

01 / 2024

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

ON THE ROAD: DAS VELOWEGGESETZ



# INHALT

- 
- 4 VELOWEGGESETZ: WIE LÄUFT DIE UMSETZUNG?  
DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ, GESCHÄFTS-  
STELLE  
LUKAS STADTHERR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL, VORSTAND  
VELOKONFERENZ SCHWEIZ

- 
- 7 VELOWEGNETZ FREIZEIT: NEUE HAUSAUFGABEN  
FÜR DIE KANTONE  
MICHAEL BUR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL

- 
- 10 UMSETZUNG DES BUNDESGESETZES ÜBER  
VELOWEGE: EIN PRAXISBEISPIEL AUS  
DEM WALLIS  
SÉBASTIEN MÉTRAILLER, DIENSTSTELLE FÜR MOBILITÄT DES  
KANTONS WALLIS

- 
- 14 EINE NEUE STRATEGIE FÜR DEN VELOVERKEHR  
IM TESSIN  
TIZIANO BONOLI, KANTON TESSIN, ABTEILUNG MOBILITÄT

- 
- 16 DER KANTON ST. GALLEN TRITT IN DIE (PLA-  
NUNGS-)PEDALE  
INA STENZEL UND DANIEL LITSCHER, KANTON ST. GALLEN,  
TIEFBAUAMT, MOBILITÄT UND PLANUNG, FACHSTELLE  
FUSS- UND VELOVERKEHR

- 
- 20 ROADMAP VELO: EINE PLATTFORM FÜR DAS  
SYSTEM VELO  
URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA,  
FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

- 
- 21 VELOWENDE – FÜR EINE LEBENDIGE STADT  
MICHAEL LIEBI, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ, MIT-  
AUTOR DES BUCHES

- 
- 23 OSKAR BALSIGER  
19.08.1944 – 29.04.2024

## IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch), [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

## KONZEPT UND REDAKTION

Daniel Sigrist, Velokonferenz Schweiz

## LEKTORAT

Iris Diem, [diem.text](mailto:diem.text), Biel/Bienne, [irisdiem@bluewin.ch](mailto:irisdiem@bluewin.ch)

## ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH – DEUTSCH

Barbara Sauser, Bellinzona

## GESTALTUNG

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, [www.co-dex.ch](http://www.co-dex.ch)

## TITELBILD

Passerelle Torretta in Bellinzona (Foto: Kanton Tessin)

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Ein Jahr Veloweggesetz – Wie packen die Kantone und Gemeinden die Umsetzung an? Die Velokonferenz Schweiz hat zusammen mit SchweizMobil eine Blitzumfrage durchgeführt. Erfreulicherweise erkennen die Kantone, dass der Veloverkehr mit dem Gesetz gestärkt wird. Nicht unerwartet werden der zusätzliche Flächenbedarf innerorts und ausserorts mit den entsprechenden Konflikten, der immer noch sehr hohe Stellenwert des MIV sowie fehlende verwaltungsinterne und politische Unterstützung als grosse Probleme betrachtet. Eine erfolgreiche Umsetzung des geplanten Velowegnetzes wird nur gelingen, wenn bei der Interessenabwägung dem Velo ein hohes Gewicht beigemessen wird. Auch braucht es genügend personelle und finanzielle Ressourcen. Die Kantone Wallis, Tessin und St. Gallen zeigen, wie sie die Umsetzung des Gesetzes anpacken.

Mit der neuen Praxishilfe Velowegnetzplanung steht den Kantonen und Gemeinden eine gute Grundlage für ihre Planungen zur Verfügung. Als neue Aufgabe ist die Planung des Velowegnetzes Freizeit hinzugekommen. Vor allem für die Planung eines Mountainbikenetzes müssen zuallererst Grundsätze festgelegt werden. Wie die Aufgabe anzugehen ist, erläutert der Artikel von SchweizMobil.

Brauchen Sie eine Anleitung, wie die «Velowende» erreicht werden kann? Dann lohnt sich das Lesen des Buches von Patrick Rérat, Ursula Wyss, Michael Liebi und Christine Lehmann. Einen Kurzbeschrieb der neuen Publikation finden Sie in unserem Bulletin.

Und dann haben wir leider eine traurige Nachricht mitzuteilen: Im April ist Oskar Balsiger, unser Ehrenmitglied und Mitgründer der Velokonferenz Schweiz, gestorben. Mit ihm verlieren wir einen Pionier des Veloverkehrs. Er kämpfte stets für die Anerkennung des Velos als gleichberechtigtes Verkehrsmittel.

Wir vom Vorstand wünschen uns viele neue Velopioniere und Velobotschafterinnen, die in Oskis Fussstapfen treten – denn nur gemeinsam und mit viel Engagement werden wir die «Velowende» schaffen!

Kathrin Hager  
Präsidentin Velokonferenz Schweiz

# VELOWEGGESETZ: WIE LÄUFT DIE UMSETZUNG?

DANIEL SIGRIST, VELOKONFERENZ SCHWEIZ, GESCHÄFTSSTELLE

LUKAS STADTHERR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Das Veloweggesetz VWG ist seit dem 1.1.2023 in Kraft. Wie läuft die Umsetzung? Wo gibt es Hindernisse und wo zusätzlichen Rückenwind? Eine im Frühling 2024 von der Velokonferenz Schweiz durchgeführte Blitzumfrage bei allen Kantonen und ausgewählten Städten zeigt einen kurzen Überblick zum Stand der Arbeiten und formuliert erste Erkenntnisse.

Die Blitzumfrage mit sieben Fragen wurde bei allen Kantonen sowie bei Städten und Gemeinden durchgeführt, die Mitglied der Velokonferenz Schweiz sind. Die Umfrage haben 22 (von 26) Kantone und 13 Gemeinden beantwortet. Die Umfrage richtete sich insbesondere an Kantone, weil diese in der ersten Umsetzungsphase des VWG besonders gefordert sind, zum Beispiel bei der Bereitstellung von gesetzlichen Grundlagen und planerischen Hilfestellungen.

Die Rückmeldungen der Gemeinden sind vor allem im Hinblick auf ihre Stellung zu den Kantonen und bezüglich der Auswirkungen des VWG auf Gemeindeebene von Bedeutung. Sie zeigen eine erste Stimmungslage sowie allfällige Unterschiede zu den Kantonen. Die Stichprobe bei den Gemeinden ist gegenüber der Umfrage bei den Kantonen weniger repräsentativ. Deshalb werden die Aussagen der Gemeinden in der folgenden Auswertung summarisch behandelt.

## FRAGE 1

*Umsetzung Veloweggesetz, Velowegnetzplanung, Planungspflicht: Wo steht der Kanton / die Stadt heute?*

Kantone

17 Kantone arbeiten an der Umsetzung des VWG. 5 weitere Kantone haben den Handlungsbedarf erkannt, den Prozess aber noch nicht gestartet. Die Grundlagen, Instrumente und Vorgehen sind so unterschiedlich wie die gesetzlichen Grundlagen der Kantone.

- Der Veloalltags- und der Freizeitverkehr werden in der Regel gleichzeitig geplant. Für den Veloalltagsverkehr sind in der Regel mehr und bessere Grundlagen vorhanden als für den Freizeitverkehr.
- Planungen für den Bereich Mountainbiken sind vielerorts beschlossen, die Umsetzung ist aber in den meisten Kantonen noch ausstehend. Teilweise ist auch das Vorgehen noch unklar.

Gemeinden

In den meisten Gemeinden bestehen bereits behördenverbindliche Planungsinstrumente, Pläne und Konzepte. Das VWG beschleunigt in Einzelfällen deren Überarbeitung und Ergänzung, wirkt sich zum jetzigen Zeitpunkt aber kaum auf die kommunale Arbeit aus.

## FRAGE 2

*Gesetzliche Grundlage(n): Was besteht, was ist noch nötig?*

Kantone

In 8 Kantonen sind keine Anpassungen nötig oder vorgesehen. In 13 Kantonen wurde die Erarbeitung neuer Gesetze oder Gesetzesanpassungen erkannt oder beschlossen. 2 Kantone haben den Handlungsbedarf erkannt, aber ihre Absichten noch nicht konkretisiert. Generell ist festzuhalten, dass die gesetzlichen Grundlagen betreffend Strassengesetz, Planungs- und Baugesetz, Gesetz über Velowege, Mobilitätsgesetz, Langsamverkehrsgesetz etc. sehr unterschiedlich sind. Weiter ist zu bemerken:

- 4 Kantone weisen auf einen Anpassungsbedarf im Bereich Mountainbiken hin.
- Ein weiterer Kanton erstellt Vollzugshilfen zur Umsetzung des VWG.

Gemeinden

Einige Gemeinden haben eigene Reglemente. In der Regel sind aber die kantonalen gesetzlichen Grundlagen bestimmend. Es wird auch auf Differenzen zu den Kantonen hingewiesen. Das bedeutet, dass die Kantone bei der Umsetzung von Veloinfrastruktur (vgl. Frage 3) nicht immer unterstützend wirken.

## FRAGE 3

*Welche Fragen sind gelöst, welche noch nicht?*

Kantone

Zu den gelösten Fragen gehören die Festlegung der Velowegnetze im kantonalen Richtplan und das Bereitstellen der gesetzlichen Grundlagen (vgl. Fragen 1 und 2). Es gibt hingegen keine einheitlichen Tendenzen bei der Frage, wo der grösste Handlungsbedarf liegt. Als ungelöste Fragen wurden genannt:

- Umsetzung an sich und Schnelligkeit der Umsetzung
- Finanzierung
- personelle Ressourcen
- kantonsinterne Zuständigkeiten und Abläufe

- Zuständigkeiten und Koordination mit Gemeinden
- fachliche Fragen zu Schulwege ausserorts, Konflikte mit Landwirtschaft, Landverbrauch, Velobahnen, Mountainbiken, Umgang mit Geodaten

#### Gemeinden

Einige Gemeinden halten fest, dass die gesetzlichen und politischen Vorgaben grundsätzlich vorhanden seien. Die meisten Antworten beziehen sich allerdings auf konkrete ungelöste Fragen:

- künftige Verteilung des knappen Raums
- Durchsetzen des Veloverkehrs gegenüber dem MIV, dem ÖV und anderen Ansprüchen
- politische Hindernisse bei der Umsetzung
- ungenügende Koordination mit Kantonen, fehlende Unterstützung durch die Kantone (Blockierung von Vorhaben)
- Finanzierung von Massnahmen
- ungenügende personelle Ressourcen
- Umgang mit Geodaten

#### FRAGE 4

*Wurden neue personelle und finanzielle Ressourcen aufgrund des Veloweggesetzes zur Verfügung gestellt? Wenn ja, welche?*

#### Kantone

In 4 Kantonen wurden aufgrund des VWG oder indirekt daraus abgeleitet, z. B. über Veloförderprogramme oder Klimapläne, zusätzliche Stellen geschaffen. In 5 weiteren Kantonen werden neue Stellen geprüft. Demgegenüber wirkt sich das VWG zum jetzigen Zeitpunkt in 13 Kantonen nicht oder noch nicht auf die personellen Ressourcen aus.

#### Gemeinden

In 11 Gemeinden wurden keine neuen Stellen geschaffen. In einer Gemeinde wurden die personellen Ressourcen aufgrund einer Veloinitiative erhöht. Diese stand im Zusammenhang mit dem neuen VWG. Eine Gemeinde prüft die Schaffung einer Fachstelle.

