

Zürich, 3. November 2016

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative»**

---

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 dabei, seine Position in der Bevölkerung sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Diese gesellschaftliche Entwicklung ist positiv und vielversprechend für eine ganze Reihe von Politikbereichen, da das Velo die effiziente Nutzung der Energie fördert, und zum Klima- und Umweltschutz, zur Verringerung der Luftverschmutzung sowie zur Verdichtung der Siedlungen beiträgt. Velo fahren wird die Aufenthaltsqualität in den Städten, Agglomerationen und Dörfern erhöhen. Auch im internationalen Vergleich kann man beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs 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 zur Energieeffizienz und 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%<sup>1</sup>. 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.

Velo fahren ist die Mobilität von morgen, denn diese Mobilitätsform ist leise, sauber, energiesparend und effizient. Beim Velofahren werden 26% der Muskelenergie in Bewegungsenergie umgesetzt, damit ist das Velo das effizienteste Fortbewegungsmittel.

---

<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 ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – falls 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, Energieeffizienz 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 daher 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 betrifft, 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 überzeugt, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahr 1979 und dem entsprechenden Gesetz aus dem Jahr 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 folgendem Grund:

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

*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 daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Beim Velofahren bewegt man 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 Teilnehmer/innen 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.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- 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 Velowegnetzes gefährdet.
- Die Nutzung der Strassen durch verschiedene Arten von Verkehrsteilnehmer/innen kann zu Konflikten führen: Eskalieren diese, werden oft Verkehrsregeln verletzt, was die schwächsten Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und Empfehlungen.

Freundliche Grüsse



Florian Brunner  
Projektleiter Fossile Energien & Klima