



ZWISCHENBILANZ ZUR UMSETZUNG DES VELOWEG- GESETZES IN DEN KANTONEN

*Bericht zur Planungshalbzeit
Juli 2025*

IMPRESSUM

Zwischenbilanz zur Umsetzung des Veloweggesetzes in den Kantonen

Bericht zur Planungshalbzeit
Juli 2025

Bild Titelseite

Rückfahrt nach der Einreichung der
Velo-Initiative im März 2016

© Nelly Jaggy

Bild Rückseite

Unterschriftenschachteln bei der Einreichung
der Velo-Initiative im März 2016

©Nelly Jaggi

Herausgeberin

Pro Velo Schweiz
Birkenweg 61
3013 Bern
pro-velo.ch

Projektteam

Raffaella Hanauer, Autorin (Pro Velo Schweiz)
Christoph Merkli (Pro Velo Schweiz)
Matthias Setz (Ecoplan)
Elilan Rasaiah (Ecoplan)
René Neuenschwander (Ecoplan)

Layout

typisch.ch
Bern/Biel

INHALTSVERZEICHNIS

1	MANAGEMENT SUMMARY	4
2	EINLEITUNG	5
3	POLITISCHER UND RECHTLICHER KONTEXT	6
4	VOLLZUGSMESSUNG DES VWG	8
5	ANALYSE DER EINZELNEN FRAGEN	10
5.1	Datengrundlagen und methodische Vorbemerkungen	10
5.2	Velofachstellen	13
5.3	Gesetzliche Grundlagen	13
5.4	Velowegnetze	15
5.5	Geodaten	16
6	ANALYSE VON ACHT KANTONALEN BEISPIELEN	18
7	FAZIT	21
8	ANHANG A: AGGREGIERTE ANTWORTEN AUF DIE EINBEZOGENEN FRAGEN	23
9	ANHANG B: NICHT VERWENDETE INFORMATIONEN	24
10	ANHANG C: KANTONALE BEISPIELE	25
10.1	Kanton Bern	25
10.2	Kanton Freiburg	25
10.3	Kanton Schwyz	26
10.4	Kanton Glarus	26
10.5	Kanton Graubünden	27
10.6	Kanton Zürich	28
10.7	Kanton Schaffhausen	29
10.8	Kanton Wallis	30

1 MANAGEMENT SUMMARY

Das Veloweggesetz (VWG) ist seit 2023 in Kraft und verpflichtet die Kantone, bis Ende 2027 durchgehende und sichere Velowegnetze zu planen und bis Ende 2042 zu bauen. Auf Basis von öffentlich zugänglichen Informationen, die das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusammentragen liess, hat Pro Velo Schweiz den Umsetzungsstand zu vier zentralen Aufgaben untersucht, die für die Kantone aus dem VWG resultieren: Die Bezeichnung und Aufgabendefinition von **Fachstellen**, die Anpassung **gesetzlicher Grundlagen**, die Genehmigung von **Netzplanungen** und die Abgabe von **Geodaten** an den Bund. Die Analyse zeigt: Eine grosse Mehrheit der Kantone arbeitet aktiv an der Umsetzung des Gesetzes. So geben beispielsweise rund 90 % der Kantone an, ihre Velowegnetzplanung für den Alltagsverkehr fristgerecht bis Ende 2027 abzuschliessen. Auch bei der Bezeichnung von Fachstellen und bei gesetzlichen Anpassungen ist viel Bewegung erkennbar. Handlungsbedarf besteht dagegen insbesondere bei den Geodaten, die für Monitoring, Landeskarten und die Entwicklung von Applikationen zentral sind.

Eine vertiefte Analyse anhand von **acht Kantonsbeispielen** verdeutlicht darüber hinaus, dass die Herangehensweise der Kantone unterschiedlich ist und von den kantonalen Ausgangslagen beeinflusst wird. Es lässt sich erkennen, dass Kantone, die bereits vor dem Inkrafttreten des VWG Velowegnetze planen oder Gesetze angepasst haben, heute in der Tendenz weiter sind. Die Umsetzung des VWG in den Kantonen ist zudem mehrschichtig und heterogen: Auch weitere, nicht in der Befragung thematisierte Aspekte wie die Arbeitsteilung zwischen den Kantonen, Gemeinden und Regionen, die Inhalte der Netzplanungen oder Gesetze sowie der Planungsstand für die Umsetzung der Netzpläne variieren.

Die untersuchten Selbsteinschätzungen der Kantone und die Betrachtung kantonaler Beispiele zeigen: Das VWG hat in der Schweiz politisch wie fachlich eine beachtliche Dynamik ausgelöst. Es liegt nun an den Kantonen und dem Bund, diese Dynamik zu nutzen – damit aus Planungen rasch durchgehende und sichere Velowege werden und die **Frist zum Bau der Netze bis Ende 2042** eingehalten werden kann.

2 EINLEITUNG

Am 30. Juni 2025 ist die Hälfte der im Veloweggesetz (VWG) festgelegten fünfjährigen Planungsfrist erreicht. Dies nimmt Pro Velo Schweiz (PVCH) zum Anlass, erstmals eine Zwischenbilanz zum kantonalen Vollzug des Gesetzes zu ziehen. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie weit die Kantone in vier zentralen Bereichen vorangekommen sind und wie sie die Umsetzung des VWG angehen. Grundlage der Auswertung bilden ausgewählte, öffentlich zugängliche Daten aus einer Befragung bei den kantonalen Behörden von SchweizMobil im Auftrag des ASTRA, welche im Winter 2024 durchgeführt wurde. Die Zwischenbilanz fokussiert auf vier kantonale Aufgaben, die für die Umsetzung des VWG relevant sind: die Bezeichnung und Aufgabendefinition der Velofachstellen, gesetzliche Grundlagen, Netzplanungen und die Abgabe der Geodaten. Der Bericht gibt, gesondert nach den vier Aufgaben, Auskunft über den Planungsstand der Kantone und zeigt auf, ob und wie die Kantone an der Umsetzung des VWG arbeiten.

Ergänzend zur Auswertung der vier Aufgabebereiche wurden acht Kantone vertieft analysiert. Diese qualitative Vertiefung zeigt anhand konkreter Beispiele, wie unterschiedlich die Kantone bei der Umsetzung des VWG vorgehen. Dabei wird auch deutlich, wie stark gesetzliche Grundlagen, Netzplanung und Umsetzungsplanungen von Infrastrukturmassnahmen miteinander verknüpft sind. Die Erkenntnisse aus dieser Analyse ergänzen die quantitativen Auswertungen und fliessen in das Gesamtbild der Zwischenbilanz ein. Die Auswertung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Weitere für die Umsetzung des Gesetzes relevante Planungsgrundlagen wie zum Beispiel Standards für Velowege, Schwachstellenanalysen, Umsetzungsplanungen oder Finanzierungsinstrumente werden nicht im Detail vergleichend betrachtet, da hierzu noch keine über die Kantone hinweg vergleichbaren Informationen vorliegen. Auch die Qualität der umgesetzten Aufgaben kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht vergleichend untersucht werden, da dies erst nach Abschluss der Planungen angemessen erscheint. Die weiteren notwendigen kantonalen Planungsgrundlagen sowie die Qualität der Planungen könnten zu einem späteren Zeitpunkt, vorzugsweise nach Ablauf der Planungsfrist Ende 2027, Gegenstand von vertiefenden Analysen sein.

3 POLITISCHER UND RECHTLICHER KONTEXT

Das Veloweggesetz (VWG) bildet seit 2023 ein gesetzliches Fundament der Schweizer Velopolitik. Es basiert auf einem breiten politischen Konsens und regelt Aufgaben und Zuständigkeiten von Bund und Kantonen bei der Planung und Realisierung durchgehender, sicherer Velowegnetze.

Ursprung in der Velo-Initiative

Das VWG wurde durch den «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» (Bundesbeschluss Velo) ausgelöst. Diesen hat die Schweizer Stimmbevölkerung im Jahr 2018 mit 74 % Ja-Stimmen und in allen Kantonen deutlich angenommen. Er war ein direkter Gegenvorschlag zur 2015 lancierten Velo-Initiative von Pro Velo und weiteren Organisationen. Mit dem Bundesbeschluss Velo wurden Velowege in Art. 88 der Bundesverfassung verankert und damit rechtlich den Fuss- und Wanderwegen gleichgesetzt. Für die Umsetzung des Art. 88 in Bezug auf die Fuss- und Wanderwege ist seit 1985 das Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) in Kraft, welches die Kantone mit der Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen beauftragt. Das FWG diente als Vorlage für das VWG, die Gesetze sind einander bis auf wenige Details angeglichen. Das VWG trat am 1. Januar 2023 in Kraft, gilt als Meilenstein der Schweizer Velopolitik und bildet seither ein gesetzliches Fundament.

Aufgaben aus dem VWG an die Kantone

Das VWG¹ verpflichtet die Kantone, bis Ende 2027 durchgehende, sichere und attraktive Velowegnetze für Alltag und Freizeit mit einheitlichem Ausbaustandard zu planen und diese Netze bis Ende 2042 zu realisieren (Art. 5–6, Art. 19).

Dabei müssen sie qualitative Anforderungen erfüllen: Die Velowege müssen zusammenhängend, durchgehend, sicher, direkt, attraktiv und wo möglich und angebracht getrennt vom motorisierten Individualverkehr und Fussverkehr geführt werden. Zudem sollen die Netze angemessen dicht ausgestaltet sein und im Mindesten bestimmte für Alltag und Freizeit relevante Einrichtungen erschliessen (Art. 6). Nebst einer qualitativ hochstehenden Netzplanung und deren fristgerechten Umsetzung verlangt das VWG weitere Schritte: Die Kantone müssen unter anderem eine kantonale Velofachstelle bezeichnen (Art. 17) sowie Geodaten aufbereiten und an den Bund übermitteln (Art. 12). Auch sind eine Ersatzpflicht für Velowege (Art. 9), eine Beteiligungspflicht von interessierten Organisationen und Betroffenen an der Netzplanung (Art. 5 Abs. 3) sowie eine Koordinationspflicht der raumwirksamen Behörden untereinander (Art. 7) Teil des Gesetzes. Die Kantone sind zudem gemäss VWG zuständig für Anlage, Erhalt und Signalisation von Velowegen sowie die rechtliche Sicherung der öffentlichen Benutzung (Art. 8), zum Beispiel dort, wo sie über Privatwege führen. Übertragen die Kantone Aufgaben an die Gemeinden, müssen sie dafür sorgen, dass diese ausgeführt werden (Art. 5, Abs. 2), als ob der Kanton die Aufgaben selbst vollziehen würde.²



Abstimmungskampagne «Bundesbeschluss Velo» 2018
© Pro Velo

Aufgaben aus dem VWG an den Bund

Auch der Bund hat Aufgaben durch das VWG zugewiesen bekommen. Erfüllt der Bund seine Aufgaben gut, ermöglicht das den Kantonen, ihre eigenen Aufgaben besser erfüllen zu können: Er muss Rücksicht auf die Velowegnetze nehmen und auf Bundesinfrastruktur – wie Nationalstrassen 3. Klasse und Autobahnanschlüssen – qualitativ hochwertige Anlagen erstellen (Art. 13). Dies ist wichtig, damit die Velowege der Kantone nicht an jenen Stellen enden, wo der Einflussbereich des Bundes anfängt. Der Bund kann zudem die Kantone, Gemeinden und Dritte bei Planung, Anlage und Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen unterstützen, beispielsweise durch Bereitstellung von Grundlagen (Art. 14). Er muss zudem die Öffentlichkeit über die Bedeutung von Velowegnetzen sowie über Grundlagewissen in Bezug auf die Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen (Art. 15) informieren. Nationale Grundlagen für die Umsetzung des VWG sind für die Kantone eine wichtige Orientierungshilfe. Darüber hinaus schreibt das Gesetz dem Bund vor, harmonisierte Geodaten über die Qualität und Benützbarkeit von Velowegen zu publizieren und die Velowegnetze in den Landeskarten und Landschaftsmodellen abzubilden (Art. 15 Abs. 3–4). Dazu braucht es eine gute Zusammenarbeit und Koordination mit den Kantonen.



