit Agglomerationen und Siedlungsgebieten gewährleisten kann.

Neben der Überprüfung der bestehenden Routen wurden, soweit bekannt, auch Planungen analysiert, welche Chancen für Routenverbesserungen eröffnen. Beispiele dafür sind kantonale Richt- oder Sachpläne, Agglomerationsprogramme, Strassen-, Bahn- oder auch Meliorations- und Hochwasserschutzprojekte. Solche Prüfungen sollen auch künftig erfolgen. SchweizMobil bittet deshalb die betreffenden Stellen, sich mit der Geschäftsstelle von SchweizMobil in Bern in Verbindung zu setzen (Tel: 031 318 01 28 oder Mail: info@schweizmobil.ch), sofern das betreffende Planungsgebiet Routen von Veloland Schweiz tangiert.

Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs sollen Synergien wo immer möglich genutzt werden. Aktuelle Beispiele wie z.B. der Sachplan Velo des Kantons Bern, der Velorichtplan des Kantons Freiburg oder der Netzplan Velo des Kantons Solothurn zeigen, wie die Projekte von Veloland 2030 in die kantonalen Planungsinstrumente integriert werden können. Gerade diese Planungsinstrumente sind für die Umsetzung der Projekte von Veloland 2030 oft entscheidend.

Die Ansprechpartner der Stiftung SchweizMobil für die Projekte von Veloland 2030 sind die Kantone. Sie definieren die Verfahren zur Planung und Umsetzung der Projekte von Veloland 2030 und stellen die Schnittstellen zu den Planungsinstrumenten, Umsetzungsprogrammen (z.B. Agglomerationsprogramme) und laufenden Projekten sicher.

WIE WEITER MIT VELOLAND 2030?

Ziele und Inhalte von Veloland 2030 werden von den Kantonen unterstützt. Die Notwendigkeit einer umfassenden Qualitätsof-

fensive zugunsten der nationalen und regionalen Veloland-Routen ist unbestritten. Viele Vorschläge wurden bereits eingehend geprüft, einige Massnahmen bereits umgesetzt.

Die Zwischenbilanz von Veloland 2030 ist positiv. Klar ist aber auch, dass viele Verbesserungsvorschläge erhebliche Mittel benötigen und nicht kurzfristig umgesetzt werden können. Hierfür sind bedeutende personelle, zeitliche und finanzielle Ressourcen nötig. Damit die Ziele von Veloland 2030 erfüllt werden können, ist das Engagement verschiedener Partner auf Kantons-, Gemeinde- und Agglomerationsstufe notwendig.

Für die erfolgreiche Umsetzung von Veloland 2030 ist die Integration und planungsrechtliche Sicherung in den entsprechenden Instrumenten von hoher Bedeutung. Gelungene Beispiele wie der Sachplan Velo des Kantons Bern und der Velorichtplan des Kantons Freiburg zeigen, dass dies möglich ist.

Auch der Bund unterstützt die Umsetzung von Veloland 2030 gemäss seinen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen: Projekte im Bereich von Nationalstrassen wie Axenstrasse, Schöllenen und Brünigpass verdeutlichen, dass das Engagement des ASTRA bedeutende Verbesserungen für die Veloland-Routen bewirken kann.

04	Handbuch Planung von Velorouten
05	Wegweiser Veloland Schweiz
06	Radweg Thunersee

NETZPLAN VELO KANTON SOLOTHURN

NEUER GRUNDLAGENPLAN FÜR DAS ALLTAGS- UND FREIZEITNETZ

JULIAN BAKER, KONTEXTPLAN AG, BERN UND SOLOTHURN

Im Kanton Solothurn steht eine neue Planungsgrundlage zur Verfügung. Im neuen Kantonalen Netzplan Velo + Routen Schweiz Mobil wird das übergeordnete Alltags- und Freizeitnetz für den Veloverkehr sowie für weitere «Fortbewegungsarten mit Muskelkraft» dargestellt.

