



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Förderprogramm Bike & Ride-Anlagen Wegleitung für Gemeinden und Städte

Fassung vom 27. März 2024





Verfasser

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität AFM
Abteilung Gesamtmobilität
Marc Pianzola, Projektleiter
Sarah Hug, Projektleiterin
Neumühlequai 10
Postfach
8090 Zürich



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Zweck	4
1.2	Hintergrund	4
2	Beitragsberechtigte Gemeinden und Städte	5
3	Anforderungen und Förderbeitrag	7
3.1	Anforderungen an Bike & Ride-Anlagen	7
3.2	Technische Beurteilungskriterien	9
3.2.1	Bedarf	10
3.2.2	Lage	11
3.2.3	Ausstattung	11
3.3	Beurteilung	11
3.4	Beitragssatz	12
3.5	Anrechenbare Investitionskosten	12
3.6	Beitrag und Höchstwert	12
4	Vollzug	14
4.1	Zuständigkeit	14
4.2	Laufzeit	14
4.3	Verfahrensablauf	14
4.4	Gesuchsinhalte	15
4.5	Rechtsschutz	16
	Anhang	17
	Grundlagenverzeichnis	17

1 Einleitung

1.1 Zweck

Städte und Gemeinde im Kanton Zürich können, sofern sie nicht Teil eines Agglomerationsprogramms sind, für Bike & Ride - Anlagen kantonale Investitionskostenbeiträge erhalten. Die vorliegende Wegleitung richtet sich an die betreffenden Städte und Gemeinden und regelt die grundsätzliche Beitragsberechtigung, die Anforderungen an Gesuche, die Beurteilungskriterien, die Bemessung der Beiträge, das Verfahren, die Zuständigkeiten sowie den Rechtsschutz. Aus Gründen der Gleichbehandlung aller Städte und Gemeinden im Kanton Zürich orientiert sich das kantonale Förderprogramm von Bike & Ride-Anlagen an der Förderung des Bundes im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr [1].

1.2 Hintergrund

Der Kantonsrat hat am 3. Februar 2020 das Postulat KR-Nr. 306/2019 betreffend «Multimodales Pendeln fördern» [2] an den Regierungsrat überwiesen. Mit dem Postulat wurde gefordert, dass der Kanton vermehrt für eine bessere Umsteige-Infrastruktur an Bahnhöfen sorgt. Der Regierungsrat kommt in seinem Bericht an den Kantonsrat [3] zum Schluss, dass Bike & Ride-Anlagen zunehmend eine wichtige Rolle für eine kombinierte und umweltschonende Mobilität spielen. Attraktive Bike & Ride-Anlagen an Bahnhöfen sind sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten eine Grundvoraussetzung, um die so genannte erste bzw. letzte Meile mit dem Velo zu fahren und stellen damit einen wichtigen Eckpfeiler zur Förderung von multimodalen Wegketten dar. Am 29. August 2022 hat der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 306/2019 [2] als erledigt abgeschlossen.

2 Beitragsberechtigte Gemeinden und Städte

Beitragsberechtigt sind ausschliesslich Gemeinden und Städte im Kanton Zürich. Dabei ist es unerheblich, ob sie eine Bike & Ride-Anlage selbst erstellen oder einen kommunalen Interessensbeitrag für eine Anlage Dritter (z. B. Transportunternehmen) ausrichten. Die Transportunternehmen selbst, Institutionen, Privatpersonen etc. sind nicht beitragsberechtigt.

