



Kommunale Veloverbindungen erfüllen die Anforderungen aus dem Veloweggesetz, wenn sie die Standards für Nebenverbindungen einhalten.
Quelle: FaVe



Wo möglich und angebracht, soll der Veloverkehr vom Fuss- und motorisierten Verkehr getrennt geführt werden.
Quelle: FaVe

Bundesgesetz über Velowege: mehr Schub fürs Velo

Das Bundesgesetz über Velowege ist seit 1. Januar 2023 in Kraft und stellt einen Meilenstein in der Förderung des Velos in der Schweiz dar. Der Kanton und die Gemeinden sind nun in der Pflicht, bis Ende 2042 sichere und bedarfsgerechte Veloinfrastrukturen für alle Altersgruppen zur Verfügung zu stellen.

Raphael Knuser, Projektleiter Fachstelle Veloverkehr
Abteilung Verkehrsplanung
Amt für Mobilität
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Telefon 043 259 30 99
raphael.knuser@vd.zh.ch
www.velo.zh.ch
www.zh.ch/veloverkehr → Infrastruktur → Bundesgesetz über Velowege

- Artikel «Neue Standards für Veloverkehr im Kanton Zürich», ZUP106, 2023
- Artikel «Velonetzplanung in den Gemeinden», ZUP91, 2018
- Artikel «Fortschrittliche Veloförderung dank Velonetzplan», ZUP86, 2016

Es ist bereits eine Weile her, seit das Schweizervolk und die Stände 2018 der Änderung von Artikel 88 aus der Bundesverfassung zugestimmt haben, um dem Verkehrsmittel Velo künftig mehr Bedeutung beizumessen. Die Verankerung in der Verfassung auf gleicher Stufe wie die Fuss- und Wanderwege stellt die Weichen für die Zukunft der schweizweiten Veloförderung.

Die Zustimmung von 73,6 Prozent der Stimmberechtigten über alle Kantone hinweg zeigt deutlich, dass die Bevölkerung eine bedarfsgerechte Veloinfrastruktur als Ergänzung zum ÖV oder Alternative zum motorisierten Verkehr (MIV) will.

Bundesbeschluss Velo ist Auftrag zu Planung und Umsetzung

Das Bundesgesetz über die Velowege (725.41, Veloweggesetz, VWG) ist das Resultat dieser Verfassungsänderung. Es verpflichtet die Kantone und Gemeinden, in einem ersten Schritt innerhalb von fünf Jahren ein gutes, zusammenhängendes Velonetz zu planen. Der zweite Schritt ist dessen bauliche Umsetzung bis Ende 2042.

Im Gesetz wird der Begriff Velowegnetz verwendet. In der Netzplanung spielt es jedoch keine Rolle, welcher Infrastrukturtyp (Radweg, Radstreifen etc.) gebaut wird. Der Begriff Veloweggesetz stützt zudem die Botschaft des Bundes, dass es sich um ein Infrastrukturgesetz handelt.

Das Gesetz unter der Lupe

Konkret enthält das Gesetz Bestimmungen, welche gesamtschweizerische Minimalstandards definieren, jedoch keinerlei Kompetenzen zu Planung oder Bau der einzelnen Verkehrswege durch den Bund selbst. Ins Auge sticht die spezifische Erwähnung von Velobahnen und Veloparkierungsanlagen.

Veloparkierungsanlagen werden damit in ihrer Funktion als integraler Bestandteil

von Velowegnetzen für den Alltag hervorgehoben. Im Rahmen der Umsetzung wird sich natürlich die Frage stellen, welche Kriterien eine Anlage erfüllen muss, damit eine Aufnahme in die Veloplanung gerechtfertigt ist. Nach aktuellem Verständnis werden dies tendenziell grössere Anlagen mit einer übergeordneten Bedeutung sein.

Die Erwähnung von Velobahnen, bei denen es sich nicht um ein klassisches Infrastrukturelement, sondern um eine Hierarchiestufe handelt, unterstreicht deren Wichtigkeit im planerischen Kontext. Vielleicht trägt die Wahl des klaren Begriffs Velobahn auf Bundesgesetzesebene auch dazu bei, eine schweizweit einheitliche Nomenklatur voranzutreiben.

