



© AdobeStock - blura

Velotagung: Braucht die Schweiz einen Velo-Masterplan?

Abstract der Referate

Bern, 9. September 2021

Für Mensch
und Umwelt



Braucht die Schweiz einen nationalen Masterplan Velo?

Prof. Carsten Hagedorn, OST – Ostschweizer Fachhochschule

Kernbotschaft

Mit der Verfassungsergänzung und dem neuen Veloweggesetz werden auf der Bundesebene die gesetzlichen Grundlagen für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz geschaffen. Strategische Überlegungen zur Ausgestaltung und raschen Umsetzung fehlen aber. Hier könnte ein Masterplan Velo das passende, informelle Instrument sein, um die Bestrebungen für ein attraktives Velonetz zu bündeln sowie neue Ansätze zu erforschen und auszuprobieren.

Abstract

Velowege sollen in der Schweiz aufgewertet werden. Mit dem Bundesbeschluss über die Velowege hat sich die Schweizer Bevölkerung 2018 für die Aufwertung der Velowege entschieden. Damit wurden im bestehenden Artikel 88 der Bundesverfassung Bestimmungen über die Velowege aufgenommen. Auf dieser Grundlage hat der Bundesrat das Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) vorgelegt, das in der Herbstsession 2021 zunächst im Ständerat behandelt wird. Neben der Aufgabe Velowege zu bauen, müssen Kantone nach dem Gesetzentwurf ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz verbindlich planen.

Unabhängig von diesen neuen rechtlichen Grundlagen wird in verschiedenen Kantonen, Regionen, Agglomeration sowie in Städten und Gemeinden versucht, die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern. Die Prozesse werden insbesondere in Städten und Gemeinden von engagierten Velofahrenden kritisch begleitet und oft als zu langsam kritisiert. Dabei kann festgestellt werden, dass immer wieder sehr ähnliche Diskussionen an verschiedenen Orten geführt werden.

Während Gemeinden und Städten vermehrt strategische Überlegungen für den Veloverkehr in Form von Konzepten, Strategien und Masterplänen vorgelegt haben, fehlt auf Bundesebene eine aktuelle und verabschiedete Strategie für den Veloverkehr. Es sind zwar Materialien und Vollzugshilfen sowie Grundlagen mit strategischer Bedeutung vorhanden, das «Leitbild Langsamverkehr» liegt aber nur als über 15 Jahre alter Entwurf vor.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob mit einem nationalen Masterplan Velo eine strategische Grundlage geschaffen und damit ein Beitrag zu einer schnelleren Umsetzung eines zusammenhängenden und sicheren Velowegnetzes geleistet werden könnte.

Im Beitrag werden zunächst die Möglichkeiten des informellen Instruments Masterplan dargelegt. Dabei wird insbesondere auf die freie Gestaltung und die Fortschreibungsfähigkeit eingegangen, aber auch auf die notwendige Grundlagenarbeit und den Einbezug möglichst aller Akteure, die sich mit dem Veloverkehr beschäftigen. Anhand von internationalen und nationalen Beispielen werden über Ziele und Handlungsansätze hinausgehende Inhalte eines Masterplans Velo aufgezeigt. Abschliessend wird aufgezeigt, was ein Schweizer Velo-Masterplan enthalten soll. Dabei wird auch vorgeschlagen, den Velo-Masterplan zum Forschen und Ausprobieren zu nutzen.

Lernen aus der Schweiz: Velo-Masterplan Bern

Dr.rer.oec. Ursula Wyss, Alt-Gemeinderätin Stadt Bern für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Kernbotschaft

Bern gilt in der Schweiz als herausragendes Beispiel erfolgreicher Veloförderung. In wenigen Jahren ist es gelungen, die Anzahl Velofahrender und deren Zufriedenheit deutlich zu erhöhen. Eine umfassende «Velo-Offensive» steckt hinter dem Erfolg.

Abstract

Seit der Lancierung der «Velo-Offensive» 2014 wird das Velo in allen Verkehrsprojekten als gleichberechtigtes Transportmittel betrachtet. Das ist ein Paradigmenwechsel gegenüber der traditionellen Fokussierung auf den Autoverkehr und der Betrachtung des aktiven Verkehrs als reiner Ergänzung. Ein solcher Paradigmenwechsel bedarf eines breiten politischen Willens. Dieser wird in der Stadt Bern von der Bevölkerung und dem Parlament seit vielen Jahren gefordert.

