



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

---

# **Ergebnisbericht zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Velowege (Veloweg- gesetz)**

Vernehmlassung durchgeführt vom 13. Mai bis zum 10. September 2020

---

Bern, 30. Oktober 2020

# INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung der Ergebnisse	4
1. Gegenstand der Vernehmlassung	5
2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	6
3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen	6
3.1. Frage 1: Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)	6
3.2. Frage 2: Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)	7
3.3. Frage 3: Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)	9
3.4. Frage 4: «in hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)	10
3.5. Frage 5: Information (Art. 14 Veloweggesetz)	11
3.6. Frage 6: Präzisierung von Artikel 6 NSG	13
4. Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage	14
4.1. Definition von Begriffen (Art. 1 und 2 Veloweggesetz)	14
4.2. Ausführlichere Definitionen der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit (Art. 3 und Art. 4 Veloweggesetz)	14
4.3. Koordination von Velowegnetzen mit anderen Aufgaben (Art. 7 Veloweggesetz)	15
4.4. Anlage und Erhaltung von Velowegen (Art. 8 Veloweggesetz)	15
4.5. Bezug privater Fachorganisationen (Art. 10 Veloweggesetz)	15
4.6. Rücksichtnahme auf andere Anliegen (Art. 11 Veloweggesetz)	15
4.7. Beratung der Kantone, Gemeinden und Dritter (Art. 13 Veloweggesetz)	16
4.8. Unterstützung der privaten Fachorganisationen (Art. 15 Veloweggesetz)	16
4.9. Weitergehende Vorgaben für Fachstellen (Art. 16 Veloweggesetz)	16
4.10. Umstrittene Beschwerdelegitimation (Art. 17 Veloweggesetz)	16
4.11. Frist für die Erstellung der Pläne (Art. 18 Veloweggesetz)	17
4.12. Weitere Bemerkungen und Anträge zum Veloweggesetz und zum Bericht	17
4.13. Anpassungen des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG)	17
5. Forderungen, die über die Vernehmlassungsvorlage hinausgehen	18
5.1. Finanzierung von Velo-Infrastrukturen	18
5.2. Weiterentwicklung gesetzlicher Grundlagen sowie Normen	18
5.3. Nationale Strategie Velo	18
5.4. Controlling der Umsetzung und verbindliche Umsetzungsfrist	19
5.5. Pilotanlagen und Innovationsförderung	19
5.6. Prüfung von Fuss- und Velowegen entlang von Eisenbahninfrastrukturen	19
5.7. Einzelne Forderungen an Planung, Sicherheitsmassnahmen und Koordination	19

Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen	20
Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage	23

## Zusammenfassung der Ergebnisse

102 Rückmeldungen sind zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Velowege eingegangen. In einer Gesamtbeurteilung sagen 50 Vernehmlasser Ja zum Veloweggesetz, 32 sagen Ja mit Präzisierungen, 6 äussern sich neutral, 7 sagen Nein mit Vorbehalt und 6 lehnen das Gesetz ab. Eine Privatperson äussert sich zu einem spezifischen Anliegen.

	Ja	Ja mit Präzisierungen	neutral	Nein mit Vorbehalt	Nein
Vernehmlasser (101) <sup>1</sup>	49% (50)	32% (32)	6% (6)	7% (7)	6% (6)

80 Vernehmlasser nahmen anhand des vorgegebenen Fragebogens zur Vernehmlassungsvorlage Stellung (siehe Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage). 22 Vernehmlasser äusserten sich entweder allgemein zur Vorlage oder ganz spezifisch zu einzelnen Aspekten, jedoch ohne den Fragebogen auszufüllen. Deren Haltung wurde bei der Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen sinngemäss berücksichtigt.

### Volle Zustimmung bei den Kantonen

Alle 26 Kantone sowie die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) haben zu den einzelnen Fragen des Fragebogens Stellung genommen. Alle Kantone, inklusive BPUK, haben mit Ja oder mit Ja mit Präzisierungen geantwortet mit einer Ausnahme. Der Kanton AI äusserte sich zu Frage 6, Präzisierung des Begriffs «Strassenkörper» in Artikel 6 NSG, mit einem Nein mit Vorbehalt aufgrund eines spezifischen Projekts.

### Zustimmung bei der Mehrheit der politischen Parteien

6 im Parlament vertretene Parteien haben sich zur Vorlage geäussert, 3 davon anhand des Fragebogens, 3 allgemein oder sehr spezifisch zu einzelnen Artikeln. EVP, GLP, GPS und SPS sagen Ja oder Ja mit Präzisierungen, die SVP sagt Nein mit Vorbehalt, die FDP lehnt die Vorlage ab, mit der Begründung, dass der vorgelegte Gesetzestext weit über den durch den Verfassungsartikel vorgegebenen Rahmen hinausgehe.

### Grundsätzliche Zustimmung bei den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete haben sich unterschiedlich zur Vernehmlassung geäussert. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete unterstützt die Vorlage vollumfänglich, der Schweizerische Städteverband sagt Ja mit Präzisierungen, der Schweizerische Gemeindeverband sagt ebenfalls grundsätzlich ja, lehnt die Frage 2, Planungsgrundsätze, jedoch ab, der Verband der Bürgergemeinden und Korporationen sagt Nein mit Vorbehalt.

### Durchgezogene Bilanz bei den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft haben sich unterschiedlich zur Vernehmlassung geäussert. Der Schweizer Gewerkschaftsbund und Travail Suisse unterstützen die Vorlage vollumfänglich, der Schweizer Bauernverband und der Schweizerische Baumeisterverband unterstützen die Vorlage nur teilweise. Economiesuisse sagt Nein mit Vorbehalt, Centre Patronal und der Schweizerische Gewerbeverband lehnen die Vorlage ab.

---

<sup>1</sup> Ohne Privatperson

## **Breite Zustimmung bei den weiteren Verbänden, Vereinen und Organisationen**

Bei den weiteren Verbänden, Vereinen und Organisationen stösst die Vorlage auf breite Zustimmung. 45 Vernehmlasser, vorab aus den Gebieten Verkehr, Gesundheit, Tourismus, Energie und Umwelt, sagen Ja oder Ja mit Präzisierungen. Die Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées und zwei Wanderwegorganisationen stimmen der Vorlage nur teilweise zu, die Flughäfen Zürich und Genf und drei Strassenverbände sagen Nein mit Vorbehalt, bzw. lehnen die Vorlage ab, ebenso die beiden Verbände Berner Waldbesitzer und Wald Schweiz.

## **Zustimmung bei den weiteren Vernehmlassungsteilnehmern**

Die Städte Delémont und Yverdon-les-Bains unterstützen die Vorlage vollumfänglich. Eine Privatperson äussert sich nur zu einem spezifischen Anliegen.

## **1. Gegenstand der Vernehmlassung**

Am 23. September 2018 haben Volk (73,6% Ja) und alle Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege zugestimmt. Mit der deutlichen Annahme des Bundesbeschlusses haben breite Bevölkerungskreise zum Ausdruck gebracht, dass die Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt werden und die Kantone und Gemeinden bei der Planung, der Anlage und der Erhaltung der Velowegnetze sowie bei der Information darüber unterstützt werden sollen. Mit dem Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege unterbreitete der Bundesrat den Ausführungserlass zu Artikel 88 BV.