Fachstelle Veloverkehr – Infos und Beratung

Die Fachstelle Veloverkehr (FaVe) konnte sich in den letzten Jahren als zentrale Anlaufstelle für alle Fragen (intern und extern) rund ums Velo positionieren. Die FaVe setzt zudem das im September 2021 beschlossene Veloförderprogramm 2 um und nimmt seit dem 1. Januar 2023 die Vollzugsaufgaben wahr, welche sich aus dem Bundesgesetz über Velowege ergeben.

Das kantonale Velonetz soll gemäss Veloweggesetz (VWG) durch die Gemeinden feinmaschig erschlossen werden. Damit stehen die Gemeinden vor neuen, planerischen Herausforderungen. Die Fachstelle Veloverkehr unterstützt die Zürcher Gemeinden im Rahmen des Veloförderprogramms mit einem kostenlosen Beratungsangebot. Gemeinden können ab dem ersten Quartal 2024 von diesem neuen Angebot profitieren und dabei die für sie relevanten Module buchen.

Velonetz Alltag

bestehend/ Variante	bei Ersatz aufzu- heben	geplant Verbindungstyp	
		 Veloschnellroute (Abschnitte für Pilotprojekte)	
		 Hauptverbindung	
		 Nebenverbindung	
		Zusätzliche Freizeitverbindung	
AZ		Routennummer/Verbindungsnummer	
		Planungshoheit Städte Zürich und Winterthur	

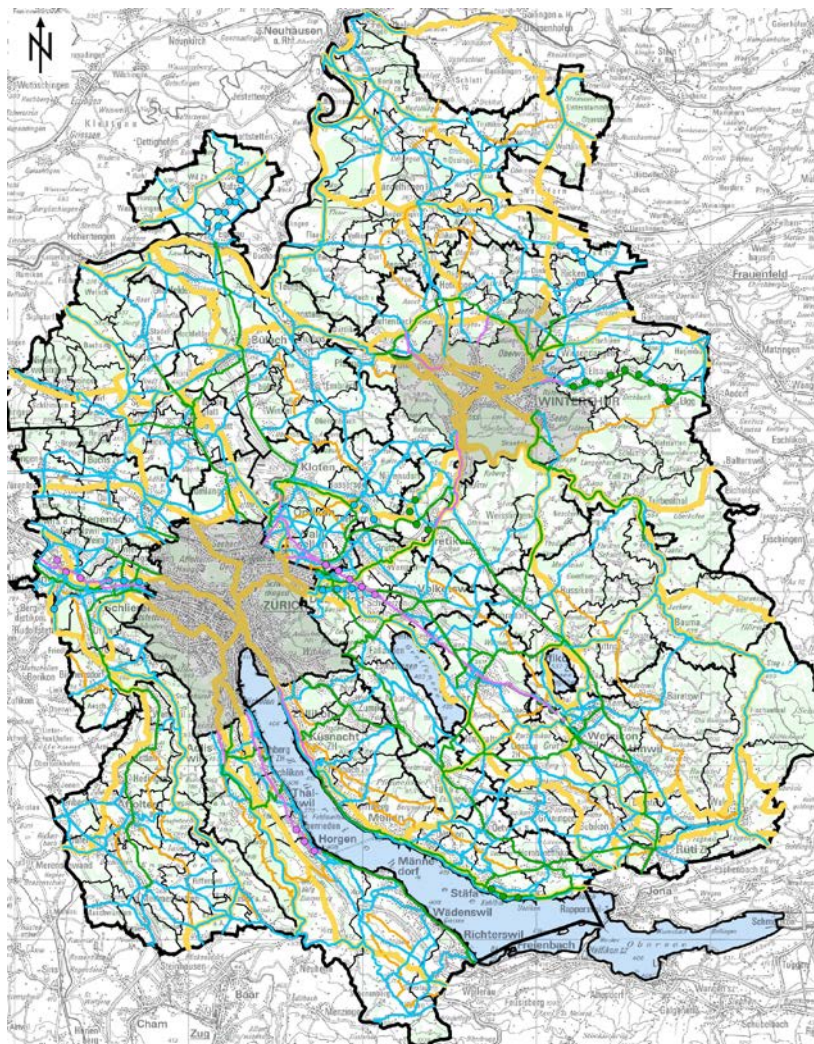
SchweizMobil Freizeitroutes

 SchweizMobil Freizeitroutes

Auf den ersten Blick mutet es seltsam an, dass ausserdem im Gesetz mit dem Mountainbike eine spezifische Fahrzeugart erwähnt wird. Letztendlich geht es um Freizeitroutes in hügeligem und bergigem Gelände. Da die Nutzung von Mountainbikes jedoch starke Verbreitung gefunden hat, dem Thema damit eine nicht zu vernachlässigende Relevanz zukommt und der Begriff intuitiv verständlich ist, war der Bund der Meinung, dass eine explizite Nennung der Sache besser dient. Zumal der Begriff auch im Strassenverkehrsrecht (Wegweisung) und in der VSS-Norm (des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) zur Signalisierung des Langsamverkehrs verwendet wird.

