

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Liestal, 8. September 2020
BUD/IFB/TBA/45446

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 13. Mai 2020 den Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) zur Stellungnahme zukommen lassen. Wir nehmen diese Gelegenheit gerne wahr, um für unseren Kanton zentrale und wichtige Anliegen zum neuen Bundesgesetz über Velowege einzubringen.

Grundsätzliches

Der Regierungsrat begrüsst, dass auf Basis des Volksentscheids zum Bundesbeschluss über Velowege ein eigenes verbindliches Velogesetz ausgearbeitet worden ist. Wir halten es für richtig, dass mit dem neuen Velogesetz rechtliche, organisatorische, fachliche und finanzielle Aufgaben und Kompetenzen von Bund und Kantonen im Bereich Velo festgelegt werden.

Wir unterstützen ebenfalls den Grundsatz, dass sich das neue Velogesetz inhaltlich und strukturell am Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) orientiert, jedoch dort nicht integriert wird, sondern ein eigenständiger Erlass erfolgt.

Auch die Anpassung resp. Präzisierung des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen wird sehr befürwortet. Damit wird eine bestehende Unklarheit bezüglich der Zuordnung der Flächen für den Fuss- und Veloverkehr beseitigt und die wichtige, gesamtheitliche Planung des Strassenraumes bzw. Strassenkörpers für alle Strassenbenutzer (MIV, OeV, Velo, Fussgänger) durch einen verantwortlichen Eigentümer unterstützt und vorgegeben.

Mit Erstaunen stellen wir fest, dass der Verband Wald Schweiz und die Hauseigentümerverbände auf der Liste der Vernehmlassungsadressaten fehlen.

Bundesgesetz über Velowege

Allgemeine Anträge

Gesetzesbezeichnung

Der aktuelle Titel wird dem Inhalt und der Aufgabe des Gesetzes nicht gerecht. Der Begriff Veloweg definiert eine Veloinfrastruktur. Das Gesetz legt jedoch u. a. die Grundsätze zur Velonetzplanung fest. Den Begriff Veloweg als Sammelbegriff zu verwenden, ist äusserst verwirrend.

Antrag: Für das Gesetz ist eine alternative Bezeichnung zu wählen. Den Begriff Velogesetz würden wir begrüssen.

Begrifflichkeiten

Der Begriff Velowegnetz beschreibt ein Velonetz aus Velowegen. Er definiert bereits eine Infrastruktur. Velonetze bestehen jedoch nicht nur aus Velowegen, sondern auch aus anderen Führungsformen, wie Velostreifen, Velostrassen, Mischverkehr etc..

Antrag: Der Begriff Velowegnetz ist im gesamten Gesetz durch einen angemessenen Begriff zu ersetzen. Den Begriff Velonetz würden wir begrüssen.

Unbestimmte Rechtsbegriffe

Es werden unbestimmte Rechtsbegriffe verwendet, z.B. in Art. 6 lit. d «homogen», in Art. 9 Abs. 2 lit. c «längere Wegstrecke», «stark befahren» und «schnell befahren», in Art. 9 Abs. 2 lit. d «Attraktivität stark eingeschränkt»

Antrag: Diese Begriffe sind auf Verordnungsstufe zu konkretisieren.

Erläuterungen Kapitel 4.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Vermehrter Veloverkehr hat zunächst die in den Erläuterungen aufgeführten positiven Umwelteinflüsse, sofern Autokilometer substituiert werden können.

Nicht erwähnt wird jedoch, dass ein gesteigerter Freizeitveloverkehr eine zusätzliche Beunruhigung der Naturräume bedeutet. Entsprechend dürften insbesondere die Konflikte mit den Interessen des Wildschutzes zunehmen.

Auch ein zusätzlicher Flächenverbrauch durch das Erstellen neuer Velorouten wird nicht thematisiert.

Antrag: In den Erläuterungen wird die Thematik der potentiellen Konflikte zwischen Freizeitveloverkehr und zusätzlicher Beunruhigung der Naturräume und die Thematik zusätzlicher Flächenverbrauch durch das Erstellen neuer Velorouten erläutert.

Einbezug des Schienenverkehrs

Es sollten sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Velowege entlang von Eisenbahnstrecken sind besonders geeignet, da die Steigung gering ist und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung gewährleistet werden kann. Ebenso ist mit lediglich marginalen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien oftmals bereits Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden könnten.

Antrag: Im Gesetz soll ein Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterstehen, entlang den Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Eine Ausnahmeregelung könnte integriert werden, wonach in objektiv und nachvollziehbar begründeten Fällen auf entsprechende Wege verzichtet werden kann. Die Finanzierung sollte diesbezüglich über Bundesgelder sichergestellt werden.

Artikelspezifische Anträge

1. Abschnitt: Zweck und Begriffe

Hier wird der Begriff Velobahn zur Erläuterung verwendet, jedoch wäre der Begriff Velobahn erstmals selbst zu definieren resp. zu beschreiben, wo dieser Begriff definiert ist.

Antrag: Erläuterung / Definition, was eine Velobahn ist.

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

Mountainbikerouten sind Velowanderrouten nur gleichzustellen, wenn sie in einem Velonetz integriert sind und keine übermässigen Anforderungen an das Velo und das Fahrkönnen erfordern; singuläre Mountainbikerouten wie einzelne Abfahrtsrouten etc. sind nicht zu integrieren. Es ist auch nicht zweckmässig, das Anlegen spezieller Routen in einem Bundesgesetz zu regeln; sie dienen einer Spezialform der Freizeitbeschäftigung mit dem Zweirad. Analog dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das Spezialformen des Wanderns, wie Nordic walking oder Alpinwandern, ebenfalls nicht umfasst, sollen sie deshalb nicht Inhalt des vorliegenden Bundesgesetzes sein.

Antrag: Zum Freizeitnetz zählen keine Spezialformen der Zweiradfortbewegung. Spezielle Mountainbikerouten, die nicht in einem Velo(wander)routennetz eingebunden sind, sind nicht als Bestandteil des Freizeitnetzes zu betrachten.

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Eine Berücksichtigung sollte nicht nur bei der zukünftigen Planung stattfinden, sondern auch «rückwirkend». So werden Velonetze insbesondere durch Hochleistungsstrassen oder Bahninfrastrukturen zerschnitten. Diese «Hindernisse» für den Veloverkehr können häufig nur mit Kunstbauten und damit mit grossem finanziellen Aufwand überwunden werden, weshalb die bestehenden

Velonetze häufig mit grösseren Umwegen geplant / realisiert wurden, um bestehende Querungen der Hochleistungsstrassen bzw. Bahntrassees nutzen zu können. Es sollte im neuen Velogesetz vorgesehen werden, dass der Bund als Eigentümer der Hochleistungsstrassen und Bahntrassees verpflichtet ist, Kunstbauten wie Über- und Unterführungen für den Veloverkehr, wo sinnvoll und nötig, finanziert und unterhält, auch wenn diese nachträglich; d.h. nach der Hochleistungsstrasse oder dem Bahntrassees erstellt werden. Er ist schliesslich auch Verursacher. Des Weiteren erwächst mit einer Festlegung der Velonetze im kantonalen Richtplan eine Pflicht, dass die Querung durch den Bund sicherzustellen ist.

Antrag: Es wird anerkannt, dass durch bestehende Bundesbauten wie z.B. Hochleistungsstrassen oder Bahntrassees, Velonetze stark beeinträchtigt sein können. Die Finanzierung von Kunstbauten zur Überwindung dieser Hindernisse erfolgt durch den Bund (Verursacherprinzip).

Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne

Velonetze für den Alltag, die sämtliche Punkte gemäss Art. 3 Absatz 3 erschliessen (eigentlich Feinerschliessung), müssen auf Ebene resp. durch die Gemeinden in kommunalen Plänen festgelegt werden. Die definierte Frist von 5 Jahren ist nicht realistisch; sie kann allenfalls für den kantonalen Richtplan eingehalten werden, sofern nicht komplett neue Netze erarbeitet werden müssen. Das Beispiel des FWG zeigt, dass auch 33 Jahre nach Inkrafttreten nicht alle Gemeinden ihre Fusswegnetze in Plänen festgehalten haben.

Antrag: Es ist eine realistische Frist von 10 Jahren festzulegen.

Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Wir sind wir mit den Planungsgrundsätzen einverstanden und begrüßen insbesondere den Grundsatz, dass der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden soll.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja.

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.

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.

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.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne auch weiterhin zur Verfügung.

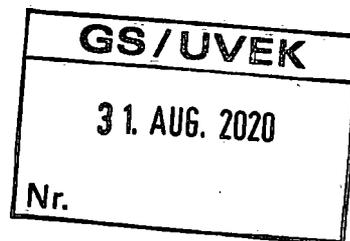
Freundliche Grüsse



Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 28. August 2020

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

In der Volksabstimmung vom 23. September 2018 haben die Stimmberechtigten mit knapp 74 Prozent Ja-Stimmen dem «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» zugestimmt. Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 laden Sie die Kantonsregierungen ein, sich bis am 10. September 2020 zum Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über Velowege zu äussern. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Der Kanton St.Gallen begrüsst gesamthaft den vorliegenden Gesetzesentwurf. Schon heute sind im kantonalen Raumkonzept, im kantonalen Richtplan und in der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie (GVS) Ziele festgelegt, um das gesamthafte Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung auszurichten. Das zukünftig zu erwartende Verkehrswachstum soll dabei möglichst über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden, wobei der Fuss- und Veloverkehr den städtischen öffentlichen Verkehr entlasten kann. Es besteht insbesondere in den urbanen Verdichtungsräumen erhebliches Potenzial, kürzere Autofahrten beim Vorliegen eines sicheren und attraktiven Velonetzes durch das Fahrradfahren zu ersetzen. Voraussetzung dafür ist, dass die Siedlungsgebiete gut an das Velonetz angeschlossen sind und sichere Veloverbindungen zu wichtigen Anziehungspunkten bestehen. In der GVS sind zudem die positive Wirkung von gesundheitsfördernden Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten auf die Gesundheit der Bevölkerung erwähnt. Das neue Bundesgesetz kann somit direkt zur Erfüllung der Zielsetzungen der GVS und des Raumkonzepts St.Gallen beitragen.

Velofahren, Mountainbiken und E-Biken zählen neben dem Alltagseinsatz zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz; sie sind für das Freizeitangebot der lokalen Bevölkerung wichtig und stellen ein Wachstumsmarkt im Sommertourismus dar. Wir haben festgestellt, dass der vorliegende Gesetzesentwurf schwergewichtig auf die Agglomerationen ausgerichtet und das Mountainbiken bedauerlicherweise nur am Rand erwähnt wird.



Mit dem neuen Gesetz sind die Kantone weiterhin in der Pflicht, Velowege für Alltag und Freizeit verbindlich zu planen sowie für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Der Kanton St.Gallen wird bestrebt sein, die verkehrsrelevanten sektoralen Planungen weiterhin aufeinander abzustimmen, sowie die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden zur Planung von Velowegnetzen verbindlich festzulegen.

Der Kanton St.Gallen beantragt folgende konkreten Anpassungen im Gesetzesentwurf:

Art. 1 Zweck:

Im Gesetz wird der Ausdruck «Anlage» verwendet. Damit wird die Umsetzung, die Realisierung und der Bau von Velowegen bezeichnet. Wir erachten diese Formulierung als unständig und missverständlich. Wir beantragen, den Ausdruck passender zu wählen und im Gesetz die Bezeichnung «Anlagè» durch «Realisierung» zu ersetzen.

Art. 6 Planungsgrundsätze:

Bst. c) ist zu ergänzen mit «Insbesondere die Knotenbereiche und Querungstellen sind sicher und attraktiv umzusetzen. Bst. d) ist gemäss Wortlaut im erläuternden Bericht zu ersetzen durch «die Velowege einen ihrer Funktion entsprechenden homogenen Ausbaustandard aufweisen».

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen:

Diesen Artikel erachten wir als nicht zweckmässig. Die mit Planungsaufgaben befassten Behörden achten ohnehin auf die Grundsätze nach Art. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700). Der Artikel führt zu einer Doppelnennung oder allenfalls zu einer unerwünschten Priorisierung der aufgeführten Bereiche. Deshalb beantragen wir, diesen Artikel zu streichen.

Art. 14 Information der Öffentlichkeit:

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb gemäss erläuterndem Bericht die Unterstützung von Imagekampagnen zur Förderung des Veloverkehrs durch den Bund explizit angenommen ist. Wir beantragen, dies zu überprüfen und die Unterstützung von Kampagnen durch den Bund in Art. 14 aufzunehmen.

Begrifflichkeiten:

Im Bundesgesetz und im erläuternden Bericht wird immer wieder von Velowegen, Velogesez usw. gesprochen. Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass im Strassenverkehrsrecht die Bezeichnung Velo nicht existiert. Dort wird von Radfahrenden, Radwegen, Radstreifen usw. gesprochen. Unseres Erachtens sollten die unterschiedlichen Bezeichnungen in den verschiedenen Gesetzen überprüft und vereinheitlicht werden. Zudem schlagen wir vor, den Begriff «Langsamverkehr» durch «Fuss- und Veloverkehr» zu ersetzen.

Die Antworten zum Fragebogen sind in der Beilage zu dieser Stellungnahme zusammengestellt.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Bruno Damann
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär

Beilage:

Ausgefüllter Fragebogen

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch



Anhang zur Vernehmlassungsantwort zum «Bundesgesetz über Velowege»

Beantwortung des Fragebogens des Bundesamtes für Strassen

1) Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, es benötigt diese Festsetzung auch für den Veloverkehr, analog zu den anderen in behördenverbindlichen Plänen festgesetzten Verkehrsmitteln. Nur so kann eine gleichberechtigte Interessenabwägung erfolgen. Für die Planung der Velowegnetze – insbesondere auch im Bereich der Planung von Mountainbike-Infrastrukturen – ist der Einbezug aller wichtigen Stakeholder von erheblicher Bedeutung, um langfristige und nachhaltige Infrastrukturen zu schaffen und Konflikte zu vermeiden.

2) Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Grundsätzlich sind wir mit den Planungsgrundsätzen und den Qualitätszielen einverstanden. Veloweg- / Mountainbikerouten müssen über Gemeinde- und Kantons-grenzen durchgängig sein. Die Velowegnetze für Alltag und Freizeit wie auch Trails im Mountainbiking sollen dabei eine gewisse Dichte aufweisen und auch Passagen beinhalten, die nach geltendem Recht (noch) nicht befahren werden dürfen. Diesbezüglich braucht es eine verbindliche Klärung hinsichtlich Strassenverkehrsgesetz (741.01) oder Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (SR 704) (Befahren von Wanderwegen). Die Kantone interpretieren die Gesetzgebung noch unterschiedlich, was zu uneinheitlichen Infrastrukturen aber auch zu Unsicherheit bei den Nutzenden führt.

3) Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Wir sind mit der vorgeschlagenen Ersatzpflicht einverstanden, fordern jedoch in der Verordnung Präzisierungen, unter welchen Bedingungen (Kriterien) eine Ausnahme von der Ersatzpflicht zum Einsatz kommen kann. Dabei ist eine Harmonisierung zwischen den Kantonen (gleiche Handhabung) anzustreben.

Der Artikel birgt allerdings die Gefahr, dass bei geplanten Veloverbindungen im Rahmen einer allfälligen Interessenabwägung zu Ungunsten des Veloverkehrs entschieden werden könnte. So ist denkbar, dass Veloverbindungen dort angelegt werden, wo ein Ersatz einfach möglich ist, und nicht dort, wo die Schaffung einer bedarfsgerechten Infrastruktur aus Velosicht sinnvoll wäre.

Im Zusammenhang mit der Regelung der Ersatzpflicht (Art. 9 Abs. 4) ist die Kontrolle des Vollzugs entscheidend. Wir beantragen, so wie unter Art. 8 im erläuternden Bericht beschrieben, in jedem Fall die Überwachung des Vollzugs dieser Aufgaben als Sache der Kantone zu definieren.



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, wir erachten diesbezüglich eine Vorbildfunktion des Bundes als wichtig. Unklar ist allerdings, was hohe Qualität konkret bedeutet. Eine genauere Umschreibung dieses Begriffs ist aus unserer Sicht erforderlich.

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, wir sind damit einverstanden. Es ist hilfreich, wenn der Bund wichtige Grundinformationen zum Velowegnetz an die Bevölkerung kommuniziert (z.B. mit der Einbindung in bestehende Werkzeuge wie Swisstopo-Geodaten) und damit die Kantone bei Planung, Umsetzung und Unterhalt des Velowegnetzes unterstützt. Allerdings ist nicht nachvollziehbar, wieso gemäss dem erläuternden Bericht zu Art. 14 die Unterstützung von Imagekampagnen zur Förderung des Veloverkehrs auf Bundesebene ausgenommen ist.

6) Präzisierung von Art. 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR 725.11) 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, die Präzisierung ist zweckmässig und sinnvoll.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

9. September 2020 (RRB Nr. 870/2020)

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns eingeladen, zum Entwurf für ein Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Grundsätzlich begrüssen wir den vorgelegten Gesetzesentwurf als formelle gesetzliche Grundlage auf Bundesebene, welche die Kompetenzen und Aufgabenteilung definiert und so die Bestrebungen zur Weiterentwicklung und Förderung des Velonetzes unterstützt. Wir teilen auch Ihre Auffassung, dass das Potenzial des Veloverkehrs mit sicheren, direkten, attraktiven und zusammenhängenden Veloverbindungen weiter gefördert werden kann.

Nachfolgend finden Sie unsere Antworten zu den Fragen gemäss Fragebogen und anschliessend folgen Bemerkungen allgemeiner Natur sowie zu einzelnen Gesetzesbestimmungen, die nicht Teil des Fragebogens sind.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Wir sind einverstanden und gehen davon aus, dass der Planungspflicht mit den heutigen Instrumenten der Richtplanung entsprochen werden kann.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Bezüglich Art. 6 Bst. c sind wir der Meinung, dass eine Präzisierung dahingehend sinnvoll wäre, dass die Planungsgrundsätze insbesondere auch für Knoten und Querungsbereiche gelten. Im Weiteren ist der Grundsatz, wonach der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden soll, in der Verordnung zum Veloweggesetz in einem weitergehenden Detaillierungsgrad auszuführen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Grundsätzlich sind wir mit der allgemeinen Ersatzpflicht einverstanden. Bei der Beurteilung eines Ersatzes soll aber nicht die heutige Veloverbindung als Grundlage herangezogen werden, da diese unattraktiv sein kann. Vielmehr soll die geeignete Velolinie berücksichtigt werden. Ansonsten besteht das Risiko, dass der Routenverlauf nach der einfacheren Realisierbarkeit gewählt wird.

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

Wir sind mit dieser Verpflichtung einverstanden.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Wir begrüssen die Bereitschaft des Bundes, die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren sowie die Kantone und Dritte bei der Information zu unterstützen. Sofern der Bund über die Velowegnetze und deren Qualität sowie die Benutzbarkeit informieren will, sollte in der Verordnung definiert werden, in welcher Form die Kantone, Gemeinden und Städte die harmonisierten Geobasisdaten zur Verfügung stellen sollen. Bezüglich Kostenfolge gehen wir davon aus, dass diese vom Bund getragen werden.

6. Präzisierung von Art. 6 h des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (SR 725.11)

Wir begrüssen die Klarstellung. Die grundbuchliche Bereinigung der Eigentumsverhältnisse an Nationalstrassen im Zusammenhang mit dem Netzbeschluss 2020 sollte aufgeschoben werden, soweit sich aus dieser Vorlage Änderungen ergeben könnten.

Allgemeine Bemerkungen

Abstimmung zu Gewässerschutzgesetzgebung und Waldgesetz

Erfahrungen aus der Planungs- und Projektierungspraxis haben gezeigt, dass es aufgrund der Gesetzgebung in den Bereichen Gewässerschutz und Wald schwierig bis kaum möglich ist, attraktive Veloverbindungen (Alltags- und Freizeitverkehr) entlang von Gewässern und innerhalb von Wäldern zu verwirklichen, insbesondere auch bezüglich der Thematik Oberflächenmaterialisierung (befestigte Fahrbahn). Dieser gewichtige Zielkonflikt sollte bereits im Veloweggesetz thematisiert und geklärt werden.

Weitere Bemerkungen zu einzelnen Gesetzesbestimmungen

Art. 3 Velowegnetze für den Alltag

Im Siedlungsgebiet und ohne eigenes Trassees werden nach unserer Einschätzung vermehrt Velostrassen zum Einsatz kommen. Demzufolge wäre es angebracht, «Velostrassen» in der Aufzählung von Art. 3 Abs. 2 zu ergänzen.

Schliesslich ist zu prüfen, ob der Bund die Begriffe in Abhängigkeit der Netzhierarchie durchgängig definieren soll. Dies könnte in Anlehnung an die Begriffe des Strassennetzes erfolgen.



Art. 8 Anlage und Erhaltung

Dass die zuständigen Behörden für die Signalisation der Velowegnetze sorgen sollen, ist wichtig. Dies gilt allerdings in erster Linie für die Velofreizeitrouten. Im Alltagsveloverkehr sind nur ausgewählte Verbindungen zu signalisieren, gemäss Manual der Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil «Velowegweisung, ja oder nein?» (2017). In der Regel sind Alltagsverbindungen ohnehin hinreichend signalisiert und bedürfen keiner spezifischen «Velo-Signalisation». Wir beantragen folgende Anpassung von Art. 8 Abs. 1 Bst. a: «Velowege angelegt, erhalten und – wo erforderlich – signalisiert werden.»

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Bei der Planung werden naturgemäss die verschiedensten raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigt. Unter diesem Aspekt scheint uns diese Bestimmung nicht notwendig. Hingegen wäre eine Bestimmung hilfreich, die allgemeine Kriterien für die vorzunehmende Interessenabwägung definiert.

Art. 16 Fachstellen

Wir empfehlen, dass sich die inhaltlichen Vorgaben an die Fachstellen auf Verordnungsebene am Dokument «Velofachstellen, Aufgaben und Organisation» der Velokonferenz Schweiz aus dem Jahr 2012 orientieren

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli





Fragebogen

zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Kanton Bern begrüsst die Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen wie sie für Fuss- und Wanderwege bereits besteht.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die Planungsgrundsätze werden begrüsst. Bezüglich der durch den Bund noch zu formulierenden Bedingungen zum Mischverkehr ist den unterschiedlichen Bedürfnissen ausreichend Rechnung zu tragen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Der Kanton Bern unterstützt die allgemeine Gültigkeit der Ersatzpflicht.

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?

Wir begrüssen die Umsetzung bundeseigener Bauten und Anlagen in hoher Qualität. Die Anbindung dieser Infrastrukturen an das kantonale und kommunale Netz muss jedoch entsprechend koordiniert und sichergestellt werden.

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?

Auch die Initiative des Bundes hinsichtlich Information der Öffentlichkeit und der Unterstützung der Kantone und Dritter in dieser Aufgabe begrüssen wir.

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?

Schliesslich unterstützt der Kanton Bern auch die genannte Präzisierung des Art. 6 h NSG.



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Elektronisch (als Word- und PDF-Dokument) an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Ihr Zeichen:

19. August 2020

Unser Zeichen: 2020.BVD.3212

RRB Nr.: 916/2020

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 laden Sie den Kanton Bern ein, zum Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat bedankt sich für diese Möglichkeit und äussert sich wie folgt.

1. Grundsätzlich

Das Bundesgesetz über Velowege strebt ein attraktives, zusammenhängendes, qualitativ hochstehendes und effizientes Velowegnetz an. Dies ist ein zentrales Element, damit der Veloverkehr seine Rolle im Gesamtverkehrssystem wahrnehmen kann.

Der Veloverkehr ist ein wichtiger Verkehrsträger und spielt in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie eine zentrale Rolle. Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs hin zu energieeffizienten Verkehrsmitteln (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) und zu Verkehr mit geringem Einsatz von nicht-erneuerbaren Energieträgern ist sowohl in der Strategie des Kantons Bern als auch in der kantonalen Verfassung verankert. Mit der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr sowie dem Sachplan Veloverkehr verfügt der Kanton Bern des Weiteren über Instrumente, welche die Anforderungen des Bundes nach unserer Einschätzung bereits erfüllen. Auf diese Weise können der Kanton Bern und die Gemeinden die Aufgaben gemäss Art. 5 ff schon heute hinreichend wahrnehmen.

Der Kanton Bern begrüsst zudem, dass die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gemäss Art. 3, 4 und 6 des Veloweggesetzes ausdrücklich für den Veloverkehr gut erschlossen werden sollen. Die Synergien zwischen öffentlichem Verkehr und Veloverkehr sind zu nutzen und zu stärken.

Ferner ist es unseres Erachtens richtig und wichtig, dass in Art. 11 des Veloweggesetzes präzisiert wird, dass Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung zu berücksichtigen sind. Denn es bedarf, damit optimale Lösungen im Sinne des Gesamtverkehrssystems entstehen können, in gewissen Fällen der Interessenabwägungen zwischen den unterschiedlichen Anliegen sowie der Kompromissbereitschaft. So begrüssen wir auch den Planungsgrundsatz gemäss Art. 6 Bst. c, den Veloverkehr – wo dies möglich und angezeigt ist – getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr zu führen. Auch bezüglich Bedingungen für den Mischverkehr ist die richtige Gewichtung zwischen Sicherheitsaspekten und Attraktivitätsgewinn für den Veloverkehr sowie zwischen Verhältnismässigkeit und Eingriffen in den Raum zu finden.

2. Anträge

2.1 Einbezug des Schienenverkehrs

Im Gesetz sollte nach Ansicht des Kantons Bern ein Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterstehen, entlang den Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Eine Ausnahmeregelung könnte integriert werden, wonach in objektiv und nachvollziehbar begründeten Fällen auf entsprechende Wege verzichtet werden kann. Die Finanzierung sollte diesbezüglich über Bundesgelder sichergestellt werden.

Begründung

Mit der Aufnahme einer oben geschilderten Bestimmung würden sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Zudem sind Velowege entlang von Eisenbahnstrecken besonders geeignet, da die Steigung gering ist und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung gewährleistet werden kann. Ebenso ist mit lediglich marginalen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien bereits Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden könnten.

2.2 Unterstützung des Bundes

Wir beantragen, im Veloweggesetz die rechtlichen Grundlagen für die finanzielle Unterstützung durch den Bund zu schaffen.

Begründung

Für den Kanton Bern ist es nicht nachvollziehbar, weshalb sich die Unterstützung des Bundes im Wesentlichen auf die Beschaffung und Bereitstellung der Planungsgrundlagen und die Beratung der Kantone und Dritter beschränken soll. Denn gemäss Bundesverfassung Art. 88 Abs. 2 kann der Bund «Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung [von Fuss-, Wander- und Velowegnetzen] [...] unterstützen und koordinieren.» Die Ausgestaltung der Unterstützung ist hier offen formuliert. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der fiskalischen Äquivalenz wäre unseres Erachtens deshalb auch eine finanzielle Beteiligung des Bundes angezeigt.

2.3 Antrag zu Art. 3 Abs. 2

Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt auf die explizite Nennung spezifischer Infrastruktur zu verzichten und die Aufzählung auf «Strassen, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen» zu beschränken.

Begründung

Aus Sicht des Kantons Bern bringt eine Unterscheidung verschiedener Arten von Strassen und Wegen keine Präzisierung, sondern könnte zu Rechtsunsicherheiten und Verzögerungen führen. Eine allgemeinere Formulierung erlaubt den zuständigen Behörden mehr Spielraum.

2.4 Antrag zu Art. 4

Die Formulierung in Art. 4 Abs. 1: «[...] und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete», ist zu streichen.

Zudem beantragt der Regierungsrat, in Art. 4 Abs. 2 auf die explizite Nennung spezifischer Infrastrukturen und Fahrstrecken zu verzichten und schlägt die folgende Formulierung vor: «Sie umfassen zweckmässig verbundene und signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen auf Strassen und Wegen.»

Begründung

Die in Art. 4 Abs. 1 des vorliegenden Gesetzesentwurfs gewählte Formulierung widerspricht unseres Erachtens Abs. 3 desselben Artikels. Insbesondere mit Blick auf den für den Freizeitverkehr wichtigen öffentlichen Verkehr ist beispielsweise der Erschliessung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auch innerhalb von Siedlungsgebieten Rechnung zu tragen. Ebenso können sich Sehenswürdigkeiten und touristische Einrichtungen innerhalb von Siedlungsgebieten befinden und sollen – als Angebote der Erholung – auch für den Veloverkehr bestmöglich erschlossen werden.

Bezüglich Antrag zu Art. 4 Abs. 2 des Veloweggesetzes verweist der Regierungsrat auf die Begründung zu Antrag zu Art. 3. Auch hier erachten wir eine abschliessende Aufzählung der unterschiedlichen Arten von Routen und Wegen als wenig zielführend. Eine allgemeinere Formulierung ermöglicht eine umfangreichere Berücksichtigung der Anforderungen des Velo-Freizeitverkehrs. Ferner werden Infrastruktur und Fahrstrecke (Route) nicht mehr vermischt, was zu mehr Klarheit im Gesetzestext führt. Schliesslich zeigt die vorgeschlagene Formulierung, dass Freizeitvelowege analog den Wanderwegen verbunden und signalisiert werden sollen.

2.5 Antrag zu Art. 8 Abs. 1 Bst. a

Auf die Verpflichtung zur Signalisation von Velowegen ist in der vorliegenden Allgemeingültigkeit in Art. 8 des Veloweggesetzes zu verzichten. Es bedarf einer genaueren Differenzierung zwischen Velorouten, welche dem Strassenverlauf folgen und solchen, die separat geführt werden.

Begründung

Die Signalisation von Veloalltagsrouten erachten wir bei abseits geführten Veloverbindungen, ausserhalb des Siedlungsgebiets – beispielsweise als Orientierungshilfe – als richtig und sinnvoll. Auch Markierungen wie Velostreifen entlang von Strassenverläufen sind für uns zentral, um eine möglichst gute Trennung des motorisierten Verkehrs vom Veloverkehr sicherzustellen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Hingegen erachten wir dort, wo der Veloverkehr dem üblichen Strassenverlauf folgt, eine zusätzliche Velo-Signalisation als nicht angezeigt. Denn der Veloverkehr orientiert sich hierbei ebenfalls an den Ausschielderungen des motorisierten Verkehrs und hat zudem ebenso den entsprechenden Signalisationen Folge zu leisten. Weitere Signale werden ferner erfahrungsgemäss nicht besser wahrgenommen, sondern können verwirrend und ablenkend wirken, was die Verkehrssicherheit mindert. In der Praxis hat sich deshalb bewährt, zusätzliche Signalisationen nur dann anzubringen, wenn sie unterstützend wirken und einen Mehrwert erbringen. Zudem erfolgt die Signalisation von Routen des Langsamverkehrs generell bereits nach der entsprechenden Schweizer Norm SN 640 829a.

Schliesslich wäre eine zusätzliche, verpflichtende und flächendeckende Velo-Signalisation mit grossen und unverhältnismässigen Investitionen verbunden, die keinerlei Mehrwert weder für die Verfügbarkeit von Velostrecken und damit für die Attraktivitätssteigerung des Fahrradverkehrs noch für deren Sicherheit darstellen würden. Entsprechende finanzielle Mittel wären demzufolge vielmehr für die Schliessung von heute bestehenden Lücken im Velowegnetz einzusetzen.

2.6 Antrag zu Art. 11

Der Regierungsrat beantragt im Art. 11 des Veloweggesetzes (Rücksichtnahme auf andere Anliegen) auch Fuss- und Wanderwege ausdrücklich zu erwähnen. Ferner sollen im erläuternden Bericht hinsichtlich des in Art. 11 genannten Naturschutzes Präzisierungen erfolgen und insbesondere die Anliegen der lokalen Fauna sowie des Wildtierschutzes explizit Erwähnung finden.

Begründung

Mountainbike-Routen und Fuss- und Wanderwege haben oft gleichartige Anforderungen. Es besteht deshalb immer wieder ein erhebliches Konfliktpotential zwischen Mountainbikern und Fussgängerinnen und Fussgängern. Deshalb soll auch diesbezüglich im Veloweggesetz eine Interessenabwägung beispielsweise zwischen Sicherheitsaspekten für Fussgängerinnen und Fussgänger und Attraktivitätsgewinn für Velofahrende gesetzlich verankert werden.

Zudem erlaubt eine solche Erwähnung in Art. 11 eine zusätzliche Verknüpfung des Veloweggesetzes mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), womit ein eigenständiger Erlass hinsichtlich der Velowege nicht gänzlich losgelöst vom FWG entsteht.

Gerade im Bereich der Mountainbike-Routen sind auch beispielsweise Interessen des Wildtierschutzes zu berücksichtigen. Es existieren heute Erschliessungen, z.B. Waldwege oder Alpstrassen, die zum Schutz der Wildtiere bewusst mit einem allgemeinen Fahrverbot (also inklusive Mountainbikes, E-Bikes, Velos) belegt worden sind. Eine Umwidmung zum Mountainbike-Trail wäre in diesen Fällen nicht angebracht.

Daher sollen im erläuternden Bericht weitere Interessen – etwa des Wildtierschutzes, des Schutzes der lokalen Fauna, des Umweltschutzes oder auch Interessen von Wanderern – erwähnt werden.

Schliesslich ist es darüber hinaus auch aus Nachhaltigkeitsüberlegungen sinnvoll, Umwelt- und Naturschutzinteressen zu berücksichtigen und allfällige daraus entstehende Konflikte frühzeitig auszuräumen. In der heute bestehenden Praxis werden solche Interessen bereits im Rahmen der üblichen Mitwirkungen und Anhörungen bestmöglich berücksichtigt und gegeneinander abgewogen.

2.7 Antrag zu Art. 18

Der Kanton Bern beantragt, die Kompetenz zur Gewährung einer Verlängerung der Umsetzungsfrist in Art. 18 vom Gesamtbundesrat auf das zuständige Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK oder die zuständige Fachstelle des Bundes, das Bundesamt für Strassen ASTRA zu ändern.

Begründung

In Art. 18 wird die Frist für die Erstellung der Pläne geregelt. Gemäss Absatz 1 sorgen die Kantone dafür, dass die Pläne der Velowegnetze gemäss Art. 5 Abs. 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Veloweggesetzes erstellt werden. Da es, wie im Erläuterungsbericht korrekt dargelegt, gute Gründe geben kann, weshalb die Pläne nicht innert fünf Jahren in Kraft gesetzt werden können, sieht das Gesetz eine Verlängerungsmöglichkeit für einzelne Gebiete durch den Bundesrat vor. Diese Bestimmung begrüsst der Kanton Bern grundsätzlich.

Unseres Erachtens ist die Gewährung der Fristverlängerung jedoch nicht ein derart wichtiges Geschäft, dass dafür der Gesamtbundesrat bemüht werden muss. Aus diesem Grund ersuchen wir Sie, in Art. 18 Abs. 2 zu regeln, dass für allfällige Fristverlängerungen anstelle des Bundesrats neu das verantwortliche Departement UVEK oder das zuständige Fachamt ASTRA zuständig ist.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler
– Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen
– Fragebogen



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Luzern, 1. September 2020

Protokoll-Nr.: 997

**Bundesgesetz über Velowege:
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Velogesetz) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest:

Der Kanton Luzern unterstützt den vorliegenden Entwurf des Velogesetzes. Er führt zu einer Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs als Ganzes – insbesondere auch für den Bereich Freizeit und Tourismus (inkl. Mountainbike). Gerade der Freizeitverkehr birgt teilweise grosses Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Nutzungen und Nutzenden. Bereits heute verlaufen beispielsweise viele Velowege für die Freizeit auf Wanderwegen und in den vergangenen Jahren ist es zunehmend zu Konflikten zwischen Mountainbikern und dem Schutz der Wildtiere vor Störungen gekommen. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt – und damit der teilweise Einfluss auf die Wanderwege und den Wildtierschutz –, lassen sich noch schwer abschätzen.

Anträge:

- Mögliche Konflikte, die bei der Umsetzung in der Praxis entstehen können, sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum Velogesetz anzugehen. Für das Finden von praxistauglichen Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen.
- Die Qualität und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das Velogesetz und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze nicht beeinträchtigt, sondern soll gestärkt werden.

- In Artikel 11, der die Rücksichtnahme auf andere Anliegen regelt, soll ausdrücklich auf die Anliegen der Jagd und des Wildtierschutzes hingewiesen werden.

Was die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes für die Planung und Errichtung von Velowegen betrifft, orten wir erheblichen Handlungsbedarf. Velowege in Agglomerationen können mit Bundesmitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Ausserhalb der Agglomeration fehlt jedoch eine derartige Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Bund. Für die Weiterentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur ist zwingend eine Finanzierung durch den Bund – über die Agglomerationsgrenzen hinaus – sicherzustellen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Verbindungen ausserhalb der Agglomeration andere Qualitätsstandards aufweisen, zeitlich verzögert umgesetzt werden oder gar an der Agglomerationsgrenze haltmachen.

Antrag:

- Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist auch ausserhalb der Agglomerationen durch den Bund mitzufinanzieren.

Die Ansicht der BPUK bezüglich Velowege entlang von Eisenbahnlinien teilt der Kanton Luzern. Deshalb sollte im Veloweggesetz ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist mit Bundesgeldern sicherzustellen.

Mit der Aufnahme eines solchen Zusatzes würden sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Velowege, insbesondere Veloschnellstrecken, entlang von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden können.

Antworten zum Fragenkatalog

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Bei der Ausgestaltung der Pläne ist darauf zu achten, dass mögliche neue Streckenführungen auf Akzeptanz stossen und den direkt Betroffenen wie beispielsweise den Grundeigentümern oder den Nutzenden das Mitspracherecht frühzeitig eingeräumt wird. Bei der Ausgestaltung der behördenverbindlichen Planungsinstrumente ist deshalb darauf zu achten, dass in diesen die Grundsätze der Erschliessung festgelegt werden, die tatsächliche Umsetzung jedoch in enger Absprache mit den direkt Betroffenen erfolgt. Es braucht entsprechend «agile» Instrumente für eine zweckmässige Umsetzung. Diesem Umstand muss insbesondere auf kantonaler Stufe Rechnung getragen werden können.

Darüber hinaus ist die Koordination zwischen den zuständigen Stellen bei der Ausgestaltung der Instrumente wichtig. Entsprechend begrüssen wir Art. 7 «Koordination» des vorgelegten Entwurfs. Insbesondere hat gute Abstimmung und Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen zu erfolgen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Teilweise. Die Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr, wo möglich und angebracht, erachten wir als wichtigen Grundsatz. Dort wo dies nicht möglich ist, ist auf eine sichere Ausgestaltung zu achten.

Die Planungsgrundsätze des Art. 6 lit. b und d sind stark auf die Velowegenetze Alltagsverkehr ausgerichtet. Für Wege, die von Mountainbiker und Mountainbikerinnen genutzt werden – wozu teilweise auch Wanderwege gehören –, steht nicht eine direkte Streckenführung und ein homogener Ausbaustandard im Vordergrund. Hier ist eine abwechslungsreiche Linienführung von zentraler Bedeutung. Für den Alltagsverkehr dagegen ist eine direkte und möglichst steigungsarme Streckenführung anzustreben.

Antrag:

- Es ist zu prüfen, ob die erwähnten Planungsgrundsätze für die Velowegenetze Alltag sowie Freizeit differenziert werden sollen. Zumindest ist im erläuternden Bericht auf die unterschiedlichen Ansprüche der beiden Netze bzw. der Nutzenden hinzuweisen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass dort, wo heute ein normwidriges oder allenfalls unnötiges Angebot besteht, bei einer Aufhebung die Möglichkeit besteht, die Verhältnismässigkeit und die Zweckmässigkeit eines Ersatzes zu prüfen. Wir interpretieren Abs. 3 so, dass die Kantone eine solche Prüfmöglichkeit – neben anderen Ausnahmen – vorsehen können.