Voraussetzung für die Gewährung kantonaler Beiträge an Zürcher Gemeinden und Städte für Bike & Ride-Anlagen ist, dass die Gemeinde (Stadt) nicht über ein Agglomerationsprogramm Bundesbeiträge beantragen kann. Dies gilt in folgenden Fällen:

1. **Ausserhalb Perimeter:** Die Gemeinde (Stadt) liegt nicht innerhalb der Perimeter der Agglomerationsprogramme, an dem der Kanton Zürich (Mit-)Träger ist. Die Perimeter der Agglomerationsprogramme können mit jeder Generation (alle vier Jahre) ändern. Für die Gewährung von kantonalen Beiträgen ist der Perimeter derjenigen Generation von Agglomerationsprogrammen relevant, in welcher das Vorhaben ausgeführt wird.
2. **Keine Berechtigung für Bundesbeiträge:** Die Gemeinde (Stadt) liegt zwar innerhalb des Perimeters eines Agglomerationsprogramms, an dem der Kanton Zürich (Mit-)Träger ist, sie ist aber nicht im Anhang der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) [4] aufgeführt und hat damit *keine Berechtigung* zum Bezug von Bundesbeiträgen (nicht in BeSA-Liste).
3. **Neuaufnahme ins Agglomerationsprogramm:** Die Gemeinde (Stadt) wurde neu in ein Agglomerationsprogramm, an dem der Kanton Zürich (Mit-)Träger ist, aufgenommen. Eine kantonale Förderung ist noch möglich, wenn der Baubeginn der Anlage vor Beginn der Umsetzungsfrist des Agglomerationsprogramms erfolgt¹.

In der Tabelle 1 sind die Gemeinden (Städte) aufgeführt, die mit Stand Januar 2024 die o. a. Voraussetzungen erfüllen.

¹ Beispiel: eine Gemeinde wird 2023 neu in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufgenommen. Dessen Umsetzungsfrist beginnt Anfang 2028. Die Gemeinde möchte eine Bike & Ride-Anlage errichten und kann noch vom kantonalen Förderprogramm profitieren, sofern der Baubeginn der Anlage bis Ende 2027 erfolgt.

Tabelle 1 Städte und Gemeinden mit erfüllter Voraussetzung für Gewährung kantonaler Beiträge an Bike & Ride-Anlagen (Stand Januar 2024)

Planungsregion	Städte und Gemeinden
Limmattal	Uitikon, Birmensdorf, Aesch
Knonaueramt	Wettswil am Albis, Bonstetten, Hedingen, Stallikon, Ottenbach, Affoltern am Albis, Aeugst am Albis, Obfelden, Mettmenstetten, Rifferswil, Hausen am Albis, Mäschwanden, Knonau, Kappel am Albis
Zimmerberg	Adliswil*, Kilchberg, Rüslikon, Thalwil, Langnau am Albis, Oberrieden, Horgen, Wädenswil
Pfannenstil	Zollikon, Zumikon, Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Egg, Oetwil am See, Uetikon am See, Männedorf, Stäfa, Hombrechtikon*
Oberland	Fiscenthal, Bauma, Wila, Wildberg, Wald*
Winterthur und Umgebung	Turbenthal**, Schlatt**, Hagenbuch**, Ellikon an der Thur**, Altikon**, Dägerlen**, Brütten***, Dägerlen***, Dättlikon***, Binhard***, Elgg***, Elsau***, Hettlingen***, Lindau***, Neftenbach***, Pfungen***, Rickenbach***, Seuzach***, Stammheim***, Weisslingen***, Wiesendangen***, Zell***, Illnau-Effretikon***, Winterthur***
Weinland	Dachsen, Benken, Trüllikon, Truttikon, Stammheim, Rheinau, Marthalen, Ossingen, Kleinandelfingen, Andelfingen, Flaach, Volken, Dorf, Humlikon, Adlikon, Thalheim an der Thur, Berg am Irchel, Buch am Irchel, Henggart
Unterland	Rafz, Wil, Wasterkingen, Hüntwangen, Glattfelden, Eglisau, Weiach, Niederweningen, Schleinikon, Oberweningen, Schöfflisdorf, Bachs, Stadel, Hochfelden, Regensberg, Steinmaur, Neerach, Freienstein-Teufen, Rorbas, Oberembrach*, Lufingen*, Winkel*, Oberglatt*, Dielsdorf*, Niederhasli*, Niederglatt*, Höri*
Furttal	Dällikon, Dänikon, Hüttikon, Otelfingen, Boppelsen, Buchs

