

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassen
3003 Bern

elektronisch an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Grenchen, 20.08.2020

Stellungnahme von Swiss Cycling zum Veloweg-Gesetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über Velowege (VWG) Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Als nationaler Radsportverband vertritt Swiss Cycling die Interessen des Velos von der Basis bis zur Weltspitze. Wir verstehen uns als Drehscheibe und Kompetenzzentrum des Schweizer Radsports in den Bereichen Freizeit und Mobilität, Leistungs- und Breitensport.

1 Allgemeine Bemerkungen

Wir begrüßen das neue Bundesgesetz. Es bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes kann auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden.

Wir sehen allerdings auch kritische Punkte:

- **Nationale Verantwortung des Bundes zur Erhöhung des Veloanteils in der Schweiz.**
Trotz des derzeit wahrgenommenen Velobooms weist die Schweiz mit einem Anteil von rund sieben Prozent am Gesamtverkehr immer noch einen deutlich tieferen Veloanteil als diverse nördliche Nachbarländer auf, welche einen teilweise mehr als dreifachen Wert vorzeigen können. Mit einer signifikanten Erhöhung dieses Anteils in der Schweiz könnte nicht nur die Volksgesundheit markant erhöht werden, sondern es könnten auch die bestehenden

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-SALES

Strassennetze - so zeigen es diverse Studien - deutlich entlastet werden. Aus diesem Grund braucht es sowohl eine **nationale Strategie** zur Förderung des Veloverkehrs wie auch die nationale Kompetenz um, analog dem Nationalstrassennetz, ein **übergeordnetes Velonetz** zu schaffen. Eine nationale Strategie ist wichtig, um klare Visionen festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Sie soll definieren, welche Rolle das Velo als Alltagsverkehrsmittel und Freizeitgerät in der Schweiz haben soll, welche Massnahmen ergriffen werden sollen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Eine nationale Kompetenz ist wichtig, um ein übergeordnetes Velonetz zu schaffen und zu betreiben, um die Vorreiterrolle des Bundes gegenüber den Kantonen wahrzunehmen und um den Ausbau rasch voranzutreiben. **Swiss Cycling beantragt daher dem Bund, das Velogesetz mit diesen übergeordneten Bundesaufgaben zu ergänzen und in der im Anschluss folgenden Verordnung stufengerecht zu konkretisieren. Hierzu sollen alle Staatsebenen und Interessengruppen einbezogen werden.**

- **Es braucht eine grosszügigere Finanzierung.** Für die Weiterentwicklung und den Ausbau von Veloinfrastruktur ist die nötige Finanzierung sicherzustellen. In den Städten und Agglomerationen sind die Agglomerationsprogramme das bewährte Mittel. Diese Programme sind entsprechend aufzustocken. Nach Art. 17f des MinVG betragen die Mittel für den Agglomerationsverkehr 9-12 % der Verpflichtungskredite. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekte in den Städten.

Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.

- **Die Ersatzpflicht darf nicht zur Verdrängung des Velos führen.** Wenn ein Veloweg auf Grund des Verkehrsaufkommens nicht mehr sicher befahrbar ist, so soll in erster Linie dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit auf der Strasse erhöht wird (z.B. durch Geschwindigkeitsreduktion), anstatt den Veloweg an einen routentechnisch unattraktiveren Ort zu verlegen.
- **Es braucht eine Hierarchisierung der Velowegnetze.** Sinnvollerweise verpflichtet das vorliegende Bundesgesetz die Kantone, zwischen Velowegen für die Freizeit und den Alltagsverkehr zu unterscheiden. Dies reicht allerdings nicht aus, um eine qualitativ hochstehende Planung von Velowegnetzen sicherzustellen. Dazu ist auch die Unterscheidung in unterschiedliche Hierarchien von Velowegen nötig. Diese könnten namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen sein.
- **Es braucht eine konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zu begrüßen. Allerdings ist zwingend auch eine Frist für die Umsetzung dieser Pläne vorzusehen. Der dringende Handlungsbedarf für die Sicherheit der Velofahrenden und die Erfahrungen mit dem schleppenden Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes, das Vorbild für das Veloweggesetz ist, legen diese Forderung nahe.