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?

Teilweise. Der Bund hat diesbezüglich eine Vorbildfunktion und kann mit entsprechenden Anlagen Standards setzen. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, müssten Fahrbahnquerschnitte und Normen generell dahingehend überprüft werden, ob sie noch den heutigen Anforderungen genügen. In jedem Fall gilt es aber auch, die finanziellen Mittel möglichst wirkungsvoll und kostenbewusst einzusetzen. Im Auge zu behalten ist stets auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegenetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegenetze unterstützen kann?

Ja. Zur Verfügung zu stellen sind – insbesondere auch digital (z.B. als App) – unter anderem entsprechende Karten, damit die Veloverbindungen und –wege ihrer Bestimmung gemäss auch genutzt werden.

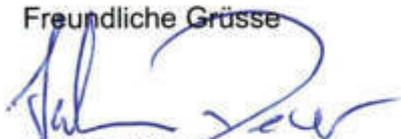
6. Präzisierung von Art. 6 h NSG

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.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und insbesondere unserer Anträge bei der weiteren Behandlung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassenetze
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
aemterkonsultation@astra.admin.ch

Altdorf, 30. Juni 2020

**Bundesgesetz über Velowege
Vernehmlassung**

Stellungnahme des Kantons Uri

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 ist der Kanton Uri eingeladen, sich im Rahmen der titelerwähnten Vernehmlassung zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur folgenden Stellungnahme.

1. Beurteilungsgrundlagen

Die nachfolgende Beurteilung stützt sich auf die Vernehmlassungsunterlagen der Internetplattform www.admin.ch und dem CAMAC Dossier Nr. 1222-20-004, sowie den Mitberichten vom Amt für Umweltschutz, Amt für Raumentwicklung, Amt für Forst & Jagd, Amt für Wirtschaft öffentlicher Verkehr, Amt für Landwirtschaft, Amt für Betrieb Nationalstrassen und dem Amt für Tiefbau, Abteilung Infrastruktur.

2. Stellungnahme

2.1 Umwelt

Das Gesetz entspricht der Stossrichtung, die der Kanton Uri mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und dem Verkehrsplan anstrebt. Das kantonale Fahrradwegkonzept, das als Kreditvorlage vom Urner Landrat gutgeheissen und im Herbst 2020 vors Stimmvolk kommt, setzt einen Teil der Forderungen aus dem Velowegkonzept bereits um.

Das neue Veloweggesetz bringt aber weitere Aufgaben für den Kanton Uri:

- Da die Definition der Velowege gemäss Artikel 3 des Veloweggesetzes neben Fahrradwegen auch weitere Wege sowie Veloparkieranlagen umfasst, reicht das bisherige Fahrradwegkonzept des Kantons Uri nicht aus, um diesem gesetzlichen Auftrag gerecht zu werden.
- Zudem sieht das gemäss dem kantonalen Radwegkonzept geplante Velowegnetz vor allem ausserhalb des Siedlungsraums gut ausgebaute Radwege vor. Innerhalb der Siedlungen weist es einen wesentlich weniger hohen Ausbaustandard aus und ist lückenhaft. Auch hier ergibt sich aus Artikel 3 und Artikel 6 ein deutlicher Handlungsbedarf, weil das Veloweggesetz ein zusammenhängendes und durchgehendes Netz mit homogenem Ausbaustandard fordert.

Durch diese zusätzlichen Anforderungen wird eine weitere Stärkung des Veloverkehrs erwartet und damit verbunden einen Beitrag zum Schutz der Umwelt und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen.

Im Vordergrund steht der planerische Aspekt, ein zusammenhängendes Netz mit geeigneten Infrastrukturen zu konzipieren und allfällige Netzlücken zu eruieren. Darauf aufbauend kann das Netz erstellt, ergänzt und betrieben sowie für dessen Erhaltung gesorgt werden.

Aufgrund der attraktiven und scheinbar noch freien Flächen in Gewässernähe kann ein Interessenkonflikt zwischen der Mobilitätsnutzung und dem Gewässerschutz entstehen. Im Gewässerraum sind standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Fuss- und Wanderwege zulässig. Für den Langsamverkehr ist auch unter Berücksichtigung der Ausnahmemöglichkeiten im Gewässerraum zwischen dem Alltags- und Freizeitverkehr zu unterscheiden. Dies, da gemäss Handbuch LV V05: Planung von Velorouten (ASTRA 2008) Asphalt- und Betondeckschichten insbesondere für den Alltagsverkehr empfohlen sind. Diese Velorouten sind im Grundsatz ausserhalb des Gewässerraums zu führen (siehe Gewässerraum. Modulare Arbeitshilfe zur Festlegung und Nutzung des Gewässerraums in der Schweiz (BPUK, LdK, ARE, BLW Hrsg., 2019)). Da in der Praxis oft eine Interessenabwägung zwischen dem Mobilitätsnutzen und dem Gewässerschutz notwendig ist (siehe auch Beispiel im erläuternden Bericht), ist das Anliegen des Gewässerschutzes (zusätzlich auch speziell bei Grundwasserschutzzonen) als explizites Anliegen in den raumwirksamen Tätigkeiten aufzunehmen.

Antrag 1

Der Artikel 11 ist wie folgt zu ergänzen: Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes, des Umwelt- und Gewässerschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten.

Kompetenzbereiche zwischen Bund und Kanton

Mit dem Veloweggesetz setzt der Bund die in der Verfassung festgelegte Grundsatzgesetzgebungs-kompetenz im Hinblick auf rechtliche, organisatorische, fachliche und finanzielle Aufgaben und Kompetenzen von Bund und Kantonen im Bereich Velowegnetze um.

Vom Bund festzulegende Grundsätze, die für die Velowegnetze sinnvoll sind, sind solche, die der Koordination bei der Planung, der Anlage und der Erhaltung zusammenhängender und durchgehender Velowegnetze dienen. Dazu gehören sowohl die Planungspflicht wie auch Planungsgrundsätze im Sinne von Qualitätszielen des Velowegnetzes, nicht jedoch zu erreichende Standards. Der Erlass von detaillierten Vorgaben für Velowege und Velowegnetze bleiben Sache der Kantone. Eine sinnvolle Koordination dieser Netze, wie sie der Verfassungsartikel anstrebt, ist jedoch nur möglich, wenn der Netzplan des Kantons als behördenverbindlich erklärt wird, d. h. auch die über- und nachgeordneten Behörden bindet.

Artikel 16 über die im Kanton zuständigen Fachstellen ist sehr knapp gehalten. Nicht nur eine Bezeichnung der Fachstelle und deren Aufgaben sowie die Festlegung der Verantwortlichkeit auf Stufe Gemeinde ist wichtig, sondern auch eine Schaffung einer eigenständigen Stelle innerhalb der Fachstelle. Neben der Festlegung der Aufgaben muss auch das Pensum der Stelle definiert werden und die Kompetenzen der Person, die die Stelle innehat. Ausserdem ist zu wünschen, dass diese Stelle öffentlich ausgeschrieben wird.

Antrag 2

Der Artikel 11 ist wie folgt zu ergänzen: Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest. Die Kantone schaffen eine neue Stelle eines Velobeauftragten/einer Velobeauftragten und besetzen diese Stelle mit einer ausgewiesenen Fachperson, die eine verkehrsplanerische Ausbildung abgeschlossen hat.

2.2 Infrastruktur

Der Entwurf des Veloweggesetzes ist ein Meilenstein für den Veloverkehr. Für den Kanton Uri ist der Gesetzesentwurf insbesondere die in den wichtigen Bereichen der alltäglichen Fahrradnutzer im Urner Talboden aber auch für die Freizeit und Tourismus von Bedeutung. Die kantonalen Velorouten sind behördenverbindlich im kantonalen Verkehrsplan festgesetzt.

2.2.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden? Ziel des Bundesgesetzes über die Velowege ist die Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussgängerverkehr. Damit das Velofahren künftig attraktiver wird, ist die Planung einer sicheren, zusammenhängenden Infrastruktur notwendig. Um schliesslich die gewünschte Netzwirkung zu erzielen, müssen die Pläne für die Behörden verbindlich sein. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Koordination mit anderen raumwirksamen Vorhaben sowie der Anschluss an benachbarte Netze bedeutsam.

2.2.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die erwähnten Planungsgrundsätze auf Basis anerkannter Qualitätsziele sind für die Planung der Radwege von zentraler Bedeutung und wichtig. Werden die Planungsarbeiten nach diesen Leitlinien verfolgt, wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse des Veloverkehrs genügend berücksichtigt werden. Den Kantonen bleibt dabei ein Umsetzungsspielraum erhalten. So bleiben dem Kanton Uri beispielsweise die Baustandards überlassen. Dem Subsidiaritätsprinzip wonach für die detaillierte Regelung die Kantone zuständig sind, wird genügend Rechnung getragen.

2.2.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Die Ersatzpflicht von Velowegen, die durch andere raumwirksame Massnahmen wegfallen, wird als sinnvoll ja, zwingend erachtet. Es ist von zentraler Bedeutung, effektiv sicherzustellen, dass das Velowegnetz auch zukünftig möglichst intakt den Benutzern zur Verfügung steht. Die Regelung, dass der Bund für seine Bauvorhaben zuständig ist, der Ersatz bei Wegfall eines Radwegnetzabschnitts durch ein Bauvorhaben des Bundes jedoch durch den Kanton zu regeln ist und die Ersatzpflicht somit allgemein gilt, wird unterstützt.

2.2.4 «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?

Im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist die Koordination der verschiedenen Interessen sowie die Rücksicht auf vorhandene und geplante Velowegnetze Voraussetzung. Die bestmögliche Umsetzung der Planungsgrundsätze «in hoher Qualität» versteht sich deshalb von selbst. Nur so kann ein sicheres, zusammenhängendes und attraktives Radwegnetz entstehen.

2.2.5 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?

Die Unterstützung bei der Information der Öffentlichkeit über die Velowegnetze durch den Bund ist wichtig. Mit Informationen wie über die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen über Verkehrsflüsse, Erhebungen über Unfälle oder Kosten-/Nutzenüberlegungen trägt der Bund dazu bei, dass im Rahmen der Meinungsbildung bei politischen Entscheiden eine sachliche Diskussion geführt werden kann.

2.2.6 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?

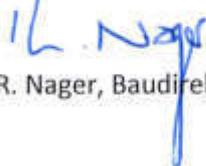
Durch die Präzisierung des Begriffs Strassenkörper im NSG wird die Frage der Zuständigkeit auf Gesetzesstufe klar geregelt. Die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr gehören bei Anschlüssen zu Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sowie bei Nationalstrassen 3. Klasse zum Strassenkörper. Die Anpassung von Art. 6 h NSG ist sinnvoll, weil sie Rechtssicherheit schafft und der Bund in seiner Rolle als Bauherr massgeblich zur Verbesserung der Veloinfrastruktur im Bereich der Nationalstrassen beiträgt.

Wir bitten Sie, unsere Antworten und die Anträge in Ihrem Entscheid zu berücksichtigen.

Für allfällige, ergänzende Auskünfte steht Ihnen Herr Fredy Bissig gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Baudirektion



R. Nager, Baudirektor

Kopie per E-Mail:

- Amt für Umweltschutz roland.senn@ur.ch
- Amt für Tiefbau, Abt. Infrastruktur thomas.flueck@ur.ch
- Amt für Raumentwicklung georg.eich@ur.ch

Regierungsrat des Kantons Schwyz



6431 Schwyz, Postfach 1260

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
per E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Schwyz, 1. September 2020

Entwurf eines Bundesgesetzes über Velowege
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 laden Sie die Kantonsregierungen, zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Velowege bis zum 10. September 2020 Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit bedanken wir uns bestens und beantworten die konkret gestellten Fragen wie folgt:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Gemäss Art. 5 Veloweggesetz sorgen die Kantone insbesondere dafür, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden, welche für Behörden verbindlich sind. Die Planungspflicht wird begrüsst. Damit kann gewährleistet werden, dass allfällige Konflikte mit anderen Verkehrsträgern sowie mit dem Natur-, Landschafts- oder Wildtierschutz frühzeitig festgestellt werden können und die Projektierung von Velowegen entsprechend abgestimmt werden kann.

Die Beteiligung interessierter Organisationen ist auf eine Mitwirkung ohne formelle Parteistellung und Rechtsmittelmöglichkeit zu beschränken.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die Planungsgrundsätze folgen den gängigen Prinzipien. Die Sicherheit ist jedoch höher zu werten als die Homogenität und Attraktivität. Die Sicherheit ist deshalb explizit als Planungsgrundsatz aufzunehmen. Weiter sind die Qualitätsziele mit den Aspekten der Wirtschaftlichkeit und allenfalls der Umwelt- und Umweltverträglichkeit zu ergänzen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Der Regierungsrat würde eine Regelung bevorzugen, welche etwas mehr Spielraum einräumt. Denn in Fällen, in denen festgelegte Velowege oder Teile davon aus zwingenden Gründen aufgehoben werden müssen, wird es in der Realität allenfalls nicht ohne weiteres möglich sein, gleichmässigen Ersatz zu schaffen.

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?

Regelmässig «eine hohe Qualität» zu verlangen erscheint nicht angemessen. Im Vordergrund müssen der Bedarf nach einer Anlage sowie deren Zweckmässigkeit stehen, überdies sind sie mit einem vernünftigen Mitteleinsatz zu realisieren.

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?

Soweit der Bund damit ermächtigt und verpflichtet wird, allgemeine Fachinformationen über die Wegnetze des Veloverkehrs und deren Nutzung zu beschaffen, bereitzustellen und zu verbreiten, kann dieser Informationspflicht zugestimmt werden.

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?

Im heutigen Bundesgesetzes über Nationalstrassen ist der Begriff "Strassenkörper" in Bezug auf die Flächen für Fuss- und Veloverkehr nicht näher definiert. Mit der vorgesehenen Präzisierung wird die Frage nach der Zuständigkeit auf Gesetzesstufe klar geregelt. Dieser klaren Präzisierung ist zuzustimmen.

Weitere Bemerkungen

Sollen mit der neuen Gesetzgebung die Velowege und die Velowegnetze aufgewertet und ausgebaut werden, und dies gemäss Art. 6 Bst. c nach Möglichkeit getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr, zieht dies einen entsprechenden Flächenbedarf nach sich. Bei neu zu errichtenden oder auszubauenden Anlagen sind demzufolge Interessenkonflikte mit privaten Landeigentümern sowie mit Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes absehbar, was sich wiederum auf die Realisierbarkeit solcher Anlagen oder zumindest den Zeitbedarf hierfür auswirken wird. Dieser Umstand ist in der Vorlage zu thematisieren, damit mit dem Gesetz keine falschen Erwartungen geweckt werden.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 angetönt, lehnt der Regierungsrat die Einführung eines neuen Verbandsbeschwerderechts ab. Entsprechend ist Art. 17 Abs. 1 Bst. b zu streichen. Aufgaben und Verantwortung der zuständigen staatlichen Behörden sind klar definiert, so dass nicht ersichtlich ist, weshalb «Fachorganisationen, die ideelle Anliegen des Veloverkehrs» verfolgen, Parteistellung eingeräumt werden müsste.

Im Gegensatz zu Art. 6, der sich mit der Planung der Velowegnetze befasst, ermöglicht es Art. 8 bei der konkreten Anlage von Velowegen von seinem Wortlaut her nicht, auf die konkreten (räumlichen, topografischen, frequenzmässigen, finanziellen usw.) Verhältnisse Rücksicht zu nehmen. Dies ist zu korrigieren.

Gemäss Art. 18 sollen die Pläne innerhalb von fünf Jahren erstellt werden, Ausnahmen kann der Bundesrat für einzelne Gebiete verlängern. Der Kanton Schwyz muss mit der neuen Velogesetzgebung auch das kantonale Strassengesetz und die dazugehörige Verordnung anpassen. Gleichzeitig müssen auf Stufe Kanton und gegebenenfalls auch Gemeinde organisatorische Vorkehrungen zur Schaffung der (neuen) Fachstelle getroffen werden. Erst wenn die Organisation steht, kann mit der Analyse und Planausarbeitung begonnen werden. Deshalb ist die Frist von fünf Jahren eher kurz bemessen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundespräsidentin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

Eidgenössischen Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3777
Unser Zeichen: cb

Sarnen, 8. September 2020

Bundesgesetz über Velowege: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zum Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege Stellung zu nehmen und danken Ihnen bestens für die Möglichkeit dazu. Unsere Stellungnahme orientiert sich am Fragebogen des Bundes.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, Art. 5 ist aus Sicht des Kantons Obwalden das Kernstück der neuen bundesrechtlichen Grundsatzzesetzgebung. Durch diesen Artikel erhalten die Kantone wie beim Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) einen klar definierten Auftrag. Art. 5 Abs. 2 definiert die Behördenverbindlichkeit der Pläne, damit die gewünschte Netzwirkung erzielt werden kann. Die vorgesehene Regelung in Art. 5 wird unterstützt.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, die Planungsgrundsätze definieren die Qualitätsziele angemessen und präzise.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, die Einführung einer Ersatzpflicht auch für Velowege wird als zweckmässig beurteilt. Der Begriff „angemessener Ersatz“ wird in der Umsetzung durch die zuständigen Behörden allerdings noch genauer definiert werden müssen. Aus Sicht des Kantons Obwalden wäre dazu die Erstellung einer Vollzugshilfe zum Art. 9 (analog der Vollzugshilfe „Ersatzpflicht für Wanderwege“ zum Art. 7 FWG) zu einem frühen Zeitpunkt hilfreich. Ausserdem wird als wichtig erachtet, dass den Kantonen die Möglichkeit von Ausnahmen von der Ersatzpflicht zugestanden werden, wie dies ist in Art. 9 Abs. 3 des Gesetzesentwurfs vorgesehen ist.

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?

Dass die Bundesstellen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Velowegnetze nach Art. 5 in der vorgeschlagenen Form berücksichtigen, wird vom Kanton Obwalden begrüsst.

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?

Die Förderung des Bewusstseins für das Velo als Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr ist von hoher Bedeutung. Eine Unterstützung des Bundes bei der Information über Velowegnetze wird begrüsst.

6. Präzisierung von Art. 6 h des Bundesgesetzes über Nationalstrassen (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, die Präzisierung des Art. 6 h NSG wird seitens des Kantons Obwalden unterstützt. Insbesondere der sichere Radverkehr auf den Nationalstrassen dritter Klasse ist im Kanton Obwalden von grosser Bedeutung. In der Planung des Bundes sind auch die vorgesehenen Ausweichrouten bei Zwischenfällen auf den Nationalstrassen zu berücksichtigen.

Insgesamt stellen wir fest, dass mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege für die Kantone eine gute gesetzliche Grundlage geschaffen wird, die mit den Zielen und Inhalten des Richtplans des Kantons Obwalden übereinstimmt. Für die übrigen Punkte schliessen wir uns der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz vom 19. August 2020 an.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Christian Schali
Landammann



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 1. September 2020

Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz). Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Velowege.

Im Folgenden werden die Fragen seitens des Bundes zum neuen Bundesgesetz über Velowege beantwortet.

Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Kanton Nidwalden befürwortet eine grundlegende Planungspflicht für ein gesamthafes Velowegnetz. Diese Verpflichtung hilft, die verschiedenen Mobilitätsarten zu fördern. Auch in Nidwalden steigt die Anzahl der Velofahrenden. Unter anderem auch, weil bereits ein Veloverkehrsnetz besteht, für das weitere Ausbauten und Optimierungen geplant sind.

Mit der grundlegenden Pflicht zur Schaffung eines Velowegnetzes durch das Bundesgesetz werden die Arbeiten der Kantone offiziell anerkannt.

Die in Art. 5 Abs. 2 beabsichtigte Aufsichtspflicht der Kantone über das kantonale wie das kommunale Wegnetz befürwortet der Kanton Nidwalden. Liegt doch die Planung des kommunalen Wegnetzes im Kanton Nidwalden bei den Gemeinden. So kann ein solides, sicheres und attraktives Routennetz innerhalb wie ausserhalb der Siedlungen sichergestellt werden.

Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ein zusammenhängendes, direktes, attraktives und vor allem sicheres Velowegnetz ist auch für den Kanton Nidwalden ein wichtiger Punkt. Diese Basis der anerkannten Qualitätsziele

werden bei der Planung und Umsetzung von Velowegen, wo möglich und angebracht, berücksichtigt.

Gemäss Art. 6 lit. c. Entwurf Veloweggesetz ist der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr zu führen. Der Mountainbike-Sport findet vorwiegend auf Forststrassen und Wanderwegen im Mischverkehr statt. Eine getrennte Verkehrsführung erweist sich oftmals als schwierig umsetzbar und finanzierbar. Die ständigen Wachstumszahlen, welche durch den E-Mountainbikeboom, zum Teil sprunghaft angestiegen sind und ansteigen, machen dadurch schweizweite Regelungen zum Mountainbike auf Wanderwegen, bei welchen die Eigenheiten der Regionen berücksichtigt werden können, dringlich. Das Bewegungs- und Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung steigt stark, was auch aus gesundheitlichen Aspekten sehr zu begrüessen ist. Jedoch muss festgehalten werden, dass mit diesem Anstieg die zur Verfügung stehende Flächen im Rahmen einer Interessensabwägung nicht grösser werden. Es ist dringend darauf zu achten, dass bestehende Wege gemeinsam (multifunktional) genutzt werden können und an die Toleranz der Nutzer appelliert wird und dies gezielt gefördert wird.

Nach Art. 6 lit. d. Entwurf Veloweggesetz sorgen die zuständigen Behörden für einen homogenen Ausbaustandard. Aufgrund der Topographie zwischen Berg und See sowie den landwirtschaftlich genutzten Kulturlächen ist es aber nicht immer möglich, den Veloverkehr vom Fussverkehr sowie vom motorisierten Individualverkehr zu trennen. Vielfach muss ein Kompromiss aus den verschiedenen Bedürfnissen gefunden werden. Erste Priorität bleibt dabei die Verkehrssicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Demnach erachtet der Kanton Nidwalden die Formulierung als zu stark einschränkend und ersucht eine Anpassung, welche eine Differenzierung zulässt:

"d. die Velowege einen den örtlichen Verhältnissen angepassten und bedarfsgerechten Ausbaustandard aufweisen;"

Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Der Kanton Nidwalden erachtet es als sinnvoll, dass eine Ersatzpflicht im Veloweggesetz – wie es beim Wanderwegnetz bereits praktiziert wird – verankert und geregelt wird. So können Veränderungen im Velowegnetz, welche zu Lücken im Netz führen, behoben werden.

Auch die Ergänzung im Gesetz, dass die Kantone abweichend entscheiden dürfen, wird begrüsst, sollte aber die Ausnahme sein.

Im Art. 9 Abs. 2 werden mögliche Beeinträchtigungen genannt, die zu einer Ersatzpflicht führen können. Der Kanton Nidwalden erachtet die Aufzählungen als undeutlich formuliert. Die Bedeutung der Formulierungen "nicht mehr frei befahrbar sind" oder "...Attraktivität stark eingeschränkt wird" sind unklar. Zudem sind die im erläuternden Bericht angeführten Beispiele unscharf oder nicht korrekt. So gehört eine Veloalltagsroute nicht zum Velowegnetz für die Freizeit und ein Ersatz kann nicht gestützt auf Art. 9 Abs. 2 lit. d. des Entwurfs eingefordert werden.

Im Sinne einer schlanken und präzisen Gesetzgebung und unter Vermeidung des Begriffs "insbesondere" ersucht der Kanton Nidwalden den Absatz ersatzweise zu formulieren:

"² Velowege sind zu ersetzen, wenn sie nicht mehr sicher und durchgehend befahrbar sind oder zur Hauptsache ihrem Zweck entsprechen."

Damit wird verdeutlicht, dass eine Zweckentfremdung zugunsten überwiegend anderer Verkehrsteilnehmer nicht zulässig ist und die Ersatzpflicht auslöst. Unter "sicher" ist ohne weiteres "verkehrssicher" als auch "vor Naturgefahren sicher" zu verstehen.

"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?

Der Kanton Nidwalden ist auch daran interessiert, Bauten und Anlagen in hoher Qualität zu erstellen, da es nachhaltiger ist und weniger Kosten für Unterhalt, Optimierungen oder Umbauten verursacht.

Die Qualitätsansprüche sind überdies auch abhängig von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Aus Sicht des Kantons Nidwalden ist es daher wichtig, auf die regionalen Umstände bei der Umsetzung der Velowege zu achten. Für den Kanton Nidwalden steht eine gemeinsame Planung und Umsetzung an erster Stelle.

Der Kanton Nidwalden ersucht um eine entsprechende Präzision von Art. 12. Es soll in Art. 12 Bst. a festgehalten werden, dass die Planung gemeinsam mit dem Standortkanton erfolgt und die regionalen Umstände berücksichtigt werden.

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, der Kanton Nidwalden ist damit einverstanden. Dies kann schweizweit der Bevölkerung einen Überblick über die Velowegnetze verschaffen sowie den Austausch der Kantone und Gemeinden untereinander fördern. Auch kann es indirekt dazu beitragen, das Thema Mobilitätsverlagerung zu sensibilisieren, wenn die Bevölkerung die Netze besser kennt.

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?

Der Kanton Nidwalden begrüsst die Präzisierung vom Bundesgesetz über Nationalstrassen, aber eine gemeinsame Umsetzung (zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten) ist zwingend anzustreben. Auch im Kanton Nidwalden gibt es kritische Abschnitte für den Fuss- und Veloverkehr, welche im Bereich des Nationalstrassenperimeters liegen und bisher nicht oder nur schwer gelöst werden konnten, aber dringend anzugehen wären (z.B. Unfallschwerpunkt Kreisel Kreuzstrasse).

Zum einen ist es wichtig, dass gesamtschweizerische sowie regionale Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr angeboten werden, die den in Art. 6 genannten Planungsgrundsätzen entsprechen. Zum anderen sind die Lösungen aber auch stark abhängig von der Topographie und den Gegebenheiten vor Ort und wie die Übergänge vom übergeordneten Netz ins regionale Netz sichergestellt werden. Auch sind die Normen und Planungsgrundlagen für den Veloverkehr nicht eindeutig. Interessenskonflikte sind dann nicht ausgeschlossen.

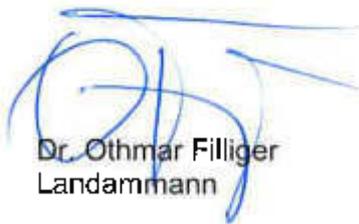
Wichtig wäre, dass die Projekte in enger Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten erarbeitet werden.

Zudem ist sicherzustellen, dass die entsprechenden Ressourcen für die Planung und Umsetzung der Velo- und Fusswege von Bund, Kantonen und Gemeinden gleichermaßen zur Verfügung gestellt werden können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Dr. Othmar Filliger
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Glarus, 8. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Hochgeachtete Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Wir schliessen uns der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 19. August 2020 mit nachfolgender Ergänzung: Die Frist für die Erstellung der Pläne innert fünf Jahre (Art. 18 Abs. 1) scheint uns zu kurz. Bevor die Pläne erstellt werden können, müssen die Kantone ihre Gesetzgebung anpassen. Die vom Bund in Aussicht gestellten Vollzugshilfen zu Planung, Bau und Betrieb sowie Signalisation von Velowegnetzen müssen ebenfalls erst noch erstellt werden und sollten dannzumal bereits vorliegen. Wir beantragen, die Frist auf zehn Jahre zu erhöhen.

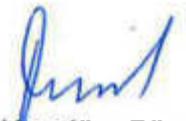
Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat



Dr. Andrea Bettiga
Landammann



Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

versandt am: **08. Sep. 2020**

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Zug, 1. September 2020 ek

**Bundesgesetz über Velowege
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Regierungsrat des Kantons Zug in oben erwähnter Sache zur Stellungnahme eingeladen. Dafür bedanken wir uns.

Wir begrüssen es, dass die Velowege mit dem neuen Bundesgesetz den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt werden. Planung und Umsetzung von velofördernden Massnahmen sind damit künftig rechtlich besser abgestützt. Nachfolgend äussern wir uns zum Gesetzesentwurf.

Begrifflichkeiten:

Gemäss Art. 1 werden im vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über «Velowege» (Veloweggesetz) Grundsätze über «Velowegnetze» festgelegt. Diese beiden Begriffe basieren auf Art. 88 der Bundesverfassung (BV). Wir gehen davon aus, dass mit dem unter Art. 3 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 2 aufgeführten Begriff «Radwege» ebenfalls «Velowege» gemeint sind und die «Velowegnetze» als Gesamtes alle diese dort aufgeführten Netzelemente umfassen können.

Antrag:

Das Gesetz ist mit dem Begriff «Veloweg» zu ergänzen.

Artikel 3 Velowegnetz für den Alltag (Veloparkierungsanlagen):

Gemäss Art. 3 Abs. 3 dienen Velowegnetze für den Alltag vor allem dem Pendlerverkehr für Beruf und Ausbildung sowie dem Einkaufsverkehr. Entsprechend sollen die für diesen Verwendungszweck wichtigen Ziele und Quellen erschlossen werden: Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen. Veloparkierungsanlagen werden nun aber im Art. 3 Abs. 2 zusammen mit den Netzelementen (u. a. Strassen, Radwege, Wege) aufgeführt, welche die Velowegnetze bilden. Gemäss Erläuterndem Bericht zum Gesetz sind damit auch Veloparkierungsanlagen gemeint. Wir empfehlen, Veloparkierungsanlagen als Netzelemente in Art. 3 Abs. 2 zu streichen.

Antrag:

Veloparkierungsanlagen als Netzelemente sind in Art. 3 Abs. 2 zu streichen.

Artikel 4 Velowegnetze für die Freizeit:

In Art. 4 (Freizeitverkehr) werden Radstreifen im Gegensatz zu Art. 3 (Alltagsverkehr) ausgenommen. Radstreifen sollten jedoch für Velowegnetze für den Freizeitverkehr ebenfalls möglich sein. Wir empfehlen, auch im Art. 4 bei den Velowegnetzen für den Freizeitverkehr «Radstreifen» zu erwähnen.

Antrag:

Artikel 4 ist mit «Radstreifen» zu ergänzen.

Artikel 6 Planungsgrundsätze:

Gemäss Erläuterndem Bericht zum Art. 2 wird erwähnt, dass das Veloweggesetz nicht regelt, wo Mischverkehr mit anderen Verkehrsträgern zulässig ist. In Art. 6 lit. c steht, dass der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Der Erläuternde Bericht erwähnt wiederum, dass obiger Art. 6 die gemischte Führung mit anderen Verkehrsträgern keineswegs ausschliesst und daraus kein Verbot solcher Mischverkehrslösungen abgeleitet werden kann. Hingegen könne der Bund auf Basis des ergänzten Art. 88 BV Grundsätze festlegen, unter welchen Bedingungen sich eine Infrastruktur für Mischverkehr eignet und wo unterschiedliche Mobilitätsformen entflochten werden müssen.

Diese Verworrenheit an Aussagen führt zu Unsicherheit. Im Kanton Zug gibt es viele kombinierte Fuss- und Radwege innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets. Ausserhalb der Siedlungsgebiete ist die Führung des Veloverkehrs abseits der Fahrbahn mit dem Fussverkehr eher die Regel als die Ausnahme. Bei vielen Strecken wäre eine Trennung von Fuss- und Radverkehr möglich, allerdings müssten viele kombinierte Rad-/Gehwege, die unseres Erachtens sicher und attraktiv sind, für eine Trennung verbreitert werden. Dies ist auch mit Land- und allenfalls Fruchtfolgeflächenverbrauch verbunden. Dies widerspricht der haushälterischen Bodennutzung. Das Bundesgesetz darf die notwendige Interessenabwägung in dieser Frage nicht präjudizieren.

Antrag:

Artikel 6 ist so zu präzisieren, dass der Veloverkehr innerorts, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr und ausserorts, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr zu führen ist.

Fragebogen:

Wir können Ihnen schlussendlich mitteilen, dass wir die vom ASTRA gestellten Fragen mit JA beantworten können.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Zug, 1. September 2020

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss
Landammann



Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Kopie an:

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch
- Staatskanzlei (zur Veröffentlichung im Internet) (info.staatskanzlei@zg.ch)



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Courriel : aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Fribourg, le 8 septembre 2020

Consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame, Monsieur,

En date du 13 mai 2020, vous avez mis en consultation le projet de loi fédérale sur les voies cyclables. Ce projet s'inspire de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) et concerne les réseaux cyclables pour les déplacements quotidiens ainsi que pour les loisirs (cyclotourisme et VTT). Il fixe notamment des principes en matière de planification, d'aménagement et d'entretien de tels réseaux et définit les tâches de la Confédération et des cantons.

1. Remarques générales et particulières

Le Conseil d'Etat de Fribourg tient tout d'abord à saluer l'élaboration de cette loi qui vise à mettre en place un réseau cyclable sûr et continu en Suisse. Une telle mise en place permettra de rendre la pratique du vélo plus attractive et d'atténuer fortement les problèmes actuels de cohabitation entre les cyclistes, les automobilistes et les piétons et. Elle contribuera ainsi au report modal en faveur de la mobilité douce. Par ailleurs, cette loi s'inscrit dans l'esprit de la stratégie de développement durable, autant cantonale que fédérale, ainsi que dans celui de la lutte contre le réchauffement climatique.

Nous souhaiterions toutefois que la nouvelle loi sur les voies cyclables :

- > insiste sur la nécessité d'aménagements de qualité pour les vélos aux interfaces de mobilité situées à proximité des haltes de transports publics (cheminements cyclables, places de parcs vélos, notamment couvertes, en suffisance) ;
- > stipule que la mise en place de réseaux cyclables doit tenir compte des besoins de la mobilité piétonne et de la randonnée pédestre ;
- > insiste plus sur le fait que la mise en place de réseaux cyclables, notamment ceux dédiés aux VTT, doit prendre en considération le paysage, la faune, la flore et les forêts.

De façon plus particulière :

- > Des installations de stationnement pour les vélos doivent aussi être prévues pour les réseaux cyclables destinés aux loisirs et être mentionnées à l'article 4 alinéa 2. De telles installations, par exemple situées à proximité de remontées mécaniques ou de sites touristiques ou culturels, peuvent être pratique pour les adeptes du vélo et favoriseront le report modal en faveur de la mobilité douce dans le cadre des déplacements liés aux loisirs.
- > Il faudrait préciser dans la loi que « lors de tout projet d'infrastructure ferroviaire faisant l'objet d'une procédure d'approbation des plans (PAP), le maître d'ouvrage doit intégrer des espaces longeant les lignes de chemin de fer pour y installer des pistes cyclables (ou mixtes piétons/vélos). Cas échéant, il doit expliquer les raisons objectives qui l'amènent à y renoncer ». Par cette disposition, tous les acteurs de la mobilité participent au maillage du réseau des voies cyclables. Les itinéraires vélo le long des voies de chemins de fer sont particulièrement attractifs car la pente est faible et la sécurité assurée.
- > Le terme « autoroute cyclable » nous paraît peu approprié : il est paradoxal de définir ainsi une voie cyclable. Il pourrait être remplacé par « voies cyclables express ».
- > Il n'est pas clair si l'article 17 garantit le droit de recours aux associations d'importance nationale de défense de l'environnement, de la nature et du paysage.

2. Réponses au questionnaire

En ce qui concerne les six questions du questionnaire accompagnant la consultation, voici nos remarques et réponses.

2.1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables) Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui. Ce principe est déjà en vigueur dans le canton de Fribourg.

2.2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables) Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui.

2.3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables) Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Oui. Cependant, à notre avis,

- > L'impact financier pour la Confédération, évoqué dans le rapport explicatif, aux commentaires de l'art. 9 al. 4 et au chapitre 4.1.1, sera plus important que mentionné ; il est toutefois difficilement quantifiable.

A noter que le commentaire de l'art. 9 al. 4 renvoie à l'art. 11 al. 2 qui n'existe pas ; il devrait vraisemblablement renvoyer à l'art. 12 al. 2 (à l'instar de la version allemande).

**2.4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)
Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même
des ouvrages et des installations de grande qualité ?**

Oui. Nous saluons cet alinéa mais souhaitons qu'il y soit ajouté que la Confédération prend l'entier des coûts à sa charge et qu'il écarte le principe de causalité, difficilement applicable dans la pratique. Par ailleurs, ces aménagements doivent être planifiés et réalisés en coordination avec les instances concernées, notamment les cantons.

**2.5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)
Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les
réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers
lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?**

Oui.

**2.6. Précision de l'art. 6h LRN
Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur
les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et
aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de
première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de
troisième classe ?**

Oui, cette mesure va dans le sens d'une sécurisation accrue des cyclistes et des piétons.

Nous vous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

Union fribourgeoise du Tourisme (UFT), Monsieur Pierre-Alain Morard, Directeur, Route de la Glâne 107, 1701 Fribourg

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

8. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 ersucht uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK zum Bundesgesetz über Velowege Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach.

Gemäss dem Fragenkatalog des Bundesamtes für Strassen nehmen wir wie folgt Stellung:

A) Zu den Fragen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Kanton Solothurn ist mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden. Ein kantonaler Velonetzplan ist ein wichtiges Planungsinstrument, ebenso sollte ein periodischer Revisionsprozess implementiert werden.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, die aufgeführten Planungsgrundsätze sind sinnvoll und tragen zur Förderung des Veloverkehrs bei. Qualitätsziele sind wichtig, damit kantonsübergreifend möglichst harmonisierte Standards gewährleistet werden können.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, eine Ersatzpflicht ist sinnvoll, denn nur zusammenhängende, homogene Infrastrukturen sind auch attraktiv. Zudem stärkt die Ersatzpflicht das Velowegnetz bei der Interessenabwägung in Nutzungskonflikten.

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, durch hohe Standards auf Nationalstrassen (III. Kl.) ist eine Vorbildwirkung zu erwarten. Generell ist eine hohe Qualität von Veloverkehrsanlagen zentral für die Entfaltung einer nachhaltigen Wirkung.

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, die Information der Öffentlichkeit über neue Infrastrukturen vergrössert deren Nutzerkreis und erhöht die Wirkung der eingesetzten Mittel. Die Informationstätigkeit des Bundes sowie die Unterstützung der Kantone durch den Bund ist sehr willkommen.

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, die explizite Erwähnung der dem Fuss- und Veloverkehr gewidmeten Flächen an Nationalstrassen III. Klasse ist sinnvoll. Allerdings sind wir davon nicht direkt betroffen, da im Kanton Solothurn keine Nationalstrassen III. Klasse existieren.

B) Generelle Anmerkungen

1. **Abgrenzung Velofahren und Wandern**

Aus Sicht der Fachstelle Wandern und der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Solothurn sollten die Begriffe «Wandern» und «Velofahren» nicht vermischt werden, da dies bei den Nutzern und Nutzerinnen zu Verunsicherung führt. Art. 4 Abs. 2 Veloweggesetz verwendet hingegen den Begriff «signalisierte Velowander-Routen». Der Wortteil «Wandern» sollte einzig dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) vorbehalten bleiben. Ebenso ist anzumerken, dass die Fachorganisation SchweizMobil ihre Routen in signalisierte Mountainbikerouten, Velorouten und Wanderwegen unterscheidet und den Begriff «Velowandern» nicht verwendet.

