

# Velofachstellen

Aufgaben und Organisation

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Velokonferenz Schweiz

c/o planum biel ag, Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne

Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

### **Konzept und Realisierung**

Daniel Sigrist, planum biel ag

Thomas Zahnd, planum biel ag

Christof Bähler, Velokonferenz Schweiz

Oskar Balsiger, Tiefbauamt des Kantons Bern

Michael Rothenbühler, co.dex productions ltd. Biel/Bienne

### **Fachliche Begleitung**

Bundesamt für Strassen (ASTRA): Niklaus Schranz

Velokonferenz Schweiz: Barbara Auer, Julian Baker, Jean-Christophe Boillat,

Claude Morel, Roland Pfeiffer, Aline Renard, Peter Stirnimann, Urs Walter,

Martin Urwyler.

### **Bilder**

Stadt Zürich (Titelbild)

planum biel ag / Velokonferenz Schweiz

Bildunion

### **Lektorat**

Iris Diem, diem.text

### **Download**

[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

Biel/Bienne, Juni 2012

## Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
<b>Vorwort .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Einführung .....</b>	<b>6</b>
1.1 Was ist eine Velofachstelle? .....	6
1.2 Wieso braucht es Velofachstellen? .....	6
1.3 Vision und Grundsätze .....	7
<b>2. Aufgaben und Organisation .....</b>	<b>9</b>
2.1 Elemente der Veloförderung .....	9
2.2 Aufgaben einer Velofachstelle .....	10
2.3 Organisationsformen einer Velofachstelle.....	12
2.4 Vernetzung der Velofachstelle.....	13
2.5 Einbezug der Velofachstelle.....	14
2.6 Finanzierung von Massnahmen .....	16
<b>3. Ressourcen .....</b>	<b>19</b>
3.1 Personelle Ressourcen einer Fachstelle .....	19
3.2 Finanzielle Ressourcen einer Velofachstelle.....	19

BUS  
TAXI



# Vorwort

Der Langsamverkehr (LV) hat Potenziale, die gegenwärtig noch nicht genutzt werden. Neben dem Beitrag zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO<sub>2</sub>) und zur Förderung der Gesundheit stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. Die schweizerische Verkehrspolitik strebt deshalb eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils an. Der LV soll sich neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler der Personenmobilität entwickeln.

Zu einer höheren Attraktivität des Langsamverkehrs führen einerseits gesetzliche, planerische, bauliche und betriebliche Massnahmen, andererseits Beratung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Diese Bereiche sind eng miteinander verknüpft und die Aktivitäten müssen aufeinander abgestimmt werden. Die Koordination übernehmen die Velofachstellen. Sie sind ein wichtiges Element zur Verankerung des Veloverkehrs im Tätigkeitsbereich der öffentlichen Hand. Sie haben das nötige Fachwissen für Beratung und Unterstützung und sind kompetente Anlaufstellen für die Bevölkerung und die Verwaltung.

In den sechs grössten Städten der Schweiz (> 100'000 Einwohner und Einwohnerinnen) leben insgesamt rund eine Million Menschen. Hier bestehen meist seit mehreren Jahren Velofachstellen, ebenso in den meisten Kantonen. Angesichts der Fülle ihrer Aufgaben verfügen die kommunalen und kantonalen Fachstellen jedoch über zu geringe personelle Ressourcen. In den gut zweieinhalbtausend Gemeinden mit weniger als hunderttausend Einwohnern und Einwohnerinnen leben rund sechseinhalb Millionen Menschen. Velofachstellen gibt es nur in wenigen Gemeinden. Damit Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs in der Fläche geplant und umgesetzt werden können, ist die Einrichtung weiterer Velofachstellen von zentraler Bedeutung.

Diese Publikation informiert über

- die Gründe für die Einrichtung einer Velofachstelle
- die Aufgaben einer Velofachstelle bezüglich Alltags- und Freizeitmobilität
- die Organisationsformen einer Velofachstelle
- den Einbezug der Velofachstelle in den Planungsablauf
- die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen einer Velofachstelle.

