



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze

Fachtagung Langsamverkehr 2025

Veloweggesetz auf Kurs:

Einblicke in die Umsetzung

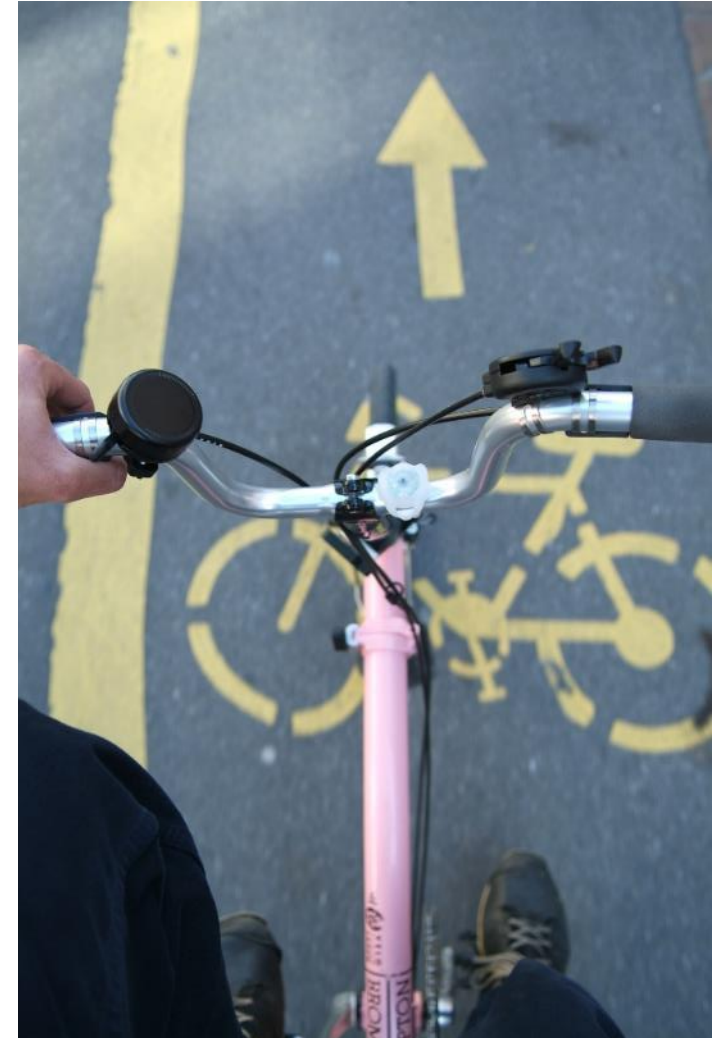
6 Novembre 2025

Silvio Zala, Specialista mobilità ciclistica, USTRA



Sommario

- Team e ambiti d'azione del servizio tecnico della Confederazione
- Legge federale sulle vie ciclabili (obiettivi, compiti Cantoni e Confederazione)
- Analisi delle criticità del traffico lento sulle strade nazionali
- Attuazione della legge sulle ciclovie
- Roadmap Velo
- Esempio di progetto USTRA nei Grigioni