Zurzeit sind in der Praxis zahlreiche Konflikte - insbesondere zwischen Mountainbikern und Wandernden - zu verzeichnen. Eine Vermischung der beiden Begriffe auf Gesetzesebene ist der Förderung der Koexistenz der beiden Aktivitäten nicht dienlich.

2. **Velowege entlang von Eisenbahnlinien**

Im Veloweggesetz sollte ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist mit Bundesgeldern sicherzustellen. Mit der Aufnahme eines solchen Zusatzes würden sich alle Mobilitätsakteure - auch der Schienenverkehr - am Velowegnetz beteiligen. Velowege, insbesondere Velobahnen, entlang von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden könnten.

3. Art. 12 Veloweggesetz Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Eine Berücksichtigung von Velowegen sollte nicht nur bei der zukünftigen Planung, sondern auch bei bestehenden Infrastrukturen stattfinden. Heute werden Velonetze insbesondere durch Hochleistungsstrassen oder Bahninfrastrukturen zerschnitten. Diese Hindernisse für den Veloverkehr können häufig nur mit teuren Kunstbauten überwunden werden. Bestehende Velorouten wurden bisher häufig mit grösseren Umwegen geplant und realisiert, um bestehende Querungen nutzen zu können. Im Sinne des Verursacherprinzips sollte der Bund als Eigentümer / Konzessionsgeber dieser bestehenden Infrastrukturen verpflichtet werden, für den Veloverkehr notwendige Kunstbauten (Über- und Unterführungen) zu erstellen und zu unterhalten. Dies sollte auch der Fall sein, wenn diese Kunstbauten nachträglich erstellt werden. Die Festlegung der kantonalen Velonetze würde in diesem Fall den Bund zur Erstellung entsprechender Querungen verpflichten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersuchen Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.
Brigit Wyss
Frau Landammann

sig.
Andreas Eng
Staatsschreiber



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern



Wrm

Basel, 2. September 2020

Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2020

Vernehmlassung des UVEK zum Bundesgesetz über die Velowege: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung und allgemeine Anträge

1.1 Haltung des Regierungsrats Basel-Stadt

Der Regierungsrat begrüsst sehr, dass der Bundesrat auf Basis des klaren Volksentscheids zum Bundesbeschluss über Velowege ein eigenes Velogesetz ausgearbeitet hat. Das Gesetz wird der weiter zunehmenden Bedeutung des Veloverkehrs in der Mobilität gerecht und schafft analog dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege die seit Jahrzehnten auf Bundesebene fehlende verbindliche Grundlage zur Veloverkehrsförderung.

Die zunehmende Belastung der Verkehrsinfrastruktur, das prognostizierte Verkehrswachstum aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die damit verbundenen negativen Umweltfolgen bedingen effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere in den Agglomerationen.

Mit der im Raumplanungsgesetz geforderten Innenentwicklung in den urbanen, gut erschlossenen Räumen kommt dem beschränkten öffentlichen Raum eine besondere Bedeutung zu: er muss nicht nur mehr Menschen dienen, sondern auch vielfältige Nutzungsanforderungen aufnehmen. Diese Herausforderungen können im Mobilitätsbereich nur in einem Miteinander der stadtverträglichen und effizienten Verkehrsmittel, d.h. des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, bewältigt werden.

Der Regierungsrat bedauert, dass die aktuelle Bezeichnung des Gesetzes dem Inhalt und der Bedeutung der verschiedenen Aspekte der Förderung des Veloverkehrs nicht umfassend Rechnung trägt. Der Bereitstellung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Veloverbindungen

kommt eine hohe Bedeutung zu. Der klar definierte Begriff „Veloweg“ fokussiert aber zu einseitig auf eine für die Fortbewegung per Velo mögliche Massnahme und darf nicht als Sammelbegriff für Veloinfrastruktur verwendet werden. Er schliesst zudem die ebenso wichtige Infrastruktur für den ruhenden Veloverkehr an den Quell- und Zielorten sowie die zur Nutzung nötige Information (z.B. Wegweisung analog dem motorisierten Verkehr) und Kommunikation aus.

1.2 Allgemeine Anträge

Gesetzesbezeichnung

Antrag:

Wir beantragen von der bisherigen Bezeichnung Veloweggesetz abzusehen und eine dem Gesetzeszweck angemessenere Bezeichnung zu finden. Aus unserer Sicht passend ist z.B. Veloverkehrsgesetz.

Begründung:

Die aktuelle Bezeichnung wird dem Inhalt und der Aufgabe des Gesetzes nicht gerecht. Der Begriff „Veloweg“ steht für eine von zahlreichen konkreten Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs. Als Sammelbegriff führt er nur zu Verwirrung. Zudem braucht das Veloroutennetz ergänzend Anlagen für den ruhenden Verkehr an Quell- und Zielorten. Die Angebote sind zur Verstärkung ihrer Wirkung zudem zu kommunizieren (siehe auch Art. 14). Die Bezeichnung muss den vielfältigen Aspekten der Veloförderung gerecht werden.

Begrifflichkeiten

Antrag:

Wir beantragen, dass die im Gesetz verwendeten Begrifflichkeiten grundsätzlich überdacht und entsprechend ihrer fachlichen Verwendung eingesetzt werden. Dies betrifft besonders die Begriffe „(Velo-) Infrastruktur“ und „Velowege“. Letzterer ist jeweils passend zum Inhalt mit „Veloverbindungen“ – wenn konkrete Strecken gemeint sind – oder „Veloplanung“ – wenn es um die Aufgabe geht – zu ersetzen. Der Begriff „Velowegnetz“ ist zudem in allen Artikeln vollständig durch den Begriff „Veloverkehrsnetz“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Unterscheidung von Veloverkehrsnetz (Veloverbindungen/Velorouten) sowie der konkreten Führungsform im Strassenraum muss eindeutig sein und darf in Aufzählungen nicht vermischt werden. Veloverkehrsnetze können vielfältige Führungsformen aufweisen. Sie bestehen nicht nur aus Velowegen und es gibt auch velotaugliche Führungsformen ohne eigentliche Veloinfrastrukturen wie z.B. Radstreifen oder Mischverkehr in Tempo 30-Zonen. Auch umfasst das Gesetz nicht nur die Planung von Veloverbindungen, sondern ebenfalls deren Kommunikation sowie Velobstallanlagen.

2. Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

2.1 Planungspflicht

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Regierungsrat ist grundsätzlich mit der Planungspflicht für Veloverkehrsnetze einverstanden, wünscht jedoch eine Ausweitung auf Abstellanlagen übergeordneter Bedeutung. Eine detaillierte Stellungnahme findet sich zum entsprechenden Artikel 5.

2.2 Planungsgrundsätze

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Der Regierungsrat begrüsst sehr, dass qualitative Planungsgrundsätze für das Veloverkehrsnetz festgehalten werden. Im städtischen Raum können allerdings nicht immer alle Anforderungen gleichermassen erfüllt werden. Aus diesem Grund müssen Priorisierungen der Planungsgrundsätze und Abweichungen davon möglich sein. Wir weisen darauf hin, dass vom MIV getrennte Führung nicht die einzige sichere Führungsform des Veloverkehrs ist und bitten die Anträge zum entsprechenden Artikel 6 zu beachten.

2.3 Ersatzpflicht

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Der Regierungsrat begrüsst die Ersatzpflicht. Diese stellt die Durchgängigkeit von Verbindungen und damit die Zuverlässigkeit des Angebots sicher, worauf besonders unsichere Velofahrende angewiesen sind. Zudem verweisen wir auf unseren Antrag zum entsprechenden Artikel 9.

2.4 „In hoher Qualität“

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

Der Regierungsrat begrüsst diese Vorgabe. Der Bund hat Vorbildcharakter und sollte dies auch für die Veloförderung nutzen.

2.5 Information

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?

Der Regierungsrat begrüsst die Information und Kommunikation durch den Bund (bzw. durch Dritte mit Unterstützung des Bundes), da damit die Wirkung von Veloroutennetzen und weiteren Veloinfrastrukturen verstärkt werden kann.

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?

Der Regierungsrat unterstützt diese Präzisierung.

3. Anträge zu den einzelnen Artikeln

3.1 Artikel 2, Velowegnetze

Antrag:

Wir beantragen, Art. 2 in „Veloverkehrsnetze“ umzubenennen und inhaltlich so anzupassen, dass den vielfältigen Führungsformen des Veloverkehrs Rechnung getragen wird.

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten

3.2 Artikel 3, Velowegnetze für den Alltag

Antrag:

Wir beantragen, Art. 3 in „Veloverkehrsnetze für den Alltag“ umzubenennen.

Absatz 2 ist folgendermassen anzupassen: „... Strassen mit Radstreifen, Velostrassenbahnen, Radwege, Wege, Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Absatz 3 ist folgendermassen anzupassen: „Sie erschliessen ... Zur Erschliessung dieser Zielorte gehören auch Veloabstellanlagen.

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten.

Velobahnen (Veloschnellrouten, Velovorrangrouten o.ä.) implizieren erhöhte Qualitäts- bzw. Ausbaustandards, sind aber keine Führungsform per se; es gibt keine entsprechende Definition im Verkehrsrecht. Velobahnen können z.B. auf Radwegen oder Velostrassen verlaufen. Deshalb sind letztere auch zu ergänzen, der Begriff Velobahnen hingegen wegzulassen. Dieser Antrag richtet sich nicht gegen solche gut ausgebauten Veloverbindungen, deren Potenzial gerade in den Agglomerationen gross ist, sondern zielt darauf ab, sich wirklich ergänzende Anlageelemente aufzuzählen.

Veloabstellanlagen dienen dem ruhenden Verkehr an den Zielorten und sind eine wichtige Ergänzung zum Netz, das der Fortbewegung dient. Sie gehören deshalb in Absatz 3 statt 2.

3.3 Artikel 4, Velowegnetze für die Freizeit

Antrag:

Wir beantragen, Art. 4 in „Veloverkehrsnetze für die Freizeit“ umzubenennen.

Absatz 2 ist folgendermassen anzupassen: „... Strassen, Radwege, Forst- und Landwirtschaftswwege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.“

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten.

Absatz 2 mischt Führungsformen (Wege, Strassen) und überlagerte Funktionen/Angebote (Routen). Letztere verlaufen auf den erst genannten Führungsformen und können daher nicht ergänzend aufgezählt werden.

Mountainbiketrails bzw. -routen sind nicht Velowanderrouten gleichzustellen. Es ist auch nicht zweckmässig, für erstere Netze anzulegen. Sie dienen einer Spezialform der Freizeitbeschäftigung mit dem Zweirad. Analog dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das Spezialformen des Wanderns wie Nordic walking oder Alpinwandern auch nicht umfasst, sollen sie ebenso nicht Inhalt des vorliegenden Bundesgesetzes sein.

3.4 Artikel 5, Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Antrag:

Wir beantragen, dass eine Pflicht zur Planung von Veloabstellanlagen übergeordneter Bedeutung aufgenommen wird.

Begründung:

An Quell- und Zielorten müssen geeignete Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese sind wesentlich für das Funktionieren der Netze.

Hinweis:

Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht sehen wir gerade aus Sicht der Agglomerationspolitik als relevant, dass Alltagsnetze über Gemeindegrenzen hinweg geplant und demnach in kantonalen Richtplänen festgehalten werden sollten, nicht aber Freizeitnetze. Dies sollte in der geplanten konkretisierenden Verordnung Eingang finden.

3.5 Artikel 6, Planungsgrundsätze

Antrag:

Wir beantragen, Lit. b folgendermassen zu ergänzen: „...und eine **möglichst** direkte Streckenführung...“.

Wir beantragen, Lit. c betreffend Trennung vom motorisierten Verkehr abzuschwächen.

Begründung:

In städtischen Gebieten ist es aufgrund der örtlichen Verhältnisse (dichte Bauweise, enge Strassen, Mehrfachverkehr durch Tram, Autos, Fussgänger/-innen etc.) oft schwierig, eine direkte und zeitgleich ununterbrochene Erschliessung für den Radverkehr zu erstellen. Insbesondere kann aufgrund von Sicherheitsfragen, eine „nicht direkte“ Velowegführung sinnvoller oder einzig möglich sein.

Auch Führungsprinzipien in Koexistenz wie Tempo 30-Zonen, Radstreifen u.ä. können sich durchaus eignen, sodass eine (bauliche) Trennung nicht notwendig ist.

Hinweis:

Die Aussage, dass auf Velowanderrouten Hartbelag zu bevorzugen ist, können wir so nicht stützen. Gerade Strecken entlang von Gewässern oder Waldrändern gewinnen an Attraktivität, wenn sie auch in ihrem Ausbau in die Landschaft integriert sind. Wir bitten, keine entsprechenden Vorgaben in die geplante konkretisierende Verordnung aufzunehmen.

3.6 Artikel 8, Anlage und Erhaltung

Antrag:

Wir beantragen, Art. 8 in dem Sinn anzupassen, dass nicht alle „Velowege“ signalisiert werden sollen. Deshalb ist Lit. a zu ändern: „Veloverbindungenwege angelegt **und** erhalten **und** signalisiert werden; es ist ein zusätzlicher Lit. d zu ergänzen, der die Signalisation ausgewählter Alltags- und Freizeitrouten von überkommunaler Bedeutung festhält.

Begründung:

Gemeint ist wohl weniger die Signalisation als „Veloweg“ bei entsprechender Führungsform, sondern vielmehr das flächendeckende Signalisieren aller gemäss Art. 5 in Plänen festgehaltenen Netzbestandteile. Dies widerspricht dem Grundsatz einer ausgewählten Routensignalisation (Norm 640 829a Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr), der sinnvolle durchgängige Verbindungen von A nach B mit entsprechenden Zwischenzielen umfasst. Würden umgekehrt die Netze nur auf Basis sinnvoll zu signalisierender Routen geplant, gäbe es v.a. in den städtischen Gebieten keine dichten Netze mehr. Denn solche lassen sich aufgrund der Erkennbarkeit, städt-räumlichen Ansprüche und beengten Platzverhältnissen gar nicht erst signalisieren.

3.7 Artikel 9, Ersatz

Antrag:

Wir beantragen, Lit. c zu streichen oder dahingehend anzupassen, dass nicht impliziert wird, stark befahrene Strassen seien per se unsicher und als Teil des Veloroutennetzes auszuschliessen.

Begründung:

Auch bei hohen Belastungen können dank reduzierten Geschwindigkeiten sichere und attraktive Verbindungen für Velofahrende angeboten werden, wie das Beispiel Schwarzenburgstrasse in Köniz zeigt. Gerade in Städten sind Hauptverkehrsstrassen oft direkte und damit auch gewünschte Verbindungen für den Veloverkehr, sie sollten nicht ausgeschlossen werden. Relevant ist, dass die Sicherheit gewährleistet ist, nicht ob die Strasse stark befahren ist.

3.8 Artikel 12, Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Antrag:

Wir beantragen, Lit. a folgendermassen zu ergänzen: „... Qualität **koordiniert mit kantonalen und kommunalen Velowegnetzen** planen...“

Wir beantragen, Lit. d folgendermassen zu ergänzen: „... sorgen, wenn Velowege oder Teile davon aufgehoben werden müssen **oder nach Artikel 5 geplante Verbindungen nicht mehr realisiert werden können.**“

Wir beantragen, dass ein neuer Absatz 3 ergänzt wird, der auch eine Sanierungspflicht des Bundes in Bezug auf frühere Eingriffe und bestehende nationale Hindernisse, bei denen Veloverbindungen verunmöglicht wurden bzw. ein angemessener Ersatz fehlt, beinhaltet.

Begründung:

Die Koordination mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen ist in den Erläuterungen erwähnt, aber im Gesetzesentwurf nicht aufgenommen worden.

Auch die gemäss Art. 5 in Richtplänen festgesetzten geplanten Veloverbindungen sind zu berücksichtigen, dies entspricht den Bundes-Erläuterungen zu Artikel 9. Oft ist eine alternative Führung schwierig bzw. teurer als die ursprünglich geplante.

Nationale Infrastrukturen wie Hochleistungsstrassen und Bahnlinien stellen grosse Hindernisse für Veloverkehrsnetze dar, die ohne Zutun des Bundes kaum behoben werden können.

3.9 Artikel 13, Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter

Hinweis:

Wir bedauern die Aussage im Erläuterungsbericht, dass der Bund selber keine Pilotversuche soll durchführen können. Gerade bei Themen von schweizweiter Tragweite bzw. in Zusammenhang mit nationalen Infrastrukturen (z.B. zur Reduktion der Trennwirkung) wäre eine Federführung seitens Bund denkbar bzw. wünschenswert. Wir bitten, dies nochmals aufzunehmen.

3.10 Artikel 14, Information der Öffentlichkeit

Antrag:

Wir beantragen – abweichend von unserem Antrag unter 1.2.2 – hier das Wort „Velowegnetzen“ in Abs. 1, Lit. a. ganz allgemein durch „**Veloverkehr**“ zu ersetzen.

Begründung:

Es geht um den gesamthafter Beitrag des Veloverkehrs an die Bewältigung der Verkehrsprobleme, über den zu informieren ist.

3.11 Artikel 16, Fachstellen

Antrag:

Wir beantragen, die Benennung zu ändern in „Fachstellen **Veloverkehr**“

Begründung:

Die Fachstellen kümmern sich bei Erfüllung des vorliegenden Gesetzes nicht nur um Velowege. Deren Aufgabe sollte auch für eine grösstmögliche Wirkung umfassender definiert werden.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

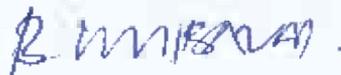
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Frau Evelyne Preller, Tel. 061 267 82 98, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an: [aemterkonsultationen@
astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astr.admin.ch)

Schaffhausen, 8. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege eingeladen, wofür wir uns bedanken.

Wir schliessen uns der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK vom 19. August 2020 zum Fragebogen des UVEK an. Ergänzend möchten wir zudem folgende Bemerkungen anbringen:

Art. 4 Abs. 2, Mountainbikes:

Art. 4 Abs. 2 des Entwurfs lautet: «Sie (die Velowegnetze für die Freizeit) umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.»

Die Nennung von Velowander- und Mountainbike-Route ist unserer Einschätzung nach nicht erforderlich oder sogar missverständlich. Mountainbikes respektive Tourenvelos sind eine Teilmenge sämtlicher Velos, ebenso wie Rennvelos oder andere Zweiräder. Insbesondere für Mountainbikes ist es aber nicht erforderlich, ein eigentliches Netz zu bezeichnen, da Mountainbiker typischerweise gezielt einzelne Abfahrten aufsuchen und nicht ein eigentliches spezielles Mountainbike-Netz benötigen. Die jetzige Formulierung von Art. 4 Abs. 2 könnte jedoch dahingehend missverständlich sein und dazu führen, dass über die Freizeit-Netze hinausgehende Mountainbike-Netze gefordert werden. Je nach Region mag das sinnvoll sein. Im Kanton Schaffhausen sehen wir dies jedoch nicht als notwendig an. Ferner bringt unseres

Erachtens die ausdrückliche Nennung der signalisierten Velowander-Routen keinen Mehrwert. Deshalb beantragen wir, Art. 4 Abs. 2 wie folgt anzupassen (Neuerung kursiv, Löschungen durchgestrichen):

«Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, *und Wege*, ~~signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.~~»

Signalisation:

In der Vorlage gibt es keine Vorgaben zur Signalisation der Velowegnetze. Da die Signalisation in der Praxis von grosser Bedeutung ist, wären Vorgaben zweckmässig. So könnte sichergestellt werden, dass die Signalisation schweizweit einheitlich erfolgt. Wir beantragen deshalb zu prüfen, ob dafür eine Rechtsgrundlage, allenfalls auf Verordnungsstufe, erforderlich ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Martin Kessler

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 3. September 2020

Eidg. Vernehmlassung; Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Entwurf für ein neues Bundesgesetz über Velowege bis zum 10. September 2020 zur Vernehmlassung. Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat unterstützt das verkehrspolitische Anliegen der Förderung des Veloverkehrs und erachtet das neue Veloweggesetz vom Aufbau, vom Umfang und den Grundsätzen her als angemessen. Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, dass das Subsidiaritätsprinzip im Veloweggesetz hoch gehalten wird und die Kantone für ihre Bevölkerung und Landschaften angemessene Lösungen finden können. Der Planungsgrundsatz, wonach der Veloverkehr möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden soll, ist abseits der grossen Verkehrsströme und in landschaftlich sensiblen Gebieten wie dem Appenzellerland nicht sinnvoll. Das Veloweggesetz darf die Abwägung aller Interessen nicht vorwegnehmen. Das gleiche gilt bei den Velowegnetzen für die Freizeit. Den zuständigen Behörden muss ein grosser Handlungsspielraum eingeräumt werden, ausgesuchte Gebiete dem Freizeitverkehr mit Velos explizit nicht zu erschliessen. Hier erwartet der Regierungsrat, dass die angekündigte Verordnung den Handlungsspielraum der Kantone nicht weiter einschränkt.

Speziell begrüsst wird der Paradigmenwechsel für den Veloverkehr auf den Nationalstrassen dritter Klasse. Es ist richtig, dass der Bund bei seinen eigenen Infrastrukturen die Pflicht zur sicheren Führung des Veloverkehrs mit allen Konsequenzen übernimmt.

Der Ausserrhoder Regierungsrat unterstützt auch die Forderung der BPUK, wonach das Gesetz dergestalt zu ergänzen ist, dass bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege oder gemischte Fussgänger- und Velowege erstellt werden können.



Der Regierungsrat beantwortet den Fragebogen wie folgt:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, der Regierungsrat unterstützt die Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen, wie sie für Fuss- und Wanderwege bereits existiert.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Der Regierungsrat begrüsst die Planungsgrundsätze grundsätzlich. Bezüglich Art. 6 Bst. c, wonach der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden soll, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass auf Strassen in geschützten Landschaften mit tiefen Verkehrszahlen die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, des Waldes und der Landwirtschaft höher zu gewichten sind als diejenige nach separaten Flächen je für den Fussverkehr und den Veloverkehr. Den unterschiedlichen Bedingungen der Kulturlandschaften und der Verkehrsmengen ist Rechnung zu tragen. Die grösstenteils geschützte Appenzeller Hügellandschaft verträgt nur moderate Eingriffe. Das Gesetz und die angekündigte Verordnung dürfen die notwendige Interessenabwägung nicht einschränken oder gar vorwegnehmen. In der Verordnung zum Veloweggesetz sind diesbezüglich weitergehende Präzisierungen nötig.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, unter den in Art. 9 Abs. 3 und 4 formulierten Bedingungen ist der Regierungsrat mit der Ersatzpflicht einverstanden.

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, der Bund übernimmt damit eine wichtige Vorbildfunktion.

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, der Regierungsrat ist damit einverstanden und dankt dem Bund für sein Engagement.



6. Präzisierung von Art. 6 h NSG

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 Bst. 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, diese Präzisierung ist notwendig und zweckmässig und für den Kanton Appenzell Ausserrhoden äusserst wichtig.

7. Velowege entlang von Eisenbahnlinien

Der Regierungsrat unterstützt die Ansicht der BPUK, dass im Veloweggesetz ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden sollte, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist mit Bundesgeldern sicherzustellen.

Velowege, insbesondere Veloschnellstrecken, entlang von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden könnten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber

Kopie intern an: DBV



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Appenzell, 19. August 2020

Bundesgesetz über Velowege Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Bundesgesetz über Velowege zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst den Gesetzesentwurf grundsätzlich, wünscht aber noch verschiedene Änderungen.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die Standeskommission anerkennt den Handlungsbedarf und die Absicht, Pläne für das Velowegnetz zu erstellen. Aufgrund der Grösse, der Geografie und dem Grenzverlauf ist insbesondere die Abstimmung des Netzplans des Kantons Appenzell I.Rh. mit den Nachbarkantonen zentral.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die Standeskommission ist grundsätzlich einverstanden, macht aber darauf aufmerksam, dass deren Umsetzung nicht immer möglich und sinnvoll ist. So ist es im Kanton Appenzell I.Rh. wegen der Kleinräumigkeit und der Topografie oft kaum möglich, Radwege von den Fusswegen zu trennen (Art. 6 lit. c des Gesetzesentwurfs).

Der Kanton Appenzell I.Rh. verfolgt schon seit längerem die Strategie mit kombinierten Geh- und Radwegen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse soll an dieser Praxis festgehalten werden.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Die Ständekommission ist damit grundsätzlich einverstanden, macht aber auf die zu erwartenden Schwierigkeiten im Vollzug aufmerksam. Insbesondere in den Fällen nach Art. 9 Abs. 2 lit. c und d des Gesetzesentwurfs können sich Vollzugsprobleme ergeben, da nicht in jedem Fall eine Alternativroute bereitgestellt werden kann. Dass die kantonale Vollziehungsverordnung Ausnahmen vorsehen kann (Art. 9 Abs. 3 des Gesetzesentwurfs), wird begrüsst.

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?

Die Formulierung «hohe Qualität» suggeriert, dass Luxuslösungen geplant werden, was nicht sachgerecht wäre. Dem Verfassungsauftrag wird auch durch die Formulierung «gute Qualität» entsprochen.

Antrag: Die Wendung «hohe Qualität» ist durch «gute Qualität» zu ersetzen.

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?

Die Ständekommission ist einverstanden.

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?

Für den Kanton Appenzell I.Rh. hätte dies einzig Auswirkungen auf die Enggenhüttenstrasse, welche seit diesem Jahr zum Nationalstrassennetz gehört. Im Rahmen der Übergabe der Strasse an den Bund wurde zwischen dem Kanton und dem Bund abgemacht, dass die Radverbindung vom Kanton erstellt wird. Die Planung für eine Langsamverkehrsverbindung entlang der Enggenhüttenstrasse wurde bereits aufgenommen. Es ist nicht im Sinne des Kantons Appenzell I.Rh., auf unbestimmte Zeit auf eine Langsamverbindung auf dieser Strecke zu warten. Die Ständekommission schlägt vor, bei den Nationalstrassen der dritten Klasse bei den bisherigen Zuständigkeiten zu bleiben. Alternativ ist zu prüfen, ob eine Grundlage für eine Vorfinanzierung durch die Kantone - analog zu Art. 58c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) - geschaffen werden könnte.

Weitere Anliegen

Art. 17 Abs. 1 lit. b und Art. 14 Abs. 1 lit. b, Beschwerdelegitimation

Antrag: streichen

Begründung: Ob das Verbandsbeschwerderecht «ein bewährtes Modell der Vollzugsunterstützung» ist, wie dies der erläuternde Bericht festhält, wird bezweifelt. In jedem Fall stützt sich die Einführung des Verbandsbeschwerderechts nicht auf den Verfassungsauftrag von Art. 88 BV. Es besteht keine sachliche Notwendigkeit für eine Einführung.

Zu Art. 8, Anlage und Erhaltung

Bei der Anlage von Radwegen im Wald ist sicherzustellen, dass die betroffenen und auch die angrenzenden Waldeigentümerinnen und -eigentümer nicht mit zusätzlichen Haftungs- und Sicherheitsfragen belastet werden.

Zu Art. 11, Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Die Berücksichtigung forstwirtschaftlicher Anliegen muss in allen Fällen, in denen Wald oder Waldzufahrten betroffen sind, sichergestellt sein. Dies gilt auch für Anliegen im Zusammenhang mit der Störung von Wildtieren. Bei der Umsetzung ebenfalls zu berücksichtigen sind die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes. Infrastrukturbauten sollen möglichst wenig Boden beanspruchen und sich optimal ins Landschaftsbild einfügen. Zudem sollen wo möglich bestehende Infrastrukturen genutzt und umgenutzt werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Ständekommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Land- und Forstwirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Sitzung vom

8. September 2020

Mitgeteilt den

9. September 2020

Protokoll Nr.

736

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Per E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch (als Word und PDF)

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 wurden die Kantone eingeladen, zum Bundesgesetz über Velowege Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

Die Regierung des Kantons Graubünden hat mit Beschluss vom 2. Juli 2019 (Protokoll Nr. 502) den Sachplan Velo Kanton Graubünden genehmigt. Bestandteil dieses Sachplans ist unter anderem ein Velonetzplan, welcher die Verbindungen und Routen des kantonalen Velonetzes darstellt. Der Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege enthält wichtige Vorgaben, welche im Sachplan Velo Kanton Graubünden bereits berücksichtigt sind. Dazu gehört unter anderem die Unterscheidung von Velowegnetzen für den Alltag und jenen für die Freizeit.

Als Mitglied der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK, in welcher der Kanton Graubünden mit zwei Regierungsmitgliedern vertreten ist, haben wir Kenntnis von der Stellungnahme der BPUK im Rahmen des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens. Wir unterstützen die Ausführungen der BPUK in der Beantwortung Ihres Fragebogens und nehmen ergänzend aus Sicht des Kantons Graubünden wie folgt zu den einzelnen Bestimmungen Stellung:

Art. 3 Velowegnetze für den Alltag

Gemäss Art. 3 Abs. 2 umfassen Velowegnetze unter anderem auch "Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen". Im Erläuternden Bericht fehlt eine Konkretisierung und Abgrenzung dieser Begriffe. Auch ist unklar, ob die Bestimmung eine Aufnahme der Ist-Situation verlangt und ob sie einen Anspruch auf Erstellung der aufgeführten Netzelemente generiert.

Aus Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 lit. a könnte eine Verpflichtung der Kantone abgeleitet werden, sämtliche "Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen" in ihren Plan des Alltags-Velowegnetzes aufzunehmen. Eine solche Erfassungspflicht wäre in der Praxis nicht umsetzbar. Die Planungspflicht von Art. 5 Abs. 1 lit. a darf daher unseres Erachtens nur den fließenden Veloverkehr umfassen. Ergänzend wäre allenfalls eine Verpflichtung der zuständigen Behörden denkbar, genügend öffentliche Veloparkierungsanlagen bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen.

Wir ersuchen daher um Streichung des Begriffs "Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen" oder um Präzisierungen in den Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsstufe.

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

Diese Zweckbestimmung darf nicht dazu führen, dass "ein bundesrechtlicher Anspruch auf Erschliessung einer bestimmten Infrastrukturanlage besteht". In den Erläuterungen zu Art. 4 Abs. 3 ist dies analog den Erläuterungen zu Art. 3 Abs. 3 zu ergänzen.

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Wir verweisen auf die vorstehenden Ausführungen zu Art. 3 Abs. 2.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Art. 6 lit. c sieht vor, dass Velowege grundsätzlich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dieser Ansatz ist im Interesse der Radfahrenden grundsätzlich zu begrüssen.

Wir begrüssen aber auch den Vorbehalt, wonach eine separate Führung der Velofahrenden "möglich und angebracht" sein muss. Bei dieser Einzelfallbeurteilung müssen die kantonalen und lokalen Besonderheiten berücksichtigt werden können, damit

eine sachgerechte Lösung resultiert. Dabei ist zum einen an die Interessen der Landwirtschaft zu denken. Gerade im Bündner Rheintal oder Domleschg wäre die Errichtung separater Velowege mit einem nicht unerheblichen Verlust von wertvollem Boden (Fruchtfolgeflächen) verbunden. Zu bedenken ist aber auch, dass sich der Kanton Graubünden seit Jahren für eine friedliche Koexistenz von Bikern und Wanderern einsetzt. Mit der aktuellen Kommunikationskampagne "fairtrail" werden Einheimische und Gäste mit zahlreichen Massnahmen für ein entspanntes Nebeneinander sensibilisiert. Zwar setzen die Bündner Tourismusdestinationen wo immer möglich auf eine Entflechtung der beiden Nutzergruppen. Es wäre aber ein unverantwortlicher Eingriff in die Natur, wenn zu den elftausend Kilometern Wanderwegen unseres Gebirgskantons eine der Nachfrage entsprechende Anzahl Biketrails gebaut werden müsste.

Gemäss dem Erläuternden Bericht zur Gesetzesvorlage kann der Bund Grundsätze festlegen, unter welchen Bedingungen sich eine Infrastruktur für den Mischverkehr eignet und wo unterschiedliche Mobilitätsformen entflochten werden müssen. Dies sowohl für den Veloalltagsverkehr im Mischverkehr mit dem Fussverkehr oder motorisierten Verkehr als auch für den Velofreizeitverkehr im Mischverkehr mit Wandern oder Spaziergängern (Erläuternder Bericht zu Art. 6 Abs. 1 lit. c und zu Art. 2). Für den Tourismuskanton Graubünden hätte eine bundesrechtliche Vorschrift, wonach Wanderer und Biker weitestgehend zu entflechten sind, einschneidende wirtschaftliche Konsequenzen. Wir ersuchen Sie, diese Tatsache bei der Konkretisierung von Art. 6 Abs. 1 lit. c zu berücksichtigen.

Art. 7 Koordination

Im Erläuternden Bericht wird auf Art. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) verwiesen, wonach Bund, Kantone und Gemeinden ihre raumwirksamen Aufgaben aufeinander abzustimmen haben. Wörtlich wird vermerkt: "Über den Vollzug dieses Koordinationsauftrags übt der Bundesrat bei der Prüfung und Genehmigung der kantonalen Richtplane die erforderliche Aufsicht aus."

Diese Feststellung ist grundsätzlich richtig. Wir halten jedoch fest, dass Velowege keine "Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt" (Art. 8 Abs. 2 RPG) sind, weshalb keine Festlegungen in den Kantonalen Richtplänen erforderlich sind. Zur Vermeidung von Missverständnissen beantragen wir einen entsprechenden Hinweis in den erläuternden Ausführungen in der Botschaft, oder alternativ die Streichung des zitierten Satzes.

Art. 9 Ersatz

Die Einführung einer Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege ist zu begrüssen. Wir ersuchen Sie jedoch, die Ausarbeitung eine Arbeitshilfe zu prüfen – entsprechend der bereits vorliegenden Arbeitshilfe zum Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704).

Zudem beantragen wir eine Aufhebung der in Abs. 2 lit. d vorgesehenen Einschränkung auf Velowegnetze für die Freizeit. Das Kriterium der eingeschränkten Attraktivität muss für die Ersatzpflicht von Velowegen beider Netze gleichermassen gelten. Ein Attraktivitätsverlust ist nicht – wie aus dem Erläuternden Bericht abgeleitet werden könnte – notwendige Folge einer eingebüssten Erholungsqualität, sondern kann beispielsweise auch aufgrund eines Verlusts an Direktheit oder Sicherheit oder infolge einer geänderten Oberflächenbeschaffenheit resultieren. Im Erläuternden Bericht zu Abs. 2 lit. d wird denn auch zu Recht ein Fallbeispiel einer an Attraktivität eingeschränkten Veloalltagsroute erwähnt. Der Gesetzestext ist entsprechend anzupassen.

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

Wir beantragen eine offenere Formulierung dieser Bestimmung. Die Kantone sollen nicht nur privaten Fachorganisationen, sondern beispielsweise auch privaten Planungsbüros Aufgaben übertragen können. Dies schafft Kapazitäten und erhöht die Qualität der Ergebnisse.

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Der Erläuternde Bericht geht nur am Rande auf die Herausforderungen ein, die sich bei der Planung von Velowegen im Hinblick auf die verschiedenen Schutzgüter des Gewässer- und Natur- und Heimatschutzrechts ergeben. Der Kanton Graubünden beschäftigte sich in der Vergangenheit mehrfach mit Linienobjekten, welche wertvolle Lebensräume an kritischen Stellen durchschnitten. Der Grundsatz des homogenen Ausbaus von Velowegnetzen ist insbesondere dort zu hinterfragen, wo Velowege ökologische Zerschneidungseffekte verursachen würden – beispielsweise wenn sie durchgehend asphaltiert sein müssen. Im Bereich des Natur- und Heimatschutzes ist insbesondere auf eine ökologische Längs- und Quervernetzung zu achten.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

Die Beschwerdelegitimation und damit auch die der Behörde obliegende Mitteilungspflicht (Absätze 4 und 6) wird an Verfügungen "im Bereich der Velowege" geknüpft

(Art. 17 Abs. 1). Das Strassengesetz des Kantons Graubünden sieht vor, dass der Kanton an den Bau von Anlagen des Langsamverkehrs oder die Erstellung und Erhaltung derer Signalisation Beiträge entrichten kann (Art. 58 Abs. 1 lit. a des Strassengesetzes des Kantons Graubünden; SR 807.100). Solche Beitragsverfügungen sollten von der Beschwerdelegitimation ausgenommen werden.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Chr. Rathgeb

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilagen:

- Stellungnahme der BPUK vom 19. August 2020

Kopie an:

- Bündner Parlamentarier in den eidgenössischen Räten
- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Erziehungs-, Kultur und Umweltschutzdepartement
- Amt für Natur und Umwelt
- Tiefbauamt
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

2. September 2020

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung.

A. Allgemeine Bemerkungen zum Gesetz

1. Allgemeine Anträge und Empfehlungen

Begriffe

Im vorliegenden Gesetz werden die Begriffe **Veloweg** und **Velowegnetz** verwendet. Unter 'Weg' wird im schweizerischen Sprachgebrauch eine lineare Verbindung zwischen zwei geografischen Positionen auf begehbarem und/oder befahrbarem Untergrund verstanden. Er umfasst also Verbindungen auf Grund und Boden, auf Brücken, Stegen, in Tunneln, in Unterführungen etc. Alternativ zum Begriff 'Weg' beschreibt der Begriff 'Route' den genauen Weg zwischen mehreren Punkten. Eine Route ist nicht mit der Luftlinie (Strecke) zwischen zwei Punkten zu verwechseln.

Die Schweizer Norm SN 640 260 'Leichter Zweiradverkehr' definiert ebenfalls 'Radrouten' als Verbindungen zwischen Quellen und Zielen des leichten Zweiradverkehrs. Hingegen definiert die gleiche Norm den 'Radweg' als gebauter Weg für den leichten Zweiradverkehr. Wir empfehlen, die Begriffe 'Veloweg und Velowegnetz' durch die Begriffe 'Veloroute und Veloroutennetz' in allen Texten zu ersetzen, in denen die Route und nicht der befahrbare Weg gemeint ist. Es verhilft dem Gesetzestext zu mehr Klarheit und Verständlichkeit und ermöglicht der Leserschaft, zwischen Route und gebau-tem Weg zu unterscheiden.

Empfehlung 1

Die Begriffe 'Veloweg und Velowegnetz' sind durch die Begriffe 'Veloroute und Veloroutennetz' zu ersetzen. Entsprechend könnte das Bundesgesetz 'Veloroutengesetz' heissen.

Der Begriff 'Velobahn' ist zu überdenken. Dieser Begriff hat sich bis heute in der Schweiz nicht durchsetzen können. Wir empfehlen, einen gängigeren Begriff zu verwenden, beispielsweise 'Velovorzugsroute' oder 'Velovorrangroute'.

Empfehlung 2

Der Begriff 'Velobahn' ist durch einen geläufigeren Begriff zu ersetzen, beispielsweise 'Velovorzugsroute' oder 'Velovorrangroute'.

2. Artikelspezifische Anträge und Empfehlungen

Art. 3 Abs. 2

Veloparkierungsanlagen sind keine Netzelemente, sondern ein Quell- oder Zielort. Wir empfehlen, den Begriff 'Veloparkierungsanlage' aus Art. 3 Abs. 2 zu löschen. Er kann passender unter Art. 3 Abs. 3 eingefügt werden. Ebenso empfehlen wir, den Erläuterungsbericht auf Seite 12 bezüglich den Absätzen 2 und 3 anzupassen.

Grundsätzlich ist im Kanton Aargau das Vorgehen für die Planung, Erstellung und Ausgestaltung von Veloparkierungsanlagen über das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) und über die Bauverordnung (BauV; SAR 713.121), gestützt auf § 56 BauG, geregelt. Für den Kanton Aargau braucht es keine weitere Gesetzgebung im Veloweggesetz. § 43 Abs. 4 BauV regelt die Anzahl und § 44 BauV regelt die Gestaltung der Veloparkierungsanlagen verbindlich und abschliessend.