# 1. Einführung

## 1.1 Was ist eine Velofachstelle?

Als Velofachstelle wird die Organisationseinheit der Verwaltung bezeichnet, welche das Thema Veloverkehr federführend betreut. Diese Funktion kann auch von einer qualifizierten externen Fachperson oder einer Fachorganisation wahrgenommen werden. Es kann sinnvoll sein, die Bereiche Veloverkehr und Fussgängerverkehr in einer Fachstelle Langsamverkehr zusammenzufassen, da zwischen den beiden Verkehrsarten sowohl Synergien als auch Konflikte bestehen. Diese Publikation beschränkt sich jedoch auf die für den Veloverkehr relevanten Aspekte der Fachstellen.

## 1.2 Wieso braucht es Velofachstellen?

Die Attraktivität und Sicherheit des Velos als Verkehrsmittel für Alltag und Freizeit ist von zahlreichen Faktoren abhängig, die eng miteinander verknüpft sind. Die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Veloverkehr erfolgt meist in einem komplexen Umfeld. Unter diesen Rahmenbedingungen bringt eine Velofachstelle folgenden Nutzen:

### **Aufbau von Fachwissen und Erfahrung**

Da bei Strassenbauten oder -umgestaltungen die Interessen zahlreicher Fachbereiche und Nutzergruppen berührt werden, ist ein partizipativer Planungsprozess erforderlich, in dem die Betroffenen angemessen mitwirken können. Die Planung der Massnahmen ist sehr komplex und verlangt von den beteiligten Fachleuten spezifisches Fachwissen und Erfahrung. Eine Velofachstelle übernimmt die Anwaltschaft und Koordination für den Bereich Veloverkehr und baut das für Planung und Umsetzung von Massnahmen nötige Fachwissen und die Erfahrung auf.

### **Koordination**

Die Förderung des Veloverkehrs hat eine Querschnittfunktion: Zu den Aufgaben im Planungsprozess von Infrastrukturmassnahmen kommen die Erarbeitung spezifischer Grundlagen, die Schaffung neuer Mobilitätsangebote, Verkehrserziehung, Weiterbildung und Beratung dazu. Eine Velofachstelle stellt die dafür erforderliche Kontinuität und Koordination sicher.

### **Synergien und Kosteneffizienz**

Da Um- oder Neubauten der Strasseninfrastruktur kostenintensiv sind und eine lange Lebensdauer haben, braucht es angepasste und für alle Verkehrsteilnehmenden sichere Verkehrsanlagen. Bei Veränderungen im Strassenraum sind oft gleichzeitig Verbesserungen für den Veloverkehr möglich. Der frühzeitige und anschliessend periodische Einbezug der Velofachstelle in den Planungsprozess trägt dazu bei, dass Verbesserungen kosteneffizient realisiert und Verschlechterungen vermieden werden. Erfahrungsgemäss weisen für den Veloverkehr sichere Strassen auch insgesamt eine hohe Verkehrssicherheit auf.

### **Anlaufstelle**

Eine Velofachstelle ist eine klar definierte und leicht erreichbare Anlaufstelle für die Bevölkerung, die Verwaltung und die Medien. Die Velofachstelle berät, unterstützt und entlastet verwaltungsintern die federführenden Funktionen. Sie ist ein Zeichen für nachhaltige Mobilität und trägt den Bestrebungen des Bundes zu einer Gleichbehandlung des Langsamverkehrs Rechnung. Sie vereinfacht den fachlichen Austausch zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden sowie den Fachorganisationen im Bereich der Mobilität.

## **1.3 Vision und Grundsätze**

### **Vision**

- Velofachstellen bestehen auf allen staatlichen Ebenen. Nicht nur Bund und Kantone, sondern auch die Agglomerationen sowie alle Gemeinden mit mehr als 10'000 Einwohnern und Einwohnerinnen verfügen über eine Velofachstelle.
- Gemeinden mit weniger als 10'000 Einwohnern und Einwohnerinnen arbeiten im Bereich Veloverkehr zusammen und führen eine gemeinsame Velofachstelle.
- Die Velofachstellen sorgen für die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs im Tätigkeitsbereich der öffentlichen Hand.