Am 1. März 2016 reichte Pro Velo zusammen mit weiteren Organisationen die Unterschriften zur Velo-Initiative ein.
© Nelly Jaggi



Nationalratssaal
© Parlamentsdienste/Franca Pedrazzetti

1 Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz). Fedlex, die Publikationsplattform des Bundesrechts. 2022: fedlex.admin.ch/eli/oc/2022/790/de (zuletzt abgerufen am 13.6.2025).

2 Schweizerische Eidgenossenschaft. 21.046, Botschaft zum Veloweggesetz. 2021, vgl. S. 17: fedlex.admin.ch/eli/fga/2021/1260/de (zuletzt abgerufen am 23.6.2025).

4 VOLLZUGS- MESSUNG DES VWG

Da das Gesetz den Kantonen eine Frist von fünf Jahren zur Erarbeitung und Genehmigung ihrer Netzpläne setzt, lassen sich die Umsetzungen in den Kantonen vor Ablauf dieser Frist Ende 2027 noch nicht abschliessend und erst zu einem späteren Zeitpunkt miteinander vergleichen.

Kantonale Unterschiede

Da die Kantone die vom VWG an sie übertragenen Aufgaben unter unterschiedlichen Ausgangslagen lösen müssen, sind auch ihre Vorgehensweisen unterschiedlich: Einige Kantone gehen zuerst die Netzpläne an, andere konzentrieren sich auf die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen, die Festlegung von Ressourcen oder Standards. Oftmals wird auch parallel an unterschiedlichen Aufgaben gearbeitet. Einzelne Kantone erarbeiten auch Gesamtvorlagen oder berichten umfassend über ihre Planungen aufgrund von kantonalen Volksinitiativen zum Ausbau der Veloinfrastruktur.³ Während die Kantone am Planen sind, können sie individualisiert und qualitativ betrachtet werden, was im Kapitel 7 dieses Berichts anhand von acht Beispielen gemacht wird.

Vollzugsmessung nach 2027

Erst nach 2027 wird ein umfassender Überblick über den Vollzug des VWG durch die Kantone möglich sein: Der Bundesrat hat hierzu in seiner Antwort auf eine Interpellation zur Umsetzung des VWG⁴ dargelegt, wie er den Stand der VWG-Umsetzung in den Kantonen messen will: Einerseits mittels des Geoportals des Bundes, welches zukünftig durch Attribute zu Qualität und Umsetzung des Velowegnetzes entlang der Planungsgrundsätze (Art. 6) ergänzt werden soll. Andererseits sollen die Kantone periodisch mittels Fragebogen zu rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen befragt werden. Vor Inkraftsetzung des VWG ist dies bereits zweimal geschehen (2017 und 2020), wobei die Fragen sich noch nicht am VWG orientierten. Eine dritte Erhebung wurde Ende 2024 von SchweizMobil im Auftrag des ASTRA durchgeführt. Dabei orientierten sich die Fragen mehrheitlich an den Aufgaben, die für die Kantone aus dem VWG resultieren. Die Informationen aus dieser Erhebung werden teilweise veröffentlicht und im vorliegenden Bericht verwendet. Sie beziehen sich jedoch nicht auf die Qualität der gelösten Aufgaben, sondern vielmehr auf das zeitliche Vorgehen der Kantone.



Velohauptroute Bern
© Pro Velo

Vollzugsmessung beim Fuss- und Wanderweggesetz

Beim seit 1985 bestehenden FWG, dem Schwester-gesetz des VWG, ist indessen eine qualitative Messung möglich. Diese wird ebenfalls mittels Fragebogen erhoben und zudem qualitativ ausgewertet. Auftragnehmer der Vollzugsmessung ist «Fussverkehr Schweiz». Es werden 31 Kriterien in sechs Umsetzungsbereichen abgefragt: Gesetzliche Grundlagen, Ausstattung der Fachstelle, Aufgaben der Fachstelle, Stand der Umsetzung, Qualität der kommunalen Fusswegnetzpläne und Fussverkehr in der kantonalen Planung. Die Vollzugsanalyse steht der Öffentlichkeit zur Verfügung.⁵

Die Messkriterien für das FWG machen im Grundsatz auch für eine spätere detaillierte Vollzugsmessung des VWG Sinn. Eine Vollzugsmessung des VWG könnte zudem durch eine Analyse von Geodaten angereichert werden, sobald harmonisierte Geodaten zur Verfügung stehen.

3 Bspw. im Kanton Zug oder Kanton Basel-Stadt: Verfassungsinitiative für ein sicheres, direktes und durchgehendes Veloverkehrsnetz im Kanton Zug bis 2030 (Zuger Velonetz-Initiative), kr-geschaeft.zug.ch/gast/geschaeft/2430 (zuletzt abgerufen am 13.6.2025); Kantonale Volksinitiative «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt»: grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaeft/200112056 (zuletzt abgerufen am 13.6.2025).

4 Stellungnahme des Bundesrates vom 6. November 2024 zur Interpellation von Ständerätin Marianne Maret (die Mitte), «Umsetzung des Veloweggesetzes». Eingereicht am 18.9.2024: parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20243896 (zuletzt abgerufen am 5.5.2025).

5 Vollzug des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege im Bereich Fussverkehr. Umsetzungsstand in den Kantonen. Dominik Bucheli, Pascal Regli. Bundesamt für Strassen ASTRA, Fussverkehr Schweiz. 2024.

5 ANALYSE DER EINZELNEN FRAGEN

Die vier ausgewählten Fragen werden in den nachfolgenden Kapiteln inhaltlich analysiert. Dafür wird vorgängig die Methodik erläutert. Danach wird bei jeder Frage zuerst auf die Relevanz der Frage in der Umsetzung des VWG eingegangen und anschliessend werden die Resultate dargestellt und diskutiert.

5.1 DATENGRUNDLAGEN UND METHODISCHE VORBEMERKUNGEN

Die vorliegende quantitative Analyse basiert auf der öffentlich zugänglichen Teilmenge der in der Interpellationsantwort⁶ vom Bundesrat erwähnten Erhebung aus den Jahr 2024 (November/Dezember). Den Velofachstellen der kantonalen Verwaltungen wurde dazu ein Online-Fragebogen mit insgesamt 25 Fragen vorgelegt. Antworten zu sieben dieser Fragen wurden öffentlich zugänglich gemacht (Fragen 3, 4, 9, 10, 12, 13, 18).⁷ Welche Antworten auf die Fragen öffentlich werden, war für die Verwaltungen erkennbar.

Auswahl der Fragen

Für diese Zwischenbilanz wurden vier dieser sieben Fragen untersucht. Diese decken zentrale Themenbereiche ab: Velofachstelle (Frage 3), gesetzliche Anpassungen (Frage 10), Netzplanung (Frage 13) und Geodaten (Frage 18). Die Struktur der ausgewählten Daten sowie die genaue Definition der Antwortoptionen pro Frage sind in der Tabelle rechts dargestellt. Die Begründung der Auswahl der Fragen, die fachliche Einordnung sowie die Analyse der vier Fragen erfolgt detailliert und pro Frage gesondert in den nachfolgenden Kapiteln.

Die drei weiteren öffentlichen Datensätze zu den Fragen 4, 9 und 12 wurden bewusst nicht berücksichtigt. Die Begründung für den Ausschluss befindet sich im Anhang B.

Tabelle 1: Untersuchte Fragen und Antwortmöglichkeiten

NR.	FRAGE	BEREICHE	ANTWORTMÖGLICHKEITEN (SINGLE CHOICE)
3	Wie ist in Ihrem Kanton der Umsetzungsstand bezgl. Velo-Fachstelle gemäss Art. 17 VWG?	Velofachstelle MTB Velofachstelle MTB Velofachstelle MTB Velofachstelle MTB	- Fachstelle nicht bezeichnet - Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt - Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt - keine Angabe
10	Bis wann sind diese Anpassungen [von gesetzlichen Grundlagen] geplant?		- abgeschlossen - bis Ende 2025 - bis Ende 2026 - bis Ende 2027 - später - nicht notwendig - keine Angabe
13	Wann wird die Velowegnetzplanung voraussichtlich genehmigt?		- abgeschlossen - bis Ende 2025 - bis Ende 2026 - bis Ende 2027 - später - keine Angabe
18	Bis wann plant Ihr Kanton, die Geodaten zu den Velowegnetzplänen in die FA LV des ASTRA einzupflegen?		- abgeschlossen - bis Ende 2025 - bis Ende 2026 - bis Ende 2027 - noch unklar - keine Angabe



So könnte eine künftige städtische Alltagsroute aussehen
© Velokonferenz Schweiz / co.dex production ltd. & Julien Joliat

Grundstruktur

Die Befragung erhob die Antworten separat für die Bereiche Veloalltag, Velowandern und Mountainbike (MTB). Dies, weil das Gesetz von den Kantonen verlangt, separate Velowegnetzpläne für die Bereiche Veloalltag und Velofreizeit zu erstellen, und die Praxishilfe Velowegnetzplanung empfiehlt, im Freizeitbereich sowohl ein MTB-Netz als auch ein Netz fürs Velowandern zu planen.⁸ Während demnach im Alltagsbereich ein Netz geplant wird, besteht der Freizeitbereich aus zwei Netzen. Alle vier untersuchten Fragen hatten vordefinierte Antwortmöglichkeiten, die Antwort konnte auch leer gelassen werden. Die erhobenen Informationen zur Frage 3 weisen eine gänzlich andere Grundstruktur auf als jene der Fragen 10, 13 und 18: Während die Frage zu den Velofachstellen (Frage 3) direkt die Umsetzung der Gesetzesbestimmung (VWG Art. 17) erfragt, wurde in den Fragen 10, 13 und 18 primär eine zeitliche Schätzung über die Beendigung der Planungen erhoben.

Antworten der Kantone

Für jeden Kanton liegen mit der Auswahl von vier Fragen je drei Antwortwerte und über alle Fragen hinweg 12 Datenpunkte vor. Es sind aus sämtlichen Kantonen Antworten auf die Befragung eingetroffen. Unbeantwortet («keine Angabe»)

blieben die Fragen lediglich bei acht Antwortwerten, was 2.6 % der Antworten entspricht.⁹ Sämtliche Antworten sind Selbstdeklarationen der Kantone. Für die vorliegende Zwischenbilanz wurde nicht überprüft, ob die Selbsteinschätzung der Kantone auch objektiv zutrifft. Die Daten unterliegen daher einem Selbsteinschätzungs-Bias, welcher bei der Einordnung der Ergebnisse berücksichtigt wird.

6 Stellungnahme des Bundesrates vom 6. November 2024 zur Interpellation von Ständerätin Marianne Maret (die Mitte), «Umsetzung des Veloweggesetzes». Eingereicht am 18.9.2024: parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20243896 (zuletzt abgerufen am 5.5.2025).

7 Pro Velo hat die Daten bereits vor Veröffentlichung beim ASTRA angefragt und für die Erstellung dieses Berichts erhalten (Öffentlichkeitsprinzip). Die Daten sind nach der Veröffentlichung auf der Webseite des ASTRA auffindbar: astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen.html?dyn_startDate=01.01.2023 (zuletzt abgerufen am 12.06.2025).