Empfehlung 3

Der Begriff 'Veloparkierungsanlage' aus Art. 3 Abs. 2 ist zu löschen. Er kann passender unter Art. 3 Abs. 3 eingefügt werden. Der Erläuterungsbericht auf Seite 12 ist bezüglich den Absätzen 2 und 3 anzupassen.

Art. 5 Abs. 4

Art. 4 hält fest, dass die Pläne (Velowegnetzpläne für Alltag und Freizeit) nach diesem Gesetz öffentlich sind. Sie müssen in elektronischer Form allgemein zugänglich sein.

Im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) fehlt ein vergleichbarer Passus, welcher regelt, dass die Pläne öffentlich aufgelegt werden müssen. Art. 4 Abs. 1 FWG beinhaltet nur, dass die Kantone dafür sorgen, dass:

- a) bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden;
- b) die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Wir beantragen, dass das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege dahingehend angepasst wird, dass auch die Fuss- und Wanderwegpläne öffentlich und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind.

Antrag 1

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ist dahingehend anzupassen, dass auch die Fuss- und Wanderwegpläne öffentlich und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind.

Art. 12 Abs. 1a

Nationalstrassen, Bahntrassees oder Flüsse können für den Veloverkehr, wie auch für den Fussverkehr, eine stark trennende Wirkung mit sich bringen. Oft sind Velowegverbindungen gut ausgebaut, jedoch fehlt noch ein letztes Verbindungselement. Von einer Brücke, einem Velotunnel oder einer Unterführung profitiert die ganze Region. Die Erstellung solcher Kunstbauten ist mit hohem finanziellem Aufwand verbunden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an die Erstellung der Kunstbauten kann über die Agglomerationsprogramme beantragt werden, jedoch nur für Projekte, welche sich innerhalb des Agglomerationsperimeters befinden. Zudem bewirken die Agglomerationsprogramme nur eine Teilfinanzierung im Umfang von rund einem Drittel der Kosten.

Aus Sicht des Kantons soll der Bund als Eigentümer dieser Infrastrukturen seinen Schwerpunkt auf Planung, Bau und Unterhalt von Über- und Unterführungen über Nationalstrassen und Bahninfrastruktur legen. Dabei stimmt er sich mit den Kantonen und deren Veloroutennetzen ab.

Antrag 2

Art. 12 Abs. 1a ist folgendermassen zu ergänzen: Der Bund plant und erstellt eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität. Er plant Über- und Unterführungen über Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung und trägt so dazu bei, die Trennwirkung von Nationalstrassen und Bahninfrastrukturen für den Veloverkehr zu reduzieren.

Eisenbahninfrastrukturen verlaufen in den Tälern und verbinden kleinere und grössere Gemeinden in direkter Linie mit moderaten Höhenunterschieden. Velorouten, welche parallel zu Bahngleisen verlaufen, profitieren von diesen direkten Verbindungen, welche zusätzlich sehr wenige Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrswegen aufweisen. So können die Sicherheit und der Fahrfluss wesentlich gesteigert werden.

Wir empfehlen, bei neuen Eisenbahninfrastrukturen, welche einem Plangenehmigungsverfahren unterstehen, generell entlang der Gleisanlagen, Velowege oder kombinierte Fuss- und Velowege zu prüfen. Eine Ausnahmeregelung definiert, wann in begründeten Fällen von dieser Regelung abgewichen werden kann. Die Finanzierung sollte als Bundesaufgabe definiert werden, da der Bund grösster Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur ist.

Empfehlung 4

Art. 12 soll dahingehend ergänzt werden, dass der Bund bei Eisenbahninfrastrukturen entlang der Gleisanlagen Velowege oder kombinierte Fuss- und Velowege vorsieht. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden.

Art. 16 Abs. 1

"Sie (die Kantone) legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen."

Eine Erklärung, wie diese Vorgabe zu verstehen ist, fehlt im Erläuterungsbericht. Wir beantragen die Ergänzung des Erläuterungsberichts. Grundsätzlich ist der Kanton der Ansicht, dass die Gemeinden festlegen, ob sie eine Velofachstelle einrichten möchten. Der Kanton regt an, den Gesetzestext in eine 'kann'-Formulierung zu ändern.

Antrag 3

Im Erläuterungsbericht ist zu ergänzen, wie Art. 16 Abs. 1 zu verstehen ist. Der Kanton regt an, den Gesetzestext in eine 'kann'-Formulierung zu ändern.

Art. 18 Abs. 1

"Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden."

Velowegnetzpläne für den Alltag sollen gemäss Art. 3 Abs. 1–3 erstellt werden. Sie erschliessen Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, öV-Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden und Freizeitanlagen. Bei dieser Aufgabe handelt es sich um die eigentliche Feinerschliessung, welche auf kommunaler Ebene erfolgt.

Laut Art. 18 Abs. 1 ist es Aufgabe der Kantone dafür zu sorgen, dass die Pläne innerhalb von fünf Jahren öffentlich vorliegen und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind. Im Kanton Aargau liegen erst von rund einem Drittel der Gemeinden solche Pläne vor. Die vorgesehene Frist von fünf Jahren ist nicht realistisch für die Erarbeitung der übrigen Velowegnetzpläne auf kommunaler Ebene.

Antrag 4

Die Frist für das öffentliche Vorliegen der Velonetzpläne ist mindestens auf zehn Jahre zu erhöhen.

B. Allgemeine Bemerkungen zum Erläuterungsbericht

Seite 11, Art. 3 Abs. 1

Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass *"die zunehmende Anzahl an Kleinfahrzeugen mit unterschiedlichen Fahreigenschaften, Geschwindigkeiten und Abmessungen den Druck auf die Veloinfrastruktur erhöhe. Deren genügende Breite, unter anderem für Überholvorgänge sowie deren Entflechtung vom motorisierten Verkehr, als auch vom Fussverkehr, werde künftig eine grössere Bedeutung zukommen"*.

Grundsätzlich stützen wir den Ansatz der Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere die Entflechtung zwischen Velo- und Fussverkehr, aber auch die Entflechtung von Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr an Orten mit hohem Velopotenzial. Noch offen ist jedoch, wie mit den langsamen E-Bikes 25 und den schnellen E-Bikes 45 umgegangen werden soll.

Menschen, welche im Kanton Aargau mit dem Zweirad unterwegs sind, nutzen grösstenteils ein normales Velo oder ein E-Bike 25. Grob geschätzt ist nur jedes 7. E-Bike ein schnelles E-Bike 45. Velos und E-Bikes 25 lassen sich gemäss der Forschung gut auf einer gemeinsamen Infrastruktur führen. E-Bikes 45 jedoch sind leistungsfähiger, was zu Konflikten mit langsamer fahrenden Zweirädern auf Radstreifen und Radwegen führen kann. Die schnellen E-Bikes 45 sind für die Veloinfrastrukturen zu schnell, die Infrastrukturausgestaltung ist nicht angepasst auf deren Tempo. In Abschnitten ohne Neigung beträgt die Projektierungsgeschwindigkeit $v_P=30$ km/h. Das heisst, die Infrastruktur kann mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden.

Aus heutiger Sicht ergibt sich die Notwendigkeit das E-Bike 45 auf gemeinsam genutzter Radinfrastruktur mit Velos und E-Bikes 25 in die tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit einzubinden, um Konfliktsituationen zu vermeiden. Der Bau einer alleinigen Infrastruktur nur für E-Bike 45 ist aufgrund der kleinen Nutzergruppe wie auch aus Gründen des häuslicherischen Umgangs mit Flächen kaum eine realistische Option. Die Anpassung der heutigen Veloinfrastruktur, dass sie mit 45 km/h befahren werden kann, ist aufgrund des hohen Flächenbedarfs ebenfalls kaum realistisch.

Wir empfehlen, dass auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht wird, wie mit dem E-Bike 45 auf der Veloinfrastruktur umgegangen werden soll. Der Erläuterungsbericht nimmt diesen offenen Punkt auch auf Seite 27 wieder auf, wenn es einerseits um die Überprüfung des übrigen Strassenverkehrsrechts auf Kohärenz mit dem Veloweggesetz (heutige Klassierung des E-Bike 45 als Motorfahrrad) und andererseits um das Vermeiden von Unfällen beziehungsweise das Steigern der Verkehrssicherheit geht.

Empfehlung 5

Es soll auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht werden, wie mit dem E-Bike 45 auf der gemeinsamen Veloinfrastruktur mit dem E-Bike 25 und dem Velo umgegangen werden soll.

Seite 12, Art. 3 Abs. 3

In Art. 3 Abs. 3 werden die Begriffe 'öffentliche Einrichtungen' und 'Freizeitanlagen' verwendet. Wir sind der Ansicht, dass die 'Intensität der Nutzung' treffender beschreibt, ob eine Anbindung an ein Veloroutennetz sinnvoll ist oder nicht. Wir empfehlen deshalb, den Begriff 'publikumsintensive Einrichtungen' zu verwenden.

Empfehlung 6

Die Begriffe 'öffentliche Einrichtung' und 'Freizeitanlagen' sind durch den Begriff 'publikumsintensive Einrichtung' zu ersetzen.

Seite 26, Kapitel 3 'Weitere Fördermassnahmen Bund zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs'

Bau von nationalen Veloinfrastrukturen

Diese Frage betrifft Art. 12 Abs. 1a: Die Bundesstellen sollen eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen. Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass der Bund bei Planung, Bau und Unterhalt seiner eigenen Anlagen (zum Beispiel militärische Anlagen, Verkehrsinfrastrukturen) Rücksicht auf vorhandene und geplante Velowegnetze nehmen muss. Der Bund soll Infrastrukturen für den Veloverkehr mitberücksichtigen, in hoher Qualität selber erstellen sowie mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordinieren. Es werden namentlich die Anschlussbereiche der Nationalstrassen erwähnt, auf denen die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses für den Veloverkehr relevant sei.

Grundsätzlich ist es zu befürworten, wenn der Bund eigene Veloinfrastrukturen in hoher Qualität selber erstellen und diese mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordinieren will.

Jedoch sind es die Kantone, welche die Veloroutennetze auf regionaler und kantonaler Ebene entwerfen, basierend auf Potenzialanalysen, regionalen Gesamtverkehrskonzepten, regionalen Sachplänen etc. Insbesondere bei grösseren Infrastrukturbauten erscheint uns eine frühzeitige Abstimmung der verschiedenen Planungsvorhaben zwischen dem Bund und den Kantonen, gegebenenfalls auch mit den Gemeinden, als wichtig.

Wir empfehlen, den Erläuterungsbericht Seite 19, Art. 12 Abs. 1a dahingehend zu ändern, dass der Bund eigene Veloinfrastrukturen nicht nur mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordiniert, sondern diese **abgestimmt auf die kantonalen und kommunalen Planungen** erstellt.

Empfehlung 7

Der Bund erstellt eigene Veloinfrastrukturen abgestimmt auf die kantonalen und kommunalen Planungen.

Seite 27, Kapitel 3 'Weitere Fördermassnahmen Bund zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs'

Bessere Verankerung der Velobahnen im PAVV

Eine bessere Verankerung der Velovorzugsrouten (Velobahnen) im Programm Agglomerationsverkehr (PAV) wird durch den Kanton Aargau begrüsst.

Überprüfung des übrigen Strassenverkehrsrechts auf Kohärenz mit dem Veloweggesetz.

Wir verweisen auf die Bemerkungen unter Erläuterungsbericht Seite 11, Art. 3 Abs. 1.

Empfehlung 8

Es soll auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht werden, wie mit dem E-Bike 45 auf Veloinfrastruktur umgegangen werden soll.

Seite 30, Kapitel 4.5 'Auswirkungen auf die Umwelt'

Es wird dargelegt, dass eine hohe Qualität der Veloinfrastruktur zu einer Verkehrsverlagerung (motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr) führt und damit einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leistet.

Nicht erwähnt wird der Aspekt des zusätzlichen Flächenverbrauchs bei einem Ausbau der Veloinfrastrukturen. Würden zum Beispiel im Kanton Aargau alle Radstreifen (ca. 200 km) in der Breite angepasst, würde ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 10 ha entstehen. Im Baugebiet sind Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen nicht immer konfliktfrei und stehen in Konkurrenz mit den Bedürfnissen der angrenzenden Siedlungsflächen. Ausbauten ausserhalb des Baugebiets – zum

Beispiel zugunsten von Radwegen – führen in der Regel zur Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen oder zu Rodungen im Wald.

Die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch neue oder auszubauende Veloverkehrsinfrastrukturen ist unter den Auswirkungen auf die Umwelt zu thematisieren. Der Erläuterungsbericht ist dahingehend zu ergänzen.

Empfehlung 9

Der Erläuterungsbericht thematisiert die Auswirkungen auf die Umwelt durch den zusätzlichen Flächenverbrauch bei einem Ausbau der Veloinfrastruktur.

C. Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetz in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Siehe oben, Hinweis zu Art. 18 Abs. 1: Frist für die Erstellung der Pläne.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätszielen einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja.

3. Ersatzpflicht (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja.

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? Art. 12 Abs. 1a: "Die Bundesstellen (...) eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen."

Siehe oben, Hinweis zu Art. 12 Abs. 1a: Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben.

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.

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. Zusätzlich soll der Vollständigkeit halber der Begriff 'Radwege' in Art. 6 h des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) aufgenommen werden. Bereits enthalten sind Radstreifen, Trottoirs sowie separat geführte Fuss- und Radwege.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Verteiler

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundespräsidentin
3003 Bern

Frauenfeld, 1. September 2020

Bundesgesetz über Velowege

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz; SR 725.41). Aus unserer Sicht sind folgende Bemerkungen anzubringen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Der vorgelegte Entwurf des Veloweggesetzes wird grundsätzlich begrüsst. Auf einzelne Bestimmungen der Vorlage wird unter Ziff. II. eingegangen. Die im Fragebogen gestellten Fragen beantworten wir wie folgt:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, wir sind mit der Planungspflicht einverstanden.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir sind mit den Planungsgrundsätzen einverstanden (vgl. aber unten die Bemerkungen zu Art. 6).

2/3

3. *Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)*

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Die Ersatzpflicht gewährleistet, dass die Netzqualität der Velowege sichergestellt wird (vgl. aber unten die Bemerkungen zu Art. 9 Abs. 2 lit. c Veloweggesetz). Art. 9 Abs. 3 Veloweggesetz lässt zudem den Kantonen die Möglichkeit, Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorzusehen.

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, um ein durchgehendes und kohärentes Velowegnetz sicherzustellen, ist es wichtig, dass auch der Bund bei seinen Bauten und Anlagen die Planungsgrundsätze gemäss Art. 6 Veloweggesetz einhält. Der Vorschlag wird ausdrücklich begrüsst.

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. Es ist sinnvoll, dass der Bund die Öffentlichkeit über die Velowegnetze und deren Nutzen sowie über Aspekte der Planung informiert. So können beispielsweise adressatengerechte Fachinformationen für die für die Planung zuständige Behörde sehr nützlich sein. Auch begrüssen wir es sehr, dass der Bund die Kantone und Dritte bei deren Informationsbemühungen unterstützen kann.

6. *Präzisierung in 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, die Präzisierung wird ausdrücklich begrüsst. Unsere Erfahrungen im Zusammenhang mit der per 1. Januar 2020 an den Bund abgegebenen Thur-/Aachtalstrasse (neue N23), der eine der definierten Langsamverkehr-Alltagsrouten über weite Strecken als Zweirichtungs-Radweg folgt und wo diesbezüglich der Ball vom Bund wieder an den Kanton zurückgespielt wurde, zeigen die Notwendigkeit dieser Bestimmung.

3/3

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Artikel 6 lit. b

Antrag:

Art. 6 lit. b Veloweggesetz ist dahingehend anzupassen, dass der Planungsgrundsatz der direkten Streckenführung bei den Velowegnetzen für die Freizeit gemäss Art. 4 Veloweggesetz nicht zum Tragen kommt.

Begründung:

In Bezug auf die Direktheit besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen den Velowegnetzen für den Alltagsverkehr und denjenigen für die Freizeit: Beim Freizeitverkehr ist „der Weg das Ziel“ (S. 13 des erläuternden Berichts). Wenn also die Route durch eine schöne Landschaft verläuft, spielt die mäandrierende Wegführung keine grosse Rolle, wohingegen eine solche Alltagsroute (schnell von Daheim zur Schule oder zur Arbeit) schlicht nicht akzeptiert würde. Das sollte im Gesetz zum Ausdruck gebracht werden.

Artikel 9 Abs. 2 lit. c

Antrag:

Art. 9 Abs. 2 lit. c Veloweggesetz ist zu überarbeiten.

Begründung:

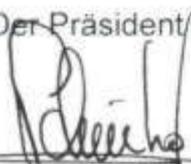
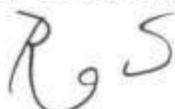
Art. 9 Abs. 2 lit. c Veloweggesetz sieht vor, dass Velowege zu ersetzen sind, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden. Es wird in diesem Zusammenhang aber nicht definiert, was „stark oder schnell befahren“ heisst. Dies wird in der Praxis zu Diskussionen führen.

Artikel 14 Abs. 2

Im erläuternden Bericht wird darauf hingewiesen, dass bei der Publikation der harmonisierten Geobasisdaten die Zusammenarbeit mit den Kantonen und den Gemeinden zu suchen sei. In diesem Zusammenhang ist auf die etablierte und funktionierende Lösung www.geodienste.ch der Konferenz der Kantonalen Geoinformationsstellen (KKGEO) hinzuweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident/des Regierungsrates


Der Staatsschreiber




4303

fr

0

26 agosto 2020

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-soj@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade
Divisione Reti stradali
3003 Berna

e-mail:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Legge federale sulle vie ciclabili: presa di posizione

Gentili signore, egregi signori,

in data 13 maggio 2020 ci avete trasmesso per parere la proposta di nuova Legge federale sulle vie ciclabili. Vi ringraziamo per la possibilità di esprimerci in merito.

In generale il Cantone Ticino accoglie favorevolmente il progetto di Legge in quanto le piste ciclabili continue e di elevata qualità sono un prerequisito importante per la promozione della mobilità ciclistica in Svizzera.

Rispondiamo come segue alle domande poste.

1. Obbligo di pianificazione (art. 5 cpv. 2 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'obbligo di pianificare le reti ciclabili rappresentate in piani vincolanti per le autorità?

Sì, il Canton Ticino sostiene l'obbligo di pianificare le reti ciclabili in piani vincolanti.

2. Principi di pianificazione (art. 6 legge sulle ciclovie)

Concordate sui principi di pianificazione basati su obiettivi qualitativi riconosciuti (coerenza, percorribilità diretta, sicurezza, omogeneità, attrattività)?

I criteri della continuità, attrattività, qualità, omogeneità e sicurezza delle reti ciclabili enunciati dall'art. 6 della nuova Legge, pure contemplati negli indirizzi della scheda M1 del Piano Direttore, sono pienamente condivisi.

Chiediamo che l'art. 6 cpv. a integri al concetto della continuità il principio che la rete non deve essere interrotta.

L'art. 6 lett c chiede sia garantita la sicurezza delle reti e dove è possibile e opportuno separare il traffico motorizzato da quello ciclabile. Riteniamo più coerente separarle laddove è appropriato.

3. Obbligo di sostituzione (art. 9 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'applicazione generale dell'obbligo di sostituzione sancito dalla legge sulle ciclovie?

Il concetto della sostituzione è condiviso (art. 9).

Restano tuttavia poco chiare:

- la questione economica ed in particolare il ruolo della Confederazione a livello finanziario e del suo sostegno economico nell'applicazione concreta di tale principio. Si chiede che la Confederazione assuma un ruolo attivo anche nel finanziamento dei percorsi di valenza sovra-regionale all'infuori dei perimetri dei Programmi di agglomerato.
- come sostituire concretamente vie ciclabili non più percorribili in sicurezza (velocità – traffico intenso) quando non vi sono alternative (art. 9 cpv. 2 lett c). Tale principio potrebbe inoltre essere incoerente con l'art. 6 lett c.

4. "Di elevata qualità" (art. 12 cpv. 1 lett a) legge sulle ciclovie)

Concordate sull'idea che la Confederazione si impegni a realizzare le proprie opere e installazioni garantendo caratteristiche di elevata qualità?

Anche in questo caso, si condivide il principio dell'art. 12 cpv. 1 lett a che prevede di sostituire le vie ciclabili esistenti/previste con opere di "elevata qualità", ma ancora una volta si ritiene doveroso che la Confederazione assuma un ruolo attivo anche nel finanziamento dei percorsi di valenza sovra-regionale all'infuori dei perimetri dei Programmi di agglomerato.

5. Informazione (art. 14 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'idea che la Confederazione informi in modo esaustivo il pubblico in tema di reti ciclabili e possa assistere Cantoni e terzi in questa stessa attività?

Il Canton Ticino è d'accordo e condivide l'art. 14 della Legge.

6. **Precisazione dell'articolo 6 secondo periodo LSN**

Concordate sulla precisazione dell'articolo 6 secondo periodo della legge federale sulle strade nazionali riguardo alle aree ciclopedonali in corrispondenza di raccordi verso le strade nazionali di prima e seconda classe nonché di strade nazionali di terza classe?

Il rapporto esplicativo chiarisce che *la Confederazione, nel suo ruolo di Committente, può fornire un contributo determinante al miglioramento dell'infrastruttura ciclabile nell'area delle strade nazionali.*

Il testo si riferisce pertanto alle infrastrutture esistenti senza esplicitare quelle nuove. Inoltre l'aspetto finanziario federale resta poco chiaro. Si domanda pertanto che la Confederazione si faccia carico del finanziamento delle vie ciclabili nazionali e cantonali quand'esse sono di sua competenza e che questo principio venga esplicitamente esposto nella Legge.

Formuliamo inoltre le seguenti osservazioni

a. Protezione delle acque e piste ciclabili

A causa della legislazione vigente, la pianificazione di reti ciclabili lungo i corsi d'acqua è problematica. Chiediamo che questa tematica sia affrontata e chiarita a livello di ordinanza.

b. Difficoltà nella distinzione delle diverse reti ciclabili

Art. 2-3-4

La nuova Legge stabilisce una distinzione tra le reti ciclabili per il tempo libero e quelle per la mobilità quotidiana, nella pianificazione e rappresentazione della rete.

Può tuttavia risultare difficile questa distinzione se deve concretizzarsi in piani vincolanti come pure nella rappresentazione-definizione grafica dei geodati: in alcuni casi si può affermare che vi è una prevalenza per un certo tipo di utenza (utilitaria o di svago), ma spesso le due reti si sovrappongono e la distinzione come pure la sua definizione può rivelarsi problematica.

L'articolo 2 *Reti ciclabili* deve inoltre integrare nel testo l'importanza della segnalazione delle reti ciclabili e l'aspetto legato alla qualità e alla sicurezza delle reti. Si ritiene inoltre importante che vengano esplicitamente menzionati i parcheggi per biciclette quali infrastrutture da collegare.

Pure l'art. 3 cpv. 2 deve meglio definire le diverse tipologie di infrastrutture ciclabili in base alle Leggi federali in vigore: nello specifico va rivista la traduzione in italiano e specificata la terminologia strade ciclabili (Velobahnen) e vie (Wege).

c. Art. 16 Servizi tecnici

L'articolo deve specificare che le città medio-grandi e con una popolazione superiore a 20'000 abitanti devono munirsi di uno specifico Servizio tecnico competente per le vie ciclabili. In questo modo potrà essere garantita un'adeguata coordinazione per assolvere in modo attivo ed efficace i compiti di Legge

Gradiscano, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Norman Gobbi

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Ufficio giuridico del Dipartimento del territorio (dt-ug@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Questionnaire

concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui, mais nous partons du principe que ces derniers ne seront contraignants que lorsque le canton aura établi et fixé lui-même les effets juridiques dans le délai de 5 ans accordé selon l'art. 18.

D'autre part, dans la mesure où la loi sur les voies cyclables est calquée sur l'actuelle loi fédérale concernant les piétons et les chemins de randonnée de 1985 (LCPR), nous constatons que la notion de « plans contraignants pour les autorités » ne figure que dans la LVC. Selon nous, cette disposition doit également être ajoutée à la LCPR à l'article correspondant (art. 4 al. 2).

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui. En revanche, tel que rédigé, l'article peut laisser penser que seule la sécurité des cyclistes est à considérer. Il devrait être adapté pour mieux refléter le contenu du rapport explicatif qui mentionne bien que la sécurité de l'ensemble des usagers est à garantir, en particulier celle des piétons et randonneurs en cas de mixité d'usage sur un même chemin. Nous pensons par exemple à l'usage des sentiers pédestres par les VTTistes. En conséquence, nous proposons l'ajout d'une lettre supplémentaire à cet article :

x. soient adaptés et aménagés pour éviter toute mise en danger en cas de mixité avec les piétons et des randonneurs ;

D'autre part, pour les mêmes raisons qu'évoquées à la question 1 (symétrie entre la LVC et la LCPR), il serait nécessaire d'ajouter un article analogue au 6 « Principes de planification » à la LCPR. Le fait d'y avoir renoncé en raison de l'existence de manuels techniques ne nous convainc pas (cf rapport explicatif).

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Oui

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

Le rapport explicatif mentionne que la Confédération étudie le potentiel et la faisabilité d'un réseau au niveau national, pour déterminer dans quelle mesure il serait possible de réaliser

des autoroutes cyclables le long du réseau national routier et ferroviaire. Ainsi, la Confédération admet la notion de réseau cyclable d'intérêt national et assume déjà une tâche de planification. Ces deux éléments n'apparaissent toutefois pas dans le projet de loi - elles devraient y être inscrites. En conséquence, nous proposons l'ajout d'un alinéa :

3 la Confédération planifie un réseau au niveau national et détermine où il est nécessaire et possible de réaliser des autoroutes cyclables le long du réseau national routier et ferroviaire.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Oui, mais la précision apportée dans le projet n'est pas suffisante. En effet, le projet de loi ainsi que les adaptations apportées à l'article 6 de la LRN ne clarifient pas entièrement la prise en charge financière des aménagements cyclables sur le réseau routier de la compétence de l'OFROU. En effet, le rapport explicatif indique « La Confédération, dans son rôle de Maître d'ouvrage, pourra contribuer de manière déterminante à l'amélioration des infrastructures destinées au trafic cycliste sur le domaine des routes nationales ». Le texte se limite donc à traiter de l'amélioration des infrastructures cyclables, sans traiter des nouvelles infrastructures cyclables. De plus, la notion de contribution déterminante ne précise pas la part prise en charge par la Confédération, laissant le flou actuel persister quant au financement fédéral.

En conséquence, nous demandons que l'OFROU prenne en charge le financement des aménagements cyclables, inscrits dans les planifications nationales et cantonales, lorsqu'ils se situent dans le domaine de compétence fédéral, ainsi que les coûts liés à leur entretien et à leur exploitation. Les articles de loi traitant de cette question devraient le mentionner de manière explicite.

Ainsi, la nouvelle phrase de l'art 6 LNR devrait être complétée de la manière suivante :

« La Confédération prend en charge le financement des aménagements cyclables inscrits dans les planifications nationales et cantonales lorsqu'ils se situent dans le domaine de compétence fédérale. Elle prend également en charge les coûts liés à leur entretien et à leur exploitation. »

7. Autres remarques

Le questionnaire proposé par le DETEC ne couvrant que partiellement les nouvelles responsabilités conférées aux cantons, nous vous adressons les commentaires complémentaires suivants. Ces éléments revêtant une importance déterminante par rapport aux tâches cantonales, nous vous prions de les considérer au même titre que vos questions 1 à 6 ci-dessus :

7.1 Réseaux de voies cyclables

(LVC art. 2) Les réseaux de voies cyclables sont des liaisons routières interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures.

La définition des voies cyclables indique la dotation de « diverses infrastructures » sans explications de ce qui est entendu. Nous demandons que le Rapport explicatif soit complété par un éclairage sur ce point. En effet, selon nous, la présence d'une infrastructure n'est pas obligatoire pour faire partie du réseau. Par exemple, le réseau peut être constitué de sections de route à faible trafic (voire sans trafic) où un aménagement n'est, de ce fait, pas nécessaire.

7.2 Réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne

(LVC Art. 3 al. 2) Ils comprennent des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des autoroutes cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés.

Les notions « d'autoroutes cyclables » et « d'autres infrastructures du même type » doivent d'être précisées dans le Rapport explicatif.

7.3 Réseaux de voies cyclables pour les loisirs

(LVC Art. 4 al. 2) Ils comprennent des routes, des pistes cyclables, des chemins et des itinéraires balisés pour randonnées cyclistes et VTT ainsi que d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés.

La notion « d'autres infrastructures du même type » doit d'être précisée dans le Rapport explicatif.

7.4 Aménagement et entretien (LVC Art. 8 al. 1)

Nous signalons une incohérence dans la traduction de l'art. 8. LVC (et art. 6 LCPR). La version allemande demande aux autorités responsables de « **veiller à** l'aménagement, l'entretien et la signalisation des voies cyclables » (*sorgen dafür, dass*). Or la version française demande aux autorités d'y « **pourvoir** » -

Art. 8 Anlage und Erhaltung

1 Die für die Velowege zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

- a. Velowege angelegt, erhalten und signalisiert werden;*
- b. diese Wege frei und sicher mit dem Velo befahren werden können;*
- c. die öffentliche Benutzung rechtlich gesichert ist.*

Art. 8 Aménagement et entretien

1 Les autorités responsables des voies cyclables:

- a. pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des voies cyclables;*
- b. veillent à ce que les cyclistes puissent emprunter les voies cyclables librement et en toute sécurité;*
- c. garantissent juridiquement l'accès public aux voies cyclables.*

Nous demandons en conséquence, que les deux versions soient homogénéisées, y compris la LCPR qui a la même formulation à l'article correspondant.

7.5 Délai d'établissement des plans (LVC Art. 18)

Nous avons pris bonne note du délai de 5 ans pour l'établissement des plans. Or, nous demandons à ce que ce même délai soit accordé pour l'intégration de l'ensemble des tâches

relevant des cantons. Il s'agit en particulier de laisser suffisamment de temps pour l'adaptation des bases légales cantonales nécessaires.

7.6 Loi sur la circulation routière

(LCR Art 43, al 1) Les véhicules automobiles et les cycles n'emprunteront pas les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation, par exemple les chemins réservés aux piétons ou au tourisme pédestre.

Est-ce qu'une adaptation de l'art. 43 al. 1 LCR est prévue ? En effet, la pratique du VTT et son inclusion dans la LVC ouvre la question de l'utilisation de sentiers non revêtus et présentant justement des difficultés techniques.



P.P. CH-1901
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame la CF Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. ST/SB
Votre réf. /

Date 2 SEP. 2020

Prise de position : Consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Présidente,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert le 13 mai 2020 une procédure de consultation sur le projet de loi fédérale sur les voies cyclables. Le Conseil d'Etat du Canton du Valais vous remercie de lui donner la possibilité de s'exprimer sur ce sujet tout en relevant la qualité des documents mis à disposition dans le cadre de cette consultation.

Le Canton du Valais accueille favorablement ce projet de loi sur les voies cyclables, qui constitue un important jalon pour le développement de la mobilité deux-roues.

Remarques générales

De manière générale, le projet de loi présente de façon adéquate les principes applicables aux réseaux de voies cyclables ainsi que les tâches fédérales dans le domaine des réseaux de voies cyclables.

L'utilisation de la structure de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) pour élaborer celle de la nouvelle loi est judicieuse.

La Loi valaisanne sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML) ainsi que les fiches D.5 « Mobilité douce quotidienne (MDQ) » et B.6 « Mobilité douce de loisirs (MDL) » du plan directeur cantonal sont globalement conformes à la structure et à la plupart du contenu du projet de loi.

Le Canton du Valais prend bonne note qu'avec la nouvelle loi, la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de voies cyclables restent de la compétence des cantons et des communes. Il tient ainsi à saluer le fait que la nouvelle loi permettra aux cantons et aux communes d'avoir un champ de compétences et une marge de manœuvre relativement larges.

Il salue également la volonté affichée par le projet de loi de procéder à une obligation de coordination systématique en matière d'aménagement du territoire.



Position sur le questionnaire de la consultation

Le questionnaire de la consultation avec la position du Canton du Valais se trouve en annexe.

Remarques spécifiques et propositions

Le Canton du Valais tient à émettre les remarques spécifiques et propositions suivantes sur le projet soumis :

- *Art. 2 de la loi sur les voies cyclables*

L'article présente une teneur suivante en français : « Les réseaux de voies cyclables sont des liaisons routières interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures. » et en allemand : « Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen. »

Une divergence existe quant au terme « Verkehrsverbindungen » / « liaisons routières ». Le terme français « routier » est très restrictif et n'inclut pas les voies cyclables de mobilité de loisirs qui peuvent par certains endroits comporter des tronçons non revêtus, « non routiers ». Le Canton du Valais propose de trouver un terme plus général, comme en allemand, permettant d'inclure la mobilité de loisirs.

- *Art. 3 al. 3 de la loi sur les voies cyclables*

La notion d'« interfaces d'échanges modaux », mentionnée dans le plan directeur cantonal valaisan, fait défaut. Le Canton du Valais propose de l'intégrer dans la loi après « arrêts des transports publics ».

- *Art. 4 al. 2 de la loi sur les voies cyclables*

Il serait intéressant de faire mention dans la loi du terme « cyclosporitif », notamment si la volonté politique est d'accentuer ce type de pratique sportive en Suisse (championnats, événements, ...). Le Canton du Valais propose donc d'ajouter ce terme.

D'autre part, bien qu'utilisé dans la plupart des recommandations fédérales, le terme « chemin » n'est pas très heureux lorsqu'il est utilisé pour le vélo, car il prête à confusion avec les « chemins pédestres ». Le Canton du Valais propose de remplacer dans la loi ce terme par un terme plus adéquat.

- *Art. 7 de la loi sur les voies cyclables*

L'article présente une teneur suivante en français : « Les autorités responsables des voies cyclables harmonisent leurs réseaux. Elles coordonnent leur planification avec les activités qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire et qui sont assumées par d'autres autorités. » et en allemand : « Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden. ».

L'article 5 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre stipule : « Les cantons coordonnent leurs réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre avec ceux des cantons voisins ainsi qu'avec celles des activités des cantons et de la Confédération qui ont des effets sur l'organisation du territoire. »

L'article 7 du projet de loi sur les voies cyclables ne prévoit pas de manière claire une coordination entre les communes, cantons voisin(e)s. Tandis que, dans la pratique une telle configuration des faits, surtout pour les communes, se présente relativement souvent. De ce fait, le Canton du Valais propose d'adapter la teneur dudit article afin qu'il ressemble plus à sa version allemande et à l'article 5 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, qui sont plus clairs pour les lecteurs.

- *Art. 12 de la loi sur les voies cyclables*

Le Canton du Valais propose de modifier, par la création de la loi sur les voies cyclables, également la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, en y ajoutant un article de manière cohérente dans la systématique de la loi, qui prévoirait une obligation en cas de projets d'infrastructure ferroviaire faisant l'objet d'une procédure d'approbation des plans, d'étudier la possibilité et la nécessité de création d'une piste cyclable le long dudit projet d'infrastructure, et ce, en tenant compte des principes en matière de planification énoncés à l'article 6 du projet de la loi sur les voies cyclables. Cette dernière précision a pour but notamment de s'assurer qu'en cas d'un projet ferroviaire qui ne se trouve pas à proximité d'un réseau cyclable, une réflexion soit faite quant à la cohérence et à l'interconnexion des pistes cyclables. Une analyse sur la mise en œuvre en pratique, par rapport notamment à la loi fédérale sur les chemins de fer, devrait également être faite.

- *Art. 18 al. 1 de la loi sur les voies cyclables*

Le délai de cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la loi pour l'établissement des plans paraît peu réaliste (répartition des compétences entre canton et communes, adaptation des bases légales cantonales, planifications, procédures d'approbation des plans, etc.). Le Canton du Valais propose de prolonger le délai.

- *Conséquences pour la Confédération (point 4.1 du rapport explicatif)*

En ce qui concerne les conséquences, à la fois financières (point 4.1.1) et pour le personnel (point 4.1.2), pour la Confédération, le Canton du Valais salue l'augmentation des moyens dédiés au trafic cycliste. Il doute cependant que le rajout de 1,5 poste à plein temps et de 1,1 million de francs soit suffisant. Il propose dès lors que la Confédération examine la situation de façon approfondie et critique afin de s'assurer que les ressources financières et humaines supplémentaires qui seront dédiées au trafic cycliste soient suffisantes, en particulier pour soutenir les cantons, les communes et les tiers dans leurs activités (art. 13 de la loi sur les voies cyclables).

Le Canton du Valais souhaite que sa position sur le questionnaire de la consultation et ses propositions soient prises en compte lors de la mise en œuvre.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



Le chancelier

Philipp Spörri

Annexe Questionnaire de la consultation avec position du Canton du Valais
Copies à Jacques Melly (Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement)
Vincent Pellissier (Chef du Service de la mobilité)
Stefan Burgener (Chef de la section Transports)

A envoyer par courriel à : aemterkonsultationen@astr.admin.ch



Questionnaire

concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

Position du Canton du Valais

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui, à la condition suivante : les principes de planification ne sont pas les mêmes selon que les autorités responsables planifient un réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne ou pour les loisirs. C'est d'ailleurs pour cela que le Canton du Valais a élaboré des principes différents pour chacun de ces réseaux. Les principes de planification mentionnés dans cet article concernent essentiellement les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne (par exemple b. « suivent un tracé direct » et d. « voies cyclables de qualité homogène »). Il convient donc d'adapter/compléter ces principes pour chacun des deux types de réseaux de voies cyclables pris séparément afin qu'aucune ambiguïté ne subsiste. Le Canton du Valais propose de s'inspirer par exemple des principes de la fiche B.6 « Mobilité douce de loisirs (MDL) » du plan directeur cantonal valaisan.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Oui, à condition de tenir compte de la possibilité d'exceptions telle que prévue à l'art. 9 al. 3 du projet de loi.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

Oui.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui, à condition que cela se fasse en collaboration avec le canton et les communes concernés.

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Oui.



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Consultation relative à la loi sur les voies cyclables

Madame, Monsieur,

Dans la suite du courrier daté du 13 mai dernier concernant le lancement de la procédure de consultation susmentionnée, nous avons procédé à l'analyse des documents soumis et vous faisons part ci-après des remarques et appréciations du canton de Neuchâtel.

Remarques générales

Nous pouvons vous faire part d'un avis globalement favorable quant à ce projet qui offre une base légale fédérale bienvenue pour planifier et coordonner la mise en œuvre de l'arrêté fédéral en la matière. Dans ce sens, l'utilisation du canevas de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) nous semble opportune.

Le projet de loi est en grande partie compatible avec notre loi cantonale sur la mobilité douce (LMD). Un complément de notre part sera nécessaire pour tenir compte du fait que la loi fédérale sur les voies cyclables mentionne explicitement le VTT, et pour adapter la terminologie liée aux types de réseaux (vie quotidienne et loisirs) tels qu'actuellement déclinés dans la LMD (utilitaires et cyclotourisme).

