

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Per E-Mail: [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

17. November 2016

**Stellungnahme zum Bundesbeschluss über Velowege sowie Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, zum direkten Gegenentwurf zur Veloinitiative Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelunternehmen. Wir setzen uns für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen als zentralen Standortfaktor für die Schweizer Volkswirtschaft ein. Wir erlauben uns daher, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen.

economiesuisse setzt sich für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und das effiziente Zusammenspiel aller Verkehrsträger und -mittel gemäss ihren Stärken und Schwächen ein. Die bestehende, föderale Kompetenzordnung berücksichtigt die unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel für den nationalen, regionalen und lokalen Verkehr. Der Veloverkehr hat lokalen und regionalen Charakter und ist deshalb zu Recht Sache der Kantone und Gemeinden. Der Bund fokussiert in seiner Verkehrspolitik auf Infrastrukturen nationaler Bedeutung. Die Velo-Initiative und der direkte Gegenentwurf stellen die bestehende und gut funktionierende Kompetenzordnung im Bereich der Velowege unnötigerweise in Frage. **economiesuisse lehnt deshalb die Initiative wie auch den direkten Gegenvorschlag ab.** Unsere Haltung beruht auf nachfolgenden Überlegungen.

*Kantone und Gemeinden entwickelt Velowegnetz weiter*

In einer Gesamtbetrachtung hat auch das Velo als Verkehrsmittel seine Berechtigung, insbesondere im Lokalverkehr in dichtbesiedelten Städten und Agglomerationen, wo das Velo seine Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln (Flexibilität, Individualität, Schnelligkeit, Umfahrung von Staus etc.) ausspielen kann. Nichtsdestotrotz ist die nationale Bedeutung des Veloverkehrs bezüglich Verkehrsleistung und volkswirtschaftlicher Bedeutung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen

Verkehr stark zu relativieren. Der motorisierte Individualverkehr vereint rund 75% der Verkehrsleistung auf sich, der öffentliche Verkehr ca. 19%. Auf den Veloverkehr entfallen zwischen 1-2%. Die verbleibenden ca. 5% sind Fussverkehr (BFS, Verkehrsleistung im Personenverkehr).

Aus Sicht von *economiesuisse* verfügt der Veloverkehr heute bereits über gute Infrastrukturen. Kantone und Gemeinden, welche heute für Planung, Bau und Unterhalt von Velowegen zuständig sind, sorgen für die Bereitstellung und Weiterentwicklung von Infrastrukturen für den Veloverkehr. Sie leisten damit einen Beitrag an die attraktive Gestaltung der jeweiligen Wohn-, Arbeits- und Lebensräume.

Daneben verfügt der Veloverkehr mit dem Netzwerk SchweizMobil bereits heute über eine nationale Koordinationsplattform, insbesondere für den Freizeitverkehr und den Tourismus. Was den Pendlerverkehr betrifft, der nur lokalen und regionalen Charakter hat, sehen wir keinen Bedarf für eine nationale Koordinationsfunktion. Direkt betroffene Kantone und Gemeinden kennen die Bedürfnisse ihrer Velo-Pendler am besten und können lokal massgeschneiderte Lösungen erarbeiten. Eine Grundsatzgesetzgebung des Bundes könnte einer raschen und sachdienlichen Lösung von lokal sehr unterschiedlichen Problemen entgegen wirken.

*economiesuisse lehnt die Initiative wie auch den direkten Gegenentwurf ab*

*economiesuisse* sieht keinen Bedarf für eine Grundsatzgesetzgebung für den Veloverkehr auf Bundesebene. Die bestehende Kompetenzordnung funktioniert gemäss unserer Einschätzung gut. Beide Vorlagen stellen einen unnötigen Eingriff in die bestehende Aufgabenteilung gemäss Subsidiaritätsprinzip dar. Daher lehnt *economiesuisse* sowohl die Initiative als auch den direkten Gegenentwurf des Bundesrates ab.

Der Bund soll sich im Rahmen der bestehenden Kompetenzen in erster Linie auf Unterhalt, Betrieb und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung konzentrieren. Dabei ist insbesondere auf die Schaffung zusätzlicher Verkehrsleistung bzw. auf die kosteneffiziente Engpassbeseitigung Wert zu legen. Mit den Agglomerationsprogrammen verfügt der Bund bereits heute über ein Gefäss zur Unterstützung von Kantonen und Gemeinden bei der Abwicklung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse.

Neben diesen grundsätzlichen, staatspolitischen Bedenken lehnen wir beide Vorlagen auch ab, weil sie beim Bund zu einem unnötigen finanziellen Mehraufwand führen würden. Leider lassen die dazugehörigen Angaben im erläuternden Bericht keine abschliessende Kostenschätzung zu. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass bei Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlags auch auf Seiten der Kantone und Gemeinden administrative Mehrkosten entstehen, denen kein Zusatznutzen gegenüber steht.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Projektleiter Infrastrukturen