8 Praxishilfe Velowegnetzplanung. Velokonferenz und ASTRA. 2024. S. 24 ff.

9 Zwei beim Kanton Waadt, fünf beim Kanton Neuenburg, eine beim Kanton Genf.

Mindestanforderungen und Farbvergabe

Zumal die Kantone noch an ihren aus dem VWG übertragenen Aufgaben arbeiten, zielt die Methodik auf die Veranschaulichung und Analyse der Antworten im Hinblick auf die Umsetzung des VWG ab.

Für die Auswertung der Daten wurden Mindestanforderungen für den aktuellen Zeitpunkt vor Ablauf der Planungsfrist definiert. Entspricht die Antwort aus dem Kanton diesen, erhält er in der grafischen Darstellung einen grünen Kreis. Entspricht sie nicht den Mindestanforderungen, wird ein gelbes Dreieck vergeben:

- Mindestanforderungen erfüllt
- ▲ Erfüllung der Mindestanforderungen (noch) ausstehend

Die untenstehende Übersicht gibt Auskunft über die Mindestanforderungen der einzelnen Fragen sowie deren Begründung.

Darstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse werden für jede Frage in einer Übersicht dargestellt, die sämtliche Kantone und die erhaltene Farbe (grün/gelb) bei der jeweiligen Frage sowie die Gesamtbilanz, unterteilt in Alltag und Freizeit (Velowandern und MTB), ausweist. Im Text wird zudem darauf eingegangen, wie viele Kantone welche Antwortoptionen bei der Frage ausgewählt haben. Diese Angaben referenzieren auf die im Anhang A beigefügte Zusammenfassung der gewählten Antworten der Kantone pro Frage. Die Detailantworten der einzelnen Kantone sind bei Bedarf in der öffentlich zur Verfügung stehenden Excel-Übersicht einsehbar.

Tabelle 2: Mindestanforderungen für Farbvergabe – Zuordnung der Antwortoptionen

	●	▲	BEGRÜNDUNG
Velofachstelle: Frage 3, Tab. 3	• Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt	• Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt • Fachstelle nicht bezeichnet • keine Angabe	Die Mindestanforderungen orientieren sich direkt am VWG, Art. 17. Ein Kanton erfüllt sie, wenn er Art. 17 VWG umgesetzt hat, also sowohl eine Velofachstelle bezeichnet als auch deren Aufgaben festgelegt hat.
Gesetzliche Grundlagen: Frage 10, Tab. 4	• abgeschlossen • bis Ende 2025 • bis Ende 2026 • bis Ende 2027 • nicht notwendig	• später • keine Angabe	Die Mindestanforderungen orientieren sich an der in VWG Art. 19 festgelegten Frist zur Netzplanung. Dies wird durch den Umstand begründet, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt sein sollten, bevor ein Kanton mit der Realisierung beginnt. Die Realisierung der Netze beginnt spätestens, sobald der Netzplan vorliegt, was im VWG Ende 2027 gefordert ist.
Netzpläne: Frage 13, Tab. 5	• abgeschlossen • bis Ende 2025 • bis Ende 2026 • bis Ende 2027	• später • keine Angabe	Die Mindestanforderungen orientieren sich an der in VWG Art. 19 festgelegten Frist zur Netzplanung.
Geodaten: Frage 18, Tab. 6	• abgeschlossen • bis Ende 2025 • bis Ende 2026 • bis Ende 2027	• später • keine Angabe	Die Mindestanforderung orientiert sich wiederum an der gesetzlichen Umsetzungsfrist für die Netzpläne gemäss Art. 19 VWG, da erst mit vollständigen, verfügbaren Geodaten ein Monitoring der Netzrealisierung möglich ist und das Monitoring ab Beginn der Realisierung sinnvoll wäre. Zudem ist erwartbar, dass nach beendigter Planung auch die Geodaten an den Bund abgegeben werden sollten.
Gesamtbilanz, Tab. 3-6	Angaben entsprechen sowohl beim Velo-Alltagsverkehr als auch beim Velowandern und MTB den Mindestanforderungen.	Angaben entsprechen mindestens in einem der drei Teilbereiche nicht den Mindestanforderungen der einzelnen Fragen.	Der vorliegende Bericht nimmt keine Wertung unter den drei Teilbereichen vor. Eine solche Wertung lässt sich aus dem VWG nicht begründen.

5.2 VELOFACHSTELLEN

VWG Art. 17 verpflichtet die Kantone, eine Velofachstelle zu bezeichnen und deren Aufgaben zu definieren. Die Frage 3 erhebt dazu den Umsetzungsstand. Das VWG gibt dazu keine Frist vor. Demnach gilt der Zeitpunkt seines Inkrafttretens als Referenz. Zum Zeitpunkt der Befragung war dieser knapp zwei Jahre her, weshalb von den Kantonen erwartet werden kann, die Bestimmung umgesetzt zu haben.

Tabelle 3: Umsetzungsstand der Bezeichnung einer Velofachstelle und Festlegung derer Aufgabe gemäss Art. 17 VWG – Erfüllungsgrad der Mindestanforderungen¹⁰

KANTON	ALLTAG	FREIZEIT		GESAMT
		Velo-wandern	Mountain-bike	
AG	●	●	●	●
AI	▲	▲	▲	▲
AR	▲	▲	▲	▲
BE	●	●	●	●
BL	●	●	●	●
BS	▲	▲	▲	▲
FR	●	●	●	●
GE	●	●	●	●
GL	●	●	●	●
GR	●	●	●	●
JU	▲	▲	▲	▲
LU	●	●	●	●
NE	●	●	▲	▲
NW	●	●	●	●
OW	▲	▲	▲	▲
SG	●	●	●	●
SH	●	●	●	●
SO	●	●	▲	▲
SZ	●	●	●	●
TG	●	●	●	●
TI	●	●	▲	▲
UR	▲	▲	●	▲
VD	●	●	▲	▲
VS	●	●	●	●
ZG	●	●	●	●
ZH	●	●	▲	▲
Grün total	20	20	16	15

● Mindestanforderungen erfüllt

▲ Erfüllung der Mindestanforderungen (noch) ausstehend

Die Bezeichnung einer Fachstelle und das Festlegen von Aufgaben ist wichtig, um Zuständigkeiten zu klären und den Ressourcenbedarf realistisch einzuschätzen. Damit ist die Umsetzung von Art. 17 eine grundlegende Voraussetzung, um die aus dem VWG resultierenden Aufgaben gut machen zu können.

Die links untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über alle Kantone und Bereiche:

Die Umsetzung von Art. 17 VWG scheint in den meisten Kantonen weit fortgeschritten. Im Bereich Veloalltag haben leicht mehr als Dreiviertel (20 Kantone) sowohl die Fachstelle als bezeichnet und auch deren Aufgaben als festgelegt angegeben. Sechs Kantone erfüllen gemäss eigenen Angaben diese Mindestbedingung noch nicht. Auch beim Velowandern geben die gleichen Kantone eine vollständige Umsetzung an. Im Bereich MTB ist die Umsetzung etwas weniger weit: 62 % der Kantone haben die Mindestanforderungen erfüllt.

Bei genauerer Betrachtung der Verteilung der Antworten auf die Antwortoptionen (siehe Anhang A), lassen sich weitere Schlüsse ziehen: Es gibt nur einen Kanton, der in allen drei Bereichen angibt, die Fachstelle noch nicht bezeichnet zu haben. Bei den weiteren Kantonen, die die Mindestbedingungen noch nicht erfüllen, ist dies auf ein noch nicht festgelegtes Aufgabenprofil zurückzuführen. Dies ist im Veloalltag und Velowandern bei fünf Kantonen der Fall, beim MTB bei sieben. Im Bereich MTB ist demnach mehr Klärungsbedarf hinsichtlich der Aufgabenfestlegung zu erkennen als beim Alltag oder Velowandern.

¹⁰ Die Mindestanforderungen sind in Tabelle 2 dieses Berichts aufgeführt und begründet.

5.3 GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Die Frage 10 erhebt, bis wann die gesetzlichen Grundlagen aufgrund des VWG neu geschaffen oder angepasst werden und ob dies erforderlich ist. Obwohl das VWG dies nicht explizit fordert, ist eine Anpassung kantonaler Gesetzesgrundlagen beim Vollzug von Bundesrecht üblich. Auch für die Umsetzung des FWG sind die meisten Kantone so vorgegangen. Die Mehrheit der Kantone hat dazu Einführungsgesetze oder Verordnungen erlassen.¹¹ Die Klärung der gesetzlichen Grundlagen ist zentral, um mehrere VWG-Bestimmungen umzusetzen: Die Kantone müssen bspw. die Ersatzpflicht von Velowegen (Art. 9) vollziehen und dabei regeln, wer einen Ersatz zahlt oder über Ausnah-

Tabelle 4: Kantonale Gesetzesanpassungen oder Neuschaffungen zur Ausführung der Aufgaben aus dem VWG – Erfüllungsgrad der Mindestanforderungen¹²

KANTON	ALLTAG	FREIZEIT		GESAMT
		Velo-wandern	Mountain-bike	
AG	▲	▲	▲	▲
AI	●	●	●	●
AR	●	●	●	●
BE	●	●	●	●
BL	●	●	●	●
BS	●	●	●	●
FR	●	●	●	●
GE	●	●	▲	▲
GL	●	●	●	●
GR	●	●	●	●
JU	●	●	●	●
LU	●	●	●	●
NE	▲	▲	●	▲
NW	●	●	●	●
OW	●	●	●	●
SG	●	●	●	●
SH	●	●	●	●
SO	●	●	●	●
SZ	●	●	●	●
TG	●	●	●	●
TI	●	●	●	●
UR	▲	▲	●	▲
VD	●	●	●	●
VS	●	●	●	●
ZG	●	●	●	●
ZH	●	●	▲	▲
Grün total	23	23	23	21

● Mindestanforderungen erfüllt

▲ Erfüllung der Mindestanforderungen (noch) ausstehend

men entscheidet. Zudem gilt es, die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Finanzierungsfragen zu klären. Die Frist zur Realisierung für die Netze bis Ende 2042 (VWG Art. 19) bedeutet zudem eine Abkehr von der in vielen Kantonen verbreiteten Praxis, Velomassnahmen nur bei Erhaltungsarbeiten umzusetzen, was gegebenenfalls je nach Kanton in den rechtlichen Grundlagen berücksichtigt werden muss. Auch die rechtliche Sicherung von neuen Wegen (bspw., wenn ein Veloweg über eine Privatstrasse führt) braucht oftmals eine Gesetzesanpassung oder Neuschaffung.

Im Bereich der gesetzlichen Grundlagen orientieren sich zahlreiche Kantone an der Frist der Netzplanung.

Insgesamt erhalten rund 80 % (21 Kantone) in der Gesamtbilanz einen grünen Kreis. Dies bedeutet, dass sie ihre Gesetzesanpassungen oder Neuschaffungen von Gesetzen auf die Frist zur Erstellung der Netzpläne ausrichten, Anpassungen nicht als notwendig erachten oder solche bereits abgeschlossen haben. Jeweils drei Kantone weisen Handlungsbedarf in den einzelnen Teilbereichen aus, da sie voraussichtlich entweder die gesetzlichen Grundlagen erst nach 2027 abschliessen werden oder keine Angabe zu dieser Frage machen.