NEUES PLANUNGSINSTRUMENT

Das Planungsbüro Kontextplan konnte für den Kanton Solothurn den Grundlagenplan «Basisnetz Velo und Routen SchweizMobil» erstellen. In diesem Plan sind das übergeordnete kantonale Alltags- und Freizeitverkehrsnetz für den Veloverkehr sowie das Netz der Skating- und Kanurouten dargestellt. Er ermöglicht somit eine einfachere und transparentere Planung des (Velo-)Wegnetzes. Geplant ist zudem, den Netzplan in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Kanton und Gemeinden müssten somit in Zukunft diesen Grundlagenplan bei ihrer räumlichen Planung konsultieren.

Der Netzplan wird laufend aktualisiert und die Änderungen werden periodisch publiziert.

NETZPLANUNG IM DETAIL

Im Netzplan Velo + Routen SchweizMobil wird das Alltagsnetz, bestehend aus Strecken, und das Freizeitnetz, bestehend aus Routen, definiert:



Das **Alltagsnetz** dient in erster Linie dem Alltagsverkehr und dem Zweck «der Weg zum Ziel». Merkmale des Alltagsnetzes (bestehend aus Strecken) sind attraktive, direkte und sichere Wege, welche Wohn- und Arbeitsorte, Schulen, Einkaufseinrichtungen etc. miteinander verbinden. Das Alltagsnetz verläuft grundsätzlich auf durchgehend befestigten (asphaltierten) Strassen. Ausnahmen sind möglich, wenn das entsprechende Strassenteilstück in absehbarer Zeit befestigt wird.

PLANUNGSANSATZ

Die Netzplanung erfolgt nach folgenden Planungsansätzen:

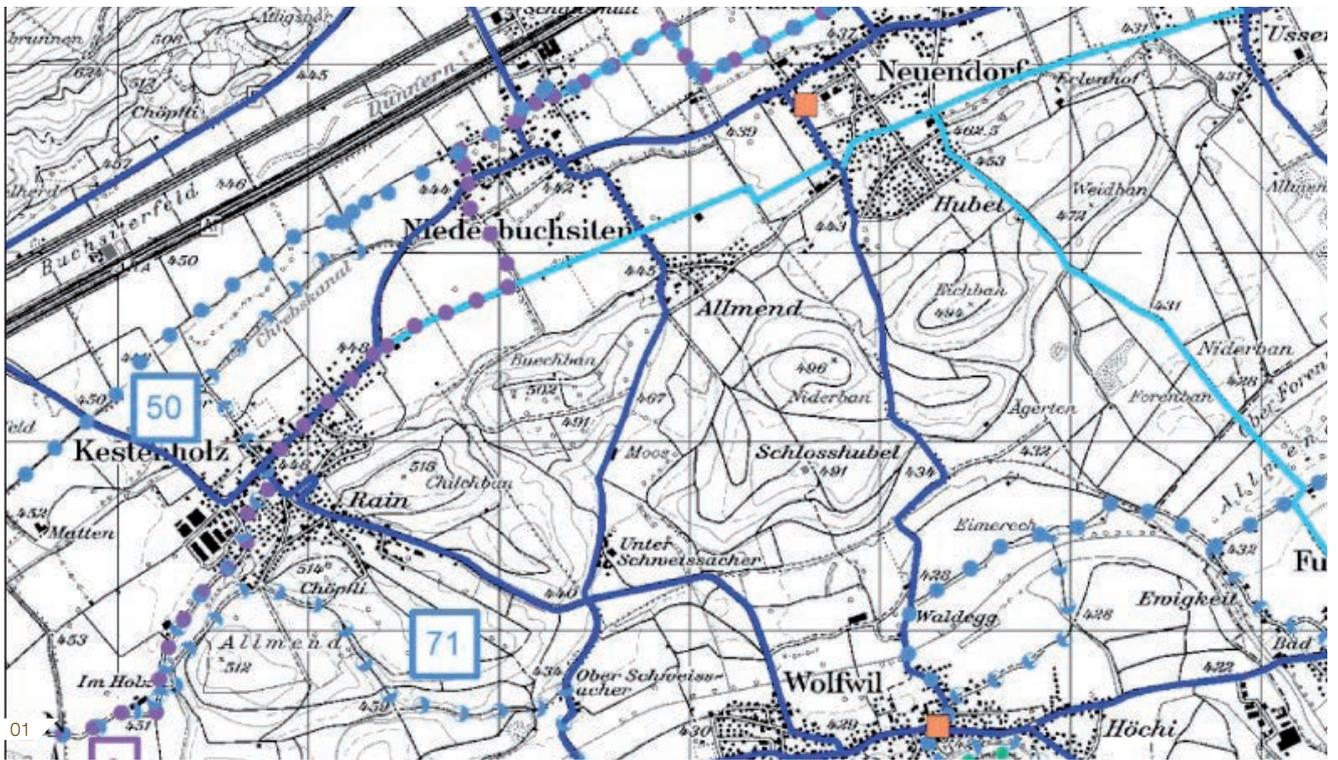
1. Kantonsstrassenbezogener Ansatz: Das Kantonsstrassenetz bildet die Basis für das Alltagsnetz für den Veloverkehr. Auf den Kantonsstrassen wurde die Führungsart nach qualitativen Kriterien festgelegt und bestimmt, ob Alternativ- sowie Ergänzungsstrecken erforderlich sind.
2. Übergeordneter, räumlicher Ansatz: Das Velonetz wurde in Bezug auf Führung und Netzdichte anhand der räumlichen Strukturen beurteilt, überprüft und ergänzt. Dies diente vor allem dem Aufzeigen von Netzlücken im Alltagsnetz und von Routenoptimierungen im Freizeitnetz.