Rolle des Kantons

Die strategische Velonetzplanung auf Stufe Kanton liegt in Form des kantonalen Velonetzplans vor und ist durch die Überführung in die regionalen Richtpläne behördenverbindlich festgesetzt (Karte oben). Sie ist als zentrale Planungsgrundlage etabliert und damit erfüllt die kantonale Velonetzplanung bereits die vom Bund geforderte, strategische Planung. Nun soll das Velonetz, das sich in die drei Hierarchiestufen Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und (bei höchstem Potenzial und Nachfrage) Veloschnellrouten gliedert, möglichst zeitnah und bedarfsgerecht umgesetzt werden. Diese Umsetzung der kantonalen Veloverbindungen wird jeweils durch den Kanton finanziert, auch dann, wenn sie sich auf einer Strasse befindet, die hinsichtlich der anderen Verkehrsmittel kommunal klassiert ist. Die Planung, Projektierung und der Bau der kantonalen Veloinfrastruktur erfolgt in Anlehnung an die Standards Veloverkehr. Dabei dienen die Standards als Fundament für die Bereitstellung zeitgemässer Veloinfrastruktur und bilden den aktuellen Wissensstand ab. Sie berücksichtigen Planungsgrundsätze, die eine vom übrigen Verkehr abgetrennte Veloinfrastruktur anstreben und sorgen dafür, dass die vom Bundesgesetz geforderte Homogenität des Netzes erreicht wird. Mit ihrer konsequenten Anwendung rückt ein sicheres und attraktives Angebot für Velofahrende aller Altersgruppen in greifbare Nähe.



Der kantonale Velonetzplan erfüllt bereits die vom Bund geforderte, strategische Planung. Nun soll das Velonetz möglichst zeitnah und bedarfsgerecht umgesetzt werden. *Quelle: FaVe*

Aufgaben der Gemeinden

Damit der Bevölkerung ein attraktives Velonetz zur Verfügung gestellt wird, ist die feingliedrige Erschliessung durch ein kommunales Netz von grosser Bedeutung. Der kantonale Velonetzplan bildet also die Grundlage des gesamten Velonetzes im Kanton Zürich. Die Gemeinden sollen ihre kommunalen Netze direkt daran anschliessen und müssen keine komplett eigenständigen Netze entwerfen. Dabei kommt den Verbindungen auf Gemeindeebene besonders die Funktion zu, lokale Attraktoren wie Läden, Schulen, ÖV-Haltestellen zu erschliessen. Das Velonetz wird im kommunalen Richtplan Verkehr abgebildet und über die damit verknüpften Verfahren festgesetzt. Das Gesetz schreibt vor, dass alle Gemeinden diesen Schritt bis 31. Dezember 2027 durchgeführt haben müssen.

Einhaltung von Grundsätzen bei der Planung und der Umsetzung

Das Velonetz muss gemäss Gesetz eine angemessene Dichte mit einer direkten Streckenführung aufweisen. Es verbindet

die wichtigen Orte innerhalb der Gemeinde: Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velonetze für die Freizeit. Der Bund wird in den nächsten Jahren Vorgaben für die Bereitstellung der geplanten Netze in Form von Geobasisdaten ausarbeiten. Auch diese sind durch die Kantone und Gemeinden umzusetzen.

Die einzelnen Netzabschnitte müssen sicher sein und, wo möglich und angebracht, vom Fuss- und motorisierten Verkehr getrennt geführt werden. Der Ausbaustandard des Netzes soll grundsätzlich einheitlich sein. Der Kanton stellt dazu als Projektierungsgrundlage seine neuen Velostandards zur Verfügung. Werden auf kommunalen Veloverbindungen die Standards für Nebenverbindungen eingehalten, sind die Anforderungen aus dem Veloweggesetz erfüllt.