#### FRAGE 5

*Wo bestehen Hürden? Wie können diese überwunden werden? Was macht Bauchweh?*

#### Kantone

Am meisten Bauchweh verursachen mit je ca. 10 Nennungen Fragen betreffend Umsetzung und Ressourcen (personell und finanziell). Es wurde zudem auf fehlende Ressourcen bei externen Planungs- und Ingenieurbüros hingewiesen. Eine weitere relevante Hürde ist mit 5 Nennungen der Zeithorizont, d.h. die im Gesetz definierten Umsetzungsfristen. 2 Kantone haben die Planungspflicht den Gemeinden übertragen. Sie machen sich Sorgen bezüglich der von ihnen gesetzten Fristen und der Umsetzung der Massnahmen.

Im Weiteren wurden folgende Punkte herausgestrichen:

- konkurrenzierende Ansprüche bei der Flächennutzung (innerorts, Kulturland, Wald etc.), die Bevorzugung des MIV sowie das Durchsetzen einer geeigneten Veloführung

- Probleme bei der Umsetzung aufgrund fehlender politischer und verwaltungsinterner Unterstützung und zu geringer Gewichtung des Velos bei der Interessenabwägung
- fehlende finanzielle und personelle Ressourcen
- Umgang mit den angestiegenen Erwartungen der Bevölkerung
- Zeithorizont der Umsetzung bis 2042
- Zeitbedarf von der Planung bis zur Umsetzung
- Terminologie: ASTRA und Kantone verwenden unterschiedliche Begriffe für Netzbestandteile
- grosser Umfang der anstehenden Aufgaben

#### Gemeinden

Die Antworten der Gemeinden entsprechen denjenigen auf die Frage 3. Auch an dieser Stelle wurde in mehreren Eingaben die fehlende Unterstützung bzw. Blockierung von Projekten seitens der Kantone aufgeführt. Zusätzlich wurde erwähnt:

- Terminologie: Verwirrung in der Politik und Bevölkerung aufgrund mehrerer Begriffe für Velobahnen
- fehlender Mut bei Planungen

#### FRAGE 6

*Was macht bei der Umsetzung des Veloweggesetzes am meisten Freude?*

#### Kantone

Oft wurde erwähnt, dass mit dem VWG die Bedeutung und Anerkennung des Veloverkehrs generell steigen würden. So wurde u. a. festgehalten, dass «das Velo nun salonfähiger wird», dass «nun in der ganzen Schweiz aktiv an einer Verbesserung der Veloinfrastruktur gearbeitet wird», dass «das Velo nun auch als Verkehrsmittel und nicht nur als Freizeitgerät im Bewusstsein angekommen ist», dass «das Velo nun in allen Dimensionen anerkannt wird: Alltag, Freizeit und Sport» und dass «Veloinfrastruktur nun eine zusätzliche Legitimität bekommen hat». Ebenso wurde erwähnt, dass die vom ASTRA, der Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil erarbeiteten Vollzugshilfen und Broschüren sehr hilfreich seien.

#### Gemeinden

Das Velowegesetz hat einen gewissen «Drive» in die Planung und Umsetzung von Veloinfrastruktur gebracht; es ist auch ein «Mentalitätswandel» spürbar. Eine besondere Freude ist es, wenn etwas umgesetzt werden kann.

#### FRAGE 7

*Ist eine Wirkung des Veloweggesetzes in der Praxis bereits feststellbar, z. B. als Argumentations- und Durchsetzungshilfe?*

#### Kantone

12 Kantone stellen eine starke Wirkung des VWG fest, 4 Kantone eine eher geringe und 6 Kantone gar keine oder noch keine. Eine positive Wirkung zeigt sich insbesondere als Argumentationshilfe.

#### Gemeinden

3 Gemeinden stellen eine starke Wirkung des VWG fest, 4 Gemeinden eine eher geringe und 9 Gemeinden gar keine oder noch keine.

## FAZIT

Die Kantone beschäftigen sich mit der Umsetzung des VWG, der Handlungsbedarf ist erkannt. Die Umsetzung wird in fast allen Kantonen konkret angegangen, ist jedoch aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen und Gesetzgebungen verschieden. Ungefähr die Hälfte aller Kantone ergänzt oder ändert die gesetzlichen Grundlagen. Vielerorts sind Fragen im Zusammenhang mit finanziellen und personellen Ressourcen, internen Abläufen und der Koordination mit den Gemeinden ungelöst. Dies insbesondere dort, wo die Planungspflicht den Gemeinden übertragen wurde. Die Mehrheit der Kantone ist davon überzeugt, dass das VWG die Anerkennung des Veloverkehrs verbessert und die Argumentation erleichtert.

In den Gemeinden wird der positive Effekt des VWG deutlich geringer eingeschätzt als in den Kantonen. Dies ist vermutlich auch darauf zurückzuführen, dass die Gemeinden stark an der Umsetzung und weniger an der Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen beteiligt sind. Es ist zu hoffen, dass in einigen Jahren die positiven Effekte des Gesetzes bei den Gemeinden deutlicher spürbar sind.

Sowohl Kantone als auch Gemeinden erachten die Umsetzung als grösstes Problem. Genannt werden: Flächenbedarf innerorts und ausserorts mit den entsprechenden Konflikten, die Bevorzugung des MIV, fehlende oder zu wenig politische und verwaltungsinterne Unterstützung, zu geringe Gewichtung des Velos bei Interessenabwägungen sowie fehlende finanzielle und personelle Ressourcen. Etliche Gemeinden bedauern die fehlende Unterstützung oder gar eine Blockierung von Projekten seitens der Kantone.



Praxishilfe Velowegnetzplanung, herausgegeben von ASTRA, Velokonferenz Schweiz, SchweizMobil, erhältlich unter [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

# VELOWEGNETZ FREIZEIT: NEUE HAUSAUFGABEN FÜR DIE KANTONE

MICHAEL BUR, STIFTUNG SCHWEIZMOBIL

Mit dem Veloweggesetz ist die Erwartung verbunden, dass es für Velofahrende rasch mehr und bessere Velowege gibt. Einige Kantone starten nun mit umfassenden Planungen oder haben bereits losgelegt. Als Grundlage liegt die Praxishilfe Velowegnetzplanung von ASTRA, Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil vor. Was gilt es beim Velowegnetz Freizeit besonders zu beachten? Welche Hausaufgaben müssen die Kantone erledigen und wie sind diese Aufgaben anzupacken?

## WAS IST FÜR VELOFREIZEIT GENAU ZU PLANEN?

Die Hausaufgabe lautet wie folgt: Die bestehenden und geplanten Velofreizeitwege sind bis Ende 2027 in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. So gibt es das Gesetz den Kantonen vor. Behördenverbindliche Pläne können beispielsweise Richtpläne sein. Velowandern und Mountainbiken werden im Gesetz als «Velowegnetz Freizeit» zusammengefasst. Die Netze für Velowandern und Biken sind aber räumlich weitgehend eigenständig und deshalb separat zu planen.

Auch wenn die Planungen für Veloalltag, Velowandern und Mountainbiken separat erfolgen, soll doch immer das Gemeinsame beachtet und betont werden. So hat gerade das Velowandern vieles mit dem Velofahren im Alltag gemeinsam: Alle Velofahrenden wollen sicher und direkt ans Ziel kommen, wobei die Direktheit im Alltag etwas wichtiger ist als in der Freizeit. Velowege müssen in jedem Fall attraktiv sein. Im Veloalltag ist damit eine hochwertige Infrastruktur gemeint, die sich flüssig befahren lässt. Für Velofreizeit ist die Qualität der Umgebung entscheidend, also eine schöne Landschaft oder auch Ruhe und Aussicht.

Diese Gemeinsamkeiten drücken sich durch gemeinsame Planungsgrundsätze aus. Diese sind im Veloweggesetz festgelegt. In der «Praxishilfe Velowegnetzplanung» des ASTRA werden sie konkretisiert, erläutert und illustriert.



Die Infrastruktur muss selbsterklärend sein, damit sie intuitiv befahren werden kann. Unsicherheiten dürfen keine gravierenden Folgen haben (Beispiel aus Praxishilfe).



Bei stärker belasteten Knoten bevorzugen Velofahrende Abbiegemanöver ohne Verflechtung (Beispiel aus Praxishilfe).

Die Planung von Mountainbike-Routen ist hingegen als eigene Disziplin zu verstehen. Mountainbikende bevorzugen Routen abseits des motorisierten Verkehrs und ausserhalb des Siedlungsgebiets. Routen führen oft durch den Wald, über Weideland/Alpgebiet oder liegen auch oberhalb der Waldgrenze. Bei der Planung solcher Routen sind folglich andere Akteure beteiligt als bei Alltags- oder Velowander-Routen. Auch die Bedürfnisse der Nutzenden und die Anforderungen an die Infrastruktur unterscheiden sich deutlich: Die Wege, Trails und Pisten – dazu später mehr – müssen je nach Zielgruppe unterschiedlich steil, schmal und fahrtechnisch herausfordernd sein. Steigungen und Umwege sind oft Teil des Angebots. Der Planungsprozess von Mountainbike-Routen muss diese spezifischen Anforderungen berücksichtigen.

## WIE IST DAS VELOWEGNETZ FREIZEIT AUFGEBAUT?

Das Velowegnetz Freizeit besteht aus den Netzen Velowandern und Mountainbiken. Die beiden Netze wiederum enthalten Routen und Verbindungen.

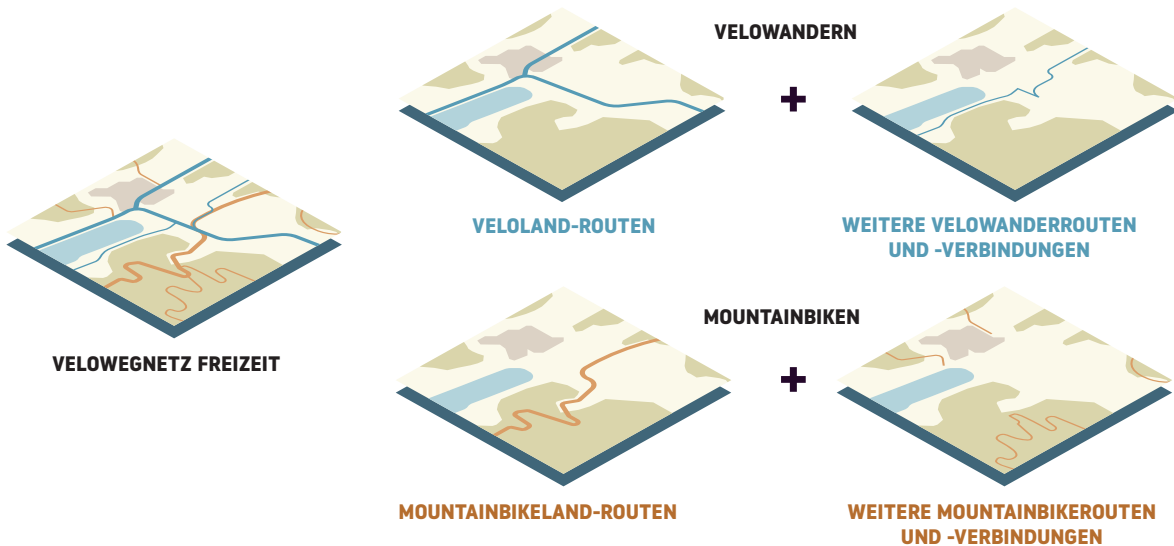
Für die Netzplanung bestehen beim Velowandern und beim Mountainbiken nun aber ganz andere Voraussetzungen als für den Veloalltag: Die beiden Netze bestehen nämlich bereits! Das Veloland Schweiz und das Mountainbikeland Schweiz bilden das offizielle Angebot für Tourismus und Naherholung ab, das von den Kantonen in Zusammenarbeit mit SchweizMobil festgelegt wurde. Auf der Website [schweizmobil.ch](http://schweizmobil.ch) findet sich ein Überblick sämtlicher Routen in den 26 Kantonen und in Liechtenstein.