Im ersten Abschnitt dieser Gesetzesvorlage werden der Gesetzeszweck sowie die für dieses Gesetz wichtigen Definitionen umschrieben (Art. 1 bis 4).

Im zweiten Abschnitt sind die Planungspflicht (Art. 5) sowie Grundsätze zu Planung und Erhaltung der Velowege (Art. 6 und 8) festgelegt. Zur Planungspflicht gehört eine angemessene Koordination der Velowegnetze untereinander sowie mit den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten, etwa den übrigen Verkehrsnetzen (Art. 7). Eine grundsätzliche Ersatzpflicht (Art. 9) soll mithelfen, Netzlücken zu vermeiden. Die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit den privaten Fachorganisationen (Art. 10) sowie das raumplanerische Abstimmungsgebot (Art. 11) runden den zweiten Abschnitt ab.

Im dritten Abschnitt werden die besonderen Aufgaben des Bundes beschrieben. Dazu gehört primär die Berücksichtigungspflicht im Rahmen aller Bundesaufgaben (Art. 12). Weiter berät der Bund die eigentlichen Leistungserbringer – die Kantone sowie gegebenenfalls die Gemeinden (Art. 13) – und informiert die Öffentlichkeit (Art. 14). Zur Information zählt auch das Angebot an harmonisierten Geobasisdaten. Zur Erfüllung des Beratungs- und Informationsauftrags kann der Bund private Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung beiziehen (Art. 15).

Im vierten Abschnitt zur Organisation und zum Rechtsschutz wird analog zum Fuss- und Wanderweggesetz die Bezeichnung von Fachstellen verlangt, die als Ansprechpartner in der Verwaltung fungieren (Art. 16). Das wie beim Fuss- und Wandergesetz ausgestaltete Behörden- und Verbandsbeschwerderecht wird auf Kantone, Gemeinden sowie die vom eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation anerkannten privaten Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung beschränkt (Art. 17).

Der fünfte Abschnitt umfasst Übergangs- und Schlussbestimmungen. Die Kantone sollen ihre Velowegnetzplanung in der Regel innert fünf Jahren erstellen (Art. 18). Sie werden dazu auf den bestehenden Plänen aufbauen. Zudem soll im Rahmen dieser Vorlage das bestehende FWG dort aktualisiert werden, wo es aus rechtlichen Gründen nötig ist, vorab in den Bereichen Geltungsbereich, Zurverfügungstellung von Geobasisdaten, Information, Unterstützung der privaten Fachorganisationen sowie Beschwerdelegitimation. Zudem wird der Begriff «Strassenkörper» in Artikel 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) präzisiert.

## 2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) führte vom 13. Mai bis zum 10. September 2020 die Vernehmlassung durch. Insgesamt gingen 102 Stellungnahmen ein.

An der Vernehmlassung beteiligten sich 26 Kantone, die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), sechs der in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien. Hinzu kamen Stellungnahmen von vier gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, sieben gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft sowie 55 weitere Verbände, Vereine und Organisationen, vorab aus den Gebieten Verkehr, Gesundheit, Tourismus, Energie und Umwelt. Schliesslich nahmen auch zwei Städte und eine Privatperson am Vernehmlassungsverfahren teil (siehe Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen).

Sämtliche Stellungnahmen können auf der Internetseite des Bundesrats ([www.admin.ch](http://www.admin.ch)) in der Rubrik abgeschlossene Vernehmlassungen 2020 als PDF-Datei heruntergeladen werden.

Die nachfolgende Auswertung verweist auf den in die Vernehmlassung geschickten Vorentwurf.

## 3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen

**Vorbemerkung:** Die Auswertung der Stellungnahmen erfolgt anhand des Fragebogens zur Vernehmlassungsvorlage (siehe Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage). Einzelne Vernehmlasser haben sich zur Vernehmlassungsvorlage geäußert, den Fragebogen mit den spezifischen Fragen aber nicht ausgefüllt. Deren Haltung wurde bei der Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen nach Möglichkeit sinngemäss berücksichtigt.

### 3.1. Frage 1: Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

	Ja	Ja mit Präzisierung	Nein mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	22	5	0	0
Politische Parteien	3	0	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	1	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	1	0	4
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	30	7	1	3
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>9</b>

#### Grundtenor

Zu den insgesamt 83 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 59 Vernehmlasser sagen Ja (71%). 14 Vernehmlasser sagen Ja mit Präzisierungen (17%). 1 Vernehmlasser sagt Nein mit Vorbehalt (1%). 9 Vernehmlasser sagen Nein (11%).

#### Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, GE, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP, SPS, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, der Schweizerische Städteverband, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Arbeitsgruppe Berggebiet, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, die Berner Wanderwege, Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève; der Fachverband Schweizerischer Raumplaner, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, das Netzwerk Schwei-

zer Pärke, NewRide, der Praktische Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, Public Health Schweiz, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, SchweizMobil, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Wanderwege, die Schweizerische Energiestiftung, Swiss Cycling, Touring Club Schweiz, die Velokonferenz Schweiz, die Umweltfreisinnigen, die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Wanderwege beider Basel, WWF Schweiz sowie die Städte Delémont und Yverdon-les-Bains.

Die grosse Mehrheit vertritt die Meinung, dass durch die Kombination von Planungspflicht und behördenverbindlichen Plänen sichergestellt wird, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen richtig geplant, rechtlich gesichert und korrekt realisiert werden, um die gewünschte Netzwirkung zu erzielen.

Mit **Ja mit Präzisierungen** geantwortet haben die Kantone SZ, BS, AG, VD, JU sowie der Schweizerische Gemeindeverband, economiesuisse, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Flughafen Zürich AG, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, die Association faitière des organisations suisses de personnes handicapées, die Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, die Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft sowie der Schweizerischer Verband der Umweltfachleute.

Bei den Vorbehalten werden sehr unterschiedliche, zum Teil auch partielle Gründe, genannt. Es wird unter anderem aufgeführt, dass die Beteiligung interessierter Organisationen auf eine Mitwirkung ohne formelle Parteistellung und Rechtsmittelmöglichkeit zu beschränken sei. Es wird der Wunsch angebracht, die Planungspflicht auf Abstellanlagen übergeordneter Bedeutung auszuweiten. Weiter soll die Mitwirkungsmöglichkeit von öV-Unternehmen bei der Planung der Velowege berücksichtigt werden. Es wird moniert, dass die Frist für die Erstellung der Pläne zu kurz sei und dass der Fokus mehr auf die Koordinationspflicht zu setzen sei. Zudem soll die Definition der Velowegnetze überdacht werden (nicht zusammenhängend für Mountainbike-Routen). Weiter wurde verlangt, dass die in Sachplänen des Bundes festgesetzten Perimeter von der kantonalen Planungspflicht ausgenommen werden oder deren Koordination sichergestellt wird.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet hat der Genève aéroport.

Begründet wird dies damit, dass Konfliktgefahr bestehe, weil die Sachpläne den kantonalen Behörden obliegen, jene betreffend die Luftfahrtinfrastruktur jedoch in die Zuständigkeit des Bundes fallen.

Mit **Nein** geantwortet haben die FDP, der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, das Centre Patronal, der Schweizerische Bauernverband, der Schweizerische Baumeisterverband, der Schweizerische Gewerbeverband, der Automobil Club der Schweiz, die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz sowie der Verband des Strassenverkehrs.