Die aggregierten Detailantworten (siehe Anhang A) lassen zudem weitere Einschätzungen zu: Über die Hälfte der Kantone gibt an, ihre gesetzlichen Grundlagen sowohl für den Freizeit- als auch den Alltagsbereich bis zum Ablauf der Netzplanungsfrist anzupassen oder dies bereits getan zu haben. Einzelne Kantone geben an, die Aufgabe im jeweiligen Teilbereich abgeschlossen zu haben. Im Alltagsbereich und im Velowandern gibt rund ein Drittel (35 % Alltag resp. 31 % Velowandern) der Kantone an, dass Anpassungen nicht notwendig seien. Beim MTB gibt rund jeder fünfte Kanton (19 %) keinen Anpassungsbedarf an.

¹¹ Insgesamt befinden sich auf der nationalen Plattform Lexfind sieben kantonale Einführungsgesetze zum FWG. Vier davon sind von einer ergänzenden Verordnung begleitet. Weitere neun Kantone haben kein Gesetz, dafür eine Einführungsverordnung erlassen. LexFind. Ein Projekt der Schweizerischen Staatsschreiberkonferenz: lexfind.ch (zuletzt abgerufen am 18.3.2024).

¹² Die Mindestanforderungen sind in Tabelle 2 dieses Berichts aufgeführt und begründet.

5.4 VELOWEGNETZE

Die Frage 13 erhebt direkt, ob der Kanton zur Einschätzung kommt, innert der gesetzlichen Frist die Netzplanung zu genehmigen. Die Netzplanung für Alltag und Freizeit ist vom Gesetz direkt gefordert (Art. 5) und mit einer Frist versehen (Art. 19). Die Planung und Umsetzung der Velowegnetze bilden den Kerninhalt der Aufgaben, die mit dem VWG den Kantonen aufgetragen wurden, und so referenzieren zahlreiche weitere Gesetzesartikel auf diese Aufgabe. Was die Frage nicht

Tabelle 5: Ausrichtung der Netzplanungen (Art. 5) auf die bundesgesetzliche Frist (Art. 19) – Erfüllungsgrad der Mindestanforderungen¹³

KANTON	ALLTAG	FREIZEIT		GESAMT
		Velo-wandern	Mountain-bike	
AG	●	●	●	●
AI	▲	▲	▲	▲
AR	●	●	●	●
BE	●	●	●	●
BL	●	●	●	●
BS	●	●	●	●
FR	●	●	●	●
GE	●	●	●	●
GL	●	●	●	●
GR	●	●	●	●
JU	▲	▲	▲	▲
LU	●	●	●	●
NE	●	●	●	●
NW	●	●	●	●
OW	●	●	●	●
SG	●	●	▲	▲
SH	●	●	●	●
SO	●	●	●	●
SZ	●	●	●	●
TG	●	●	●	●
TI	●	●	●	●
UR	▲	▲	●	▲
VD	●	●	●	●
VS	●	▲	▲	▲
ZG	●	●	●	●
ZH	●	▲	▲	▲
Grün total	23	21	21	20

● Mindestanforderungen erfüllt

▲ Erfüllung der Mindestanforderungen (noch) ausstehend

erhebt, ist, ob die Netzplanung auch behördenverbindlich verankert wird (Art. 5) oder die Netzplanungen den gesetzlichen Qualitätsanforderungen (Art. 6) entsprechen, was ebenfalls vom Gesetz gefordert wird.

Es zeigt sich, dass vor allem im Bereich des Alltagsveloverkehrs fast alle Kantone (23 bzw. 88 %) angeben, mit der Planung der Netze in der Frist zu liegen.

Auch in den beiden Freizeitbereichen lässt sich dasselbe für eine grosse Mehrheit der Kantone erkennen (81 %). Die wenigen Kantone, die beim Alltagsbereich eine Verzögerung der Planungen oder keine Antwort angeben, deklarieren auch eine Verzögerung im Freizeitbereich oder gaben dazu keine Antwort. Vereinzelt Kantone (3), die beim Alltag eine fristgerechte Umsetzung angeben, weisen bei den Freizeitnetzen ebenfalls einen Handlungsbedarf aus. Insgesamt scheinen über drei Viertel der Kantone (77 %) auf Kurs, die gesetzliche Frist beim Alltags- sowie dem vollständigen Freizeitnetz zu erreichen. Beim Alltagsbereich ist es fast jeder zehnte Kanton (88 %).

In der Detailbetrachtung der Antworten (siehe Anhang A) lässt sich darüber hinaus erkennen, dass die grosse Mehrheit der Kantone inmitten der Arbeiten zur Erstellung der Netzpläne ist. Im Alltagsbereich deklarieren 19 Kantone (73 %), dass sie die Planungen voraussichtlich bis Ende 2027 abschliessen. Im Freizeitbereich sind es beim Velowandern ebenfalls 19 Kantone und beim MTB 20 Kantone. Im Alltagsbereich haben vier Kantone die Arbeiten abgeschlossen, im Freizeitbereich zwei beim Velowandern bzw. einer beim MTB.

¹³ Die Mindestanforderungen sind in Tabelle 2 dieses Berichts aufgeführt und begründet.

5.5 GEODATEN

Die Frage 10 erhebt, bis wann die Kantone planen, ihre Geodaten zu den Velowegnetzplänen in die Fachapplikation Langsamverkehr (FA-LV) des Bundes einzupflegen. Die FA-LV wurde bisher für die Wander- und Fusswegnetze verwendet und wird nun für den Veloverkehr erweitert. Über die FA-LV wird Art. 12 des VWG ausgeführt, der die Kantone verpflichtet, dem Bund Geodaten zur Verfügung zu stellen. Die FA-LV dient als zentrales Instrument dieses Datenaustauschs und der

Datenharmonisierung. Der Bund ist für die Erfüllung seiner Aufgaben zudem auch auf die Harmonisierung der Daten zu den Velowegen angewiesen: Das VWG überträgt ihm die Aufgabe, harmonisierte Geobasisdaten zur Qualität und Benutzbarkeit der Wege zu veröffentlichen sowie die Netze in die topographischen Karten und Landschaftsmodelle zu integrieren (Art. 15). Das VWG gibt dem Bund dazu die Möglichkeit, Vorschriften über die qualitativen und technischen Anforderungen über die Geodaten der Kantone zu erlassen (Art. 12). Dank der FA-LV können die Kantone die verlangten Daten gemäss diesen Anforderungen einfach erfassen und pflegen.

Harmonisierte und national zusammengetragene Geodaten sind auch relevant, damit der Bund die Öffentlichkeit über die Velowegnetze informieren kann (Art. 15) und den Stand der Netzrealisierung im Hinblick auf die gesetzliche Frist (Art. 19) erfassen kann. Sie dienen auch der Koordination der raumwirksamen Behörden untereinander (Art. 7) und sind darüber hinaus als Teil des «Verkehrsnetz CH»¹⁴ Grundlage für die Entwicklung von Applikationen bspw. im Rahmen von «Mobility as a Service»-Vorhaben oder für die Applikation von Swisstopo.

Bei der Abgabe der Geodaten an den Bund, über die dafür vom Bund zur Verfügung gestellte Fachapplikation, scheint es Handlungsbedarf zu geben: Nur 13 Kantone und damit die Hälfte der Kantone geben an, die Daten zu den Alltagsnetzen bis zum Ende der Planungsfrist mittels FA-LV in das Geodatenmodell des Bundes einspeisen zu können, für den Freizeitbereich sind es noch ein bis zwei Kantone mehr. Einige dieser Antworten lassen sich in Kombination mit den Antworten zu Frage 13 zu den Velowegnetzen erklären: Wer das Netz nicht bis zum Ablauf der Planungsfrist fertiggestellt hat, kann auch dessen Geodaten nicht einpflegen. Dies lässt die durchgezogene Bilanz der Kantonsantworten zu dieser Frage jedoch nicht abschliessend erklären.

Tabelle 6: Abgabe der Geodaten der Velowegnetze an den Bund (VWG Art. 12) – Erfüllungsgrad der Mindestanforderungen¹⁵

KANTON	ALLTAG	FREIZEIT		GESAMT
		Velo-wandern	Mountain-bike	
AG	●	●	●	●
AI	▲	▲	▲	▲
AR	●	●	●	●
BE	▲	▲	▲	▲
BL	▲	●	●	▲
BS	●	●	●	●
FR	▲	▲	▲	▲
GE	●	●	●	●
GL	●	●	●	●
GR	●	●	●	●
JU	▲	▲	▲	▲
LU	▲	▲	▲	▲
NE	▲	▲	▲	▲
NW	●	●	●	●
OW	▲	▲	▲	▲
SG	●	●	●	●
SH	●	●	●	●
SO	▲	▲	▲	▲
SZ	●	●	●	●
TG	●	●	●	●
TI	●	●	●	●
UR	▲	▲	●	▲
VD	▲	▲	▲	▲
VS	▲	▲	▲	▲
ZG	●	●	●	●
ZH	▲	▲	▲	▲
Grün total	13	14	15	13

● Mindestanforderungen erfüllt

▲ Erfüllung der Mindestanforderungen (noch) ausstehend



Velostrasse in Bern
© Pro Velo

Die aggregierten Antworten (Anhang A) zeigen zudem: Etwas weniger als die Hälfte der Kantone (12) gibt im Alltagsbereich an, diese Frage «noch nicht geklärt» zu haben. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Einspeisung von Geodaten im Bereich Veloalltag eine komplette Neuerung darstellt. Bei den Freizeitnetzen, wo bereits mehr Erfahrungen im Umgang mit Geodaten bestehen, sind es demnach auch leicht weniger Kantone (Velowandern: 10, MTB: 9), die angeben, die Frage «noch nicht geklärt» zu haben. Als «abgeschlossen» hat kein Kanton die Abgabe der Geodaten angegeben, weder im Alltag noch im Freizeitverkehr.

Diese Ergebnisse werfen die Frage auf, ob die Kantone für das Zusammentragen und Harmonisieren der Geodaten nach Ablauf der Planungsfrist trotz allem zügig ihren Anteil erledigen können und die dazu notwendige Klärung bald erreicht werden kann.

Auf Bundesebene sind Schritte zur Verbesserung der Situation geplant: Es soll ein neues «Minimales Geodatenmodell» (MGDM) Velo entwickelt werden.¹⁶ Dieses soll die Basis für schweizweit harmonisierte Geodaten bilden. Für das Jahr 2026 sind zudem mehrere Weiterentwicklungen der FA-LV geplant, damit die Veloinfrastrukturen vollständiger und einfacher eingespeist werden können. Nebst dem ASTRA ist auch Swisstopo an der Weiterentwicklung beteiligt, unter anderem auch für die Schaffung von Schnittstellen zwischen der FA-LV und dem «Verkehrsnetz CH»¹⁷. Im Jahr 2025 startet zudem ein Pilot-Projekt zur Erfassung der Veloinfrastruktur.

Die Arbeiten im Bereich Geodaten sind komplex und die Antworten der Kantone weisen einen erhöhten Klärungsbedarf aus. Auf Bundesebene befindet man sich an den Grundlagenarbeiten. Das Ziel einer national harmonisierten und laufend aktualisierten Geodatengrundlage bis Ende 2027 scheint, trotz Bemühungen der verschiedenen Akteure, noch nicht in Reichweite zu liegen.

¹⁴ Bundesamt für Landestopographie swisstopo. Verkehrsnetz CH. 2024: swisstopo.admin.ch/de/projekt-verkehrsnetz-ch (zuletzt abgerufen am 23.6.2025).

¹⁵ Die Mindestanforderungen sind in Tabelle 2 dieses Berichts aufgeführt und begründet.

