



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO
Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO
Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile COMO

vom 25. November 2024

Velofreundliche Gemeinde



Quelle: Adobe Stock

OST Kompetenzzentrum Fuss- / Veloverkehr
Prof. Carsten Hagedorn, Lena Ruegge
Mobilitätslösungen Daniel Schöbi

Datum: 25. November 2024

Ort: Rapperswil

Auftraggeberin:

Bundesamt für Gesundheit
CH-3003 Bern
www.bag.admin.ch

Auftragnehmer:

Daniel Schöbi Mobilitätslösungen
Gütschstrasse 12, 9200 Gossau

Autor/in:

Carsten Hagedorn, Ostschweizer Fachhochschule, carsten.hagedorn@ost.ch
Lena Ruegge, Ostschweizer Fachhochschule, lena.ruegge@ost.ch
Daniel Schöbi, Mobilitätslösungen, daniel.schoebi@mobilitaetsloesungen.ch

Pilotgemeinden und Begleitgruppe:

Bülach: Severin Hafner
Flawil: René Bruderer
Thalwil: Benjamin Ueltschi
Gisèle Jungo, BAG (Auftraggeber)
Raffaella Silvestri, BFE
Urs Walter, ASTRA Veloverkehr
Christoph Merkli, ProVelo Schweiz
David Madlener, Energieinstitut Vorarlberg
Stefan Oberer, Kanton Luzern Fachstelle Veloverkehr

Projektdauer:

September 2022 – November 2024

BAG-Projektbegleitung: Gisèle Jungo, gisele.jungo@bag.admin.ch

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autoren und Autorin dieses Berichts verantwortlich.

Bundesamt für Gesundheit BAG

Schwarzenburgstrasse 157, CH-3003 Bern; Postadresse: Bundesamt für Gesundheit BAG,
CH-3003 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Ziele	4
1.3	Vorgehen	4
2	Prozess «Velofreundliche Gemeinde»	5
2.1	Vom Kriterienraster zum Aktionsplan	5
3	Instrumente im Prozess	7
3.1	Kriterienraster	7
3.2	Aktionsplan	11
4	Pilotphase in zwei Gemeinden	13
4.1	Pilotgemeinde Thalwil	13
4.2	Pilotgemeinde Bülach	15
5	Multiplikation nach KOMO-Auftrag	17
5.1	Kosten	17
5.2	Abklärungen zur Unterstützung und Finanzierung	17
5.2.1	Stiftungen und weitere Institutionen	17
5.2.2	Bundesämter	18
5.2.3	Kantone	18
5.3	Zukünftige Organisation	19
6	Fazit	20

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Auslöser des Projektes «Velofreundliche Gemeinden» sind die ambitionierten Ziele zur Förderung des Veloverkehrs, die durch das Veloweggesetz, die Agglomerationprogramme und Richtpläne gesetzt sind. Zur Zielerreichung werden Bund und Kantone insbesondere auf die Kooperation und Motivation von Gemeinden angewiesen sein, da ihr Engagement in vielen Bereichen entscheidend für die Schaffung attraktiver Bedingungen ist.

1.2 Ziele

Das Projekt «Velofreundliche Gemeinde» verfolgt das Ziel, Gemeinden im Prozess der Veloförderung zu unterstützen. Sie sollen einerseits eine Grundlagenanalyse erhalten, in welchen Bereichen sie die Voraussetzungen für das Velo weiter verbessern können. Weiter sollen konkrete Massnahmen definiert werden, die kurzfristig in der Gemeinde umgesetzt werden können. Dieses Projekt fokussiert explizit auf rasch umsetzbare Massnahmen, um zeitnah eine Verbesserung für den Veloverkehr zu erreichen, damit dieser auch rasch sichtbar wird.

Neben den Verbesserungen der Infrastruktur, werden im Projekt auch die Bereiche der strukturellen Qualität der kommunalen Veloverkehrspolitik (Zuständigkeiten, Finanzierungen, Zielsetzungen, Konzepte) und die Prozessqualität der kommunalen Veloverkehrspolitik (Abläufe, Kommunikation, Aktionen, Projekte, Kooperationen) betrachtet. So kann das Velo ganzheitlich und nachhaltig gefördert werden.

1.3 Vorgehen

Mit einem standardisierten Kriterienraster sollen die Gemeinden eine vertiefte Analyse ihrer Veloverkehrsqualität erhalten. Der Kriterienraster wurde nach Vorarlberger Vorbild gestaltet. Im Vorarlberg wird er genutzt, um in Gemeinden objektiv und vergleichbar die Radfreundlichkeit zu bewerten. Zudem dient er, um Gemeinden in einem Zertifizierungsprozess als «Radfreundliche Gemeinde» auszuzeichnen. Nach Gesprächen mit der Begleitgruppe und den Pilotgemeinden wird vorerst ein Zertifikat für die Schweiz nicht weiterverfolgt. Vielmehr sollen bestehende Synergien und Programme verwendet und gestärkt werden. Nach der Anpassung der Kriterien wurde der Prozess in den zwei Pilotgemeinden Thalwil und Bülach durchgeführt. Dabei wurden die Gemeinden mit dem beschriebenen Kriterienraster bewertet. Daraufhin erfolgt ein erster Workshop mit einer Arbeitsgruppe aus der Gemeinde, um die Resultate zu diskutieren und die Situation vor Ort bei einer Befahrung zu bewerten.

