



Auf der

A photograph of a tree-lined street. On the left, a red bus is driving away from the camera. In the middle, a person is riding a white scooter. On the right, a dark car is driving towards the camera. The street is paved with asphalt and has yellow lane markings. The trees are lush green and cast shadows on the road. The overall atmosphere is bright and sunny.

Zielgeraden

Velofahrer, aber auch Fussgängerinnen, Busfahrer, Autolenkerinnen, Kinder, Jugendliche und Seniorinnen, Feriengäste und Pendler: Alle profitieren vom JA zum Bundesbeschluss Velo am 23. September. Unser Dossier verschafft Ihnen den Überblick.

Ein Gewinn für alle

Von Nelly Jaggi

Die meisten von uns wechseln immer mal wieder das Verkehrsmittel – und damit auch die Perspektive. Wer profitiert wie von einem JA zum Bundesbeschluss Velo? Eine Zusammenstellung.

Fotos: Fabian Lütolf



Velofahrende

Auf der Strasse müssen sich Velofahrerinnen und Velofahrer einen Platz neben Autos, Motorrädern, Bussen und Trams erkämpfen, in Mischzonen mit Fussgängerinnen und Fussgängern kassieren sie oft böse Blicke. Mit der rasant wachsenden Zahl der E-Bikes sind die Ansprüche an die Infrastruktur zusätzlich gestiegen. «Nach einem JA zum Bundesbeschluss Velo erhoffe ich mir mehr separate Velospuren und Velowege mit freier Fahrt, also ohne dauerndes Kreuzen vortrittsberechtigter Strassen und Ausfahrten», sagt Myriam Holzner, Verantwortliche der VCS-Kampagne für

den Bundesbeschluss Velo und passionierte Velofahrerin. «Ich erhoffe mir klare Regeln, wo Velos fahren sollen und fahren dürfen. Heute herrscht vielerorts Platzmangel – die Leidtragenden sind die Velos», ergänzt Juerg Haener von Pro Velo Schweiz.

Veloausflüge und -ferien im eigenen Land erfreuen sich grosser Beliebtheit (siehe Seiten 24 und 25). Radsport genießt in der Schweiz eine lange Tradition und hat viele bekannte Namen hervorgebracht. Ob Profi, Nachwuchssportlerin, Freizeitfahrer oder Pendlerin zur Arbeit oder zur Schule: Es braucht gute Rahmenbedingungen, damit Velofahrerinnen und Velofahrer sicher unterwegs sein können.



Zu-Fuss-Gehende

«Velofahrende weichen dann aufs Trottoir aus, wenn sie sich auf der Strasse unsicher fühlen», sagt die Kampagnenverantwortliche Holzner. Die routinierte Velofahrerin traut sich selbstbewusst ins Verkehrsgewusel der Städte und ärgert sich über Velofahrende auf Trottoirs und Fusswegen. Doch sie weiss: «Viele weniger geübte Radlerinnen und Radler, gerade auch Kinder und Jugendliche, fühlen sich durch die Autos und Camions bedrängt – insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten und auf engen Strassen.»

«Fussgängerinnen und Velofahrer kämpfen eigentlich für das Gleiche»,

sagt Thomas Schweizer, Geschäftsführer von Fussverkehr Schweiz. «Es ist nicht der dringende Wunsch der Velofahrer,

auf dem Trottoir Slalom zu fahren. Der Konflikt ist planerisch vorgezeichnet. Daran sind nicht die Velofahrer schuld», ergänzt er. Von einem JA zum Bundesbeschluss Velo erhofft er sich neuen Schwung auch für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger. «Wir fordern eine Fusswegnetz-Planung, die alle Probleme von Kindern, Alten und Behinderten abdeckt. Wir hoffen, dass die Velowegnetz-Planung parallel gemacht wird und die Konflikte gleich thematisiert werden. Das dient sowohl den Velofahrenden wie auch den Zu-Fuss-Gehenden», sagt Schweizer.

