

# Gegen Verkehrsstau

Autor(en): **Hornung, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 19: **Veloverkehr**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108108>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# GEGEN VERKEHRSSTAU

## AGGLOMERATIONSPROGRAMME

Agglomerationsprogramme sind langfristige Planungsinstrumente, die periodisch erneuert werden. Sie umfassen inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen, um die Siedlungsentwicklung zu lenken. Zusätzlich beinhalten sie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines Agglomerationsraums. Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für das Erstellen eines Agglomerationsprogramms. Sie organisieren sich zu diesem Zweck in einer bestehenden oder neu zu schaffenden Trägerschaft.

Auf der Basis eines Agglomerationsprogramms, das bestimmte Anforderungen erfüllt, werden Programme zwischen Bund und Trägerschaft vereinbart. Die Beitragszahlung durch den Bund und die Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Periode werden damit sichergestellt. Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz» geschaffen worden ([www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)).

Für die nächsten 20 Jahre sind 14 Mrd. Fr. versprochen. Bereits bewilligt sind 2.6 Mrd. Fr., davon 85 % für Projekte des öffentlichen Verkehrs in den Regionen Genf, Zürich, Bern, Lausanne und Freiburg. Weitere 3.4 Mrd. Fr. sollen in den folgenden Jahren auf andere Regionen verteilt werden und ausdrücklich auch Projekten des Langsamverkehrs zugute kommen. Der Bund übernimmt jeweils 50 % der Kosten. Bis Ende 2007 müssen die Agglomerationsprogramme eingereicht werden, damit ab 2011 Bundesbeiträge zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs fließen.

## Titelbild

Veloparkieranlage vor den Tempelanlagen Hagar Qim und Mnajdra auf Malta (Bild: dd/Red.)

Sechs Prozent aller Wegstrecken werden in der Schweiz per Velo zurückgelegt. Dieser Anteil soll markant erhöht werden, denn mehr Veloverkehr ist nicht zuletzt ein Mittel gegen überlastete Strassen. Mit den Agglomerationsprogrammen wollen Bund und Kantone dieses Ziel erreichen.

Velofahren hat in den letzten Jahrzehnten stark an Bedeutung gewonnen. Über die in Mode gekommene Freizeitnutzung baut das Velo seinen Anteil auch im alltäglichen Verkehr aus – zwar langsam, aber stetig. Im Stadtverkehr ist längst klar, dass Velofahrende auf kurzen Distanzen die Schnellsten sind. Gesamtschweizerisch sind laut Mikrozensus 2000<sup>1</sup> noch immer knapp 28 % der Haushalte ohne Velo, doch in rund 30 % der Haushalte gibt es drei und mehr Velos. Im Durchschnitt verfügen 72 % aller Haushalte über mindestens ein Velo.

Damit ist allerdings noch nichts über die Nutzung gesagt. Jugendliche gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuss und nehmen vor allem zwischen zehn und vierzehn Jahren das Velo für den Schulweg. Bei den jungen Erwachsenen zwischen 25 und 29 Jahren liegt der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Arbeitswege bei 5 %, bei älteren Bevölkerungsgruppen bei rund 4 %.

## FÖRDERUNG DES LANGSAMVERKEHRS

Das wollen die rund 30 Agglomerationsprogramme, die zurzeit in der Schweiz in Bearbeitung sind, ändern. Ziel der Programme ist es, die aktuellen Verkehrsprobleme zu lösen und die notorischen Staustellen zu entschärfen. Ausserdem soll damit die künftige Siedlungsstruktur gesteuert werden. Angestrebt wird eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation und der Siedlungsplanung. Der Modalsplit (Aufteilung der Verkehrsetappen auf die verschiedenen Verkehrsmittel) soll zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden.

Der Grundsatz des Bundes lautet daher «Vermeiden, umlagern und optimieren». Dazu hat der Bund im Jahr 2000 die Fachstelle für Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen geschaffen, die sich der Anliegen der zu Fuss Gehenden und der Velo Fahrenden annimmt. Jedes Agglomerationsprogramm muss Projekte zugunsten der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden – samt Infrastrukturbauten – vorschlagen. Dazu gehören sowohl Reparaturmassnahmen am bestehenden Netz als auch gezielte Ausbauten ausschliesslich für den Fuss- und den Veloverkehr. Das Bundesamt für Raumentwicklung überprüft danach, ob die Förderung des Langsamverkehrs in der Planung gebührend berücksichtigt ist. Betrachtet man allerdings die ersten fertig ausgearbeiteten Agglomerationsprogramme, etwa jenes für Lausanne und Morges, stellt man fest, dass der Veloverkehr hier stiefmütterlich behandelt wurde. Das Agglomerationsprogramm für Lausanne, von seiner Topografie alles andere als eine Velostadt, enthält vor allem verbale Bekenntnisse zum Veloverkehr und schlägt für zahlreiche Stellen eine bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr vor. Der Ausbau des Velonetzes beschränkt sich aber auf die Verknüpfung schon vorhandener Teilstücke.