Begründet wird die ablehnende Haltung damit, dass die Planungspflicht nicht im Einklang mit Artikel 88 Absatz 2 der Bundesverfassung sei, respektive die Zuständigkeiten der Kantone nicht gewahrt würden (Verstoss gegen das Subsidiaritätsprinzip).

### 3.2. Frage 2: Planungsgrundsätze (Art. 6 Velowegesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

	Ja	Ja mit Präzisierungen	Nein mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	16	11	0	0
Politische Parteien	3	0	1	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	2	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	2	1	1
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	25	17	0	2
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

## Grundtenor

Zu den insgesamt 86 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 47 Vernehmlasser sagen Ja (55%). 32 Vernehmlasser sagen Ja mit Präzisierungen (37%). 2 Vernehmlasser sagen Nein mit Vorbehalt (2%). 5 Vernehmlasser sagen Nein (6%).

## Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, SG, AG, TG, GE, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP und SPS, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Arbeitsgruppe Berggebiete, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, Espace Suisse, der Fachverband Schweizerischer Raumplaner, die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, die International Mountain Bicycling Association, das Netzwerk Schweizer Pärke, NewRide, Pro Velo Schweiz, Public Health Schweiz, Praktischer Umweltschutz, SchweizMobil, die Schweizer Energiestiftung, die Schweizer Veloallianz Cycla, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Wanderwege, Swiss Cycling, die Umweltfreisinnigen, die Velokonferenz Schweiz, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Wanderwege beider Basel sowie die Städte Delémont und Yverdon-les-Bains.

Begründet wird dies damit, dass die Planungsgrundsätze sicherstellen, dass die Netze zusammenhängend, direkt, sicher, homogen sowie attraktiv sind, eine hohe Qualität aufweisen und damit geeignet sind, mehr Menschen aufs Velo zu bringen.

Mit **Ja mit Präzisierungen** geantwortet haben die Kantone ZH, BE, BS, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE und JU, der Schweizerische Städteverband, der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, der Schweizerische Bauernverband, economiesuisse, die Aargauer Wanderwege, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Berner Wanderwege, die Flughafen Zürich AG, Greenpeace, die Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées, Klimastreik FR, die Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Public Health Doctors, der Schweizer Verband für Landtechnik, die Stiftung Landschaftsschutz, die Thurgauer Wanderwege, der Touring Club Schweiz, die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, der WWF Schweiz sowie die Züricher Wanderwege.

Verschiedene Teilnehmende möchten die Grundsätze weniger absolut formuliert sehen und wünschen sich mehr Möglichkeiten, von diesen abzuweichen. Die Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten und vom Fussverkehr sowie die Durchgängigkeit und Direktheit liessen sich nicht immer umsetzen und die Sicherheit könne auch mit einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erreicht werden. Andere wiederum erachten die Kriterien als zu schwammig formuliert und fordern verbindliche Masse und Normvorgaben und dass die Kriterien explizit auch in Knoten gelten. Die Trennung dürfe auch nicht dazu führen, dass auf Hauptachsen des motorisierten Verkehrs kein Veloverkehr mehr geführt werden könne. Weiter wünschen sich einzelne zusätzliche Ziele im Bereich Umweltschutz und zur Konfliktvermeidung mit dem Fussverkehr. Zudem sollen die Grundsätze noch besser gemäss den Bedürfnissen des Alltags- und Freizeitverkehrs differenziert werden.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet haben die politische Partei SVP und das Centre Patronal.

Begründet wird dies einerseits damit, dass den Kantonen und Gemeinden nicht solch weitreichende Vorschriften gemacht werden sollten und dass weder der Verfassungsartikel noch das FWG entsprechende Grundsätze vorsehen. Zudem wird verlangt, dass die Planungsgrundsätze explizit nicht auf Nationalstrassen 3. Klasse zur Anwendung kämen und dass auf diesen Strassen nur Radstreifen und keine Radwege erstellt werden sollten.

Mit **Nein** geantwortet haben die politische Partei FDP, der Schweizer Gemeindeverband, der schweizerische Gewerbeverband, der Schweizerische Verband der Umweltfachleute sowie der Automobil Club der Schweiz.



Die Ablehnung richtete sich gegen zusätzliche Pflichten für Kantone und Gemeinden, durch die Planungsgrundsätze würde deren Autonomie verletzt. Weiter wurde kritisiert, dass eine prinzipielle Trennung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr nicht umsetzbar sei und einzelne Qualitätskriterien, wie zum Beispiel «attraktiv» oder «hohe Erlebnisqualität» rechtlich schwer fassbar seien. Zudem dürfe der öffentliche, der motorisierte und der Güterverkehr nicht beeinträchtigt werden.

### 3.3. Frage 3: Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

	Ja	Ja, mit Präzisierungen	Nein, mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	17	10	0	0
Politische Parteien	4	0	1	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	1	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	1	0	3
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	22	16	3	2
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>6</b>

#### Grundtenor

Zu den insgesamt 85 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 47 Vernehmlasser sagen Ja (55%). 28 Vernehmlasser sagen Ja mit Präzisierungen (33%). 4 Vernehmlasser sagen Nein mit Vorbehalt (5%). 6 Vernehmlasser sagen Nein (7%).

#### Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone BE, LU, UR, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, AG, TG, VD, NE, GE, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP, GPS, SPS, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, der Schweizerische Gemeindeverband, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Arbeitsgruppe Berggebiete, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, der Fachverband Schweizerischer Raumplaner, die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, die International Mountain Bicycling Association, die Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft, das Netzwerk Schweizer Pärke, NewRide, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, Public Health Schweiz, SchweizMobil, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Wanderwege, der Touring Club Schweiz, die Umweltfreisinnigen, die Velokonferenz Schweiz sowie die Städte Delémont und Yverdon-les-Bains.

Die Mehrheit anerkennt, dass die Ersatzpflicht von Velowegen, die durch andere raumwirksame Massnahmen wegfallen, von zentraler Bedeutung ist. So soll sichergestellt werden, dass die Velowegnetze auch zukünftig möglichst intakt zur Verfügung stehen.

Mit **Ja mit Präzisierungen** geantwortet haben die Kantone ZH, SZ, OW, FR, AI, GR, BS, TI, VS, JU, der Schweizerische Städteverband, economiesuisse, die Aargauer Wanderwege, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, Greenpeace, die Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, Klimastreik FR, Pro Natura, der Schweizer Verband für Landtechnik, die Schweizerische Energiestiftung, die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Swiss Cycling, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, der Verkehrsclub der Schweiz, die Wanderwege beider Basel, WWF Schweiz sowie die Zürcher Wanderwege.

Bei den Vorbehalten wird genannt, dass zwischen Radwegen für den Alltag oder Freizeitverkehr zu unterscheiden sei und der Ersatz von Mountainbike-Wegen nicht zu unnötigen Neubauten führen sollte. Es wird eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen für Wandernde und Mountainbike-Fahrende gefordert, andererseits soll die Attraktivität des Wanderwegnetzes nicht beeinträchtigt werden.