Le canton ne connaît pour l'instant pas la catégorie « autoroutes cyclables », a priori réservées à des déplacements pendulaires rapides, telle que prévue à l'art. 3 du projet. La loi cantonale devra vraisemblablement aussi être complétée, ainsi que le plan directeur cantonal de mobilité cyclable pour intégrer ce type de mesure particulier. Nous restons néanmoins encore dans l'attente de l'ordonnance d'application de la nouvelle loi avant d'entreprendre quoi que ce soit.

Le projet laisse les cantons prévoir les plans adéquats pour la mise en œuvre (plans d'affectation), ce qui correspond aux dispositions déjà prises par notre canton via la LMD.

NE

Réponses au questionnaire

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

OUI. Cette exigence nous semble correcte sur le fond et sur la forme.

2. Principes en matière de planification (art. 6)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Les réseaux cyclables localisés sur des routes sans aménagement particulier devraient être réservés aux routes à faible trafic ou avec modération de trafic. Il pourrait être utile de compléter l'art. 3 pour préciser ce point :

Proposition : art.3, al.2 : *ils comprennent des routes à faible trafic ou avec modération de trafic, des routes dotées de ...*

Les cyclistes peuvent déjà aujourd'hui emprunter les voies bus dans certaines villes suisses. De ce fait, il serait judicieux de préciser qu'une bonne coordination entre ces deux modes de transports doit être recherchée.

Proposition : art. 7 : *Les autorités responsables des voies cyclables harmonisent leurs réseaux cyclables en tenant compte des autres réseaux de mobilité. Elles coordonnent leur planification avec les activités qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire et qui sont assumées par d'autres autorités.*

3. Obligation de remplacement (art. 9)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

OUI. Il nous semble important de maintenir et/ou restituer les itinéraires précédemment créés pour ne pas entrer dans un cycle régressif en matière de planification et de cohérence des réseaux existants ou à construire.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

OUI, à la phrase introductive de l'al. 1 et à l'al. 2.

En revanche, notre position est réservée en ce qui concerne les lettres a, b et c. En effet, la notion utilisée de « tâches de la Confédération » semble être très large sans être précisément définie, notamment lorsque des projets sont subventionnés. Probablement est-il fait référence aux projets d'agglomération, à des projets-pilotes, aux parcs naturels régionaux et à d'autres programmes quadriennaux. Ainsi, de très nombreux projets pourraient potentiellement entrer dans le champ d'application de cet article. Or, le rôle de la Confédération doit prioritairement rester celui d'appuyer et soutenir l'effort des cantons, dans le cadre de la mise en œuvre de planifications établies. Il ne doit pas consister à conduire, voire imposer, la conception des ouvrages et des installations, fussent-ils de grande qualité.

Nous serions par contre favorable à ce que la Confédération s'investisse de manière particulière dans le cadre d'infrastructures et d'installations d'importance supracantonale ou nationale.

5. Information (art. 14)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Nous nous attendons à ce que la Confédération (OFROU) continue de mettre à disposition des cantons gratuitement l'application métier Mobilité douce de l'outil MISTRA. Cela facilitera les échanges avec la Confédération. Notre canton vient d'initier l'adaptation de ses géodonnées à ce nouvel outil. Lorsque ce processus sera terminé (délai : 3-5 ans), les obstacles compliquant les mises à jour et la diffusion des données seront réglés.

Nous relevons que la modification de l'art. 11a al. 2 LCPR ne représente pas une modification anodine, car elle impose des tâches nouvelles pour les cantons. Ainsi, à l'avenir, nous devons également digitaliser et publier les géodonnées des chemins pour piétons, ce qui n'est pas actuellement le cas, contrairement aux chemins de randonnée pédestre. Cette tâche impactera également les communes et impliquera une modification de la loi cantonale (LI-LCPR), voire des directives cantonales (guide du plan d'aménagement local).

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

OUI. Dire de manière explicite que les aménagements de mobilité douce sont des éléments à part entière des jonctions autoroutières et des routes nationales de 3ème classe est important.

Remarques de détail au sujet du projet de loi

Art. 3 et 4, al. 2 : concernant les termes *autres infrastructures du même type*, le rapport indique explicitement, dans les explications relatives à l'article 3, que cela englobe les parkings à vélo. Cette précision ne figure pas dans le commentaire à l'article 4. Il serait opportun que cette précision ne soit pas apportée au niveau de l'ordonnance, mais qu'elle figure dans la loi.

Art. 4, a. 2 : il serait utile de préciser que les réseaux VTT se trouvent en partie (autant que possible) hors du réseau routier et hors revêtement en dur.

Remarque rédactionnelle :

Il serait préférable d'utiliser l'abréviation LCPR dans tout le document.

Modification de la LCPR

Art. 11a : les notions de *qualité et état* ne sont pas suffisamment claires. Il serait nécessaire de préciser ce qui est attendu (par exemple : géodonnées correspondant au modèle minimal édicté par la Confédération), au moins dans l'ordonnance.

Vous remerciant de nous avoir consulté, ainsi que de la lecture attentive que vous ferez des remarques formulées ci-avant, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 9 septembre 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND



M. Maire-Hefti

S. Despland



Genève, le 19 août 2020

Le Conseil d'Etat

4144-2020

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Présidente de la Confédération,

Notre Conseil a pris connaissance du projet de loi fédérale sur les voies cyclables, transmis pour consultation le 13 mai 2020 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), et vous remercie de l'avoir consulté.

Après analyse du projet de loi et du rapport explicatif transmis, le Canton de Genève se révèle satisfait de la teneur de ces nouvelles dispositions législatives, qui permettront de promouvoir la pratique du vélo en fixant, au niveau national, des principes applicables aux voies cyclables, en soutenant les cantons et les communes dans l'exécution de leurs tâches de planification, d'aménagement et d'entretien, ainsi qu'en déterminant les tâches de la Confédération dans ce cadre.

Toutefois, notre Conseil se permet d'attirer votre attention sur le fait que si l'obligation de planifier, inscrite à l'article 5, alinéa 2, est déjà existante dans nos lois cantonales, notamment, dans la loi sur la mobilité du 23 septembre 2016 (rsGE H 1 20), il n'est prévu aucune disposition conférant des droits et obligations aux particuliers. De ce fait, ladite obligation ne peut faire l'objet d'un recours.

Enfin, notre Conseil note qu'avec l'entrée en vigueur de cette loi, l'adaptation de plusieurs lois cantonales sera nécessaire afin de respecter les nouvelles dispositions de droit fédéral en la matière.

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière : -



Michèle Righetti

Le président :



Antonio Hodgers

Annexe : questionnaire concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

Copie à (par courriel) : Office fédéral des routes - aemterkonsultationen@astra.admin.ch



Questionnaire

concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui s'agissant de l'obligation de planifier, qui est déjà existante dans nos lois cantonales. Nous relevons néanmoins que cette obligation de planifier, fixée notamment par les articles 12 et suivants de La loi sur la mobilité du 23 septembre 2016 (rsGE H 1 20) ne confère ni droits ni obligations pour les particuliers. De ce fait, ladite obligation ne peut faire l'objet d'un recours.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui. Ces objectifs sont déjà inscrits dans la loi cantonale sur la mobilité douce (H 1 80 – LMD) et dans la loi cantonale pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21 – LMCE).

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Oui, pour autant que cette obligation de remplacement tienne compte des contraintes de terrain, importantes pour le canton de Genève du fait de sa densité.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

Oui, nous approuvons cet article.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

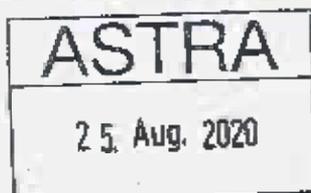
Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui, nous approuvons cet article.

6. Précision de l'art. 6h LRN.

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Oui, nous approuvons cet ajout.



Bf

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 18 août 2020

Procédure de consultation relative à la Loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de loi susmentionné.

De manière générale, le canton du Jura soutient une loi fédérale sur les voies cyclables faisant application de la décision du 23 septembre 2018 approuvant la modification de l'article 88 de la Constitution. Si le peuple suisse a accepté cet objet à hauteur de 73,6%, ce taux était encore plus élevé dans le canton du Jura (81,6%).

Le manque majeur de cette nouvelle loi est l'absence de moyens destinés à aider financièrement les cantons dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches dans le domaine de l'aménagement des pistes cyclables. Cela concerne en particulier les parties des cantons hors des périmètres d'agglomération. Il s'agit d'aménagements intéressant globalement la population suisse puisque ces installations accueillent une part non négligeable d'utilisateurs d'autres cantons, voire de l'étranger. La crise du Covid-19 a accéléré la tendance à utiliser le vélo, classique ou à assistance électrique, pour découvrir la Suisse et y déployer ses loisirs. Par ailleurs, l'utilisation du vélo au quotidien contribue très concrètement à réduire la consommation d'énergie et à lutter contre les changements climatiques. L'adoption d'une loi fédérale imposant des règles aux cantons dans un domaine d'activité doit être accompagnée d'un engagement financier de la Confédération en faveur de ceux-ci. A défaut, le Gouvernement ne peut soutenir le projet.

Le Gouvernement fait les remarques spécifiques suivantes :

Article 4, alinéa 2 Réseaux de voies cyclables pour les loisirs

Il est à comprendre le terme « chemins » comme recouvrant notamment les chemins agricoles et sylvicoles. Cette précision devrait être formulée dans le commentaire du futur message au Parlement.

Article 5, alinéa 3 Obligation de planification et accessibilités des plans

Remplacer la formulation « doivent » par « peuvent ». Même si les organisations intéressées ont été intégrées par le passé à la planification cantonale jurassienne en matière d'itinéraires cyclables, il est important de laisser la liberté aux cantons d'intégrer ou non les organisations dans toutes les phases de planification, en particulier de détail. Le projet mis en consultation pourrait s'avérer trop contraignant et très chronophage.

Article 6, lettre d Principes en matière de planification

De l'avis du canton du Jura, il doit être compris « (...) voies cyclables de qualité homogène » comme permettant de maintenir sur un itinéraire une utilisation d'un revêtement naturel stabilisé en complémentarité d'un revêtement en dur. Evidemment, cette possible alternance doit se faire en respectant les impératifs de sécurité. Cet élément est à préciser dans le commentaire sur cet article.

Article 6, lettre e

Les autorités responsables s'efforcent de maintenir le réseau cyclable dans le meilleur état possible. Toutefois, comme beaucoup d'itinéraires cyclables utilisent des chemins agricoles, une certaine tolérance doit être de mise de la part des cyclistes quant à l'état de propreté de ces chemins. Dans le cas contraire, des moyens supplémentaires devront être prévus pour le nettoyage.

Article 8 Aménagement et entretien

Il doit être précisé ce qu'il est entendu par aménagement et entretien : à savoir la construction des ouvrages et l'entretien futur des revêtements ou seulement le balisage.

Article 8, lettre c

Il est prévu que « les autorités responsables des voies cyclables garantissent juridiquement l'accès public aux voies cyclables ». Or, il est à signaler que sur les itinéraires VTT ou de loisirs, il existe de nombreux cas où les passages sur des biens-fonds privés se font à bien plaisir et sans écrit. Cela fonctionne bien de cette manière. Au contraire, si on exigeait des garanties par des contrats écrits, cela conduirait des propriétaires à refuser le passage sur leurs terrains. Il est donc demandé de reformuler la lettre c pour tenir compte des cas de figure indiqués ci-dessus.

Article 13 Conseils aux cantons, aux communes et aux tiers

Le Gouvernement jurassien demande que la Confédération s'engage au-delà de conseils ou de bases décisionnelles, même si cette aide est appréciée. Il est demandé qu'il soit prévu des moyens financiers afin d'aider les cantons à accomplir leurs tâches en particulier en dehors des périmètres faisant l'objet des programmes d'agglomération.

Voici les réponses au questionnaire :

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui, mais il faut laisser la liberté aux cantons de décider s'il est nécessaire de disposer d'une planification régionale ou si une planification cantonale suffit.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui en sachant que leur réalisation dépend des moyens financiers disponibles. Sur ce sujet, il est demandé à la Confédération de s'engager de manière plus importante.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Nous ne pouvons pas l'approuver entièrement. L'article 9, lettre d, et la lecture que l'on peut en faire au travers du commentaire figurant dans le rapport, nous paraît être formulé de manière trop contraignante en particulier sous l'angle du type de revêtement. L'alinéa 3 laissant la possibilité aux cantons de prévoir des exceptions est une disposition indispensable.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables) *Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?*

Oui.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui.

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

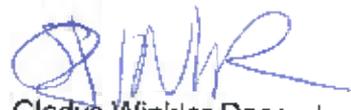
Oui.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancellerie d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à aemterkonsultationen@astr.admin.ch)

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 19. August 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Velowege: Stellungnahme der BPUK

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) dankt für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über Velowege Stellung nehmen zu können. Der Vorstand der BPUK nimmt diese Gelegenheit gerne wahr.

Generelle Bemerkungen

Die BPUK teilt die Auffassung des Bundes, dass zusammenhängende, sichere, direkte und attraktive Velowege eine wichtige Voraussetzung sind, um das Potenzial des Veloverkehrs weiter zu fördern. Wir begrüssen den vorliegenden Gesetzesentwurf daher grundsätzlich und verzichten darauf, detailliert auf die einzelnen Artikel einzugehen. Gerne verweisen wir Sie diesbezüglich auf die kantonalen Stellungnahmen. Wir konzentrieren uns nachfolgend hauptsächlich auf die Beantwortung Ihres Fragebogens.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, die BPUK unterstützt die Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen, wie sie für Fuss- und Wanderwege bereits existiert.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die BPUK begrüsst die Planungsgrundsätze grundsätzlich. Bezüglich Art. 6c, wonach der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden soll, erwarten wir in der Verordnung zum Veloweggesetz weitergehende Präzisierungen. Dabei ist den unterschiedlichen Bedingungen der Verkehrsräume und ihren Infrastrukturen Rechnung zu tragen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, unter den in Art. 9 Abs. 3 und 4 formulierten Bedingungen sind wir mit der Ersatzpflicht einverstanden. Die beiden Abschnitte legen fest, dass die Kantone Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen können und es in ihrer Verantwortung liegt, das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen zu bestimmen sowie festzulegen, wer zum Ersatz verpflichtet ist. Die Ersatzpflicht bedarf demnach einer Präzisierung in den kantonalen Gesetzgebungen.

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, der Bund übernimmt damit eine wichtige Vorbildfunktion.

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, wir sind damit einverstanden und danken dem Bund für sein Engagement.

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?

Die Präzisierung ist zweckmässig und sinnvoll.

7. Velowege entlang von Eisenbahnlinien

Nach Ansicht der BPUK sollte im Veloweggesetz ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist mit Bundesgeldern sicherzustellen.

Mit der Aufnahme eines solchen Zusatzes würden sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Velowege, insbesondere Veloschnellstrecken, entlang von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden könnten.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüße

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an: Mitglieder der BPUK und KIK



Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin
Bundesamt für Strassen, Strategie und Forschung
Per Email an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Vernehmlassungsantwort zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit nehmen wir gerne zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) Stellung und übermitteln Ihnen untenstehend den ausgefüllten Fragebogen.

Die EVP begrüsst das Bundesgesetz über Velowege. Es definiert und regelt die Sache Velowege für den Bund ausführlich und führt so in vielerlei Hinsicht zu deutlichen Verbesserungen. In gewissen Punkten sehen wir jedoch noch Verbesserungspotential.

Besonders begrüssen wir:

- die Unterscheidung von Velowegnetzen für den Alltag und solchen für die Freizeit, sowie die ausführliche Erklärung, was solche umfassen und erschliessen. Dies hilft dabei, ganze Velowegnetze sowie einzelne Velowege bedürfnisgerecht zu planen. Besonders erfreut uns, dass die Velowegnetze für den Alltag auch Veloparkieranlagen umfassen sollen.
- die Planungs- sowie Überprüfungs- und Anpassungspflicht der Velowegnetz-Pläne und ebenso die Behördenverbindlichkeit dieser Pläne.
- die ausführlichen Planungsgrundsätze. Dass die Velowegnetze zusammenhängend, sicher, durchgehend und vom übrigen Verkehr getrennt sein sowie eine direkte Streckenführung aufweisen sollen, gewährleistet ein gewisses Mindestmass an Attraktivität. Diese Attraktivität ist fundamental, um den Veloverkehr zu fördern und somit andere Verkehrsmittel zu entlasten, die Volksgesundheit zu stärken und die Umwelt zu schützen.
- dass die Ersatzpflicht, nicht nur für bereits gebaute, sondern auch für erst in den Plänen festgelegte Velowege gilt.
- die hohen Anforderungen an die Bundesstellen. Wir erachten es als zwingend, dass der Bund eigene Bauten in hoher Qualität erstellt. So kann er eine Vorreiterrolle einnehmen, allenfalls auch mit innovativen Pilot- oder Leuchtturmprojekten.
- die Informationen, die der Bund der Öffentlichkeit bereitstellen soll. Für die EVP ist es selbstverständlich, dass die Velowegnetze besser ausgelastet werden, wenn der Bund die Öffentlichkeit bedürfnisgerecht darüber informiert.

- die fünfjährige Frist für die Erstellung der kantonalen Pläne. Ausserdem erachten wir es als sinnvoll, dass diese Frist ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängert werden darf und nicht für ganze Kantone.
- der breite Einbezug privater Fachorganisationen. Auch begrüssen wir, dass der Bund neben den Kantonen auch private Fachorganisationen unterstützen kann, bei jeweiligen Tätigkeiten wie in Art. 13 und Art. 14 Abs. 3.
- die Änderungen im Bundesgesetz über Nationalstrassen und im Fuss- und Wanderweggesetz. Die EVP begrüsst die Schaffung von Art. 11a im FWG.

Hier braucht es noch Verbesserungen:

Obwohl der Bund schon früher Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs umsetzte oder sich daran beteiligte, war in unseren Augen die *Stunde 0* des national koordinierten Veloverkehrs der 23. September 2018, als das Volk mit aussergewöhnlich hoher Mehrheit den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege annahm. Es ist uns deshalb ein grosses Anliegen, darauf hinzuweisen, dass sich für den Bund daraus und hierbei eine besondere Möglichkeit ergibt, den Veloverkehr in der Schweiz nicht nur zu koordinieren, sondern auch zu fördern.

So beantragen wir, parallel zu diesem «Bundesgesetz über Velowege», eine nationale Strategie zur Förderung des Veloverkehrs auszuarbeiten. Mit dieser wäre die Schweiz keineswegs allein in Europa, wie im Bericht unter Punkt 1.5 «Rechtsvergleiche» zu lesen ist. In diese nationale Strategie zur Förderung des Veloverkehrs sollen Massnahmen aufgenommen werden, welche der Bund plant oder bereits umsetzt, wie die Förderung nationaler Velobahnen (vgl. Bericht, Punkt 3 «Weitere Fördermassnahmen Bund zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs»). Ausserdem soll darin eine klare Zielsetzung enthalten sein, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll und eine Strategie, wie diese Zielsetzung erreicht werden kann. Weitere Punkte, wie eine Strategie zur Bekämpfung der derzeit stark steigenden Velo-Unfallzahlen, können auch in dieser nationalen Strategie zur Förderung des Veloverkehrs enthalten sein.

Zudem fordern wir von Seiten des Bundes eine grössere finanzielle Unterstützung für Agglomerationen, die in den nächsten Jahren aller Erwartung nach der steigenden Nachfrage an Velowegen nachzukommen haben. Um die Anreize der Agglomerationen zu erhöhen, sinnvolle und für den Veloverkehr förderliche Projekte möglichst bald umzusetzen, fordern wir eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme aus dem NAF.

Weiter regen wir an, dass eine Grundlage für Pilotversuche und Innovationsförderung geschaffen wird. Insbesondere Städte sind prädestiniert, um neue Verkehrsführungen sowie innovative Verkehrsinfrastrukturen zu testen. Dazu muss eine bessere Grundlage von Seiten des Bundes geschaffen und Unterstützung in Aussicht gestellt werden.

Folgende weitere Verbesserungen sind aus unserer Sicht nötig:

- Der «homogene Ausbaustandard» muss präzisiert werden. In Art. 6 sind mit den Planungsgrundsätzen grundlegende Anforderungen an das Velowegnetz festgehalten, was wir sehr begrüssen. Einer dieser Planungsgrundsätze legt fest, dass «Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen.» Die EVP verlangt eine weitere Präzisierung dieses Planungsgrundsatzes durch Normen oder Standardmasse, mindestens in der Verordnung oder der Vollzugshilfe. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend gewährleistet werden und einheitlich sein.
- Die Ersatzpflicht bei Netzlücken muss stärker im Gesetz verankert werden. Art. 9 Abs. 3 schwächt die per Verfassung festgelegte Ersatzpflicht ab. Mit dieser Formulierung ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Wir beantragen, die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.

- Es braucht eine konkrete Umsetzungsfrist. Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar zu begrüßen, allerdings ist es in unseren Augen wichtig, auch eine Frist zur Umsetzung dieser Pläne festzulegen. Ansonsten ist die Gefahr gross, dass das Realisieren der Velowege sehr schleppend vorangeht und vielerorts Jahre, wenn nicht Jahrzehnte durchgehende, direkte und attraktive Velowegnetze nur auf dem Papier bestehen. Eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren erachten wir als sinnvoll. Wir beantragen deshalb folgende Änderung:

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs. 1 (ergänzend): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Planungspflicht in Kombination mit der fünfjährigen Erstellungsfrist sorgen dafür, dass die Kantone Velowegnetz-Pläne, sofern sie noch keines solchen haben, in angemessener Zeit erstellen. Die Behördenverbindlichkeit ist notwendig, damit sich Bund, Kantone und Gemeinden auf die Pläne (anderer) Kantone verlassen können und so ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen können, wie im ersten Satz von Art. 7 gefordert.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen diese Bestimmung mit allen darin enthaltenen Planungsgrundsätzen. Die Planungsgrundsätze auf Basis dieser Qualitätsziele stellen die wichtige Attraktivität der Velowegnetze ein Stück weit sicher. Jedoch werden diese Planungsgrundsätze nicht weiter konkretisiert, wodurch die Gefahr besteht, dass die Kantone diese sehr unterschiedlich umsetzen. Gerade das Qualitätsziel «homogen» wird durch die unterschiedlich hohen Ansprüche der Kantone an ihre eigenen Velowegnetze stark gefährdet. Wir fordern deshalb, dass Normen oder Standardmasse Eingang in der Verordnung oder Vollzugshilfe finden.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, wir unterstützen die Ersatzpflicht. Allerdings schwächt Art. 9 Abs. 3 «Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen» diese massiv. Zu befürchten ist, dass Kantone Ausnahmen oft und leicht bewilligen. Wir fordern deshalb, dass Bedingungen festgelegt und abschliessend aufgeführt werden, unter denen Ausnahmen der Ersatzpflicht erlaubt sind.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Es ist unbedingt notwendig, dass der Bund eigene Bauten in hoher Qualität erstellt. So kann er eine Vorreiterrolle einnehmen. Auch kann der Bund mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren.

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, wir unterstützen diese Bestimmung, welche sich direkt vom Verfassungsartikel ableitet. Sie ist ein wesentlicher Bestandteil, damit der Bundesbeschluss Velo seine Wirkung erzielt. Denn durch die Information werden der Öffentlichkeit die Vorteile sowohl der Velowegnetze wie auch des Velofahrens im Allgemeinen unterbreitet.

Wir erachten es als sehr wertvoll, wenn private Organisationen, welche sowohl über viel Know-how im Bereich Velowege als auch den nötigen Kontakt zur Bevölkerung verfügen, auch über Velowegnetze informieren. Wenn sie dabei vom Bund unterstützt werden, macht das in unseren Augen Sinn.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 12 Abs. 1 des Veloweggesetzes zusammen, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Marianne Streiff-Feller
Präsidentin EVP Schweiz



Roman Rutz
Generalsekretär EVP Schweiz

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Berne, 7 septembre 2020 / nb
VL Loi fédérale sur les voies
fédérales

Par e-mail :
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Loi fédérale sur les voies cyclables Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux rejette cette proposition de loi fédérale sur les voies cyclables. Conscient de la nécessité de développer la mobilité douce, en rendant les voies cyclables plus sûres et de meilleure qualité, le PLR s'était certes engagé pour le contre-projet dans le cadre de la campagne de votation. Le texte de loi mis en consultation dépasse toutefois largement le cadre fixé par l'article constitutionnel.

Respect de la répartition des compétences entre Confédération et cantons

La compétence en matière de pistes cyclables relève des cantons. La Confédération peut apporter un soutien. L'alinéa 2 de l'article 88 de la Constitution fédérale le rappelle expressément : [...] [La Confédération] respecte à cet égard les compétences des cantons. En ce sens, les principes imposés aux cantons en matière d'aménagement du territoire (art. 11) doivent être biffés. La loi contient par ailleurs de nombreuses dispositions prévoyant d'accorder plus de compétences à la Confédération dans le domaine de la planification. Les articles 5 et 6, par exemple, imposent aux cantons des principes très contraignants en la matière. Ces dispositions auront des conséquences financières démesurées et injustifiées pour cantons et communes. Par ailleurs, les dispositions contraignantes quant à la mise en place d'un service spécialisé (art. 16, al. 1) ne sont pas nécessaires. Les cantons doivent pouvoir continuer de choisir librement leur structure d'organisation. Enfin, plus de marge de manœuvre devrait être accordée aux cantons concernant le délai d'établissement des plans, fixés dans cet avant-projet à 5 ans seulement (art. 18).

Rôle des organisations spécialisées

Les compétences accordées aux organisations spécialisées vont elles aussi trop loin. Les cantons ne devraient pas être contraints de les associer à l'établissement des plans de réseaux de voies cyclables (art. 5, al. 3). Une formulation potestative serait ici préférable. Le PLR s'oppose en outre à l'octroi d'un droit de recours à ces organisations contre les décisions fédérales et cantonales ainsi que les plans d'affectation (art. 17). Par ailleurs, les tâches de planification, aménagement et entretien des réseaux de voies cyclables ne devraient pas pouvoir être confiées à ces organisations spécialisées (art. 10, al. 2). Enfin, celles-ci ne devraient pas bénéficier de subventions fédérales (art. 15).

Prise en considération du trafic motorisé public, individuel et de marchandises

Le trafic motorisé au sens large – transport public, TIM et trafic de marchandises – n'est pas mentionné dans cet avant-projet. Afin de garantir une bonne cohabitation des différents modes de transport, il convient donc de rajouter à l'article 6 la directive suivante :

f. en plus du trafic cycliste, l'écoulement du trafic motorisé public, individuel et de marchandises est assuré en tout temps et sans encombre.

Enfin, la mise en œuvre de la modification constitutionnelle ne doit pas avoir de conséquences pour le personnel de la Confédération. L'OFROU devra s'organiser à l'interne afin qu'il n'y ait pas de surcroît de personnel.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Le Secrétaire général



Petra Gössi
Conseillère nationale

Samuel Lanz



T +41 31 326 66 04
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

per E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

14. September 2020

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zum neuen Bundesgesetz über Velowege eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Die GRÜNEN unterstützen die Vorlage mit Nachdruck. Das Velogesetz (VWG) auf Bundesebene ist eine wichtige Errungenschaft für die nachhaltige Mobilität. Es bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes können auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden.

Die GRÜNEN sehen in den folgenden Punkten den grössten Bedarf für Anpassungen:

Keine kantonalen Ausnahmen von der Ersatzpflicht: Die Ersatzpflicht (Artikel 9) ist eine wesentliche Voraussetzung, um durchgängige Velowegnetze ohne Umwege langfristig zu sichern. Die GRÜNEN befürworten sie daher klar. Ziffer 3 («Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen») ist allerdings zu streichen, weil damit der Zweck des Artikels geschwächt wird. Allfällige Ausnahmen zur Ersatzpflicht sind auf Bundesebene zu regeln. Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) kennt keine solche Kompetenzverlagerung an die Kantone.

Auch für die Umsetzung eine Frist setzen: Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Diese ist erst noch im Vergleich zum FWG zwei Jahre länger und soll deshalb aus Sicht der GRÜNEN auf drei Jahre verkürzt werden. Für die GRÜNEN braucht es aber auch eine Frist für die Umsetzung. Der dringende Handlungsbedarf für die Sicherheit der Velofahrenden und die Erfahrungen mit dem schleppenden Vollzug des FWG zeigen die Notwendigkeit dafür.

Es braucht mehr finanzielle Mittel: Für die Weiterentwicklung und den Ausbau von Veloinfrastrukturen ist die Finanzierung aus Sicht der GRÜNEN sicherzustellen und auszubauen. In den Städten und Agglomerationen sind die Agglomerationsprogramme das bewährte Mittel. Diese sind entsprechend aufzustocken. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wichtiger Veloinfrastrukturprojekte in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.

Ergänzungen zur Definition der Velowegnetze (Art. 2 bis 4)

Der Begriff «Velowegnetze» umfasst auch Veloparkierungsanlagen. Da der Begriff in dieser Form un-gebräuchlich ist, sind Veloparkierungsanlagen explizit zu erwähnen. Ebenso ist in Art. 2 bereits der Aspekt der Qualität zu integrieren: «Velowegnetze sind zusammenhängende, durchgehende, attraktive und sichere Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit Veloparkierungsanlagen und weiteren entsprechenden Infrastrukturen.»

Die GRÜNEN begrüssen den Begriff «Velobahn» als höchste Hierarchiestufe des Alltagsvelonetzes. Im Siedlungsgebiet und ohne eigenes Trasse werden vermehrt «Velostrassen» zum Einsatz kommen. Demzufolge ist es zweckmässig, «Velostrassen» in der Aufzählung Art. 3 Abs. 2 zu ergänzen. Die Freizeitnetze beschränken sich aus Sicht der GRÜNEN nicht auf Gebiete ausserhalb des Siedlungsraums, sondern müssen bis in die Siedlungskerne führen, v.a. auch zu den Bahnhöfen. 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 dennoch explizit geplant werden. Art. 4 Abs. 1 ist daher wie folgt anzupassen: «Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie sind mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen zu verbinden.»

Schliesslich betonen die GRÜNEN, dass die die Qualitäten des VWG nicht auf Kosten der Qualitäten der Fuss- und Wanderwege erfolgen dürfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär



Grünliberale Partei Schweiz
Laupenstrasse 2, 3008 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Per E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

8. September 2020

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zum Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

Die Grünliberalen begrüssen das neue Bundesgesetz. Es bringt in verschiedener Hinsicht eine klare Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation. Mithilfe dieses Gesetzes kann auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden.

Aus Sicht der Grünliberalen ist die Vorlage jedoch noch in verschiedenen Punkten zu ergänzen und zu präzisieren. Die Velowege müssen insbesondere vernetzt werden, damit ein in sich kongruentes und geschlossenes Velowegnetz entsteht («nationales Velonetz»; vgl. Art. 6 Bst. a des Vorentwurfs).

Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne (Art. 5)

Die Grünliberalen begrüssen, dass periodisch überprüft werden muss, ob die Pläne für die Velowegnetze noch den Anforderungen entsprechen. Sie beantragen jedoch, die Formulierung zu ergänzen, damit definiert ist, was für ein Zeitraum mit «periodisch» gemeint ist:

«Bst. b. die Pläne periodisch in einem 5-Jahres-Rhythmus überprüft und nötigenfalls anpasst werden.»

So gibt es eine klare und einfache Vorgabe, die mit einem verhältnismässigen Aufwand durch die Kantone und Gemeinden umgesetzt werden kann.

Planungsgrundsätze (Art. 6)

Artikel 6 Buchstabe d des Vorentwurfs sieht vor, dass die Behörden, die für die Planung der Velowegnetze zuständig sind, dafür sorgen, dass „die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt die Präzisierung, was das für die Signalisation und Markierung der Velowege bedeutet. Die Grünliberalen begrüssen den Planungsgrundsatz, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird (Bst. c). Viel wichtiger sind aber entsprechende

Markierungen und die Anpassung der Signalisation. Besonders wenn von gewissen (Bau-)Standards im Einzelfall abgewichen werden soll (z.B. Breite des Velowegs), weil ein Veloweg an der betreffenden Stelle sinnvoll ist, muss eine klare Markierung und Signalisation gewährleistet sein. Das bietet den Velofahrenden Sicherheit und erlaubt den anderen Verkehrsteilnehmenden, sich entsprechend anzupassen. Heute ist das leider oft nicht der Fall. Antrag:

«Bst. f (neu) die Velowege klar und unmissverständlich signalisiert und markiert sind.»

Ersatz (Art. 9)

Diese Bestimmung regelt die Ersatzpflicht von Velowegen. Die Grünliberalen beantragen Absatz 1 zu ergänzen, damit Velowege bei mittel- oder langfristigen Bauarbeiten nicht ersatzlos gestrichen werden:

«Abs. 1 ...Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, ob provisorisch oder definitiv, so ist...»

Frist für die Erstellung der Pläne (Art. 18)

Gemäss Vorentwurf sorgen die Kantone dafür, dass die Pläne der Velowegnetze innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes erstellt werden. Den Grünliberalen geht das zu wenig weit. Es braucht konkrete Ausbaumassnahmen mit klaren Fristen.

Fragebogen des ASTRA zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Antwort: Ja. Besonders begrüsst wird, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Antwort: Ja. Die Qualitätsziele stellen sicher, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen und möglichst sicher sind. Allerdings fehlen verbindlichen Normen oder Vorgaben für die Veloinfrastruktur, insbesondere zur Signalisation und Markierung. Diese sind in einer Verordnung festzulegen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Antwort: Die Grünliberalen unterstützen die Ersatzpflicht grundsätzlich. Eine Verdrängung des Veloverkehrs von stark befahrenen Strassen ist jedoch möglichst zu vermeiden.

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

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

Antwort: Ja. Gemäss Nationalstrassenverordnung (Art. 11 Abs. 1 Bst. h Ziff. 4) ist die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinzubeziehen, wenn es um eine Nationalstrasse geht.

5. Information (Art. 14)

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?

Antwort: Ja, und zwar sowohl gegenüber Fachleuten als auch gegenüber der Öffentlichkeit. Dadurch ergibt sich nicht nur für die Planung und Realisierung von Velowegnetzen ein positiver Effekt, sondern auch für ihre Nutzung.

6. Präzisierung von Art. 6 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?

Antwort: Ja.

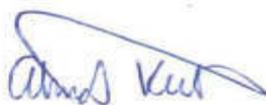
Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Katja Christ und Nationalrätin Barbara Schaffner, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Elektronisch an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 30. Juli 2020

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Am 23. September 2018 haben Volk und Stände dem direkten Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege, wobei es sich um den direkten Gegenentwurf zur «Velo-Initiative» handelt, mit grosser Mehrheit zugestimmt. Gemäss dem nun gültigen Verfassungsartikel (Art. 88 BV) «kann» der Bund entsprechende Aufgaben wahrnehmen. Aus Sicht der SVP handelt es sich hierbei um einen weiteren Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie, weshalb für sie klar ist, dass der Bund sein Eingreifen so gering wie möglich zu halten hat. Stattdessen hat er sich lediglich auf ein Minimum und auf die unterstützenden Aspekte bei Planung und Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren zu beschränken. Darüber hinaus darf das nun vorliegende Bundesgesetz über Velowege keinesfalls als Anspruchsgrundlage für ein verstärktes finanzielles Engagement des Bundes oder gar eine verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich dienen.

Aus Sicht der SVP sollte der Entwurf und die vorgesehenen Änderungen anderer Erlasse wie folgt angepasst werden:

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz):

Den Kantonen und Gemeinden sollten nicht solch weitreichende Vorschriften gemacht werden, um den Eingriff in deren Autonomie so gering wie möglich zu halten. Von einer zu starken Präzisierung ist abzusehen, insbesondere der Vorgabe eines Leistungsniveaus.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

- a. die Netze zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere alle wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;*
- b. die Netze eine angemessene Dichte und eine direkte Streckenführung aufweisen;*
- c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr*

- geführt wird;
- d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen;
 - e. die Netze attraktiv sind und sie, falls es Velowegnetze für die Freizeit sind, für die Velofahrerinnen und die Velofahrer ~~eine hohe~~ Erholungsqualität aufweisen.

Velowege sind nur dann zu ersetzen, sofern auch ein ausgewiesenes öffentliches Interesse daran besteht.

Art. 9 Ersatz

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, sofern hierfür ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht.

² zu streichen

³ Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.

⁴ Sie regeln das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen und bestimmen, wer zum Ersatz verpflichtet ist.

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Der Artikel ist zu streichen.

Andernfalls ist zumindest Abs. 1 Bst. a zu streichen und Abs. 1 Bst. d wie folgt zu ergänzen:

d. für angemessenen Ersatz sorgen, wenn Velowege oder Teile davon aufgehoben werden müssen und hierfür ein ausgewiesenes öffentliches Interesse besteht.

Der Bund soll seiner Informationspflicht durch die Zurverfügungstellung hochwertiger Geobasisdaten nachkommen, wie er dies bereits heute beispielsweise bei Wanderwegen tut. Auf teure und einseitige Informationskampagnen im Interesse einzelner Gruppierungen, aber auf Kosten der steuerzahlenden Allgemeinheit soll verzichtet werden.

Art. 14 Information der Öffentlichkeit

Der Inhalt des Artikels ist auf Absatz 2, die Publikation aufbereiteter Geobasisdaten, zu reduzieren. Die übrigen Teile des Artikels sind zu streichen.

Von einer staatlichen Subventionierung ausgewählter, privater Fachorganisationen ist abzusehen. Dies ist nicht Sache des Bundes, sondern alleinige Sache der entsprechenden Organisationen und deren Mitglieder. Darüber hinaus geht es nicht an, dass durch den Bund ausgewählten Fachorganisationen ein besonderes Beschwerderecht eingeräumt wird. Wohin ein ausgedehntes Verbandsbeschwerderecht führt, zeigt sich aktuell darin, wie dringend benötigte Ausbauprojekte im Bereich der Wasserkraft über Jahre hinweg blockiert oder gar verhindert werden.

Art. 15 Unterstützung der privaten Fachorganisationen streichen

Art. 17 Beschwerdelegitimation

Abs, 1 Bst. b.
streichen

Abs. 3
streichen

Art. 4 und 5 sind entsprechend anzupassen (streichen der Begrifflichkeiten «Fachorganisation» und «Organisationen»).

Änderungen anderer Erlasse:

1. Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege
Aus den zuvor dargelegten Überlegungen heraus, sind auch die vorgesehenen, analogen Änderungen der anderen Erlasse entsprechend anzupassen.

Art. 11a Information der Öffentlichkeit

Der Inhalt des Artikels ist auf Absatz 2, die Publikation aufbereiteter Geobasisdaten, zu reduzieren. Die übrigen Teile sind zu streichen.

Art. 12
streichen

2. Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen
Es darf nicht sein, dass die Gelder des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), welche für den Ausbau und den Unterhalt der Nationalstrassen sowie des Agglomerationsverkehrs vorgesehen sind, vermehrt zweckentfremdet und durch die Hintertüre nun für die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts von Velowegen durch den Bund verwendet werden. Eine Ergänzung der beispielhaften Aufzählung unter Art. 6 NSG ist nicht notwendig und bietet lediglich eine unnötige und darüber hinaus dem Willen des Parlaments widersprechende (vgl. hierzu die [parlamentarische Beratung](#) des Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege [Velo-Initiative]» vom 1. März 2018) Ergänzung. Denn in der parlamentarischen Beratung wurde deutlich, dass dieses kein verstärktes finanzielles Engagement des Bundes und keine verstärkte Verwendung von Geldmitteln aus dem NAF in diesem Bereich wünscht. In seinen [Erläuterungen](#) (S. 11-13) zu der Volksabstimmung über den Bundesbeschluss versicherte der Bundesrat, dass es zu keinem erheblichen finanziellen Mehraufwand für den Bund kommen werde, sondern man sich dabei vorwiegend auf die Unterstützung der Kantone und Gemeinden bei der Planung beschränken werde – analog zu den Aufgaben des Bundes bei den Fuss- und Wanderwegen.