### **Grundsätze**

Eine Velofachstelle

- wird im Organigramm der Verwaltung und in den internen Prozessen entsprechend ihrer Aufgaben berücksichtigt
- verfügt über ein Pflichtenheft, das ihrer Querschnittfunktion Rechnung trägt
- verfügt über genügend personelle und finanzielle Ressourcen zur Bewältigung ihrer Aufgaben
- kann bei Interessenabwägungen ihre fachliche Unabhängigkeit wahren
- pflegt stufenübergreifend den Erfahrungsaustausch mit anderen Velofachstellen.



Lov

Lu

M

M



## 2. Aufgaben und Organisation

### 2.1 Elemente der Veloförderung

Die Aufgaben einer Velofachstelle leiten sich aus den bewährten Elementen der Veloförderung ab, die sich in vier Bereiche zusammenfassen lassen:

#### **Infrastruktur Veloverkehr**

Planung und Umsetzung eines dichten Netzes von Velorouten, welches im Siedlungsgebiet schnelle, direkte, komfortable und sichere Verbindungen ermöglicht

- Sicherstellen einer rasch erfassbaren und verständlichen Veloführung durch Wegweisung, Markierung und bauliche Massnahmen
- Genügend sichere Abstellanlagen am Wohn- und Arbeitsort, bei Schulen und Ausbildungsstätten, in Zentren und bei publikumsintensiven Anlagen
- Sicherstellen einer gut unterhaltenen und zu allen Tages- und Jahreszeiten betriebs sicheren Infrastruktur

#### **Kombinierte Mobilität und Mobilitätsangebote**

- Verbesserung der Angebote der kombinierten Mobilität durch verbesserte Zugänglichkeit ihrer Umsteigeorte (Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen) und der Veloparkieranlagen
- Neue Mobilitätsangebote (z. B. Veloverleihsysteme)
- Integration der Velodienstleistungen in Mobilitätsangebote (z.B. Tarifkombinationen)

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Bildung**

- Aufzeigen der Vorteile und der Attraktivität des Verkehrsmittels Velo in Alltag und Freizeit
- Kommunikation des richtigen Verhaltens im Verkehr (Velofahrende, Fahrzeuglenker)
- Beratung von Behörden, Planern, Privaten in Bezug auf die Anliegen des Veloverkehrs
- Integration des Themas Veloverkehr in die Bildungsangebote
- Einrichten von Velofachstellen auf allen Ebenen der öffentlichen Hand
- Kommunikation der umgesetzten Massnahmen

#### **Forschung und Grundlagen**

- Abstimmung bestehender und neuer planerischer und rechtlicher Grundlagen auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs
- Überprüfung grösserer raumwirksamer Vorhaben bezüglich ihrer Auswirkungen auf den Veloverkehr
- Systematische Erfassung und Auswertung relevanter Grundlagendaten zum Veloverkehrsaufkommen
- Durchführen von Wirkungsanalysen bei umgesetzten Massnahmen

## 2.2 Aufgaben einer Velofachstelle

Die Aufgaben einer kommunalen, regionalen oder kantonalen Fachstelle sind nahezu identisch. Die folgende Tabelle zeigt in thematischer Gliederung die Aufgaben einer Velofachstelle und bezeichnet die voraussichtlich Beteiligten sowie die in der Regel federführende Stelle. Angesichts des umfangreichen Pflichtenhefts sind die verfügbaren personellen Ressourcen von grosser Bedeutung (vgl. Kapitel 3.1).