Was heisst das nun für die Netzplanung? Können die Kantone die Veloland- und die Mountainbikeland-Routen 1:1 in ihre Planungen übernehmen? Oder anders gefragt:

## GIBT ES ANPASSUNGSBEDARF BEI DEN BESTEHENDEN NETZEN?

Ja, für das Velowandern ist dies sicher zu prüfen. Mit der Netzplanung können entweder neue Routen geschaffen oder bestehende optimiert werden. Eine qualitative Analyse des bestehenden Netzes und der Routen kann aufzeigen, wo genau es Anpassungsbedarf gibt. Wichtige Fragen für die Analyse sind beispielsweise: Wo sind die Velofahrenden in der Freizeit unterwegs? In welchen Räumen besteht ein Bedürfnis nach Naherholung? Wo gibt es eher einen touristischen Fokus? Für welche Zielgruppen im Velowandern sind die bestehenden Routen geeignet?

Es ist wichtig, sich bereits frühzeitig – also ganz zu Beginn der Netzplanung – mit den Bedürfnissen der Velofahrenden bzw.



Aufbau Velowegnetz Freizeit

der Zielgruppen auseinanderzusetzen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die beiden Zielgruppen Einsteigerinnen und Einsteiger und Familien zu richten, die erhöhte Anforderungen z. B. an die Länge von Routen oder an die Infrastruktur-Qualität haben. Die Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen können in einem kantonalen oder regionalen Konzept festgehalten werden.

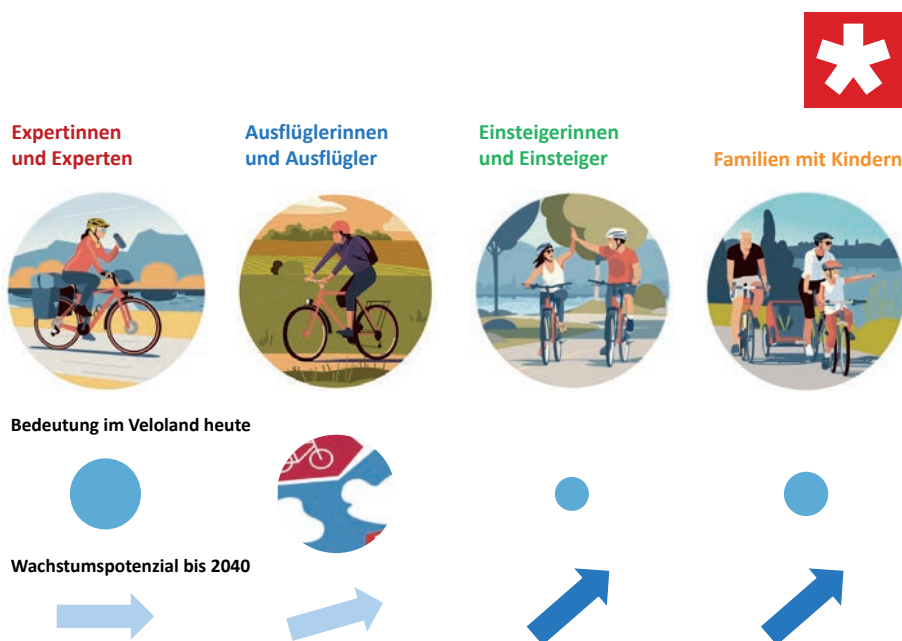
Bei der Analyse sind auch die Schwachstellen der Routen zu erfassen, etwa hinsichtlich Sicherheit, Infrastruktur- oder Umfeldqualität. Massgebend für die Überprüfung der Qualität von Routen sind die Anforderungen gemäss Handbuch «Planung von Velorouten» (ASTRA, SchweizMobil und FVS, 2008). Das Projekt «Veloland 2030» von SchweizMobil listet bereits eine Vielzahl von Schwachstellen und Verbesserungsvorschlägen für Veloland-Routen auf. Diese sind in der Netzplanung ebenfalls zu berücksichtigen.

### WELCHE BEDEUTUNG HABEN ZIELGRUPPEN?

Die Praxishilfe Velowegnetzplanung hält fest, dass das Netz und die Routen auf Zielgruppen ausgerichtet werden sollen. Das ASTRA und SchweizMobil haben vier Zielgruppen für das Veloland definiert: Expertinnen und Experten sowie Ausflügerinnen und Ausflügler sind aktuell die bedeutendsten Zielgruppen im Veloland. Auf diese beiden Zielgruppen sind das bestehende Veloland und die bestehenden Routen ausgerichtet. In Zukunft sollen aber Einsteigerinnen und Einsteiger sowie Familien im Veloland gestärkt werden, da hier ein grosses Potenzial besteht, mehr Menschen auf das Velo zu bringen.

### IST BEIM MOUNTAINBIKEN WIRKLICH ALLES ANDERS?

Ja, beim Mountainbiken sieht es etwas anders aus. Zwar besteht mit dem Mountainbikeland auch hier bereits eine Aus-



Zielgruppen im Veloland Schweiz





Angebote für Familien mit Kindern sollen im Veloland ausgebaut werden. (Foto: Schweiz Tourismus)

gangslage für die Netzplanung. In einigen Kantonen sind die offiziellen Mountainbikeland-Routen von guter Qualität und das Angebot zeitgemäss. Es gibt aber auch zahlreiche Kantone, die beim Mountainbiken noch ganz am Anfang stehen und somit keine gute Grundlage für die anstehenden Planungen haben. Dort müssen zuerst die Grundsätze für den Umgang mit dem Thema Mountainbiken und das Vorgehen in der Planung festgelegt werden.

Auch die Zielgruppen für das Mountainbiken unterscheiden sich von denjenigen des Velowanderns. Eine neue Vollzugshilfe «Planung von Mountainbike-Infrastruktur» ist in Arbeit und soll im Frühling 2025 veröffentlicht werden. Sie wird auch eine Beschreibung der Zielgruppen für das Mountainbiken enthalten.

#### WIE GELINGEN DIE HAUSAUFGABEN AM BESTEN?

SchweizMobil unterstützt die Kantone mit dem Programm «Zukunft Veloland» bei der Überprüfung von Qualität und Eignung des bestehenden Veloland-Netzes und der bestehenden Veloland-Routen.

Dazu hat SchweizMobil in fast allen Kantonen Kick-offs durchgeführt, um die strategische Überprüfung des Velolandes anzustossen. An den Workshops beteiligen sich sowohl die kantonalen Fachstellen (Langsamverkehr) als auch Vertreterinnen und Vertreter aus dem Tourismus. Als Grundlage dienen – nebst der Praxishilfe Velowegnetzplanung und dem Merkblatt «Zielgruppen im Veloland Schweiz» – kantonsspezifische Hypothesen zum aktuellen Veloland-Netz, zur räumlichen Struktur, zu den Zielgruppen und zu den einzelnen Routen.

In einigen Kantonen fanden bereits Folgeworkshops statt, wo die Strategien für Netz und Routen (inkl. möglichen Anpassungen) konkretisiert wurden. Die Ergebnisse fliessen nun in die Planungen ein und sollen ab ca. 2026 umgesetzt werden.

«Zukunft Veloland» ist damit ein zentrales Element für die Umsetzung des Veloweggesetzes in den Kantonen. Nun hoffen wir, dass die Kantone mit den Hausaufgaben rechtzeitig fertig werden. Für die Umsetzung der Massnahmen in Netz und auf den Routen bleibt dann gemäss Veloweggesetz Zeit bis 2042.

# UMSETZUNG DES BUNDESGESETZES ÜBER VELOWEGE: EIN PRAXISBEISPIEL AUS DEM WALLIS

SÉBASTIEN MÉTRAILLER, DIENSTSTELLE FÜR MOBILITÄT DES KANTONS WALLIS

Die Auswirkungen des Gesetzes über Velowege sind von Kanton zu Kanton unterschiedlich, sie betreffen je nachdem die rechtlichen Grundlagen, die Organisation oder die Planungsinstrumente oder es gibt Unterschiede zwischen dem Veloverkehr Alltag und dem Veloverkehr Freizeit. Gewisse Elemente können ein Ansporn sein, andere werfen Fragen auf und stellen Herausforderungen dar.




Im Wallis unterscheidet sich die Situation des Veloverkehrs Alltag von der des Veloverkehrs Freizeit. Aus diesem Grund werden die beiden Nutzungsformen in diesem Artikel durchgehend getrennt behandelt.

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Seit 2023 ist ein umfassendes kantonales Regelwerk in Kraft. Der Veloverkehr Freizeit ist seit 2012 durch das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV) geregelt. Es betrifft Wegnetze für Velowandern und für Mountainbikes, inklusive Radsport Routen und Mountainbike-Abfahrtsstrecken.

Demgegenüber hatte der Veloverkehr Alltag bis vor Kurzem keine spezifische rechtliche Grundlage. Das änderte sich am 1. Januar 2023 mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GÖVALV).

Diese kantonalen Rechtsgrundlagen werden sinnvoll ergänzt durch das Bundesgesetz über Velowege, das beispielsweise die Fristen für die Erstellung und Umsetzung der Pläne regelt.

<p>Alltagslangsamverkehr</p> 		<p>VS GÖVALV (Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr) 2023</p>
<p>Freizeitlangsamverkehr</p> 		<p>VS GWFV (Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs) 2012</p>
<p>CH FWG* 1985</p>	<p>CH Veloweggesetz 2023</p>	

\*Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege

Abb. 1 Gesetzliche Grundlagen des Bundes und des Kantons Wallis zum Langsamverkehr

## ORGANISATION

Im Bereich des Veloverkehrs Freizeit obliegen sowohl Planung als auch Umsetzung überwiegend den Gemeinden. Diese sind für sämtliche Freizeitvelorouten mit Ausnahme der kantonalen Fahrradroute (=GWFV) Oberwald–St-Gingolph zuständig, die in die Zuständigkeit der kantonalen Dienststelle für Mobilität fällt.

Der Kanton begleitet durch drei mit den entsprechenden gesetzlichen Kompetenzen ausgestattete Dienststellen (Dienststelle für Raumentwicklung, Dienststelle für Mobilität sowie Verwaltungs- und Rechtsdienst des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt) die Phasen Dossiererstellung/Vorprüfung und formelles Verfahren (externe und interne Vernehmlassung). Ausserdem kümmert sich die kantonale Dienststelle für Wirtschaft, Tourismus und Innovation – in Zusammenarbeit mit Valais Wallis Promotion und SchweizMobil – um die Förderung der homologierten Strecken.



Abb. 2 Förderung der Walliser Velowanderrouten in Zusammenarbeit mit SchweizMobil

Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Veloverkehr Alltag sind zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Das Handlungsfeld des Kantons (Dienststelle für Mobilität) umfasst das kantonale Velowegnetz und die Subventionierung kommunaler Infrastrukturen. Das Handlungsfeld der Gemeinden umfasst das regionale und lokale Velowegnetz.

## PLANUNGSINSTRUMENTE

Die Bestimmungen für den Veloverkehr Freizeit bewähren sich. Sie bestehen seit über zehn Jahren und werden kontinuierlich begleitet von einer kantonalen technischen Arbeitsgruppe.

Fortschritte in der Planung hängen von den Möglichkeiten und vom Willen der Gemeinden ab. Diese haben schon viel unternommen. Der Kanton gab in den letzten Jahren mehrfach Impulse, um sie beim Ausbau ihrer Velowegnetze zu unterstützen. So wurden bereits 15 Radsport Routen realisiert, drei regionale Mountainbike-Routen sind in Erarbeitung.

Aktuell gibt es im Wallis über 2'400 km homologierte Mountainbike-Routen und über 1'000 km homologierte Velowege.