Es wird kritisiert, dass keine verbindlichen Normen, Standardmasse oder Qualitätsziele für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Es wird gefordert, dass in Vollzugshilfen und in der Verordnung zum Veloweggesetz Qualitätsmerkmale und praxistaugliche Lösungen aufgezeigt werden. Während die einen den Artikel als zu restriktiv und zu starr ansehen und mehr Spielraum verlangen, befürchten andere die Bestimmung zur Ersatzpflicht enthalte zu viel Spielraum und erziele daher zu wenig Wirkung. Die zu ersetzenden Wege müssen in Plänen festgelegt sein, die örtlichen Verhältnisse sind zu berücksichtigen und der Ersatz muss angemessen sein, was im Ermessen der Behörden liege, und zu Gunsten oder zu Ungunsten der Velowege erfolgen könne. Zudem können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen. Dies führe in der Gesamtheit zu einer zu starken Aufweichung der Ersatzpflicht. Weiter wird befürchtet, dass anstelle die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen, die Ersatzpflicht dazu benutzt wird, die Velos auf unattraktivere Orte zu verdrängen. Es wird verlangt, dass in Mischverkehrsflächen mit dem Motorfahrzeugverkehr, die Sicherheit auch durch eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gewährleistet werden kann.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet haben die SVP, die Berner Wanderwege, der Genève aéroport und die Flughafen Zürich AG.

Als wichtigste Gründe genannt werden, dass eine Ersatzpflicht nur bei ausgewiesenem öffentlichem Interesse bestehen dürfe. Die Ersatzpflicht beziehe sich auf in Plänen festgelegte Velowegnetze, also teilweise lediglich auf geplante Velowege. Die Ersatzpflicht gehe daher viel zu weit. Ausnahmen müssten zudem in der Kompetenz der jeweils zuständigen Behörden liegen und nicht bei den Kantonen, da sonst Konfliktsituationen entstehen können.

Mit **Nein** geantwortet haben der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, das Centre Patronal, der Schweizerischer Bauernverband, der Schweizerische Gewerbeverband, der Automobil Club der Schweiz sowie die Berner Waldbesitzer.

Als Hauptgründe für die ablehnende Haltung werden die fehlende Verhältnismässigkeit und der Aufwand genannt. Der Gesetzesartikel wird als zu restriktiv eingestuft. Dieser lasse den Kantonen zu wenig Spielraum.

### 3.4. Frage 4: «in hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

	Ja	Ja mit Präzisionen	Nein mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	19	8	0	0
Politische Parteien	3	0	1	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	4	0	0	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	1	2	1
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	28	7	0	2
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

#### Grundtenor

Zu den insgesamt 78 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 56 Vernehmlasser sagen Ja (71%). 16 Vernehmlasser sagen Ja mit Präzisierungen (21%). 3 Vernehmlasser sagen Nein mit Vorbehalt (4%). 3 Vernehmlasser sagen Nein (4%).

## Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, TG, VD, VS, GE, JU, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP, SPS, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, der Schweizerische Gemeindeverband, der Schweizerische Städteverband, der Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Arbeitsgruppe Berggebiet, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, der Fachverband Schweizerischer Raumplaner, die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, Public Health Schweiz, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, SchweizMobil, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, die Schweizer Wanderwege, die Schweizerische Energiestiftung, Swiss Cycling, der Touring Club Schweiz, die Umweltfreisinnigen, die Velokonferenz Schweiz, Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Wanderwege beider Basel, WWF Schweiz sowie die Städte Delémont und Yverdon-les-Bains.

Die grosse Mehrheit ist der Meinung, dass der Bund mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren kann. Dadurch kann er eine Vorbildfunktion einnehmen.

Mit **Ja mit Präzisierungen** geantwortet haben die Kantone BE, SZ, FR, BS, AI, AG, TI, NE, der Schweizerische Bauernverband, der Automobil Club der Schweiz, die Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, das Netzwerk Schweizer Pärke, NewRide, der Schweizer Verband für Landtechnik, der Schweizerischer Verband der Umweltfachleute sowie die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit.

Die wichtigsten Präzisierungen sind, dass die Kosten zu Lasten des Bundes gehen müssen (Kausalitätsprinzip), die Investitionen vor allem für Infrastrukturen und Anlagen von überkantonaler oder nationaler Bedeutung gemacht werden sollen, der Begriff «in hoher Qualität» noch weiter zu klären sei, «in hoher Qualität» auch bedeute, dass keine weitergehenden Konflikte mit Naturschutz, forstlicher Nutzung und der Nah-Erholung entstehen, anstelle von «in hoher Qualität» der Begriff «angemessene oder ausreichende Qualität» verwendet werden soll, die Anbindung an das kantonale und kommunale Netz koordiniert und sichergestellt werden müsse und die Selbstbindung des Bundes bezüglich des Qualitätsstandards sich nicht auf Artikel 88 BV abstützen lasse.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet haben die SVP, der Schweizerische Baumeisterverband und das Centre Patronal.

Als wichtige Gründe werden genannt, dass die Bauten und Anlagen des Bundes die gleichen Anforderungen erfüllen und die gleiche Qualität wie bei den Kantonen haben sollen, diese nach den geltenden Normen zu erstellen sind und dies nur, wenn ein ausgewiesenes öffentliches Interesse bestehe.

Mit **Nein** geantwortet haben economiesuisse, die Berner Wanderwege sowie die Flughafen Zürich AG.

Als wichtige Gründe genannt werden, dass eine Selbstbindung des Bundes bezüglich des Qualitätsstandards sich nicht auf Artikel 88 BV abstützen liesse, die Kohärenz der Infrastrukturentwicklung dadurch unnötigerweise erschwert würde, für die Kantone explizit keine solchen Anforderungen bestehen und keine Qualitätsunterschiede zwischen den Infrastrukturen des Bundes und der Kantone bestehen sollen.

### 3.5. Frage 5: Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

	Ja	Ja, mit Präzisierungen	Nein, mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	25	2	0	0
Politische Parteien	4	0	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	2	0	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	1	0	1
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	31	4	1	0
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

## Grundtenor

Zu den insgesamt 77 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 65 Vernehmlasser sagen Ja (84%). 9 Vernehmlasser sagen Ja mit Präzisierungen (12%). 1 Vernehmlasser sagt Nein mit Vorbehalt (1%). 2 Vernehmlasser sagen Nein (3%).

## Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP, GPS, SPS, der Schweizer Städteverband, die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, economiesuisse, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Arbeitsgruppe Berggebiete, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, der Fachverband Schweizer Raumplaner, die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, die Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, das Netzwerk Schweizer Pärke, NewRide, Public Health Schweiz, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, SchweizMobil, die Schweizer Energiestiftung, die Schweizer Wanderwege, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, Swiss Cycling, die Velokonferenz Schweiz, der Touring Club der Schweiz, die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Wanderwege beider Basel, WWF Schweiz, die Stadt Delémont und Yverdon-les-Bains.

Die grosse Mehrheit erachtet es als wichtig, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über die Velowegnetze unterstützen kann. Dies stärkt die offiziellen, von den Behörden geförderten und genehmigten Velowegnetze. Zudem leitet sich der Artikel direkt vom Verfassungsartikel ab.

Mit **Ja mit Präzisierungen** geantwortet haben die Kantone NE und VS, der Schweizerische Gemeindeverband, der Schweizerische Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, der Schweizer Bauernverband, Ouest Lausanne, Schweizer Verein für Landtechnik, die Umweltfreisinnigen und Wald Schweiz.