	Thema / Aufgaben	Federführung	weitere Beteiligte
Grundlagen	<b>Recht und Normen</b> - Prüfung der Auswirkungen neuer oder veränderter rechtlicher Vorschriften auf den Veloverkehr - Stellungnahmen zu und Mitarbeit bei der Rechtssetzung und Erarbeitung von Normen	Rechtsabteilung	Politik, Polizei, Bau und Unterhalt, Velofachstelle
	<b>Richtplanung</b> - Erarbeiten und Nachführen einer Richt-/ Sachplanung zum Veloverkehr (Alltag und Freizeit) - Mitarbeit an übergeordneten Richt- und Sachplanungen (z.B. Mobilitätsstrategie, Raum- und Siedlungsentwicklung)	Rechtsabteilung	Verkehrsplanung, Velofachstelle, Bau und Unterhalt, Gestaltung, Naturschutz, Tourismus, Regionen / Quartiere, Planer und Experten, Fachorganisationen
	<b>Nutzungsplanung</b> - Festlegen von kommunalen und interkommunalen Radwegverbindungen im grundeigentümerverbindlichen Verkehrsrichtplan - Sicherstellen guter Veloverbindungen zur Anbindung der Neubaugebiete im grundeigentümerverbindlichen Erschliessungsplan	Rechtsabteilung	Verkehrsplanung, Velofachstelle, Bau und Unterhalt, Gestaltung, Regionen / Quartiere, Planer und Experten, Fachorganisationen
	<b>Grundlagedaten</b> - Organisation und Auswertung von Erhebungen (Veloverkehr und -parkierung) - Aufbereitung und Verwaltung der Daten (inkl. Unfallstatistik, Mikrozensus usw.)	Statistikabteilung	Velofachstelle Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, Polizei
	<b>Arbeitshilfen / Dokumentation</b> - Erarbeiten und Nachführen praxisorientierter Arbeitshilfen	Velofachstelle	Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, Gestaltung, Fachorganisationen
Koordination	<b>Koordination</b> - Leiten von Fachgruppen oder Kommissionen zu den Themen Veloverkehr / Langsamverkehr / Mobilität - Sicherstellen der Koordination bei bereichsübergreifenden Projekten mit Schnittstellen zum Veloverkehr	Velofachstelle	Politik, Volkswirtschaft, Raumentwicklung, Luftreinhaltung, Gesundheitsförderung, Polizei, Fachorganisationen

## 2 Aufgaben einer Velofachstelle

	Thema / Aufgaben	Federführung	weitere Beteiligte
Planung und Projektierung	<b>Strassen- / Mobilitätsprojekte</b> - Mitarbeit bei Konzeption und Planung - Stellungnahme im Vernehmlassungs- / Bewilligungsverfahren	Verkehrsplanung	ÖV, Velofachstelle, Bau und Unterhalt, Gestaltung, Polizei, Regionen / Quartiere, Anstösser, Gewerbe, Bevölkerung, Planer und Experten, Fachorganisationen
	<b>Velomassnahmen</b> - Planung, Projektierung und Umsetzung veloverkehrsspezifischer Massnahmen (Strasseninfrastruktur und Parkierung)	Velofachstelle	Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, ÖV, Polizei, Regionen / Quartiere, Planer und Experten
	<b>Projekte Dritter</b> - Prüfung Baugesuche / Voranfragen Dritter bzw. Gemeinden bezüglich Erschliessung und Veloparkierung	Baubewilligungsbehörde	Velofachstelle, Gemeinde(n), Private, Planer
	<b>Finanzen</b> - Finanzplanung Fachbereich Veloverkehr - Budgetkontrolle (z.B. Spezialfinanzierung und -kredite)	Finanzabteilung	Politik, Velofachstelle
Betrieb und Unterhalt	<b>Unterhalt</b> - Integration von Velomassnahmen kleineren Umfangs in die Unterhaltsprogramme	Bau und Unterhalt	Velofachstelle
	<b>Signalisation / Markierung / Wegweisung</b> - Konzeption, Planung und Nachführung bei Routen und Massnahmen Veloverkehr	Velofachstelle	Bau und Unterhalt, Gemeinden, Polizei, Strassenverkehrsamt, Tourismus, SchweizMobil, Private
Politik	<b>Umgang mit politischen Behörden</b> - Beantwortung von politischen Vorstössen und Anfragen der Legislative - Verfassen von (Kredit-)Anträgen - Erstellen periodischer Umsetzungsberichte - Sensibilisierung für Potenziale und Bedürfnisse Veloverkehr	Kanzlei	Politik, weitere Abteilungen, Velofachstelle
Wissensvermittlung	<b>Beratung</b> - Anlaufstelle für Öffentlichkeit - Beratung für Regionen, Gemeinden, Fachorganisationen und Private	Velofachstelle	Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, ÖV, Gemeinden / Regionen / Quartiere, Fachorganisationen, Planer, Experten, Private
	<b>Weiterbildung</b> - Sammeln von Fachwissen und Adaptieren auf die lokalen Verhältnisse - Weiterbildungsveranstaltungen für Beteiligte (siehe Spalte Beteiligte) - Erfahrungsaustausch und eigene Weiterbildung	Velofachstelle	Raumentwicklung, Verkehrsplanung, Bau und Unterhalt, Polizei, Planer
	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b> - Anlaufstelle für Medien - projektbezogene Kommunikation - Kommunizieren umgesetzter Verbesserungen - Sensibilisierung und allgemeine Veloförderung	Kommunikationsfachleute	Velofachstelle, Politik