Weiterführende Informationen und Download des Netzplans unter:

<http://www.so.ch/departemente/bau-und-justiz/amt-fuer-verkehr-tiefbau/strassenbau/langsamverkehr.html>

01 Ausschnitt aus Karte Netzplan Velo + Routen Schweiz Mobil

Das **Freizeitnetz** (bestehend aus Routen) dient hauptsächlich dem Freizeitverkehr. Es zeichnet sich durch ruhige, sichere und attraktive Wege aus. Das Freizeitnetz dient der Erholung und Freizeitgestaltung der Bevölkerung sowie dem lokalen, regionalen und überregionalen Reisen mit dem Velo und mit Inlineskates (und Kanus). Die Routen des Freizeitnetzes verlaufen über möglichst motorfahrzeugfreie Wege, erschliessen attraktive Landschaftsräume und Naherholungsgebiete und sind mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs eng verknüpft.



Basisnetz Alltagsverkehr*

-  Auf / entlang Kantonsstrasse resp. Alternativstrecke zu Kantonsstrasse
-  Ergänzungstrecke zu Kantonsstrasse / Netzergänzung
-  Geplante Ergänzungstrecke zu Kantonsstrasse oder Netzergänzung
-  Kantonsstrasse mit Velofahrverbot

Freizeitnetz, signalisierte Routen (SchweizMobil)

-  Velo Routen
-  Geplante Velo Routen
-  Mountainbike Routen
-  Geplante Mountainbike Routen
-  Skating Routen
-  Geplante Skating Routen
-  Kanu Routen

Orientierender Inhalt

-  Kantons-, Berufs-, und Sekundarschulen
-  Wichtige ÖV-Haltestelle
-  Nationalstrassen (Veloverbot)
-  Basisnetz Alltagsverkehr bzw. Kantonale Radrouten Nachbarkantone (Alltagsverkehr)
-  Vorgeschlagene Fortsetzung Basisnetz Alltagsverkehr in Nachbarkantonen
-  Freizeitnetz in Nachbarkantonen, (-Ländern)
-  Vorgeschlagene Fortsetzung Freizeitnetz in Nachbarkantonen, (-Ländern)

* Alle übrigen Strassen bilden das Erschliessungsnetz für den Veloverkehr.