Auf Grundlage dieses Austausches erarbeitete das Projektteam einen Entwurf für den Aktionsplan mit den wichtigsten Massnahmen für die kommenden Jahre. Dieser Entwurf wird dann in einem zweiten Workshop nochmals diskutiert.

Nach der Durchführung des Prozesses in zwei Gemeinden wurden die verbleibenden Ressourcen in die Weiterführung und Multiplikation des Projektes investiert.

2 Prozess «Velofreundliche Gemeinde»

2.1 Vom Kriterienraster zum Aktionsplan

Der Prozess «Velofreundliche Gemeinde» erfolgt in mehreren strukturierten Schritten. Zunächst füllen die Beteiligten ein Kriterienraster aus. Zu Beginn lag dieser als Excelldokument vor. Nach der ersten Durchführung des Prozesses, wurde er in ein online Fragetool integriert. Diese erste Phase dient der Erfassung relevanter Daten und einer Einschätzung der vorhandenen Infrastruktur und Veloförderung in der Gemeinde.

Im nächsten Schritt wertet das Projektteam die eingegangenen Informationen aus dem Kriterienraster aus. Diese Auswertung bildet die Grundlage für den ersten Workshop (WS1). Für den Prozess und die beiden Workshops unterstützt die Gemeinde beim Zusammenstellen einer Arbeitsgruppe mit aus der Bevölkerung (w-m; jung-alt; veloaffine-wechselwillige)

Der Workshop wird primär vom Projektteam gestaltet, es findet jedoch eine Besprechung mit der Gemeinde statt, um die Inhalte zu koordinieren. In ersten Workshop erfolgt eine Befahrung und Besprechung einzelner Aspekte des Kriterienrasters vor Ort. Dies ermöglicht eine praxisnahe Überprüfung und Diskussion der erfassten Daten. In den beiden Workshops soll jeweils eine Arbeitsgruppe aus Bevölkerungsvertretenden teilnehmen. Hierbei wird auf eine Altersdurchmischung geachtet, zudem sollte jeweils eine Person vertreten sein, die die Bedürfnisse von Schule und Familien einbringt.

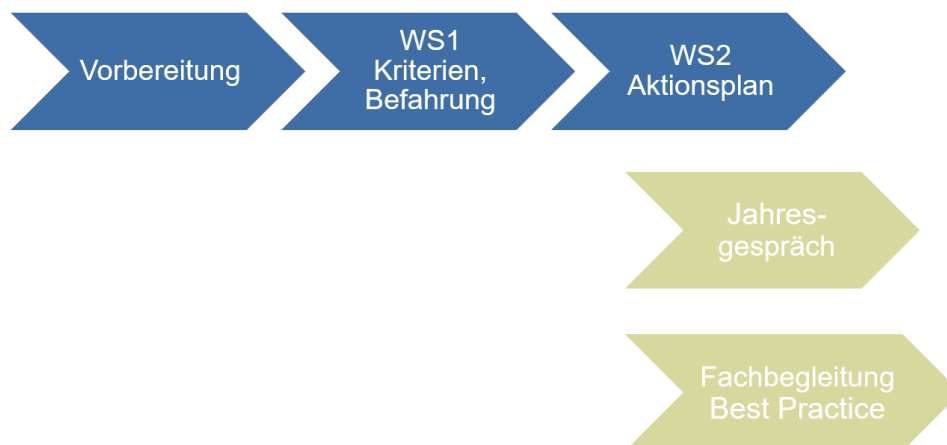


Abbildung 1: Prozess Velofreundliche Gemeinde

Auf Basis der Ergebnisse aus WS1 erstellt das Projektteam einen Entwurf für den Aktionsplan. Dieser Entwurf wird dann in einer weiteren Besprechung mit der Gemeinde diskutiert und gegebenenfalls angepasst. Im Aktionsplan liegt der Fokus auf kurzfristig umsetzbaren Massnahmen. Die rasche Umsetzbarkeit soll gewährleisten, dass schnell sichtbare Ergebnisse erzielt werden.

Der zweite Workshop (WS2) dient der ausführlichen Diskussion des Aktionsplans. Idealerweise nehmen an diesem Workshop auch politische Vertreter der Gemeinde teil, um eine breite Akzeptanz und Unterstützung für die geplanten Massnahmen zu gewährleisten.

Durch diesen partizipativen Prozess wird sichergestellt, dass die Massnahmen auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt sind und das Velo in der Gemeinde zum Thema wird.

Für die beiden Workshops wurde ein Musterablauf erstellt. So kann der administrative Aufwand in Zukunft auf ein Minimum reduziert werden.