## 2.3 Organisationsformen einer Velofachstelle

Innerhalb der Verwaltung kann eine Velofachstelle verschiedenen Bereichen zugeordnet werden. In der Praxis haben sich unterschiedliche Zuordnungen bewährt. Die Fachstelle kann auch ausserhalb der Verwaltung bei einem qualifizierten privaten Planer angesiedelt werden. In der folgenden Tabelle sind die Vor- und Nachteile der bekannten Organisationsformen einander gegenübergestellt. Für die Wirkung und den Erfolg einer Fachstelle ist ihre Vernetzung von grosser Bedeutung. Die Koordination mit allen Beteiligten muss durch geeignete Prozessabläufe gewährleistet werden. (vgl. Kapitel 2.4 und 2.5).

Verwaltungsstelle	Vorteile	Nachteile
<b>Planungsamt</b> (Stadt/Gemeinde) Die Velofachstelle ist im für die Planung zuständigen Amt angesiedelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbezug bereits bei Prozessbeginn nahe liegend</li> <li>- Abstimmung mit Raumentwicklung einfacher</li> <li>- Einflussnahme bei strategischen Entscheiden sowie bei der Erarbeitung der Richtplanungen möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Begleitung der nächsten Projektphasen schwieriger</li> <li>- Auslösung von Realisierungskrediten schwierig, weil "amtsfremd",</li> </ul>
<b>Tiefbauamt</b> Die Velofachstelle ist im für den Bau und Unterhalt zuständigen Amt angesiedelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösung von Realisierungskrediten einfach</li> <li>- Integration des Veloverkehrs in Strassenprojekte einfacher</li> <li>- Synergien möglich, da Radwege = Strassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbezug bereits bei Prozessbeginn unsicher</li> </ul>
<b>Polizei</b> Die Velofachstelle ist bei der Polizei angesiedelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kompetenz in Verkehrssicherheit</li> <li>- Einflussnahme bei Signalisation und Markierung einfach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- strenge Rechtsauslegung, geringe Innovation</li> <li>- Distanz zu Planung und Projektierung</li> </ul>
<b>Stabsstelle</b> Die Velofachstelle ist im Dienstleistungsbereich eines Amtes angesiedelt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansiedlung in einer Einheit, die per Definition Querschnittfunktionen wahrnimmt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ausserhalb einer federführenden Verwaltungsstelle</li> <li>- Distanz zu Planung und Projektierung</li> </ul>
<b>Politik</b> Die Velofachstelle ist dem zuständigen Exekutiv-Mitglied direkt untergeordnet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- starkes politisches Zeichen für den Veloverkehr</li> <li>- Unterstützung der Anliegen und Kreditbegehren auf hoher Ebene</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distanz zu involvierten Verwaltungsstellen</li> <li>- fehlende Praxisnähe</li> <li>- Sonderstellung / Einzelkämpferstatus</li> </ul>
<b>Extern</b> Die Velofachstelle wird von Fachleuten aus der Privatwirtschaft geführt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- neutrale, verwaltungsunabhängige Position</li> <li>- Vergabe an kompetente Fachleute möglich</li> <li>- keine Beanspruchung Stellenetat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distanz zu Verwaltungsstellen, Einholen der relevanten Informationen und Unterlagen schwierig</li> <li>- fehlende Vernetzung innerhalb Verwaltung</li> <li>- fehlende Kenntnis der Verwaltungsabläufe</li> <li>- erhöhtes Konfliktpotenzial (Kritik an Projekten der Konkurrenz, Entscheidungsbefugnis gegenüber Verwaltung)</li> </ul>