* Nur für Anlagen mit Baubeginn bis Ende 2027, da Gemeinde neu im Agglomerationsprogramm 5. Generation bundesbeitragsberechtigt. ** Nur für Anlagen mit Baubeginn bis Ende 2027, da Gemeinde erst seit 2023 auf BeSA-Liste und damit neu erst ab Agglomerationsprogramm 5. Generation bundesbeitragsberechtigt. *** Nur für Anlagen mit Baubeginn bis Ende 2027, da kein Aggloprogramm 4. Generation vorhanden.

3 Anforderungen und Förderbeitrag

3.1 Regionale Bedeutung

Das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) hält in Paragraf 5 fest, dass Anlagen, an denen der Kanton Beiträge gewährt, von regionaler Bedeutung sein müssen:

«¹ Der Kanton kann die in den regionalen Verkehrsplänen festgelegten Parkierungsanlagen sowie Veloabstellplätze von regionaler Bedeutung erstellen, sofern sie den Benützern der öffentlichen Verkehrsmittel vorbehalten sind. Die Gemeinden sind rechtzeitig anzuhören. Dritte können sich an Bau und Betrieb beteiligen.

² Werden die Anlagen von Gemeinden oder Transportunternehmen erstellt, kann der Kanton Beiträge gewähren.»

Gemäss § 30 Abs. 4 lit. a Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) sind die Strassen und Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung im regionalen Richtplan (Verkehrsplan) einzutragen. Erfasst davon sind auch Veloparkierungsanlagen mit regionaler Bedeutung.

Eine Anzahl bestehender oder geplanter Veloparkierungsanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bike & Ride-Anlagen) sind bereits in den regionalen Richtplänen eingetragen. Für diese Anlagen wird die regionale Bedeutung als gegeben erachtet.

Für Bike & Ride-Anlagen, die neu in den regionalen Richtplan aufgenommen werden sollen, ist die regionale Bedeutung nachzuweisen. Eine Anlage hat dann regionale Bedeutung, wenn die Anlage überwiegend von Personen benützt wird, deren Ausgangs- und Zielort in verschiedenen (benachbarten und nicht-benachbarten) Gemeinden liegen. Dies trifft in der Regel auf Anlagen an Bahnhöfen sowie an hochfrequentierten Bushaltestellen zu. Zweck dieser Anlagen ist es, die Attraktivität der Verkehrsmittelkombination Velo - ÖV zu steigern und damit die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu verringern. Solche Anlagen unterstützen die Verlagerungsziele des kantonalen Richtplans und des kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018).

Voraussetzung für die Gewährung von Förderbeiträgen ist somit die regionale Bedeutung der betreffenden Anlage und ihr Eintrag in den regionalen Richtplan. Ist für eine Anlage zum Zeitpunkt der Gesuchstellung noch kein Richtplaneintrag erfolgt, muss bei Gesuchstellung zumindest die regionale Bedeutung nachgewiesen werden. Für die Auszahlung des Förderbeitrags ist der Richtplaneintrag hingegen Voraussetzung.

3.2 Technische Anforderungen

Mit der Entwicklung der E-Bikes in den letzten Jahren hat sich das Einzugsgebiet der Bahnhöfe und wichtigen Bushaltestellen abhängig von der Topografie auf fünf bis zehn Kilometer ausgedehnt. Das Einzugsgebiet einer Haltestelle vergrössert sich gemäss ASTRA [5] um das Sechsfache mit dem Velo als Zubringer im Vergleich zum Fussverkehr.