Die wichtigsten Präzisierungen umfassen Bedingungen, dass die Information des Bundes in enger Abstimmung mit den Kantonen erfolgen solle und jede Staatsebene in ihrer eigenen Verantwortung informiere (der Bund soll den Gemeinden nicht sagen, was sie zu tun haben), die Fachapplikation Langsamverkehr des Bundes den Kantonen gratis zur Verfügung gestellt werde, Haftungsfragen geklärt seien, die Information auch Verhaltensregeln beinhaltet und Imagekampagnen eingeschlossen seien und der Artikel mit Verhaltensregeln im Allgemeinen und im Speziellen in ländlichen Gebieten ergänzt werde.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet hat das Centre Patronal.

Befürchtet wird, dass bei der Information Imagekampagnen miteingeschlossen sind.

Mit **Nein** geantwortet haben die SVP und der Automobil Club Schweiz.

Begründet wird dies mit unnötigem Einbezug Dritter, nicht gekläarter Finanzierung und möglichen unnötigen Informationskampagnen.

### 3.6. Frage 6: Präzisierung von Artikel 6 NSG

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 des Bundesgesetzes über Nationalstrassen im Hinblick auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?

	Ja	Ja, mit Präzisionen	Nein, mit Vorbehalt	Nein
Kantone (inkl. BPUK)	23	3	1	0
Politische Parteien	4	0	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	4	0	0	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	0	0	0
Weitere Verbände, Vereine und Organisationen	28	3	0	0
Weitere	2	0	0	0
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

#### Grundtenor

Zu den insgesamt 70 Rückmeldungen ergibt sich ein einheitliches Bild. 62 Vernehmlasser sagen Ja (89%). 6 Vernehmlasser sagten Ja mit Präzisionen (9%). 1 Vernehmlasser sagt Nein mit Vorbehalt (1%). 1 Vernehmlasser sagt Nein (1%).

#### Im Einzelnen

Mit **Ja** geantwortet haben die Kantone ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, SG, GR, TG, VS, NE, GE, JU, die BPUK, die politischen Parteien EVP, GLP, GPS, SPS, der Schweizerische Gemeindeverband, der Schweizerischer Städteverband, der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, economie-suisse, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Arbeitsgruppe Berggebiete, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, die Beratungsstelle für Unfallverhütung, der Fachverband Schweizer Raumplaner, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, das Netzwerk Schweizer Pärke, NewRide, Public Health Schweiz, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, die Schweizer Energiestiftung, die Schweizer Wanderwege, die Schweizer Unfallversicherung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, Swiss Cycling, die Velokonferenz Schweiz, der Touring Club der Schweiz, die Umweltfreisinnigen, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Wanderwege beider Basel, WWF Schweiz, die Stadt Delémont und Yverdon-les-Bains.

Die grosse Mehrheit erachtet die Präzisierung in Art. 6 NSG als richtig, weil sie Rechtssicherheit schafft und der Bund in seiner Rolle als Bauherr massgeblich zur Verbesserung der Veloinfrastruktur im Bereich der Nationalstrassen beitragen könne.

Mit **Ja mit Präzisionen** geantwortet haben die Kantone AG, TI und VD, der Automobil Club Schweiz, das Centre Patronal und die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz.

Die wichtigsten Präzisionen sind, dass der Bund auch die Finanzierung der kantonalen Radwege beziehungsweise auch deren Unterhalt übernimmt und dass die Finanzierung der Veloinfrastruktur auch nach dem Verursacherprinzip erfolge und auch für neue Infrastrukturanlagen gelte.

Mit **Nein mit Vorbehalt** geantwortet hat der Kanton AI.

Befürchtet wird, dass der Kanton für unbestimmte Zeit auf die Realisierung von bereits geplanten Langsamverkehrsverbindungen warten muss.

Mit **Nein** geantwortet hat die SVP.

Das Nein wird begründet mit der Befürchtung, dass die Gelder aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zweckentfremdet werden.

#### **4. Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage**

Verschiedene Vernehmlasser äusserten sich zu Themen, die im Fragenkatalog zur Vernehmlassung nicht behandelt wurden. Diese Themen werden, wo immer möglich, den einzelnen Artikeln des Veloweggesetzes zugeordnet.

##### **4.1. Definition von Begriffen (Art. 1 und 2 Veloweggesetz)**

Einzelne Vernehmlasser wünschen sich abweichende Begriffe oder Bezeichnungen als in der Vorlage verwendet. So soll im Zweckartikel statt von «Anlage» von «Bau» oder «Realisierung» gesprochen werden (Kanton SG, Velokonferenz Schweiz). Weiter kritisieren einzelne Vernehmlasser den Begriff «Velowegnetze» als unüblich und schlagen alternativ «Velonetze» oder «Veloroutennetze» vor (Kantone BL, BS, AG, Schweizer Städteverband). Weitere Vernehmlasser fordern eine ausführlichere Definition von Velowegnetzen und dass weitergehende Qualitätskriterien und Parkieranlagen (Kanton TI) bereits in Artikel 2 explizit erwähnt werden (GPS, Velokonferenz Schweiz). Auch die «entsprechenden Infrastrukturen» sollen konkreter definiert werden (Kanton VD). Die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit fordert, dass Velowegnetze nur «möglichst» durchgehend sein müssen. Velowegnetze sollen nicht nur durchgehend sein, sondern auch ununterbrochen (Kanton TI). Die Signalisation und die Sicherheit sollen in Artikel 2 explizit erwähnt werden (Kanton TI). Weiter solle die im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens erwähnte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen auch im Gesetz explizit postuliert werden (Public Health Doctors).

##### **4.2. Ausführlichere Definitionen der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit (Art. 3 und Art. 4 Veloweggesetz)**

Auch in diesen Artikeln fordern einige Vernehmlasser eine weitergehende Definition oder andere Bezeichnung von Begriffen. So seien die «Wege» zu präzisieren (Fussverkehr Schweiz, Public Health Doctors), die «Velobahn» zu definieren (Kantone BL, VD), respektive ein alternativer Begriff wie «Velovorzugs- oder Velovorrangroute» zu wählen. Der Begriff «Wandern» solle dem FWG vorbehalten bleiben und entsprechend eine andere Bezeichnung für «Velowander-Routen» gesucht werden (Kanton SO). Die italienische Übersetzung der Definitionen (Velobahnen und Wege) soll mit der aktuell gültigen Gesetzgebung abgeglichen werden (Kanton TI).

Die Aufzählung von Infrastrukturelementen sei zu ergänzen mit Velostrassen (Kanton ZH, Velokonferenz Schweiz) und Ladestationen für E-Bikes (International Mountain Bicycling Association), der Begriff «ähnliche Infrastrukturen» zu präzisieren (Kanton VD). Andere Vernehmlasser wiederum verlangen die Streichung der Veloparkieranlagen (Kantone ZG, GR), mindestens dürfe aus der Erwähnung dieser keine Verpflichtung zur Erfassung aller Veloparkieranlagen abgeleitet werden dürfen (Kanton GR).

Die Bedürfnisse von Schülern und Pendlern seien zu integrieren sowie Sportanlagen explizit zu erwähnen (Allianz Bewegung Sport Gesundheit, Pro Velo Schweiz, Schweizer Velo-Allianz Cycla).