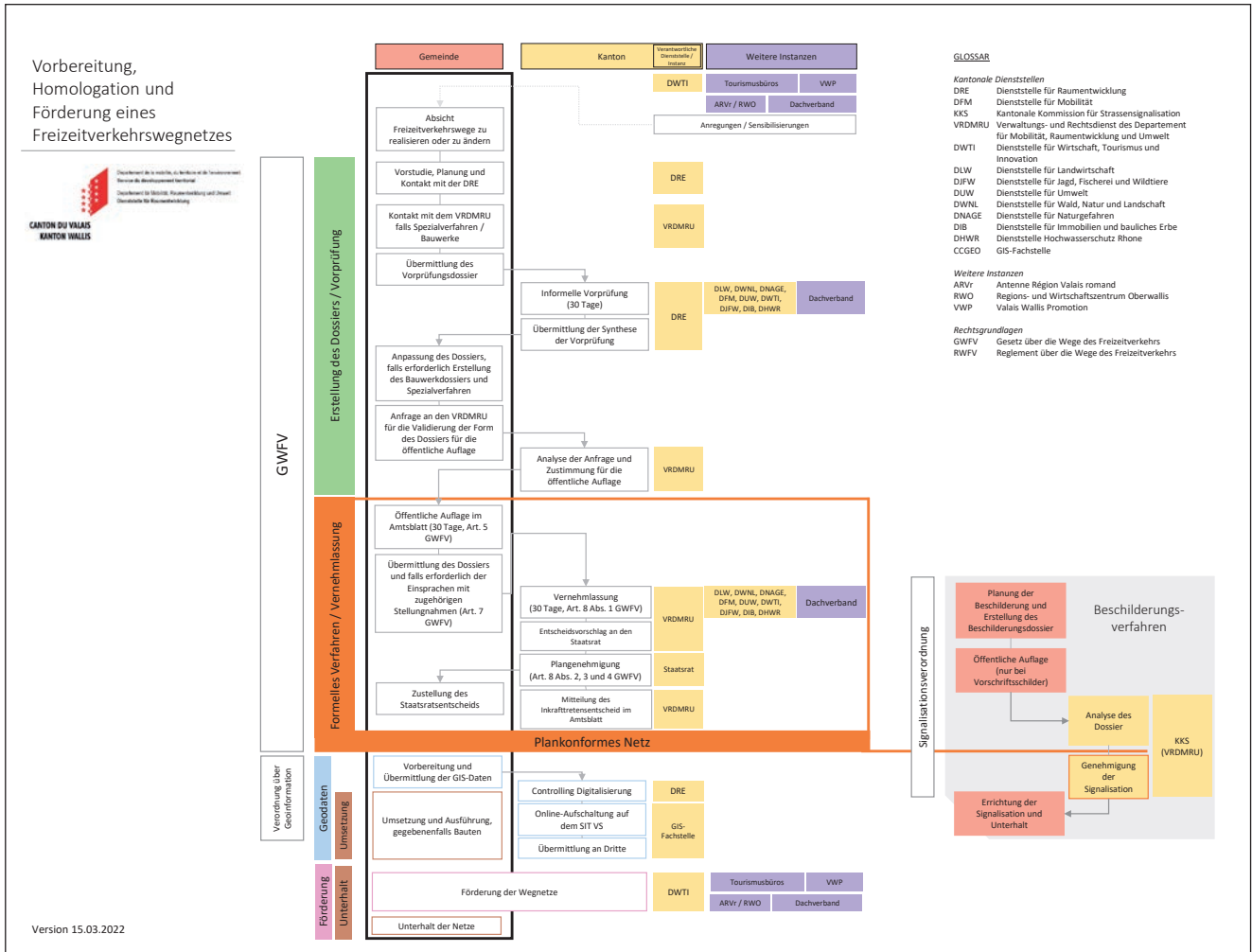


Abb. 3 Vorgehen und Zuständigkeiten im Veloverkehr Freizeit



Abb. 4 Der Kanton Wallis signalisierte 15 Velorouten mit sportlichen Anstiegen



Abb. 5 Eröffnung von drei regionalen Mountainbike-Routen

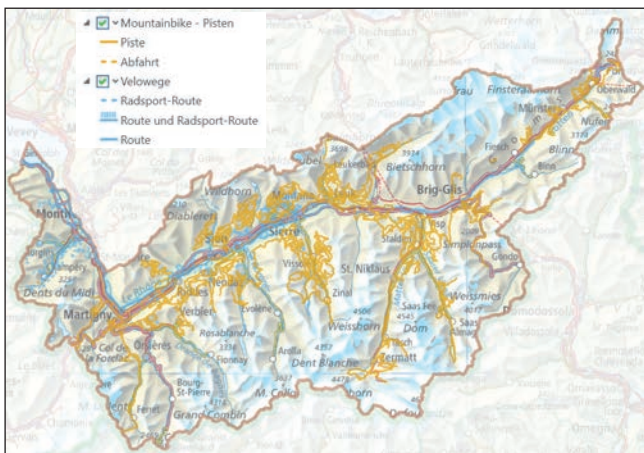


Abb. 6 Homologierte Mountainbike- und Velowanderrouten auf dem Walliser Kantonsgebiet

Im Bereich des Veloverkehrs Alltag basiert die Planung auf der Erstellung von Sektorplänen. Sie sind ein Planungsinstrument des Kantons, mit dessen Hilfe das strukturgebende (kantonale und nicht kantonale) Netz definiert werden kann. Diese Sektorpläne für den Veloalltagsverkehr werden gemeinsam vom Kanton und den Standortgemeinden für jeweils kleine, zusammenhängende Gebiete (Sektoren) erstellt. Als Grundlage dienen zwei Pilotprojekte (eines in der Ebene, eines am Talhang/ in den Bergen).

Gemäss des Bundesgesetzes über Velowege kann der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Planung von Velowegnetzen vorantreiben. Die entsprechenden Arbeiten wurden erst vor Kurzem aufgenommen, gehen aber zügig vor-

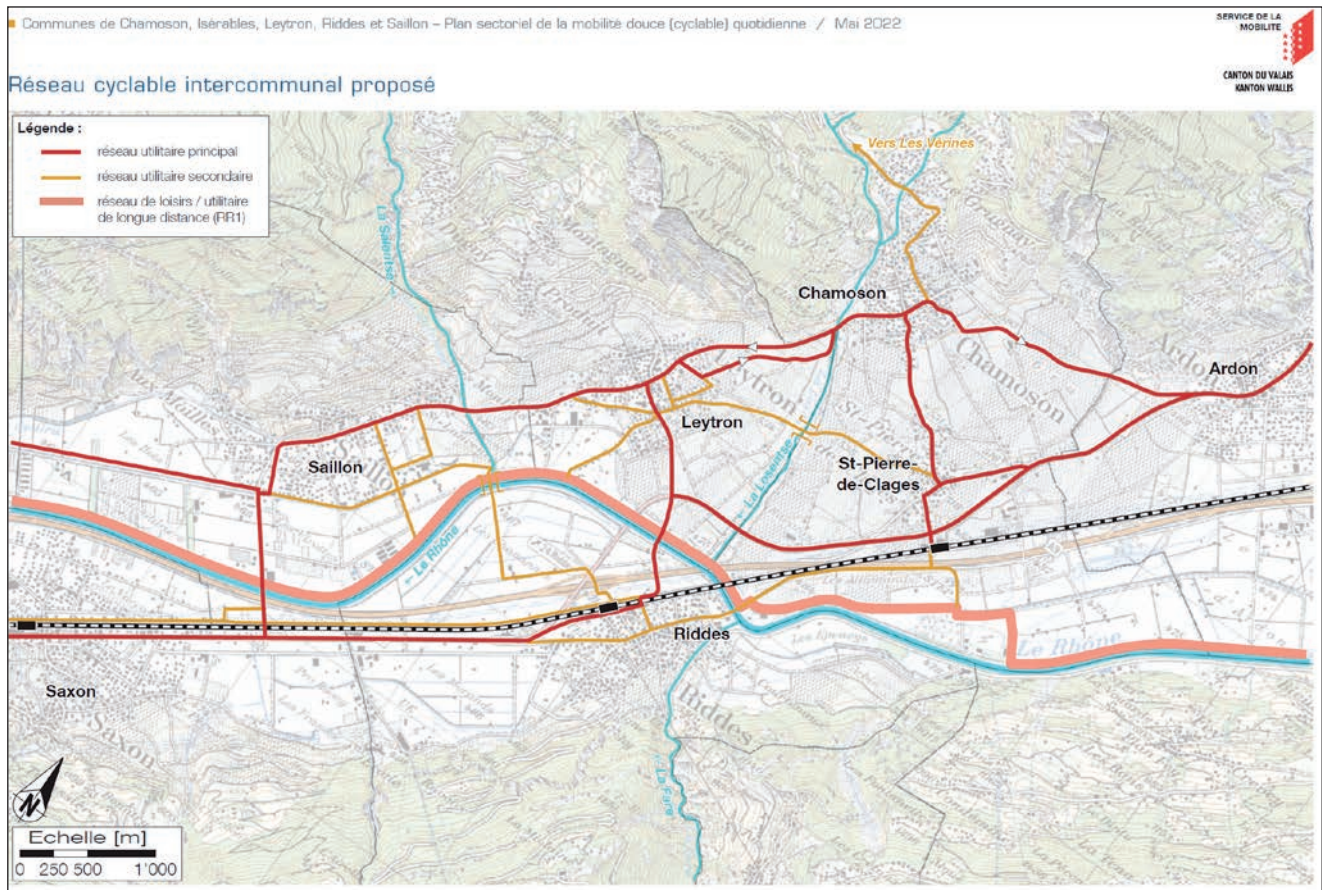


Abb. 7 Beispiel eines Sachplans für den Alltagsverkehr in der Ebene (Pilotprojekt)

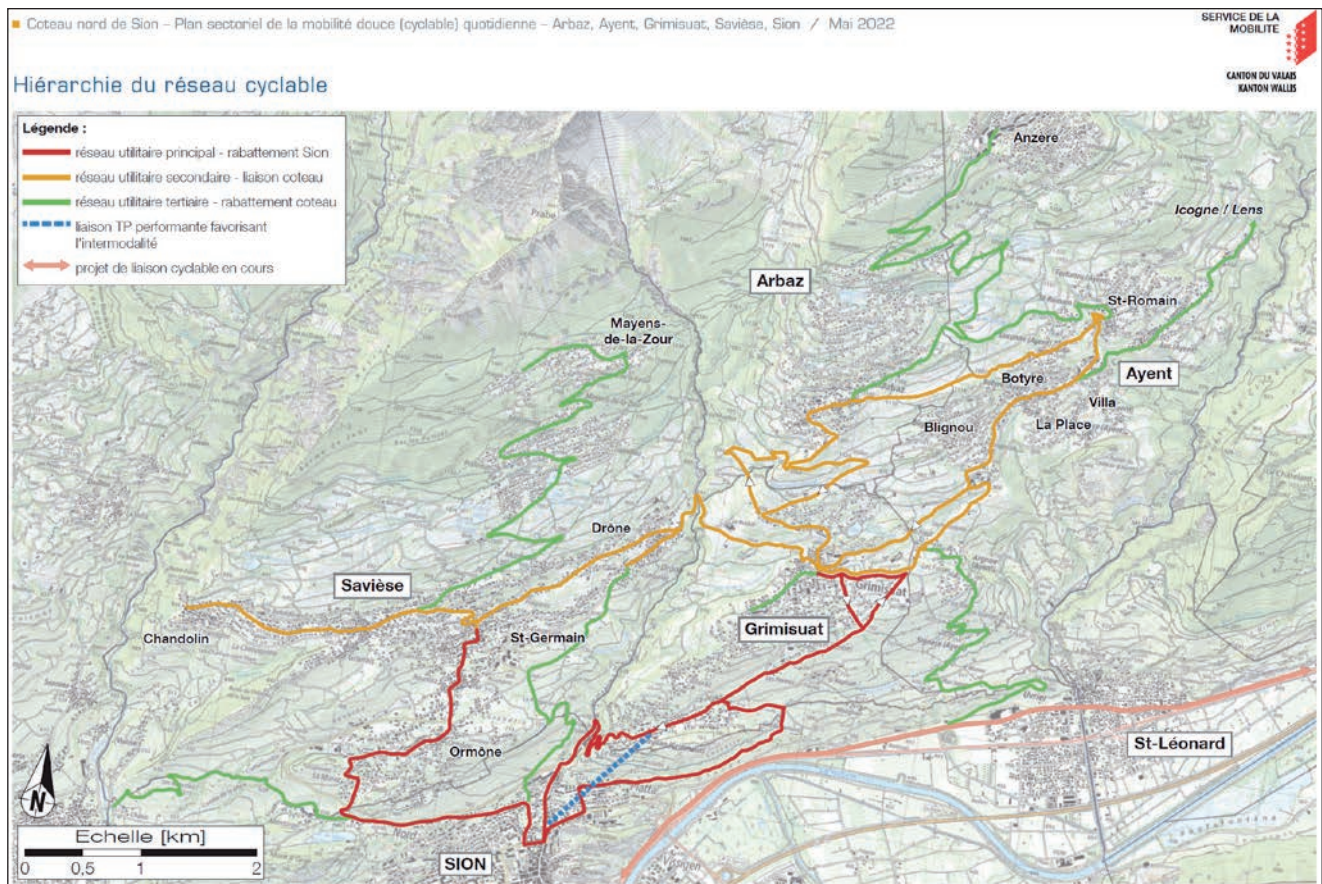


Abb. 8 Beispiel eines Sachplans für den Alltagsverkehr am Talhang/in den Bergen (Pilotprojekt)