Damit das Potential von kombinierten Wegen mit Velo und ÖV optimal ausgenutzt und die Auslastung von Bike & Ride-Anlagen erhöht werden kann, sind Bike & Ride-Anlagen an zentraler Lage zu erstellen. Mit einer Überdachung werden vor allem die Velos vor Witterung und anderen Einflüssen geschützt. An kalten und nassen Tagen kann ein zusätzlicher, seitlicher Witterungsschutz die Velos vor Regen, Schnee und Wind schützen. Bei ungeschützten Anlagen kann der Wind im Winter während dem Umsteigen den Komfort merklich reduzieren. Eine Bike & Ride-Anlage soll subjektiv und objektiv sicher sein, d. h. sie ist gut einsehbar anzuordnen und in dunklen Stunden zu beleuchten.

Kurze und hindernisfreie Umsteigewege zu den Perrons oder Haltekanten tragen wesentlich zum Komfort und der Attraktivität bei. Bei der Wahl der Ausstattung der Bike & Ride-Anlage ist die Sicherheit von abschliessbaren Anlagen mit dem zusätzlich Zeitverlust bzw. Aufwand (Organisation Zutrittsbadge, längere Umsteigezeit, Nutzungsgebühren) der Velofahrenden abzuwägen. Velostationen werden, insbesondere wenn sie unterirdisch angeordnet sind, teilweise von Alltagsfahrenden wegen des zusätzlichen Aufwandes nicht genutzt. In den Abbildungen eins und zwei sind Beispiele dargestellt von möglichen förderfähigen Bike & Ride-Anlagen [5].



Abb.1 Bike & Ride-Anlage Bushaltestelle Mönchaltorf, Traube (Foto Kanton Zürich, 2021)



Abb. 2 Velostation Hauptbahnhof Zürich (Foto AFM, 2023)

3.2.1 Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung der Bike & Ride-Gesuche gelten die in Tab. 2 aufgeführten fünf Kriterien. Die Kriterien lassen sich den drei Kategorien Bedarf, Lage und Ausstattung zuordnen. Damit besteht ein einheitliches Beurteilungsraster, mit dem die Gesuche nachvollziehbar und transparent beurteilt werden können. Die Kriterien sind im Vergleich mit den Kriterien aus dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) des Bundes präziser formuliert. Dies vereinfacht die Festlegung des Beitragssatzes (s. Kap. 3.2.3) und die Beurteilung der Fördergesuche.

Tabelle 2 Beurteilungskriterien und Messgrössen

Kategorie	Beurteilungskriterien	Messgrössen
Bedarf [6, 8]	1) Nachfragepotenzial	Anzahl Abstellplätze anhand ÖV-Einsteigerfrequenz Spannbreite 10 – 20% der Einsteiger Zuschlag bei künftigem Ausbau ÖV-Angebot = +15% Anzahl Abstellplätze
	2) Anteil Fremdnutzung (Nutzung der Abstellplätze für andere Nutzungen, Zentrumsaufenthalt, Einkaufen, Kunden und Mitarbeiter etc.)	Anteil / Anzahl Abstellplätze für weitere Nutzungen, sind zusätzlich zu erstellen, sind aber von einer kantonalen Mitfinanzierung ausgeschlossen
	3) Anzahl Spezialabstellplätze	Anzahl Abstellplätze für Lastenvelos, Velohänger, Spezialvelos, E-Bikes Anteil Spezialfahrzeuge = 5%
Lage [5]	4) Distanz, Direktheit und Sicherheit beim Verbindungsweg (Weg der Abstellanlage bis zum nächsten Perron oder Haltekante)	Anzahl Meter, Direktheit Wegführung, Beleuchtung, Beschilderung, Auffindbarkeit
Ausstattung [6, 7]	5) Überdachung, Beleuchtung und Art des Parkiersystems	Art der Anlage, offene Anlage, abschliessbare Anlage, Velostation Integrierte oder externe Beleuchtung Abschliessbarkeit zum Diebstahlschutz bei offenen und geschlossenen Systemen