Art. 6 zweiter Satz
streichen

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Albert Rösti
Nationalrat

Emanuel Waeber



Per Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Hintergrund: Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 13.5.2020 die rechtlichen Grundlagen zur Umsetzung des neuen Verfassungsartikels (Art. 88) geschaffen: Der Bau von Velowegen bleibt Aufgabe der Kantone. Sie haben künftig aber die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen.

Das neue Veloweggesetz begrüssen wir im Allgemeinen sehr. Es ist eine zweckmässige Gesetzgebung, um die Vorgaben von Art. 88 BV umzusetzen. Es bringt in verschiedenen Punkten eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mit dem neuen Gesetz kann besser auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs eingegangen werden.

Wir begrüssen insbesondere Folgendes:

- **Die Absicht, dass ein schweizweit zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll**, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen (wie z.B. Velo-Abstellplätze) umfasst. Die Planungspflicht für die Kantone erachten wir dabei als sinnvolles Mittel.
- **Die Unterscheidung zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit**. Dies ist wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- **Die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen**. Dies bekräftigt die Absicht, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- **Die gegenseitige Abstimmung und koordinierte Planung der Behörden bei den Velowegnetzen**. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sowie auch Wohnraum und Arbeitsplatzräumen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- **Die Vorreiterrolle des Bundes bei der Erstellung eigener Bauten und Anlagen**. Diese Anlagen können für Kantone und Gemeinden im Sinne einer «best practice» Inspiration und Vorbild sein.
- **Die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14**. Dank dieser Grundlage kann der Bund Fachwissen zur Velothematik bereitstellen und somit das Velofahren weiter fördern. Dies schafft auch die Grundlage für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Es gibt allerdings auch ein paar kritische Punkte bzw. andere wichtige Massnahmen und Regelungen, die im vorliegenden Gesetzesentwurf bisher leider keinen Eingang gefunden haben. Es würde also eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Spezifisch kritisieren wir folgende Punkte und nutzen das Vernehmlassungsverfahren, um mit unserer Stellungnahme, weitergehende Massnahmen vorzuschlagen, um dem Veloverkehr zu derjenigen Bedeutung zu verhelfen, den er verdient.

- **Wir sind der Meinung, dass es zu Förderung des Veloverkehrs klare Visionen und eine nationale Strategie in Form eines nationalen Masterplans braucht.** Wir sind uns allerdings bewusst, dass ein solcher Masterplan nicht Teil eines Veloweggesetzes sein kann. Deshalb sollte ein solcher Masterplan parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und schliesslich behördenverbindlich sein. Dieser Masterplan muss zudem über die Planung von Velowegnetzen hinausgehen. So sollte dieser unter anderem eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll, eine Strategie zur Förderung des Veloverkehrs oder verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur enthalten.
- **Für die Weiterentwicklung und den Ausbau von Veloinfrastruktur ist die nötige und somit grosszügigere Finanzierung sicherzustellen.** In den Städten und Agglomerationen sind die Agglomerationsprogramme das bewährte Mittel. Diese Programme sind entsprechend aufzustocken. Wir schlagen dafür eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% vor. Dies ist notwendig, um wegweisende Veloinfrastrukturprojekten in den Städten zu realisieren. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
- **Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung fehlen.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind dafür prädestiniert, um neue Ideen und Innovationen zu testen. Hierzu muss aber eine bessere Grundlage und mehr Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** Das vorliegende Bundesgesetz verpflichtet die Kantone, zwischen Velowegen für die Freizeit und den Alltagsverkehr zu unterscheiden, was wir sehr begrüssen. Um eine qualitativ hochstehende Planung von Velowegnetzen sicherzustellen, reicht dies unseres Erachtens aber noch nicht aus. Es braucht zusätzlich die Unterscheidung in unterschiedliche Hierarchien von Velowegen wie Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
- **Die Ersatzpflicht darf nicht zur Verdrängung des Velos führen.** Wenn ein Veloweg aufgrund des stärkeren Verkehrsaufkommens nicht mehr sicher befahrbar ist, so der der Veloweg nicht an einen routentechnisch unattraktiveren Ort verlegt werden, sondern soll in erster Linie dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit auf der Strasse erhöht wird. Dies kann z.B. durch Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.
- **Nebst der Frist für die Erstellung der Pläne braucht es auch eine konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht nur Ersteres vor, was zwar zu begrüssen ist, allerdings nicht reicht. Es ist unseres Erachtens zwingend auch eine Frist für die Umsetzung dieser Pläne vorzusehen.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

- Die SP begrüsst diese Bestimmung mit Nachdruck. Wir erachten dies als unbedingte Notwendigkeit. Denn eine die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.
- Wie bereits geschrieben, unterstützen wir insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Wir sind aber der Meinung, dass die Anforderungen bzw. die Unterscheidung weiter gehen sollte: Der Bund sollte auch Mini-

malanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten/-schnellbahnen, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

- Auch diese Bestimmung begrüsst die SP. Mit den Qualitätszielen kann sichergestellt werden, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen und möglichst sicher sind. Insbesondere die Attribute «zusammenhängend», «direkt» und «homogen» sind dazu geeignet, die die Attraktivität von Velonetzen zu verbessern, was schliesslich dazu führt, mehr Menschen zum Velofahren zu motivieren.
- Wir kritisieren allerdings, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.
- Konkret sollten z.B. Kreuzungsinfrastrukturen zur Vermeidung von Unfällen, soweit möglich, so geplant werden, dass die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich ist und die Sichtbarkeit gegenseitig bestmöglich ist.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

- Die SP ist grundsätzlich damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt. Diesbezüglich möchten wir aber folgende zwei Kritikpunkte anbringen, die wir bereits bei den grundlegenden Anmerkungen erwähnt haben:
 - a) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen:** Mit der in Art. 9 abs. 2 Bst. c. festgehaltenen Bestimmung werden Velofahrende a priori von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen verdrängt. Um diese Verdrängung zu verhindern bietet sich – insbesondere innerorts – 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:

Art. 9 Abs. 2 Bst. c
2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:
...
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, wodurch sie zu wenig Wirkung erzielt. Die zu ersetzenden Wege müssen zum einen in Plänen festgelegt sein. Zum anderen sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, was zu Gunsten oder zu Ungunsten des Velowegs erfolgen kann. Als dritten Punkt muss der Ersatz angemessen sein. Dies liegt im Ermessen der Behörden. Auch die Regelung, dass Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen können (Art. 9 Abs. 3), führt in der Gesamtheit zu einer zu starken Aufweichung der Ersatzpflicht. Insbesondere mit der Formulierung unter Abs. 3 ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Wir beantragen deshalb, dass die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufgeführt werden.

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?

- Wir unterstützen diese Bestimmung, womit der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards

setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Da diese Anlagen in den meisten Fällen im Rahmen des Nationalstrassenbaus erfolgen, gelten die entsprechenden Verfahren und Finanzierungsregeln und es muss (gemäss Nationalstrassenverordnung) die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden. Zudem ist es von grosser Bedeutung, dass beim Bau eines neuen Knotens oder bei Wartungsarbeiten auch die betroffene Gemeinde sowie Fachorganisationen früh genug konsultiert werden, damit auch deren Anliegen berücksichtigt werden können.

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?

- Auch diese Bestimmung hinsichtlich der Information unterstützen wir mit Nachdruck. Diese neue Bundesaufgabe bildet eine willkommene Grundlage, damit der Bund (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Dank dieser neuen Bestimmung können einerseits Fachleute und andererseits aber auch die Öffentlichkeit über die Velowegnetze informiert werden. Somit wird auch die Echtzeitinformation von Nutzer*innen ermöglicht (z.B. über den Zustand der Netze oder die Planung von Touren). Wir denken, dass sich dadurch auch eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen ergibt. Wir gehen zudem davon aus, dass unter diesem Titel auch Informationen über die sichere Nutzung von Velonetzen möglich sind.

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, die SP unterstützt diese Bestimmung. Sie ist notwendig, damit das Velowegnetz nicht durch das nationale Strassennetz, z.B. bei Autobahnknoten, aber auch durch das Schienennetz unterbrochen oder weniger attraktiv gemacht wird.

Weitergehende Bemerkungen und Änderungsanträge

- Mit **Art. 4** wird festgehalten, dass Velowegnetze für die Freizeit vorwiegend der Erholung dienen und diese in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen. Wir sind allerdings der Meinung, dass die **Freizeitnetze bis in die Siedlungskerne führen müssen**, insbesondere auch zu den Bahnhöfen. Weiter kann und soll es in grösseren Städten auch Erholungsrouten im Siedlungsgebiet geben. Zudem ist es unseres Erachtens falsch, anzunehmen, dass Freizeitverkehr nur diejenige Tätigkeit ist, bei der das Velofahren als Handlung Gegenstand der Freizeitaktivität ist. Denn Freizeitverkehr in den Siedlungsgebieten findet insbesondere auch statt im Kontext vom Einkaufen, der Benutzung von Sport- und Freizeitinfrastrukturen oder eines Besuchs von Freunden/Bekanntem sowie von Gastronomiebetrieben. Wir schlagen für Art. 4 also folgende Präzisierung vor:

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie sind mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen zu verbinden."

- In **Art. 6 Bst. d** wird festgelegt, dass «Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen». Hier fehlt unseres Erachtens die Präzisierung, was das genau bedeutet. Wir begrüssen zudem die Bestimmung, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind (Bst. c). Hier plädieren wir jedoch für eine konkretere Formulierung:

Art. 6 Bst. c

c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo ~~möglich und~~ angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;

- Was in **Art. 6** wiederum nicht aufgenommen wurde sind **verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur**. Diese sollen in der Verordnung oder zumindest in der Vollzugshilfe präzisiert werden. Denn zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich

nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen, denn Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.

- Die in **Art. 10** als kann-Formulierung vorgesehenen **«Beizug privater Fachorganisationen»** sollte unseres Erachtens in eine Pflicht umgewandelt werden:

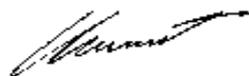
Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ müssen für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- Auch die Formulierung in **Art. 13** hinsichtlich der **Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter durch den Bund** ist unseres Erachtens zu schwach. Zumindest die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Der letzte Satzteil soll deshalb entsprechend angepasst werden.
- Mit **Art. 16** wird festgelegt, dass die Kantone ihre Fachstellen für Velowege bezeichnen und deren Aufgaben fest legen. Zudem legen die Kantone fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen. Da die meisten Kantone bereits eine solche Fachstelle haben, ist daher die Bestimmung, **dass die Kantone Städte verpflichten können, Fachstellen einzurichten**, besonders wichtig. Wir fordern deshalb, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit z.B. mindestens 20'000 Einwohner*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen. Weiter ist festzulegen, dass Umsetzung dieses Passus' Passus innert 3 Jahren zu erfolgen hat.
- Wie bereits erwähnt fordern wir, dass zusätzlich zur im Vorschlag enthaltenen Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne (**Art. 18**) eine ebenso verbindliche **Frist für deren Umsetzung** vorgesehen wird. Damit soll vermieden werden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren. Art. 18 Abs. 1 soll also folgendermassen geändert werden:
Art 18: Neuer Titel: Frist für die Erstellung und Umsetzung der Pläne
Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.
- Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (**MinVG**) sieht zurzeit vor, dass 9-12% der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen (**Art. 17f**). Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist allerdings ein höherer Anteil notwendig. Art. 17f soll folgendermassen geändert werden:
Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9-12 Prozent~~ 12-15 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.
- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer, angenehmer und attraktiver gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung** (VRV) möglichst bald einer Revision unterzogen wird. Ziel soll sein, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.
- Grundsätzlich würden wir begrüßen, wenn bei den Regulierungen und den Infrastrukturen nach dem Grundsatz vorgegangen wird, primär auf die **Vermeidung von Unfällen** zu setzen und erst sekundär auf die Schadensbegrenzung.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Sellerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 8. Juli 2020
TE

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze

3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Bundesgesetz über die Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktetes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir nehmen zuerst eine allgemeine Beurteilung der Vorlage vor und beantworten anschliessend die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

Die SAB unterstützt den vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege. Die SAB hatte sich bereits in der Volksabstimmung stark für den neuen Verfassungsartikel über Velowege eingesetzt. Der Biketourismus stellt gerade in den Berggebieten einen zunehmend wichtigen Faktor für die Diversifizierung des touristischen Angebotes dar. Fast alle Berggebietskantone haben ebenso wie Schweiz Tourismus Kampagnen für den Biketourismus lanciert. Dank dem neuen Verfassungsartikel erhält das Velo als Verkehrsträger eine höhere Beachtung und wird in Zukunft bei den Planungen besser berücksichtigt. Das Velo ist aber nicht nur für den Tourismus respektive Freizeitverkehr wichtig, sondern auch für den Alltagsverkehr auf kurzen Strecken, z.B. Schulweg oder Einkauf. Gerade in den Berggebieten wurden diese Funktionen noch oft vernachlässigt, was sich in

fehlenden Velospuren / separaten Velowegen und damit Sicherheitsproblemen ausdrückt. Auch hier kann die neue Verfassungsbestimmung helfen.

Bei der Erarbeitung des direkten Gegenvorschlags zur Veloinitiative wurde grosser Wert darauf gelegt, dass die Kompetenzen von Kantonen und Gemeinden gewahrt bleiben. Der Bund kann gleich wie bei den Fuss- und Wanderwegen nur Grundsätze regeln und unterstützend und koordinierend tätig werden. Die Umsetzung bleibt den Kantonen und Gemeinden vorbehalten.

Im nun vorliegenden Entwurf des Veloweggesetzes sind diese verfassungsrechtlichen Vorgaben und die Diskussionen aus der Volksabstimmung aus Sicht der SAB korrekt umgesetzt. Ein Problem orten wir jedoch bei der Finanzierung der Velowege. Velowege in Agglomerationen können mit Bundesmitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Ausserhalb der Agglomerationen fehlt jedoch eine derartige Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Bund. Dies kann dazu führen, dass wichtige Verbindungswege an der Agglomerationsgrenze halt machen oder andere Qualitätsstandards aufweisen. Zudem üben auch überörtliche Verbindungen ausserhalb der Agglomerationen wichtige Funktionen für den Freizeit- und Alltagsverkehrs mit dem Velo aus. **Die SAB fordert deshalb, dass auf Bundesebene ein Finanzierungsgefäss geschaffen wird, welches auch die Mitfinanzierung der Velowege ausserhalb der Agglomerationen ermöglicht.** Ansonsten findet eine Ungleichbehandlung von städtischen und ländlichen Räumen statt. Auf dieses Manko weist im Übrigen auch der erläuternde Bericht zum Veloweggesetz auf S. 20 hin. Dieses noch zu schaffende Finanzierungsgefäss könnte auch dazu dienen, nationale Veloschnellstrassen / Velobahnen und nationale Modellvorhaben mitzufinanzieren (vgl. S. 26/27 des erläuternden Berichtes).

In Art. 3 und 4 des vorgeschlagenen Veloweggesetzes vermischen wir den expliziten Hinweis auf die zunehmende Elektrifizierung des Veloverkehrs. Immer mehr Velofahrerinnen und Velofahrer sind mit E-Bikes unterwegs. Für diese ist die Verfügbarkeit von Ladestationen sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr sehr wichtig und gehören zur Velo-Infrastruktur. Wir schlagen deshalb vor, dass sowohl in Art. 3 als auch in Art. 4 die **Ladestationen für E-Bikes** explizit erwähnt werden. Damit unterliegen sie auch der Planungspflicht gemäss Art. 5ff.

Für weitere Detailbemerkungen zur Vorlage verweisen wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Nur wenn die Velowege in behördenverbindlichen Plänen festgehalten sind, ist deren langfristiger Bestand gesichert. Die Festlegung in behördenverbindlichen Plänen entspricht der Kompetenzverteilung gemäss Raumplanungsrecht und erlaubt die planerische Regelung von Nutzungskonflikten. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der Grundsatz in Abs. 3 von Art. 5, wonach die Betroffenen und interessierten Organisationen an der Planung zu beteiligen sind. Es gab in der Vergangenheit immer wieder Fälle, in denen Velowege geplant wurden, ohne direkt Betroffene wie z.B. Grundeigentümer

oder die Nutzer (via interessierte Organisationen) in die Planung einzubeziehen. Diese Unterlassung kann zu Misstönen und entsprechenden unnötigen Verzögerungen führen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir sind mit den Planungsgrundsätzen einverstanden. Die Planungsgrundsätze werden im Veloweggesetz als Leitlinien im Sinne von Qualitätszielen verstanden, die bei der Planungsarbeit zu berücksichtigen sind. Diese lassen den Kantonen Freiraum in der Umsetzung, namentlich etwa bei den Baustandards. Seitens der SAB unterstützen wir alle in Art. 6 aufgeführten Planungsgrundsätze. In der bisherigen Praxis sind leider noch lange nicht alle Velowege zusammenhängend und durchgehend. Allzu oft gibt es noch Velowege, die z.B. an der Gemeindegrenze halt machen. Das gleiche gilt auch für den Ausbaustandard. Auch eine direkte Streckenführung ist wichtig, um die Attraktivität des Velos für die Alltagsmobilität zu gewährleisten. Bei den Velowegen für den Freizeitverkehr ist die Attraktivität und die hohe Erholungsqualität von zentraler Bedeutung, da hier der Weg das Ziel ist. Mischverkehr ist insbesondere für den Alltagsverkehr zu vermeiden. Dazu gehört nicht nur eine Trennung vom motorisierten Verkehr sondern auch vom Fussverkehr. Beim Freizeitverkehr ist diese Trennung weniger einfach zu bewerkstelligen. Insbesondere der Mountainbike-Sport hat nur in wenigen Fällen eine eigene Infrastruktur (Flowtrails, Pumptracks usw.). Der Mountainbike-Sport spielt sich überwiegend auf Wegen ab, welche ursprünglich für einen anderen Zweck gedacht waren wie z.B. Forststrassen und Wanderwege. Hier ist eine Trennung oft nicht umsetzbar und kaum finanzierbar. Umso wichtiger ist die klare Regelung der Koexistenz von Velofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern auf diesen Strecken. Entsprechende Vorarbeiten wurden durch das ASTRA und Schweiz Mobil bereits unternommen und müssen mit den interessierten Organisationen weiter geführt werden.

Wir erachten es in diesem Zusammenhang auch als richtig, dass den Kantonen eine angemessene Frist von fünf Jahren gesetzt wird (Veloweggesetz Art. 18), um die entsprechenden Pläne zu erarbeiten. Mit einer Frist wird verhindert, dass sich die Umsetzung des Veloweggesetzes unnötig in die Länge zieht. Praktisch alle Kantone verfügen bereits über entsprechende Pläne und müssen diese allenfalls überarbeiten, damit die Planungsgrundsätze eingehalten werden. Die Frist erscheint deshalb angemessen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Die Ersatzpflicht ist unmittelbar mit der Planungspflicht gemäss Art. 5 verbunden. Wenn Wege aufgehoben oder unterbrochen werden, so muss

durch die entsprechende Behörde für entsprechenden Ersatz gesorgt werden. Dies gilt auch für den Bund, wenn Velowege oder Teile davon wegen anderer Bundesaufgaben aufgehoben oder ersetzt werden müssen (Art. 12, Abs. 1. Bst. d).

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, der Bund hat diesbezüglich eine Vorbildfunktion für die Kantone und Gemeinden.

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. Im Zuge der Ausarbeitung des direkten Gegenentwurfes zur Veloinitiative war es eine wichtige Frage, wie weit die Informationstätigkeit des Bundes gehen solle. Durchgesetzt hat sich die Lösung, wonach sich der Bund auf eine Informationstätigkeit beschränken, aber nicht etwa eine umfassende Kommunikationstätigkeit entwickeln soll. Diese Lösung ist im Entwurf des Veloweggesetzes nach Ansicht der SAB korrekt umgesetzt. Es ist richtig und naheliegend, dass zur Information auch die Bereitstellung von Geobasisdaten via Swisstopo gehört.

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. Es gab in der Vergangenheit leider immer wieder offene Fragen beim Bau von Nationalstrassen, wer für die Fuss- und Wanderwege im Bereich der Nationalstrassen zuständig sei. Dies wird nun mit dem neuen Artikel 6h abschliessend geklärt. Der Bund ist zuständig für die Flächen von Fuss- und Velowegen im Bereich der Anschlüsse an Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sowie für den gesamten Strassenkörper bei Nationalstrassen 3. Klasse. Diese Klärung ist auch von Bedeutung im Rahme des Netzbeschlusses Strassen, durch den rund 400 km Hauptstrassen neu ins Nationalstrassennetz übergehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB (Groupement suisse pour les régions de montagnes) soutient le projet de loi sur les voies cyclables. En effet, le vélo connaît un engouement croissant, notamment pour les régions de montagnes. Dans ces régions, les bicyclettes permettent une diversification de l'offre touristique et sont appréciées, notamment par les autochtones, comme moyen de transport quotidien (pour se rendre à l'école, pour faire des achats, etc.). Une promotion du vélo doit aussi permettre de mieux assurer la sécurité de leurs utilisateurs, par le biais de divers aménagements.

Cependant, le SAB demande que les compétences des cantons et des communes soient assurées et maintenues. Pour sa part, la Confédération doit se limiter à établir des règles de base et à coordonner les travaux prévus. Enfin, le SAB souhaite qu'un fonds de financement soit à disposition, afin de soutenir certains projets nationaux ou pour réaliser des projets-modèles.

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze

3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Romoos, 10. September 2020

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet zum Bundesgesetz über die Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AG Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Velowege.

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) in der Beilage. Zusätzlich erachten wir es als wichtig, dass im ländlichen Raum ein Nebeneinander von Velo- und Fussverkehr möglich sein muss (Koordination mit dem Wanderweggesetz).

Die AG Berggebiet unterstützt den vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege. Der Biketourismus stellt gerade in den Berggebieten einen zunehmend wichtigen Faktor für die Diversifizierung des touristischen Angebotes dar. Fast alle Berggebietskantone haben ebenso wie Schweiz Tourismus Kampagnen für den Biketourismus lanciert. Dank dem neuen Verfassungsartikel erhält das Velo als Verkehrsträger eine höhere Beachtung und wird in Zukunft bei den Planungen besser berücksichtigt. Das Velo ist aber nicht nur für den Tourismus respektive Freizeitverkehr wichtig, sondern auch für den Alltagsverkehr auf kurzen Strecken, z.B. Schulweg oder Einkauf. Gerade in den Berggebieten wurden diese Funktionen noch oft vernachlässigt, was sich in fehlenden Velospuren / separaten Velowegen und damit Sicherheitsproblemen ausdrückt. Auch hier kann die neue Verfassungsbestimmung helfen.

Im nun vorliegenden Entwurf des Veloweggesetzes sind diese verfassungsrechtlichen Vorgaben und die Diskussionen aus der Volksabstimmung aus unserer Sicht korrekt umgesetzt. Ein Problem orten wir jedoch bei der Finanzierung der Velowege. Velowege in Agglomerationen können mit Bundesmitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Ausserhalb der Agglomerationen fehlt jedoch eine derartige Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Bund. Dies kann dazu führen, dass wichtige Verbindungswege an der Agglomerationsgrenze halt machen oder andere Qualitätsstandards

aufweisen. Zudem üben auch überörtliche Verbindungen ausserhalb der Agglomerationen wichtige Funktionen für den Freizeit- und Alltagsverkehr mit dem Velo aus. Die AG Berggebiet fordert deshalb, dass auf Bundesebene ein Finanzierungsgefäss geschaffen wird, welches auch die Mitfinanzierung der Velowege ausserhalb der Agglomerationen ermöglicht. Ansonsten findet eine Ungleichbehandlung von städtischen und ländlichen Räumen statt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

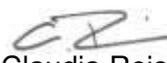
Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet

c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenetze
3003 Bern

Per E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 24. August 2020

Vernehmlassung zum Entwurf Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz); Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1'600 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen bestens.

Generelle Bemerkungen

Der Bundesrat setzt mit dem neuen Veloweggesetz den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) um, wie derselbe von Volk und Ständer am 23. September 2018 angenommen worden ist. Dabei stehen die Förderung des Veloverkehrs und die Gewährleistung des sicheren Velofahrens im Vordergrund. Beides sind Ziele, welche vom SGV grundsätzlich unterstützt werden können. Die konkrete Umsetzung mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf zeigt nun allerdings aus kommunaler Sicht verschiedene ernstzunehmende Problemfelder auf. Neben planerischen sind da auch finanzielle Fragen vorhanden, welche bis und mit dem parlamentarischen Prozess beantwortet werden müssen, will man eine möglichst zeitnahe und effektive Umsetzung der Ziele erreichen. Ob dies mit dem im vorliegenden Gesetz gewählten generellen Planungsansatz per Verpflichtung erreicht werden kann, bleibt anzuzweifeln. Dazu gehört auch das Finanzierungsprinzip, welche den Bund fast gänzlich entlastet. Der SGV vertritt die Haltung, dass wenn sich der Bund finanziell stärker verpflichten würde, schneller konkrete Bauprojekte umgesetzt werden könnten. Andererseits müssen zuerst über die planerischen Vorgaben im Richtplan bis hin zu den kommunalen Zonen- und Nutzungsplänen Grundlagen geschaffen werden, welche bis zu fünfzehn Jahren und mehr Zeit in Anspruch nehmen können. Das entspricht den in der Schweiz realen planerischen Gegebenheiten. Will man eine schnelle Umsetzung per hohen Ziele, muss dies unbedingt in Betracht gezogen werden.

Der Entwurf des neuen Veloweggesetzes zeigt auch, dass die inhaltliche und systematische Anlehnung an das vorhandene Fuss- und Wanderweggesetz systematisch an seine Grenzen stösst. Velowege sind mitnichter mit Fuss- und Wanderwegen zu vergleichen, haben ganz anderen bau- und sicherheitstechnische Voraussetzungen und Ansprüche zu erfüllen. Zudem bewegen sich die Investitionen für die betroffenen Staatsebene (insbesondere die Gemeinden) in einem ganz anderen Ausmass. Und die politische Gefasstheit ist ebenfalls eine völlig andere. Dies muss nach Vorlieger des aktuellen Entwurfs kritisch festgestellt werden.

Diese kritische Grundhaltung dem neuen Veloweggesetz gegenüber ändert nichts am grundlegenden Willen, sich als kommunale Ebene an einem sicheren und zusammenhängenden Velowegnetz in der Schweiz zu beteiligen. Um ein solches relativ zeitnah erschaffen zu können. Benötigt es aus Sicht des SGV noch verschiedene grundsätzliche Anpassungen. Zwei erwähnen wir im nachfolgenden Teil.

Spezifische Bemerkungen

Zu Art. 18, Frist für die Erstellung der Pläne

Die Verpflichtung zur Umsetzung der planerischer Vorgaben innert fünf Jahren kommt für viele Gemeinden in der Schweiz zur Unzeit, zudem ist die Zeitspanne viel zu kurz bemessen. Auch entspricht sie nicht der Vollzugsrealität. Die Umsetzung der Raumplanungsgesetzesrevision (RPG II) ist noch im vollen Gange. Im Moment werden die neuen planerischen Vorgaben auf Gemeindeebene transponiert. Das fordert die Gemeinden sehr. Sämtliche neue zusätzliche Vorgaben, wie etwa solche mit dem neuen Veloweggesetz, werden zu einem späteren Zeitpunkt den Weg in die kommunalen Planungsgrundlagen finden. Das kann und wird mehr als zehn, realistischerweise fünfzehn Jahre dauern. Solches ergibt sich aus den praktischen, ordentlicher Planungsabläufen. Deshalb fordert der SGV, Art. 18 EWVG wie folgt anzupassen:

Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne

1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 ~~innert fünf~~ **spätestens bis in fünfzehn** Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.

Finanzierung:

Aus Sicht des SGV ist die bewusst gewählte zurückhaltende und passive Rolle des Bundes, was die finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Erstellung eines nationalen Velowegnetzes angeht, zu beanstanden. Es wird an den Kantonen und vor allem auch an den Gemeinden sein, die neue Veloinfrastruktur zu errichten, zu unterhalten und zu finanzieren. Die tatsächliche Verantwortung des Bundes wird mit dem vorliegenden Gesetz an die nächst folgenden Staatsebenen Kantone und Gemeinden delegiert. Der SGV wird sich in den anstehenden politischen Prozessen kraft seiner Funktion und seines Auftrags dafür einsetzen, dass nicht nur die Kommunen, sondern auch der Bund in die finanzielle Verantwortung miteinbezogen werden soll. Im Vordergrund steht die Idee, dass bereits vorhandene Finanzierungsquellen zur Errichtung von Velowegen einzubeziehen sind, so etwa über die Agglomerationsprojekte oder über den Bau von National- und Kantonsstrassen (entlang der beiden Strassentypen). Es geht nicht um eine totale Abwerdung der Gemeinden vor der Finanzierung, sondern um eine bessere Lastenverteilung unter den drei Staatsebenen.

Neben diesen Bemerkungen beantworten wir nachfolgenden den von Ihnen mitgelieferten Fragebogen und zwar wie folgt:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die Planungspflicht ist von der Systematik her grundsätzlich ein probates Mittel, die Ziele des Veloweggesetzes umzusetzen. Der SGV zweifelt jedoch an der Effektivität des Instruments, weil eine realistische Umsetzung von Projekten auf der Basis von ordentlicher Planungsgrundlagen frühestens ab zehn Jahren erfolgen wird. Über eine andere Art der Finanzierung (finanzielle Unterstützung im Rahmen von speziellen Projekten) könnte hier eine raschere Umsetzung erreicht werden. Als SGV würden wir eine solche bevorzugen. Eine Planungspflicht können ausserdem wir vor allem dann akzeptieren, wenn die Umsetzung gemäss Art. 18 EWVG auf fünfzehn Jahre erweitert werden wird.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Für den SGV ist es entscheidend, dass die Autonomie der Gemeinden gewahrt werden kann. Das betrifft insbesondere auch die Gestaltungsfreiheit und Handlungsspielraum in verschiedenen Politikbereichen. Bei den Planungsgrundsätzen sehen wir diesen in Art. 6 Bst. c bedrängt. Es ist entscheidend wichtig, dass eine getrennte Verkehrsführung nur dort erfolgen kann, wo sie auch faktisch möglich und realisierbar ist. Eine prinzipielle Trennung ist ausgeschlossen, weil nicht umsetzbar. Art. 6 Bst. betrachten wir rechtlich nicht umsetzbar, da die Begrifflichkeiten «attraktiv» und «hohe Erholungsqualität» rechtlich schwer fassbar sind.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Unter den in Art. 9 Abs. 3 und 4 formulierten Bedingungen kann der Ersatzpflicht wie vorliegend zugestimmt werden. Wichtig dabei bleibt die grundsätzliche Kompetenzzuordnung an die Kantone und der damit verbundene Handlungsspielraum in den kantonalen Gesetzgebungen.

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, der Bund sollte dies tun. Im Speziellen verweisen wir auf die Ausführungen unter «Spezielle Bemerkungen» bezüglich einer anderen Rolle für den Bund bei der Finanzierung und bei der Projektführung.

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?

Wenn sich die Unterstützung auf eine Finanzierung von spezifischen Instrumenten und Initiativen beschränkt, kann der SGV diesem Passus zustimmen. Grundsätzlich soll aber gelten, dass jene Staatsebene zu informieren hat, welche in der Verantwortung steht. Es ist nicht nötig, dass der Bund den Gemeinden sagt, was und wie sie etwas tun sollen. Diese Kommunikationskompetenz hat jede Gemeinde für sich selbst.

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?

Die Präzisierung ist nachvollziehbar und unumstritten.

7. Velowege entlang von Eisenbahnlinien

Aus Sicht des SGV ist zu prüfen, ob im Veloweggesetz ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden soll, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist zwingend mit Bundesgeldern sicherzustellen.

Mit der Aufnahme eines solchen Zusatzes würden sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Velowege, insbesondere Veloschnellstrecken, entlang

von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden können.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gemeindeverband

Präsident

Direktor



Thomas Cerniavin
Ständerat



Christoph Niederberger

Kopie an: Schweizerischer Städteverband / Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz/ Cycla.



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 9. September 2020

Vernehmlassung Veloweggesetz

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zu Ihrem Vorschlag für ein Bundesgesetz über Velowege Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Schweizerische Städteverband begrüsst es, dass der Velo-Verfassungsartikel mit einem eigenständigen Gesetz umgesetzt werden soll, das sich grundsätzlich am Gesetz über die Fuss- und Wanderwege von 1985 orientiert. Dadurch setzt der Bund den Rahmen, bietet Unterstützung, unter anderem mit Handlungsanleitungen, und er verpflichtet die Kantone und Gemeinden darauf, taugliche Netze für den Alltags- und Freizeitverkehr zu definieren und zu realisieren.

Die Städte verstehen das Velo neben dem Fussverkehr und dem öffentlichen Verkehr als eine der tragenden Säule einer Mobilität, die durch ihre Umweltfreundlichkeit dem Klimawandel entgegenwirkt und durch den geringen Platzbedarf dem häuslichen Umgang mit dem Boden sowie der immer höheren Dichte von Bauten und Menschen in den Stadtregionen unseres Landes Rechnung trägt.

Wir gehen mit Ihnen einig, dass der Veloverkehr Trümpfe im Ärmel hat, die er zwischen Stadtzentren, Quartieren und den umliegenden Gemeinden der Kernagglomerationen noch viel besser ausspielen kann als heute, wenn seine Infrastrukturen einladend und sicher gestaltet werden. Ebenso sind wir wie Sie der Auffassung, dass E-Bikes das distanzmässige Potenzial des Velos erheblich vergrössern: In Metropolregionen liegen grössere, mittlere und kleine Zentren oft rund 25 Kilometer auseinander. Auch als Verbindung zwischen ihnen kann das Velo künftig eine bedeutende Rolle spielen.

Vor allem aber teilen wir auch die Einschätzung, dass einladende und sichere Verkehrsflächen für Velo die Voraussetzung für eine noch bedeutendere Rolle dieses Fortbewegungsmittels sind: Verkehrsflächen, die auf das Velo zugeschnitten sind, nicht irgendwo abrupt enden und dort Gefahrenquellen bergen, sondern in Summe ein stimmiges Netz von Routen bilden, welche die verschiedenen Pole in den Städten und Agglomerationen möglichst direkt miteinander verbinden. Entscheidende Voraussetzung dafür ist die von Ihnen vorgesehene Planungspflicht, die wir unterstützen. Sie ist ein Schlüsselement, welches das Velo zu einem ernst genommenen Verkehrsmittel macht.

Die Städte als baulich immer stärker verdichtete Räume sind jedoch nur in seltenen Fällen in der Lage, innerorts die Flächen für den Verkehr zu erweitern. Das heisst, es gibt in den Städten grundsätzlich zwei Möglichkeiten, um das vorgesehene Gesetz zu vollziehen: zum einen die Anlage von exklusiv dem Velo vorbehaltenen durchgehenden, direkten und sicheren Velorouten auf Flächen, die heute primär oder ausschliesslich dem weniger flächeneffizienten motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Zum anderen sind dort, wo sich Velos und motorisierter Individualverkehr den knappen Verkehrsraum weiterhin teilen müssen, die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass Velofahrende die Chance haben, sich auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsteilnehmenden und dadurch sicher zu bewegen. Ein Schlüssel dazu ist die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf den betroffenen Strassen.

Sosehr der Städteverband mit der Stossrichtung des neuen Gesetzes einverstanden ist, sosehr ist er der Auffassung, dass sein Name in der deutschsprachigen Version zu revidieren ist. Der Städteverband schlägt vor, den Erlass ungeachtet des Begriffs Velowege in der Bundesverfassung als Veloroutengesetz zu bezeichnen und dementsprechend den Begriff Velowege im Erlass durch Velorouten zu ersetzen. Der funktionale Begriff Veloweg läuft Gefahr, mit der spezifischen Infrastruktur des Radwegs – gemäss Art. 3 Abs. 2 eine der verschiedenen möglichen technischen Umsetzungen von Velorouten – verwechselt zu werden, was bei den französischen und italienischen Terminologien nicht der Fall ist. Der Zielsetzung des Gesetzes wird der Begriff Veloroute im selben Masse gerecht wie jener des Velowegs: Es geht darum, sicherzustellen, dass für Velofahrende ein Netz von durchgehenden Routen geschaffen wird, auf denen sie sich sicher fortbewegen können. Alltagsrouten sind zudem so zu gestalten, dass ein zügiges Vorwärtkommen möglich ist.

Konkrete Anliegen

Anpassungsbedarf sehen wir vor allem bei den folgenden Punkten, die entweder im Veloweggesetz oder in anderen Erlassen anzupassen sind:

Wir knüpfen erstens an unsere einleitenden Ausführungen an. Um den Städten die Möglichkeit zu geben, dem Ziel durchgehender, direkter und sicherer Velorouten innerorts auch dann entsprechen zu können, wenn eine Trennung von Velo- und Autoverkehr aus Platzgründen nicht möglich ist, schlagen wir die Ergänzung von Art. 6 lit. d. um einen Passus vor, der in diesen Fällen Rahmenbedingungen verlangt, die es Velofahrenden ermöglichen, sich mit dem motorisierten Individualverkehr auf Augenhöhe zu bewegen. In dieselbe Richtung zielt unsere Forderung zu Art. 9 lit. c. Dieser ist in der vorliegenden Form dazu angetan, Velofahrende a priori von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen zu verdrängen. Gerade innerorts, wo die Platzverhältnisse beengt sind, ist dies oft nicht möglich. Dann bietet sich dafür als Alternative die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen an. Dadurch können sich Velofahrende besser und sicher in den Gesamtverkehr einfügen. Wir schlagen deshalb eine andere Formulierung dieser Passage vor.

Und zweitens fordern wir vom Bund, dass er sein finanzielles Engagement zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs verstärkt. Dabei geht es auch um Aufenthaltsräume für zu Fuss Gehende und um Abstellplätze für Velos. Auch gute Velorouten sind letztlich nur so attraktiv wie die Abstellplätze am Ausgangs- und Zielpunkt der Fahrten. Und beim Zufussgehen sind das Ambiente und Räume zum Verweilen wesentliche Faktoren. Der Städteverband schlägt deshalb vor, den Anteil der Mittel aus dem Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zu erhöhen, die gemäss Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) für die Agglomerationsprogramme reserviert sind – zum Beispiel von heute 9 bis 12 Prozent (durchschnittlich 10,5 Prozent) auf 12 bis 15 Prozent (durchschnittlich 13,5 Prozent). Statt jährlich 390 Millionen könnten damit rund 500 Millionen für Agglomerationsprogramme eingesetzt werden. Den Agglomerationen stünden dadurch zusätzliche Mittel für substantielle Investitionen in die Fuss- und Veloinfrastruktur zur Verfügung, die in den Kontext der auf eine kohärente Entwicklung von Siedlung und Mobilität abzielenden Agglomerationsprogramme eingebunden wären. Diese Mittelverschiebung trüge auch der Tatsache Rechnung, dass, wie bereits ausgeführt, das Velo durch seine Elektrifizierung auch auf mittlere Distanzen zu einer Alternative für das Auto wird, wodurch sich wiederum die Nationalstrassen entlasten lassen.