## 2.4 Vernetzung der Velofachstelle

Die Velofachstelle ist auf eine Vernetzung sowie auf eine gut funktionierende Koordination mit den weiteren Beteiligten angewiesen. Diese Vernetzung ist auf mehreren Ebenen anzustreben:

### **Projektbezogene Vernetzung**

Regelmässige Arbeits- und Koordinationssitzungen der planenden und ausführenden Verwaltungsstellen ermöglichen den frühzeitigen Informationsaustausch über geplante und laufende Vorhaben, die fachliche Diskussion der Massnahmen sowie die gezielte Sensibilisierung und Wissensverbreitung.

### **Strategische Vernetzung**

Eine gesamtstädtische oder kantonale Arbeitsgruppe stellt die übergeordnete Koordination und Integration des Veloverkehrs sicher und gibt dem Veloverkehr politisches Gewicht.

### **Politische Vernetzung**

Ein regelmässiger Austausch mit der politischen Führung stärkt die Fachstelle in den internen Diskussionen und Interessenabwägungen und ist Basis für die politische Umsetzbarkeit der Massnahmen.

### **Externe Vernetzung**

Ein regelmässiger informeller Austausch zwischen den politischen Parteien, den Interessenorganisationen, der politischen Führung und den Vertretern der Verwaltung stellt die Mitwirkung der Interessenorganisationen sicher und verbessert die Abstützung der Massnahmen. Die Anzahl der Teilnehmer wirkt sich auf die Effizienz der Diskussionen und Arbeiten aus. Die personelle Zusammensetzung und die Zuordnung der Federführung sind wichtige Erfolgsfaktoren.

### **Fachliche Vernetzung**

Der Austausch mit andern Velofachstellen vertieft das Fachwissen und trägt zu einer Harmonisierung der Velomassnahmen unter den Kantonen und Gemeinden bei.

## 2.5 Einbezug der Velofachstelle

Bei der Erarbeitung planerischer Grundlagen mit Bezug zum Veloverkehr ist die Fachstelle von Beginn an in beratender Funktion beizuziehen. Der Umfang der Mitarbeit hängt davon ab, wie stark der Veloverkehr von der Planung betroffen ist. In der Regel ist es sinnvoll, wenn die Velofachstelle in einer beschlussfähigen Begleitgruppe Einsitz hat. So kann sichergestellt werden, dass die Bedürfnisse des Veloverkehrs bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden und weniger Interessenabwägungen und Bereinigungen nachträglich vorgenommen werden müssen. Im Rahmen übergeordneter Planungen nimmt die Velofachstelle folgende Aufgaben wahr:

### **Agglomerationsprogramme**

Die Velofachstelle erarbeitet Massnahmen(-pakete) für die Verbesserung der Infrastruktur des Veloverkehrs. Sie prüft die Auswirkungen der Massnahmen für den motorisierten und öffentlichen Verkehr auf den Veloverkehr.

### **Mobilitätsstrategien, Verkehrskonzepte**

Die Velofachstelle sorgt dafür, dass die erforderlichen Voraussetzungen zur Ausnutzung des bestehenden Potenzials geschaffen werden.

### **Verkehrsmanagement**

Die Velofachstelle achtet darauf, dass das Verkehrsmanagement keine negativen Auswirkungen auf den Veloverkehr hat.

### **Richtpläne**

Die Velofachstelle stellt die Integration einer übergeordneten Veloverkehrsstrategie in die Bereiche Siedlungsentwicklung, Mobilität, Tourismus und Naherholung sicher.