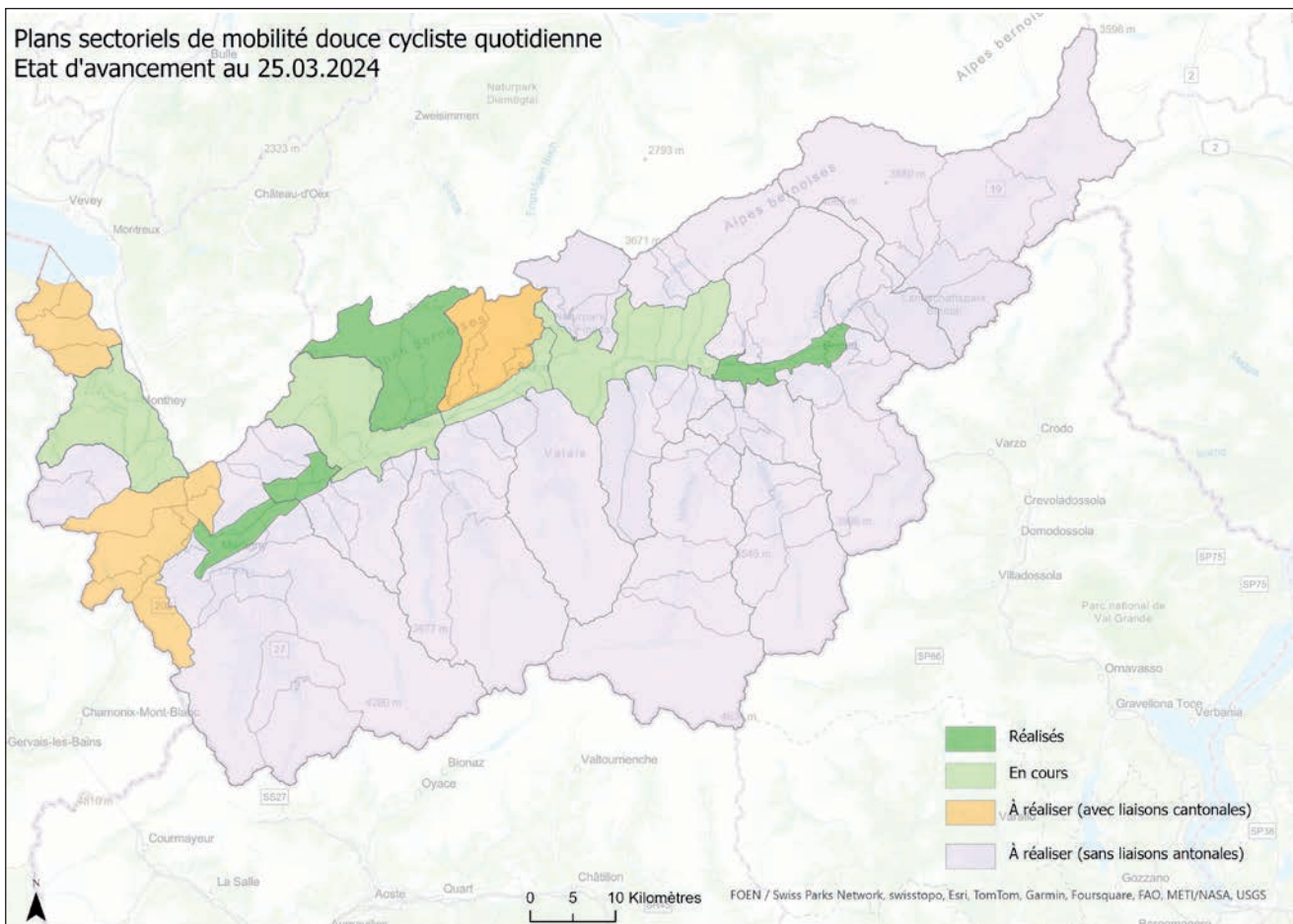


Abb. 9 Stand der Planung für die Velowegnetze Alltag

an, damit die gesetzlichen Fristen eingehalten werden können. Der Schwerpunkt liegt zuerst einmal auf der Rhone-Ebene, wo drei Viertel der kantonalen Bevölkerung und Arbeitsplätze angesiedelt sind, danach kommen die Talhänge und schliesslich die Bergregionen an die Reihe.

Die Umsetzung steckt noch in den Anfängen, aber erste wichtige Schritte sind gemacht. Mehrere Projekte befinden sich in der Studien-, Genehmigungs- oder Umsetzungsphase.

#### ANREGUNGEN, FRAGEN, HERAUSFORDERUNGEN

In den letzten Jahren setzte sich der Kanton für einen Ausbau insbesondere im Bereich des Veloverkehrs Alltag ein: kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040), beschlossen 2018; kantonaler Rechtsrahmen, beschlossen 2022; kantonale Strategie Langsamverkehr 2040, genehmigt Anfang Jahr.

Die Organisation und die Planungs- und Umsetzungsinstrumente sind weitgehend vorhanden. Es bleiben noch offene Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung, etwa: Wie lässt sich erreichen, dass die Pläne für die Behörden verbindlich sind? Wie sollen die Geobasisdaten verwaltet werden?

Der Umfang und die Herausforderungen der laufenden Arbeiten sind gross:

- Bereitstellung der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen
- Einhaltung der gesetzlichen Fristen, insbesondere bezüglich der Umsetzung
- Überwindung der technischen und finanziellen Hürden

Für den ganzen Umsetzungsprozess werden viele externe Faktoren mitentscheidend sein.

# EINE NEUE STRATEGIE FÜR DEN VELOVERKEHR IM TESSIN

TIZIANO BONOLI, KANTON TESSIN, ABTEILUNG MOBILITÄT

Vor rund 15 Jahren entschied sich der Tessiner Staatsrat im Kontext der ersten Agglomerationsprogramme (AP) für die Entwicklung einer Strategie für das Verkehrsmittel Velo. Bis dahin hatte das Velowegnetz aus einigen wenigen Routen bestanden, u. a. den beiden nationalen Routen N3 Chiasso–Airolo und N6 Bellinzona–Lumino.



Abb. 1 Route N3 Chiasso–Airolo–Basel, Gotthardpass

## DAS NEUE KANTONALE VELOWEGNETZ UND DIE STRATEGIE 2012

Der Kanton stützte sich dabei im Wesentlichen auf drei Pfeiler, welche die Förderung des Velos als Alternative zum Auto und für die Freizeit bis heute bestimmen:

- Änderung des kantonalen Strassengesetzes, das die Planung, den Bau, den Unterhalt und die Beschilderung der regionalen Routen ab 2012 von den Gemeinden an den Kanton überträgt.

- Aufstockung des ausschliesslich für Belange des Veloverkehrs zuständigen Personals beim Kanton
- Bildung einer Steuerungs- und einer technischen Gruppe innerhalb des Umweltdepartements mit Vertretungen von Pro Velo, VCS, Ticino Cycling und TCS

Dank der neuen Vision konnten und können bis 2030 im ganzen Kanton 570 km beschilderte nationale, kantonale und regionale Velowege geschaffen werden. Dafür sind Gesamtinvestitionen von rund 200 Mio. Franken nötig. Dazu kommen Velowegnetze auf Gemeinde-Ebene, die in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen und nicht in dieser Summe enthalten sind.

Nicht zuletzt dank dieser grossen Investitionen erhöhte sich die Nutzung des Velos von Jahr zu Jahr, insbesondere während der Corona-Pandemie: 2020/21 wurde bei Velozählungen ein Anstieg der durchschnittlichen Fahrtenzahl pro Tag um bis zu 40 % festgestellt. Neben der Zunahme der Anzahl Fahrten wurde auch eine grössere Bandbreite an Nutzertypen verzeichnet. Mittlerweile ist das Velo für die meisten täglichen Bedürfnisse – Arbeitsweg, Einkaufen, Begleitung der Kinder zur Schule usw. – eine gute Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

## DIE KANTONALE VELOSTRATEGIE 2045

Die zunehmende Beliebtheit des Velos, neue gesetzliche Vorschriften für Fahrzeuge, die neuen Anforderungen an neue



Abb. 2 Maggia-Passerelle zwischen Ascona und Locarno, erbaut 2020

Fahrzeuge, die Inkraftsetzung des neuen Bundesgesetzes über Velowege und die Überzeugung, dass der Veloverkehr nach 2030 weiter gestärkt werden muss – all diese Faktoren veranlassten das Umweltdepartement dazu, eine neue Strategie für die Entwicklung des kantonalen Velowegnetzes und die Förderung des Velos, diesem allzu oft noch unterschätzten Fortbewegungsmittel, erarbeiten zu lassen. Dazu wurde eine Expertenkommission geschaffen. Das Umweltdepartement und die Steuerungsgruppe haben nun den Auftrag, bis Ende 2024 einen kantonalen Massnahmenplan für die nächsten 20 Jahre zu präsentieren.

Nach einer ersten Phase, in der das Gebiet analysiert und die Hauptziele festgelegt wurden, befassen sich die Hauptakteure (neben kantonalen und lokalen Behörden auch betroffene Verbände und die wichtigsten Interessenvertreter des Veloverkehrs) in der zweiten, gegenwärtig laufenden Phase mit der Definierung und Planung der kurzfristigen (3 – 5 Jahre), mittelfristigen (10 Jahre) und langfristigen (20 Jahre) Massnahmen. Dies erfolgt in Abstimmung auf das neue Bundesgesetz (5 Jahre für die Planung und 15 Jahre für die Umsetzung der neuen Wegnetze). Eines der Hauptziele der Strategie ist es, den Anteil des Veloverkehrs im Verhältnis zu den anderen Verkehrsmitteln zu erhöhen. Dieses Ziel soll durch ein grosszügiges Angebot (Ausbau der Netze für Alltags- und Freizeitverkehr), eine gute Qualität des Wegnetzes (Verbesserung der bestehenden Infrastruktur, Beschilderung, Veloparkplätze) sowie durch Öffentlichkeitsarbeit und Information erreicht werden.