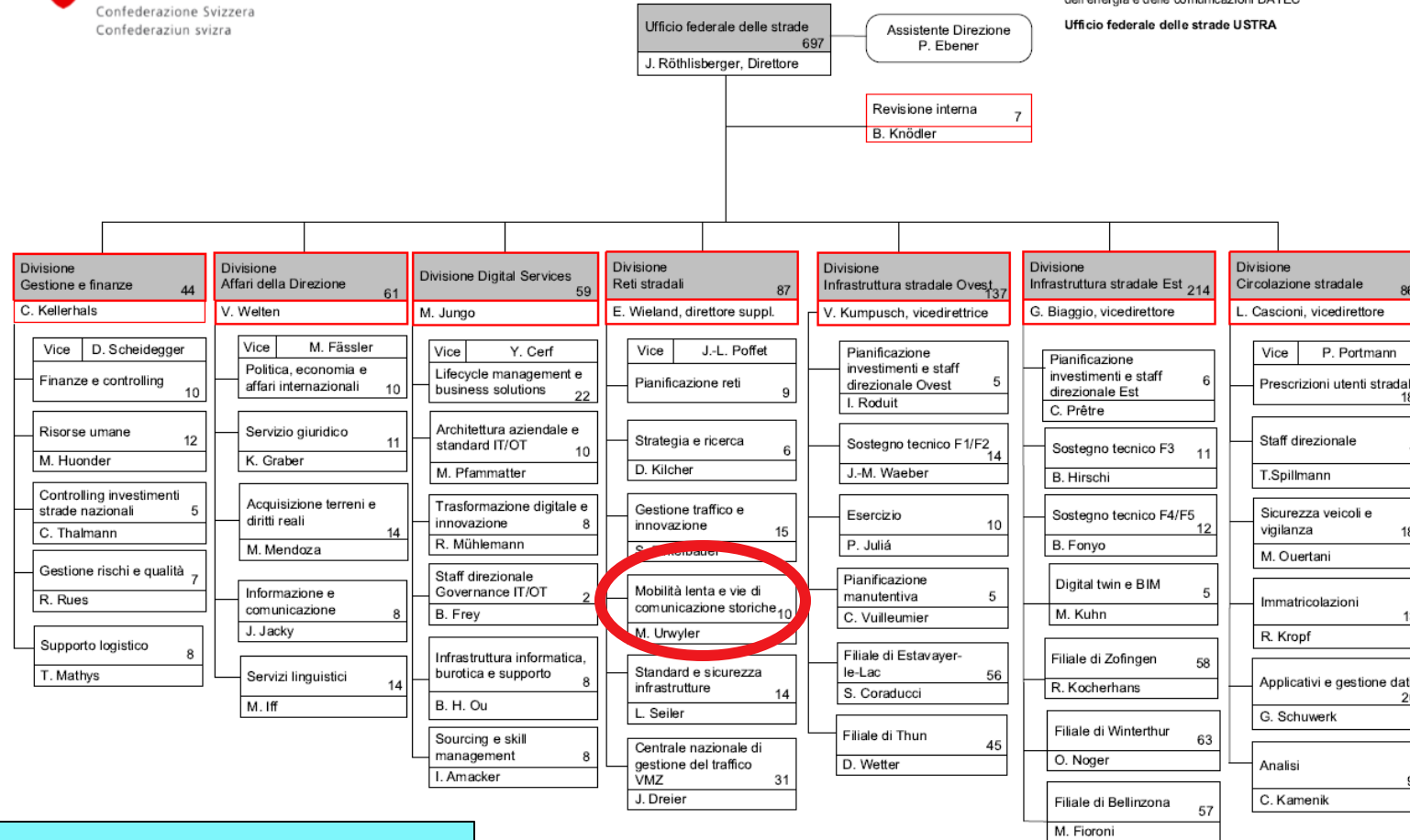


Organigramma USTRA

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA



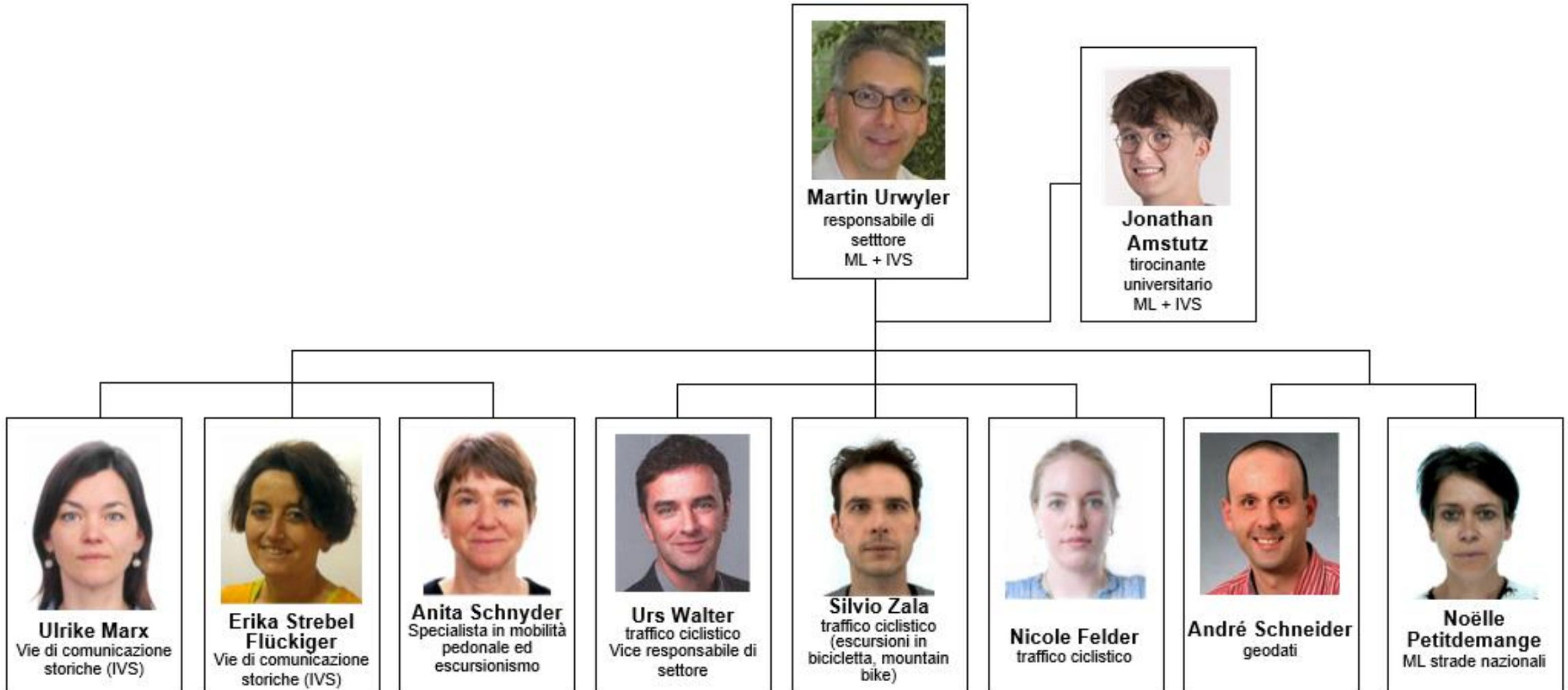
USTRA

• 697 Collaboratori e collaboratrici

Editore: Settore Human Resources USTRA
Le cifre indicano l'organico delle rispettive unità.
Ultimo aggiornamento: 01.09.2025



Mobilità lenta e vie di comunicazione storiche (IVS)





Was sind unsere Kernaufgaben? (I)

Fussverkehr



Wandern



LV bei Nationalstrassen



Veloverkehr (Alltag / Freizeit inkl. MTB)





Was sind unsere Kernaufgaben? (II)