Anträge

Konkret beantragen wir:

- ▶ In der deutschsprachigen Version den Begriff Veloweggesetz durch Veloroutengesetz zu ersetzen. Entsprechend sind auch die Begriffe Veloweg/e bzw. Velowegnetz/e im gesamten Erlass durch Veloroute/n bzw. Veloroutennetz/e (Art. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17) zu ersetzen.
- ▶ **Art. 6 lit. d.:** ((Die für Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass...)) die Velorouten einen homogenen Ausbaustandard aufweisen. In Bereichen, in denen Velorouten innerorts auf denselben Verkehrsflächen geführt werden wie der motorisierte Individualverkehr, kann die Sicherheit durch eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gewährleistet werden.
- ▶ **Art. 6 lit. e.:** Die im erläuternden Bericht angeführte Konkretisierung von Art. 6 lit. e ist in den Verordnungen zu überdenken, die aus dem Gesetz abgeleitet werden: Für Freizeit-Veloroutennetze sind nicht zwingend befestigte Oberflächen vorzusehen.
- ▶ **Art. 9 lit. c.:** ((Velorouten sind insbesondere zu ersetzen *bzw. zu verlegen*, wenn)) sich ihre Sicherheit auf stark oder schnell befahrenen Strecken infolge Platzmangel nicht mit anderen Mitteln herstellen lässt, zum Beispiel mit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf den betroffenen Strassenabschnitten innerorts auf 30 km/h.
- ▶ Sowie folgende ergänzende Änderung von **Art. 17 f des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)**: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Mass-

nahmen zur Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen **12 bis 15 Prozent** der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident



Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin



Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Antworten zum Fragebogen

Aus Gründen der Einfachheit verwendet der SSV trotz seines Vorschlags, den neuen Erlass als Veloroutengesetz zu bezeichnen, hier die Terminologie der Vernehmlassungsvorlage (Veloweggesetz).

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Dadurch wird die notwendige (Behörden-)Verbindlichkeit geschaffen. Diese Einschätzung entspricht der Mehrheit der Städte. Einzelne Städte sind der Auffassung, es gelte die rechtliche Durchsetzbarkeit einer lückenlosen Planungspflicht sicherzustellen und im Gegenzug Voraussetzungen zu definieren, unter denen Abweichungen von den Plänen möglich sind. Die gesamte Bandbreite der Einschätzungen reicht von jener, die Planungspflicht müsse auch Veloabstellanlagen einschliessen, über den Wunsch, die Planungspflicht möge künftig nicht temporären Versuchen für alternative Verkehrsführungen im Wege stehen, bis zur Forderung, sich dabei an der weicheren Formulierung im Fuss- und Wanderweggesetz zu orientieren.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Grundsätzlich ja. Wir sind ergänzend der Auffassung, dass in Bereichen, in denen Velowege innerorts aus Platzgründen auf denselben Verkehrsflächen geführt werden wie der motorisierte Individualverkehr, die Sicherheit auch durch eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gewährleistet werden kann. Einzelne Städte würden eine Präzisierung in dem Sinne begrüssen, dass die Velorouten von einer möglichst grossen Anzahl von Velofahrenden, namentlich auch von weniger geübten Personen wie z. B. Kindern und Jugendlichen, sicher und komfortabel befahren werden können.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich ja. Wir sind aber der Meinung, es ist zu vermeiden, dass dieser Artikel zu einem Freipass werden kann, um Velofahrer a priori von stark befahrenen Strassen innerorts zu verdrängen. Deshalb postulieren wir für diese Bestimmung den Vorbehalt, dass die Ersatzpflicht dann nicht gilt, wenn sich die Sicherheit für Velofahrer auf stark befahrenen Strassen innerorts mit anderen Mitteln, zum Beispiel mit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, herstellen lässt.



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, wenn der Bund das tut, ist das ein Zeichen für die anderen Staatsebenen, es ihm gleichzutun. Unklar ist allerdings, was «mit hoher Qualität» gemeint ist. Der Städteverband geht davon aus, dass sich dieser Begriff auf die Qualitätsziele in Art 6. Veloweggesetz bezieht. Einige Städte postulieren, dass der Bund auch seine Unternehmen, insbesondere die SBB und die Post, darauf verpflichten sollte, auf ihren Arealen und bei ihren publikumsintensiven Anlagen den Grundsätzen des neuen Gesetzes zu entsprechen und dort das Velo auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informieren und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

Ja, das bietet Gewähr für eine Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit der Information in der ganzen Schweiz.

6. Präzisierung von Art. 6 h NSG

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 h des Bundesgesetzes über die 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, diese Präzisierung stellt sicher, dass der Fuss- und Veloverkehr hier in die Gestaltung des Verkehrsraums einbezogen wird.



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern
aemterkonsultation@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Bundesgesetz über Velowege: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung über das Bundesgesetz über Velowege.

Der schweizerische Verband der Bürgergemeinden und Korporationen (SVBK) vertritt die Interessen der 15 Kantonalverbände, mit den rund 1'650 öffentlich-rechtlichen Bürgergemeinden und Korporationen in der Schweiz. Als Eigentümer von Landwirtschaftsland und Wald sind die Bürgergemeinden unmittelbar betroffen. Rund zwei Drittel des Schweizer Waldes sind im Besitz der Bürgergemeinden und Korporationen. Velowege führen oft durch landwirtschaftlichen und forstlichen Grundbesitz.

Wir sind deshalb überrascht, dass wir als direktbetroffener Verband nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen wurden.

Inhalt

Velowege helfen, die Mobilität zu bewältigen. Sie tragen zu einer Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs bei und helfen, Unfälle zu vermeiden. Das Bundesgesetz über Velowege führt den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung auf Gesetzesstufe aus. Es umschreibt im Sinne einer schlanken Grundsatzgesetzgebung die Begriffe als auch die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze sowie die Aufgaben des Bundes und der Kantone. Der Bund übernimmt Aufgaben im Bereich der Vollzugsunterstützung sowie der Koordination und Information. Die Kantone werden verpflichtet, Velowegnetze zu planen. Das neue Bundesgesetz lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das bewährte Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) vom 4. Oktober 1985 an. Das FWG wird soweit es der ergänzte Verfassungsartikel 88 BV erfordert, angepasst.

Stellungnahme

Der SVBK begrüsst die Bemühungen, den Veloverkehr und das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln. Der SVBK unterstützt deshalb Massnahmen, welche den Langsamverkehr unterstützen und die Verkehrssicherheit verbessern. Das der Langsamverkehr zunehmend wichtiger wird, zeigen auch die Zahlen des Bundes, welche von einer Erhöhung bis 2040 um 32 % ausgehen. Die deutliche Annahme des Bundesbeschlusses am 23. September 2018 mit 73.6 % und sämtlichen Ständen verdeutlichen

auch den grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Durch die Coronakrise haben das Velo aber auch das E-Bike als Verkehrsmittel weiter an Akzeptanz gewonnen.

Insofern hat der SVBK keine Differenzen mit dem vorliegenden Bundesbeschluss. Jedoch sehen wir in der konkreten Umsetzung im Bundesgesetz über die Velowege zahlreiche Probleme und Herausforderungen. Die Ausführungsgesetzgebung mit 20 Artikeln geht weit über die im Beschluss festgehaltenen Ziele hinaus. Die Rahmengesetzgebung überlässt die Umsetzung primär den Kantonen. Ein grosser Teil des Langsamverkehrs entfällt ohnehin auf die Städte und Agglomerationen. Zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen werden bereits heute durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) unterstützt.

1. Ungenügende Berücksichtigung der Grund- und Waldeigentümer

Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche neue Velowege durch den Wald und über Wald- und Feldwege führen. Es ist deshalb unverständlich, dass die Grund- und Waldeigentümer im vorliegenden Bundesgesetz kaum oder gar nicht berücksichtigt werden. Einzig Artikel 11 sieht eine unverbindliche Rücksichtnahme der Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten vor.

Die Planung des Fahrradnetzes soll möglichst auf bestehenden Wegen und keinesfalls auf Kosten des Waldes oder landwirtschaftlicher Nutzflächen erfolgen. Für uns ist es zentral, dass die Bürgergemeinden und Korporationen bei der Festlegung von Velorouten, bei Ausbauten von bestehenden Velowegen sowie bei der Platzierung von jeglichen Signalisationselementen als Grundeigentümerinnen von Beginn an mit einbezogen werden.

Für den SVBK ist es zudem unverständlich, dass das Verbandsbeschwerderecht nur den Gemeinden sowie Organisationen vorbehalten ist, welche die Anliegen des Veloverkehrs statutarisch festgehalten haben. Wir fordern, dass das Verbandsbeschwerderecht ausdrücklich auch auf die direkt betroffenen Kreise wie die Grund- und Waldeigentümer erweitert werden.

Für die Abklärungen und Planungsarbeiten sollen die betroffenen Grund- und Waldeigentümer (bspw. Bürgergemeinden und Korporationen) für ihren Aufwand mit Unterstützungsbeiträgen entschädigt werden. Artikel 15 sieht eine Unterstützung für private Fachorganisationen vor. Der SVBK lehnt eine solche Entschädigung ab, wenn die betroffenen Grund- und Waldeigentümer für ihre Arbeiten nicht entschädigt werden.

2. Ungeregelte Unterhaltspflicht der Waldeigentümer (Festlegung Werkeigentümer)

Der Radwegunterhalt ist klar zu regeln und der Waldeigentümer ist explizit und klar von jeglicher Unterhaltspflicht entlang der Radwege zu befreien. Mit dem vorliegenden Bundesgesetz werden unweigerlich neue Lasten auf die Wald- und Grundeigentümer zukommen, welche wohl kaum kompensiert werden. Gemäss Artikel 8 sind der Unterhalt und die Sicherstellung der freien Befahrbarkeit Aufgaben, welche den Waldeigentümern als Werkeigentümer dieser Infrastrukturen übertragen werden können. Der SVBK fordert deshalb, dass bei allen offiziell ausgeschiedenen Velowegen das zuständige Gemeinwesen als Werkeigentümer gemäss Artikel 58 OR festgelegt

werden. Damit wäre auch der Unterhalt und die werkseitige Haftung durch den Ersteller und nicht durch den Waldeigentümer geregelt.

Wege im Wald haben unserer Meinung nach, den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft zu genügen. Weitergehende Bedürfnisse sind immer durch die Besteller zu planen und zu finanzieren (Schlaglöcher, Pfützen usw.). Hinzu kommt, dass bei forstwirtschaftlichen Arbeiten diese Routen zusätzlich gesperrt werden müssen. Radwege dürfen nicht zu grossen Nutzungsbeschränkungen für die Wald- und Forstwirtschaft führen. Auch allfällige Signalisationen von Umleitungen müssen zwingend Sache der Betreiber des Velowegnetzes sein.

Durch Unterhaltsregelungen der Kantone müssen gewisse Grundeigentümer mit zusätzlichen Mehrkosten und Bewirtschaftungseinschränkungen bei der Festlegung von kommunalen Velorouten im Wald rechnen (z. B. vorsorgliche Waldpflege und Freihaltung Lichtraumprofil). Deshalb ist auszuschliessen, dass die Grundeigentümerin z. B. bei Waldstrassen und Flurwegen zu einem Ausbau und zu einem vermehrten bzw. erhöhten Unterhalt verpflichtet werden kann.

3. Ungenügende Rücksichtnahme auf Umwelt und Natur

In der Vorlage werden der rücksichtsvolle Umgang und die Rücksichtnahme auf Natur und Umwelt generell vermisst. Velowege führen zu vermehrtem Besucheraufkommen auf den Wald- und Flurwegen. Dies führt – gerade im Wald – zu einer Störung des Lebensraumes und des Ökosystems. Vor allem in der Nähe von Velorouten, die durch das Landwirtschaftsland führen, wird auch eine Zunahme des Litterings festgestellt. Wir fordern Sie auf, sich Gedanken zu machen, wie Littering vermieden werden kann. Es kann nicht sein, dass entlang der Velowege, Abfälle einfach ins Landwirtschaftsland und in den Wald geworfen werden. Diesbezüglich fordern wir, die notwendigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, dass allfällige Schäden und Beeinträchtigungen (bspw. Abfall) für die Wald- und Grundeigentümer entschädigt werden. Dazu gehört auch die Beseitigung von eingeschleppten invasiven Neophyten entlang der Velowege.

4. Ungeklärte Haftungsfragen

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Frage der Haftung. Waldeigentümer sollen nicht haftungsrechtlich belangt werden können, wenn Bäume Schäden an Velowegen oder deren Nutzerinnen oder Nutzer verursachen. Grundeigentümer sind auch bei Haftpflichtforderungen, die sich aus der Aufnahme in kantonalen Sachplänen ergeben, schadlos zu halten.

5. Fehlender Einbezug der E-Bikes

Das Bundesgesetz trägt zudem E-Bikes und E-Mountainbikes zu wenig Rechnung. Der Trend der E-Bikes wird jedoch anhalten. Heute ist das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen verboten, d. h. schnelle E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h dürfen darauf nicht fahren (oder nur mit abgestelltem Motor, was in der Praxis nicht durchsetzbar ist). Es fragt sich auch, ob dies zu Veränderungen führt, beispielsweise durch die Umsetzung der Strassenverkehrsvorschriften, was die Bewirtschaftung weiter einschränken würde. Zudem können Kantone mit der Bezeichnung einer Waldstrasse als Vorrangroute für E-Bikes definitive Rodungen verordnen, da der Hauptzweck der Erschliessung ändert. Dies gilt es wann immer möglich zu vermeiden.

6. Berücksichtigung der Bürgergemeinden und Korporationen als öffentlich-rechtliche Körperschaften

Während des Abstimmungskampfes zum Bundesbeschluss hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass der Bund die Gemeinden, die Kantone und auch private Akteure beim Ausbau und Unterhalt von Velowegen unterstützen kann. Die Velowege wurden diesbezüglich Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt. Wir erwarten hier, dass der Bund auch die öffentlich-rechtlichen Bürgergemeinden und Korporationen berücksichtigen kann.

Der SVBK lehnt die vorliegende Vorlage aus all den obengenannten Gründen entschieden ab und fordert den Bund zur Überarbeitung der Gesetzesvorlage auf. Dem Bundesgesetz über die Velowege kann erst zugestimmt werden, wenn die Anliegen der Grund- und Waldeigentümer entsprechend berücksichtigt werden und insbesondere die Haftungsfragen geklärt sind.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Den beantworteten Fragebogen finden sie auf den nachfolgenden Seiten. Bei Fragen steht Ihnen unser Geschäftsführer Elias Maier (elias.maier@bgbern.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband der Schweizerischen Bürgergemeinden und Korporationen



Georges Schmid
Präsident



Elias Maier
Geschäftsführer

Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

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

Nein. In der vorliegenden Fassung lehnen wir eine Planungspflicht in behördenverbindlichen Plänen entschieden ab. Zum einen sollen die Kantone eine gewisse Flexibilität erhalten, zum andern müssen Grund- und Waldeigentümer zwingend in den Planungsprozess miteinbezogen werden.

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

Die Planungsgrundsätze können grundsätzlich unterstützt werden. Jedoch sind die qualitativen Begrifflichkeiten unklar definiert und es handelt sich um unbestimmte Rechtsbegriffe.

Dass die Netze zusammenhängend sein sollen, ist aus unserer Sicht selbstverständlich. Dazu gehören auch möglichst direkte Routen, sofern sie auf bestehenden Wegen erfolgen. Das Ziel „direkt“ darf jedoch nicht dazu führen, dass neue Wege bestimmt werden, ohne den Grund- und Waldeigentümer zu berücksichtigen.

Die Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Aspekt, welcher der SVBK explizit unterstützt. Jedoch muss hier zwingend die in Punkt 4 beschriebene Haftungsfrage geklärt werden. In diesem Punkt sollen auch die E-Bikes besser berücksichtigt werden.

Das Ziel der Homogenität lehnen wir jedoch ab. Zwar sind gewisse Standards begrüssenswert. Jedoch müssen regionale Gegebenheiten zwingend berücksichtigt werden.

Die Begrifflichkeit „attraktiv“ lässt einen grossen Umsetzungsspielraum. Dieser Begriff muss im Verordnungstext klar definiert und geregelt werden. Auch für Aufwertungsmassnahmen bei bestehenden Velowegen sind die Grund- und Waldeigentümer zwingend von Beginn weg zu berücksichtigen (Fahrnisbauten, Signaletik etc).

Zusätzlich fordern wir, dass auch ein Qualitätsziel im Bereich der Umwelt, Natur und Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.

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

Nein, eine *allgemeine* Ersatzpflicht lehnen wir entschieden ab. Sie führt dazu, dass Alternativrouten erstellt werden, welche allenfalls auch nicht den obengenannten Qualitätskriterien entsprechen. Diesbezüglich sind auch Kosten-/Nutzen-Faktoren zu berücksichtigen. Selbstverständlich sollen, wenn möglich und sinnvoll realisierbar Ersatzwege realisiert werden.

Auch bei der Ersatzpflicht sind die Wald- und Grundeigentümer zwingend zu berücksichtigen. Auch die Kantone sollen in der Umsetzung einen grösseren Spielraum erhalten als nur die erwähnte Ausnahmepflicht. Die Ersatzpflicht ist unmittelbar mit der Planungspflicht gemäss Artikel 5 verbunden.

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, der SVBK unterstützt, dass nationale Velowege über einen entsprechenden Ausbaustandard verfügen. Sie dienen insbesondere dem Freizeitverkehr. Dies ist auch für den Tourismus attraktiv.

Jedoch weisen wir darauf hin, dass der Bund auch für die entsprechenden Kosten für den Unterhalt aufkommen muss. Der Bau in hoher Qualität darf nicht dazu führen, dass bestehende Wege in Wäldern oder in der Landwirtschaftsflächen verbreitert werden und damit zu Rodungen oder Verbrauch des Kulturlandes führen. Im Weiteren muss auch die Anbindung der nationalen Wege an das kantonale und kommunale Netz koordiniert und gewährleistet sein.

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, sie war auch Teil des direkten Gegenentwurfs, welches dem Volk unterbreitet wurde. Der SVBK kann einer umfassenden Information nur zustimmen, wenn die erwähnten Haftungsfragen in Punkt 4 geklärt sind. In der Information sind auch die Anliegen der Natur (Littering, Wildruhe zonen etc.) festzuhalten. Die Information des Bundes soll insbesondere in Form der zur Verfügung gestellten Geodaten von Swisstopo erfolgen. Auch das verfassungsrechtlich verankerte Subsidiaritätsprinzip, gilt es zu beachten. Der Hauptfokus der Information liegt bei den Kantonen. Die Unterstützung der Kantone wird begrüsst.

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, diese Präzisierung führt zu einer abschliessenden Klärung und damit zur wichtigen Rechtssicherheit.

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Paudex, le 21 août 2020

Loi fédérale sur les voies cyclables / disposition d'exécution relative au nouvel article 88 de la Constitution fédérale (article 88 Cst)

Modifications partielles de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, ainsi que de la loi fédérale sur les routes nationales

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 13.05.2020 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti, prise de position qui comprend - au point 4. de la présente - nos réponses au questionnaire annexé à la consultation.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la consultation

Nous relevons, comme le Conseil fédéral, que le peuple et les cantons ont approuvé, le 23.09.2018, sous la forme d'une reformulation de l'article 88 de la Constitution fédérale, le contre-projet direct relatif à l'initiative populaire fédérale «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et des sentiers pédestres (initiative vélo)», retirée le 21.03.2018. De ce fait, les voies cyclables (qui peuvent être des bandes cyclables, des pistes cyclables ou des autoroutes cyclables, catégories à ne pas confondre entre elles), doivent être assimilées aux chemins et sentiers pédestres, ni plus ni moins.

Par ailleurs, la Confédération peut et non doit (selon le texte de l'alinéa 2 de l'article 88 Cst reformulé) soutenir les cantons (et les communes) lors de la planification, de l'aménagement et de la conservation des réseaux de voies cyclables, ainsi que lors de la fourniture d'informations en la matière. Ce faisant, la Confédération respecte les compétences des cantons (toujours selon le texte de l'alinéa 2 de l'article 88 Cst reformulé).

En ce sens, le présent projet de loi fédérale sur les voies cyclables permet au Conseil fédéral de soumettre à la discussion la disposition d'exécution de l'article 88 de la Constitution fédérale, intitulé désormais «Chemins et sentiers pédestres et voies cyclables».

2. Remarques générales

a) Usage croissant du vélo à relativiser, désaffection pour les transports publics, non pour la voiture

Le Centre Patronal soutient depuis des années la comodalité, à savoir le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources. Lors de la consultation de fin 2016 relative à l'ébauche d'un contre-projet direct à l'initiative vélo, nous avons donc salué les diverses actions existantes, qu'elles soient publiques ou privées, qui encourageaient déjà la pratique de la mobilité douce.

Cela posé, nous avons souligné que la mobilité douce, qui comprend non seulement le vélo mais aussi la marche à pied, n'absorberait, d'ici 2040 (selon les perspectives d'évolution du transport publiées à ce jour par le DETEC), que 2% des prestations du transport de personnes pour la part « vélo », contre près de 70% pour le trafic individuel motorisé (voitures).

Depuis lors, nous avons souligné, dans notre récente réponse de fin juillet 2020 à la consultation sur le soutien des transports publics et du fret ferroviaire, que nous nous attendons à ce que la demande de transports publics ne se normalise que lentement et ne retrouve pas le niveau d'avant la crise COVID-19 avant un certain laps de temps. Nous doutons par ailleurs que la croissance de plus de 50% du trafic voyageurs sur les transports publics, croissance escomptée dans le scénario de référence des *Perspectives d'évolution du transport 2040* du DETEC, soit encore réaliste, alors que des pandémies telles que celle du COVID-19 pourraient se multiplier.

En ce sens, nous nous devons de relever, sur la base du dossier de presse du 10.06.2020 de la Municipalité de Lausanne, dossier relatif à la mobilité post semi-confinement COVID-19 en ville de Lausanne, 5^e ville de Suisse, que la pratique tout juste croissante du vélo compte peu par rapport à la désaffection pour les transports publics et le retour « à la normale », voire même l'augmentation du trafic individuel motorisé.

En tous les cas, nous insistons sur la publication régulière de données relatives à la demande réelle de prestations de transports, ainsi que sur la nécessité d'adapter en conséquence la planification des infrastructures de tous les modes et moyens de transport, sans tabou ou œillères idéologiques.

b) Respect du principe d'une hiérarchie du réseau routier

La plupart des politiques de mobilité conduites par les collectivités publiques en Suisse visent à reporter le trafic routier (individuel) motorisé des centres-villes sur le réseau routier principal et, plus particulièrement, sur le réseau autoroutier. De ce fait, la définition et le respect d'une hiérarchie du réseau routier sont indispensables.

Le développement de voies cyclables ne doit donc pas aboutir à une réduction notable de la capacité des routes principales et du réseau routier principal urbain, raison pour laquelle nous avons pu admettre que le canton de Vaud « dessine », à l'été 2020, des bandes cyclables sur 100 kilomètres de routes cantonales. En effet, des bandes cyclables sont, au sens de l'article 74, alinéa 5 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues, lignes que les autres usagers de la route (automobilistes, bus, car postaux), peuvent franchir s'ils ne gênent pas le trafic des cyclistes.

A fortiori, nous nous opposons totalement à toute « dérive » qui consisterait à empêcher, au moyen de la réalisation d'« autoroutes cyclables », l'élargissement des tronçons autoroutiers surchargés, travaux financés au titre du fonds FORTA.

Nous précisons donc d'emblée que la réalisation éventuelle d'autoroutes cyclables le long de certains tronçons autoroutiers ne devra en aucun cas se faire au détriment de l'élargissement des tronçons identifiés comme surchargés par la Confédération, notamment dans le cadre des différentes étapes d'aménagement du Programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales (autoroutes).

3. Remarques détaillées sur le projet de loi sur les voies cyclables (ci-après, le projet de loi) et, cas échéant, par analogie, sur le projet de la modification de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

Outre nos réponses au questionnaire annexé à la consultation (voir point 4. ci-dessous), réponses par rapport à certains éléments du projet de loi, nous insistons sur les points suivants, non traités dans le questionnaire :

- a) Pas d'association des personnes et organisations intéressées à l'établissement des plans des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs :
biffer l'article 5, alinéa 3 du projet de loi.
- b) Pas de collaboration avec des organisations privées spécialisées :
biffer l'article 10 du projet de loi.
- c) Pas de soutien aux organisations privées spécialisées :
biffer l'article 15 du projet de loi ;
biffer la reformulation de l'article 12 du projet de modification de la LCPR.
- d) Pas de qualité pour recourir accordée aux organisations spécialisées, d'importance nationale :
biffer la lettre b de l'alinéa 1 de l'article 17 du projet de loi ;
biffer l'alinéa 3 de l'article 17 du projet de loi ;
supprimer les mentions des *organisations (spécialisées)* des alinéas 4, 5 et 6 de l'article 17 du projet de loi.
biffer la reformulation de l'article 14 du projet de modification de la LCPR.

4. Réponses au questionnaire, annexé à la consultation, concernant le projet de loi fédérale sur les voies cyclables

4.1 Obligation de planification (article 5, alinéa 2 du projet de loi)

Q : Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

R : **Non.**

A notre sens, le respect des compétences des cantons, rappelé à la 2^e phrase de l'alinéa 2 du nouvel article 88 Cst, n'autorise pas la Confédération à obliger les cantons à planifier des réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités voire, a fortiori, pour des propriétaires fonciers. Nous relevons par ailleurs que la version en vigueur de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR, RS 704), laisse à juste titre aux cantons la compétence de fixer les effets juridiques des plans en la matière... et que le projet de modification de la LCPR ne modifie en rien cette disposition essentielle.

Il s'agit donc pour la Confédération de se limiter à fixer des principes applicables aux réseaux de voies cyclables, sous la forme d'une conception ou d'un plan sectoriel, au sens de l'article 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

4.2 Principes en matière de planification (article 6 du projet de loi)

Q : Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

R : Partiellement.

Nous relevons - comme nous l'avions relevé dans notre réponse à la consultation de fin 2016 relative à l'ébauche d'un contre-projet direct à l'initiative vélo - **que tant l'ancien article 88 que le nouvel article 88 de la Constitution fédérale, pas plus d'ailleurs que la version en vigueur de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR, RS 704), ne comprennent de notion de « réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants ».**

En ce sens, nous demandons que cet article soit modifié ainsi, par l'ajout d'une 2^e et d'une 3^e phrases:

1. *Les autorités responsables...
e. ... , de bien se détendre.*
2. *Les autorités responsables veillent à ce que ces réseaux n'empiètent ni sur les routes nationales de 3^e classe ni sur les jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe.*
3. *Les autorités responsables veillent à ce que ces réseaux se traduisent par des bandes cyclables sur les routes principales et le réseau routier urbain principal et non par la réaffectation de tout ou partie de la chaussée de ces tronçons à des pistes cyclables.*

4.3 Obligation de remplacement (article 9 du projet de loi)

Q : Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

R : Non.

Il s'agit de tenir compte en tout temps du principe de proportionnalité, au sens de l'article 5, alinéa 2 Cst « Principes de l'activité de l'État régi par le droit ».

Par ailleurs, nous soulignons que le projet de modification de la LCPR ne comprend pas de modification de l'article 7 « Remplacement » de cette dernière, article qui ne comprend aucune mention expressis verbis d'une obligation de remplacement et/ou d'une obligation de remplacer.

4.4 Ouvrages cyclables « de grande qualité » (article 12, alinéa 1 du projet de loi)

Q : Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations [cyclables] de grande qualité ?

R : **Partiellement.**

La notion « de grande qualité » n'existe pas dans l'article 88 Cst. Par ailleurs, cette notion est subjective, à la différence de normes routières (VSS). Par conséquent, nous demandons que l'article 12, alinéa 1 du projet de loi soit modifié comme suit :

1. *Dans l'accomplissement de leurs tâches, les services fédéraux tiennent compte des réseaux de voies cyclables figurant dans les plans visés à l'article 5 :*
 - a. *en concevant et en construisant eux-mêmes des ouvrages et des installations conformes aux normes en vigueur (biffer : de grande qualité).*

4.5 Information (article 14 de la loi sur les voies cyclables)

Q : Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

R : **Partiellement.**

Nous acceptons, conformément, au texte de l'article 88, alinéa 2 Cst, que la Confédération « fournisse des informations sur les réseaux de voies cyclables », et non le projet d'article 14 de la loi sur les voies cyclables qui fixe notamment que : *La Confédération informe le public sur l'importance des réseaux de voies cyclables pour les déplacements des personnes et le transport de marchandises*, porte grande ouverte à des campagnes d'image « cachées », visant à promouvoir le trafic cycliste, campagnes censées être exclues par ailleurs, selon le commentaire relatif à l'article 14, en page 21 du rapport explicatif de la présente consultation.

En ce sens, nous demandons que l'article 14, alinéa 1, lettre a soit modifié de la manière suivante :

La Confédération informe le public sur les réseaux de voies cyclables pour les déplacements des personnes et le transport de marchandises (biffer : l'importance).

Et nous demandons, en bonne logique, que l'article 11a, alinéa 1, lettre a du projet de modification de la LCPR soit modifié de la même manière.

4.6 Précision/Ajout d'une 2^e phrase à l'article 6 de la loi sur les routes nationales (LRN)

Q : Acceptez-vous qu'une « précision » (*sic*) soit apportée à l'article 6 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

R : **Partiellement.**

Nous demandons que cet ajout de 2^e phrase soit modifié ainsi :

... Au niveau des jonctions vers des routes nationales de première ou de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe, les surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes telles que les trottoirs ainsi que les chemins pour piétons et les pistes cyclables, tous séparés de la route, font partie de la chaussée (biffer : les bandes cyclables).

5. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal ne peut pas soutenir, en l'état, ni le projet de loi fédérale sur les voies cyclables ni les modifications partielles y relatives de la loi fédérale sur les routes nationales, ainsi que de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

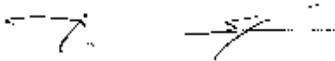
Nous demandons avant tout le respect de la lettre et de l'esprit de l'article 88 Cst, produit du contre-projet direct à l'initiative vélo, initiative jugée à juste titre extrême et qui ne saurait donc inspirer, que ce soit de manière directe ou indirecte, la teneur de la disposition d'exécution (loi fédérale sur les voies cyclables) de l'article 88 Cst.

Nous demandons par ailleurs la prise en compte de nos demandes de modifications ou d'ajouts relatifs à différents articles du projet de loi soumis à la présente consultation.

Nous demandons enfin que les organisations spécialisées « vélo » ne disposent pas du droit de recours et qu'elles ne puissent pas être chargées de tâches en matière de planification et/ou d'aménagement et/ou d'entretien des réseaux de voies cyclables, porte ouverte à des abus de type « juge et partie », ainsi qu'à la mise en place d'une nouvelle machine à subventions.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Per E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

10. September 2020

Bundesgesetz über Velowege: Stellungnahme economie suisse

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai haben Sie uns eingeladen, zum neuen Bundesgesetz über Velowege Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economie suisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen Verkehrssystem interessiert, das wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ansprüchen gleichermaßen Rechnung trägt. Ebenso wichtig ist die kohärente raumplanerische Einbindung aller Verkehrsträger.

economie suisse hat sich im parlamentarischen Prozess zustimmend zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege geäussert und anerkennt das klare Abstimmungsergebnis vom 23. September 2018 als deutliches Signal für eine stärkere Rolle des Bundes bei der Entwicklung der Velowegnetze. In diesem Sinne stimmt economie suisse der Schaffung eines Veloweggesetzes grundsätzlich zu. Die Vernehmlassungsvorlage weist jedoch nach unserer Auffassung in verschiedenen Bereichen Optimierungspotential auf. Insgesamt sind wir der Ansicht, dass der derzeitige Gesetzesentwurf zu wenig flexible Planungsgrundsätze beinhaltet, planerische Inkohärenzen verursacht, verkehrspolitische Konflikte verschärft und so dem Ziel eines leistungsfähigen, sicheren und nachhaltigen Verkehrssystems letztlich nur begrenzt dienlich ist. economie suisse regt somit eine Überarbeitung der Vorlage an.

Eine detaillierte Begründung dieser Position finden Sie auf den nachfolgenden Seiten sowie im, dieser Stellungnahme beiliegenden, Fragebogen.

1. Flexible Planungsgrundsätze sind wichtig für das Funktionieren des Verkehrssystems und die Siedlungsentwicklung nach innen

Aus der Sicht von economiesuisse stellen die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten von Wohn- und Gewerberaum innerhalb der Bauzone die wichtigste Massnahme gegen die Zersiedelung dar. Verdichtung bietet viele Vorteile, die es zu nutzen gilt, Verdichtung setzt jedoch auch Flexibilität voraus. Grundsätzlich sollte die Flexibilität innerhalb der Bauzonen deshalb erhöht werden und raumplanerische Vorgaben sollten eine bessere Anpassungsfähigkeit an sich ändernde Rahmenbedingungen (z.B. die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung) aufweisen. Gerade bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist dies entscheidend.

Verschiedene Aspekte der Vernehmlassungsvorlage reduzieren aus unserer Sicht die Flexibilität, anstatt sie zu erhöhen. Dies gilt beispielsweise für das absolut formulierte Merkmal der Durchgängigkeit, die künstlich wirkende Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitnetzen, den nicht relativierten Grundsatz der direkten Streckenführung oder die tiefen Hürden für das Greifen der Ersatzpflicht. Insgesamt kann argumentiert werden, dass damit das eigentliche Ziel des Bundesbeschlusses und des Veloweggesetzes verfehlt wird, nämlich eine bessere überregionale Koordination bei der Entwicklung der Velowegnetze nach gleichen Grundsätzen und eine bessere Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern.

2. Verhältnis zu anderen Instrumenten muss einwandfrei geklärt sein

Für die Mitglieder von economiesuisse ist neben der Flexibilität das Verhältnis des Veloweggesetzes zu anderen raumplanerischen Instrumenten und insbesondere zu den Sachplänen des Bundes entscheidend. Die Verpflichtung, raumwirksame Aufgaben verschiedener Behörden zu koordinieren, ist ein wesentlicher Grundsatz des Raumplanungsgesetzes. Einerseits sollte das Veloweggesetz diesen Grundsatz konsequent umsetzen, beispielsweise durch eine klarere Umschreibung der Bundeskompetenzen im Bereich der Koordination. Andererseits dürfen inhaltlich keine Unklarheiten, Inkohärenzen oder gar Widersprüche zu anderen Grundlagen entstehen. Dies betrifft beispielsweise das Nationalstrassengesetz, das Eisenbahngesetz oder das Luftfahrtgesetz, welche eine umfassende Planungskompetenz des Standortkantons, wie sie das Veloweggesetz grundsätzlich vorsieht, teilweise ausschliessen.

Letztlich ist die Thematik der Interessenabwägung zu erwähnen. Aus der Sicht von economiesuisse bezieht eine professionelle Interessenabwägung alle Bedürfnisse auf Augenhöhe mit ein und priorisiert sie in Abhängigkeit vom Standort. Kein Interesse und keine Politikmassnahme können für sich beanspruchen, alleinige Priorität zu geniessen. Diesbezüglich lässt es zu wünschen übrig, dass die Vernehmlassungsvorlage im entsprechenden Artikel die Anliegen der Wirtschaft nicht explizit als zu berücksichtigende Interessen aufführt. Ebenso erscheint es nicht zielführend, wenn das Veloweggesetz das Erfordernis der «hohen» Qualität für die Velowegnetze definiert und damit einen einschränkenden Ausführungsstandard schafft.

3. Konfliktpotenzial in der Verkehrspolitik sollte nicht vergrössert werden

Ausreichende Entwicklungsperspektiven für alle Infrastrukturen sind für die Qualität des Wirtschaftsstandorts Schweiz ein wichtiger Einflussfaktor. Damit das Verkehrssystem optimal funktionieren kann, braucht es ausreichende Kapazitäten sowie ein zielführendes Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger und Teilnetze. Das Veloweggesetz sollte aus der Sicht von economiesuisse deshalb stärker als Bestandteil einer multimodalen, komplementären Verkehrsordnung konzipiert werden, in der jeder Verkehrsträger den Bedürfnissen sowie seinen Stärken entsprechend eingesetzt wird und Schnittstellen möglichst reibungslos ausgestaltet werden. Insbesondere das sicherheitsbedingte unbestrittene Ziel der Verkehrsentflechtung sollte mit Augenmass umgesetzt werden und nicht zu einem noch stärkeren Verteilungskampf um Verkehrsflächen führen. Ebenso ist eine umwelt- und klimapolitisch motivierte Stärkung des Langsamverkehrs zwar legitim, diese sollte sich jedoch klar an den realen und nicht an den gewünschten Nachfrageverhältnissen im Mobilitätsmarkt orientieren. Die vorgesehenen Bestimmungen zur Verbandsbeschwerde sowie den planerischen Beizug und die Subventionen für Fachorganisationen dürften die Verkehrspolitik in der Praxis eher weiter ideologisieren als versachlichen.

4. Finanzierung: Grundsatz der Kostenwahrheit auf allen Verkehrsträgern umsetzen.

Der Ausbau der Velowegnetze wird bekanntlich vorwiegend durch Kantone und Gemeinden finanziert. Der Bund leistet dennoch über das Programm Agglomerationsverkehr einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag. Im Rahmen der Bundesbeiträge an die dritte Generation der Agglomerationsprogramme fliessen 26 Prozent oder 352 Mio. CHF in das Velowegnetz. Zusätzlich führen die in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen, zusätzlichen 1.1 Mio. CHF für Fachorganisationen zu einer leichten Zusatzbelastung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Somit gehen die Kosten des Velowegnetzes heute fast vollständig zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. economiesuisse steht Querfinanzierungen auf allen Verkehrsträgern grundsätzlich kritisch gegenüber. Prinzipiell ist nur die möglichst vollständige Tragung der jeweiligen Kosten durch die Verkehrsnutzenden anreizkompatibel. Die heute fehlende Kostenwahrheit im Verkehrssystem ist für die ineffiziente Raumnutzung mitverantwortlich. Die Infrastruktur- und Mobilitätskosten sind in der Peripherie tendenziell höher als in zentralen, dicht besiedelten Gebieten. Wenn der Langsamverkehr zukünftig eine grössere Rolle im Verkehrssystem einnehmen soll, muss die Nutzerfinanzierung möglichst frühzeitig zum Thema werden – der Langsamverkehr sollte sich punkto Finanzierung in Richtung des motorisierten Individualverkehrs bewegen, nicht in jene des öffentlichen Verkehrs.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Ergänzend unterstützen wir integral die Stellungnahmen der Flughafen Zürich AG, der Genève Aéroport SA sowie jene von strasseschweiz.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt

Beilage: Ausgefüllter Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, sofern die Koordination mit den Sachplänen des Bundes sichergestellt ist. Innerhalb der Sachplanperimeter soll der Bund die Nutzung abschliessend regeln. Das Veloweggesetz darf keine Widersprüche oder Inkohärenzen erzeugen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die Planungsgrundsätze sind in ihrem Zweck richtig gewählt. Die Formulierung ist jedoch absolut und sollte verhältnismässiger sein. Insbesondere die Erfordernisse der Durchgängigkeit in Bst. a und der direkten Streckenführung in Bst. b verunmöglichen die den örtlichen Gegebenheiten angepasste Realisierung der Routenlegung abgestimmt mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger (inkl. Bus- und Fussgängerverkehr). Um mehr Umsetzungsspielraum zu gewähren, muss der Zusatz «nach Möglichkeit» bzw. «möglichst» bei den meisten Grundsätzen Anwendung finden. Ebenso wäre vorzusehen, dass von den Grundsätzen in Mischverkehrszonen in begründeten Fällen abgewichen werden kann.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Die Ersatzpflicht ist grundsätzlich nachvollziehbar. Sie geht jedoch deutlich zu weit, weil sie auch lediglich planerisch festgelegte Velowege umfassen soll. Dies wirkt unverhältnismässig und reduziert die Flexibilität in der Planung – wenn bereits Ersatzmassnahmen getroffen wurden, kann eine spätere Anpassung der Planbestandteile schwierig werden. In Bereichen, wo bereits enge Platzverhältnisse herrschen, kann diese Reduktion der Flexibilität sehr destruktiv wirken.