## DIE UMSETZUNG DES BUNDESGESETZES

Damit der Kanton die im Bundesgesetz festgelegten Aufgaben erfüllen kann, müssen zuerst alle gesetzlichen Grundlagen in Kraft treten. Während der Kanton seit 2012 über die nötige Rechtsgrundlage für die Realisierung der Velowegnetze verfügt (StrG), ist das bei den Mountainbike-Routen noch nicht der Fall. Aus diesem Grund wird, parallel zur Erarbeitung der neuen Strategie, bereits an einer Änderung der Verordnung über Fuss- und Wanderwege gearbeitet. Die angepasste Verordnung wird die Planung, Einrichtung und den Unterhalt von Mountainbike-

Routen zur Aufgabe von Kanton, Gemeinden und regionalen Tourismusorganisationen machen. Der Änderungsentwurf soll noch in diesem Jahr dem Staatsrat vorgelegt und anschliessend vom Grossen Rat definitiv genehmigt werden.

Parallel zu diesen formalen Aspekten wird auf kantonaler und kommunaler Ebene bereits an Wegnetzen für den Alltags- und den Freizeitverkehr gearbeitet. Die Agglomerationen Bellinzona, Locarno, Lugano und Mendrisio-Chiasso erstellen derzeit die AP der 5. Generation, die als Grundlage für die geografische und zeitliche Planung neuer Veloinfrastrukturen dienen werden. Die ersten Monate im 2024 waren von einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Kanton, regionalen Verkehrskommissionen und Gemeinden geprägt. Es ging darum, die strategische Vision des Kantons, die sich auch aus dem neuen Bundesgesetz und den neuen ASTRA-Richtlinien (Januar 2024) ergibt, in die APs zu integrieren, ergänzt um Visionen und Forderungen der regionalen und lokalen Behörden.

Die APs werden als Planungsgrundlage für die Anpassung des kantonalen Richtplans dienen, der seinerseits das Hauptinstrument für die Kodifizierung der Bestimmungen über die neuen Velowegnetze ist. Diese werden für die Behörden bindend sein und Eingang in jeden kommunalen Nutzungsplan finden.

Der Weg ist also abgesteckt, die Arbeiten sind im Gang, allerdings stehen einer angemessenen Gewichtung des Velos in der Welt der Mobilität derzeit noch zahlreiche Hindernisse im Weg.



Abb. 4 Velorouten-Wegweiser in Giubiasco



Abb. 3 Tessin-Passerelle Torretta in Bellinzona, erbaut 2022

# DER KANTON ST. GALLEN TRITT IN DIE (PLANUNGS-)PEDALE

INA STENZEL UND DANIEL LITSCHER, KANTON ST. GALLEN, TIEFBAUAMT, MOBILITÄT UND PLANUNG, FACHSTELLE FUSS- UND VELOVERKEHR

Der Kanton St. Gallen erarbeitet zurzeit gleichzeitig eine Velostrategie und eine Mountainbikestrategie. Die Aufgabenstellung aus dem Velogesetz wird darin mit den kantonalen Rahmenbedingungen zusammengeführt.

## AUSGANGSLAGE IM KANTON ST. GALLEN

### Velonetz

Der Kanton St. Gallen ist ein ländlich geprägter Kanton mit 67 eher kleinen Gemeinden und acht Städten mit über 10'000 Einwohnenden. Den Velofahrenden stehen im Kanton heute insgesamt ca. 2'000 km Velowege und ca. 1'500 km Mountainbikewege zur Verfügung (Abb. 2).

Dieses Langsamverkehrsnetz bestehender Velo- und Mountainbikewege existiert schon seit über einem Jahrzehnt. Es basiert auf den in den jeweiligen Gemeinden festgelegten Fuss-, Wander- und Radwegplänen. Diese Netze sind grundeigentümerverbindlich und verlaufen auf klassierten Strassen und Wegen.

Bei der Erarbeitung der Velostrategie wurde festgestellt, dass die bestehende Netzdichte des Alltagsvelonetzes im Kanton St. Gallen den ASTRA-Vorgaben entspricht. In Bergregionen, die etwa einen Drittel des Kantons ausmachen, besteht

aufgrund der Topografie und der schlechten Zugänglichkeit nur ein kleines Alltagsvelonetz. Die Bergregionen verfügen hingegen über ein eher dichtes Mountainbikenetz.

### Finanzierungsgrundlage Velonetz

Die Velorouten verlaufen sowohl auf Kantonsstrassen als auch auf Gemeindestrassen und -wegen. Die Routenbedeutung ist unterteilt in kantonal und lokal. Diese Unterteilung ist unabhängig von der Strassenklassierung. Diese im kantonalen Strassen-gesetz festgelegte Bedeutung der jeweiligen Route definiert, ob der Kanton die Bautätigkeiten mitfinanziert. Abbildung 1 zeigt die Aufteilung der Finanzierung im Kanton St. Gallen.

Liegt zum Beispiel eine Veloroute mit kantonomer Bedeutung auf einer Gemeindestrasse, finanziert die betroffene Gemeinde 35 % und der Kanton beteiligt sich mit werkgebundenen Beiträgen von 65 %.

	Kantonale Bedeutung	Lokale Bedeutung
Kantonsstrasse	65 % Kanton 35 % Gemeinde	65 % Kanton 35 % Gemeinde
Gemeindestrasse Gemeindewege	65 % Kanton 35 % Gemeinde	100 % Gemeinde

Abb. 1 Finanzierung Fuss- und Veloverkehr (Basis: Strassengesetz Kanton St. Gallen)

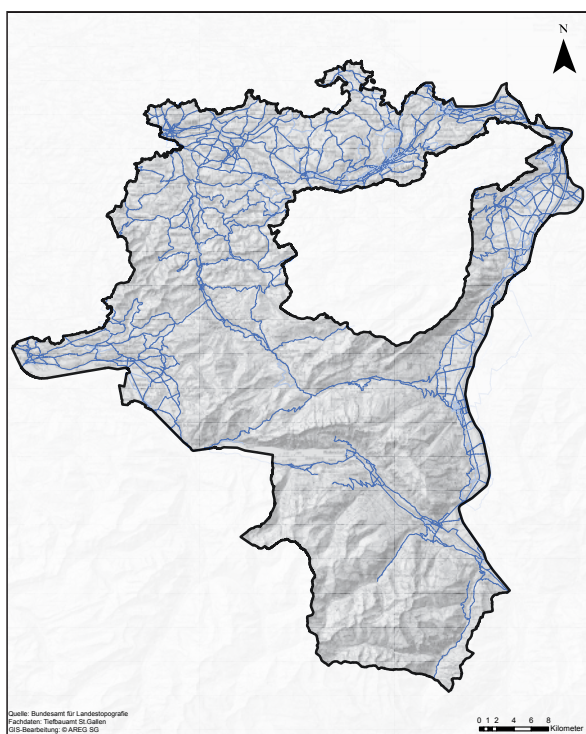
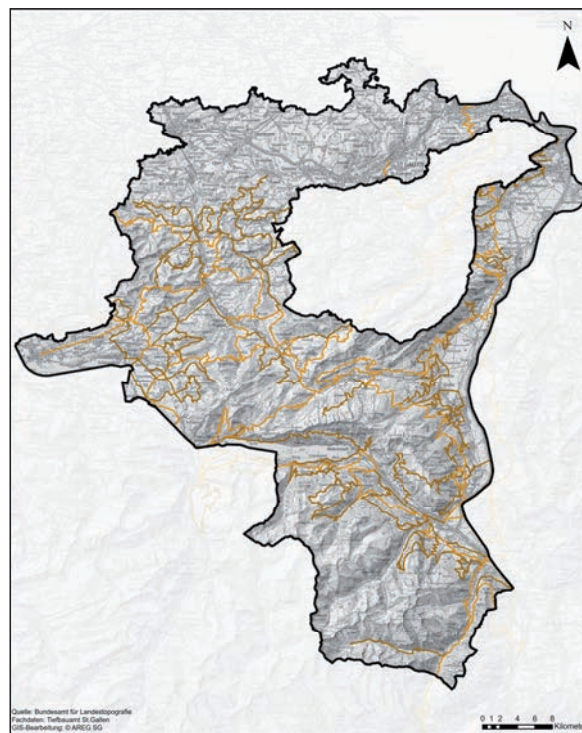


Abb. 2 Velonetz Kanton St. Gallen: Alltag links, Mountainbike rechts





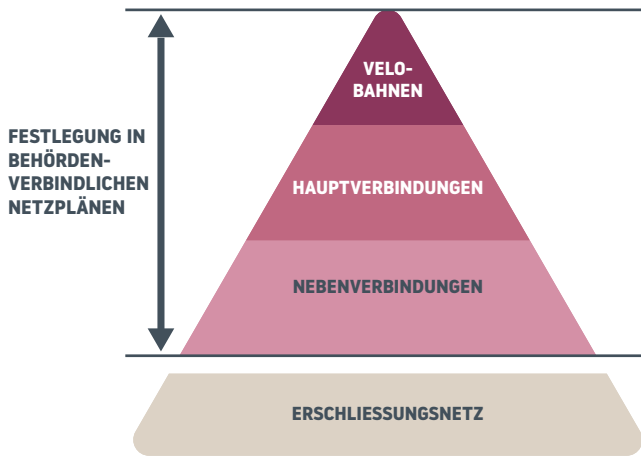


Abb. 3 Hierarchiestufen Velowegnetz Alltag (Praxishilfe Velonetzung ASTRA)

## PLANUNG DES ALLTAGSNETZES

### Grundsätze

Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden ist wichtig, um das Ziel eines attraktiven Velonetzes zu erreichen. Die Gemeinden entscheiden, wann, wo und was für das Velo geplant wird. Dies ist eine besondere Herausforderung, weil rund zwei Drittel des Velonetzes auf Gemeindestrassen liegen (Abb. 5). Zudem befinden sich einige Gemeinden nicht in einer Agglomerationsregion, wo sie fachliche und finanzielle Unterstützung erhalten. Der Kanton St. Gallen kann wegen der Gemeindehoheit in der Planungsphase nur unterstützend tätig sein, zum Beispiel durch die Bereitstellung von Merkblättern, Standards oder Richtlinien.

### Herausforderungen

Die Regierung des Kantons St. Gallen verabschiedet voraussichtlich 2024 die Velostrategie. Diese dient als Grundlage für die weiteren Schritte in der Velonetzung. Das Netz wird mit den Gemeinden und Regionen überprüft, aktualisiert und wo nötig angepasst werden. Die Darstellung des zukünftigen Velonetzes bis 2027 ist eine Herausforderung. Die Praxishilfe des ASTRA dient dabei als wichtige Grundlage für die anstehenden Überlegungen.

Wie die Netzhierarchie des ASTRA den kantonalen Randbedingungen und Bedürfnissen am besten angepasst werden kann, ist Gegenstand von Diskussionen. Gemäss aktuellem

Stand werden Velobahnen, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen eine kantonale Bedeutung beigemessen (Abb. 3).

Die Abstufungen gemäss ASTRA werden wohl nur auf kantonaler Ebene und nicht auch auf kommunaler Ebene angewendet werden (Abb. 4). Eine weitere Unterteilung wäre aufgrund der geringen Netzdichte unverhältnismässig.

Auch in Hinblick auf die Fachapplikation Langsamverkehr gibt es erste Überlegungen, wie das Netz und die Hierarchien zweckmässig dargestellt werden können (Abb. 6). Die Fachapplikation wird im Kanton St. Gallen bereits angewendet.

Aufgrund des ländlichen Charakters mit vielen kleinen Gemeinden ist es aus Sicht des Kantons nicht zweckmässig, fünf Netzhierarchiestufen zu nutzen.