Politik und Verwaltung orientieren sich an Velostädten wie Kopenhagen oder den Niederlanden. Der hierzulande häufig geäusserte Vorwand der «zu schmalen Strassen» gilt dort als Garantie für attraktiven Strassenraum «nach menschlichem Mass». So versteht auch Bern seine «Velo-Offensive» als Bestandteil eines attraktiven öffentlichen Raums, der allen zugutekommt, insbesondere den Geschäften und der Gastronomie.

Zentraler Bestandteil der Berner «Velo-Offensive» ist die Infrastruktur. Sie ist Voraussetzung für ein sicheres und attraktives Unterwegssein von Tür zu Tür. Eine nationale Gesamtstrategie zur kombinierten Mobilität sowie zu überregionalen Velowegnetzen ist für den Erfolg einer städtischen Velopolitik unerlässlich. Fehlt eine solche, sind Fehlplanungen und Doppelspurigkeiten vorprogrammiert. Ein abgestimmtes Vorgehen ist sowohl bei der Konzeption wie auch bei der Umsetzung unerlässlich. Dafür braucht es auch eine verlässliche Finanzierung. Nur mit Masterplänen und entsprechenden Budgets werden die Schweiz und ihre Agglomerationen dem wachsenden Bedürfnis nach aktiver, gesunder und klimaneutraler Mobilität gerecht werden. Die Umsetzung des mit grossem Mehr angenommenen Velo-Artikels in der Bundesverfassung bietet eine grosse Chance. Die Städte können dabei Motor und Labor für Innovationen sein.

Kurzportrait NRVP 3.0 aus Deutschland

Tilman Bracher, Mobilitätsexperte
bracher@difu.de

Kernbotschaft

Mit dem neuen Nationalen Radverkehrsplan setzt die Deutsche Bundesregierung einen Impuls, damit Gemeinden, Länder und die Bundesebene den Radverkehr stärken und sich Deutschland bis 2030 zum «Fahrradland» entwickelt. Der Bund darf und wird für die Fahrradnutzung werben, den Rechtsrahmen verbessern, mehrere Förderprogramme finanzieren und die Ausstattung der Bundesstraßen mit Radwegen verbessern.

Abstract

Nach 2002 und 2012 hat die Deutsche Bundesregierung 2021 zum dritten Mal einen Nationalen Radverkehrsplan aufgelegt. Bis 2030 soll in Deutschland nun ein lückenloses Radnetz entstehen, der Radverkehr zunehmen, besser und sicherer werden, und Deutschland soll «Fahrradland» werden.

Ein lückenloses Netz aus sicher, intuitiv und komfortabel nutzbaren Wegen und Straßen gilt als Schlüssel dafür, dass das Fahrrad für Menschen aller Alters- und Nutzergruppen immer häufiger zum Verkehrsmittel erster Wahl wird. Deshalb verankert der NRVP das Ziel, einladende Radverkehrsinfrastruktur zu bauen und zu finanzieren. Angestrebt werden: qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen, der Ausbau des Radfernwegenetzes, der Bau von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und sonstigen überörtlichen Radverbindungen, der Ausbau von Wirtschaftswegen zu alltagstauglichen Radwegen, der Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten.

Der NRVP3.0 umfasst Empfehlungen für Bund, Länder und Gemeinden. Sie betreffen unter anderem das Thema Governance für einen starken Radverkehr, den Aufbau lückeloser Radverkehrsnetze, Kommunikation und Bildung, um eine Fahrradkultur zu schaffen, das Leitbild Vision Zero gegen Unfallrisiken, und Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad.

Der Bund kann also für einen besseren Rechtsrahmen sorgen, Mut machen und Radwege an Bundesstrassen anlegen. Schwung kommt aber in die Radverkehrsförderung erst, wenn die Gemeinden und Landkreise (und die Bundesländer) aktiv werden. Da zur Umsetzung der Maßnahmen des NRVP 3.0 die Finanzierung erheblich ausgeweitet werden muss, hat der Bund nun diverse Förderprogramme aufgelegt, um Zuschüsse an die Gemeinden und die Bundesländer zu verteilen. Im Bundeshaushalt sind 2020-2023 1,4 Mrd. € für den Radverkehr vorgesehen.