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



2 Fragenkatalog des ASTRA

2.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz). Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden.

Zusätzlich zur vorgesehenen Frist zur Erstellung der Pläne (Art. 18) beantragt Swiss Cycling eine verbindliche Frist für deren Umsetzung von 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung zwischen Velowegen des Alltags- und Freizeitverkehrs unterschieden werden muss. Sinnvoll wäre über dies hinaus allerdings auch eine Unterscheidung zwischen:

- a) unterschiedlichen Typen von Velowegen und ihrer Priorisierung im Strassenverkehr, namentlich die Planung von Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und – Nebenverbindungen
- b) Netzen für verschiedene Benutzergruppen wie Schüler*innen, Pendler*innen oder Sportler*innen

2.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz). Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung. Die Qualitätsziele stellen sicher, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen, möglichst sicher und dazu geeignet sind, mehr Menschen zum Velofahren zu motivieren.

2.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz). Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG und hat sich bewährt. Die Bestimmung enthält sehr viel Spielraum, um im Einzelfall abgeschwächt zu werden und soll deshalb präzisiert werden.

- a) Verhinderung, dass der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen verdrängt wird, statt dass die Velosituation verbessert wird.

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-Sales

Art. 9 Abs. 2 lit. c. ist in der vorliegenden Form dazu angetan, Velofahrende a priori von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen zu verdrängen. Gerade innerorts, wo die Platzverhältnisse beengt sind, bietet sich dafür als Alternative die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen an. Dadurch können sich Velofahrende besser und sicher in den Gesamtverkehr einführen.

Wir schlagen deshalb eine andere Formulierung dieser Passage vor: Antrag: Art. 9 lit. c.: (...) sich die Sicherheit für Velofahrer auf stark befahrenen Strassen nicht mit anderen Mitteln, zum Beispiel mit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, herstellen lässt.

b) Zu starke Aufweichung der Ersatzpflicht.

Die Bestimmung zur Ersatzpflicht enthält zu viel Spielraum. Dadurch erzielt sie zu wenig Wirkung. Erstens müssen die zu ersetzenden Wege in Plänen festgelegt sein. Zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Dies kann zu Gunsten oder zu Ungunsten des Velowegs erfolgen. Drittens muss der Ersatz angemessen sein, was im Ermessen der Behörden liegt. Zudem können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen. Das führt in der Gesamtheit zu einer zu starken Aufweichung der Ersatzpflicht.

Insbesondere Art. 9 Abs. 3 schwächt die per Verfassung festgelegte Ersatzpflicht. Mit dieser Formulierung ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Wir beantragen, die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.

2.4 «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz).

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Diese Anlagen werden in den meisten Fällen im Rahmen des Nationalstrassenbaus erfolgen. Dadurch gelten die entsprechenden Verfahren und Finanzierungsregeln. Gemäss Nationalstrassenverordnung muss die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden.

2.5 Information (Art. 14 Veloweggesetz). Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-SALES

zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

In diesem Zusammenhang soll eine schweizweit einheitliche Nomenklatur für die verschiedenen Wegetypen geschaffen werden.

2.6 Präzisierung von Art. 6 h NSG.

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 h des Bundesgesetzes über Nationalstrassen im Hinblick auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?

Ja, Swiss Cycling unterstützt diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen zusammen.

3 Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Artikeln des VWG.

Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
1. Abschnitt: Zweck und Begriffe	Swiss Cycling begrüsst die Schaffung eines separaten Veloweg-Gesetzes, um die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs zu regeln.
Art. 2 Velowegnetze Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.	Swiss Cycling findet es richtig und wichtig, dass auch Nebenanlagen wie Abstellplätze und -anlagen zusammen mit dem Wegnetz geplant und definiert werden.