ÖV-Nutzende

Für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist die Rechnung einfach: Werden mehr kurze Fahrten mit dem Velo statt mit dem ÖV unternommen, steigen die Chancen auf einen Sitzplatz und eine staufreie, also pünktliche Fahrt. Gerade für Distanzen von weniger als fünf Kilometern bietet das Velo eine gute Alternative zum ÖV – das E-Bike sogar für zehn Kilometer und mehr. «Ein gutes Velowegnetz trägt dazu bei, Bahn, Bus und Tram zu entlasten», heisst es denn auch in der bundesrätlichen Erläuterung zum Bundesbeschluss Velo.

Separate Busspuren bringen den ÖV flüssig voran – werden sie mit Velos ge-

teilt, braucht es entsprechend Platz und klare Regeln. Insbesondere auf ansteigenden Strassen seien geteilte Fahrspuren mit Velos nicht ideal, bestätigen auch die Berner Verkehrsbetriebe Bernmobil.



Autofahrende

Auch die Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren von einer stärkeren Verkehrsentflechtung. Gerade zu Stosszeiten und an grossen komplexen Verkehrsknoten bringt sie mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Deshalb sagt – neben zahlreichen anderen Verbänden – selbst der Touring Club Schweiz (TCS) JA zum Bundesbeschluss Velo, dessen zentrales Engagement dem motorisierten Individualverkehr gilt.



Pedalen bis ins Ziel

2015 als «Velo-Initiative» vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz und von Pro Velo lanciert, hat das Anliegen für die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen den politischen Prozess im Eiltempo durchlaufen. Der Bundesbeschluss Velo – die mehrheitsfähige Antwort des Bundesrates auf die Volksinitiative – geniesst breite Unterstützung. Wir sind auf der Zielgeraden, freuen uns auf ein JA am 23. September 2018 und pedalen weiter für eine gute Velowegnetz-Planung.

Bundesbeschluss Velo

Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege

¹ Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.

² Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

³ Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Er ersetzt Wege, die er aufheben muss.

VCS-Kampagne

Das Velo ist das Verkehrsmittel für kurze Distanzen. Velofahren schont das Klima, es hält gesund und ist im Trend. Eigene Wege und Spuren machen es sicherer und angenehmer. Der VCS engagiert sich seit Jahren für das Velo – seine Abstimmungskampagne zeigt dieses Engagement spielerisch auf: Tausende von Sätteln parkierter Velos werden in diesen Wochen in den VCS-Farben vor Regen und Sonne geschützt. Flyer, Plakate und unzählige Facebook-Posts tragen die Argumente zu den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern.

- Flyer und Plakate ausdrucken und streuen: www.verkehrsclub.ch/material
- Online-Umfrage: mitmachen und ein E-Bike gewinnen unter www.vcs-velo.ch



© VCS

Sie tun schon viel

Landauf, landab setzen sich die VCS-Sektionen seit Jahren für eine gute und sichere Veloinfrastruktur ein. Meist geht es um bauliche Massnahmen – aber auch um Aufklärung. Ein JA zum Bundesbeschluss Velo wird diese Anlagen hoffentlich gesamtschweizerisch voranbringen.

Die Sektion **Jura** hat bereits 1989 die Initiative «Place au vélo» ins Leben gerufen. In der Folge hat der Kanton 1994 ein Gesetz über die Förderung und die Sicherheit des Veloverkehrs erlassen.

© Bau- und Verkehrsdepartement BS



Die Sektion beider **Basel** hat sich dafür eingesetzt, dass der ursprünglich nur für Fussgänger vorgesehene Steg unter der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein heute auch von Velofahrerinnen legal befahren werden darf.

In **Zürich** wird ein neuer Velotunnel gebaut, der Velostreifen bei der Sihlpost soll dafür ersatzlos gestrichen werden. Die Einsprache der Sektion war vor Gericht leider erfolglos.

© VCS



Im Kanton **Solothurn** sind die sogenannten «Holperkanten» Stein des Anstosses. Nach erfolgreichen Gesprächen zwischen Behörden und der Solothurner Sektion werden zukünftig die Interessen von Sehbehinderten – sie sind auf bauliche Abtrennungen angewiesen – und Velofahrenden besser abgewogen.

© VCS



Basel

Zürich

Solothurn

Luzern

Die **Luzerner** Sektion kämpft für die «Vision Velonetz Luzern», eine umfassende Verbindung aller wichtigen Zentren und Wohngebiete mit Velobahnen, Velostrassen und Velowegen oder Velostreifen.

Bern

Die Regionalgruppe **Bern** hat sich intensiv an der Planungsstudie Velonetz Bern Ost-Ostermundigen beteiligt.

Ob- und Nidwalden

Die Sektion **Ob- und Nidwalden** war 2017 Mitinitiantin der IG Velowege Obwalden: 50 Firmen, Institutionen und Gemeinderäte haben die Petition für sichere Velowege im Sarneraatal unterzeichnet.

Graubünden

Graubünden verfügt zwar über eine sehr gute Infrastruktur fürs Mountainbiken, beim Alltagsveloverkehr gibt es hingegen Handlungsbedarf. Die Sektion hat sich bei der Vernehmlassung des kantonalen Sachplans Velo kritisch eingebracht.

Genf

Der Sektion Genf geht es nicht um Infrastruktur, sondern um Veloförderung: Mit der Kampagne «E-Bike versus Scooter» zeigt die Sektion **Genf** jungen Erwachsenen auf, welche ökologischen, ökonomischen und praktischen Vorteile ein E-Bike gegenüber einem Scooter hat.



© VCS



Wer für den Schul- oder Arbeitsweg das Velo nimmt, kombiniert Sport und Alltagsfahrten.

Velofahren als ideale Lösung

Von Camille Marion

Sport treiben ist gut für die Gesundheit. Das ist nicht neu. Pendlerinnen und Pendler, die täglich Velo fahren, tragen Sorge zu Körper, Geist und zu unserem Planeten. Doch damit noch mehr Leute umsatteln, braucht es gute Bedingungen.

Schweizerinnen und Schweizer hinken der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation WHO, sich pro Woche während mindestens 150 Minuten moderat zu bewegen, hinterher. Weniger als die Hälfte der Bevölkerung in unserem Land erreicht dieses Ziel.

Verschiedene Studien, vor allem der Uni Zürich, zeigen es deutlich: Eine regelmässige körperliche Betätigung erhöht die Lebenserwartung, stärkt das Herz-Kreislaufsystem und die Muskeln, stabilisiert das Gewicht und senkt das Risiko für Herzerkrankungen, Bluthochdruck oder Diabetes. Was braucht es noch für Argumente, um die Schweizerinnen und Schweizer zu überzeugen?

Für Gesundheit und Umwelt

Zu wenig Zeit, fehlende Mittel, kein Interesse: Es gibt viele Gründe, nicht regelmässig Sport zu treiben. Velo fahren ist eine ideale Lösung, um dem entgegenzuwirken. Wer für den Schul- oder Arbeitsweg das Velo nimmt, kombiniert Sport und Alltagsfahrten und muss somit beispielsweise am Abend nicht zusätzlich Sport treiben.

Zudem kostet das Velo wenig und kann von den meisten Leuten problemlos benutzt werden. Wenn die regelmässige Velofahrt das Auto ersetzt, wird erst noch die Umwelt geschont.

Unfallrisiken und Social Media

Während die 7- bis 16-Jährigen früher die grössten Velofans waren, zeigt der jüngste Mikrozensus Verkehr ein deutlich gesunkenes Interesse bei dieser Altersgruppe. In den letzten zwanzig Jahren ist der Gebrauch des Velos bei

Kindern und Jugendlichen um die Hälfte zurückgegangen!

Bei den Jüngsten steckt eine gewisse Angst vor Unfällen dahinter. Das Gefühl der Unsicherheit auf den Schweizer Strassen verleitet viele Eltern dazu, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule – oder anderswohin – zu bringen. Bei den Jugendlichen ist der öffentliche Verkehr im Trend: Man ist mit Freunden unterwegs, kann Nachrichten verschicken und die Social-Media-Kanäle füttern.

Mehr Spass am Velofahren

Zahlreiche Projekte versuchen, diesem Trend entgegenzuwirken und den Kindern und Jugendlichen die Lust am Velofahren neu zu vermitteln. Pro Velo hat vor einigen Jahren Bike2school lanciert, um die Kinder für den Schulweg per Velo

zu animieren. Die im Kanton Waadt initiierte Aktion Défi Vélo richtet sich an 15- bis 20-Jährige und will diese auf spielerische Art und Weise fürs Velofahren sensibilisieren. Das ausgesprochen erfolgreiche Projekt läuft heute schweizweit.

Letztlich braucht es aber unabhängig von Alter und Sportlichkeit optimale Bedingungen, damit das Velo (wieder) zur Selbstverständlichkeit wird. Entsprechende Infrastrukturen verbessern die Sicherheit und tragen dazu bei, dass das Zweirad einen angemessenen Platz im öffentlichen Raum erhält. Die Abstimmung vom 23. September ist eine ideale Gelegenheit, um das Velo als Sportgerät und Alltagsverkehrsmittel aufzuwerten. Nutzen wir sie! ■



© Défi Vélo / Isa Bouchariat

Défi Velo: Ein spielerisches Projekt animiert Jugendliche zum Velofahren.



«Ein Schwimmbad im Dorf reicht nicht»

Von Nelly Jaggi

Feriengäste sind in der Schweiz oft und gerne auf dem Velo unterwegs. Der Schweizer Tourismus-Verband und hotelleriesuisse hoffen, dass ein JA zum Bundesbeschluss Velo nachhaltige Angebote noch attraktiver macht. VCS-Magazin hat bei den beiden Verbänden nachgefragt.

Die Zahlen sprechen für sich: Jeder fünfte Feriengast in der Schweiz fährt Velo, zwei Drittel davon sind Schweizerinnen und Schweizer. Viele sind auf dem Mountainbike unterwegs, doch auch das Touren- und das Rennvelofahren erfreuen sich grosser Belieb-

heit. Kein Wunder, setzt die Marketingorganisation Schweiz Tourismus aufs Velo. Mit «Ride the Alps» hat sie 2018 eine Offensive im Bereich autofreie Passstrassen lanciert.

Angesichts der Wichtigkeit des Velofahrens für den Schweizer Tourismus

erstaunt es nicht, dass sich mit dem Schweizer Tourismus-Verband und hotelleriesuisse zwei gewichtige Branchenverbände für ein JA zum Bundesbeschluss Velo einsetzen. «Schweiz Tourismus hat das Jahr 2018 zum Velojahr erklärt. Das Marketing muss stimmen,



© Switzerland Tourism

E-Bike-Routen sind eine gute Chance, um den Velotourismus in ländlichen Regionen zu stärken.

aber auch die Infrastruktur. Wenn sich Velofahrer und Wanderer gegenseitig im Weg sind, macht es für beide keinen Spass», sagt Robert Zenhäusern, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Schweizer Tourismus-Verbandes.

Stärkung des Sommertourismus

Zenhäusern hat aber nicht nur die Mountainbikerinnen und Mountainbiker im Visier. «Viele Leute machen Veloferien, sie wollen nicht einfach mountainbiken. Da sind gute Velowege wichtige Anreize, auch damit die Gäste wiederkommen», erklärt er.

Auch hotelleriesuisse erhofft sich durch ein JA zum Bundesbeschluss Velo einen gewissen Schub. «Wichtig ist für

uns die Hauptbotschaft «Gleichstellung von Velowegen mit Fuss- und Wanderwegen». Sie stützt die hohe Bedeutung, welche die Infrastruktur gerade in Bezug auf die nachhaltige Stärkung des Sommertourismus in der Schweiz hat», sagt Samuel Bangerter, Projektleiter Wirtschaftspolitik bei hotelleriesuisse.

Rentabel ...

Wie wichtig eine gute Infrastruktur für den Velotourismus ist, hat «Tourismus Monitor Schweiz 2017» gezeigt. Gemäss dieser grössten nationalen Gästebefragung liegen Velofahrerinnen und Velofahrern die gute Beschilderung, die deutliche Markierung und die Qualität der Wege besonders am Herzen.

Zenhäusern betont, dass gute Bedingungen für Feriengäste von vielen Faktoren abhängig sind. Dazu gehören beispielsweise gute Angebote für den Velotransport mit dem öffentlichen Verkehr oder Hotels, die auf die Bedürfnisse von Velofahrerinnen und Velofahrern ausgerichtet sind. Das ist nur möglich, wenn alle Beteiligten am selben Strick ziehen.

Weder der Schweizer Tourismus-Verband noch hotelleriesuisse verhehlen, dass in der Diskussion auch finanzielle Überlegungen mitspielen. Man schätzt, dass allein die Velotouren der in der Schweiz Wohnhaften einen Umsatz von über 350 Millionen Franken pro Jahr generieren. Gerade für klassische Wintersport-Destinationen ist der Sommertourismus ein zunehmend wichtiger Faktor, weil der Klimawandel für eine kürzere und unsichere Wintersaison sorgt. Um hier konkurrenzfähig zu sein, braucht es ein ganzheitliches Angebot, ist Bangerter überzeugt. «Ein Schwimmbad im Dorf und ein Wanderweg reichen nicht. Wir finden es deshalb gut, dass man mit dem Bundesbeschluss Velo die Rahmenbedingungen unter Wahrung föderalistischer Grundsätze verbessern kann,

ohne zu weitreichende Forderungen zu verankern», sagt er.

... und nachhaltig

Eine intakte Umwelt und Landschaft sind wichtige Faktoren für den Schweizer Tourismus. Damit insbesondere der Alpentourismus seine eigenen Grundlagen nicht noch weiter zerstört, braucht es ein Umdenken. «Es ist ein gutes Zeichen, dass sich nachhaltige touristische Angebote erhöhter Beliebtheit erfreuen», sagt Zenhäusern.

Diese Haltung teilt auch hotelleriesuisse. «Der Tourenvelo-Tourismus erfreut sich seit mehreren Jahren einer steigenden Popularität, E-Bike-Routen wie die Herzroute im Emmental sind beliebt. Sie sind eine gute Chance, um den Velotourismus im ländlichen Raum zu stärken. Es ist uns ein Anliegen, dass auch in den ländlichen Gebieten nachhaltig touristisch gewirtschaftet werden kann. Der Ausbau solcher Angebote kann hierfür einen wichtigen Beitrag leisten», sagt Bangerter. ■



Man schätzt, dass allein die Velotouren der in der Schweiz Wohnhaften einen Umsatz von über 350 Millionen Franken generieren.

Freipass Klausen Prigel

Jedes Wochenende im Sommer einen Strassenpass für den motorisierten Verkehr sperren – was der Verein Freipass seit über zehn Jahren fordert, wird langsam, aber sicher zu einem breiten Konsens. Davon zeugt auch das Engagement von Schweiz Tourismus mit der Veranstaltungsreihe «Ride the Alps», die momentan rund zehn autofreie Tage auf Schweizer Passstrassen umfasst. Den Abschluss der laufenden Saison macht am 22. und 23. September Freipass Klausen Prigel – zum letzten Mal unter dem bewährten Titel.

Weitere Informationen finden Sie unter www.ridethealps.ch