### Behördenverbindliche Pläne

Der kantonale Richtplan ist zwar behördenverbindlich, jedoch ist die heutige kantonale Richtplankarte in kleinem Massstab dargestellt mit entsprechend begrenzter Möglichkeit, Einzelheiten einzuzichnen. Die Darstellung des gesamten bestehenden Velonetzes ist deshalb nicht zweckmässig. Im kantonalen Richtplan sollen zukünftig nur Netzlücken dargestellt und allenfalls im Richtplantext erläutert werden.

Die eigentliche Herausforderung liegt in der Tatsache, dass ein Grossteil des Velonetzes auf Gemeindestrassen und Gemeindewegen liegt. Entsprechend obliegt die Planungshoheit den Gemeinden.

Die Gemeinderichtpläne im Kanton St. Gallen sind wegleitend. Die in der Ortsplanung von den Gemeinden erarbeiteten Fuss-, Wander- und Radwegpläne sind schon heute behördenverbindlich. Sie stellen jedoch nur das bestehende Netz dar. Es muss entsprechend geklärt werden, wo und wie zukünftige Velowege dargestellt werden.

Die Veloparkierung ist ein wichtiges Detail in der Netzplanung. Kantonal relevante Orte wie SBB-Bahnhöfe oder andere publikumsintensive Einrichtungen oder Zonen (Innenstädte, Dorfzentren, Einkaufszentren, Schulen etc.) liegen meist ausserhalb der Planungshoheit und Verantwortung des Kantons. Entweder handelt es sich dabei um Gemeindegrundstücke oder Privatgrundstücke, wo die öffentliche Veloparkierung zwischen Privateigentümern und den Gemeinden geregelt wird.

Hierarchie	Bedeutung	Strassenklassierung (Bedeutung FVV)	Finanzierung FVV (nach StrG)
Velobahnen	kantonal	Kantonsstrassen	Kanton 65% Gemeinden 35%
Hauptverbindungen	kantonal	Gemeindestrassen,-wege (kantonale Bedeutung)	Kanton 65% (werkgebundene Beiträge) Gemeinden 35%
Nebenverbindungen	kantonal		
Nebenerschliessung	lokal	Gemeindestrassen,-wege (lokale Bedeutung)	Gemeinden 100%

Abb. 4 Abgleich Netzhierarchie ASTRA mit Routenbedeutung Kanton St. Gallen

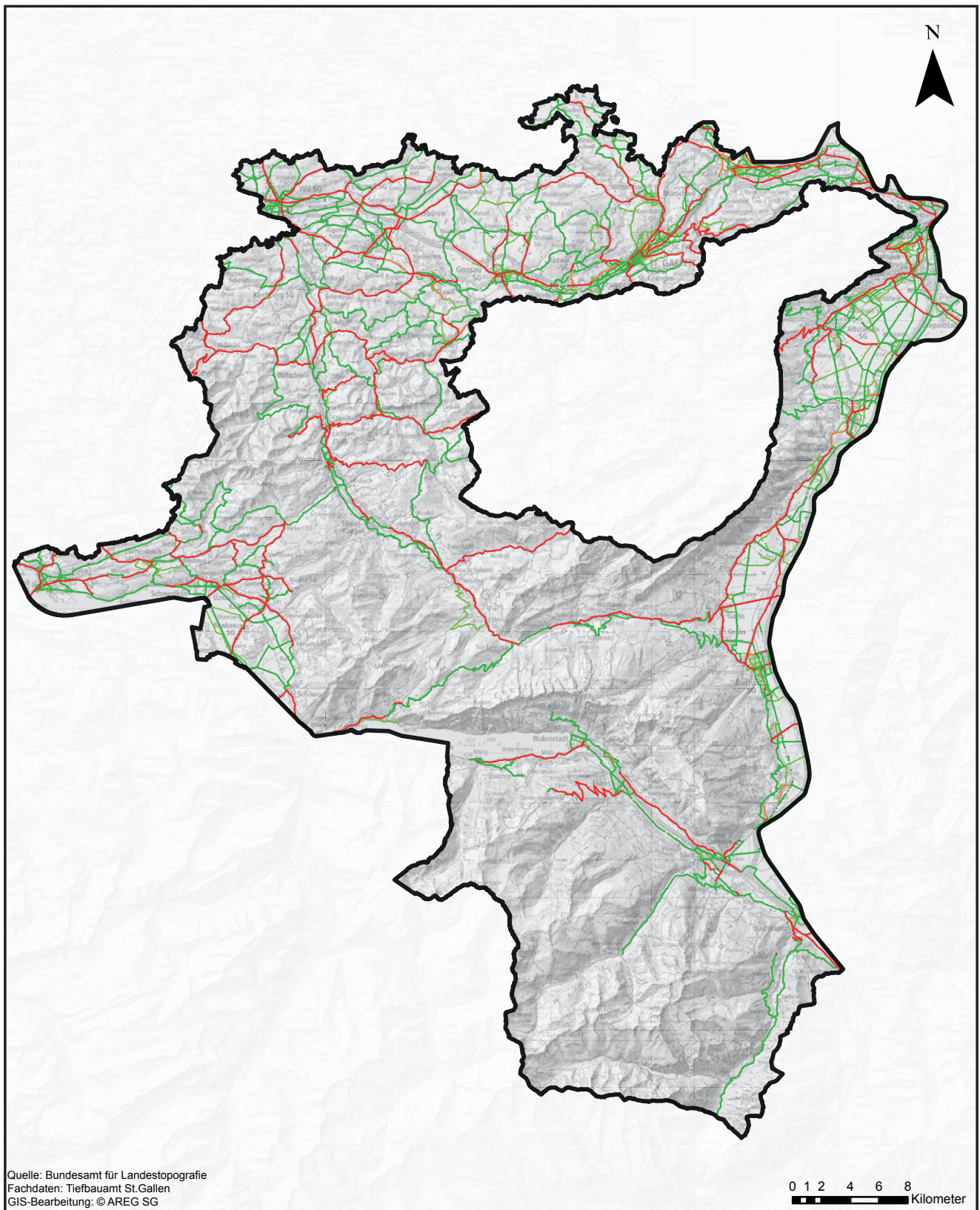
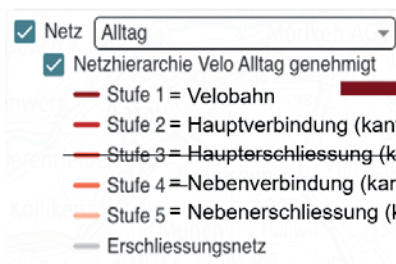


Abb. 5 Velonetz Kanton St. Gallen: Velonetz auf Kantonsstrassen (rot, ca. 600 km), Velonetz auf Gemeindestrassen und -wegen (grün, ca.1'300 km)

## Netzhierarchie Vorschlag FA LV



## Umsetzung aus Sicht Kanton SG

Hierarchie	Bedeutung	Stufe FA LV
VB	kantonal	1
HV	kantonal	2
NV	kantonal	4
NE	lokal	5

Abb. 6 Abgleich Netzhierarchie Fachapplikation Langsamverkehr mit Netzhierarchie ASTRA und Routenbedeutung Kanton St. Gallen

Der Kanton hat Merkblätter zur Veloparkierung für verschiedene Nutzungen erarbeitet. Diese können als Hilfestellung bei der Planung der Veloparkierung von Gemeinden, Bauherren und Planenden genutzt werden.

Laut Veloweggesetz sollen auch die wichtigsten Veloparkierungen behördenverbindlich dargestellt werden. Dies erscheint im bestehenden kantonalen Richtplan aufgrund seiner generellen Darstellung als nicht zweckmässig. Das Angehen dieser Herausforderung wird zurzeit abgeklärt.

### PLANUNG DES FREIZEITNETZES

Im Kanton St. Gallen wird das Freizeitnetz grundsätzlich aus den SchweizMobil-Routen und dem Mountainbikenetz bestehen. Die Naherholung ist Teil des täglichen Lebens, welcher hauptsächlich dem Alltag zugeordnet wird.

Prinzipiell ist festzuhalten, dass im Kanton St. Gallen bereits heute ein sehr dichtes Netz an SchweizMobil-Routen besteht. Dieses soll in den nächsten Jahren zusammen mit SchweizMobil kritisch überprüft und, wo sinnvoll und nötig, verbessert werden. Auch im Bereich Mountainbike erarbeitet der Kanton zurzeit eine eigenständige Strategie, parallel zur Entwicklung der Velostrategie. Die notwendige Abstimmung und die Nutzung wertvoller Synergien kann damit gewährleistet werden.

### Mountainbike

Eine Bestandserhebung des bestehenden Mountainbikenetzes hat ergeben, dass das heutige Netz nicht mehr den Bedürfnissen der Mountainbikenden entspricht. Dies dürfte einer der Gründe sein, warum Mountainbikende sich die Herausforderungen abseits der ausgeschilderten Routen suchen. Dadurch entstehen Konflikte im Wald oder mit Wildtieren.

Mit der Mountainbikestrategie soll Klarheit geschaffen werden, wo sich Mountainbikende bewegen dürfen, wer für die Planung und den Unterhalt der Routen zuständig ist und wie die Finanzierung geregelt wird. Weiter sollen Massnahmen definiert werden hinsichtlich der Frage, wie sich der Kanton für ein attraktives, zusammenhängendes und sicheres Mountainbikenetz aktiv einbringen kann.

### AUSBLICK

Mit der Velo- und Mountainbikestrategie werden die Leitplanken für die kommenden Jahre in der Velonetzplanung gesetzt. Dabei sollen die Anliegen der Nutzenden sowohl im Veloalltag als auch in der Freizeit und beim Mountainbiken berücksichtigt werden.

# ROADMAP VELO: EINE PLATTFORM FÜR DAS SYSTEM VELO

URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

Zahlreiche Akteure des Veloverkehrs in der Schweiz schliessen sich zusammen, um das Velofahren attraktiver zu machen und mehr Menschen dazu zu bringen, häufiger auf das Velo zu steigen. Zu diesem Zweck hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Roadmap Velo lanciert.

## WAS IST DIE ROADMAP VELO?

Nach dem Bundesbeschluss Velo und dem Veloweggesetz erwartet die Bevölkerung, dass die Qualität der Velowege verbessert wird. Das Velofahren soll sicherer und attraktiver sowie der Zugang und die Akzeptanz des Velos als Verkehrsmittel verbessert werden.

Weil der Bund im Bereich Veloverkehr nur begrenzt aktiv sein kann und darf, muss diese Aufgabe von Bund, Kantonen, Gemeinden sowie weiteren Organisationen und Privaten gemeinsam wahrgenommen werden. Mit der Website [roadmapvelo.ch](http://roadmapvelo.ch) sollen die Aktivitäten der verschiedenen Akteurinnen und Akteure sichtbar gemacht und noch besser aufeinander abgestimmt werden.



Abb. 1 Die Website [roadmapvelo.ch](http://roadmapvelo.ch) als Plattform für das System Velo

## DAS SYSTEM VELO

Die Roadmap Velo zielt darauf ab, das System Velo zu verbessern. Damit ist gemeint, dass nicht nur die Qualität und

Sicherheit der Veloinfrastrukturen im Fokus stehen, sondern auch alle anderen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für das Velo im Alltag und in der Freizeit verbessert werden. Dies beinhaltet beispielsweise auch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, Informationen über das Angebot und den Betriebszustand des Velowegnetzes, Dienstleistungen rund um das Velo, Grundlagen zur Unterstützung von Umsetzungsbehörden und weiteres.

## MEHR, WEITER UND ÖFTER

Mit dem Rückenwind des Veloweggesetzes strebt die Roadmap Velo bis 2035 eine Verdopplung der mit dem Velo zurückgelegten Kilometer und Wege gegenüber 2021 an. Die Massnahmen der Akteurinnen und Akteure sollen dazu beitragen, dass die Menschen in der Schweiz mehr, weiter und öfter Velo fahren.



Abb. 2 Bis 2035 sollen die mit Velos gefahrenen Wege und Kilometer verdoppelt werden.