Über Infrastrukturinvestitionen, Kampagnen oder steuerliche Anreize soll die Radnutzung direkt angeregt werden. Durch Personalstellen, Bildung und Forschung soll für eine effektive Umsetzung der Maßnahmen gesorgt werden.

Angesichts des allgemeinen Verkehrswachstums war es in den vergangenen Jahrzehnten noch nicht gelungen, den Radverkehrsanteil am Modalsplit bundesweit zu steigern. Für den Radverkehr wurde zwar viel bewegt, aber der Rechtsrahmen verfolgt den Grundsatz der Verkehrsattraktivierung. Die wirklich großen Projekte betrafen Verbesserungen im Autoverkehr.

Chance Nationaler Velomasterplan für eine bessere Infrastruktur

Marco Starkermann; dipl. Ing. FH in Raumplanung, Metron AG

Kernbotschaft

An der Entwicklung der verkauften Velos in der Schweiz zeigt sich eindrücklich, wie gross das Bedürfnis an der nachhaltigen Mobilitätsform ist. Weniger messbar, aber genauso eindrücklich ist der Paradigmenwechsel in der Planung: Weg von Restflächenplanungen fürs Velo, hin zu hochwertiger Veloinfrastruktur.

Abstract

Doch kann der starke Rückenwind für die Veloinfrastrukturplanung durch einen Nationalen Velomasterplan unterstützt werden oder wirken die national geführten Diskussionen in den föderalistischen Strukturen eher hemmend?

Dieser Frage wird anhand von fünf konkreten Beispielen nachgegangen. Dabei werden heutige Hürden in der Umsetzung von Veloinfrastrukturen aufgezeigt und Chancen reflektiert, welche ein nationaler Velomasterplan bieten könnte. Beleuchtet wird die Möglichkeit zur Förderung der höchsten Routenkategorie (Velobahnen und Velovorzugsrouten), das Potential zur Vereinheitlichung von Standards, das Austesten von innovativen Lösungen im Rahmen von Piloten, die Umsetzung des Rechts (v.a. im Zusammenhang mit Landerwerb) und Möglichkeiten in der Finanzierung.

Auch wenn viele Fragen im Bezug zu einem Nationalen Velomasterplan offen sind, so zeigt sich eines klar: Der Weg soll nur dann eingeschlagen werden, wenn Mut und politischer Rückhalt besteht, um einen griffige Masterplan mit konkreten Zielen und umsetzungsorientierten Handlungsanweisungen und klaren Verbindlichkeiten zu entwickeln. Andernfalls bindet ein solcher Prozess Ressourcen, welche – wie bis anhin – besser für die laufende Verbesserung der Veloinfrastruktur eingesetzt werden sollten.

Perspectives de la recherche en sciences sociales pour un master plan vélo

Prof. Dr. Patrick Rérat, co-directeur de l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives, Université de Lausanne

Message principal

Promouvoir le vélo passe par la mise en place d'un «système vélo». Celui-ci peut être défini comme l'ensemble des aménagements et infrastructures, des services, des règlements, des normes sociales assurant la cyclabilité d'un territoire, c'est-à-dire un territoire qui permet une pratique du vélo efficace, confortable et sûre pour le plus grand nombre.

Résumé

Les sciences sociales sont utiles notamment de deux points de vue :

1. Comprendre les pratiques et les expériences des (non) cyclistes pour alimenter les réflexions quant à l'urbanisme cyclable et à la promotion du vélo et
2. Comprendre les normes sociales, les rapports de pouvoir, les questions de légitimité qui sont incontournables dans tout débat sur la mobilité. La présentation propose quelques exemples issus de recherches menés à l'OUVEMA/UNIL.

1. Comprendre les pratiques, les expériences des (non) cyclistes

Une enquête auprès de 14 000 pendulaires vélo dans toute la Suisse a permis d'identifier deux grandes motivations : l'indépendance (flexibilité, rapidité, autonomie) et le bien-être (tant du point de vue de l'activité physique que du plaisir). Le manque de sécurité constitue toutefois un frein important en particulier dans certaines régions. Ces résultats peuvent être traduits en principes de l'urbanisme cyclable : des itinéraires sûrs (séparation du trafic motorisé, entretien), efficaces (directs et en réseau) et qui valorisent le paysage naturel et urbain (afin de faire du vélo une expérience attractive).