¹⁶ MGDM Langsamverkehr. Minimale Geodatenmodelle. SigmaPlan AG: sigmaplan.ch/referenzen/detail/news/mgdm-langsamverkehr (zuletzt besucht am 12.6.2025).

¹⁷ Verkehrsnetz Schweiz. Bundesamt für Landestopographie swisstopo: swisstopo.admin.ch/de/projekt-verkehrsnetz-ch (zuletzt besucht am 12.6.2025).

6 ANALYSE VON ACHT KANTONALEN BEISPIELEN

Für diesen Bericht wurden neben der quantitativen Analyse acht Kantone vertieft mit qualitativen Analysen betrachtet, um exemplarisch aufzuzeigen, wie die Kantone die Umsetzung des VWG angehen.

Auswahl der Kantone

Drei der betrachteten Kantone (FR, GL, SZ) haben sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr durchgehend in der Befragung angegeben, ihre gesetzlichen Grundlagen bereits angepasst zu haben. Sie wurden deshalb zur Vertiefung ausgewählt. Bei diesen Kantonen liegt der Fokus der Analyse auf den gesetzlichen Anpassungen.



Abstimmung zum kantonalen Veloweggesetz,
Landsgemeinde Glarus 5. Mai 2024
© Pro Velo

Daneben wurde ein weiterer Kanton (BE) in Bezug auf die gesetzlichen Anpassungen untersucht. Der Kanton Bern hat im Alltagsbereich und Velowandern Anpassungen als «nicht notwendig und beim MTB als «abgeschlossen» angegeben. Der Kanton wurde ausgewählt, um zu betrachten, wie die Antwortkategorien «nicht notwendig» und «abgeschlossen» eingeordnet werden können.

Vier weitere Kantone (GR, SH, VS, ZH) wurden in Bezug auf ihre Velowegnetzplanung betrachtet. Dabei wurde bei der Auswahl der Kantone darauf geachtet, dass die untersuchten Kantone unterschiedlich weit sind: Daher sind Kantone darunter, die bereits alle Planungen (GR) oder einzelne Netzplanungen (ZH) als abgeschlossen angaben, deren Planungen noch in Erarbeitung sind (VS) oder sich im Prozess der politischen Beschlussfassung befinden und nur noch kleinere Anpassungen ausstehen (SH).

Die Beispiele verdeutlichen die föderale Vielfalt der Umsetzung, zeigen unterschiedliche Abfolgen und Schwerpunkte auf und machen die wechselseitige Abhängigkeit von Gesetzesanpassungen, Netzplanung und Umsetzung sichtbar. Anhand der Beispiele werden zudem weitere für die Umsetzung des VWG relevante Aspekte wie Inhalte der Netzplanungen, Arbeitsteilung zwischen Kanton und Gemeinden oder Vorhandensein weiterer Umsetzungsinstrumente wie Ausbaustandards, Finanzierung oder Umsetzungsplanungen thematisiert.



Kantonsflaggen am Bundeshaus

© Joachim Kohler HB, CC BY-SA 4.0, creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0

Die vollständigen Kantonsportraits sind im Anhang C dokumentiert. Zusammengefasst hat die Analyse folgendes ergeben:

Unterschiedliche Herangehensweisen

Die acht analysierten Kantone wählen für die Umsetzung des VWG unterschiedliche Herangehensweisen und unterschiedliche zeitliche Abfolgen, die oftmals aus den jeweiligen Ausgangslagen resultieren:

- **Einführungsgesetz als Ausgangspunkt:** Zwei Kantone (GL, SZ) haben zuerst ein Einführungsgesetz erarbeitet und befassen sich in einem zweiten Schritt aktuell mit der Netzplanung.
- **Bestehende Gesetzgebung als Ausgangspunkt:** Ein Kanton (VS) schaffte mit einem neuen Gesetz für den Alltags-Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr eine Ergänzung zu einem bestehenden Gesetz über den Freizeit-Langsamverkehr. Er konzentriert sich aktuell auf die Erarbeitung der Netzplanung.
- **Netzplanung als Ausgangspunkt:** Zwei weitere Kantone (GR, ZH) hatten bereits vor dem Inkrafttreten des VWG kantonale Velowegnetzpläne für Alltag und Freizeit vorzuweisen. Auf diesen Netzplänen bauen sie nun die Umsetzung des VWG auf. Die Anpassung von Gesetzen ist in beiden Kantonen nicht vorgesehen und wurde als «nicht notwendig» angegeben (ausser ZH für MTB).

• Frühe Gesetzesanpassung und Netzplanung:

Drei Kantone (BE, FR, SH) haben ihre Gesetzgebung frühzeitig auf das VWG hin abgestimmt und planen keine weiteren Gesetzesanpassungen. Dabei haben zwei Kantone auf die Frage nach Gesetzesanpassungen mit «nicht notwendig» (BE, SH) geantwortet, weil sie Gesetze erst kürzlich angepasst haben und ein Kanton (FR) hat die Anpassungen als «abgeschlossen» angegeben. Sie haben alle (wie auch GR und ZH) bereits bestehende Velowegnetze in den Sach-/Richtplänen und konzentrieren sich zurzeit auf die Revision dieser Planungsgrundlagen.

Wer früher begann ist heute weiter

Der Blick in die acht Kantone zeigt: Wer früher mit den Planungen begann, ist auch heute weiter. So konnten die drei Kantone, die das VWG schon vor Inkrafttreten in ihren Gesetzen antizipierten (BE, FR, SH), ihre Netzplanungen in eine öffentliche Vernehmlassung geben, mit der Beschlussfassung starten, oder stehen kurz davor.

Kantone mit bereits bestehenden Netzplanungen zeigen teils weitere Vorsprünge: So ist zum Beispiel im Kanton Zürich die Netzplanung Alltag bereits seit mehreren Jahren vorhanden und seit einigen Jahren auch verbindlich verankert. Entsprechend befindet sich der Kanton auch schon an deren Umsetzung und hat dazu finanzielle Ressourcen und Qualitätsstandards für die Velowege bereitgestellt.

Einfluss von politischen Prozessen

Auch politische Prozesse beeinflussen den Planungsstand der Kantone: Je nach Kanton werden die Richt-/ Sachpläne von anderen Instanzen festgelegt. Wo die Kompetenz dem Kantonsparlament zufällt, können Parlamentsentscheide Einfluss auf den Zeitplan haben (bspw. SH). Die Kantonsparlamente nehmen zudem Einfluss auf weitere umsetzungsrelevante Aspekte: In mehreren Kantonen (bspw. GR, ZH, SH) sind oder waren Gesetzesanpassungen, Finanzierungskredite oder Fragen zur Zuständigkeit Gegenstand parlamentarischer Vorstösse oder hängiger Beschlüsse.

Kantonale Verantwortungsübernahme variiert

Die Zusammenarbeit und Arbeitsteilung mit den Regionen und Gemeinden bei der Planung der Netze variiert. Während beispielsweise der Kanton Zürich den kantonalen Netzplan festlegt und anschliessend in den regionalen Richtplänen verankert, setzt der Kanton Wallis auf eine enge regionale Zusammenarbeit und der Kanton Bern auf eine Verpflichtung der Gemeinden zur kommunalen Netzplanung in Ergänzung des kantonalen Netzes.

Es gibt Kantone (BE, ZH), die ihre Gemeinden mit Merkblättern zur Planung und Finanzierung unterstützen. Andere begleiten die Gemeinden aktiv in Form einer gemeinsamen Planung (VS). Auch Finanzbeteiligungen an der Umsetzung von kommunalen Netzen sind in manchen Kantonen vorgesehen (BE, VS).

Oftmals ist der Kanton für den Bau des übergeordneten kantonalen Netzes zuständig, auch wenn dieses über kommunale Strassen oder entlang von Kantonsstrassen führt (BE, SH, VS, ZH).

Unterschiede in den Planungen

In Bezug auf die Netzpläne orientieren sich nicht alle Kantone gleichermassen an der vom Bund publizierten Praxishilfe Velowegnetzplanung.¹⁸ So verwendet der Kanton Zürich für sein Alltagsnetz eine Netzstruktur mit den in der Praxishilfe empfohlenen Hierarchiestufen (Velobahnen, Haupt-, Nebenverbindungen), während Graubünden eine eigene Nomenklatur nutzt, die vor der Veröffentlichung der Praxishilfe entwickelt wurde. Auch gibt es Kantone, die Veloabstellanlagen als Netzbestandteil planen, wie es im VWG (Art. 3 Abs. 2) vorgesehen ist (z. Bsp. ZH, VS). Andere Kantone weisen diese nicht explizit in den Plänen aus (z. Bsp. SH, GR). Auch bei den gesetzlichen Grundlagen bestehen Unterschiede: So regelt beispielsweise der Kanton Freiburg die im VWG festgeschriebene Ersatzpflicht für Velowege (Art. 9) umfassender als andere Kantone im kantonalen Gesetz.

¹⁸ Praxishilfe Velowegnetzplanung. Velokonferenz und ASTRA. 2024.

7 FAZIT

Der vorliegende Bericht legt dar, dass die allermeisten Kantone in vielerlei Hinsicht an der Umsetzung des VWG arbeiten: Bei der Planung der **Velowegnetze** zeigt sich eine überwiegende Mehrheit der Kantone aktiv. Rund 90% der Kantone geben an, die gesetzliche Frist bei den Alltagsnetzen einhalten zu können. Leicht weniger sind es im Freizeitbereich. Die Planungen sind aber noch nicht abgeschlossen: Fast alle Kantone arbeiten noch an ihren Netzplanungen und erst wenige liegen finalisiert vor. Eine Mehrheit der Kantone arbeitet auch daran, ihre kantonalen **Gesetze** an das neue Bundesgesetz anzupassen oder hat solche Anpassungen bereits vorgenommen. Die **Velofachstellen** sind grundsätzlich bezeichnet und in den meisten Kantonen haben sie auch Aufgabenprofile. Im Bereich **Geodaten** lässt sich hingegen ein erheblicher Klärungsbedarf feststellen: Rund die Hälfte der Kantone hat das Vorgehen bei dieser Aufgabe noch nicht geklärt oder hat die Frage zu diesem Thema nicht beantwortet. Bundesaufgaben aus dem VWG, wie das Abbilden der Velowegnetze in den Landeskarten, bedingen diese Daten. Auch das zukünftige Monitoring soll sich unter anderem darauf stützen. Zudem sind mögliche Entwicklungen oder Weiterentwicklungen von Anwendungen (z.B. Applikation von Swiss-topo) auf die Verfügbarkeit dieser Geodaten angewiesen. National harmonisierte Geodaten über die Velowegnetze scheinen bis Ende 2027 aber noch nicht in Reichweite zu liegen.

Die qualitative **Detailanalyse über acht Kantone** macht sichtbar, wie unterschiedlich die Wege der Kantone zur Umsetzung des VWG sind: Die Herangehensweisen der Kantone sind von den kantonalen Ausgangslagen beeinflusst. Zudem zeigt sich, dass heute in der Tendenz Kantone weiter sind, die bereits vor Inkrafttreten des VWG Netzplanungen oder velospezifische Gesetzgebungen vorwiesen bzw. das nationale Gesetz in allfälligen Gesetzesrevisionen antizipierten. Die Kantonsbeispiele veranschaulichen darüber hinaus, dass die Kantone die Umsetzung des VWG mehrschichtig und heterogen angehen: Die Arbeitsteilung zwischen den Kantonen, Gemeinden und Regionen variieren genauso wie auch die Inhalte der Netzplanungen und Gesetze. Instrumente wie Finanzierung, Arbeitsteilung oder Umsetzungsplanungen sind auch Gegenstand von Beratungen in Kantonsparlamenten. Diese und weitere in den Kantonsbeispielen thematisierte Aspekte sind insbesondere für den fristgerechten **Bau der Velowegnetze bis Ende 2042** relevant.