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
<p>Art. 3 Velowegnetze für den Alltag</p> <p>1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst die Unterscheidung von Alltags- und Freizeitnetzen, da die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich sind. Es ist zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass bei der Planung der Alltagsnetze auf die Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern eingegangen werden kann.</p> <p>Velowegnetze sollen zudem analog dem Strassennetz hierarchisiert werden. Haupt- und Schnellverbindungen bilden dabei die höchste Ebene. Sie verbinden Agglomerationen untereinander und erschliessen diese radial und tangential.</p>
<p>3 Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.</p>	<p>Swiss Cycling beantragt, (Rad-)Sportanlagen explizit zu erwähnen. Dies sind Anlagen, wo professionell oder freizeitmässig Sport getrieben wird. Sie nehmen die Funktion eines Knotenpunkts von Alltags- und Freizeitnetzen ein.</p> <p>Zudem fordert Swiss Cycling, dass Radsportanlagen (Velodrome, Pumptracks, BMX-Anlagen) an das Alltagsnetz angebunden werde.</p>
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit</p> <p>1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.</p>	<p>Die Stärke des heutigen Freizeitnetzes liegt u.a. in der Anbindung der Siedlungskerne und Bahnhöfe. Zudem kann und soll es in grösseren Städten auch Erholungsrouten im Siedlungsgebiet geben. Es ist möglich, dass sich Freizeitrouten im Siedlungsgebiet mit Alltagsrouten überlagern, doch sollten sie gleichwohl explizit geplant werden.</p> <p>Swiss Cycling fordert daher, dass Art. 4 Abs. 1 entsprechend umformuliert wird, damit diese Anforderung zum Ausdruck kommt.</p>

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
<p>Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne</p> <p>2 Die Pläne sind für die Behörden verbindlich. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung. Falls sie die Planung der kommunalen Wegenetze an ihre Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1.</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst, dass die Netzpläne inklusive Nebenanlagen behördenverbindlich geplant werden müssen. Diese Pläne bilden eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit.</p>
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze</p> <p>Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:</p> <p>c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst die Vorgabe, dass Velowege möglichst sicher und getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, Anreize zur Nutzung des Velos zu schaffen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass nicht absolute und unerfüllbare Sicherheitsforderungen an die Planungsbehörden gestellt werden.</p> <p>Die getrennte Führung des Veloverkehrs soll nicht dazu führen, dass auf Hauptachsen des motorisierten Verkehrs kein Veloverkehr mehr geführt werden kann.</p>
<p>Art. 7 Koordination</p> <p>Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst die explizite Erwähnung dieser Aufgabe, die sich eigentlich bereits aus Art. 8 des Raumplanungsgesetzes ergibt. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- Sport- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden. Zudem ergibt sich mit der Planung anderer Strukturen oftmals die Möglichkeit, Velo- und Fusswege parallel mitzuplanen.</p>

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-Sales

Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
<p>Art. 9 Ersatz</p> <p>1 Müssen in den Plänen festgelegte Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen.</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst die Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege. Sie ist eine logische Folge des Netzgedankens, indem unterbrochene Verbindungen wiederhergestellt werden müssen. Zudem sind Velofahrende Umweg empfindlich, so dass sich ein angemessener Ersatz aufdrängt.</p>
<p>2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:</p> <p>c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst es, dass von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahrene Wegabschnitte zu ersetzen sind. Damit wird auf die Verletzlichkeit von Velofahrenden Rücksicht genommen und dem Anspruch auf Attraktivität genüge getan.</p> <p>Eine automatische Verlagerung des Veloverkehrs weg von stark befahrenen Strassen oder begangenen Wegen lehnt Swiss Cycling ab. Es soll in jedem Einzelfall geprüft werden, ob allenfalls alternative Massnahmen getroffen werden können, die einen Erhalt des Velowegs ermöglichen würden. Die Ersatzpflicht soll nicht zu einer Verdrängung des Velos von Hauptachsen führen.</p>
<p>3 Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.</p>	<p>Swiss Cycling hält diese Bestimmung im Grundsatz für richtig, jedoch befürchtet wir, dass die Ersatzpflicht dadurch zu stark aufgeweicht wird. Kantone sollen in jedem Fall begründen müssen, weshalb sie auf einen Ersatz verzichten.</p> <p>Zudem soll der Bund die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.</p>

