

Velonet- planung in den Gemeinden

Das neue Merkblatt der Koordinationsstelle Veloverkehr erleichtert es den Gemeinden, den Veloverkehr und die Bedürfnisse der Velofahrenden frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Mit guter Infrastruktur kann das Velo seine Rolle als effizientes und schnelles Verkehrsmittel wahrnehmen.

Viktoria Herzog,
Stv. Leiterin Koordinationsstelle Veloverkehr
Gesamtverkehr
Amt für Verkehr
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Telefon 043 259 54 01
viktoria.herzog@vd.zh.ch
www.velo.zh.ch



Das neu erarbeitete Merkblatt enthält alle relevanten Schritte für die kommunale Velonetzung.
Bezugsquelle: www.velo.zh.ch

Der Kanton Zürich möchte den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen und verfügt seit 2016 über einen kantonalen Velonetzung. Dieser bildet das kantonale Alltagsvelonetzung ab und wird mit den Freizeitrouuten von SchweizMobil ergänzt. Dieses Netz wurde in die regionalen Richtpläne übernommen.

Gemeinden können das Velofahren fördern

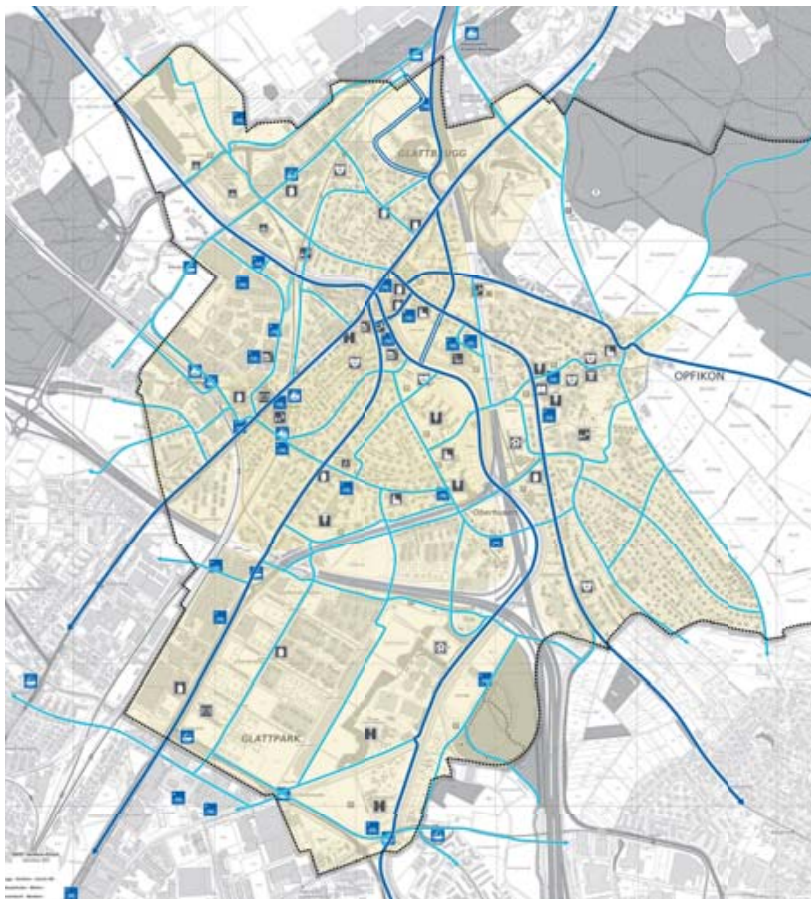
Um das übergeordnete kantonale Netz weiter zu verfeinern, ist ein lokales, feinmaschigeres Velonetzung notwendig. Die Gemeinden des Kantons Zürich erhalten mit dem neuen Merkblatt «Kommunale Velonetzung» Empfehlungen zur Erarbeitung einer kommunalen Velonetzung. Mit dieser wird häufig begonnen, wenn die kommunalen Richtpläne revidiert oder neue Leitbilder erarbeitet werden, oder sobald zu-

sätzliche Massnahmen im Rahmen der Energiestädte nötig sind.

