

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Bern, 29. Februar 2016

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative»  
Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist sowohl Transportmittel als auch Freizeitgerät und kann diese Position in der Bevölkerung mehr und mehr stärken. Diese gesellschaftliche Entwicklung ist positiv und vielversprechend für eine ganze Reihe von Politikbereichen, da das Velo zum Klima- und Umweltschutz beiträgt sowie zur Verringerung der Luftverschmutzung und zur Verdichtung der Siedlungen. Der aktuelle Boom bei den E-Bikes gibt diesem Trend noch mehr Gewicht: Velo fahren – mit oder ohne elektrische Unterstützung – erhöht die Lebensqualität in den Städten, Agglomerationen und Dörfern. Ein schnelles E-Bike ist im Agglomerationsverkehr eine echte Alternative zum Auto. Damit sie ihr Potenzial entfalten kann, braucht es eine angepasste und angemessene Infrastruktur. Auch auf internationaler Ebene können wir beobachten, dass der Veloverkehr über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich zu fördern.

Der Veloverkehr trägt viel zum Klimaschutz bei. 2014 beliefen sich die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 15,9 Millionen Tonnen (ohne internationalen Flugverkehr). Dies entspricht 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen der ganzen Schweiz. Zwischen 1990 und 2014 stiegen die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 11%. 30% der zurückgelegten Wege sind weniger als 3 km lang und 45% nicht länger als 5 km<sup>2</sup>. Es besteht also grosses Potenzial für den Umstieg aufs Velo, vor allem vom Auto, aber auch vom öffentlichen Verkehr.

---

<sup>1</sup> Durch den Verkehr verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen, BAG

<sup>2</sup> Mobilität und Verkehr 2010, BAG

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1-3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der «Langsamverkehr», also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO<sub>2</sub>-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer «Muss»-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

### **5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Der Begriff «Kommunikation» ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs

eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

#### **6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Unterbrüche im Velowegnetz sind zudem gefährlich, wenn sich Velofahrer plötzlich im Strassenverkehr wiederfinden und je nach Situation von den Autofahrenden nicht gesehen werden.
- Die Nutzung der Strassen durch verschiedene Arten Verkehrsteilnehmer kann zu Konflikten führen: Eskalieren diese, werden oft Verkehrsregeln verletzt, was die schwächsten Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Caroline Beglinger Fedorova

Co-Geschäftsleiterin