Verschiedene Organisationen fordern, dass die Velowegnetze für die Freizeit explizit mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen verbunden werden (Kanton BE, GPS, SPS, Allianz Bewegung Sport Gesundheit, Pro Velo, Schweizer Velo-Allianz Cycla, SchweizMobil, Swiss Cycling, Velokonferenz Schweiz). Zudem sollen Übungsmöglichkeiten für Kinder auf den Freizeitnetzen explizit genannt (Fussverkehr Schweiz, kindundumwelt, Pro Velo Schweiz) und die Aufzählung der Infrastrukturelemente mit Radstreifen ergänzt werden (Kanton ZG).

Die Wege für Mountainbikes sollen grundsätzlich von Wanderwegen getrennt (Thurgauer Wanderwege) und zudem mit Rücksicht auf Naturschutzgebiete angelegt werden (Pro Natura). Die Mountainbike-Wege dürfen zudem nicht auf Kosten der übrigen Waldfunktionen gehen (Berner Waldbesitzer).

#### **4.3. Koordination von Velowegnetzen mit anderen Aufgaben (Art. 7 Veloweggesetz)**

Velowegnetze sollen explizit mit jenen für die Fuss- und Wanderwege (Wanderwegorganisationen, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz) und anderen öffentlichen Aufgaben (Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit) koordiniert werden.

Economiesuisse und die Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit orten einen Widerspruch bei den Erläuterungen zu Artikel 5 und Artikel 7 im Bericht bezüglich der Genehmigung der Richtpläne durch den Bund. Der Kanton Graubünden möchte im Bericht präzisiert haben, dass Velowege nicht in kantonalen Richtplänen festgelegt werden müssen.

#### **4.4. Anlage und Erhaltung von Velowegen (Art. 8 Veloweggesetz)**

Für den Kanton Jura sollte klarer definiert werden, ob mit Erhaltung nur die Reinigung oder auch bauliche Massnahmen gemeint sind. Verschiedene Vernehmlasser wünschen sich präzisere Vorgaben zur Signalisation von Velowegen, wie zum Beispiel, dass diese nur wo nötig zu erstellen sind (Kantone ZH, SH, SchweizMobil, Wanderwegorganisationen). Der Kanton Bern beantragt, ganz auf die Verpflichtung zur Signalisation zu verzichten.

Weiter wird verlangt, dass Artikel 8 die Eigentümer von Flur- und Waldwegen nicht zu einem erhöhten Unterhalt verpflichten könne (Kanton AI, Schweizerischer Verband der Brüdergemeinden und Korporationen, Berner Waldbesitzer) und bei der Anlage von Velowegen sei auf die konkreten Verhältnisse (räumlich, frequenzmässig, finanziell, etc.) Rücksicht zu nehmen (Kanton SZ).

Verschiedene Vernehmlasser weisen darauf hin, dass keine absolute Sicherheit möglich sei und diese Vorgabe deshalb mit «möglichst» abgeschwächt werden solle (Fussverkehr Schweiz, Wanderwegorganisationen).

Der Kanton Jura weist darauf hin, dass Mountainbike-Wege zum Teil auf privatem Grund verlaufen und eine vertragliche Regelung zu deren Benutzung zu einer Absage seitens der Landbesitzer führen könnte. Eine mündliche Vereinbarung, wie bisher, sollte möglich bleiben.

#### **4.5. Beizug privater Fachorganisationen (Art. 10 Veloweggesetz)**

Während verschiedene Vernehmlasser den Beizug von privaten Fachorganisationen als Pflicht vorgeben möchten (Schweizer Gewerkschaftsbund, Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, Klimastreik Freiburg, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, Schweizer Energiestiftung, Swiss Cycling) verlangen andere, dass die Kantone keine Zusammenarbeit mit privaten Fachorganisationen eingehen dürfen (Centre Patronal, Verband des Strassenverkehrs) respektive die Zusammenarbeit auf Arbeiten beschränken müssen, die andere Strassenbenützer nicht beeinträchtigen (Touring Club Schweiz) oder keine strategischen (Touring Club Schweiz) oder planerischen (Schweizer Verband für Landtechnik) Aspekte beinhalten.

Einzelne Vernehmlasser möchten den Kreis auf nicht private Fachorganisationen (Beratungsstelle für Unfallverhütung, Schweizer Unfallversicherung) oder Planungsbüros (Kanton GR) ausweiten.

#### **4.6. Rücksichtnahme auf andere Anliegen (Art. 11 Veloweggesetz)**

Verschiedene Vernehmlasser verlangen die konkrete Nennung weiterer Anliegen und Tätigkeiten, wie die Sachpläne des Bundes (Flughafen Zürich AG), die Fuss- und Wanderwege (Wanderwegorganisationen), die Zugänglichkeit und Sicherheit für behinderte Menschen (Association faîtière des organisations suisses de personnes handicapées), die Forstwirtschaft (Kanton AI) sowie die lokale Fauna und den Wildtierschutz in Ergänzung zum Naturschutz (Kanton BE).

Die Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsplanung greift für *economiesuisse* zu kurz, dürfe doch die Velowegnetzplanung der übergeordneten Planung nicht widersprechen.

Einzelne Vernehmlasser schlagen vor, Artikel 11 ganz zu streichen, da die Abstimmung all dieser Anliegen und Tätigkeiten selbstverständlich sei (Kantone ZH, SG, Velokonferenz Schweiz). Für den Fachverband der Schweizer Raumplaner ist statt der Siedlungs- und Verkehrsplanung der übergeordnete Begriff Raumplanung zu verwenden.

#### **4.7. Beratung der Kantone, Gemeinden und Dritter (Art. 13 Veloweggesetz)**

Verschiedene Vernehmlasser verlangen, dass die Bereitstellung von Grundlagen durch den Bund zwingend sei (Klimastreik FR, Pro Velo Schweiz, Praktischer Umweltschutz, Schweizerische Energienstiftung, Verkehrs-Club der Schweiz).

Der Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen fordert, dass neben den Kantonen und Gemeinden explizit auch die Bürgergemeinden und Korporationen erwähnt würden.

#### **4.8. Unterstützung der privaten Fachorganisationen (Art. 15 Veloweggesetz)**

Zahlreiche Vernehmlasser lehnen Bundesbeiträge an Tätigkeiten privater Organisationen ab (FDP, SVP, Schweizer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen, Centre Patronal, Schweizerverband für Landtechnik, Verband des Strassenverkehrs). Für weitere kommt eine solche Unterstützung nur in Frage, wenn kein Verbandsbeschwerderecht gemäss Artikel 17 Veloweggesetz verankert wird (*economiesuisse*, Flughafen Zürich AG).

Der Automobil Club Schweiz verlangt, dass im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens die privaten Fachorganisationen präzisiert werden, die Schweizer Unfallversicherung beantragt «privat» zu streichen. Im Bericht wurde die Pro Velo Schweiz beispielhaft als Fachorganisation genannt. Verschiedene Organisationen wünschen, dass sie im Bericht ebenfalls explizit genannt werden, so namentlich der Verkehrs-Club der Schweiz, (unterstützt von Schweizer Gewerkschaftsbund, Klimastreik FR, Schweizer Energienstiftung), die International Mountain Bicycling Association und Swiss Cycling.

#### **4.9. Weitergehende Vorgaben für Fachstellen (Art. 16 Veloweggesetz)**

Einzelne Vernehmlasser verlangen, dass im Gesetz oder im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens Vorgaben zur fachlichen Qualifikation der Fachpersonen in den Fachstellen festgehalten werden (Kanton UR, Allianz Bewegung Sport Gesundheit, SchweizMobil, Schweizer Velo-Allianz Cycla).