Bedarf

Im Gesuch ist die bestehende Anzahl an Veloabstellplätzen und deren Kapazität bzw. Auslastung aufzuzeigen. Wichtig ist, dass eine Aussage zum Anteil der Fremdparkierung gemacht wird. Der zukünftige Bedarf ist anhand des Verkehrsaufkommens zu ermitteln. Zu berücksichtigen sind anstehende grössere Areal- und Siedlungsentwicklungen, die den Bedarf an Abstellplätzen beeinflussen können. Bei der Berechnung soll auf die aktuellen Frequenzen der Fahrgastzahlen abgestützt werden. Gemäss ASTRA fahren 5 bis 8% der SBB-Fahrgäste mit dem Velo zum Bahnhof. An einigen Orten sind es deutlich mehr. Als Richtwert gemäss Fachstelle Veloverkehr des AFM ist für die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze von 10 bis 15% des Fahrgastaufkommens in nicht urbanen Gemeinden mit lokalem Einzugsgebiet auszugehen und von 20% bei regionalem Einzugsgebiet [6, 8].

Das AFM führt als Vorbereitung der Verkehrsgrundlagen für die Agglomerationsprogramme der 5. Generation eine Erhebung der bestehenden, kommunalen Bike & Ride-Anlagen durch. Zudem erhebt das AFM als Grundlage für die Förderung kommunaler Bike & Ride-Anlagen

zusätzliche Indikatoren bezüglich der Ausstattung. Die Erhebungen ersetzen die Bedarfsanalysen der Gemeinde nicht, werden aber durch das Team Verkehrsgrundlagen des AFM, +41 43 259 54 50, als Basis zur Verfügung gestellt.

Lage

Bei der Lage der Bike & Ride-Anlage ist der Verbindungsweg zu beurteilen. Der Verbindungsweg ist der Weg von der Parkierungsanlage bis zum Perron. Der Verbindungsweg ist möglichst kurz und direkt ohne Hindernisse auszugestalten. Strassenquerungen und Umwege sind zu vermeiden. Es sind die Beleuchtungsverhältnisse zu prüfen und bei Bedarf Massnahmen aufzuzeigen. Der Zugang zur Parkierungsanlage soll einfach auffindbar, d. h. gut beschildert sein [5].

Ausstattung

Wichtig für eine förderfähige Bike & Ride-Anlage ist ein Witterungsschutz und die Beleuchtung der Anlage. Ladestationen für E-Bikes sind wünschenswert, werden aber nicht als Beurteilungskriterium verwendet. Bike & Ride wird überwiegend für Fahrzwecke von zu Hause aus mit eher kurzen Anfahrtswegen benutzt. Es ist davon auszugehen, dass die meisten E-Bikes keine Auflademöglichkeit am Bahnhof oder an einer ÖV-Haltestelle benötigen. Zusätzliche Ausrüstungen wie Pumpstationen, Reparaturmöglichkeiten, Schliessfächer für Helme oder Kleidung wirken sich positiv auf die Velonutzung aus, sind aber keine zwingende Bedingung [6, 7].

3.2.2 Beurteilung

Für die Beurteilung werden die Kriterien qualitativ gemäss Tab. 3 mit einer Punkteskala von 1 bis 10 bewertet.

Tabelle 3 Verteilung der Nutzenpunkte

1	Berücksichtigung Nachfragepotenzial	min. 1 / max. 10
2	Anteil Fremdnutzung	min. 1 / max. 10
3	Anzahl Spezialabstellplätze	min. 1 / max. 10
4	Distanz, Direktheit und Sicherheit beim Verbindungsweg	min. 1 / max. 10
5	Überdachung, Beleuchtung und Art des Parkiersystems	min. 1 / max. 10
Total		min. 5 / max. 50

Im Vordergrund steht, ob die Anzahl der Veloabstellplätze dem Bedarf entspricht. Ebenso ist die Lage an der ÖV-Haltestelle mit kurzen Distanzen wichtig. Die Kriterien der Ausstattung sind nach Möglichkeit zu erfüllen. Die Höhe des Beitragssatzes leitet sich aus den Nutzenpunkten gemäss der Tabelle in Kap. 3.2.3 ab.