Der **Workshop 1** dauert vier Stunden:

- | | |
|----------|---|
| 30 Min. | Einstieg: Vorstellungsrunde und Informationen zum Projekt |
| 90 Min. | Befahrung |
| 120 Min. | Diskussion ausgewählte Aspekte Kriterienkatalogs |

Ziel der Befahrung: Arbeitsgruppe soll Eindruck von der Situation vor Ort bekommen (Diskussionsgrundlage, Selbsterfahren)

Anzufahrende Orte bei der Befahrung: Fokus Alltagsverkehr - Anbindung Bahnhof, Velo-Parkierung am Bahnhof, weitere Veloabstellanlagen, Ortszentrum, gutes Beispiel, Beispiel für Mangel im Veloverkehrsnetz

Der **Workshop 2** dauert zwei Stunden und sollte am späten Nachmittag stattfinden, so dass möglichst auch eine politische Vertretung teilnehmen kann:

- | | |
|--------|--|
| 15 Min | Ziel, Zusammenfassung Erkenntnisse WS1 |
| 90 Min | Aktionsplan vorstellen und Diskussion |
| 15 Min | Ausblick, «politische Einordnung», weiteres Vorgehen |

3 Instrumente im Prozess

3.1 Kriterienraster

Das Projekt begann mit der Übernahme des Vorarlberger Kriterienrasters als Vorlage. Dieses Raster wurde sorgfältig an die spezifischen Verhältnisse und die Datenlage in der Schweiz angepasst. Im Verlauf des Projekts wurde der Kriterienraster nach Rückmeldungen der Pilotgemeinden kontinuierlich weiterentwickelt und verfeinert.

Der Kriterienraster bewertet Faktoren in vier Themengruppen:

1. **Qualität der Ergebnisse:**
Sicherheitsaspekte, Zufriedenheit der Nutzenden, Anzahl Velofahrende
2. **Organisatorische Rahmenbedingungen:**
Personelle Ressourcen, Ausgaben für Veloinfrastruktur, vorhandene Konzepte etc.
3. **Prozesse und Abläufe:**
Einbeziehung der Nutzenden, Kommunikation, Unterhalt etc.
4. **Qualität der Radinfrastruktur:**
Anbindung wichtiger Orte, Verknüpfung ÖV/Velo, Abstellanlagen etc.

Für einzelne Faktoren werden jeweils Höchstpunktzahlen definiert und je nach Ausprägung wird eine tiefe Punktzahl vergeben. Die Maximalpunktzahl beträgt 100 Punkte.

Tabelle 1: Themengruppen und Faktoren des Kriterienrasters

Gewichtung	Bewertungskriterien
20 Punkte	Qualität der Ergebnisse
3 Punkte	1.1 Kennzahl Verkehrssicherheit - Velounfälle
2 Punkte	1.2 Kennzahl Sicherheit - Fahrraddiebstähle
6 Punkte	1.3 Subjektive Zufriedenheit der Velofahrer*innen
9 Punkte	1.4 Messstellen Velo

25 Punkte	Organisatorische Rahmenbedingungen
2 Punkte	2.1 Verankerung in Verwaltung
3 Punkte	2.2 Personelle Ausstattung
2 Punkte	2.3 Klar definierte politische Zuständigkeiten
2 Punkte	2.4 Finanzielle Ausstattung für ÖA und Kommunikation
5 Punkte	2.5 Mittelwert der Ausgaben für Infrastruktur mit Velobezug (Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen, Velostrassen, Velowege, Reparaturstationen, Abstellanlagen, Schilder,...)
3 Punkte	2.6 Qualität der Leitbilder, Konzepte und Planungen
3 Punkte	2.7 Qualität der Push-Massnahmen im Bereich ruhender PKW-Verkehr (z.B. Parkraummanagement)
2 Punkte	2.8 Sektorübergreifende, kooperative Planung
1.5 Punkte	2.9 Mobilitätsmanagement im eigenen Wirkungsbereich Gemeinde
1.5 Punkte	2.10 Mobilitätsförderungen der Gemeinde

25 Punkte	Prozesse und Abläufe
4 Punkte	3.1 Art und Anzahl der Kommunikationsmassnahmen pro Jahr
3 Punkte	3.2 Qualität der Informationsarbeit für die Bürgerinnen und Bürger, Betriebe, etc.
4 Punkte	3.3 Qualität und Austausch mit Kanton, Nachbargemeinden, Betrieben
3 Punkte	3.4 Qualität der Einbeziehung der Nutzer*innen (Anlaufstelle, Befragungen, Veloklimatest)
3 Punkte	3.5 Qualität der Datenauswertungen (Zählungen, Veloabstellanlagen-Erhebung, Modal-Split Erhebungen, Unfälle, Diebstahl...)
4 Punkte	3.6 Qualität von Velotrainings für Schüler, Senioren, Migranten
4 Punkte	3.7 Qualität des Unterhaltes der Veloinfrastruktur (Schneeräumung,...)

30 Punkte	Qualität der Radinfrastruktur
4 Punkte	4.1 Anteil Velostrassen und Veloschnellrouten am Gesamtnetz im bewohnten Gemeindegebiet (nach Flächenwidmung)
4 Punkte	4.2 Anteil Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen am Gesamtnetz
3 Punkte	4.3 Standard gut ausgebauter, übergeordneter Velorouten auf Gemeindegebiet
2 Punkte	4.4 Engmaschigkeit und Durchgängigkeit des Velonetzes im Siedlungsgebiet
5 Punkte	4.5 Qualität der Anbindungen an Nachbargemeinden und regionale Zentren
3 Punkte	4.6 Anbindung wichtiger Zielpunkte im Ort (Zentrum, Bahnhof, Einkaufszentrum, Gewerbegebiete,...)
3 Punkte	4.7 Qualität der Verknüpfung ÖV/Velo
3 Punkte	4.8 Qualität der öffentlichen Veloabstellanlagen (ausgenommen Schönwetterziele, z.B. Schwimmbad, Sportanlagen, etc.)
2 Punkte	4.9 Quantität hochwertiger öffentlichen Veloabstellanlagen (keine Vorderrad-Velohalter und ähnliche, evtl. an Veloabstellanlagencheck oder eigene Erhebung koppeln)
1 Punkte	4.10 Anzahl der Velopumpstationen