Des recherches sur le vélo à assistance électrique (VAE) ont montré que ce dernier attire un public désormais en majorité féminin et dont la moyenne d'âge diminue. Il accroît la fonction cargo du vélo (transport d'enfants et de matériel), diminue la contrainte de la distance et «aplatit» la topographie. Le développement du VAE requiert des infrastructures permettant le dépassement entre vélos (différentiel de vitesse), pensées à l'échelle des agglomérations (portée plus longue), sans oublier la question du stationnement au domicile (davantage problématique en milieu urbain en raison de l'âge et de la densité du bâti).

Nous avons également montré, dans le cas de Lausanne, que l'adoption du VAE renvoie à deux «trajectoires cyclistes». D'une part, elle permet la reprise de la pratique du vélo pour des personnes qui l'avaient arrêtée sur une période parfois longue («trajectoire restauratrice»). D'autre part, elle permet à certain·e·s de continuer à se déplacer à vélo malgré un nouveau lieu de domicile/de travail, le transport d'enfant, une moins bonne condition physique. Un enjeu crucial est ainsi non seulement d'attirer des adeptes supplémentaires du vélo mais aussi de «fidéliser» les cyclistes actuel·le·s et d'éviter un report vers d'autres modes.

L'importance de considérer la biographie des individus et l'évolution de la pratique du vélo a aussi été mise en évidence par une enquête menée auprès des jeunes d'Yverdon-les-Bains. Si 98% d'entre eux ont appris à faire du vélo, près d'un quart des jeunes de 12-13 ans ne fait plus de vélo. Cette proportion augmente à plus de 40% pour les 18-20 ans. Pour les autres, la pratique du vélo tend à devenir moins utilitaire, plus récréative et plus occasionnelle.

2. Comprendre les normes sociales et rapports de pouvoir

Mettre en place un système vélo complet nécessite un changement de paradigme dans la planification des transports et en particulier dans la place et dans la priorité qui leur sont accordées. Changer de paradigme ne se fait toutefois pas sans frictions, sans réticences, d'autant plus que cela implique de toucher de manière directe ou symbolique à la place de la voiture.

La présentation prend l'exemple de la sécurité routière. La conception dominante en Suisse se caractérise par une approche individuelle : faire du vélo est vu comme une décision individuelle et comme une activité potentiellement dangereuse. Les solutions préconisées portent souvent sur les cyclistes (casque, vêtements, comportement) parfois avec une tendance au victim-blaming. D'autres pays adoptent une approche plus globale en tenant compte des autres usagers de la route (automobilistes) mais surtout des infrastructures qui doivent être conçues de manière à minimiser les risques d'accident.

L'exemple des ronds-points est particulièrement parlant. En Suisse, on se focalise sur le comportement des cyclistes qui devraient rouler au milieu de la chaussée pour être visibles et ainsi empêcher les collisions. Cette optique laisse pourtant certaines questions de côté sachant que dans plus de 90% des cas ce n'est pas le cycliste mais l'usager antagoniste qui est responsable. Qu'en est-il du comportement des automobilistes? Est-ce que tous les cyclistes «osent» s'imposer dans le trafic et rouler au milieu de la chaussée? Être davantage visible est-il suffisant pour être vu par les automobilistes (phénomène de looked but failed to see)? Ne devrait-on pas mettre l'accent sur la conception de l'infrastructure comme le rond-point à la néerlandaise (forme plus compacte, vitesse réduite, entouré par une piste cyclable, croisement des flux à angle droit) qui est très peu accidentogène?

Vers la création d'un fond fédéral pour les infrastructures cyclables?

Sur la base de ces exemples, un master plan pour le vélo devrait intégrer les besoins des cyclistes (de 8 à 80 ans selon le modèle adopté par un nombre croissant de villes), le potentiel offert par les différents types de vélo (mécanique, cargo, à assistance électrique, en libre-service), les itinéraires de A à Z (y compris le stationnement et les carrefours) et légitimer le vélo comme moyen de transport à part entière.