3.2.3 Beitragssatz

Die Bandbreite des Beitragssatzes zur Förderung von Bike & Ride-Anlagen ist auf die Agglomerationsprogramme des Bundes abgestimmt und liegt zwischen 30 und 40% der anrechenbaren Investitionskosten. Die Beitragshöhe ist abhängig vom Beitragssatz und der Höhe der Investitionskosten. Der Beitragssatz ergibt sich durch die Punkteverteilung aus der Beurteilung des Fördergesuchs, wobei mit der ermittelten Anzahl Punkte die Beitragssätze gemäss Tab. 4 abgeleitet werden können. Wird weniger als die Hälfte der möglichen Punktzahl erreicht, d. h. 25 Punkte, dann wird eine Bike & Ride-Anlage nicht mitfinanziert. Das Gesuch kann einmalig nachgebessert werden [9].

Tabelle 4 Beitragssätze

Erreichte Punktzahl gewichtet	Beitragssatz in %
25-30	30
30-40	35
40-50	40

3.2.4 Anrechenbare Investitionskosten

Der Beitragssatz (Kap. 3.4) wird auf die für die Bike & Ride-Anlage anrechenbaren Investitionskosten angewandt, um den Beitrag zu ermitteln. Dabei ist zu berücksichtigen:

- Anrechenbar sind Investitionskosten sowohl neuer Bike & Ride-Anlagen als auch zu erweiternder bestehender Anlagen an Bahnhöfen und an wichtigen Bushaltestellen.
- Zu den anrechenbaren Investitionskosten zählen alle baulichen Bestandteile der Bike & Ride-Anlage und Anpassungen am bestehenden Standort und an Werkleitungen.
- Nicht anrechenbar sind Kosten, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Bike & Ride-Anlage stehen, zum Beispiel Abrissarbeiten von bestehenden Bauten oder baulichen Anpassungen an anderen Anlagen im unmittelbaren Bereich. Ebenso zählen Betriebs- und Unterhaltskosten nicht zu den anrechenbaren Investitionskosten.
- Anrechenbar sind ausschliesslich die Investitionskosten der Bike & Ride-Anlage, die die Gemeinde selbst zu tragen hat. Allfällige Kostenanteile Dritter sind entsprechend dem Kostenteiler abzuziehen.

3.2.5 Beitrag und Höchstwert

Der auszubehaltende Beitrag berechnet sich aus dem Beitragssatz (Kap. 3.2.3) und dem Kostenanteil (Kap. 3.2.4) der Gemeinde oder der Stadt. Ausbezahlt wird maximal der Betrag gemäss Fördergesuch (Kap. 4.3). Bei Unterschreitung der im Fördergesuch festgehaltenen Kostenschätzung werden die effektiv angefallenen anrechenbaren Investitionskosten ausbezahlt.



Zum Zeitpunkt der Ausbezahlung werden zusätzlich zum angegebenen Betrag im Fördergesuch die Teuerung gemäss schweizerischem Baupreisindex [10] und die Mehrwertsteuer berücksichtigt.

Aktuell betragen die Investitionskosten für Veloabstellplätze gemäss ASTRA 300 bis 500 Franken für ungedeckte Abstellplätze und 1'000 bis 2'000 Franken für gedeckte [5]. Für kommunale Bike & Ride-Abstellplätze wird ein Höchstwert von maximal 5'000 Franken Investitionskosten pro Abstellplatz festgelegt. Der Höchstwert wurde aus dem Erläuterungsbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation übernommen. Kosten pro Abstellplatz, die höher sind als der Höchstwert, sind durch die Gemeinden zu tragen.

Neben dem Höchstwert der einzelnen Abstellplätze dürfen die anrechenbaren Investitionskosten der Bike & Ride-Anlage den Höchstwert von 500'000 Franken nicht übersteigen.