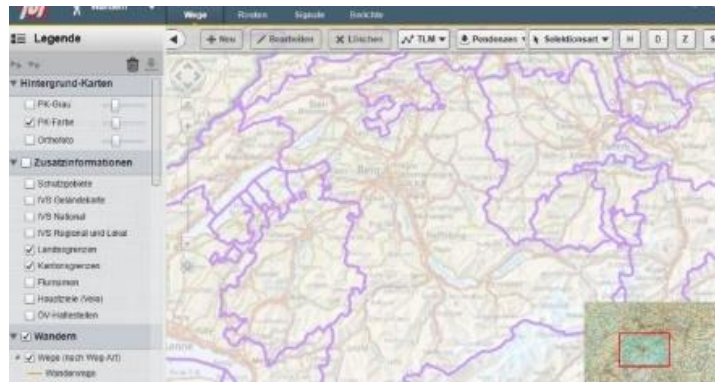
Historische Verkehrswege



Statistik, Aggloprogramme



Geodaten



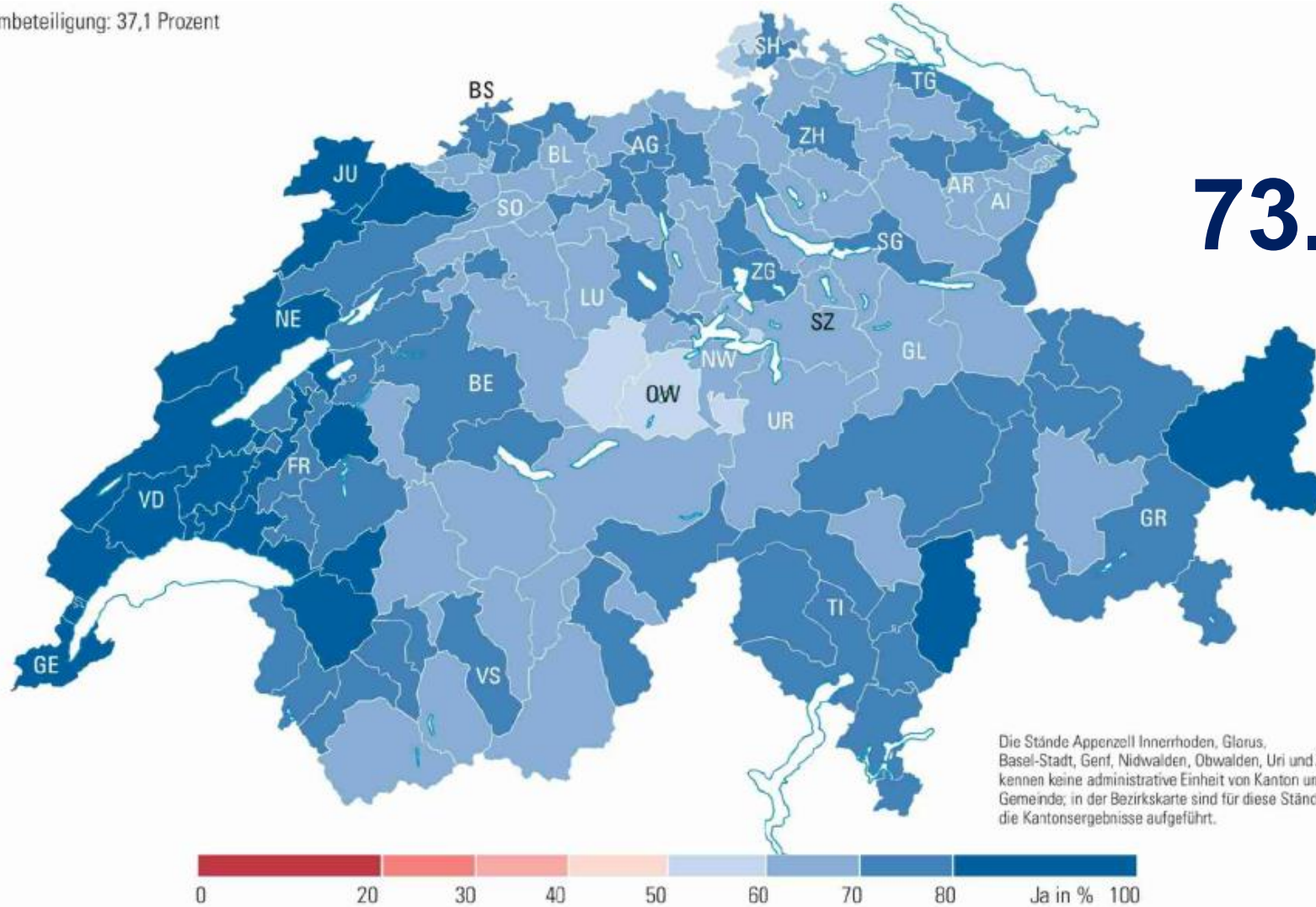
LV-Recht, Strategien





Bundesbeschluss über die Velowege

Stimmbeteiligung: 37,1 Prozent



QUELLE: ABSTIMMUNGSSTATISTIK, BUNDESAMT FÜR STATISTIK (BFS) / KARTENGRUNDLAGE: THEMAKART, BFS

NZZ-Infografik/jok.



Veloweggesetz (I)



Aufgaben für Kantone:

- Velowegnetze für Alltag und Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festhalten bis 2027
- Velofachstellen bezeichnen
- Umsetzung der Velowegnetze bis 2042
- Planungsgrundsätze
 - zusammenhängend
 - direkt
 - sicher und möglichst getrennt
 - homogener Ausbaustandard
 - attraktiv

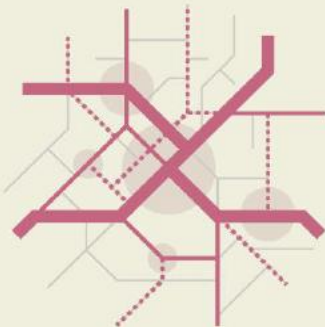


Alltag und Freizeit

VELOWEGNETZ ALLTAG



«Der Weg zum Ziel»



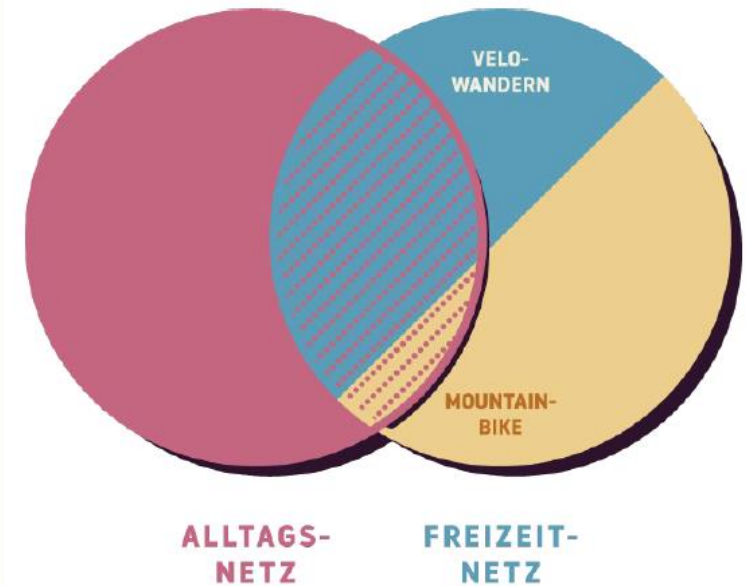
VELOWEGNETZ FREIZEIT



Velo-
wandern

Mountain-
biken

«Der Weg als Ziel»