Abbildung 2: Kriterienrasters velofreundliche Gemeinden

Ein bedeutender Fortschritt war die Überführung des angepassten Kriterienrasters in eine digitale Lösung. Diese Digitalisierung ermöglichte es, den Aufwand für die Gemeinden erheblich zu minimieren. Nun liegt ein erprobter Kriterienraster vor, der die Veloverkehrsqualität einer Gemeinde auf verschiedenen Ebenen abbilden kann.

The screenshot shows a web-based survey titled "Velofreundlich 2023". At the top, a progress bar indicates "Fortschritt: 1 von 29 Fragen beantwortet" (Progress: 1 of 29 questions answered). Below the progress bar, the text "[FRAGE#1]" is visible. The main heading of the form is "Kategorie Kennzahlen" (Category Key Figures). The form contains four input fields: "Name der Gemeinde:", "Ansprechperson:", "E-Mail-Adresse:", and "Wie viele Einwohner hat die Gemeinde:". Below these fields is a button labeled "weiter" (next). At the bottom of the form, there are two blue hyperlinks: "Umfrage später weiter ausfüllen" (Complete survey later) and "Bestehenden Fragebogen aufrufen" (Call up existing questionnaire).

Abbildung 3: Onlineversion des Kriterienrasters für Gemeinden

Bewertung von Gemeinden

Nach dem Ausfüllen des Kriterienrasters durch die Gemeinde, werden die Antworten in die Excel-Datei übertragen. So wird eine differenzierte Bewertung der jeweiligen Gemeinde pro Themenbereich erreicht. Nachfolgend wird eine beispielhafte Bewertung dargestellt.

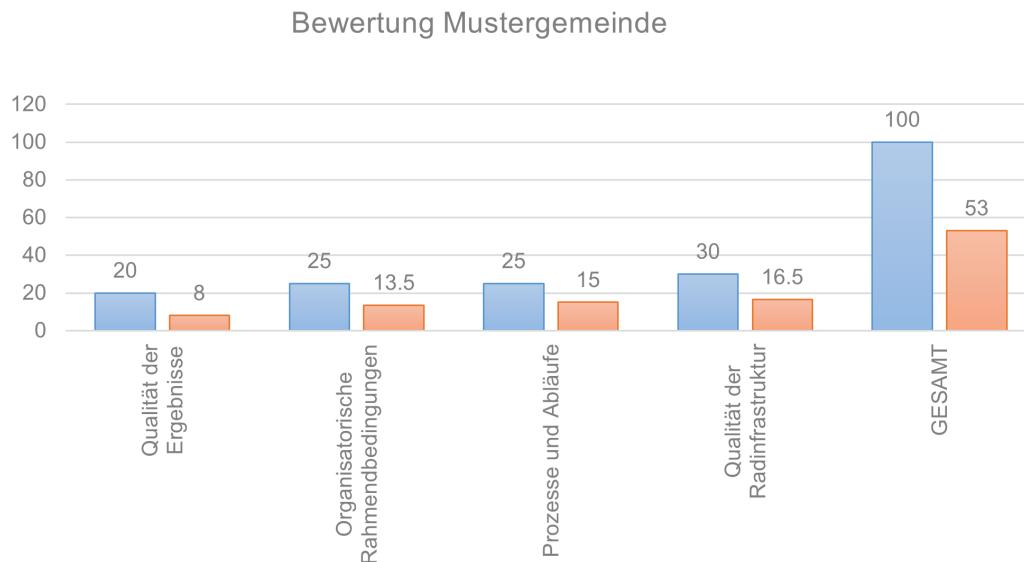


Abbildung 4: Beispielhafte Bewertung für eine Gemeinde

3.2 Aktionsplan

Der Aktionsplan wird aus den Ergebnissen des Kriterienrasters sowie den Einschätzungen im Workshop 1 abgeleitet. Er beinhaltet rund zehn bis 15 Massnahmen, welche auf eine rasche Umsetzbarkeit und spürbare Verbesserung fokussieren. Ziel ist es, dass nach vier Jahren diese Massnahmen umgesetzt sind.

Es werden Massnahmen in folgenden Themen definiert:

1. Interne Organisation
2. Regionale Abstimmung des Veloverkehrs
3. Innerörtliches Veloverkehrsnetz
4. Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Kommunikation, Velokultur
5. Analyse & Erfolgskontrolle

Bei jeder Massnahme wird, sofern vorhanden, auf das entsprechende Kapitel im Guide Velo verwiesen. Dadurch erhalten die Gemeinden vertiefende Informationen sowie Beispiele, die in der Umsetzung helfen können.

Interne Organisation

In diesem Bereich wird auf die Organisation innerhalb der Verwaltung sowie der politischen Zuständigkeit fokussiert. Weiter werden Massnahmen vorgeschlagen, die Sofortmassnahmen ermöglichen (Bsp. eigener Budgetansatz) oder bestehende Konzepte in die Umsetzung überführen.

Regionale Abstimmung des Veloverkehrs

Es werden, wenn noch nicht vorhanden, Austausche mit kantonalen Ämtern, Kantonspolizei oder Nachbargemeinden angeregt. So können die Bedürfnisse der Gemeinde mit weiteren Akteuren und Akteurinnen diskutiert werden.

Innerörtliches Veloverkehrsnetz

In dieser Rubrik werden rasch umsetzbare Infrastrukturmassnahmen integriert. Falls die Gemeinde bereits über ein vollumfängliches und aktuelles Konzept mit Massnahmen verfügt, werden Ziele zur Umsetzung definiert. Hierbei spielt auch der Einbezug der Bevölkerung eine wichtige Rolle.

Es werden zudem Massnahmen definiert, welche private Bauträger oder Unternehmen sensibilisieren, welche Möglichkeiten zur Veloförderung für sie bestehen.

Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Kommunikation, Velokultur

Dieses Themenfeld zielt darauf ab, das Velo in der Gemeinde zum Thema zu machen und ins Gespräch zu bringen. Hier werden Massnahmen definiert, welche bestehende Aktionen zur Veloförderung für weitere Aktionen nutzt. Weiter können Massnahmen zur Mobilitätsförderung vorgeschlagen werden, welche Kurse, Kampagnen oder Anschaffung von Lastenrädern unterstützt. Auch soll sichergestellt werden, dass über die Umsetzung von Verbesserungen in der Veloinfrastruktur einheitlich kommuniziert wird.

Analyse & Erfolgskontrolle

Hier wird auf eine systematische Überprüfung der Velonutzung fokussiert. Zudem sollen diese Massnahmen in der Kommunikation genutzt werden, um die Entwicklung in der Gemeinde aufzuzeigen.

4 Pilotphase in zwei Gemeinden

Zwei Pilotgemeinden haben den Prozess «Velofreundliche Gemeinde» durchlaufen. Im Rahmen dieser Prozesse konnten wertvolle Erfahrungen für eine Weiterführung des Projektes gesammelt werden.

In der Begleitgruppe wurde am 12. Februar 2024 entschieden, dass auf eine dritte Durchführung des Prozesses verzichtet werden sollte. Vielmehr sollte auf die Multiplikation des Projektes fokussiert werden (vgl. Kap. 5)

4.1 Pilotgemeinde Thalwil

Als erste Pilotgemeinde konnte Thalwil für den Prozess gewonnen werden. Zu diesem Zeitpunkt lag der Kriterienraster noch nicht online vor. Benjamin Ueltschi, Projektleiter Planung der Gemeinde Thalwil, konnte wichtige Hinweise zur Datenlage in den Gemeinden liefern. Daher konnte der Kriterienraster weiter optimiert werden.

Der erste Workshop mit Velobefahrung fand am 31. März 2024 statt. Einzelne Teile des Kriterienrasters wurden diskutiert und überprüft. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Bevölkerungsgruppe erhielt das Projektteam einen Einblick zur Veloverkehrsqualität in der Gemeinde und konnte in einem nächsten Schritt einen Entwurf für den Aktionsplan vornehmen.



Abbildung 5: Befahrung in der Gemeinde Thalwil

Der zweite Workshop zur Diskussion des Aktionsplans fand im Juni 2023 statt. Im Aktionsplan wurden 19 Massnahmen definiert, welche innerhalb von vier Jahren realisierbar sind.

Damit wurde der Prozess in der Gemeinde Thalwil abgeschlossen.

In Thalwil wurden folgende zentralen Massnahmen definiert:

- Austausch IG Velo – Gemeinde
- Regelmässiger Austausch mit Tiefbauamt / Amt für Mobilität im Kanton Zürich
- Veloinfrastrukturmassnahmen neu priorisiert und budgetiert
- Velo zum Thema machen: mit Bikeable und veloschuel.ch
- Erfolgskontrolle mittels kantonaler Velozählstelle und allenfalls kommunalem Zählkonzept

Umsetzung

In der Gemeinde Thalwil wurden auf Basis des Aktionsplan im 2023 und 2024 bereits untenstehende Massnahmen vom Aktionsplan umgesetzt. Zentral ist die Verankerung eines Veloverantwortlichen in der Gemeinde mit jährlichen Zielvereinbarungen auf Basis der Massnahmenliste und dem regelmässigen Austausch mit der IG VELO Thalwil.

Velo-Aktionsplan Thalwil Massnahmenplan 2023 - 2026 Abschluss 2026		Status	Verantwortung	2023	2024	2025	2026	Vereins Kriterienkatalog	Bemerkungen
Interne Organisation									
1	Budgetansatz für schnelle Verbesserungsmassnahmen sicherstellen							siehe 2.4, 2.5	
2	Stelle für Veloverkehrsverantwortlichen sichern							siehe 2.1, 2.2	mind. 25 %
3	jährliche Zielvereinbarung fortführen: Festlegung, welche konkreten Bau- und Sanierungsprojekte im Folgejahr konkret umgesetzt werden können								
4	Stand Umsetzung Veloverkehrskonzept / Umsetzungsstrategie klären							siehe 2.6	
5	politische Zuständigkeit klären							siehe 2.3	
Regionale Abstimmung des Veloverkehrs									
6	regelmässiger Austausch mit Tiefbauamt / Amt für Mobilität Kanton Zürich							siehe 3.3, 4.5	
7	Abstimmung mit Nachbargemeinden							siehe 3.3, 4.5	
Innerörtliches Verkehrsnetz "velofreundlich" machen									
8	Durchlässigkeit des Velonetzes sicherstellen							siehe 4.4, 4.5	siehe guide-velo.ch 1.1.1 Alltags- und Freizeit-Velowegnetz
9.1	Massnahmenliste Infrastruktur mit Priorisierung erstellen								auch für Interessierte einsehbar und Austausch (Marktweg Tempo 80 ergänzen)
9.2	Massnahmen aus Veloverkehrskonzept umsetzen								in Massnahmenliste Infrastruktur enthalten, in M4 enthalten
10	Abstellanlagen prüfen und Umsetzung priorisieren							siehe 1.2, 3.5, 4.8, 4.9	siehe guide-velo.ch 1.6 Veloparkierung
11	kantonale Leitfäden Veloparkierung in Thalwil verbreiten							siehe 3.2	
Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Kommunikation, Velokultur									
12	Biketowork und veloschuel.ch in Thalwil fördern und verbreiten							siehe 2.9, 3.6	
13	Mobilitätsförderung vorsehen							siehe 2.10	z.B. Finanzierung für Lastenfahrräder, Velokurse oder Kampagnen (siehe guide-velo.ch 2.1.1 Kurse und Schulungen und 2.1.2 Velos und Schulen)
14	Bikeable einsetzen							siehe 3.1, 3.2, 3.3, 3.4	
15	Prüfung Verbesserungspotentiale (Spinde, Abstellanlagen,...)							siehe 2.9	
16	Velobeschaffungsaktion für Gemeindebedienstete							siehe 2.9	oder Belohnungssystem
Analyse & Erfolgskontrolle									
17	Erfolgskontrolle mittels kantonaler Velozählstelle und kommunalen Kurzzeit-Velozählstellen, Belegung Veloabstellplätze am Bahnhof Thalwil							siehe 1.6, 3.5	allenfalls mit Kamera der OST, Lehrling
18	Auswertung der Velounfalldaten durchführen und Massnahmen ableiten							siehe 1.1, 3.5	Dani klärt ab
19	Externe Umsetzungskontrolle								
Status									
Aktion läuft nach Plan, ist ohne Schwierigkeiten angelaufen									
Aktion wird adaptiert bzw. später umgesetzt; es gibt Verzögerungen oder Änderungen bei der Vorbereitung oder Umsetzung									
Aktion steht. Es gibt Hindernisse in der Vorbereitung oder Umsetzung									

Abbildung 6: Umsetzungsstand Aktionsplan Thalwil (Okt 2024)

4.2 Pilotgemeinde Bülach

Im Herbst 2023 konnte in der zweiten Pilotgemeinde gestartet werden. Es konnte die digitale Lösung des Kriterienrasters getestet werden. Der erste Workshop wurde am 22. November 2023 durchgeführt.



Abbildung 7: Workshop 1 Bülach (Nov 2023)

Die Exkursion führte unter Leitung von Severin Hafner (Leiter Mobilität und Energie) den Teilnehmenden den aktuellen Stand des Velonetzes vor Augen. Es wurde eine neu erstellte, aber falsch ausgerichtete Bodenmarkierung entdeckt, die im Anschluss gleich angepasst werden konnte. Am Workshop und der Exkursion nahm der Vorsteher des Ressorts Planung und Bau Andreas Müller teil

Im Januar 2024 fand der zweite Workshop statt. In Bülach wurden 15 Massnahmen für die kommenden vier Jahre definiert. Folgende Massnahmen wurden von der Workshop-Gruppe als besonders wichtig angesehen:

- Veloverkehrsverantwortlichen benennen
- Umsetzungsstrategie des Gesamtverkehrskonzeptes erstellen
- Cyclomania für weitere Veloaktionen nutzen (Bsp. Vorträge)
- Analyse der Velounfalldaten

Umsetzung

Die Stadt Bülach hat im Jahr 2024 wieder an den Aktionen Cyclomania und Bike to work teilgenommen. Bei der Aktion Cyclomania wurden in diesem Jahr die Kommunikationsmassnahmen deutlich ausgebaut.

Im Jahr 2024 konnte das Thema Veloverkehr aufgrund fehlender Kapazität nicht weiter voran getrieben werden. Es wurde der Stadt aber klar, dass der Veloverkehr mehr Priorität und eine klare Zuständigkeit benötigt. Der Prozess Velofreundliche Gemeinde, Arbeitsgruppe und Aktionsplan konnten dies aufzeigen.

Bei der anstehenden Überarbeitung des Richtplan Verkehrs wird der Veloverkehr verstärkt in den Fokus genommen. Im halbjährlichen Austausch mit dem Tiefbauamt (Gemeindegespräch) werden jeweils auch Verbesserungen für den Veloverkehr angesprochen.

5 Multiplikation nach KOMO-Auftrag

Nach den positiven Erfahrungen in den Pilotgemeinden wurde in Rücksprache mit der Begleitgruppe entschieden, dass die übrigen Ressourcen für eine Weiterführung des Projektes verwendet werden sollen. Ziel war es ein Betriebskonzept für die weitere Umsetzung zu erarbeiten, so dass Organisation und Finanzierung für die Weiterführung geklärt sind, bevor die Laufzeit der KOMO-Unterstützung Ende 2024 ausläuft.

5.1 Kosten

Um die Weiterführung des Projektes sicherstellen zu können, müssen einerseits die Kosten für die Prozessdurchführung in den Gemeinden finanziert werden, andererseits wird es eine Aktualisierung des Rasters notwendig sein. Zudem soll im weiteren Verlauf, eine Best-Practice-Sammlung erstellt werden, die den Gemeinden zur Verfügung gestellt wird.

Hinzu kommen Kosten für administrative Dinge, wie Website und weitere Kommunikationsarbeiten.

Für die Gemeindeprozesse inkl. einem Jahresgespräch wird von einem Aufwand von ca. 120 h ausgegangen. Dies ergab sich aus den Erfahrungen der Pilotphase sowie in Rücksprache mit dem Energieinstitut Vorarlberg. Bei einem durchschnittlichen Stundenansatz von 125 Fr. entspricht dies einem Aufwand von 15'000 Fr. pro Gemeindeprozess.

Nach angelaufener Weiterführung des Projekts, sind weitere Kosten für die administrativen Aufwendungen abzusehen. Neben Kommunikationsarbeiten wird eine Best-Practice-Sammlung sowie Webinare oder weitere Veranstaltungen geplant, die den Austausch zwischen den Gemeinden fördert.

5.2 Abklärungen zur Unterstützung und Finanzierung

Um eine Weiterführung des Projektes zu gewährleisten, wurden zahlreiche Abklärungen zu möglichen Finanzierungsmodellen gemacht. Hierbei wurden Institutionen in der Velo- und Gesundheitsförderung oder mit Energiefokus, Bundesämter sowie Kantonale Ämter kontaktiert.

5.2.1 Stiftungen und weitere Institutionen

Es werden jeweils die kontaktierten Institutionen aufgelistet, sowie deren Rückmeldung kurz vermerkt.

- Beisheim Stiftung: Absage aufgrund der vieler Projektanfragen
- Energieschweiz und Energiestadt: keine Finanzierungshilfe möglich, jedoch Aufnahme in den Energiestadtkatalog und Hinweis zu velofreundliche Gemeinde
- Gesundheitsförderung Schweiz: Weiterleitung an kantonale Aktionsprogramme (KAP) siehe 5.2.3
- Velokonferenz: Unterstützung durch Branding und Verbreitung im eigenen Bulletin möglich
- Guide Velo: Zusage zu Zusammenarbeit und Aufnahme in der nächstjährigen Überarbeitung

Die kontaktierten Institutionen konnten uns keine finanzielle Unterstützung zusichern. Jedoch ist für das Projekt eine enge Zusammenarbeit mit «Guide Velo», einem Leitfaden für die Veloverkehrsförderung sehr erfreulich. Dadurch können die Inhalte des Aktionsplans direkt auf den Guide hinweisen. Gleichzeitig kann die Bekanntheit des Angebotes «Velofreundliche Gemeinde» durch den Guide in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz gesteigert werden.

Im Rahmen dieser Abklärungen sprach das Büro für Mobilität zudem das Interesse aus, den Prozess «Velofreundliche Gemeinde» in der Westschweiz anzubieten.

5.2.2 Bundesämter

Neben den obengenannten Institutionen wurden folgende Bundesämter kontaktiert:

- BAG: keine Förderungsmöglichkeit für Multiplikation
- BFE: keine Förderungsmöglichkeit für Multiplikation
- ARE: keine Förderungsmöglichkeit für Multiplikation
- ASTRA: in Abklärung; Aufnahme in Roadmap Velo zugesichert

Die «Roadmap Velo» ist eine Informationsplattform des ASTRA zur Koordination aller Aktivitäten und Akteure in der Veloverkehrsförderung. Auf dieser Plattform soll das Projekt «Velofreundliche Gemeinde» verlinkt werden und damit dessen Bekanntheit gesteigert werden.

Bisher haben uns noch keine Bundesämter eine finanzielle Unterstützung zusichern können. Aus Sicht des Projektteams wäre es in einem nächsten Schritt wichtig, dies zu erreichen, um auch Kantone und Gemeinden von der Wirksamkeit des Projekts zu überzeugen und begleitende Massnahmen zu finanzieren.

5.2.3 Kantone

Im Rahmen der Abklärungen wurden folgende Kantone resp. Ämter angefragt:

- Gesundheitsförderung Kanton St.Gallen (in Abstimmung mit Fachstelle Fuss- und Veloverkehr): Zusage Unterstützung Gemeinden ab 2025
- Kanton Luzern, Tiefbauamt Fachstelle Veloverkehr: Zusage Unterstützung Gemeinden 2025 - 2027
- Kanton Aargau, Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung Zusage Unterstützung Gemeinden 2025 - 2027
- Kanton Thurgau, Tiefbauamt, Fachstelle Veloverkehr: in Abklärung
- Gesundheitsförderung Zürich: Absage aufgrund Abschluss des KAP
- Kanton Zürich, Fachstelle Veloverkehr Zürich: in Abklärung
- Graubünden: Absage aufgrund Gemeindegrossen
- Kanton Appenzell Ausserrhoden: in Abklärung

Zum heutigen Zeitpunkt besteht Support von Seite ASTRA für die Aufnahme in die Roadmap Velo und die definitive Zusage zur finanziellen Unterstützung der Gemeindeprozesse in 3 Kantonen für den Zeitraum 2025-2027.

5.3 Zukünftige Organisation

Die OST fungiert als zentrale Anlaufstelle für die zukünftige Organisation und Koordination des Prozesses «Velofreundliche Gemeinde». Die Bearbeitung und Begleitung der Gemeinden wird durch die OST und Daniel Schöbi Mobilitätslösungen durchgeführt. Zudem ist möglich, das erworbene Know-How an weitere Fachpersonen weiterzugeben, um eine breitere Umsetzung in der Deutsch- und allenfalls Westschweiz zu ermöglichen.

Kommunikation

Um die Bekanntheit des Projektes «Velofreundliche Gemeinde» zu vergrössern, wird eng mit Kantonen zusammengearbeitet. Die Fachstellen Fuss- und Veloverkehr sowie die Ämter für Gesundheitsförderung sind bereits im Austausch mit Gemeinden. So können bereits bestehende Informationskanäle für die Verbreitung des Projektes verwendet werden.

Zusätzlich wird eine Verbreitung auf folgenden Plattformen verfolgt:

- Astra Roadmap Velo: Die Website (www.roadmap.ch) zeigt die wichtigsten Akteure bei der Umsetzung des Veloweggesetzes. Das Projekt soll auf der Website verlinkt werden.
- Bulletin der Velokonferenz: Die Fachorganisation «Velokonferenz» versendet regelmässig ein Bulletin mit aktuellen Themen der Veloverkehrsplanung. Das Projekt kann im Jahr 2025 dort vorgestellt werden, wenn detailliert geklärt ist, wie das Projekt weiterläuft. Damit wird das Projekt der Fachwelt präsentiert und kann auch über diesen Weg verbreitet werden.
- Guide Velo: Der Leitfaden «Guide Velo» stellt die wichtigsten Aspekte der Veloförderung dar. Im Projekt «Velofreundliche Gemeinde» wird im Aktionsplan jeweils auf den Guide Velo verwiesen. In der Überarbeitung 2025 des Guide Velo kann ein Hinweis auf «Velofreundliche Gemeinde» aufgenommen werden.

6 Fazit

Das Projekt «Velofreundliche Gemeinde» bietet den Gemeinden eine Unterstützung, um ihre Velofreundlichkeit zu überprüfen und Felder aufzuzeigen, wo sie sich verbessern können. Aufgrund der Ausrichtung auf rasch umsetzbare Massnahmen leistet das Projekt einen Beitrag zur Veloförderung, die sichtbar wird. Dank den vorliegenden Zusagen aus den Kantonen Aargau, Luzern und St.Gallen kann vorerst sichergestellt werden, dass das Projekt auch nach der KOMO-Phase weitergeführt wird. Bund und weitere Kantone sind für die weitere Verbreitung des Projekts angefragt worden, um so die Velofreundlichkeit in Schweizer Gemeinden und Städten wirkungsvoll zu unterstützen.

Die Pilotphase hat wichtige Hinweise für die kommenden Gemeindeprozesse geliefert:

- In den Pilotgemeinden hat sich gezeigt, dass bereits Vorschläge für Massnahmen für Infrastrukturprojekte vorhanden sind. Es kam aber nur teilweise zu deren Umsetzung. Ein grosses Potenzial wurde bei den weiteren Handlungsfeldern verortet.
- Der Kriterienraster und Ablauf mit den zwei Workshops inkl. Befahrung, griffigem Aktionsplan und Arbeitsgruppe in den Gemeinden haben sich gut bewährt.
- Weiter zeigte sich, dass die Vernetzung zum Kanton als wichtiger Hebel bisher wenig genutzt wird. Der Stellenwert des Velos ist in den Gemeinden eher gering und Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs abseits der Infrastruktur, wie die Verbesserung der internen Organisation oder die Kommunikation über die Umsetzung von Infrastrukturprojekten und Kampagnen werden heute nur selten ergriffen.
- Um sicherzustellen, dass geplante Massnahmen tatsächlich umgesetzt werden, ist ein effektives Controlling unerlässlich. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Projekte ins Leere laufen. Ein jährliches Gespräch mit der Gemeinde nach Möglichkeit mit Einbezug der örtlichen Arbeitsgruppe kann hier Abhilfe schaffen und den Fortschritt regelmässig überprüfen. Weiter soll der Einbezug einer politischen Vertretung im Rahmen des zweiten Workshops die Verbindlichkeit erhöhen und eine tatsächliche Umsetzung sicherstellen. Hierbei hilft zudem der Einbezug der Arbeitsgruppe während der Workshops. So werden Bedürfnisse der Bevölkerung besprochen und das Projekt wird in die Bevölkerung getragen.
- Das Engagement der Gemeinde ist entscheidend: Sie muss die notwendigen Daten beschaffen, eine Begleitgruppe zusammenstellen und eine verantwortliche Person für die Umsetzung benennen. Nur durch diese gezielten Massnahmen kann die Förderung des Veloverkehrs nachhaltig und erfolgreich gestaltet werden.