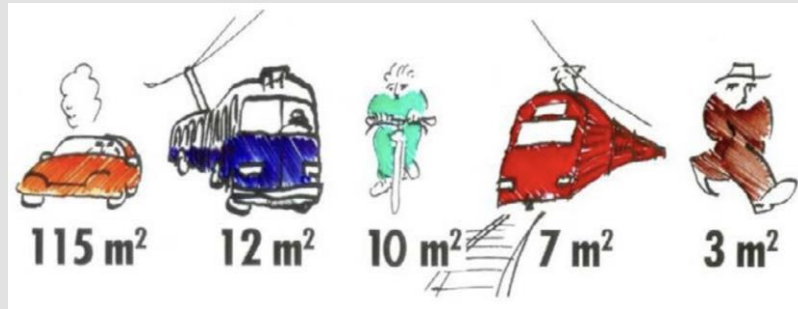




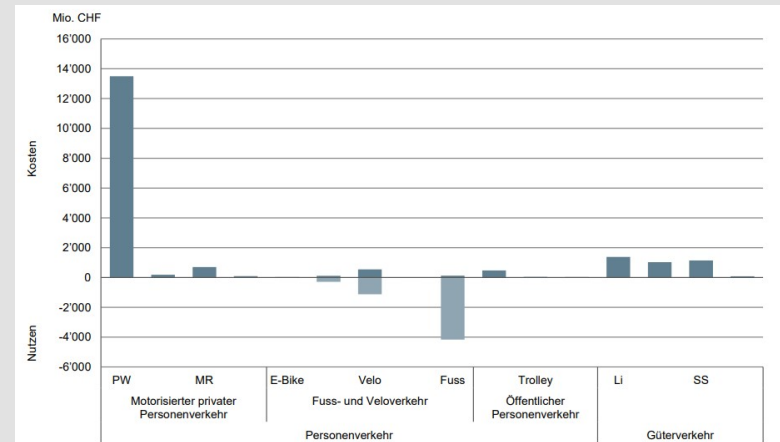
Städtische Velopolitik im Kontext des regulatorischen Umfelds

Ziele einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen städtischen Verkehrspolitik

1. Städtische Mobilität soll flächeneffizienter gestaltet werden.
2. Städtische Mobilität soll umfassend nachhaltiger werden.



Flächenbedarf pro Person für verschiedene Verkehrsmittel (Quelle: Tiefbauamt der Stadt Zürich)



Ecoplan 2024, Ab. 19-4; Externe Effekte Verkehrsteilnehmende Strassenverkehr 2021

>>> SSV-Positionspapier https://staedteverband.ch/cmsfiles/240126_pp_mobiluot_def_d.pdf?v=20240318144217

Hauptforderung der Städte

- Die Städte sollen über genügend Handlungsspielraum verfügen.
- Der Bund und die Kantone sowie weitere Akteurinnen sollen die Städte bei ihren Massnahmen aktiv unterstützen.

Weiter aus dem Forderungskatalog des SSV...

- Möglichkeiten zu testen, Agglomerationsprogramme stärken, Schnittstellenproblematik aus Stadtblick anpacken, keine Einmischung/Einschränkung in städtische Parkraumpolitik etc.

Fokus: Verkehrsregime und Stadt der kurzen Wege

- Stadtentwicklung heisst immer Raum-, Verkehrs- und Stadtplanung zusammen anpacken.
- Verkehrspolitik ist immer auch Umwelt-, Wohn- und Sozialpolitik.
- (Gemeinde-)Autonomie beim Verkehrsregime.

Ausgangslage städtischer Veloverkehr

- einer der drei Pfeiler der nachhaltigen urbanen Mobilität,
 - Potenziale des Veloverkehr ausschöpfen,
 - veränderte Anforderungen an urbane Veloinfrastrukturen.
- **Städte brauchen optimalen, regulatorischen «Werkzeugkasten».**

Städtebefragung: Bedürfnisse + Handlungsspielraum Veloplanung

- Ziel: fachliche Dokumentation
- Fragen zu Massnahmen (Markierungen, Signalisation, Infrastrukturen)
- **30 Städte haben Stellung genommen:** Aarau, Baden, Basel, Bern, Brig, Burgdorf, Carouge, Chiasso, Chur, Dübendorf, Fribourg, Genève, Gland, Köniz, Langenthal, Lyss, Neuchâtel, Nyon, Onex, Schaffhausen, Schlieren, St. Gallen, Thalwil, Thun, Versoix, Wallisellen, Wettingen, Winterthur, Worb, Zürich.

Grundsätzliche Haltung der Städte

- Ermöglichen und Fördern statt Einschränken
- Mehr Flexibilität und Spielräume für «individuelle» Massnahmen
- «Verkehrs»-beruhigende Massnahmen und angepasste Verkehrsregime
- Neue und innovative Instrumente.

Auslegeordnung der Umfrageanliegen der Städte

- Dimensionierung, bauliche Massnahmen
- Signalisation
- Verkehrsregeln
- Markierungen.

Beispiel Velostrassen



Bildquelle: www.guide-velo.ch

- Zusammenarbeit zwischen Bund und Städte für den Pilotbetrieb
- Umsetzung durch Velopiktogramme und Vortrittsentzug Querstrassen
- Städte wünschen sich mehr Spielraum bei der Anwendung, um volles Potenzial auszuschöpfen: z.B. Einsatz von rotem Belag, explizite Markierung als «Velostrasse».

Beispiele Signalisation



- Sichtbarkeit Signalisation für Velos
- Einführung neuer Signalisation für spezifische Fahrzeuge wie Cargobikes brauchen Zeit
- Signalisation Rechtsabbiegen bei Rot in der Praxis zu wenig verständlich
- Flexiblerer Einsatz von Markierungen erwünscht.

Bildquellen:

<https://www.stadt-zuerich.ch/site/velo/de/index/die-velovorzugsrouten.html>

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=247734566590653&set=a.219483616082415>

<https://www.guide-velo.ch/d/guide/9-infrastrukturen/16-kreuzungen/velofreundliche-lichtsignalanlagen>

<https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/strassen/signalisation-wegweisung-markierung.html>

Fazit

Co-kreative Verantwortung und ganzheitliche Herangehensweise

Städteverband verfolgt seine Ziele (Doppelmandat) mit und für die urbane Schweiz

Handlungsspielräume und Städte(autonomie)