Veloweggesetz (II)

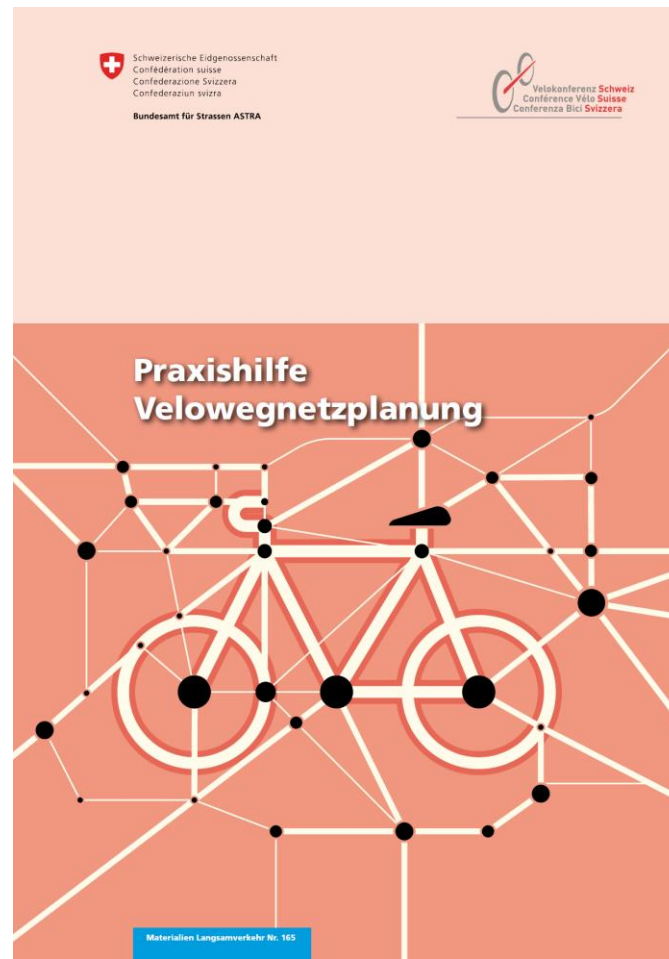


Bund:

- **Vorbildfunktion:** eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität erstellen
- **Berücksichtigung** von Velowegen bei Bundesaufgaben
- **Beratung und Information:** Empfehlungen in Form von Materialien und Richtlinien
- **Ersatzpflicht**



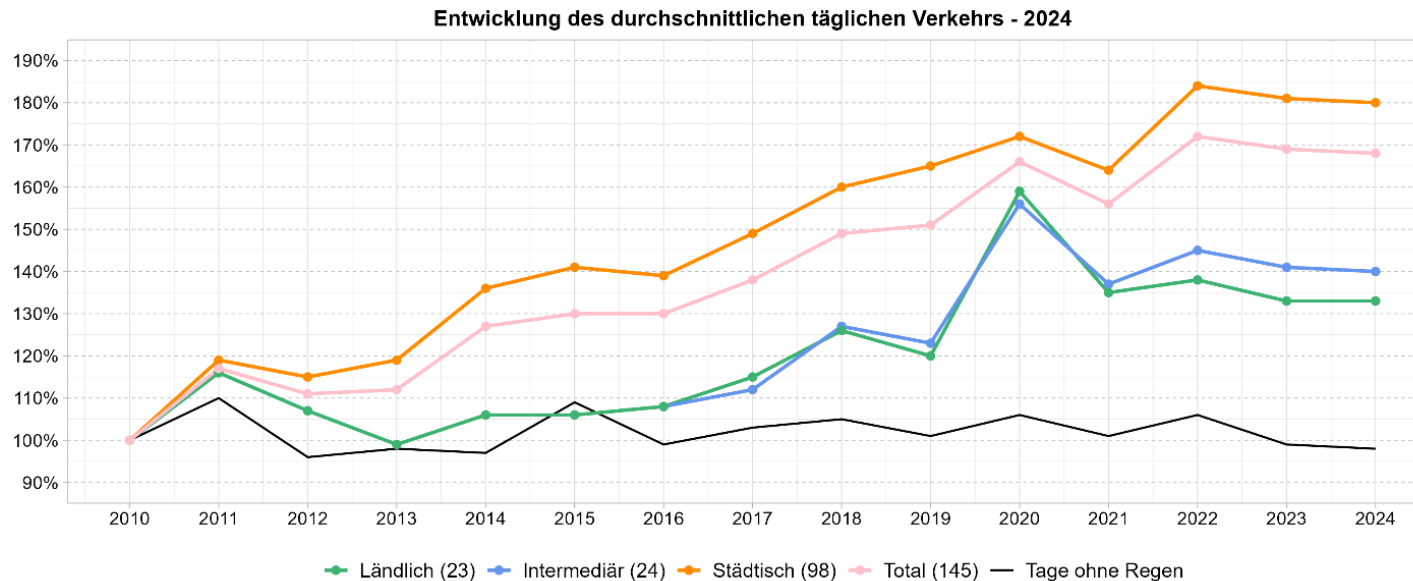
Grundlagen für eine sichere und attraktivere (Velo) Infrastruktur schaffen