Neben den Kantonen sollen auch die Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnenden eine Fachstelle einrichten müssen (Kanton TI, Pro Velo Schweiz). Die Umsetzung der Fachstellen soll innert drei Jahren erfolgen (Pro Velo Schweiz, SchweizMobil). Der Kanton Zürich empfiehlt, dass sich die inhaltlichen Vorgaben an die Fachstellen am entsprechenden Dokument der Velokonferenz orientiert<sup>2</sup>.

Der Kanton Aargau regt an, die Einrichtung von Fachstellen als Kann-Formulierung zu verankern und im erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zudem den Gesetzestext besser zu erläutern.

#### **4.10. Umstrittene Beschwerdelegitimation (Art. 17 Veloweggesetz)**

Mehrere Vernehmlasser lehnen die Beschwerdelegitimation für Fachorganisationen sowohl im Veloweggesetz als auch im Fuss- und Wanderweggesetz ab (Kantone AI, SZ, FDP, SVP, *economiesuisse*, Schweizerischer Baumeiserverband, Aéroport Genève, Automobil Club Schweiz, Centre Patronal,

---

<sup>2</sup> Velokonferenz Schweiz; Velofachstellen – Aufgaben und Organisation; Biel 2012



Flughafen Zürich AG, Schweizer Verband für Landtechnik, Verband des Strassenverkehrs). Berner Waldbesitzer möchte die Verbandsbeschwerde nur für direkt betroffene Kreise zulassen.

Zwei Vernehmlasser möchten den Kreis der beschwerdeberechtigten Organisationen ausweiten auf nicht nur velospezifische Organisationen (Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève; Wald Schweiz). Die Association faïtière des organisations suisses de personnes handicapées sieht es als sinnvoll an, dass Behindertenorganisationen nicht nur wie heute bei konkreten Bauprojekten Einsprache berechtigt sind, sondern künftig auch bereits auf der Planungsebene.

Der Kanton Graubünden beantragt, dass kantonale Beitragsverfügungen an Veloanlagen von der Beschwerdelegitimation ausgenommen werden.

Für die Wanderwegorganisationen ist die Einschränkung auf Verfügungen der kantonalen Behörden oder Bundesbehörden zu eng; auch gegen Verfügungen kommunaler Behörden muss Beschwerde gemacht werden können.

#### **4.11. Frist für die Erstellung der Pläne (Art. 18 Veloweggesetz)**

Die Meinungen zur Übergangsfrist gehen auseinander. Während einzelne eine Frist von drei Jahren verlangen (Pro Velo Schweiz, Velokonferenz Schweiz) sprechen sich vor allem einzelne Kantone für eine längere Frist aus, weil für die Umsetzung des Gesetzes auch noch kantonale Verordnungen angepasst werden müssen (Kantone SZ, GL, VS). Als konkrete Fristen werden 10 Jahre (Kantone AG, BL) oder 15 Jahre (Schweizer Gewerbeverband) verlangt.

#### **4.12. Weitere Bemerkungen und Anträge zum Veloweggesetz und zum Bericht**

Diese weiteren Bemerkungen und Anträge zum Veloweggesetz und zum Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens beziehen sich nicht direkt auf einzelne Gesetzesartikel:

Der Bau von Velowegen entlang von Gewässern ist aufgrund der Gewässerschutzbestimmungen oftmals nicht möglich. Dieser Thematik sei in der Vorlage, respektive in der folgenden Verordnung Rechnung zu tragen (Kantone ZH, TI, Velokonferenz Schweiz).

Der Veloverkehr dürfe nicht isoliert betrachtet werden, sondern müsse ins Gesamtverkehrssystem eingebunden werden (Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG).

Der Ausbau des Velowegnetzes solle möglichst auf bestehenden Strecken (Schweizer Verband für Landtechnik) und nicht auf Kosten des motorisierten Strassenverkehrs erfolgen (Automobil Club Schweiz).

In der Vorlage fehlten Angaben zum Velofahren ausserhalb der Velowegnetze (Pro Natura) und das Thema E-Bikes sei zu wenig berücksichtigt (Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen).

In der Vorlage seien die Auswirkungen des zusätzlichen Flächenverbrauchs (Kanton AG) und die Interessenkonflikte mit privaten Landeigentümern (Kanton SZ) zu thematisieren.

Art. 10 Abs. 2 RPG sei folgendermassen zu ergänzen: [...] über den Natur- und Heimatschutz, sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken (Wanderwegorganisationen).

Art. 43 SVG zur Verkehrstrennung sei anzupassen (Kanton VD) und für touristische Gebiete sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an Wochenenden vorzusehen (Privatperson).

#### **4.13. Anpassungen des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG)**

Verschiedene Vernehmlasser haben sich auch zu den Änderungen im FWG geäussert:

- Artikel 1 und Artikel 11a: Analog zum Veloweggesetz und dem bisherigen FWG solle hier von Fuss- und Wanderwegnetzen gesprochen werden (Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, Wanderwegorganisationen). Die SVP beantragt, Artikel 11a auf das Thema Geodaten zu reduzieren.

- Artikel 12: der Artikel «Unterstützung der privaten Fachorganisationen» sei zu streichen (SVP).
- Artikel 14: «kantonalen Behörden oder der Bundesbehörde» sei zu streichen. Auch gegen Verfügungen kommunaler Behörden muss Beschwerde gemacht werden können (Pro Velo, ARWW) (vgl. auch Ziffer 4.10). Die Beschwerdelegitimation sei zu streichen (AI).

Auch zu Artikeln des bisherigen FWG gingen Anträge ein:

- Artikel 2 Fusswegnetze: Analog zu den Velowegnetzen sollen Fusswegnetze ebenfalls «attraktiv» sein (Fussverkehr Schweiz). Das veraltete Regime der Wohnstrasse soll durch die Begegnungszone ersetzt werden (Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz).
- Artikel 4 Planung: Analog zu Artikel 5 Veloweggesetz sollen die Pläne nach diesem Gesetz ebenfalls behördenverbindlich, öffentlich sowie in elektronischer Form zugänglich sein (Kantone AG, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, Wanderwegorganisationen).
- Artikel 8 Mitwirkung privater Fachorganisationen: Analog zu Artikel 10 Veloweggesetz und im Sinn von Artikel 88 BV sollen Bund und Kantone private Fachorganisationen auch zur Information beziehen (Praktischer Umweltschutz).
- Artikel 11 Beratung der Kantone: Analog zu Artikel 13 Veloweggesetz sollen neben den Kantonen auch Gemeinden und Dritte erwähnt werden (Pro Velo Schweiz, Schweizer Wanderwege).

## **5. Forderungen, die über die Vernehmlassungsvorlage hinausgehen**

In den Rückmeldungen wurden Forderungen gestellt, die über die Vernehmlassungsvorlage hinausgehen. Dazu gehören die folgenden wichtigsten Anliegen:

### **5.1. Finanzierung von Velo-Infrastrukturen**

29 Vernehmlasser stellen die Forderung nach Finanzierung von Velo-Infrastrukturen durch den Bund auf kantonaler und kommunaler Ebene. Dazu gehören die Kantone BE, LU, FR, TI, VD, VS, JU, die Parteien EVP, GPS, SPS, der Schweizer Gemeindeverband, der Schweizer Städteverband, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Arbeitsgruppe Berggebiete, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, Fussverkehr Schweiz, Greenpeace, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, der Schweizer Gewerkschaftsbund, die Schweizerische Energiestiftung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, die Velokonferenz Schweiz, der Verkehrs-Club der Schweiz, der WWF Schweiz und die Stadt Delémont.

### **5.2. Weiterentwicklung gesetzlicher Grundlagen sowie Normen**

10 Vernehmlasser stellen die Forderung nach der Weiterentwicklung gesetzlicher Grundlagen sowie Normen im Interesse eines sicheren und attraktiven Velofahrens. Dazu gehören die Allianz Bewegung Sport und Gesundheit, Greenpeace, Klimastreik FR, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, die Schweizer Veloallianz, Schweizer Wanderwege, Schweizerische Energiestiftung, der Verkehrs-Club der Schweiz und eine Privatperson.

### **5.3. Nationale Strategie Velo**

14 Vernehmlasser stellen die Forderung nach einem Masterplan Velo (nationale Strategie Velo). Dazu gehören die Parteien EVP und SPS, die Allianz Bewegung Sport Gesundheit, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, Greenpeace, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, Praktischer Umweltschutz, Pro Velo Schweiz, die Schweizerische Energiestiftung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, der Verkehrs-Club der Schweiz und der WWF Schweiz.

#### **5.4. Controlling der Umsetzung und verbindliche Umsetzungsfrist**

16 Vernehmlasser stellen die Forderung nach einem Controlling der Umsetzung und einer verbindlichen Umsetzungsfrist von 20 Jahren. Dazu gehören die Parteien EVP, GPS und SPS, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, Greenpeace, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, das Netzwerk Schweizer Pärke, Pro Velo Schweiz, Public Health Schweiz, Praktischer Umweltschutz, die Schweizerische Energiestiftung, die Schweizer Velo-Allianz Cycla, Swiss Cycling, der Verband der Schweizer Fahrradlieferanten und der WWF Schweiz.

#### **5.5. Pilotanlagen und Innovationsförderung**

13 Vernehmlasser stellen die Forderung nach Pilotanlagen und Innovationsförderung. Dazu gehören die Parteien EVP und SPS, die Allianz für Bewegung Sport Gesundheit, die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz, Greenpeace, die International Mountain Bicycling Association, Klimastreik FR, Praktischer Umweltschutz, die Schweizerische Energiestiftung, die Schweizer Veloallianz, Swiss Cycling, der Verkehrs-Club der Schweiz und der WWF Schweiz.

#### **5.6. Prüfung von Fuss- und Velowegen entlang von Eisenbahninfrastrukturen**

11 Vernehmlasser fordern die zwingende Prüfung von Fuss- und Velowegen entlang von Eisenbahninfrastrukturprojekten. Dazu gehören die Kantone BE, LU, FR, SO, BL, AI, AG und VS, die BPUK, der Schweizerische Gemeindeverband und die Velokonferenz Schweiz.

#### **5.7. Einzelne Forderungen an Planung, Sicherheitsmassnahmen und Koordination**

Klimastreik FR und der Verkehrs-Club der Schweiz stellen Forderungen zu wirkungsvolleren Minimalanforderungen an die Planung. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung, Klimastreik FR und die Schweizer Unfallversicherung verlangen Sicherheitsmassnahmen auch auf signalisierten Mountainbike-Routen und Sicherheitsberatungen. Die Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege, die Schweizer Wanderwege und die Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz fordern eine bessere Koordination zwischen Fuss-, Wander- und Veloverkehr, sowie dem öffentlichen Verkehr.

## **Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen**

---

### **1. Kantone (26) sowie BPUK**

- Zürich
- Bern
- Luzern
- Uri
- Schwyz
- Obwalden
- Nidwalden
- Glarus
- Zug
- Freiburg
- Solothurn
- Basel-Stadt
- Basel-Landschaft
- Schaffhausen
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- St. Gallen
- Graubünden
- Aargau
- Thurgau
- Tessin
- Waadt
- Wallis
- Neuenburg
- Genf
- Jura
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

### **2. Politische Parteien (6)**

- Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP
- FDP. Die Liberalen
- Grüne Partei der Schweiz GPS
- Grünliberale Partei glp
- Schweizerische Volkspartei SVP
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

### **3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (4)**

- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, SAB
- Schweizerischer Gemeindeverband
- Schweizerischer Städteverband
- Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen

### **4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (7)**

- Centre Patronal, CP
- economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen
- Schweizer Bauernverband, SBV
- Schweizer Gewerkschaftsbund, SGB

- Schweizerischer Baumeisterverband, SBV
- Schweizerischer Gewerbeverband, SGV
- Travail Suisse

## 5. Weitere Verbände, Vereine und Organisationen (alphabetisch) (55)

- Aargauer Wanderwege
- Allianz Bewegung Sport Gesundheit
- Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege
- Arbeitsgruppe Berggebiet
- Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz
- Association faitière des organisations suisses de personnes handicapées
- Automobil Club Schweiz, ACS
- Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu
- Berner Waldbesitzer, BWB
- Berner Wanderwege, BWW
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, CCIG
- EspaceSuisse
- Fachverband Schweizerischer Raumplaner
- Flughafen Zürich AG
- Föderation der Motorradfahrer der Schweiz, FMS
- Fussverkehr Schweiz
- Genève aéroport
- Greenpeace
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, LITRA
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, IGÖV
- International Mountain Bicycling Association, IMBA
- kindundumwelt
- Klimastreik FR
- Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft, KWL
- Netzwerk Schweizer Pärke
- NewRide
- Ouest Lausanne
- Pro Natura
- Pro Velo Schweiz
- Praktischer Umweltschutz, PUSCH
- Public Health Doctors, SPHD
- Public Health Schweiz
- Schweizer Unfallversicherung, SUVA
- Schweizer Velo-Allianz Cycla
- Schweizer Verband für Landtechnik, SVLT
- Schweizer Wanderwege, SWW
- Schweizerische Energiestiftung, SES
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, ASTAG
- Schweizerischer Verband der Umweltfachleute
- SchweizMobil
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
- Swiss Cycling
- Thurgauer Wanderwege
- Touring Club Schweiz, TCS
- Umweltfreisinnige
- Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit
- Velokonferenz Schweiz VKS
- Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, velosuisse

- Verband des Strassenverkehrs FRS, strasseschweiz
- Verband öffentlicher Verkehr, VÖV
- Verkehrs-Club der Schweiz, VCS
- Wald Schweiz
- Wanderwege beider Basel
- WWF Schweiz
- Zürcher Wanderwege

**6. Weitere Vernehmlassungsteilnehmende, z.B. Städte, Gemeinden und Privatpersonen (3)**

- Stadt Delémont
- Stadt Yverdon-les-Bains
- Héliot Fabrice, Privatperson

### Fragebogen

#### zum Bundesgesetz über Velowege

---

**1) Planungspflicht** (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

**2) Planungsgrundsätze** (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

**3) Ersatzpflicht** (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

**4) «In hoher Qualität»** (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

**5) Information** (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

**6) Präzisierung von Art. 6 NSG**

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 des Bundesgesetzes über Nationalstrassen im Hinblick auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?