Abschliessend kann gesagt werden, dass weiterhin Handlungsbedarf auf mehreren Ebenen besteht: Vereinzelte Kantone müssen ihre Planungen beschleunigen, um die nationale Planungsfrist bis Ende 2027 einhalten zu können. Die Kantonsbeispiele zeigen zudem, dass die Kantone mehr zu klären haben, als in der Befragung der Kantone betrachtet wurde. Die föderale Vielfalt und Mehrschichtigkeit signalisiert auch, dass die Kantone Leitplanken des Bundes gut gebrauchen können, um Reibungsverluste des Föderalismus zu reduzieren und die gesetzlichen Fristen einhalten zu können. Erste Schritte dazu wurden bereits unternommen: Neue Fachpublikationen vom Bund¹⁹ oder Workshops²⁰ greifen die Inhalte des VWG auf. Zudem tauschen sich kantonale Velofachstellen regelmässig an vom Bund organisierten Fachtagungen²¹ aus.

Die vorliegenden untersuchten Selbsteinschätzungen der Kantone wie auch die Betrachtung kantonaler Beispiele zeigen in diesem Zusammenhang: Das VWG hat in der Schweiz eine politisch wie fachlich beachtliche Dynamik ausgelöst. Es liegt an den Kantonen und dem Bund, diese Dynamik zu nutzen – damit aus Planungen rasch durchgehende und sichere Velowege werden.

¹⁹ Zum Beispiel: Praxishilfe Velowegnetzplanung. Velokonferenz und ASTRA. 2024; Vollzugshilfe Velobahnen. Velokonferenz und ASTRA. 2025.

²⁰ Zum Beispiel: Webinar der Velokonferenz Schweiz. «Vom Gesetz zum Veloweg». Durchgeführt am 8.11.2022; Webinar der Velokonferenz Schweiz. «Ein Netz für alle Fälle». Durchgeführt am 26.3.2024.

²¹ Am 20.3.2025 fand die vom ASTRA organisierte dritte nationale Velofachstellentagung statt.



Die Veloinitiative legt den roten Teppich aus: Lancierungsevent März 2015
© Thomas Schweizer

8 ANHANG A:

AGGREGIERTE ANTWORTEN AUF DIE EINBEZOGENEN FRAGEN

**Tabelle 7: Gewählte Antworten der Kantone zur Frage 3 (Velofachstellen) –
«Wie ist in Ihrem Kanton der Umsetzungsstand bezgl. Velo-Fachstelle gemäss Art. 17 VWG?»**

ANTWORT	FARBVERGABE	ALLTAG	FREIZEIT	
			Velowandern	Mountainbike
Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt	●	20	20	16
Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt	▲	5	5	7
Fachstelle nicht bezeichnet	▲	1	1	3
Keine Angabe	▲	0	0	0

**Tabelle 8: Gewählte Antworten der Kantone zu Frage 10 (gesetzliche Grundlagen) –
«Bis wann sind diese [gesetzlichen] Anpassungen geplant?»**

ANTWORT	FARBVERGABE	ALLTAG	FREIZEIT	
			Velowandern	Mountainbike
nicht notwendig	●	9	8	5
abgeschlossen	●	3	3	5
bis Ende 2025 / 2026 / 2027	●	11	12	13
später	▲	2	2	2
Keine Angabe	▲	1	1	1

**Tabelle 9: Gewählte Antworten der Kantone zu Frage 13 (Velowegnetzpläne) –
«Wann wird die Velowegnetzplanung voraussichtlich genehmigt?»**

ANTWORT	FARBVERGABE	ALLTAG	FREIZEIT	
			Velowandern	Mountainbike
abgeschlossen	●	4	2	1
bis Ende 2025 / 2026 / 2027	●	19	19	20
später	▲	3	5	5
Keine Angabe	▲	0	0	0

**Tabelle 10: Gewählte Antworten der Kantone zu Frage 18 (Geodaten) – «Bis wann plant
Ihr Kanton, die Geodaten zu den Velowegnetzplänen in die FA LV des ASTRA einzupflegen?»**

ANTWORT	FARBVERGABE	ALLTAG	FREIZEIT	
			Velowandern	Mountainbike
abgeschlossen	●	0	0	0
bis Ende 2025 / 2026 / 2027	●	13	14	15
noch nicht geklärt	▲	12	10	9
Keine Angabe	▲	1	2	2

9 ANHANG B: NICHT VERWENDETE INFORMATIONEN

Die Nichtberücksichtigung der Fragen 4, 9 und 12 begründet sich wie folgt:

- Die Frage 4 «In welchem Bereich ist die Fachstelle oder sind die Fachstellen angegliedert? (Mehrfachauswahl möglich)» wird nicht miteinbezogen, da aufgrund einer Angliederung in einem spezifischen Bereich sich nicht direkt eine Aussage über den Planungsfortschritt ableiten lässt.
- Auf den Einbezug der Frage 9 «Welche gesetzlichen Grundlagen mussten/müssen bei Ihnen im Kanton aufgrund des Veloweggesetzes neu geschaffen oder angepasst werden?» wird verzichtet, da die Ausgangslage im Hinblick auf die gesetzlichen Grundlagen in jedem Kanton anders ist und daher für einen Überblick über den Planungsfortschritt der Kantone die spezifischen Gesetze/Verordnungen, die angepasst oder neu geschaffen wurden/werden, von untergeordneter Relevanz sind. Zudem wurden einzig bei dieser Frage Freitext-Antworten erhoben, womit ihre Auswertung inkongruent zur Auswertung der anderen Fragen wäre.
- Die Frage 12 «Mit welchem Planungsinstrument werden die Velowegnetze in Ihrem Kanton festgesetzt?» wurde mit dem Zusatz «(Mehrfachantworten möglich)» versehen. Bei der Auswahl der Antworten wurde jedoch versehentlich keine Mehrfachantwort, sondern eine Einfachauswahl angeboten. Für den Planungsfortschritt relevant wäre eine Erhebung zur Frage, ob der Kanton vor hat, die Velowegnetzpläne in einem Richtplan zu verankern. Die Frage und der Programmierungsfehler in der Befragung lassen jedoch nicht abschliessend das Vorhandensein einer Richtplanverankerung ableiten.

10 ANHANG C:

KANTONALE BEISPIELE

10.1 KANTON BERN

Der Kanton Bern hat in der Befragung angegeben, dass Gesetzesanpassungen im Alltagsbereich und beim Velowandern nicht nötig und für MTB bereits abgeschlossen seien. Am 1. Februar 2024 trat im Kanton Bern das aufgrund des VWG revidierte Strassengesetz²² sowie die dazugehörige Verordnung²³ in Kraft. Dabei wurde auf Gesetzesstufe u.a. die Terminologie an jene des VWG angeglichen, die Schaffung von MTB-Routen gesetzlich verankert, die Gemeinden zu ergänzenden Netzplanungen verpflichtet und die kantonalen und kommunalen Sachpläne für die Alltags- und Freizeitnetze im Gesetz verankert. Zudem hat er den Grundsatz, dass sich die Planung des Alltagsnetzes am Veloverkehrspotential zu orientieren hat, festgehalten.²⁴ Auch eine kantonale Kostenübernahme für ersatzweise Führungen des Veloalltagsverkehrs auf Gemeinde- oder Privat-

strassen (neu, unter bestimmten Voraussetzungen) sowie Investitionsbeiträge des Kantons an wichtige kommunale Velowege mit kantonomer Netzfunktion (bestehend) werden im Gesetz definiert.²⁵ Die dazugehörige Verordnung präzisiert die Bestimmungen des Gesetzes. So muss der Sachplan beispielsweise Qualitätsanforderungen an kantonale Velowege aufführen, es muss bei der Erarbeitung des Sachplans eine Mitwirkung geben und der Sachplan muss periodisch überprüft werden. Die Fachstelle ist in der Verordnung bezeichnet und es ist ein Aufgabenprofil definiert. Einige Aspekte, darunter vor allem die Umsetzung von VWG Art. 6 zu den Planungsgrundsätzen, könnten zusätzlich auf Ebene Sachplan geregelt werden (z. Bsp. Qualitätsstandards oder Erschließungsqualität der Netze). Der kantonale Sachplan befindet sich zurzeit in Revision, die Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung vom August/September 2024 werden derzeit bearbeitet.

10.2 KANTON FREIBURG

Der Kanton Freiburg hat in der Befragung für alle Bereiche angegeben, gesetzliche Anpassungen abgeschlossen zu haben. Er hat bereits vor Inkrafttreten des VWG seine rechtlichen Bestimmungen entlang des erwartbaren Gesetzestextes angepasst. Dazu hat er das ehemalige Strassengesetz in ein neues Mobilitätsgesetz²⁶ überführt und im selben Zuge die dazugehörige Verordnung²⁷ revidiert und ergänzt. Damit hat er bspw. eingeführt, dass der Kanton die Kosten für Routen von kantonomer Bedeutung übernimmt, die bis dahin teilweise von den Gemeinden getragen wurden. Die Aufgaben der Velofachstelle werden nicht in

²² Strassengesetz. Kanton Bern. 2023: [belex.sites.be.ch/app/de/texts_of_law/732.11](https://www.belex.ch/app/de/texts_of_law/732.11) (zuletzt abgerufen am 17.3.2024).

²³ Strassenverordnung. Kanton Bern. 2008: [belex.sites.be.ch/app/de/change_documents/2285](https://www.belex.ch/app/de/change_documents/2285) (zuletzt abgerufen am 17.3.2024).

²⁴ Dies ist kongruent mit dem in der Praxishilfe Velowegnetzplanung beschriebenen Vorgehen. Vgl. Praxishilfe Velowegnetzplanung. Velokonferenz und ASTRA. 2024. S. 20 ff.

²⁵ Investitionsbeiträge an Velowege für Alltags- und Velowanderrouten auf wichtigen Gemeinde-/Privatstrassen gemäss kantonalem Sachplan sind bereits seit 2008 möglich.

²⁶ Loi sur la mobilité. État de Fribourg. 2021: [bdlf.fr.ch/app/fr/texts_of_law/780.1](https://www.bdlf.fr.ch/app/fr/texts_of_law/780.1) (zuletzt abgerufen am 17.3.2024).

²⁷ Règlement sur la mobilité. État de Fribourg. 2022: [bdlf.fr.ch/app/fr/texts_of_law/780.11/versions/7699](https://www.bdlf.fr.ch/app/fr/texts_of_law/780.11/versions/7699) (zuletzt abgerufen am 17.3.2024).

den rechtlichen Grundlagen erwähnt, der Umgang mit der Ersatzpflicht von Velowegen ist hingegen detailliert geregelt. Im Mobilitätsgesetz ist auch sehr detailliert festgelegt, wie welche Netzhierarchiestufe umgesetzt werden soll und welche Führungsform für welche Netzhierarchie geeignet ist. Das Umsetzungsprogramm ist zudem gesetzlich verankert.

Der aktuelle Sachplan Velo des Kantons, der bereits ein Alltags- und ein Freizeitnetz (ohne MTB) aufweist, stammt aus dem Jahr 2018. Zurzeit befindet er sich in Revision in einer Kommission, um an die neuen Bestimmungen des VWG angepasst zu werden. Die Vorlage soll 2025 öffentlich zur Anhörung aufgelegt und danach durch die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt verabschiedet werden.²⁸ Ausserdem wird derzeit ein kantonales MTB-Netz ausgearbeitet.