Reproduziert mit Bewilligung von swissstop (BA13033)

VELOLAND BASELLAND

TOBIAS EGGIMANN, GESCHÄFTSFÜHRER BASELLAND TOURISMUS

Der schon seit Jahren bestehende Zweirad-Boom hält an. Vor allem als Freizeitbeschäftigung hat Velofahren an Bedeutung gewonnen, insbesondere das gemütliche Radwandern.

Velofahren ist in. So erstaunt es nicht, dass sich die Schweiz zum Veloland entwickelt und zahlreiche Tourismusorganisationen in den letzten Jahren touristische Velorouten entwickelt haben. Die Erfolgsfaktoren sind überall die gleichen: Attraktive Landschaften und Sehenswürdigkeiten, velofreundliche Routen, klare Beschilderungen, Mietmöglichkeiten und natürlich ein ansprechendes Gastro-Angebot unterwegs.

Baselland Tourismus hat sich zum Ziel gesetzt, genau in diesem Bereich aktiv zu werden. Die ab Mai 2014 beschilderten Routen 111 (Chirsi-Route / Liestal – Laufen) und 112 (Panorama-Route / Olten – Liestal) sprechen in erster Linie die Einwohnerinnen und Einwohner der Nordwestschweiz an, den vor ihrer Haustüre liegenden touristischen Leckerbissen zu erleben. Baselland Tourismus ist aber überzeugt, dass die abwechs-

lungsreichen Touren es auch schaffen werden, die schweizweite Velo-Community ins Baselbiet zu locken. Aus diesem Grund wurde der Startort der Route 112 nach Olten gelegt. Man kann bequem der Beschilderung folgen, ohne Kartenmaterial studieren zu müssen.

Im Baselbieterlied werden neben der schönen Landschaft auch «Bärg und Täli» besungen. Tatsächlich ist die Topografie anspruchsvoll und beim Velofahren recht schweisstreibend. Wer es lieber gemütlich mag, steigt darum auf ein Elektrovelo um. Das Vermietungsangebot in Kooperation mit der Firma RENT A BIKE macht es möglich. Partner des von Baselland Tourismus umgesetzten neuen Angebots sind ausserdem SchweizMobil, die Kantone Baselland und Solothurn für die Beschilderung und die Solothurner Touristenorganisationen für die Vermarktung.

01-04 Eindrücke der neuen touristischen Velorouten Baselland





02



03



04

PANORAMA ODER KIRSCHEN?

Seit Juni 2014 sind die zwei neuen Velorouten zwischen den historischen Froburger-Städten Olten, Laufen und Liestal ausgeschildert. Beide Routen führen weitgehend abseits von Hauptstrassen auf Kleinstrassen, Feld- und Waldwegen.

CHIRSI-ROUTE 111

Die «Chirsi-Route» führt durch die Kirschenanbauggebiete des Oberbaselbiets und über Jurakämme und garantiert Weitblicke bis in den Schwarzwald und die Vogesen. Gastronomie- und Degustationsangebote entlang der Route, etwa Brennereien, sorgen für eine genussreiche Abwechslung. Die 39 Kilometer verlaufen von Liestal via Murenberg und Titterten, Reigoldswil, Lauwil, Bretzwil, Nunningen und Brislach bis nach Laufen.

PANORAMA-ROUTE 112

Die «Panorama-Route» führt über 46 Kilometer von Olten via Trimbach, Eptingen, Langenbruck und die Wasserfallen nach Liestal. Mit dem Hauenstein und der Belchenfluh beinhaltet sie zwei Jurapässe und Panoramaausblicke in alle Himmelsrichtungen. Die Altstädte Olten und Liestal laden zum Flanieren und Einkehren ein.