Heute, bevor die Agglomerationsprogramme greifen, stellt man unterschiedliche Anteile des Veloverkehrs in den Agglomerationen und den Städten fest. Winterthur, aus Tradition und dank der Topografie die Schweizer Vorzeige-Velostadt, bringt es auf einen Anteil an Velofahrten von 25 %,



01

## VERANTWORTUNG UND PFLICHT

Die anlaufenden Agglomerationsprogramme sind eine Chance für die Velolobby, weil Gemeinden und Planer hier erstmals verpflichtet werden, den Langsamverkehr in ihre Planung einzubeziehen. Das Potenzial wäre beträchtlich: Eine Infrastudie hat aufgezeigt, dass ein Fünftel aller Fahrten bis fünf Kilometer statt mit dem Auto mit dem klimaneutralen Velo absolviert werden könnten. Die Herausforderung liegt beim Umdenken zugunsten des Langsamverkehrs. Noch sind die meisten Agglomerationsprogramme nämlich auf den Strassenbau ausgerichtet.

Das Beispiel Burgdorf zeigt aber auch, dass sogar in einem velofreundlichen Umfeld der motorisierte Individualverkehr am stärksten zunimmt. Da sich nicht nur die Jugend immer weniger bewegt und Velo fährt, nehmen die Gesundheitsprobleme massiv zu. Das sind alarmierende Signale, die nicht nur Planer, Velo-Engagierte und Gesundheitsexperten etwas angehen. Diese gesellschaftliche Verantwortung muss von den Politikern mitgetragen werden. Sie, beziehungsweise wir alle, stehen in der Pflicht.

**Pete Mijnsen, Herausgeber «Velojournal»,  
info@velojournal.ch**

**01** Der Veloverkehr in den Städten nimmt zu. Auf Strecken von rund 5 km ist das Velo das schnellste Verkehrsmittel. Bei der Planung und Umsetzung von velofördernden Massnahmen gibt es aber noch viel zu tun (Bild: KEYSTONE / Peter Klauzner)

Basel liegt nur wenig darunter. In der Agglomeration Zürich werden 7.3 % der Fahrten per Velo zurückgelegt, und gesamtschweizerisch liegt der Durchschnitt bei 6 %.

Allerdings: Betrachtet man in den genannten Beispielen nur die Kernstädte, so liegt der Veloanteil deutlich höher. Grund dafür sind die kürzeren innerstädtischen Distanzen und die ausgebaute Veloinfrastruktur. Erfahrungen zeigen, dass Fördermassnahmen erfolgreich sind. Das Stadtzürcher Velonetz wurde ab Anfang der 1980er-Jahre ausgebaut, was den Veloanteil um das Dreifache, auf immerhin 7 %, steigen liess. Bis 2010 soll ein Veloanteil von 12 % erreicht werden.

Dafür sind jedoch mehr zusammenhängende Velostrecken nötig, die zügig befahren werden können, denn im Alltag sind die Velofahrenden genau so in Eile wie die Autofahrenden. Wenn es mit solchen Massnahmen gelingt, mehr Arbeitspendler dazu zu bringen, das Velo zu benutzen, schafft dies nicht zuletzt Platz auf den Strassen und könnte ein Beitrag zur Lösung der Stau-probleme sein.

## GRUNDLAGEN ERARBEITEN

Die Fachleute sind überzeugt, dass gerade in den Agglomerationen der Veloverkehr noch markant gesteigert werden kann. In der Agglomeration Bern sind beispielsweise 60 % aller Fahrten maximal 5 km lang – Strecken, die für Velos ideal sind. Bis ins Jahr 2011 soll der Veloanteil hier auf 55 % erhöht werden. Dazu werden in den insgesamt sechs Agglomerationsprogrammen auf dem Gebiet des Kantons Bern viele «unspektakuläre Einzelmassnahmen» ergriffen, so Ulrich Seewer, Leiter der Fachstelle Gesamtmobilität in der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion. Der kantonal-bernerische «Richtplan Veloverkehr» vom Dezember 2004, ausgearbeitet von der Fachstelle Langsamverkehr, verlangt schon heute, dass bei Strassenprojekten 10 bis 20 % der Mittel für den Velo- und den Fussverkehr aufgewendet werden. In den Agglomerationsprogrammen findet man auch neue Projekte wie eine Velobrücke über die Aare (Länggasse-Nordquartier). Für die sechs bernischen Programme sind insgesamt 56 Mio. Franken für den Langsamverkehr vorgesehen.