Ziele der kommunalen Velonetzung

Was wollen Gemeinden überhaupt erreichen, wenn sie sich Gedanken über den künftigen Veloverkehr in ihrem Gemeindegebiet machen und dann eine Planung erstellen?

- Das kommunale Velonetzung soll sich nach den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer richten. Jede und jeder soll sich mit dem Velo auf den Strassen sicher und wohl fühlen.
- Um das Potenzial des Veloverkehrs auszuschöpfen, sollen vermehrt auch weniger geübte Velofahrerinnen und -fahrer zum Velofahren animiert werden. Diese benötigen eine besonders velofreundliche Infrastruktur.



Die Stadt Opfikon hat eine beispielhafte kommunale Velonetzplanung inklusive Massnahmen erarbeitet.
Quelle: www.opfikon.ch/velo

- Das grosse Potenzial des Velos im Alltag liegt bei dessen Nutzung auf kurzen (0–5 km) und dank der E-Bikes auch auf mittleren Strecken (5–15 km). Dieses Potenzial soll ausgeschöpft werden.

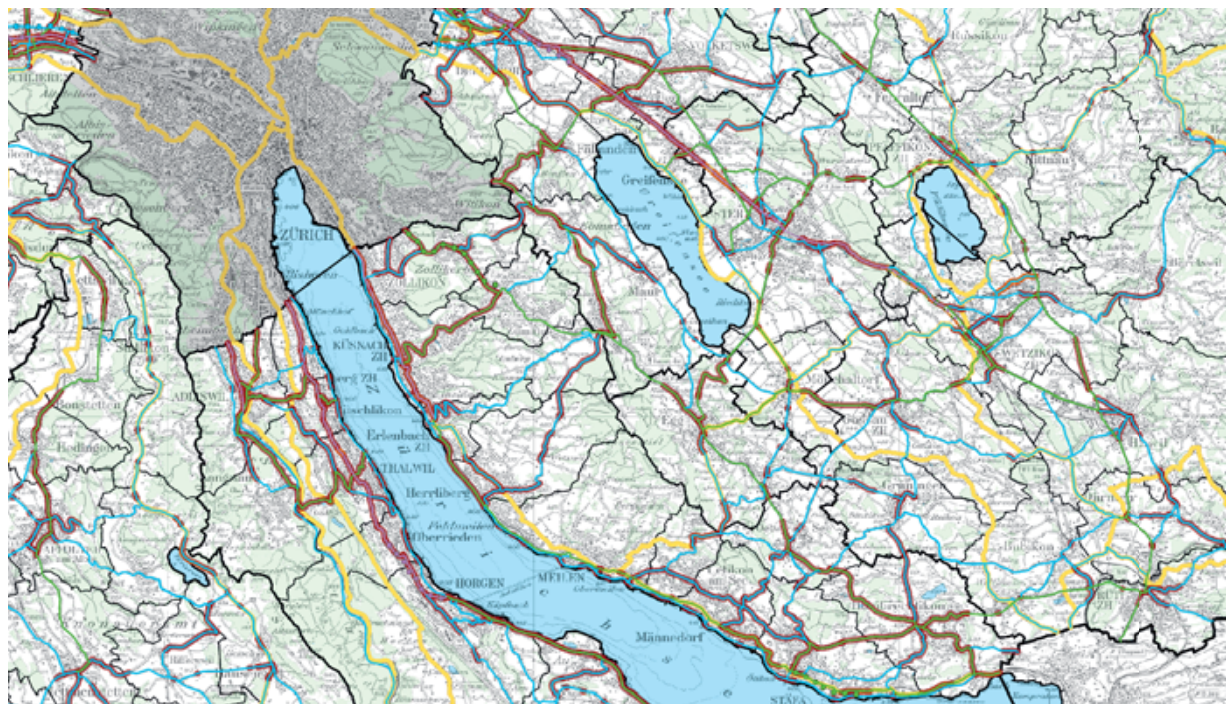
Warum eine hochwertige Infrastruktur nötig ist

Damit das Velo tatsächlich häufiger für kurze und mittlere Distanzen eingesetzt wird, muss es Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bieten, besonders hinsichtlich Sicherheit, Durchgängigkeit, Zeit und Komfort. Diese Faktoren werden durch einen konsequenten Ausbau der Veloinfrastruktur gewährleistet und verbessert.