### **Sachpläne Mobilität**

Die Velofachstelle definiert den baulichen oder betrieblichen Handlungsbedarf aus Sicht des Veloverkehrs auf dem bestehenden und künftigen Strassen- und Veloverkehrsnetz im Sachplan Veloverkehr. Sie stellt sicher, dass die Sachpläne Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Kombinierte Mobilität, LV und P&R/B&R mit dem Sachplan Veloverkehr abgestimmt werden.

### **Ortsplanungen, Nutzungsplanung**

Die Velofachstelle setzt die Vorgaben aus der übergeordneten Richtplanung in der Ortsplanung um. Sie stellt die gute Anbindung von Neubaugebieten an das Veloverkehrsnetz sicher und sie definiert die Anzahl der zu erstellenden oder ersatzpflichtigen Veloparkplätze auf privatem Grund für das Baureglement.

### **Erschliessungsplanung**

Die Velofachstelle setzt die Vorgaben aus der übergeordneten Richtplanung im Erschliessungsplan um und legt die erforderlichen Velowege verbindlich fest.

### Mitarbeit in der Projektplanung

Dank Einbezug der Velofachstelle wird der Veloverkehr frühzeitig berücksichtigt. Dies erhöht die Qualität der Planung und reduziert nachträgliche Kosten. Wird die Fachstelle zu spät einbezogen, erhöht sich meist der Planungs- und Projektierungsaufwand. Wird die Fachstelle nicht einbezogen, entsteht in vielen Fällen nachträglicher baulicher Reparaturaufwand. Die Tabelle zeigt den Planungsverlauf unter Einbezug der Velofachstelle und die während der einzelnen Projektphasen für den Aspekt des Veloverkehrs erforderlichen Arbeitsschritte.

Projektphase	Arbeitsschritte unter dem Aspekt Veloverkehr	Einbezug Fachstelle	später Einbezug Fachstelle	fehlender Einbezug Fachstelle
<b>Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beurteilen der Ist-Situation und Ermitteln des Handlungsbedarfs</li> <li>- Festlegen der Ziele und Qualität</li> <li>- Hinweise auf mögliche Lösungen</li> </ul>	●		
<b>Konzeption Vorstudie Variantenstudien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gegenüberstellen von Lösungsvarianten zum Aufzeigen der Chancen und Risiken</li> <li>- Weiterbearbeitung der für die Integration des Veloverkehrs geeigneten Konzepte</li> <li>- Wahl des definitiven Konzepts auf Basis eines Variantenvergleichs mit Berücksichtigung des Veloverkehrs</li> </ul>	●	←	←
<b>Vorprojekt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der Integration des Veloverkehrs im gewählten Konzept</li> <li>- Diskussion möglicher Anpassungen zur Sicherstellung der gewünschten Integration des Veloverkehrs</li> </ul>	●		
<b>Bau- und Ausführungsprojekt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diskussion der baulichen und betrieblichen Umsetzung im Detail</li> <li>- Festlegen der Vorher-/Nachher-Untersuchungen zur Wirkungskontrolle</li> <li>- Planung der provisorischen Verkehrsführung unter Berücksichtigung des Veloverkehrs</li> </ul>	●	★	
<b>Realisierung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beratung bei der Umsetzung der Markierung und Signalisation möglicher Baustellenprovisorien und der definitiven Verkehrsführung</li> </ul>	●		
<b>Betrieb</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durchführung der Nachkontrolle</li> <li>- Erfahrungen in der Praxis</li> </ul>	●		★

## 2.6 Finanzierung von Massnahmen

Eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs ist die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel. In der Praxis bestehen verschiedene Finanzierungsmodelle. Die folgende Tabelle zeigt die verschiedenen Finanzierungsmodelle mit ihren Vor- und Nachteilen. Die Kombination verschiedener Modelle kann den Handlungsspielraum vergrössern. Dabei ist es nützlich, durch einen Grundsatzentscheid die Anwendung der verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten behördenverbindlich festzulegen.