In vielen anderen Regionen müssen die Grundlagen, über die Bern bereits verfügt, zuerst noch erarbeitet werden: Hansueli Hohl (verantwortlicher Planer für den Fuss- und Veloverkehr des Agglomerationsprogramms der Region St. Gallen - Arbon - Rorschach) stellt fest, dass es in seinem Gebiet vorerst nur wenige Ausbauprojekte gebe. «Wir haben schon vor zwei Jahren die 23 Gemeinden unserer Agglomeration – verteilt auf die drei Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell-

## ÜBERLEGUNGEN

### ZUM BEGRIFF LANGSAMVERKEHR

In den Agglomerationsprogrammen wird oft von Langsamverkehr (LV) gesprochen. In den meisten Fällen sind aber konkret der Fuss- und der Veloverkehr, also nur ein Teil des LV, gemeint. Ist dies der Fall, sollten sie auch so benannt werden: «Fuss- und Veloverkehr», wenn beide gemeint sind; «Fussverkehr» bzw. «Veloverkehr», ist nur einer der beiden Verkehrsträger gemeint. Im «Leitbild Langsamverkehr» (Entwurf 2002) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation wird der Begriff Langsamverkehr folgendermassen definiert: «LV steht für Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. LV im Sinne dieses Leitbildes umfasst insbesondere Fussverkehr und Wandern, Velo fahren (auch mit Mountainbikes, Renn- und Liegevelos) sowie Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Inlineskates. Ausgenommen sind Wasser- und Luftverkehrsformen, Reiten, von Motoren angetriebene oder unterstützte Fortbewegungsarten (z.B. Elektrovelos) und wintersportliche Aktivitäten (...).»

Dem Fussverkehr und dem Veloverkehr ist gemeinsam, dass sie umweltfreundlich, leise, platzsparend und gesundheitsfördernd sind. Ansonsten sind es sehr unterschiedliche Verkehrsarten mit unterschiedlichen Anforderungen. Das Velo ist ein Fahrzeug und fährt im Allgemeinen auf einer Fahrbahn, während sich die zu Fuss Gehenden grösstenteils auf Gehflächen aufhalten, die frei von Fahrverkehr sind. Diese Unterschiede sind zentral in der Planung – es braucht sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr eine spezifische Planung.

**Marlène Butz**, «Fussverkehr Schweiz»,  
marlene.butz@fussverkehr.ch

**02** Aufstell- und Wartebereich für Velos vor der Halte-  
linie des Mischverkehrs verbessern die Wahrnehmung  
(Bild: Christof Bähler)



**02**

Ausserrhoden – nach ihren Wünschen zum Fuss- und Veloverkehr befragt – diese waren bescheiden.» Nun wird nochmals nachgehakt, um möglicherweise entsprechende Projekte in die Planung aufnehmen zu können.

Der Druck auf die Planungsfachleute des Veloverkehrs dürfte in den nächsten Monaten zunehmen. Die IG Velo Schweiz fordert die Regionalverbände nämlich zu Interventionen auf und liefert dazu Kontaktadressen. Im Frühjahr 2007 wird an einem Workshop eine Umsetzungshilfe vorgestellt, denn «nur wenn in den Regionen die Veloverkehrsprojekte gebündelt eingegeben werden, erhalten sie das nötige Gewicht, um mit Bundesgeldern mitfinanziert zu werden», sagt Christoph Merkli, Geschäftsführer der IG Velo Schweiz.

Das Bundesamt für Strassen arbeitet ebenfalls an einer Umsetzungshilfe in Sachen Langsamverkehr. Wann die Checkliste veröffentlicht wird, ist noch nicht bekannt.

Auch parlamentarisch soll die Veloförderung beschleunigt werden: Die SP Schweiz hat eine Musterinterpellation ausgearbeitet, die bei den Kantonen eingebracht werden kann. Die Regierungen sollen Zahlen über den Modalsplit in ihren Städten und Agglomerationen erfassen und veröffentlichen. Anschliessend sollen Gelder bereitgestellt und Fachstellen geschaffen werden. Im Kanton Zürich wird zurzeit gar über die Lancierung von zwei Volksinitiativen diskutiert. Die eine will vom Kanton eine Veloförderung, damit der Veloanteil in den Agglomerationen des Kantons auf 15% ansteigt. Die zweite Initiative soll eine wirksamere Veloförderung in der Schule bringen, denn der Anteil Velofahrender Jugendlicher geht in den letzten Jahren ständig zurück.

**René Hornung**, freier Journalist im Pressebüro St.Gallen, Mitarbeiter von «Hochparterre» und «Velojournal»,  
hornung@pressebuero-sg.ch

#### Anmerkungen

1 Mikrozensus 2000, Mobilität in der Schweiz. Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik