



Gesamtverkehrskonzept Obwalden

**Beilage 5: Planungshilfe für Fuss- und Veloverkehrsplanung
in Arealen, in Quartieren und bei Quartierplanungen**

Vom Regierungsrat am 9. November 2021 festgelegt



Kanton
Obwalden

1. Vorgaben zu Fuss- / Veloverkehr in Arealen, in Quartieren und bei Quartierplanungen.....	3
1.1 Durchwegung.....	3
1.2 Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz.....	3
1.3 Veloabstellplätze.....	4
1.4 Motorradabstellplätze	4
1.5 Zusatzangebote	5
1.6 Zuständigkeit	5
1.7 Mögliche Planungsmittel.....	5

1. Vorgaben zu Fuss- / Veloverkehr in Arealen, in Quartieren und bei Quartierplanungen

1.1 Durchwegung

Die Wege für den Fuss- und Veloverkehr sollen möglichst umwegfrei gestaltet werden. Dazu sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

	<u>Zuständigkeit</u>
– Sicherstellung eines engmaschigen Wegnetzes, sprich einer guten Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr auf dem Areal.	Bauherrschaft
– Das arealinterne Fussweg- und Veloroutennetz ist auf das umliegende Wegnetz auszurichten.	Bauherrschaft; Klärung Schnittstellen mit Gemeinden und bei Bedarf mit Kanton
– Die Lage der Gebäudezugänge ist auf das Wegnetz auszurichten.	Bauherrschaft
– Für den Veloverkehr soll möglichst auf Einschränkungen wie Fahrverbote auf dem Areal verzichtet werden.	Bauherrschaft

1.2 Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz

Auch die Fusswege und Velorouten aus dem Areal zu wichtigen umliegenden Punkten wie ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen etc. sollen möglichst direkt sein. Dies erfordert eine gute Anbindung an das übergeordnete Fussweg- und Veloroutennetz. Besonders zu beachten sind dazu folgende Aspekte:

	<u>Zuständigkeit</u>
– Die Arealanbindung ist möglichst von verschiedenen Richtungen her sicherzustellen.	Gemeinde (Kanton); Klärung Schnittstellen mit Bauherrschaft
– Zu wichtigen Ziel- und Quellorten wie ÖV-Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen etc. sind direkte Wege für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Bei Bedarf sind neue oder verbesserte Wegverbindungen zu schaffen.	Gemeinde

1.3 Veloabstellplätze

Eine Grundvoraussetzung für die Velonutzung ist ein ausreichendes Angebot an attraktiven Veloabstellplätzen. Die folgenden Qualitäten und Quantitäten sind sicherzustellen (vgl. auch kantonales Merkblatt "Veloparkierung für Wohnbauten"):

- Disperse Anordnung der Veloabstellplätze auf dem Areal, damit in der Nähe aller Gebäudezugänge Abstellplätze vorhanden sind (bei Wohnbauten max. 30 m von den Eingängen entfernt).
- Bei Wohnnutzung ist ein Veloabstellplatz pro Zimmer zu erstellen. Sie teilen sich wie folgt auf:
 - \ 70 % als Langzeitabstellplätze, welche möglichst in einem abschliessbaren Raum liegen, überdacht sind und die Möglichkeit aufweisen, Elektrovelos aufzuladen. Falls sie im Untergeschoss liegen, sollen sie über eine fahrbare Rampe erreicht werden können. Fahrbare Rampen sind mind. 3 m breit und bei offener Bauweise max. 6 % steil oder bei Überdachung max. 10-12 %.
 - \ 30 % als Kurzzeitabstellplätze, welche offen zugänglich liegen und möglichst überdacht sein sollen. Für die Bewohner und Bewohnerinnen können sie auch im Gebäude auf Erdgeschosebene liegen, für Gäste hingegen im Aussenraum. Kurzzeitabstellplätze sollen möglichst fahrend erreicht werden können.
- Bei den übrigen Nutzungen ist der Bedarf an Veloabstellplätzen für Mitarbeitende und die Kundschaft abhängig von der Art der Nutzung. Zu erstellen sind die jeweiligen Veloabstellplätze nach Qualität und Quantität gemäss Handbuch "Veloparkierung" des Bundesamts für Strassen (ASTRA, 2008) und gemäss VSS-Norm 640 066 "Projektierung von Veloparkierungsanlagen".
- Ca. 20 % der der Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze sollen ohne Parkiersystem wie Schieberinne (Metallführung für das Vorderrad) o. ä. ausgeführt werden, damit auch Spezialvelos, Velos mit Anhänger etc. abgestellt werden können.

Es ist darauf zu achten, dass die Veloabstellplätze nicht missbräuchlich für das Abstellen der Motorräder verwendet werden. Die beiden Parkierungsmöglichkeiten sind dementsprechend zu trennen.

1.4 Motorradabstellplätze

Auch für Motorräder und Roller ist eine ausreichende Menge an Abstellplätzen zu erstellen. Sie sollte mindestens 10 % des Normbedarfs für Auto-Parkplätze betragen. Die genauen Bedingungen richten sich nach den örtlichen Verhältnissen und Nutzungsart.

1.5 Zusatzangebote

Mit Zusatzangeboten kann der Verzicht auf das eigene Auto zusätzlich gefördert werden. Mögliche Angebote sind folgende (nicht abschliessend):

	<u>Zuständigkeit</u>
– Auf grösseren Arealen kann eine Reparaturwerkstatt für Velos eingerichtet werden, welche für alle Personen auf dem Areal zugänglich ist.	Bauherrschaft
– Auf grösseren Arealen oder im unmittelbaren Umfeld sollen sich Standorte eines Veloverleihsystems befinden. Als Alternative zum eigenen Auto für Gütertransporte sind zudem auch Gütervelos anzubieten.	Bauherrschaft
– Ausleihsysteme für Werkzeuge etc. zur Veloreparatur können angeboten werden.	Bauherrschaft
– Öffentlich zugängliche Pumpstationen	Bauherrschaft

Weitere Angebote fördern den Verzicht auf das eigene Auto und damit eine Verkehrsverlagerung ebenfalls, auch wenn sie nicht in direktem Bezug zum Fuss- und Veloverkehr stehen (nicht abschliessend):

	<u>Zuständigkeit</u>
– Auf grösseren Arealen oder im unmittelbaren Umfeld können sich Standorte eines Carsharing-Systems wie z. B. Mobility befinden.	Bauherrschaft
– Zur Anbindung grösserer Areale können ÖV-Zusatzangebote in Betracht gezogen werden, um die zeitliche Verfügbarkeit der ÖV-Angebote zu erweitern.	Gemeinde/Kanton mit Betreiber ÖV-Zusatzangebote
– ÖV-Vergünstigungen als Mietbestandteil	Bauherrschaft

1.6 Zuständigkeit

Die kantonale Gesetzgebung dient als Basis für gesetzliche Regelungen auf kommunaler Ebene. Bei der Durchsetzung werden die Gemeinden bei Bedarf durch den Kanton unterstützt.

1.7 Mögliche Planungsmittel

Die Massnahmen können auch im Rahmen eines Mobilitätskonzepts oder als Einzelmassnahmen erarbeitet werden.