Finanzierungsmodell	Vorteile	Nachteile
<b>Ordentliches Budget / Einzelkredite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmen Veloverkehr sind integriert in eine Gesamtplanung und müssen nicht separat ausgewiesen werden</li> <li>- hohe Flexibilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung Velomassnahmen abhängig von den allgemein verfügbaren Mitteln</li> <li>- Diskussion des Handlungsbedarfs und Verhältnismässigkeit Massnahmen oft schwierig</li> </ul>
<b>Jährlicher Kredit Veloverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- unterstützt rasche Planung und Umsetzung</li> <li>- Umsetzung kleinerer Massnahmen finanziell abgesichert</li> <li>- ermöglicht hohe Flexibilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestimmung beitragsberechtigter Massnahmen und anrechenbarer Kosten oft schwierig</li> <li>- Abgrenzungsprobleme bei der Umsetzung von Massnahmen über mehrere Jahre</li> </ul>
<b>Rahmenkredit Veloverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung kleinerer bis mittlerer Massnahmen finanziell langfristig abgesichert</li> <li>- vereinfachte Freigabe der Realisierungskredite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aufgrund grösserer Investitionssumme intensive politische Diskussion</li> <li>- Bestimmung beitragsberechtigter Massnahmen und anrechenbarer Kosten oft schwierig</li> </ul>
<b>Fonds Veloverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung Massnahmen finanziell abgesichert</li> <li>- vereinfachte Freigabe der Realisierungskredite</li> <li>- Mehrjahreskredite und Übertrag auf Folgejahr problemlos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aufgrund grösserer Investitionssumme intensive politische Diskussion</li> <li>- Abschreibung reduziert nutzbares Investitionsvolumen</li> <li>- Bestimmung beitragsberechtigter Massnahmen und anrechenbarer Kosten oft schwierig</li> </ul>







## 3. Ressourcen

### 3.1 Personelle Ressourcen einer Fachstelle

Damit eine Velofachstelle die im Kapitel 2.2 beschriebenen Aufgaben wirkungsvoll wahrnehmen kann, sind genügend personelle Ressourcen erforderlich. Diese sind abhängig von der Gemeinde- bzw. Kantons- oder Agglomerationsgrösse. In der folgenden Tabelle sind die Erfahrungswerte der bestehenden Fachstellen zusammengestellt. Für Gemeinden mit weniger als zehntausend Einwohnern und Einwohnerinnen wird die Zusammenarbeit mit andern Gemeinden und eine gemeinsame Fachstelle empfohlen. Die Angaben beziehen sich ausschliesslich auf die Aufgaben in Zusammenhang mit dem Veloverkehr.

	Einwohner	Anz.	Total Einwohner Mio.	Stellenprozente	Bemerkungen
Gemeinde	über 100'000	6	1.06	100-200%	
	30'000 - 100'000	13	0.55	50-100%	
	10'000 - 30'000	116	1.77	30-50%	
	unter 10'000	2488	4.33		gemeinsame Fachstelle mit andern Gemeinden anstreben
Agglomeration	über 100'000	12	3.33	100-200%	weiterer Einflussfaktor: - vorhandene Fachstellen auf Gemeinde- und Kantonebene
	50'000 - 100'000	13	0.89	50-100%	
	unter 50'000	24	0.71	30-50%	
Kanton	über 500'000	5	4.10	100-200%	weitere Einflussfaktoren: - Fläche - Länge Strassennetz - vorhandene Fachstellen auf Gemeindeebene
	200'000 - 500'000	8	2.51	50-100%	
	unter 200'000	13	1.17	30-50%	

### 3.2 Finanzielle Ressourcen einer Velofachstelle

Eine Velofachstelle muss Vorabklärungen, Ist-, Zustands- und Wirkungsanalysen sowie kleine Planungen in Auftrag geben können. Darum benötigt sie finanzielle Mittel, über die sie im Rahmen ihrer Kreditkompetenz frei verfügen kann. Als sinnvoll hat sich eine Kreditkompetenz von zehn- bis zwanzigtausend Franken und ein Planungskredit von einem bis zwei Franken pro Einwohner erwiesen.