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
<p>Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen</p> <p>1 Die Kantone können für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Veloweg-Netze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.</p>	<p>Im FWG ist bei diesem Artikel eine "Muss"-Formulierung enthalten. Aus unserer Sicht gibt es keinen Grund, auf Ebene Planung, Anlage und Erhaltung von Netzen auf den Beizug von Fachorganisationen zu verzichten. Wir fordern daher eine entsprechende Anpassung des ersten Satzteils.</p> <p>Bei der Information sind wir mit einer "Kann"-Formulierung einverstanden.</p>
<p>Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben</p> <p>1 Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie:</p> <p>a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;</p>	<p>Swiss Cycling begrüsst es, dass der Bund bei der Erstellung eigener Bauten und Anlagen eine Vorreiterrolle einnehmen will. Diese Anlagen können für Kantone und Gemeinden im Sinne einer "best practice" Inspiration und Vorbild sein.</p> <p>Mit dem neuen Netzbeschluss sind per 1.1.2020 rund 400 km Strassen in das Eigentum des Bundes übergegangen, darunter namentlich auch Passstrassen. Swiss Cycling legt Wert darauf, dass insbesondere auch dort Veloinfrastruktur von entsprechender Qualität erstellt wird.</p>
<p>Art. 16 Fachstellen</p> <p>1 Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest. Sie legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen.</p>	<p>Die meisten Kantone haben bereits eine solche Fachstelle. Der Passus ist dennoch sehr wichtig, weil Städte von den Kantonen verpflichtet werden können, Fachstellen einzurichten. Swiss Cycling beantragt, dass das VWG Aussagen macht über die Qualität und die Kompetenzen dieser Fachstellen, damit diese auch tatsächlich wirksam sind. Wir fordern weiter, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit mind. 20'000 Einwohner*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen.</p> <p>Zudem soll die Umsetzung dieses Passus' innert 3 Jahren erfolgt sein müssen.</p>

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



Artikel	Kommentar / Position Swiss Cycling
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne</p> <p>1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.</p>	<p>Angesichts der Länge von Planungsverfahren hält Swiss Cycling eine Frist von 5 Jahren für angemessen.</p> <p>Indessen ist es uns wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Swiss Cycling fordert entsprechend, dass die Pläne innerhalb einer Frist von höchstens 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt sein müssen. In Plänen festgesetzte Infrastrukturen sollen demnach spätestens 15 Jahre nach Planbeschluss realisiert sein.</p>

4 Weitere Bemerkungen von Swiss Cycling

4.1 Aufnahme von Swiss Cycling im erläuternden Bericht

Wir begrüßen, dass Betroffene und interessierte Organisationen an der Planung von Velowegnetzen beteiligt werden sollen. Im erläuternden Bericht wird in diesem Zusammenhang jedoch nur Pro Velo und Schweiz Mobil namentlich erwähnt. Seit langer Zeit vertritt Swiss Cycling die Interessen von Velofahrenden, setzt sich für die Ausbildung ein und betreibt schweizweit die Jugendsportförderung unter den Aspekten Volksgesundheit, Verkehrssicherheit und Motivation. Wir beantragen daher, dass der erläuternde Bericht mit Swiss Cycling ergänzt wird.

4.2 Förderung von Innovation und Pilotanlagen

Neue Verkehrslösungen sind immer wieder Ergebnis von Piloten und Testversuchen. Erwähnt seien an dieser Stelle die Begegnungszone, die Velostrasse oder das Rechtsabbiegen bei Rot. Swiss Cycling lädt den Bund ein, die Voraussetzungen für solche Versuche zu verbessern und Gemeinden und Kantone sowie Dritte zu motivieren, innovative Lösungen zu entwickeln und mit raschen, unbürokratischen Verfahren Tests durchführen zu können.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Maurice Rapin, Leiter Breitensport, Tel. 079 751 27 69, maurice.rapin@swiss-cycling.ch

Freundliche Grüsse

Franz Gallati
Co-Präsident

Markus Pfisterer
Geschäftsführer




PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜLACH



CO-PARTNER



K-SALES