10.3 KANTON SCHWYZ

Für alle Bereiche hat der Kanton Schwyz gesetzliche Anpassungen in der Befragung als abgeschlossen bezeichnet. Er hat am 1. Februar 2024 als erster Kanton ein Einführungsgesetz²⁹ in Kraft gesetzt. Das Gesetz ist sehr umfassend, geht auf mehrere Aspekte aus dem VWG ein und regelt beispielsweise, dass jeweils der Strassenträger für die Umsetzung der kantonalen Velowege zuständig ist.

Im Kanton Schwyz ist vorgesehen, den Velowegnetzplan nach dessen Festsetzung durch den Regierungsrat mittels Übernahme in den Richtplantext behördenverbindlich zu machen.

Der Kanton Schwyz regelt die Ausbaustandards der Velowege über seine kantonalen «Normalien»³⁰, welche sich an den VSS-Normen orientieren. Darüber soll auch die Umsetzung von Art. 6 VWG organisiert werden. Möglich ist, dass diese laufend angepasst werden. Ein spezifisches Umsetzungsprogramm, welches sich an der gesetzlichen Frist bis Ende 2042 zur Erstellung der Netze orientiert, hat der Kanton noch nicht, da sich die Netzplanungen noch in Erarbeitung befinden.

10.4 KANTON GLARUS

In der Befragung gab der Kanton Glarus sowohl beim Alltag als auch in den beiden Freizeitbereichen die gesetzlichen Anpassungen als abgeschlossen an. Im Kanton Glarus hat die Stimmbürgerin an der Landsgemeinde vom 5. Mai 2024 das kantonale Veloweggesetz³¹ als Einführungsgesetz des VWG angenommen. Am 1. Januar 2025 traten das Gesetz sowie die dazugehörige Verordnung³² in Kraft. Das Verfahren sowie die Zuständigkeiten für Planung, Bau, Unterhalt und Finanzierung wie auch das Vorgehen für die rechtliche Sicherung der Velowege sind im Gesetz beschrieben. Die kantonale und kommunale Velowegnetzplanung – sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr – erfolgt in behördenverbindlichen Velowegnetzplänen, eine Richtplanverankerung ist nicht vorgesehen. Die kantonale Velowegnetzplanung befindet sich derzeit in Erarbeitung.

²⁸ Plan sectoriel vélo. État de Fribourg: fr.ch/mobilite-et-transport/mobilite-douce/plan-sectoriel-velo (zuletzt abgerufen am 26.5.2025).

²⁹ Kantonales Gesetz über Velowege. Kanton Schwyz. 2023: sz.ch/public/upload/assets/72215/444_100.pdf?fp=1 (zuletzt abgerufen am 17.3.2024).

³⁰ Normalien. Kanton Schwyz, Tiefbauamt: sz.ch/verwaltung/baudepartement/tiefbauamt/downloads/normalien.html/8756-8758-8802-9276-9290-10066-10065 (zuletzt abgerufen am 6.6.2025).

³¹ Kantonales Veloweggesetz. Auszug aus dem Memorial. Landsgemeinde Kanton Glarus. 2024: landsgemeinde.gl.ch/traktandum/2024-05-05/5 (zuletzt abgerufen am 2.7.2025).

³² Verordnung über den Vollzug des kantonalen Veloweggesetzes. Kanton Glarus. 2024: gesetze.gl.ch/app/de/change_documents/621 (zuletzt abgerufen am 9.5.2025).

Velospezifische kantonale Ausbaustandards zur Umsetzung von Art. 6 VWG kennt der Kanton Glarus noch nicht und orientiert sich bisher bei der Qualität der Velowege an den VSS-Normen. Möglich ist, dass er sich dazu entscheidet, zusätzlich orientierende Standards als Begleitdokumente der kantonalen Velowegnetzplanung zu verabschieden. Ein Umsetzungsprogramm zur Erstellung der Netze bis Ende 2042 hat der Kanton noch nicht, da er die Netzplanungen noch nicht abgeschlossen hat.

10.5 KANTON GRAUBÜNDEN

Planungsstand

Der Kanton Graubünden gab in der Befragung an, sowohl die Netzplanung für das Alltagsnetz als auch das Freizeitnetz (in beiden Unterkategorien) abgeschlossen zu haben. Der Kanton Graubünden hat 2019 einen Sachplan Velo verabschiedet, welcher aus den Hauptelementen Velonetze, Finanzbeteiligung durch den Kanton und Projektierungsrichtlinien besteht. Die Velonetze des Sachplan Velo können nach Bedarf, insbesondere aufgrund regionaler Richtpläne und kommunaler Planungen, angepasst werden.

Rechtsgrundlagen

Der Inhalt des Sachplan Velo fusst auf das Strassengesetz³³ und die dazugehörige Verordnung.³⁴ Aufgrund politischer Vorstösse zur Umsetzung des VWG wurde darin 2024 die Finanzbeteiligung durch den Kanton erhöht und vereinheitlicht. In der Befragung gab Graubünden für Alltag und beide Freizeitbereiche gesetzliche Anpassungen als nicht notwendig an.

Netzinhalt und Realisierung

Der Sachplan Velo unterscheidet, wie vom VWG vorgegeben, zwischen einem Alltags- und Freizeitnetz. Innerhalb des Freizeitnetzes unterscheidet er zwischen Velowandern und Mountainbiken. Zusätzlich sind Aussagen zu einem Rennvelonetz enthalten.

Das VWG definiert Veloparkierungsanlagen als Bestandteile des Alltagsnetzes (VWG Art. 3 Abs. 2). Veloparkierungsanlagen sind im Sachplan Velo nicht enthalten.

Da der Kanton Graubünden den Sachplan Velo bereits vor der Publikation der Praxishilfe Velowegnetzplanung überarbeitet und abgeschlossen hat, verwendet er in der Netzhierarchie des Alltagsnetzes momentan noch andere Begriffe als die in der Praxishilfe empfohlene Vierteilung in Velobahnen, Haupt- und Nebenverbindungen und Erschliessungsnetz.³⁵ Qualitätsstandards existieren im Textteil des Sachplans («Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr»³⁶).

³³ Strassengesetz. Kanton Graubünden. 2016: gr-lex.gr.ch/app/de/texts_of_law/807.100 (zuletzt abgerufen am 24.6.25).

³⁴ Strassenverordnung. Kanton Graubünden. 2023: gr-lex.gr.ch/app/de/texts_of_law/807.110/versions/3321 (zuletzt abgerufen am: 24.6.25).

³⁵ Der Kanton Graubünden unterscheidet im Alltags- und Freizeitnetz (Velowandern und Mountainbike) zwischen einem «Grundnetz von überwiegendem kantonalem Interesse» und einem «Ergänzungsnetz von kantonalem Interesse». Vgl. Sachplan Velo. Kanton Graubünden. 2024: gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/Documents/Sachplan-Velo_2024_deutsch.pdf (zuletzt abgerufen am 26.5.2025). S. 17.

³⁶ Sachplan Velo, 2024. Anhang A Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr. Kanton Graubünden: gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/tba/flv/Documents/SpV_DE2_Anhang_A.pdf (zuletzt abgerufen am 15.5.2025).

Arbeitsteilung

Der Kanton Graubünden weist im Vergleich zu anderen Kantonen eine spezielle Arbeitsteilung auf: Er bestimmt mit dem Sachplan Velo zwar kantonale Netze, die Projektierung und Realisierung dieser Netze überträgt er jedoch den Gemeinden. Der Kanton spricht insbesondere Beiträge an die Umsetzung. Im Rahmen eines politischen Vorstosses im Grossen Rat³⁷ wurde diese grundsätzliche Arbeitsteilung angepasst. Die Planung übernimmt der Kanton in Zusammenarbeit und Absprache mit den Gemeinden federführend. Zudem können die Gemeinden den Kanton für die Projektierung und Umsetzung von Projekten beauftragen. Die Finanzbeteiligung durch den Kanton wird dadurch aber nicht tangiert.

Ausblick

Um die Geodaten dem Bund in geeigneter Form über die FA-LV abgeben zu können, muss der Kanton seine Routenhierarchie anpassen und mit den Empfehlungen des Bundes harmonisieren. Auch besteht Handlungsbedarf bezüglich der Festlegung von Veloparkierungsanlagen. Zumal die Kantone gemäss VWG dafür sorgen müssen, dass die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden, ist zu erwarten, dass diese Anpassung an die nationalen Empfehlungen Gegenstand einer künftigen Revision sein wird. Die Optimierung und Anpassung der Netzpläne erfolgt in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (und Regionen). Der Kanton geht hierzu aktiv auf die Gemeinden (und Regionen) zu. Auch die Qualitätsstandards zur Realisierung der Netze, welche sich gemäss den Empfehlungen des Bundes im Alltagsbereich an der Netzhierarchie orientieren soll, könnten demnach in einem nächsten Schritt

überarbeitet werden. Zurzeit erarbeitet der Kanton die sogenannte «Strategie Langsamverkehr 2037». Es wird erwartet, dass die Umsetzung des VWG und die Realisierung der Netze bis Ende 2042 Bestandteil davon sind.

10.6 KANTON ZÜRICH

Planungsstand

Der Kanton Zürich ist in der Planung seines Velowegnetzes Alltag und Freizeit (Velowandern) im Vergleich mit anderen Kantonen weit fortgeschritten. Er hat bereits im Juni 2016 einen kantonalen Velowegnetzplan festgelegt. Dieser wurde in den Folgejahren in die regionalen Richtpläne überführt und damit behördenverbindlich verankert. Er gab in der Befragung an, die Netzplanung Alltag bereits abgeschlossen zu haben. Für die Genehmigung der Freizeitnetze gab er an, diese erst nach 2027 abzuschliessen.

Rechtsgrundlagen

Der Kanton wendet für die Umsetzung des Velonetzes das kantonale Strassengesetz³⁸ sowie das Planungs- und Baugesetz³⁹ an. Er hat angegeben, dass für den Teilbereich MTB gesetzliche Anpassungen noch notwendig seien, und diese nach 2027 angedacht sind.

Netzinhalt und Realisierung

Der Netzplan entspricht bei den Netzebenen des Alltagsnetzes bereits der vom Bund in der Praxis-hilfe Velowegnetzplanung empfohlenen Hierarchisierung und sieht Velobahnen, Haupt- und Nebenverbindungen vor. Veloparkierungsanlagen und Schwachstellen sind erfasst und werden im kantonalen GIS-Browser abgebildet. Das kantonale Freizeitnetz bildet sich aus dem SchweizMobil-Routennetz. Auch dieses ist in den regionalen Richtplänen behördenverbindlich verankert.

³⁷ Auftrag Cahenzli-Philipp betreffend Velonetze Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe. An die Regierung überwiesen am 21. August 2021: gr.ch/DE/institutionen/parlament/PV/Seiten/20210827Cahenzli_Philipp04.aspx (zuletzt abgerufen am 9.5.2025).

³⁸ Strassengesetz. Kanton Zürich. 2022: zh.ch/de/politik-staat/gesetze-beschluesse/gesetzessammlung/zhlex-ls/erlass-722_1-1981_09_27-1983_01_01-117.html (zuletzt abgerufen am 24.6.2025).

³⁹ Bau- und Planungsgesetz. Kanton Zürich. 2024: (zuletzt abgerufen am 24.6.2025).

Der Kanton und die Gemeinden haben bereits mit der Realisierung der Netze begonnen. Im kantonalen Strassengesetz ist dafür ein jährlicher Finanzbeitrag festgehalten. Dieser wird im Budget eingestellt, bis das Netz realisiert ist. Die Umsetzung orientiert sich an kantonalen Standards, welche im Sinne einer Weisung im Februar 2023 in Kraft gesetzt wurden. Die kantonalen Velostandards definieren die Anforderungen an Veloinfrastrukturen und sind für kantonale Projekte verbindlich. Für die Gemeinden sind sie eine Empfehlung.

Arbeitsteilung

Im kantonalen Netzplan sind Verbindungen sowohl entlang von Kantonsstrassen als auch auf kommunalen Strassen festgelegt. Für deren Bau ist der Kanton zuständig.

Der Kanton Zürich hat die Erstellung der kommunalen Velonetze an seine 160 Gemeinden delegiert. Die kommunalen Verkehrsrichtpläne werden durch die Fachstelle Veloverkehr geprüft. So soll das übergeordnete kantonale Netz durch ein feinmaschiges kommunales Netz ergänzt werden. Um die Gemeinden zu unterstützen, hat die Fachstelle ein dezidiertes Beratungsangebot⁴⁰ sowie ein Merkblatt «kommunale Netzplanung»⁴¹ geschaffen.

Ausblick

Die Velowegnetzplanung sowie die Behebung von Schwachstellen hat im Kanton Zürich bereits früh Fuss gefasst. Der Kanton hat demnach einen gewissen «Vorsprung», was sich in behördlich festgelegten Planungsinstrumenten, vorgesehenen Finanzierungen, bestehenden Schwachstellenanalysen sowie umfassenden und behördenverbindlichen Velostandards niederschlägt. Doch auch im Kanton Zürich ist noch nicht alles abschliessend geklärt: Die Finanzierung der Netz-Realisierung, gesetzliche Anpassungen sowie die systematische Behebung von Schwachstellen sind Gegenstand hängiger parlamentarischer Vorstösse.⁴²

10.7 KANTON SCHAFFHAUSEN

Planungsstand

Der Kanton Schaffhausen gibt in der Befragung sowohl für den Alltagsbereich wie auch für den gesamten Freizeitbereich an, die Netzplanung im Jahr 2025 abzuschliessen. Der Kanton ist derzeit an der Erneuerung seines Strassenrichtplans. Der Regierungsrat hat im Jahr 2023 nach einer öffentlichen Vernehmlassung den Revisionsentwurf des kantonalen Strassenrichtplans dem Kantonsrat zur Genehmigung vorgelegt. Darin enthalten ist der neue Teilrichtplan kantonale Radrouten, welcher entlang der neuen Anforderungen des VWG erarbeitet wurde. Der Strassenrichtplan mitsamt dem Velo Teil ist noch nicht endgültig beschlossen: Im Februar 2024 hat ihn der Kantonsrat mit drei zusätzlichen Planungsanträgen, u.a. auch zu Veloverbindungen, zurückgewiesen.⁴³ Die überarbeitete Fassung wird voraussichtlich im Jahr 2025 vom Kantonsrat beschlossen.

⁴⁰ Beratungsangebot Veloverkehr. Amt für Mobilität, Fachstelle Veloverkehr: zh.ch/de/mobilitaet/veloverkehr/beratungsangebot-veloverkehr.html (zuletzt abgerufen am 5.6.2025).

⁴¹ Kommunale Velonetzung. Merkblatt Version 1.1. Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr. 2021.

⁴² Sonja Gehrig: Motion Sicheres Velofahren dank systematischer Überprüfung und Abgleichung von Strassenprojekten mit dem kantonalen Velonetzung zur Behebung von Schwachstellen. An den Regierungsrat überwiesen am 28.3.2022: kantonsrat.zh.ch/geschaeft/geschaeft/?id=a5e7e755498b42efac3567da2979b6c8 (zuletzt abgerufen am 15.5.2025); Mani Tobias: Motion thesaurierender Fonds für Radwege. An den Regierungsrat überwiesen am 29.8.2022: kantonsrat.zh.ch/geschaeft/geschaeft/?id=f685b76d5f9d4bfa60517fd383b59b8 (zuletzt abgerufen am 15.5.2025).

⁴³ Bericht und Antrag der Spezialkommission 2023/6 betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans. Spezialkommission 2023/6, Kantonsrat Schaffhausen. 2025: sh.ch/CMS/get/file/2515b71d-29b9-40ac-bb5d-0f6f1a269e44 (zuletzt abgerufen am 24.6.2025).

Rechtsgrundlagen

Der Kanton Schaffhausen hat im Jahr 2021 sein Strassengesetz⁴⁴ revidiert. Im Hinblick auf das neue VWG wurde vom Kantonsrat bereits damals beschlossen, die kantonalen Radrouten ausserhalb der Bauzonen von den Gemeinden an den Kanton zu übertragen, um den Bedürfnissen der Velofahrenden besser gerecht zu werden. Die kantonalen Radrouten bilden damit eine eigene Kantonsstrassenkategorie. Gemäss seinen Antworten in der Befragung kommt der Kanton zur Einschätzung, dass in allen drei Bereichen darüber hinaus keine Anpassungen notwendig sind.

Netzinhalt und Realisierung

Der Richtplan sieht aufgrund des VWG einige Änderungen im Radroutennetz vor: Aufgrund der in VWG Art. 6 festgehaltenen Planungsgrundsätze hat der Kanton im Teilrichtplan Radrouten die Netzdichte wesentlich erhöht und direktere Routen gesucht. Die Vorlage unterscheidet aufgrund des VWG neu zwischen Alltags- und Freizeitrouten und weist sowohl Velowander- als auch MTB-Routen aus. Die Freizeitnetze orientieren sich an den bestehenden SchweizMobil-Routen. Abstellanlagen sind nicht in der Vorlage enthalten. Die Vorlage entspricht bezüglich der Netzhierarchie nicht den Empfehlungen der Praxishilfe Velowegnetzplanung, da das Alltagsvelonetz Nebenverbindungen, Hauptverbindungen und Velobahnen nicht separat ausweist.

Arbeitsteilung

Die Arbeitsteilung zwischen dem Kanton und seinen 26 Gemeinden ist im revidierten Strassengesetz geregelt. Der Kanton ist für den Bau, Betrieb und Unterhalt von sämtlichen im Richtplan eingetragenen kantonalen Radrouten ausserorts («kantonale Radrouten ausserhalb der Bauzonen») zuständig. Innerhalb der Bauzonen sind die Gemeinden für die kantonalen Radrouten zuständig, sofern diese nicht über Kantonsstrassen führen. Das Strassengesetz schreibt den Gemeinden zudem vor, Radwege in ihren kommunalen Strassenrichtplänen aufzunehmen.

Ausblick

Die Gemeinden im Kanton Schaffhausen sind gefordert, ihre kommunalen Strassenrichtpläne mit der kantonalen Netzplanung abzustimmen. Der Kanton prüft und genehmigt die kommunalen Strassenrichtpläne im Rahmen der Nutzungsplanungsrevisionen. Für das kantonale Radroutennetz wurde eine systematische Schwachstellenanalyse gemacht, die die Grundlage für bauliche Massnahmen und zukünftige Ausbauvorhaben darstellt. Die Umsetzungsplanung zur Fertigstellung der Netze bis zur nationalen Frist erfolgt schrittweise im Rahmen der laufenden Finanz- und Budgetplanung.

⁴⁴ Strassengesetz. Kanton Schaffhausen. 2021: rechtsbuch.sh.ch/app/de/texts_of_law/725.100 (zuletzt abgerufen am 24.6.2025).

10.8 KANTON WALLIS

Planungsstand

Der Kanton Wallis plant gemäss der Befragung, die Netzplanung Alltag bis Ende 2027 fristgerecht abzuschliessen. Die Freizeitnetze sollen gemäss Befragung später erfolgen. Der Kanton Wallis hat bereits vor Inkraftsetzung des VWG mit Netzplanungen auf regionaler Ebene für den Alltagsveloverkehr begonnen und hat als Freizeitnetz eine Route entlang des Rhone-Tals festgelegt (kantonale Fahrradrouten). Im Januar 2024 hat der Staatsrat die «Kantonale Strategie Langsamverkehr 2040»⁴⁵ verabschiedet. Die kantonsweite Netzplanung sowie deren Umsetzung bilden neben Velofördermassnahmen zwei der drei Pfeiler der Strategie. Seither weitet der Kanton die Netzplanung Alltag auf alle Regionen aus.

Rechtsgrundlagen

Kantonal wurde auf den 1. Januar 2023 das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV)⁴⁶ in Kraft gesetzt. Bis davor gab es im Kanton kein Gesetz für den Fuss- und Veloverkehr Alltag, es bestand hingegen ein Gesetz über die Wege des Freizeitlangsamverkehrs. Die «Kantonale Strategie Langsamverkehr 2040» wurde aufgrund der neuen gesetzlichen Ausgangslage, sowohl national (VWG) wie auch kantonal (GöVALV), erarbeitet. Der Kanton kommt gemäss der Befragung zur Einschätzung, dass für den Alltags- und Freizeitverkehr keine weiteren Anpassungen benötigt werden.

Netzinhalt und Realisierung

Das kantonale Freizeitnetz wird sich im Velowander-Bereich künftig auf die Rhonetal-Route (kantonale Fahrradrouten) beschränken. Der Kanton arbeitet zurzeit an der Erarbeitung des kantonalen Alltagsnetzes. Die Alltagsplanung adressiert auch Veloabstellanlagen (in kommunaler Zuständigkeit). Der Kanton orientiert sich in der Hierarchisierung seiner Routen nicht direkt an den Empfehlungen des Bundes aus der Praxishilfe, sondern unterscheidet zwischen Routen von kantonalem, regionalem und lokalem Interesse. Für die Umsetzung sind Gelder im kantonalen Jahresbudget vorgesehen.

Arbeitsteilung

Gemäss der kantonalen Gesetzgebung ist der Kanton für die Entwicklung und den Unterhalt des kantonalen Alltagsnetzes zuständig. Er erarbeitet zu diesem Zweck die regionalen Sektorpläne in den Regionen (Sektoren). So ergibt sich automatisch eine enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Kanton beim Alltagsvelonetz. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit planen Kanton und Gemeinden neben dem kantonalen Netz auch die strukturierenden kommunalen Netze (regional und lokal). Verläuft das kantonale Netz über kommunale Strassen, bleibt die Zuständigkeit beim Kanton. Die Infrastrukturen der kommunalen Velonetze kann der Kanton mit Beiträgen von bis zu 50 % fördern. Netzerweiterungen des Freizeitnetzes werden auf freiwilliger Basis von den Gemeinden geplant.

Ausblick

Fünf der Sektorpläne sind schon fertiggestellt, weitere sollen folgen. Die Umsetzungsplanung muss zu grossen Teilen erst noch aufgelegt und an der gesetzlichen Frist zum Bau der Netze orientiert werden.

⁴⁵ Kantonale Strategie Langsamverkehr 2040. Kanton Wallis, Dienststelle für Mobilität. Januar 2024. [vs.ch/documents/20440636/0/Mobilite%CC%81_douce_2040_DE_web_DEF+%281%29.pdf/bbe9dc41-dff6-5242-f4dc-867b70fa41ca?t=1707484134092&v=1.0](https://www.vs.ch/documents/20440636/0/Mobilite%CC%81_douce_2040_DE_web_DEF+%281%29.pdf/bbe9dc41-dff6-5242-f4dc-867b70fa41ca?t=1707484134092&v=1.0) (zuletzt abgerufen am 15.5.2025).

⁴⁶ Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV). Kanton Wallis. 2022: lex.vs.ch/app/de/texts_of_law/740.1 (zuletzt abgerufen am 24.6.2025).