4 Vollzug

4.1 Zuständigkeit

Zuständig für den Verfahrensablauf der Gesuchstellung ist das AFM. Das AFM unterstützt die Gemeinden im Verfahrensablauf und entscheidet über eine Mitfinanzierung an den Bike & Ride-Anlagen in Form einer Verfügung. Nach der Umsetzung prüft das AFM infolge des Auszahlungsgesuchs, ob das Bauvorhaben gemäss dem Mitfinanzierungsentscheid ausgeführt wurde. Das AFM zahlt, falls alle Bestimmungen eingehalten wurden, den in der Verfügung definierte Betrag an die Gemeinden aus.

4.2 Laufzeit

Das Förderprogramm von kommunalen Bike & Ride-Anlagen beginnt am 1. Januar 2024. Ab diesem Zeitpunkt können Fördergesuche eingereicht werden. Die Dauer der Förderung ist zunächst auf 5 Jahre beschränkt. Vorbehalten bleibt, dass die entsprechenden Budgetkredite vom Kantonsrat beschlossen wurden. Über eine allfällige Verlängerung wird im Frühjahr 2028 befunden.

4.3 Verfahrensablauf

Der Prozess für die Beantragung und Ausrichtung von Beiträgen erfolgt in zwei Schritten.

Das Gesuch wird von der Gemeinde eingereicht. Im ersten Schritt werden die Fördergesuche durch das AFM anhand der technischen Kriterien geprüft und über eine Mitfinanzierung entschieden. Das Gesuch muss vollständig und mit allen erforderlichen Beilagen gemäss Kap. 4.4 eingereicht werden. Bei fehlenden Unterlagen gilt das Gesuch als nicht eingereicht und wird ohne weitere Bearbeitung retourniert.

Der Mitfinanzierungsentscheid erfolgt als Förderzusicherung in Form einer Verfügung, die die Zahlungsmodalitäten und die allfällige Teuerungsabgeltung festhält. Die Förderzusicherung ist 2 Jahre gültig. Das Auszahlungsgesuch ist innerhalb dieser Frist einzureichen. Die Frist kann einmalig um 1 Jahr verlängert werden, sofern der Eintrag im regionalen Richtplan (vgl. Abschnitt 3.1) noch nicht rechtskräftig erfolgt ist.

Nachdem die Bike & Ride-Anlage realisiert worden ist, ist das Auszahlungsgesuch mit den erforderlichen Nachweisen gemäss Kap. 4.4 zu stellen. Dazu gehören der Erstellungsnachweis und die Schlussabrechnung mit den effektiven Kosten. Der effektive Förderbeitrag errechnet sich anhand der Schlussabrechnung, entspricht jedoch maximal dem Beitrag der Förderzusicherung. Der Kanton kann Ausführungskontrollen durchführen und bei negativem Ergebnis Förderbeiträge ganz oder teilweise zurückzufordern.

Die Auszahlung richtet sich nach den mit dem Budget und den Nachtragskrediten bewilligten Krediten des Auszahlungsjahres.

Schritt 1 Fördergesuch

- Eingabe des Fördergesuchs für die Erstellung / Erweiterung einer Bike & Ride-Anlage durch die Stadt / Gemeinde an bikeandride.afm@vd.zh.ch
- Eingangsbestätigung durch das AFM an den Gesuchstellenden
- Prüfung des Gesuchs anhand der Beurteilungskriterien seitens AFM
- Mitfinanzierungsentscheid in Form einer Verfügung: Förderzusicherung inkl. Angabe der anrechenbaren Investitionskosten, des Beitragssatzes und der Beitragshöhe oder Ablehnung des Fördergesuchs durch das AFM
- Der Mitfinanzierungsbescheid muss bei Baubeginn vorliegen.