Auch in Gemeinden und Städten mit hügeliger Topografie ist das Potenzial für den Veloverkehr aufgrund der Zunahme von E-Bikes gross. Zudem erfordern die höheren Geschwindigkeiten qualitativ hochwertige Infrastruktur.

Was gute Veloinfrastruktur ausmacht

Der Hauptvorteil des Velos liegt in seiner Schnelligkeit als «Von-Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel». Eine gute Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich deshalb durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz sowie direkt erreichbare und gut ausgerüstete Veloparkieranlagen nahe der Ziel- und Quellorte aus



Auf dem kantonalen GIS-Browser ist der kantonale Velonetzplan abgebildet. Er zeigt die Alltagsveloverbindungen – blau Nebenverbindungen, grün Hauptverbindungen und violett Veloschnellrouten (Abschnitte für Pilotprojekte) – inklusive Schwachstellen (rot) sowie Freizeitvelorouten (gelb).
Quelle: <http://maps.zh.ch/s/lnautuhrn>

(Zielorte sind im Allgemeinen Einkaufsgebiete, Schulen, Arbeitsplatzgebiete usw., Quellorte sind häufig Wohngebiete, und umgekehrt, wenn vom Arbeitsplatz wieder nach Hause gefahren wird). Die Anforderungen an die Veloparkierung sind in den Merkblättern der Koordinationsstelle Veloverkehr beschrieben (siehe Seite 28).

Die Veloverkehrsinfrastruktur muss ein zusammenhängendes Netz bilden. Damit keine Lücken entstehen, müssen besonders Problembereiche wie Verkehrsknoten (Kreuzungen, Kreisel), Regimewechsel und Engstellen sicher, direkt und für alle Verkehrsteilnehmenden auf Anhieb verständlich befahren werden können.

Inhalt kommunaler Velonetzplanung

In der Velonetzplanung werden die wichtigen Verbindungen dargestellt und die Schwachstellen und Netzlücken im bestehenden Netz aufgezeigt. Zudem wird der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand des Velonetzes bezüglich folgender Aspekte festgelegt: Linieneinführung, Art der Führung und so weit möglich Dimensionierung.

Mit der Velonetzplanung werden Ziele gesetzt sowie Massnahmen, Prioritäten und Verantwortlichkeiten geklärt. Die Velonetzplanung dient der Politik und Verwaltung als Entscheidungsgrundlage für die Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Das definierte Velonetz soll im kommunalen Richtplan behördenverbindlich festgesetzt werden.

Planungsablaufschritte:

Analyse und Netzanforderungen

Als Erstes werden in der Analyse die Grundlagen – vorhandene Pläne und Konzepte, Unfallstatistiken, Verkehrsbelastung etc. – ausgewertet. Dann werden die Quellen und Ziele des Veloverkehrs wie Bahnhöfe, Einkaufszentren, Wohn- und Arbeitsplatzgebiete, Schul- und Sportanlagen erhoben und mit Wunschlinien verbunden.

Im Netzplan werden die Wunschlinien auf bestehende Strassen und Wege oder auf neu zu schaffende Verbindungen umgelegt. Dabei werden Alternativen verglichen, um eine optimale Lösung zu finden.

Das kantonale Netz wird mit durchgehenden und sicheren lokalen Veloverbindungen ergänzt. Zum besseren Verständnis werden die kantonalen Routen und Verbindungen auch im lokalen Velonetzplan dargestellt.