Velozähl Datenzentrale

- Die bisherigen Auswertungen der Zähl Daten-Zentrale Veloland Schweiz und « Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses » der OUVEMA wurden zur **Velozähl Datenzentrale Schweiz** zusammengefasst.
- Die Auswertungen wurden vom Büro analyGIS durchgeführt, eng von SchweizMobil begleitet und vom ASTRA finanziert.
- Auf dem Portal velo-ch.eco-counter.com sind die detaillierten Auswertungen verfügbar.





This technical drawing illustrates a complex road intersection with multiple lanes and traffic flow directions. The drawing includes numerous labels for SSV (Safety and Security Vehicle) and VSS (Vehicle Safety System) components, each associated with a numerical value. The labels are distributed across the intersection, with some pointing to specific lanes or areas. The numerical values are often in the format of a fraction (e.g., 2/4 / 0.15) or a decimal (e.g., 0.5 / 4). The drawing also shows lane markings, including dashed lines for lane boundaries and solid lines for curbs. Arrows indicate the direction of traffic flow. The overall layout is a top-down view of the intersection, showing the relative positions of the lanes and the placement of the SSV and VSS components.

Labels and values visible in the drawing include:

- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.12: 0.50, 54 / 0.2
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.03: 1/1 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- VSS 640 852
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.16: 50.5 / 0.2
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.12: 0.15
- SSV 6.03: 1/2 / 0.15
- SSV 6.13: 0.15
- SSV 6.01: 0.15
- SSV 6.06
- SSV 6.10: 1.00
- SSV 6.17: 0.5 / 3
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15
- SSV 6.03: 2/4 / 0.15
- SSV 6.09: 3/3 / 0.15
- SSV 6.17: 0.5 / 4
- SSV 6.16: 0.50, 53 / 0.2
- SSV 6.09: 1/1 / 0.15



Schwachstellenanalyse Langsamverkehr auf Nationalstrassen



Trois analyses – Une mission

- Analyse des points faibles sur les itinéraires cyclables de SuisseMobile (interfaces avec RN)
 - Analyse des points faibles de la mobilité douce sur les routes nationales de 3ème classe (370km)
 - Analyse des points faibles de la mobilité douce aux jonctions des routes nationales de 1ère et de 2ème classe (400)
- Elimination des points faibles sur l'ensemble du réseau des routes nationales



Umsetzung Veloweggesetz: Umfrage ASTRA

Planungsinstrumente Festsetzung Velowegnetze: Veloalltag

- kantonaler Richtplan
- regionale Richtpläne
- kommunale Richtpläne
- keine Angabe



- Im Veloweggesetz ist für den Bund keine Pflicht zur Umsetzungskontrolle festgehalten.
- Im Sinn der Information gemäss Art. 15 Veloweggesetz erhebt das Bundesamt für Strassen ASTRA mit regelmässigen **Umfragen** bei den Kantonen die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen des Veloverkehrs.
- Ende 2024 wurde eine 3. Umfrage durchgeführt. Diese fokussiert auf die Tätigkeiten aller 26 Kantone im Hinblick auf die Erfüllung der Planungspflicht bis 2027.