Une autre piste à explorer serait la création d'un fond fédéral pour les infrastructures cyclables qui permettrait de stimuler les projets locaux et les bonnes pratiques (y compris hors périmètre d'agglomération) et d'inciter les communes et cantons à mettre plus rapidement en œuvre un système vélo grâce à un financement de la Confédération.

Die Roadmap Velo

Martin Urwyler, Bereichsleiter Langsamverkehr und historische Verkehrswege, Bundesamt für Strassen ASTRA

Kernbotschaft

Das Veloweggesetz ist derzeit in der parlamentarischen Beratung. Das vorliegende Veloweggesetz, ist eine Voraussetzung um die Roadmap Velo durch das ASTRA lancieren zu können. Erste Ideen und Inhalte einer solchen Roadmap werden nachfolgend skizziert. Es handelt sich dabei um einen Werkstattbericht (work in progress). Die Roadmap Velo muss zusammen mit den Partnern konkretisiert und weiterentwickelt werden.

Abstract

Mit der Roadmap Velo sollen die Aktivitäten der verschiedenen Akteure zur Förderung des Velos besser aufeinander abgestimmt und konsequent auf einen gemeinsamen strategischen Rahmen mit gemeinsamen Zielen ausgerichtet werden. Die Roadmap bildet die Grundlage für einen partnerschaftlichen Prozess der verschiedenen Bundesämter, der hoheitlichen Akteure auf Stufe Kanton und Gemeinden sowie der externen Organisationen mit abgestimmten Handlungsfeldern und Massnahmen. Die Roadmap Veloförderung ist umsetzungsorientiert und flexibel.

Neben der Abstimmung der verschiedenen Bundesämter ist der Einbezug der Kantone (Vollzug Velogesetzgebung) am wichtigsten. Wichtige Partner sind aber auch die Städte und die Regionen, insbesondere die Institutionen für die Agglomerationsprogramme. Weitere Aktivitäten wie beispielsweise das Programm Verkehrsdrehscheiben oder SchweizMobil sind zudem gute Anknüpfungspunkte für verschiedene Partnerschaften. Zudem hat das ASTRA bei der Planung, der Realisierung und der Erhaltung von Veloanlagen auf seinen eigenen Infrastrukturen einen eigenen direkten Anknüpfungspunkt, den es nutzen will.



Die Roadmap Velo will bestehende Strategien, Sachpläne, Konzepte und Aktionspläne nicht konkurrieren sondern zu deren Umsetzung beitragen. Die klassischen strategischen Basiselemente Vision, Mission, Leitsätze und Ziele bilden das gemeinsame Verständnis darüber wohin wir wollen. Vorgesehen sind fünf Handlungsfelder für die Massnahmen erarbeitet werden. Die Roadmap ist, ein rollender Prozess. Es muss nicht gewartet werden bis alle Kantone davon überzeugt sind mitzumachen. Wenn beispielsweise fünf Kanton, fünf Städte und ev. zwei externe Partner im Boot sind kann gestartet werden. Dabei spielt die Kommunikation eine ganz entscheidende Rolle. In positiven Geschichten soll über die Umsetzung informiert werden.

Wie Öffentlichkeitsarbeit das Velo voranbringt

Anna Hussinger, Dipl.-Geogr. Leiterin Geschäftsstelle AGFK-Baden-Württemberg

Abstract

Das Potenzial der Radverkehrsförderung kann erst durch das Zusammenspiel von Infrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit voll entfaltet werden. Zu einem Velomasterplan gehören neben Maßnahmen und Zielen zur Förderung der Infrastruktur auch solche für die Kommunikation. In Baden-Württemberg nennen wir das: eine positive Radkultur schaffen.

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind der zentrale Schlüssel, um eine Verhaltensveränderung anzustoßen.

Durch eine kommunale Zusammenarbeit und übergeordnete Radverkehrsförderung von Seiten des Landes werden Kommunen entlastet, vernetzt und gestärkt. Die AGFK-BW arbeitet nach dem Leitprinzip «zentral entwickeln – dezentral nutzen» und befähigt so ihre Mitgliedskommunen, eine positive Radkultur vor Ort zu etablieren.

Herausgeber

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach

3001 Bern

Tel. 031 328 58 58

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt

