

Sachdokumentation:

Signatur: DS 1510

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1510



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Bern, 23. August 2018

Allianz Bundesbeschluss Velo JA – Redetexte

Einen Monat vor der Volksabstimmung am 23. September 2018 lanciert das überparteiliche Komitee Bundesbeschluss Velo JA am 23. August mit einer Medienkonferenz die Abstimmungskampagne.

Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Medienkonferenz:

- **Matthias Aebischer**, Nationalrat SP und Präsident Pro Velo Schweiz
- **Thierry Burkart**, Nationalrat FDP und Vizepräsident TCS Schweiz
- **Lisa Mazzone**, Nationalrätin Grüne
- **Thomas Ammann**, Nationalrat CVP
- **Rosmarie Quadranti**, Nationalrätin BDP
- **Jürg Grossen**, Präsident Grünliberale Schweiz, Nationalrat GLP

Redetexte (es gilt das gesprochene Wort):

Matthias Aebischer, Nationalrat SP und Präsident Pro Velo Schweiz

“Wir vom Initiativkomitee finden, dass das Velo in die Bundesverfassung gehört. Bereits in der Verfassung sind die Fuss- und Wanderwegnetze – seit mehr als 30 Jahren. Auch sie kamen dank einer Volksinitiative, respektive dank eines Gegenvorschlags in die Bundesverfassung. Geändert hat sich seither, dass alle Gemeinden sowie alle Planerinnen und Planer bei ihren Überlegungen betreffend Verkehr nicht nur aufzeigen, wo die Autos durchfahren, sondern auch überlegen, wo die Fussgängerinnen und Fussgänger durchlaufen. Das Ziel unserer Initiative war, dies nun auch für die Velos zu erreichen. Diese Idee hat der Bundesrat in seinem Gegenvorschlag gutgeheissen. Gerne hätten wir aus der aktuellen „kann“-Formulierung in der Verfassung eine „muss“-Formulierung gemacht. Der Bundesrat möchte bei einer „kann“-Formulierung bleiben. Das ist der einzige Unterschied. Da der Gegenvorschlag in den Parlamenten eine sehr breite Mehrheit gefunden hat, haben wir uns von der Trägerschaft dann entschieden, die Initiative zurückzuziehen.

Das Wichtigste für uns ist, dass das Velo in die Verfassung kommt. Warum ist das wichtig?

Es gibt zwar heute viele Gemeinden, wie zum Beispiel hier die Stadt Bern, die sich nebst dem motorisierten Individualverkehr MIV und den Fussgängerinnen und Fussgängern auch um die Velos kümmern. Das muss in der Schweiz jedoch zum Standard werden. Und gerade deshalb ist es wichtig, dass das Velo in der Verfassung auf dieselbe Stufe gehoben wird. In der Schweiz geben 8 Prozent der Leute an, regelmässig das Velo zu benutzen. In Dänemark zum Beispiel sind es mit 23 Prozent dreimal mehr, in den Niederlanden mit 36 Prozent gar



viermal mehr. Wir müssen besser werden. Gute Velowegnetze tragen dazu bei. Sie erhöhen zudem die Sicherheit nicht nur für die Velofahrerinnen und Velofahrer sondern auch für die Autofahrerinnen und Autofahrer sowie die Fussgängerinnen und Fussgänger. Miteinander statt gegeneinander muss die Devise der Zukunft sein. Deshalb ist das Ja-Komitee auch so breit abgestützt.“

Thierry Burkart, Nationalrat FDP und Vizepräsident TCS Schweiz

„Ich unterstütze den Bundesbeschluss Velo aus drei Gründen:

Keine einseitige Veloförderung: Das Parlament hat zu Recht auf eine einseitige Veloförderung auf Kosten anderer Verkehrsmittel verzichtet. So setzt der Bundesbeschluss Velo beim heutigen Fuss- und Wanderwege-Artikel unserer Bundesverfassung an und ergänzt diesen mit einer Bestimmung über das Velo. Ziel ist es, die Entwicklung eines qualitativ guten Netzes in der ganzen Schweiz zu fördern. Wichtig ist, dass jeder Verkehrsteilnehmer das Verkehrsmittel wählen kann, das seinen Bedürfnissen am besten entspricht, und dass der stets wachsenden Nachfrage nach Mobilität effizient begegnet wird. Damit das Fahrrad seine Rolle als Verkehrsmittel umfassend spielen kann und um der überall wachsenden Nachfrage nach Mobilität zu genügen, muss ihm ein Infrastrukturnetz angeboten werden, welches das Angebot anderer Verkehrsmittel ergänzt.

Damit sind wir bei meinem zweiten Grund für ein Ja: Der Verkehrsentflechtung. In den Agglomerationen müssen die Hauptverkehrsachsen einen flüssigen Austausch zwischen Zentrum und Peripherie sicherstellen – vorrangig für den ÖV und den motorisierten Privatverkehr. Indem wir den Verkehr entflechten und den Langsamverkehr auf den Nebenstrassen privilegieren, erhalten wir nicht nur die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen, sondern können sie sogar noch steigern. Solche Lösungen können mit relativ geringem Aufwand realisiert werden, da keine grösseren Infrastrukturmassnahmen notwendig sind. Zudem wird die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel erhalten, möglicherweise sogar gesteigert.

Nicht zuletzt führt eine Verkehrsentflechtung auch zu mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Mit dem Bundesbeschluss Velo kann die Entflechtung der Verkehrsströme vorangetrieben werden. Dieser Ausbau trägt mit Gewissheit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Abschliessend: Der Bundesbeschluss Velo trägt der zunehmenden Bedeutung des Velos Rechnung, ohne dass der Bund das Velo auf Kosten anderer Verkehrsmittel fördert. Der Bundesbeschluss leistet einen Beitrag an die Entflechtung des Verkehrs und hilft so, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Daher unterstützt eine breite partei- und verbandsübergreifende Koalition diesen Bundesbeschluss.“



Lisa Mazzone, conseillère nationale (Les Verts)

L'urgence climatique s'est fait ressentir une nouvelle fois cet été, avec une sécheresse aux conséquences et aux coûts importants, qui a marqué nos quotidiens. Les transports sont responsables d'un tiers des émissions de CO2 de la Suisse et n'atteignent pas les objectifs de réduction intermédiaires fixés dans la loi. Grâce à l'Accord de Paris sur le climat et à sa ratification par le parlement, nous avons un objectif : diviser par deux nos émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Mais ce n'est pas tout de l'affirmer, encore faut-il y parvenir. Pour cela, la mobilité doit évoluer et « l'arrêté fédéral vélo » y contribue.

Lors de chaque inauguration de piste cyclable, de nouvelles personnes optent pour le vélo pour leurs déplacements quotidiens et de loisirs. En offrant des infrastructures sûres et attrayantes aux cyclistes et aux piétons, on développe l'utilisation de ces modes de transport et l'on fait un pas important vers la protection du climat et de l'environnement. Grâce à l'introduction du vélo dans la Constitution, on applique ainsi aux vélos la recette qui a fait ses preuves pour les piétons.

À côté de l'enjeu climatique, l'aménagement du territoire est aussi un défi. Dans un pays dense comme la Suisse, la place est précieuse. La mobilité cycliste prend peu de place dans les villes et les agglomérations et est une partie de la solution. Protéger l'environnement, c'est aussi améliorer notre cadre de vie. Le vélo en est une bonne démonstration, puisqu'il apporte des réponses aux pollutions sonores et de l'air là où des enfants grandissent et la population vit et dort. Notre santé en bénéficie : moins de bruit, un air plus sain, plus de sécurité et plus d'activité physique. Ces avantages réduisent aussi les coûts de santé publique et profitent à la société dans son ensemble.

Le vélo comme pièce clef du puzzle climatique en Suisse ? Certainement. Le soutien déterminé de nombreuses associations environnementales à l'arrêté fédéral vélo le prouve : Pro Natura, la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du territoire, l'ATE, le WWF, l'alliance climatique, Habitat durable, la fondation énergie suisse, pour n'en citer que quelques-unes. Et l'engagement de la gauche depuis toujours en faveur de la petite reine ne fait pas mentir cette affirmation. Le vélo a un rôle à jouer dans notre système de mobilité. Comme la marche, il a sa place dans la Constitution.

Thomas Ammann, Nationalrat CVP

„Kantone und Gemeinden sind und bleiben für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Fuss-, Wander- und Velowegnetze zuständig. Die Arbeit wird da erledigt, wo es Sinn macht. Der Bund übernimmt aber neu auch bei den Velowegen eine koordinierende und vollzugsunterstützende Rolle. Das verbessert die Qualität aller Netze und spart Zeit und Kosten.



Der Bund unterstützt Kantone und Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Verbänden „Schweizer Wanderwege“ und „Fussverkehr Schweiz“ sowie der Stiftung SchweizMobil. Er tut dies mit Analysen, Planungstools, der Entwicklung von Standards zu Qualität und Sicherheit, Beratungs- sowie Aus- und Weiterbildungsangeboten. Fuss- und Wanderwege sind schon lange in der Bundesverfassung verankert – deshalb die Koordination. Das hat sich bewährt. Nun sollen die Velowege gleich behandelt werden.

Und er tut dies moderat: Dem Bund entsteht durch die Aufwertung des Veloverkehrs und die für ihn damit verbundenen Arbeiten ein zusätzlicher Personalaufwand von ca. 1,5 Stellen und Kosten von voraussichtlich rund 1,8 Millionen Franken pro Jahr. Dieser Aufwand wird innerhalb des Budgets des Bundesamts für Strassen (ASTRA) aufgefangen.

Rosmarie Quadranti, Nationalrätin BDP

Velo fahren ist gesund, doch nur, wenn man sicher ist. Sicher in der Bedienung des Velos, sich an Regeln hält. Denn leider ist der Veloverkehr der einzige Bereich, in dem in den letzten Jahren die Zahlen der bei einem Unfall getöteten oder verletzten Personen gestiegen sind. Durch die zunehmende Verbreitung der Elektrovelos gab es bis jetzt zwar nicht mehr statistisch erfasste Unfälle, hingegen nahm die Zahl der verletzten und getöteten Personen stark zu, da höhere Geschwindigkeiten möglich sind. Oft wird das Tempo unterschätzt, das dank der elektrischen Tretunterstützung erreicht werden kann. Bei einem nicht unerheblichen Teil der Unfälle von Velofahrenden sind aber andere Verkehrsteilnehmende beteiligt.

Das macht betroffen, das bringt viel Leid. Doch es gibt Möglichkeiten, die Unfallzahl reduzieren zu helfen. Deshalb lautet das Motto der Kampagne für den Bundesbeschluss auch „Sicher! Sinnvoll!“. Allein der Sicherheitsaspekt durch ein optimiertes Velowegnetz genügt, um überzeugt Ja zu sagen. Und wenn man eine gute Infrastruktur hat, was Qualität und Quantität anbelangt, dann ist Velofahren auch sicher gesund. Deshalb sind sich auch Diabetesschweiz, Krebsliga Schweiz, Public Health Schweiz, Schweizerische Gesellschaft für Pädiatrie und alle relevanten Verkehrsverbände einig: Das Velo ergänzt nicht nur unser Mobilitätssystem, es ist auch ein Faktor für die Gesundheit.

Und da Velofahren zu einer der beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz zählt, wird auch Geld umgesetzt. Velofahren (Touren etc.) sind beliebt und ein wichtiger Pfeiler des Sommertourismus in der Schweiz. Doch damit der Velotourismus weiter wächst, muss die Infrastruktur ausgebaut werden und qualitativ hochstehend sein. Einheimische wie Gäste haben ein grosses Bedürfnis nach attraktiven und sicheren Velorouten sowie nach einem dichten und effizienten Verkehrsnetz. Hier soll der Bund koordinierend und unterstützend wirken. Sie sehen: es ist sicher und sinnvoll, zum Bundesbeschluss Velo ja zu sagen.



Jürg Grossen, Präsident Grünliberale Schweiz

„Velofahren zählt zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz. Wenn hotelleriesuisse, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB), der Gemeindeverband, der Schweizer Tourismus-Verband und Swiss Cycling in die gleiche Richtung ziehen, dann ist das ausserordentlich. Dazu kommen zahlreiche Sportler: Fabian Cancellara, Jolanda Neff, Nino Schurter – sie alle stehen voll und ganz hinter dem Bundesbeschluss Velo. Warum? Weil dieser Bundesbeschluss ein wichtiges Zeichen für den Radsport und für den Tourismus setzt. Und dies obwohl das Velowegnetz vielerorts „noch“ zu wünschen übriglässt und mit vielen anderen Velo-Ländern leider nicht mithalten kann.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Rund die Hälfte der Schweizer Wohnbevölkerung fährt Velo, Rennvelo oder Mountainbike, Tendenz steigend. Dies ist aus gesundheitlicher und sportlicher Sicht erfreulich. Dazu kommt die starke Zunahme von E-Bikes. Das freut mich als Präsident von Swiss eMobility, dem Elektromobilitätsverband, gleich doppelt. Mehr E-Bikes führen einerseits zu mehr Veloverkehr; andererseits werden Autofahrten substituiert. Ein attraktives und sicheres Velowegnetz ist für die Fortführung dieser Entwicklung eine zentrale Voraussetzung.

Der Veloverkehr ist auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Angesichts kürzerer und schneeärmerer Winter sowie der laufend steigenden Schneegrenze gewinnt das Mountainbiking für die Tourismusorte an Bedeutung. Wer in den Agglomerationen ganz selbstverständlich das Velo nutzt, steigt auch in der Freizeit eher auf das Bike oder auf das Tourenvelo. Die Bikerinnen und Biker helfen, Bahnen, Gastronomie und Servicegeschäfte besser auszulasten. Das ist ein nachhaltigeres und wirkungsvolleres Investment als direkte Subventionen an den Tourismus.

Sowohl Einheimische wie Gäste haben ein grosses Bedürfnis nach attraktiven und sicheren Velorouten, welche vom übrigen Verkehr getrennt sind und flächendeckend effiziente Verbindungen ermöglichen. Velowege bieten in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, den Bergbahnen und unserem ausgezeichneten Netz an Wanderwegen ein sehr attraktives Verkehrssystem. Die Schweiz steht hier im direkten Wettbewerb zu den Nachbarländern. Wenn wir schon beim Preisniveau nicht mithalten können, dann sollten wir alles unternehmen, um wenigstens bei der Infrastruktur vorne mitzumischen. Ich sage deshalb überzeugt JA zum Bundesbeschluss Velo.“



Allianz Bundesbeschluss Velo JA – Zitate Parlamentarier

Matthias Aebischer, Nationalrat SP, Präsident Pro Velo Schweiz

„Dank dem Bundesbeschluss Velo verbessert sich die Mobilität in der Schweiz. Ein JA bringt für alle Verkehrsteilnehmer einen Nutzen.“

„Der Verfassungsartikel zum Fuss- und Wanderwegnetz hat die Planung schon vor 40 Jahren sichtbar verbessert. Es ist wirklich Zeit, dass jetzt auch das Velowegnetz profitiert.“

Thierry Burkart, Nationalrat FDP, Vizepräsident TCS

„Der TCS steht für ein umfassendes Mobilitätsverständnis. Der Bundesbeschluss Velo passt dazu.“

„Der Bundesbeschluss Velo ermöglicht es, die verschiedenen Verkehrsströme besser zu trennen. Sicherheit und Verkehrsfluss profitieren.“

Lisa Mazzone, Nationalrätin Grüne, Mitglied Zentralvorstand VCS

„Ein Schritt vorwärts in der Schweizer Klimapolitik.“

„Wenn wir unser Klima schützen wollen, muss die Veloinfrastruktur ausgebaut werden.“

Thomas Ammann, Nationalrat CVP

„Der Bundesbeschluss Velo gibt dem Bund eine koordinierende Rolle. Das verbessert die Qualität aller Netze und spart Zeit und Kosten. Nicht mehr und nicht weniger.“

„Die Aktivitäten von Gemeinden, Kantonen und Bund ergänzen sich. Die Arbeit wird da erledigt, wo es Sinn macht. Gemeinden und Kantone bleiben zuständig.“

Rosmarie Quadranti, Nationalrätin BDP

„Alleine der Sicherheitsaspekt durch ein optimiertes Velowegnetz genügt, um überzeugt Ja zu sagen.“

„Velofahren in der Schweiz ist noch zu gefährlich, oft mühsam und wenig attraktiv in Alltag und Freizeit. Der Bundesbeschluss Velo bringt eine notwendige Verbesserung.“



Jürg Grossen, Nationalrat und Parteipräsident GLP

„Wer im Alltag das Velo nutzt, steigt auch in der Freizeit eher auf das Bike. Die Bikerinnen und Biker helfen, Bahnen, Gastronomie und Servicegeschäfte besser auszulasten. Das ist ein nachhaltigeres Investment als direkte Subventionen an den Tourismus.“

„Velowege bieten zusammen mit dem öffentlichen Verkehr, den Bergbahnen und dem Wanderwegnetz ein sehr attraktives Verkehrssystem. Dabei steht die Schweiz im direkten Wettbewerb zu den Nachbarländern. Wenn wir schon beim Preisniveau nicht mithalten können, dann sollten wir alles unternehmen, um wenigstens bei der Infrastruktur vorne mitzumischen.“

Nik Gugger, Nationalrat EVP

„Vom Ausbau der Velowege profitieren wir alle: Mehr Sicherheit für Velofahrende, spürbare Entlastung des Verkehrs sowie energieeffiziente Mobilität und weniger Verbauung für unsere Umwelt.“

Der Bundesbeschluss Velo stellt die Velowegnetze den Fuss- und Wanderwegnetzen gleich, indem der Artikel 88 der Bundesverfassung „Fuss- und Wanderwege“ durch das Velo ergänzt wird. Der Bund kann so Grundsätze für die Anlage und Erhaltung auch von Velowegnetzen definieren und Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung unterstützen. Die Verfassungsänderung muss von Volk und Ständen an einer Abstimmung angenommen werden. Das Pro-Komitee „Bundesbeschluss Velo“ wird getragen von Organisationen aus den Bereichen Tourismus, Gesundheit, Sport, Verkehr, Wirtschaft und Umwelt sowie Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus allen politischen Lagern.



Allianz Bundesbeschluss Velo JA – Praxisbeispiele aus den Regionen

Matthias Aebischer: Stadt Bern (Schwerpunkt: Vorher-Nachher, Rahmen)



Bern: Die vom Gemeinderat beschlossene Velo-Offensive hat zum Ziel, den Veloanteil am Gesamtverkehr von 11 Prozent (Stand: 2010) bis 2030 auf 20 Prozent zu erhöhen. Die meisten Massnahmen – auch die Velo-Haupttrouten – finanziert die Stadt über die eigene Spezialfinanzierung gemäss Reglement "Förderung des Fuss und Veloverkehrs" (Finanzkompetenz Gemeinderat oder Parlament). Grosse Infrastrukturprojekte (etwa die Verbindung Breitenrain-Länggasse) benötigen Gelder des Kantons und/oder aus dem Agglomerationsfonds des Bundes.

Wenn der Bund künftig Grundsätze festlegen kann, dann werden die Städte in der Schweiz mit gleichen Ellen messen, wenn es um die Planung und Umsetzung von Veloförder-Massnahmen geht.

Konkret: Velo-Haupttroute Wankdorf – Bahnhof. Breite Radstreifen, teilweise rot eingefärbt, im Gefälle zusammen mit dem Bus. Optimierung der Ampelsteuerung.

Thierry Burkart: Baden AG (Schwerpunkt: Verkehrsentflechtung, Sicherheit)



Aarau: Die neue Lindenholzbrücke beim Bahnhof Aarau (42 m lang, seit 2016) wurde auf ein bestehendes, altes Fundament gestellt. Sie stellt die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem neuen Quartier Torfeld Nord her. Velofahrende können dank dieser Brücke zwei grosse Kreuzungen umfahren.

Noch fehlen die Anschlüsse. Ähnlich wie in Genf hat man vorerst gebaut, was a) rasch finanzierbar und b) ohne grossen Widerstand realisierbar war. Für die Folgeprojekte, nämlich die sicheren und nützlichen Anschlüsse, braucht es nun einen schlüssigen Plan, eine gute Koordination, einheitliche Vorstellungen und verbindliche Vorgaben. Zu gewissen Kriterien gibt es Normen, die aber nicht rechtsverbindlich sind und unterschiedlich angewandt werden. Der Bundesbeschluss Velo wird dazu beitragen, Planungen und damit auch das Endergebnis, also die sichere und attraktive Velo-Infrastruktur, zu verbessern.

Lisa Mazzone : Genève (Focus : environnement, climat)



Genève : Voie verte de la Gare d'Annemasse à la Gare des Eaux-Vives (3,6 km, ouverte au printemps 2018). Il s'agit d'un sous-produit de la nouvelle ligne ferroviaire suburbaine CEVA d'Annemasse à Genève-Cornavin. L'ancienne ligne de chemin de fer a été convertie en une piste cyclable combinée : asphaltée pour les bicyclettes et non asphaltée pour les piétons.

Un petit bout fait encore défaut et certaines connexions manquent encore. Néanmoins, cette nouvelle Voie verte est déjà une alternative sûre et attrayante à la route principale très fréquentée. Le trafic cycliste a visiblement augmenté.

La partie facile a été construite – les suivantes seront moins aisées ! Les communes, le canton, la Confédération et les propriétaires fonciers négocieront probablement longtemps et durement pour la suite des opérations. Grâce à l'arrêté fédéral sur le vélo, les cantons et les communes pourront procéder selon des recommandations et des normes unifiées et prometteuses.

Thomas Ammann: Au SG (Schwerpunkt: Bundesebene - Gemeindeebene)



St. Galler Rheintal, Au. Das einzige schlechte Beispiel in dieser Serie befindet sich bezeichnenderweise an einer Autobahn-Ausfahrt, wo die Abgrenzung hinsichtlich Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden am schwierigsten ist. Jede Verwaltungsebene hat ihre eigenen Standards und Definitionen zur idealen (sprich: sicheren, attraktiven)

Veloführung.

Die hier sichtbare gelbe Linie (Radstreifen) stiftet Unsicherheit und verleitet zu falschem und gefährlichem Verhalten (richtig wäre: Velos wechseln VOR der Kreiseinfahrt in die Fahrbahnmitte, um IM Kreisel nicht überholt und abgedrängt zu werden). Welchen Zweck die grüne Velo-Ampel hier hat, ist unverständlich.

Veloförderung erschöpft sich heute zum Teil im Aufmalen von gelben Markierungen. Mit dem Bundesbeschluss Velo erhalten sichere und direkte Veloverbindungen eine höhere Qualität.

Rosmarie Quadranti: Volketswil ZH (Schwerpunkt: Gesundheit)



Beispiel Volketswil: Wenn der Bus alle 30 Minuten fährt wie hier, dann kann und soll die Busspur auch für Velos offen sein. Das muss aber entsprechend markiert und kommuniziert werden, ansonsten herrscht Verunsicherung und Velofahrende, die sich korrekt verhalten, werden von anderen Verkehrsteilnehmenden beschimpft. Bei einer sehr hohen Busfrequenz (ein Bus alle paar Minuten) ist die Veloführung auf dem Busstreifen gefährlich – sowohl für

Bus- wie für Velofahrende.

Es liegt heute an den lokalen Planungsbehörden, zu entscheiden, welche Lösung fallweise die beste ist. Zu gewissen Kriterien gibt es Normen, zu anderen nicht. Normen sind nicht rechtsverbindlich und werden nicht immer gleich seriös angewandt.

Jürg Grossen: Berner Oberland (Schwerpunkt: Tourismus, E-Bike)



E-Bike: Das E-Bike hat den Velotourismus in den letzten Jahren gestärkt (u.a. Herzroute Nr. 99 vom Léman an den Bodensee mit Miet- und Ladestationen). Das E-Bike hat ein noch ein grösseres Potenzial: Argumente, die heute noch gegen das Velo als Alltagsverkehrsmittel sprechen (Steigungen, Schwitzen, lange Distanzen), kann das E-Bike neutralisieren. Im Mittelland, wo im

Winter nur an wenigen Tagen Schnee auf der Strasse liegt, kann das E-Bike für Arbeitswege bis 15 km ganzjährig verwendet werden.

Schweizer Produzenten waren Pioniere im E-Bike-Bau, heute verkauft jede Velomarkte E-Modelle. Die Verkaufszahlen für E-Bikes 2016 – 2017 in der Schweiz sind eindrucklich: +16 Prozent, 90'000 total oder ein Viertel aller verkauften Neuvelos.

Im Agglomerationsverkehr können schnelle E-Bikes (bis 45 km/h) auf der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr mitfahren. Müssen sie einen schmalen Radstreifen oder Radweg mit langsamen Velos teilen, kommt es zu heiklen Überholmanövern. Heute gibt es dafür noch keine praktikable Lösung; doch mit dem Bundesbeschluss Velo wird sich dies ändern.