Lassen Sie sich von den Massnahmen der Akteure und Akteurinnen inspirieren und motivieren. Tragen Sie mit dazu bei, dass in der Schweiz mehr, weiter und öfter Velo gefahren wird!

# VELOWENDE – FÜR EINE LEBENDIGE STADT

MICHAEL LIEBI, VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ, MITAUTOR DES BUCHES

«Kaum eine Stadt, die nicht auf Fahrradförderung setzt». So lautet der Einstiegssatz der Publikation «Velowende – für eine lebendige Stadt», welche seit Mai 2024 im Buchhandel erhältlich ist. Der neue Stellenwert des Velos ist erfreulich. Im Planungsalltag überwiegen aber immer noch Argumente, «warum es hier leider nicht geht». Diese vielerorts vorhandene Lücke zwischen Zielen und Realität war Anreiz, ein möglichst breitenwirksames Buch zur Veloförderung zu verfassen.

## GEFANGEN IM SYSTEM AUTO

«Wir bemerken schon gar nicht mehr, was alles verloren geht: Spielplätze anstatt Spielen auf der Strasse, ältere Menschen, die sich nicht nach draussen getrauen, oder Verkehrslärm, der ein Gespräch in Strassennähe verunmöglicht.» Auch wenn einige der ausgeprägtesten Auto-Utopien der Nachkriegszeit zum Glück nicht Realität wurden, müssen wir festhalten, dass die «autogerechte Stadt» in der Fläche ziemlich konsequent umgesetzt wurde. Selbst eine Quartierstrasse muss heute primär dem Parkieren und Durchfahren des Autos dienen. Sie als Spielplatz oder Aufenthaltsbereich zu sehen, scheint vielerorts nach wie vor unmöglich. So stark verinnerlicht haben wir die Dominanz des Autos, dass die Idee der «Superblocks» mit multifunktional genutzten Strassen nicht als Normalfall, sondern als hippe, neue Idee aus Barcelona gefeiert wird.

Der Autoverkehr hat auch unsere Sprache vereinnahmt: Wo es in «Arterien» oder «Hauptadern» zum «Verkehrsinfarkt» kommen könnte, wird ein «Bypass» erstellt (wer könnte da etwas dagegen haben?), Strassen werden für Feste «gesperrt», obwohl sie dann für Menschen geöffnet sind, Fussgänger:innen und Velofahrende werden wahlweise als «schwache» Verkehrsteilnehmende bezeichnet oder im «Langsamverkehr» zusammengefasst.

Wir glauben, dass eine wirksame Velowende genau dort beginnen muss: im Hinterfragen von Zusammenhängen und anschliessendem Aufzeigen von Alternativen. Damit ist für uns auch klar, dass es bei einer Velowende nicht nur um den Veloverkehr geht, sondern um die menschliche Mobilität im Allgemeinen – und damit letztlich um die Frage, wie wir leben möchten.

## NIEDERLANDE ALS WEGWEISER

«Wir sind nicht Holland – unsere Stadt ist einzigartig.» So einleuchtend dies auch ist, so wenig einmalig sind die menschlichen Bedürfnisse in einer Stadt, sie sind vielmehr universell, d. h. eben menschlich. Anforderungen an den öffentlichen

Raum oder an die Sicherheit beim Velofahren sind damit vergleichbar: Auch die Velofahrenden in der Schweiz wünschen sich breite, vom motorisierten Verkehr möglichst abgetrennte Velowege und sichere Kreuzungen, wie sie in den Niederlanden flächendeckend umgesetzt wurden.

Die «Velowende» trat in den Niederlanden bereits ab den 1970er-Jahren ein. Sie war das Resultat gesellschaftlicher Auseinandersetzungen, an deren Ende die Erkenntnis stand, dass lebenswerte Städte und Gemeinden eine Beruhigung und Eindämmung des Autoverkehrs im Siedlungsgebiet und die Erstellung einer hochwertigen und durchgängigen Veloinfrastruktur bedingen. Das Nebeneinanderfahren und Mitführen von Personen auf dem Gepäckträger ist erlaubt und selbstverständlich. Heute ist das Velo in den Niederlanden «bemerkenswert gewöhnlich» – es gehört schlicht zum Alltag der Menschen wie das Essen mit Messer und Gabel.

Wir glauben, dass wir von der jahrzehntelangen Velo-Erfahrung der Niederlande profitieren können, sowohl bezüglich Infrastruktur, als auch bezüglich der Geschichte und Planungsprozesse. Dabei sollten wir genau hinschauen und uns nicht von Allgemeinplätzen verunsichern lassen. Als Beispiel sei der Raumbedarf genannt: Zwar sind die Niederlande ein wirklich flaches Land, doch wer die historischen Stadtkerne von Amsterdam oder Groningen besucht hat, weiss: durchgehende Velowege können auch in engen Verhältnissen erstellt werden.

## VOM REDEN ZUM MACHEN

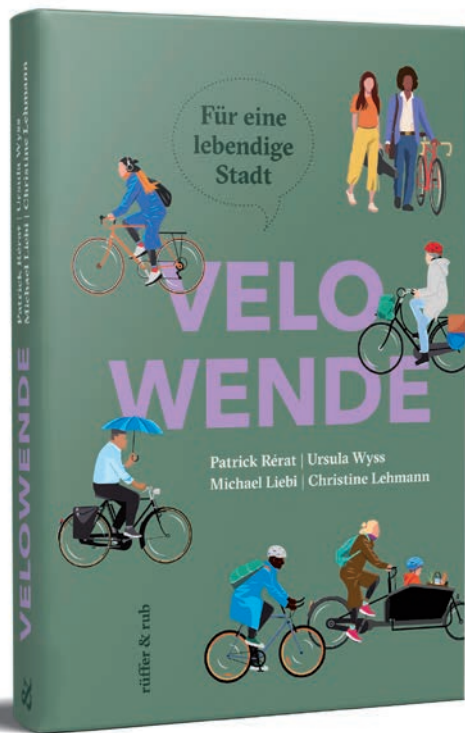
Damit eine Velowende wie in den Niederlanden gelingt, ist Zusammenarbeit angesagt. Heilserwartungen an einzelne Akteure sind hingegen kaum zielführend. Unser erster Tipp lautet daher: Bündnisse schmieden! Und bei vielen Gelegenheiten übers Radfahren sprechen. Damit wird ein Bewusstsein fürs Velo geschaffen und gesellschaftlicher Druck auf die Politik aufgebaut. Eine wichtige Rolle spielen dabei Verbände wie Pro Velo. Sie können die Anliegen der Velofahrenden bündeln und an richtiger Stelle in die Politik und Verwaltung einspeisen. Politiker:innen werden dann gerne handeln, wenn sie mit möglichst grosser Rückendeckung rechnen können.

Zudem ist – von allen Akteuren – Mut und Ausdauer gefragt. Veränderungen brauchen Zeit. Umso wichtiger ist es, möglichst rasch und wenn nötig in ersten kleinen, aber guten Schritten Neues auszuprobieren. Pilotprojekte und die Bereitschaft, sie anzupassen, können hilfreich sein. Die gute Nachricht ist: Vieles wurde andernorts schon getestet und hat sich bewährt. Der Vernetzung mit Kolleg:innen im In- und Ausland und der Bereitschaft, sich

auf neue Ansätze einzulassen, kommt also grosse Bedeutung zu.

Schliesslich kann es hilfreich und befreiend sein, die vermeintliche Normalität zu hinterfragen und eine eigene Wunschperspektive auf die Stadt oder eine Strasse zu entwickeln. Wie soll es in 5, 10 oder 30 Jahren aussehen, damit Sie (oder Ihre Kinder) sich dort wohl fühlen? In diesem Sinne verstehen wir die Velowende nicht als Resultat, sondern vielmehr als Prozess, weniger als Vision, sondern eher als Einladung, eigene Visionen zu entwickeln.

Die Auseinandersetzung mit dem Velo, und auch das Schreiben an einem Velobuch, hat uns gezeigt, dass das Velo nicht nur eine «Freiheitsmaschine» ist, sondern auch viele inspirierende Geschichten über die Hoffnung auf bessere Städte und Gemeinden bereithält. Wir freuen uns darauf, diese Momente mit möglichst vielen Menschen zu teilen.



### VELOWENDE – FÜR EINE LEBENDIGE STADT

Das Buch kann im Buchhandel oder direkt beim Verlag rüber & rub bestellt werden. Mitglieder der Velokonferenz Schweiz können bei Bestellungen via Verlag einen Rabatt von 20 % geltend machen (im Kommentarfeld bei «Bestellungen» die Mitgliedschaft Velokonferenz erwähnen).



[ruefferundrub.ch/buecher/zeitfragen/item/1317-velowende](http://ruefferundrub.ch/buecher/zeitfragen/item/1317-velowende)

# OSKAR BALSIGER

19.08.1944 – 29.04.2024

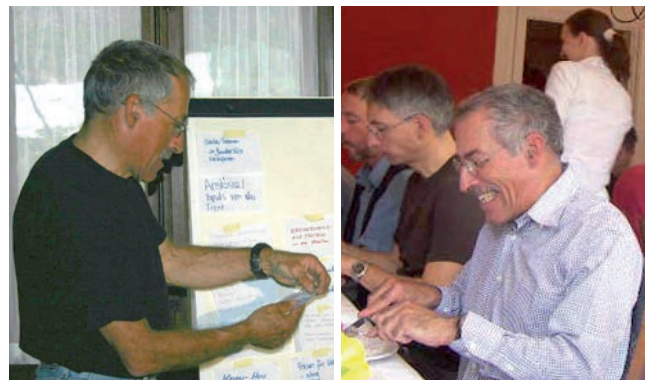
Am 29. April 2024 ist Oskar Balsiger gestorben. Oski war ein Pionier des Veloverkehrs und kämpfte für die Anerkennung des Velos als gleichberechtigtes Verkehrsmittel. Er tat dies in vielerlei Hinsicht: als Velobeauftragter des Kantons Bern – das Pflichtenheft zu dieser Stelle hat er in Ermangelung von Beispielen gleich selber geschrieben, als Verfasser von Grundlagen und Normen, als Aktivist und Mitbegründer von Pro Velo Schweiz sowie als Förderer des Velotourismus mit der Eröffnung des Velowandernetzes im Kanton Bern 1988. Es war das erste seiner Art in der Schweiz, das Orte und Regionen verband und damit das Prinzip der Rundstrecken verliess.

Oski zu gedenken bedeutet auch, tief in die Geschichte der Velokonferenz Schweiz einzutauchen. Er war die treibende Kraft für die Gründung der Velokonferenz Schweiz 1990 in Bern, damals mit dem etwas sperrigen Namen «Schweizerische Konferenz der Beauftragten für Veloverkehr SVK». 2005 stand ein Generationenwechsel an: Soll die Velokonferenz Schweiz weiter bestehen? Wie kann sie organisiert werden? Dazu wurden junge Fachleute zu einer Retraite auf dem Mont Soleil eingeladen. Die Transformation hat geklappt. 2007 trat Oskar aus dem Vorstand aus und wurde mit grossem Applaus zum Ehrenmitglied der Velokonferenz Schweiz ernannt.

Vieles, worauf wir heute in der Veloverkehrsplanung zurückgreifen können ist von Oski und seinen Mitstreitenden entwickelt und mit beharrlichem Engagement erarbeitet worden. Oski hat tiefe Spuren hinterlassen.

Mit Oski verlieren wir einen Menschen, mit dem wir gerne zusammenarbeiteten, diskutierten, nicht immer der gleichen Meinung waren und mit dem wir nach getaner Arbeit zusammen sassen, lachten, debattierten, fantasierten und neue Projekte entwickelten.

So werden wir ihn in Erinnerung behalten.



VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

032 365 64 50

[info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