VELOVERMIETUNG

An allen drei Bahnhöfen wird das Mietangebot von Rent-a-Bike ausgebaut. So stehen täglich mehrere Flyer zur Verfügung und können direkt unter www.rentabike.ch reserviert werden. Gruppen ab 10 Personen werden unter Tel. 041 925 11 70 beraten (gruppenreisen@rentabike.ch). Bei der neuesten Miet-Flyer-Generation «Next-Generation» mit 36 Volt sollte eine Akku-Ladung für die Tour ausreichen, diese E-Velos kommen damit fast doppelt so weit wie ihre Vorgänger. Und wenn die Ladung doch zur Neige gehen sollte, lassen sich diese Velos deutlich schneller nachladen als früher. Auch für Ausflügerinnen und Ausflügler, die mit dem eigenen Flyer unterwegs sind, stellt Baselland Tourismus an verschiedenen Orten unterwegs Ladestationen (älterer Generation) bereit. Flyers ohne Nummernschild dürfen übrigens ab 16 Jahren bzw. ab 14 Jahren mit Mofa-Ausweis gefahren werden.

INFORMATIONEN

GOUDA STATT EMMENTALER - VELONETZE OHNE LÖCHER

VORANZEIGE ZUR TAGUNG DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ 10. SEPTEMBER 2014 IN LUZERN

«Wenn ich den Radstreifen am dringendsten benötige - hört er auf». Holland beweist, dass es anders geht mit durchgängigen, direkten und attraktiven Velonetzen. Können Elemente aus den Niederlanden für die Schweiz übernommen oder adaptiert werden? Fehlen den Verkehrsplaner/innen (rechtliche) Werkzeuge für die Umsetzung? An der Tagung wird gezeigt, wie in den Niederlanden die Netze verwoben werden und was es in der Schweiz braucht, damit es heisst: «Gouda und Greyerzer - Velonetze ohne Löcher».

01-04 Radwegfurten in den Niederlanden



25. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

JUBILÄUMSVERANSTALTUNG VOM 9. APRIL 2014 IN BASEL

Die 25. Mitgliederversammlung fand in Basel statt, einem der Gründerkantone der Velokonferenz Schweiz und einer der Schweizer Städte mit dem höchsten Veloanteil. Die Kolleginnen und Kollegen des Kantons Basel-Stadt stellten für diesen Anlass ein äusserst attraktives Programm mit dem Befahren der Dreiländerbrücke, dem Besuch des Novartis-Campus sowie Veloverkehrsmassnahmen zusammen. Am Schluss der Veranstaltung wurden Kreuzungen besichtigt, die aufgrund eines Pilotprojektes das freie Rechtsabbiegen für Velos gestatten. Die Velokonferenz Schweiz wurde von Regierungsrat Hans-Peter Wessels offiziell empfangen. Der Kanton Basel-Stadt unterstützte die Veranstaltung organisatorisch und finanziell - vielen Dank!

Das Jubiläum wurde genutzt, die Statuten gemäss unseren heutigen Aufgaben sowie sprachlich anzupassen. Neu dürfen öffentliche Verwaltungen mit maximal drei statt zwei Personen in der Velokonferenz Schweiz vertreten sein. Damit können mehrere Direktionen und Abteilungen von den Informationen der Velokonferenz profitieren. Die Berechnung der Mitgliederbeiträge für Kantone wurde ebenso vereinfacht wie die Möglichkeit zur Mitgliedschaft bei der Velokonferenz Schweiz. Die überarbeiteten Statuten sowie der ausführliche Jahresbericht sind auf der Webseite veröffentlicht.

01-02 Exkursion an der Mitgliederversammlung der VKS



INFOTREFFEN 18. SEPTEMBER 2014 IN DELÉMONT

FORUM VELOSTATIONEN SCHWEIZ | FORUM BIKESHARING SCHWEIZ

- Forum Velostationen (Vormittag): Die Velostation Delsberg; sein Velo sicher abstellen – Lösungen für kleine Bahnhöfe
- Forum bikesharing Schweiz (Nachmittag): bikesharing in der Schweiz, ein Angebot auch für kleine und mittelgrosse Städte?; Neues aus dem Ausland: der «Bike-Share Planning Guide»

Zum Anmeldeformular: www.velostation.ch/anmeldung

Letzte Infotreffen und weitere Veranstaltungen zum Thema bikesharing finden Sie auf unsere Webseite:
www.bikesharing.ch/de/dokumente/infotreffen



VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1,
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tél. 032 365 64 50, Fax 032 365 64 63

Courriel: info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