Velos werden dann benutzt, wenn sie Vorteile bieten wie Sicherheit, Komfort, durchgängige Routen und Zeitersparnis.
Quelle: Koordinationsstelle Veloverkehr

Im Netzplan wird die wichtigste öffentliche oder öffentlich zugängliche Veloparkierung dargestellt. Es sind dies insbesondere Veloparkplätze für «Bike&Ride» sowie Parkierungsmöglichkeiten an wichtigen Zielen wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Zentrumsbereichen und Freizeitanlagen.

Mängelprüfung und Massnahmen

Das bestehende Netz wird auf Mängel, Schwachstellen und Lücken untersucht. Dafür ist eine Befahrung des Netzes mit dem Velo unerlässlich. Die Schwachstellen und Mängel werden aufgelistet und in einem Plan oder in Massnahmenblättern dargestellt.

In der Massnahmenplanung werden die weiteren Schritte zur Realisierung der Massnahmen getroffen. Planungs- und Realisierungskosten müssen in die Investitionsplanung einer Gemeinde aufgenommen und in die Budgetplanung integriert werden.

Fachleute und Bevölkerung beiziehen

Für die Erarbeitung ist sinnvoll, externe Fachleute hinzuzuziehen. Es wird empfohlen, das lokal vorhandene Wissen durch den Einbezug von Kommissionen oder speziell für diese Aufgabe zusammengestellten Arbeitsgruppen nutzbar zu machen. Eine Gemeinde erarbeitet eine Velonetzplanung vorzugsweise in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, um deren Erfahrung und Ortskenntnis zu nutzen und gleichzeitig die Identifikation mit der Planung zu stärken.

Eigenständige Planung

Die kommunale Velonetzplanung wird vorzugsweise als eigenständige Planung (Konzept) verfasst. Sie kann als verwaltungsanweisende Grundlage von der Gemeindeexekutive beschlossen oder in den kommunalen Verkehrsplan integriert werden.

Die geplanten Massnahmen sind gemäss den definierten Zeithorizonten umzusetzen, und die Qualität ist zu überprüfen. Es wird empfohlen, alle ein bis



Der Kanton Zürich informiert mit Merkblättern Gemeinden, Planungsbüros und die interessierte Bevölkerung über Planung und Projektierung von Anlagen für den Veloverkehr und gibt Empfehlungen ab. Sie sollen helfen, den Veloverkehr als effizientes und schnelles Verkehrsmittel zu fördern und ihn frühzeitig und fachgerecht in der Planung zu berücksichtigen. Die Merkblätter stützen sich auf VSS-Normen und weitere anerkannte Grundlagen.

Quelle: www.velo.zh.ch/parkierung

zwei Jahre eine Qualitätsprüfung durchzuführen.

In der Regel beauftragt die Gemeinde ein Planungsbüro mit der Erarbeitung der kommunalen Velonetzplanung. Für die Ausarbeitung der Planung eignen sich GIS-, CAD- oder Grafik-Werkzeuge. Für eine langfristige, strukturierte und sichere Speicherung der Netzplanung wird die Datenverwaltung im GIS empfohlen.

Kosten und Zuständigkeit

Für den Bau und Unterhalt der im regionalen Richtplan festgelegten Veloverbindungen entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig. Mit dem kantonalen Velonetzplan wurden regionale Veloverbindungen auch auf kommunalen Strassen festgelegt. Es wird empfohlen, den Kanton (Entwicklungsingenieure des Amts für Verkehr) rechtzeitig über Sanierungsabsichten kommunaler Strassen mit regionalen Veloverbindungen zu informieren.

Für Verbindungen, die im regionalen Richtplan festgehalten sind, ist eine Kostenbeteiligung des Kantons an der Veloinfrastruktur vorgesehen. Für den Bau und Unterhalt des restlichen lokalen Velonetzes ist die Gemeinde, für die Signalisation der regionalen Veloverbindungen der Kanton zuständig.



Zu einer guten Veloinfrastruktur gehört auch die Möglichkeit, das Velo am Zielort zu parkieren.

Quelle: Koordinationsstelle Veloverkehr