Schritt 2 Auszahlungsgesuch

- Auszahlungsgesuch an das AFM mit Erstellungsnachweis und Abnahmebestätigung der Stadt / Gemeinde
- Auszahlung des Beitrags durch den Kanton, falls Bestimmungen der Verfügung eingehalten wurden, Bestätigung der Auszahlung in Briefform

4.4 Gesuchinhalte

Fördergesuch

- Informationen zum Gesuchstellenden, Kontaktdaten der Ansprechperson innerhalb der Gemeinde
- Berechtigungsnachweise (Eigentumsnachweis, Vertretungsberechtigung für andere Eigentümer, o.ä.)
- Konzept inkl. Dokumentation über die neuen bzw. erweiterten Bike & Ride-Anlagen: Situationsplan inkl. durchzuführende Installationen, Anzahl und Lage der Abstellplätze im Massstab 1:500 oder 1:1000. Auf die in Kapitel 3.1 und 3.2 aufgeführten Beurteilungskriterien ist explizit einzugehen.
- Kostenschätzungen für die Erstellung der Bike & Ride-Anlagen und Angabe der Kostenteiler mit Dritten. Die anrechenbaren Kosten sind entsprechend auszuweisen.

Auszahlungsgesuch

- Allgemeine Angaben (Verfahrensnummer, Adresse, usw.)
- Nachweis des Eintrags der Veloabstellanlage im regionalen Richtplan (sofern zum Zeitpunkt der Gesuchstellung noch nicht erfolgt).
- Kosten und Belege der Abrechnungen
- Fotodokumentation der realisierten Bike & Ride-Anlage
- Begründung allfälliger Abweichungen vom Fördergesuch



4.5 Rechtsschutz

Bei den Kantonsbeiträgen gestützt auf § 5 PVG [11] handelt es sich um Staatsbeiträge gemäss Staatsbeitragsgesetz. Entsprechend bestimmt sich das Verfahren gemäss §§ 9 ff. Staatsbeitragsgesetz [12].

Da PVG und Staatsbeitragsgesetz keine besonderen Regelungen zum Rechtsschutz gegen Verfügungen gestützt auf § 5 PVG i.V.m. §§ 9 ff. Staatsbeitragsgesetz enthalten, richtet sich dieser grundsätzlich nach dem Verwaltungsrechtspflegegesetz [13].² Eine Verfügung des AFM kann bei der Volkswirtschaftsdirektion mit Rekurs angefochten werden (§ 19b Abs. 2 lit. b Ziff. 1 VRG). Gegen den Rekursentscheid kann wiederum beim Verwaltungsgericht Beschwerde erhoben werden (§ 41 ff. VRG).

4.6 Kontakt

Das Programm wird vom Amt für Mobilität (AFM) geführt. Für Fragen und weitere Informationen steht Ihnen Sarah Hug, Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung beim AFM zur Verfügung: +41 43 259 30 81 oder sarah.hug@vd.zh.ch.

² § 29 PVG ist nicht als abschliessende Regelung zu betrachten.

Anhang

Grundlagenverzeichnis

- [1] Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV), ARE, Februar 2023
- [2] Postulat «Multimodales Pendeln fördern», KR-Nr. 306/2019, Antrag Regierungsrat, 2022
- [3] Bericht an den Kantonsrat, RRB Nr. 145/2022, Vorlage 5792, ABI 2022-02-04
- [4] Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr vom 20. Dezember 2019 (PAVV, SR 725.116.124)
- [5] Handbuch «Veloparkierung», ASTRA, 2008
- [6] Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen, Fachstelle Veloverkehr, Kanton Zürich, 2012
- [7] Abschliessbare Veloparkierung, Fachstelle Veloverkehr
- [8] Velopflichtabstellplätze, Fachstelle Veloverkehr, Kanton Zürich, 2013
- [9] Agglomerationsprogramme, Kanton Zürich, alle Generationen 1 bis 4, Stand 2023
- [10] Baupreisindex <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/preise/baupreise/baupreisindex.html>, Bundesamt für Statistik, 2023
- [11] Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1)
- [12] Staatsbeitragsgesetz vom 1. April 1990 (LS 132.2)
- [13] Verwaltungsrechtspflegegesetz vom 24. Mai 1959 (VRG, LS 175.2)