Ergebnisse: Umsetzung Velo-Fachstellen

Umsetzungsstand Velo-Fachstellen: Veloalltag

- Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt
- Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt
- Fachstelle nicht bezeichnet



Umsetzungsstand Velo-Fachstellen: Velowandern

- Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt
- Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt
- Fachstelle nicht bezeichnet



Umsetzungsstand Velo-Fachstellen: Mountainbiken

- Fachstelle bezeichnet und Aufgaben festgelegt
- Fachstelle bezeichnet, Aufgaben (noch) nicht festgelegt
- Fachstelle nicht bezeichnet

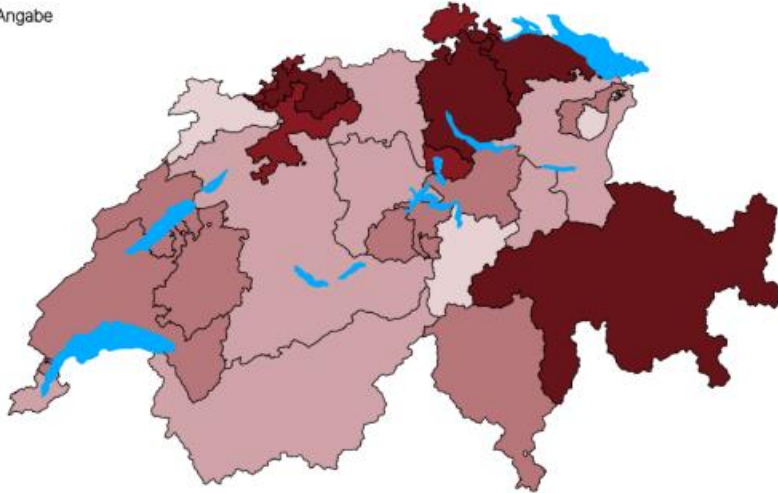




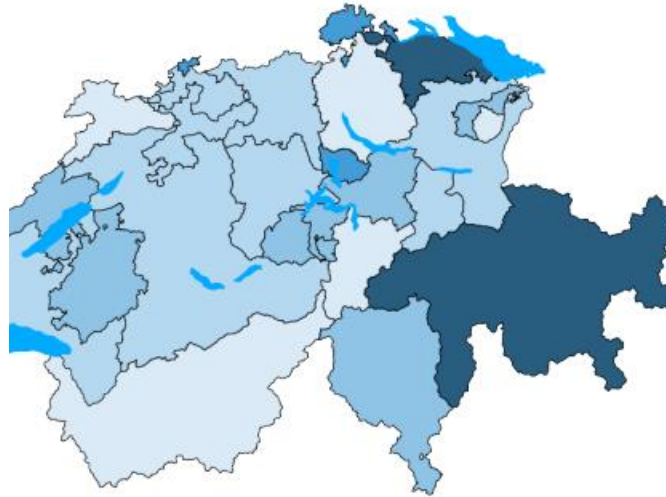
Ergebnisse: Velowegnetzplanung

Stand/Fahrplan Velowegnetzplanungen: Veloalltag

- abgeschlossen
- bis Ende 2025
- bis Ende 2026
- bis Ende 2027
- später
- keine Angabe



wegnetzplanungen: Velowandern



nd/Fahrplan Velowegnetzplanungen: Mountainbiken

- abgeschlossen
- bis Ende 2025
- bis Ende 2026
- bis Ende 2027
- später
- keine Angabe





Roadmapvelo.ch

Die nationale Plattform für das System Velo Schweiz

La plateforme nationale pour le système velo suisse

La piattaforma nazionale del systema ciclable svizzero



Aktivitäten über die «Roadmap Velo» steuern und koordinieren

Was ist die Roadmap?

- Ein **partnerschaftlicher Prozess** zur Verbesserung des «Systems Velo»;
- Eine **zentrale Plattform** für die Information über Aktivitäten und Weiterentwicklung des Veloverkehrs;
- Sie unterstützt die **Umsetzung** der velobezogenen Strategien der **Sektoral- und Querschnittspolitiken** des Bundes sowie gesetzlicher Vorgaben,
- nutzt die **Synergien** der verschiedenen Strategien im Verkehr, Energie, Umwelt, Gesundheit und Sport,
- lebt von den Initiativen und dem **Engagement der Beteiligten**.



Ein einziges Ziel, das viele einschliesst



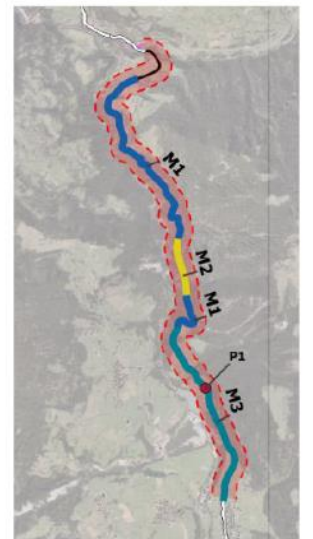


Beispiel N29 Thusis – Tiefencastel – Silvaplana

- Die N29 erstreckt sich von Thusis bis Silvaplana und wurde mit dem NEB vom TBA GR im Nationalstrassennetz 3. Klasse übernommen.
- SchweizMobil Route Nr. 6 (Graubünden Route) zw. Thusis und Tiefencastel.
- Grosse Sicherheitsdefizite und mehrere Gefahrenstellen für den Veloverkehr.

Auftrag (aus der Studie ewp «Schwachstellenanalyse»)

- Bereich M1 (vor- und nach Tunnel Crap-Sès, Projektperimeter)
 - Für die bergauffahrenden Velofahrer ist ein Radstreifen ≥ 2 m zu erstellen.
- Bereich M2 (Tunnel Crap-Sès)
 - Es ist ein Zweirichtungsradweg ≥ 3 m auf der alten Julierstrasse zu erstellen. An den Portalen sind Querungshilfen für den talabwärtsfahrenden Verkehr zu bauen.
- Bereich M3 (ausserhalb unseres Projektperimeters)
 - Es ist für die bergauffahrenden Velofahrer ein Radstreifen ≥ 2 m und für die bergabfahrenden Velofahrer ein Radstreifen ≥ 1.50 m zu erstellen
- P1 (ausserhalb unseres Projektperimeters)
 - Querungshilfe für ÖV-Fahrgäste und Wanderwegnutzer zu realisieren





Massnahmen bei Crap Sès

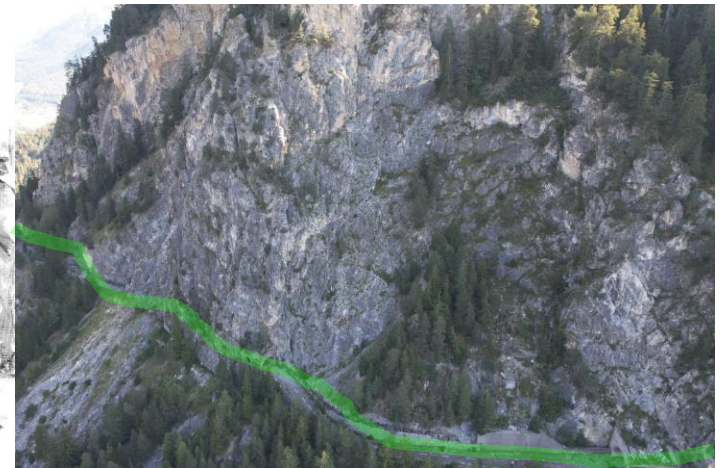
Gemeinde Surses (Kt. Graubünden)

- Tunnelsanierung (Baujahr 1937)
- Mit dem Bau der modernen Nationalstrasse wurde der historische Verkehrsweg (Kunststrasse von 1834-1840, Ausbau 1935-40) stillgelegt
- **Reaktivierung** für den Langsamverkehr



Gut erhaltene
Elemente traditioneller
Strassenbaukunst

Wieder in Gebrauch.
Zukünftig sollen hier
Velos fahren





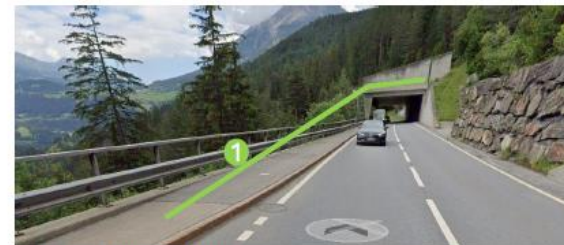
Varianten und mehr Varianten... für die Veloführung und die Querungen im Bereich Crap Sès



Variante A



Variante B



Talseitige Rampe südlich Sera



Bergseitige Rampe nördlich Sera



UeMa – Veloanzeigesystem: Tunnels Passmal und Solis

- Gesamtinstandsetzung Tunnels und dazwischenliegende offene Strecke.
- Tunnels weisen grosse Schäden und Schutzdefizite auf.
- Die Sicherheit ist auf ein akzeptierbares Niveau zu bringen. Um dieses zu erreichen, stehen zusätzliche Fluchtwege und **eine Abtrennung des Langsamverkehrs** im Vordergrund.
- Bis eine entsprechende Lösung gefunden und umgesetzt ist, soll als Übergangslösung eine Anlage zur Warnung von Velofahrern/Langsamverkehr in den beiden Tunnels installiert werden.







Besten Dank für die Aufmerksamkeit!