Des Weiteren ist auch hier die Berücksichtigung der «örtlichen Verhältnisse» ebenso zentral wie die Möglichkeit für die Kantone, Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorzusehen. Falls Velowege, beispielsweise aufgrund von Bauarbeiten an Infrastrukturen, vorübergehend aufgehoben werden müssen, darf die Ersatzpflicht aufgrund des Prinzips der Verhältnismässigkeit nicht unmittelbar gelten. Es sind Übergangsfristen zuzulassen, was zumindest in der Botschaft zu präzisieren ist.

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?

Nein. Die Vorschrift sollte sich auf eine «angemessene» Qualität beschränken. Mit dem Erfordernis der «hohen» Qualität, das ausserdem nur für Velowege im Rahmen von Bundesbauvorhaben gelten soll, wird die Kohärenz der Infrastrukturentwicklung unnötigerweise erschwert. Für die Kantone legt das Gesetz explizit keine solchen Anforderungen fest. Eine vom Gesetzesentwurf abweichende Selbstbindung des Bundes bezüglich des Qualitätsstandards lässt sich nicht auf Art. 88 BV abstützen. Die Qualität sollte angemessen sein, nicht aber übermässige Ansprüche erfüllen müssen.

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. Die Informationsaufgaben des Bundes entsprechen aus der Sicht von economiesuisse der Intention des Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege. Insbesondere die Publikation von Geobasisdaten kann auch für wirtschaftliche Akteure vorteilhaft sein.

6. Präzisierung von Art. 6h 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, dies entspricht einem rechtlichen Nachvollzug der bereits heute geltenden Verhältnisse.

Bemerkungen zu weiteren Artikeln

Art. 7 Koordination

Die Verpflichtung, die Planung der Velowege mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren, ist ein wesentlicher im Raumplanungsgesetz des Bundes verankerter Grundsatz. Im Entwurf zum Veloweggesetz wird dieser Grundsatz jedoch nicht umgesetzt. Auch widersprechen die Erläuterungen zu Art. 7 den Erläuterungen zu Art. 5 E-Veloweggesetz. Gemäss den Ausführungen zu Art. 5 entscheiden die Kantone frei, welche Netze sie in welche Pläne aufnehmen wollen. Da Velowegnetze für den Alltag vor allem Agglomerations- und Siedlungsgebiete erschliessen, empfiehlt der Bund die Festlegung der Netze für den Alltagsverkehr in kommunalen oder regionalen Plänen. Dementsprechend wird im Erläuterungsbericht betont, der Bund selbst habe die Pläne der Kantone nicht zu genehmigen. Im Widerspruch dazu wird in den Erläuterungen zu Art. 7 E-Veloweggesetz folgendes ausgeführt: «Über den Vollzug dieses Koordinationsauftrags übt der Bundesrat bei der Prüfung und Genehmigung der kantonalen Richtpläne die erforderliche Aufsicht aus.» (Erläuterungsbericht S. 16).

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Wie auch im erläuternden Bericht festgehalten, ist die Rücksichtnahme auf andere raumwirksame Anliegen – insbesondere auch auf die Sachpläne des Bundes – verbunden mit einer Abwägung unterschiedlicher Interessen ein selbstverständlicher raumplanerischer Grundsatz. Im Widerspruch zum Raumplanungsgesetz des Bundes steht jedoch die Formulierung «Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung». Gemäss Art. 6 RPG ist die Siedlungs- und Verkehrsplanung Teil des Mindestinhalts des kantonalen Richtplans. Ein auf untergeordneter Planungsstufe erlassener Velonetzplan darf dem kantonalen Richtplan nicht widersprechen. Insofern ist Art. 11 E-Veloweggesetz missverständlich formuliert.

Art. 15 Unterstützung der privaten Fachorganisationen

Gemäss Art. 15 E-Veloweggesetz kann der Bund privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Bereitstellung von Grundlagen und Information Finanzhilfen ausrichten. Beitragsberechtigt sind dieselben Organisationen, die sich nach Art. 17 E-Veloweggesetz auf das Verbandsbeschwerderecht berufen können. Konkret bedeutet dies, dass die privaten Fachorganisationen – sollten sie mit ihren Anliegen im Rahmen ihrer subventionierten Beratungstätigkeit nicht durchdringen – den Rechtsweg beschreiten können. Dies stellt eine unzulässige Interessenverflechtung dar.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

Die Mitsprache der verschiedenen Anspruchsgruppen bei der Planung der Velowegnetze ist wesentlich. Art. 5 Abs. 3 E-Veloweggesetz stellt sicher, dass neben den Direktbetroffenen auch interessierte Organisationen, also auch Verbände, in die Planung einbezogen werden. Die Einführung eines Verbandsbeschwerderechts ist jedoch unverhältnismässig und darüber hinaus unzulässig. Infrastrukturen müssen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden können. Der Einbezug der Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen liegt dabei im ureigenen Interesse einer umsichtigen Planung. Einsprachen und Beschwerden aufgrund einzelner Veloroutenführungen können aber Infrastrukturprojekte unter Umständen auf lange Zeit verzögern und erschweren oder gar verhindern. Zudem würden mit dem Verbandsbeschwerderecht ungleich lange Spiesse geschaffen, wenn neben dem Gemeinwesen nur Fachorganisationen, nicht aber betroffene Unternehmen, das Beschwerderecht erhalten. Velowegnetze sind Teil der Verkehrsinfrastruktur und müssen in das Gesamtverkehrsnetz integriert werden. Die Durchsetzung von Partikularinteressen mit Hilfe eines Verbandsbeschwerderechts ist deshalb abzulehnen.

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
 3003 Berne

Brugg, le 27 août 2020

Responsable: Gossin Diane
 Secrétariat:
 Document: 200824_Prise position_voies cyclables.docx

Par courriel à : aemterkonsultationen@astr.admin.ch

Consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Conseillère fédérale,

Dans votre courrier du 13 mai dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et nous vous remercions de nous offrir cette possibilité.

De façon générale, l'Union suisse des paysans (USP) salue la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables, mais rappelle que cette dernière doit avant tout fixer les principes de base, ainsi que la mise en œuvre, et non se perdre dans trop de détails.

En termes de développement durable, la promotion de la mobilité douce revêt de son importance. Ainsi, l'USP se réjouit du développement du réseau cyclable, mais souligne que les voies cyclables doivent être principalement planifiées dans les zones urbanisées et les zones d'habitations. En dehors de ces zones, la planification du réseau cyclable doit se faire, dans la mesure du possible, sur les voies déjà existantes et en aucun cas au dépend des terres agricoles, ni avoir pour conséquence des restrictions d'utilisation pour l'agriculture. Lors de la planification, une pondération des coûts et des bénéfices doit être effectuée. Le cas échéant des alternatives à la création de nouvelles voies doivent être envisagées. En outre, les propriétaires fonciers et les communes doivent impérativement être intégrés dès les prémices du processus de planification et leur point de vue doit être considéré.

Parallèlement, l'USP rappelle qu'aucune infrastructure du réseau cyclable ne doit être financée avec la taxe sur la plus-value. Cette dernière doit être exclusivement utilisée en faveur des terres agricoles. De plus, il n'est pas acceptable que l'allocation de subventions pour la construction de chemins agricoles nécessite la consultation du service spécialisé fédéral responsable des voies cyclables, tel que formulé dans le rapport explicatif. Pour conclure, il convient de clarifier à qui incombe l'entretien et la responsabilité des chemins de campagne, en particulier lorsque ces derniers font partie du réseau de voies cyclables. La responsabilité en cas d'accidents ne doit en aucun cas revenir aux propriétaires fonciers.

Outre le questionnaire en annexe, vous trouverez ci-dessous des propositions de modifications relatives aux articles mis en consultation :

Article	Proposition	Remarques
Art. 9 Remplacement ¹ Si des voies cyclables figurant dans les plans doivent être supprimées en tout ou en partie, les autorités compétentes en assurent un remplacement approprié	Art. 9 Remplacement ¹ Si des voies cyclables figurant dans les plans doivent être supprimées en tout ou en partie, les autorités compétentes en assurent un remplace-	Les cas de remplacement des voies cyclables ne doivent pas être définis au préalable. Les cantons doivent disposer d'une certaine marge de manœuvre

<p>par des voies existantes ou à créer, en tenant compte des conditions locales.</p> <p>² Les voies cyclables doivent notamment être remplacées dans les cas suivants :</p> <p>a. elles ne peuvent plus être empruntées librement ;</p> <p>b. elles sont coupées ;</p> <p>c. elles ne peuvent plus être empruntées en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons ;</p> <p>d. elles font partie des réseaux de voies cyclables pour les loisirs et leur attrait est considérablement réduit.</p> <p>³ Les cantons peuvent prévoir des exceptions à l'obligation de remplacer les voies cyclables.</p> <p>⁴ Ils règlent la procédure relative à la suppression de voies cyclables et décident à qui il incombe d'en assurer le remplacement.</p>	<p>ment approprié par des voies existantes ou à créer, en tenant compte des conditions locales.</p> <p>² Les voies cyclables doivent notamment être remplacées dans les cas suivants :</p> <p>a. elles ne peuvent plus être empruntées librement ;</p> <p>b. elles sont coupées ;</p> <p>c. elles ne peuvent plus être empruntées en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons ;</p> <p>d. elles font partie des réseaux de voies cyclables pour les loisirs et leur attrait est considérablement réduit.</p> <p>³ Les cantons peuvent prévoir des exceptions à l'obligation de remplacer les voies cyclables.</p> <p>¹ Les cantons peuvent, lorsque la situation le permet, prévoir un remplacement</p> <p>⁴ Ils règlent la procédure relative à la suppression de voies cyclables et décident à qui il incombe d'en assurer le remplacement.</p>	<p>dans la planification et être libres de décider dans quel cas une voie nécessite d'être remplacée ou non.</p>
<p>Art. 10 Collaboration avec des organisations privées spécialisées</p> <p>¹ Les cantons peuvent collaborer avec des organisations privées spécialisées pour assurer la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de voies cyclables et fournir des informations sur ceux-ci.</p> <p>² Ils peuvent confier des tâches à ces organisations.</p>	<p>Art. 10 Collaboration avec des organisations privées spécialisées et les principaux acteurs concernés</p> <p>¹ Les cantons peuvent collaborer avec des organisations privées spécialisées et les principaux acteurs concernés pour assurer la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de voies cyclables et fournir des informations sur ceux-ci.</p> <p>² Ils peuvent confier des tâches à ces organisations.</p>	<p>La planification doit inclure tous les principaux acteurs concernés (propriétaires fonciers, organisations agricoles cantonales, etc.), et pas seulement les organisations spécialisées privées liées aux activités cyclables.</p>

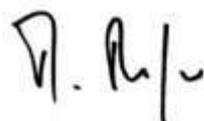
<p>Art. 14 Information du public</p> <p>¹ La Confédération informe le public sur :</p> <p>a. l'importance des réseaux de voies cyclables pour les déplacements des personnes et le transport des marchandises ;</p> <p>b. les aspects essentiels de la planification, de l'aménagement et de l'entretien des réseaux de voies cyclables.</p>	<p>Art. 14 Information du public</p> <p>...</p> <p>c. les règles de bonne conduite et le comportement à adopter dans les zones rurales.</p>	<p>L'information au public doit inclure la sensibilisation des cyclistes aux règles de bonnes conduites, notamment dans les zones rurales. Il est important que ces derniers adoptent un comportement adapté aux alentours des exploitations agricoles, et en particulier à l'égard des animaux de rente. A cet effet, des panneaux et prospectus informatifs sont disponibles. De plus, une sensibilisation spécifique à la problématique des déchets sauvages (<i>littering</i>) doit être mise sur pied.</p>
--	---	---

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, nos salutations distinguées.

Union Suisse des Paysans



Markus Ritter
Président



Martin Rufer
Directeur

Annexe

Questionnaire concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

L'USP n'adhère pas au caractère contraignant de l'article. Les cantons doivent disposer d'une marge de manœuvre dans la mise en œuvre et la planification. En outre, une mise en œuvre réussie implique d'associer au processus les personnes concernées comme les propriétaires fonciers, et non pas uniquement les personnes intéressées comme stipulé à l'art. 5, al. 3.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Les objectifs qualitatifs sont vagues, ces derniers doivent être plus clairement définis. Le terme « attrayant » nécessite d'être précisé, sachant qu'il ne s'agit pas d'un indicateur quantifiable. Quant à l'objectif d'homogénéité, une certaine tolérance doit prévaloir. Il n'est pas réaliste de vouloir planifier un réseau de pistes cyclables homogène compte tenu des nombreux facteurs à prendre en compte. Pour ce qui concerne l'objectif de sécurité, il serait judicieux de ne pas uniquement miser sur la création de nouvelles pistes cyclables, mais d'analyser soigneusement quelles autres possibilités existent et en peser les coûts et les bénéfices. Par exemple, la mise en place de panneaux de limitation de vitesse destinés aux usagers de vélos électriques peut contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers, sans pour autant nécessiter la création de nouvelles voies.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Non, car il est important de laisser une marge de manœuvre aux cantons. Un éventuel remplacement doit être déterminé au cas par cas, étant donné que dans certaines situations cela n'est pas opportun, notamment si les coûts sont disproportionnés par rapport aux bénéfices. Des solutions alternatives à un remplacement doivent pouvoir être envisagées.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

L'USP soutient le développement d'ouvrages et d'installations « de grande qualité », mais le terme nécessite encore d'être explicité davantage : Selon quel(s) critère(s) un ouvrage est-il réputé être « de grande qualité » ?

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui, il est important d'informer la population sur le développement du réseau cyclable. Cependant, cela ne doit pas être l'unique objet à communiquer. Il est aussi important de sensibiliser les usagers de voies cyclables aux règles de bonne conduite, et notamment les usagers de vélos électriques. Dans les zones rurales, une attention toute particulière doit être portée aux autres usagers (véhicules agricoles) et aux animaux de rente.

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Pas de commentaire.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 4. September 2020

Bundesgesetz über Velowege: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Der SGB hatte im Jahr 2018 zum Bundesbeschluss Velo die Ja-Parole beschlossen und unterstützt auf dieser Basis die vom Bundesrat mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagene gesetzliche Umsetzung grundsätzlich. Damit erhält der Bund die konkrete Kompetenz, Rahmenbedingungen zur Veloförderung zu definieren und Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung zu unterstützen. So kann das Velofahren einheitlich und über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg gefördert und ein durchgehendes Velowegnetz geschaffen werden. Am vorliegenden Gesetzesentwurf begrüsst der SGB insbesondere die Unterscheidung zwischen dem Velowegnetz für den Alltag und jenem für die Freizeit. Damit kann dem spezifischen Bedürfnis der ArbeitspendlerInnen, sicher und schnell vom Wohn- zum Arbeitsort zu gelangen, konkret Rechnung getragen werden.

Dennoch möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass durch dieses Gesetz in seiner vorliegenden Form noch kein einziger neuer Veloweg entstehen wird. Denn für die konkrete Umsetzung sind alleine die Kantone zuständig. Es ist deshalb umso wichtiger, dass sich die Kantone ihrer Verantwortung bei der Förderung des Veloverkehrs bewusst sind und die nötigen Mittel schnell bereitstellen. Dazu braucht es auch seitens des Bundes variabelere Finanzierungsmöglichkeiten. So sollte der gesetzlich garantierte Anteil der Agglomerationsprogramme an den Mitteln des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) von heute 9-12 Prozent auf 12-15 Prozent erhöht werden (was eine Änderung des MinVG bedingt).

Entscheidend für die Entwicklung des nationalen Velowegnetzes ist jedoch nicht nur dessen Finanzierung, sondern auch ein absehbarer Zeithorizont für dessen Umsetzung. Im vorliegenden Entwurf bedarf es deshalb nicht nur der – in Art. 18 vorgegebenen – Frist für die Erstellung der Pläne (5 Jahre), sondern ebenso einer Frist für deren Umsetzung (20 Jahre erscheinen den ExpertInnen der Fachorganisationen realistisch). Die privaten Fachorganisationen sind ihrerseits von den Kantonen in allen Phasen beizuziehen – die diesbezügliche "Kann-Formulierung" in Art. 10 Abst. 1 ist zu streichen –, wobei im erläuternden Bericht als ausgewiesene Fachorganisation

selbstverständlich auch der (ohnehin beschwerdeberechtigte) Verkehrs-Club der Schweiz mitaufgenommen werden müsste.

Ausgebaute Investitionen für eine nachhaltige Infrastruktur sind gerade zum jetzigen Zeitpunkt goldrichtig, denn sie sind eine wirksame Antwort sowohl auf die Klima- als auch auf die Wirtschaftskrise.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Gian Nauli

Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

gnauli@baumeister.ch

Zürich, 10.09.2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 13. Mai 2020 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zum Bundesgesetz über Velowege zu nehmen.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund 5 Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz engagiert er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche.

Verkehrsinfrastrukturen gerade im Langsamverkehr und die Mobilität mit Velos und E-Bikes spielen als eine von mehreren Verkehrsträgern eine wichtige Rolle. Das vorgeschlagene Bundesgesetz über Velowege darf jedoch nicht dazu führen, dass die verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen gegeneinander ausgespielt werden. Die Zuständigkeiten der Kantone sind zu wahren. Ein nationales Verbandsbeschwerderecht lehnt der SBV ab.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Mobilität spielt für die Zukunft eine grosse Rolle. Dabei muss sowohl auf die Mobilität der Arbeit wie auch die Freizeitmobilität beachtet werden. Laut Bundesamt für Statistik wendeten die Schweizer 2018 von den durchschnittlich 90 Minuten täglich, die für die Mobilität verbraucht werden, 44% für die Freizeit auf. Der Langsamverkehr und die Mobilität mit Velos- und E-Bikes spielen dabei als einer von mehreren Verkehrsträgern eine Rolle.

Ein gut ausgebautes Velowegnetz ist darum angezeigt. Damit sich Autos und Velos, Schnell- und Langsamverkehr nicht in die Quere kommen, ist eine Entflechtung der Verkehrswege wichtig – wie dies in einigen anderen europäischen Ländern bereits mit Hochdruck umgesetzt wird. Ein neues Bundesgesetz für Velowege, welches die Mobilitätsentwicklung der Zukunft ermöglicht ist darum sehr begrüssenswert.

Damit jedoch die Mobilität als Ganzes berücksichtigt wird und einen eine flüssige Abwicklung garantiert, benötigt das neue Bundesgesetz über Velowege noch ein paar Änderungen. Auf keinen Fall dürfen Velowege gegen andere Verkehrsinfrastrukturen ausgespielt werden, so wie es das negative Beispiel von Genf 2019 aufzeigte. Dort führte ein zusätzlicher Velostreifen auf Kosten des motorisierten Verkehrs zu einer Explosion von Stautunden.

2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

2.1 Art. 5 Abs. 2: Planungspflicht

Die den Kantonen auferlegte Verpflichtung zur Erstellung von Plänen, die für die Behörden «verbindlich» sind, sollte gestrichen werden. Eine Unterstützung und Koordination von «Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese» von Seiten des Bundes kann festgehalten bleiben. «Die Zuständigkeiten der Kantone» müssen jedoch gewahrt werden.

Der erste Satz des Abs. 2 sollte darum gestrichen werden:

~~2-Die Pläne sind für die Behörden verbindlich.~~

2.2. Art. 12: Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Um Qualitätsunterschiede zwischen den Infrastrukturen des Bundes und der Kantone auszuschliessen, sollten alle Velowegnetze, unabhängig davon, in wessen Zuständigkeit sie fallen, die gleichen Anforderungen in gleichem Qualitätsumfang erfüllen müssen. So werden die Velowegnetze als homogen wahrgenommen.

Art. 12 ist wie folgt anzupassen:

~~1 Die Bundesstellen ...:~~

- ~~b. bei Konzessionen und Bewilligungen die Interessen der Velowege angemessen berücksichtigen; nur unter Bedingungen und Auflagen erstellen oder aber verweigern~~

2.3. Art. 17: Beschwerdelegitimation

Dieser Artikel wurde ganz offensichtlich der Vorlage der Wanderwege übernommen. Dies passt jedoch überhaupt nicht in dieses Bundesgesetz.

Angesichts der bereits grossen Zahl potenzieller Beschwerdeberechtigter und der divergierenden Interessen verschiedener Nutzer für eine oft geteilte Strasseninfrastruktur, ist das Verbandsbeschwerderecht für Velowegnetze nicht angebracht.

Art. 17 Abs. 1 lit. b ist zu streichen.

~~b. die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideale Anliegen des Veloverkehrs verfolgen~~

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband

Two handwritten signatures in blue ink. The first signature on the left is 'B. Koch' and the second signature on the right is 'Bernhard Salzmann'.

Benedikt Koch
Direktor

Bernhard Salzmann
Vizedirektor, Leiter Politik & Kommunikation



Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 24. August 2020 sgv-KI/ap

Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit dem Schreiben vom 13. Mai 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, sich zum Bundesgesetz über Velowege zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Das Bundesgesetz über Velowege führt den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung auf Gesetzesstufe aus. Es umschreibt die Begriffe und die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze sowie die Aufgaben des Bundes und der Kantone. Der Bund übernimmt Aufgaben im Bereich der Vollzugsunterstützung sowie der Koordination und Information. Die Kantone werden verpflichtet Velowegnetze zu planen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv fordert, dass der Gesetzesentwurf massiv entschlackt und auf die umfangreichen Pflichten der Kantone verzichtet wird.

Der am 13. März 2018 von den eidgenössischen Räten verabschiedete Schlussabstimmungstext umfasst folgende Verfassungsänderung:

Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege

1. Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.
2. Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

3. Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Er ersetzt Wege, die er aufheben muss.

Der in der Vernehmlassung vorliegende Gesetzesentwurf der Umsetzungsvorlage mit nicht weniger als 20 Artikel geht über diesen Rahmen hinaus. In nicht weniger als 20 Artikel wird detailliert geregelt.

Art. 5 auferlegt den Kantonen eine detaillierte Planungspflicht. Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden; die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

In Art. 6 werden detaillierte Planungsgrundsätze festgelegt. Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Netze zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere alle wichtigen Orte erschliessen; die Netze eine angemessene Dichte und eine direkte Streckenführung aufweisen; die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird. Zudem müssen die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen und die Netze müssen attraktiv sein.

Art. 9 fordert zudem eine Ersatzpflicht und private Organisationen müssen beigezogen werden (Art. 10).

Eine derart detaillierte Ausführungsgesetzgebung mit derart vielen Auflagen für die Kantone ist nach Auffassung des Schweizerischen Gewerbeverbands nicht mit dem Beschluss des Parlaments vom 18. März vereinbar. Die sgv fordert, dass die Vorlage massiv entschlackt wird und auf umfangreiche Pflichten der Kantone verzichtet wird.

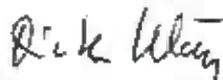
Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Office fédéral des routes
Division réseaux routiers
3003 Berne

Courriel :
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Berne, le 9 septembre 2020

Consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

N'étant pas une organisation spécialisée sur cette thématique, nous nous bornons dans notre réponse à prendre position de manière générale. Dans ce sens, nous soutenons cette loi fédérale et en particulier que prévale le principe de subsidiarité, le rôle de la Confédération étant de fixer des principes généraux, de soutenir les cantons dans leurs tâches de planification et d'exécution, de veiller à la coordination et à l'information.

Il est aussi juste même si la loi s'inspire des chemins pédestres d'élaborer une loi propre pour les voies cyclables.

Travail.Suisse se soucie de mobilité durable et soutient cette législation qui encourage le vélo, qui peut être considéré de plus en plus comme une alternative au trafic routier sur des distances réduites mais aussi aux transports publics qui souffrent de plus en plus de surcharge, en particulier aux heures de pointe. La crise du covid-19 a aussi eu comme effet de renforcer la mobilité douce, en particulier les déplacements à vélo et certaines villes ont revu leur aménagement routier en réservant une place plus importante pour les vélos. Malgré les conflits que cela peut représenter entre différents usagers, nous soutenons une telle évolution. Néanmoins, cette dernière doit reposer sur le dialogue entre les différentes parties afin d'avoir une politique de la mobilité douce largement acceptée.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Denis Torche, responsable politique environnementale

Urm



AARGAUER
WANDERWEGE

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Oberentfelden, 7. September 2020

Bundesgesetz über Velowege; Stellungnahme der Aargauer Wanderwege

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Gelegenheit, uns zu diesen Gesetzen zu äussern. Wir haben die Unterlagen aufmerksam studiert und haben dazu folgende Bemerkungen und Anträge.

Im Juni 2020 wurde der Bericht Sport Schweiz 2020 publiziert. Wandern ist weiterhin bei beiden Geschlechtern und in allen Altersgruppen die am meisten ausgeübte Sportart. Seit 2014 hat das Wandern um weitere 12 Prozentpunkte zugelegt. Die signalisierten Wanderwege sind nach der freien Natur die am häufigsten genutzte «Sport-Infrastruktur». Dies zeigt unter anderem, dass die Aufgaben, die aufgrund des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) ausgeführt werden, weiterhin einen grossen Stellenwert für die Gesundheit und Freizeit der schweizerischen Bevölkerung haben. Und dadurch die Attraktivität und Qualität der Fuss- und Wanderwege von hoher Bedeutung ist.

Der Verein Aargauer Wanderwege begrüsst das Bundesgesetz über Velowege (VWG). Es bedeutet eine Stärkung des Langsamverkehrs als Ganzes.

Wir befürworten, dass zwei separate Gesetze erstellt wurden und damit das FWG nicht an Klarheit verliert und als lang bewährtes Gesetz weiterhin umgesetzt werden kann. Damit wird auch den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und der Fuss- und Wanderwege Rechnung getragen.

Bereits heute verlaufen Velowege für die Freizeit auf den Wanderwegen und es kommt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungen. Mit dem VWG werden klarere Zuständigkeiten und eine klarere rechtliche Ausgangslage geschaffen. Dies kann die Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen erleichtern.

Es ist aber auch davon auszugehen, dass es in der Praxis weiterhin zu Konflikten und allenfalls zu neuen Konflikten zwischen dem Velowegenetz und dem Fuss- und Wanderwegnetz kommen wird. Potenzial dafür sehen wir insbesondere aufgrund der Planungsgrundsätze in Art. 6 VWG (beispielsweise sind homogene Wanderwege unattraktiv) und der Ersatzpflicht in Art. 9 VWG (beispielsweise, wenn auf demselben Wegabschnitt ein Wander- und ein Radweg verlaufen und die Frage des geeigneten Belags auftritt).

Das VWG ist stark auf den Veloverkehr im Alltag ausgerichtet, insbesondere die Planungsgrundsätze in Art. 6. Des Weiteren wird insbesondere im Bereich Freizeit das Thema E-Mountainbike nur am Rande angeschnitten. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt, und damit der teilweise Einfluss auf das Wanderwegnetz sind nicht abschätzbar.

Aufgrund oben genannter Punkte stellen wir folgende Anträge:

Verein Aargauer Wanderwege
Dorfstrasse 7, Postfach 19, 5236 Oberentfelden
+41 62 723 89 63

Antrag 1:

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes dürfen durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2:

Bei der Planung der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind die Anliegen der Fuss- und Wanderwege über die zuständigen Behörden und Organisationen im Kanton und in den Gemeinden einzubeziehen und die bestehenden Vollzugshilfen für die Fuss- und Wanderwege sind als zentrale Grundlagen zu verwenden.

Antrag 3:

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Für das Finden praxistauglicher Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen. Dieser Aspekt ist an geeigneter Stelle in den erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns sehr gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse

Aargauer Wanderwege



Brigitte Suter-Hunziker
Vize-Präsidentin



Horst Sager
Geschäftsleiter

zK

Mirjam Hauser, Fachstelle Fuss- und Radverkehr

An das Bundesamt für Strassen
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweggesetzes. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit wurde am 7. September 2020 von Gesundheits- sowie Sport- und Bewegungsorganisationen als Verein gegründet. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit bezweckt, die Anliegen zur Förderung einer gesundheitswirksamen Bewegung zu koordinieren und in die nationale Politik einzubringen.

1.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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 die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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 und Schülerinnen, Pendler und Pendlerinnen oder Sportler und Sportlerinnen

1.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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.

1.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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.

- a) Erstens sind nur in Plänen festgelegte Wege ersatzpflichtig,
- b) zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen
- c) drittens muss der Ersatz angemessen sein
- d) viertens können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit befürchtet, dass mit all diesen Ausnahmeregelungen die Ersatzpflicht insgesamt zu stark aufgeweicht wird. Wir fordern deshalb, dass die Bedingungen, unter denen die Kantone die Ersatzpflicht aufheben dürfen, abschliessend aufgeführt werden müssen.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit fordert zudem, dass bei der Ersatzpflicht keine Automatismen gelten dürfen, d.h. für jeden Einzelfall auch Alternativen geprüft werden, und ein allfälliger Ersatz des Veloweges andernorts begründet werden muss. «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

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

Ja, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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.

1.5 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, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze 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.

1.6 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, die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit unterstützt diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen. Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Abschnitten des VWG

Artikel	Kommentar / Position der Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit
<p>1. Abschnitt: Zweck und Begriffe</p>	<p>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit begrüsst die Schaffung eines separaten Veloweg-Gesetzes, um die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs regeln zu können.</p>
<p>Art. 2 Velowegnetze Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.</p>	<p>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit findet es richtig und wichtig, dass auch Nebenanlagen wie Abstellplätze und -anlagen zusammen mit dem Wegnetz geplant und definiert werden.</p>
<p>Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.</p>	<p>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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 eigenen Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern eingegangen werden kann. 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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit beantragt, Sportanlagen explizit zu erwähnen. Es sind Anlagen, wo professionell oder freizeitmässig Sport getrieben wird.</p>
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 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. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit fordert daher, dass Art. 4 Abs. 1 entsprechend umformuliert wird, damit diese Anforderung zum Ausdruck kommt.</p>

Artikel	Kommentar / Position der Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit
<p>Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne 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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit begrüsst, dass die Netzpläne inklusive Nebenanlagen behördenverbindlich geplant werden müssen. Diese Pläne bilden eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit.</p>
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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 Verkehr kein Veloverkehr mehr geführt werden kann.</p>
<p>Art. 7 Koordination Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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>
<p>Art. 9 Ersatz 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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit begrüsst die Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege. Sie ist eine logische Folge des Netzgedankens, indem unterbrochene Verbindungen wiederhergestellt werden müssen. Zudem sind Velofahrende umwegempfindlich, so dass sich ein angemessener Ersatz – möglichst ortsnahe – aufdrängt.</p>

Artikel	Kommentar / Position der Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit
<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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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 die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit hält diese Bestimmung im Grundsatz für richtig, jedoch befürchtet sie, 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 aufführen.</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>Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit legt Wert darauf, dass insbesondere auch dort Veloinfrastruktur von entsprechender Qualität erstellt wird.</p>

Artikel	Kommentar / Position der Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit
<p>Art. 16 Fachstellen 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. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit beantragt, dass das VWG Aussagen macht über die Qualität und die Kompetenzen dieser Fachstellen, damit diese auch tatsächlich wirksam sind.</p>
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 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 die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit eine Frist von 5 Jahren für angemessen. Indessen ist es ihr wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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>

2. WEITERE ANLIEGEN VON DER ALLIANZ BEWEGUNG, SPORT UND GESUNDHEIT

2.1 Finanzierung von Velo-Infrastrukturen

Mit dem vorliegenden Gesetz will der Bund den Ausbau der Velowegnetze in der Schweiz vorantreiben. Auch wenn Veloinfrastrukturen vergleichsweise günstig sind, sind mit deren Ausbau dennoch namhafte Kosten verbunden, die hauptsächlich auf kantonaler und kommunaler Ebene anfallen. Der Bund beteiligt sich innerhalb von Agglomerationen mittels Geldern aus dem NAF an diesen Kosten.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit ist der Meinung, dass sich der Bund stärker an der Finanzierung von Velowegnetzen beteiligen soll. Hierzu stellt sie folgende Forderungen:

- a) Nach Art. 17f des MinVG betragen die Mittel für den Agglomerationsverkehr 9-12 % der Verpflichtungskredite. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit beantragt, diese Bandbreite auf 10-15 % zu erhöhen.
Damit stehen mehr Mittel für den Langsamverkehr zur Verfügung.
- b) Der Bund soll die Möglichkeit schaffen, Kantone und Gemeinden bei der Erstellung von Haupt- und Schnellrouten ausserhalb von Agglomerationen ebenfalls finanziell zu unterstützen.

2.2 Verkehrsregeln für den Veloverkehr

Sichere und attraktive Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger Velofahren. Ebenso wichtig ist jedoch die Organisation der Strasse und des Strassenverkehrs mittels Signalisation und Verhaltensregeln. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit beantragt dem Bund, die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sowie die Normen im Interesse eines sicheren und attraktiven Velofahrens weiterzuentwickeln.

2.3 Masterplan Langsamverkehr

Das VWG fokussiert auf eine sichere und attraktive Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit möchte darüber hinaus den gesamten Langsamverkehr in allen Politikfeldern massgeblich fördern. Sie ist der Meinung, dass es dazu auf nationaler Ebene eine Gesamtsicht und Strategie braucht. Eine aktive Mobilität trägt massgebend zum gesamten Bewegungsverhalten und zur Volksgesundheit bei.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit beantragt dem Bund, die Erarbeitung eines solchen Masterplanes in Angriff zu nehmen. Hierzu sollen alle Staatsebenen und Interessengruppen einbezogen werden.

2.4 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. Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit 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.

Die Allianz Bewegung, Sport und Gesundheit wurde am 7. September 2020 gegründet und bezweckt, die Anliegen zur Förderung einer gesundheitswirksamen Bewegung zu koordinieren und in die nationale Politik einzubringen. Ihr gehören verschiedene Bewegungs- Sport- und Gesundheitsorganisationen an.

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

St. Gallen, 10. September 2020

BUNDESEGESETZ ÜBER VELOWEGE UND BUNDGESGESETZ ÜBER FUSS- UND WANDERWEGE

STELLUNGNAHME DES VEREINS APPENZELL AUSSERRHODER WANDERWEGE (VAW)

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir haben die Unterlagen aufmerksam studiert und äussern uns im Folgenden gerne dazu.

1 ÜBERGEORDNETE KOMMENTARE UND ANTRÄGE

- Im Juni 2020 wurde der Bericht Sport Schweiz 2020 publiziert. Wandern ist weiterhin die bei beiden Geschlechtern und in allen Altersgruppen am meisten ausgeübte Sportart. Seit 2014 hat das Wandern um weitere 12 Prozentpunkte zugelegt. Die signalisierten Wanderwege sind nach der freien Natur die am häufigsten genutzte «Sport-Infrastruktur». Dies zeigt unter anderem, dass die Aufgaben, die aufgrund des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) ausgeführt werden weiterhin von hoher Bedeutung sind für die Gesundheit und Freizeit der schweizerischen Bevölkerung und damit die Attraktivität und Qualität der Fuss- und Wanderwege von hoher Bedeutung ist.
- Der Verein Appenzell Ausserrhoder Wanderwege (VAW) begrüsst das Bundesgesetz über Velowege (VWG). Es bedeutet eine Stärkung des Langsamverkehrs als Ganzes.
- Der VAW befürwortet, dass zwei separate Gesetze erstellt wurden und damit das FWG nicht an Klarheit verliert und als lang bewährtes Gesetz weiterhin umgesetzt werden kann. Damit wird auch den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und der Fuss- und Wanderwege Rechnung getragen.
- Bereits heute verlaufen viele Velowege für die Freizeit auf den Wanderwegen und es kommt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungen. Mit dem VWG werden klarere Zuständigkeiten und eine klarere rechtliche Ausgangslage geschaffen. Dies kann die Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen erleichtern.

- Es ist aber auch davon auszugehen, dass es in der Praxis weiterhin zu Konflikten und allenfalls zu neuen Konflikten zwischen dem Velowegenetz und dem Fuss- und Wanderwegnetz kommen wird. Potenzial dafür sehen wir insbesondere aufgrund der Planungsgrundsätze in Art. 6 VWG (beispielsweise sind homogene Wanderwege unattraktiv) und der Ersatzpflicht in Art. 9 VWG (beispielsweise, wenn auf demselben Wegabschnitt ein Wander- und ein Radweg verlaufen und die Frage des geeigneten Belags auftritt).
- Das VWG ist stark auf den Veloverkehr im Alltag ausgerichtet, insbesondere die Planungsgrundsätze in Art. 6. Des Weiteren wird insbesondere im Bereich Freizeit das Thema E-Mountainbike nur am Rande angeschnitten. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt und damit der teilweise Einfluss auf das Wanderwegnetz sind nicht abschätzbar.

Aufgrund oben genannter Punkte machen die Appenzeller Wanderwege AR folgende übergeordnete Anträge:

Antrag 1:

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2:

Bei der Planung der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind die Anliegen der Fuss- und Wanderwege über die zuständigen Behörden und Organisationen im Kanton und in den Gemeinden einzubeziehen und die bestehenden Vollzugshilfen für die Fuss- und Wanderwege sind als zentrale Grundlagen zu verwenden.

Antrag 3:

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Für das Finden praxistauglicher Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen. Dieser Aspekt ist an geeigneter Stelle in den erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

Es folgen in einem ersten Teil die Anträge zu den Artikeln des VWG, inkl. Beantwortung der Fragen des ASTRA. In einem zweiten Teil folgen die Anträge zu den Artikeln des FWG. In einem dritten Teil wird eine Anpassung des RPG vorgeschlagen. Abschliessend stellen wir noch Anträge aufgrund der Ausführungen im erläuternden Bericht zum VWG.

2 VELOWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 2 VELOWEGNETZE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 3 VELOWEGNETZE FÜR DEN ALLTAG

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 4 VELOWEGNETZE FÜR DIE FREIZEIT

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 5 PLANUNGSPFLICHT UND ZUGÄNGLICHKEIT DER PLÄNE

Frage 1 des ASTRA: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der VAW begrüsst, dass es auch für Velowegnetze eine Planungspflicht geben soll und die Pläne behördenverbindlich sein sollen. Wichtig ist dabei die Berücksichtigung der Anträge 1-3.

ART. 6 PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Frage 2 des ASTRA: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Der VAW erachtet es als richtig und wichtig, dass es für die Planung von Velowegnetzen Qualitätsziele gibt. Zu den einzelnen Planungsgrundsätze hat der VAW jedoch Anträge. Ebenfalls sind im Zusammenhang mit Art. 6 die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Bst. b und d.

Der VAW begrüsst die in den Artikeln 3 und 4 gemachte Unterscheidung zwischen Veloalltags- und Freizeitnetzen, da die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich sind. Den unterschiedlichen Bedürfnissen wird jedoch in diesen beiden Planungsgrundsätzen zu wenig Rechnung getragen- sie sind stark auf die Velowegnetze Alltag ausgerichtet.

Für Wege, die von Mountainbikenden genutzt werden, dazu gehören teilweise auch Wanderwege, ist weder eine direkte Streckenführung noch ein homogener Ausbaustandard wünschenswert. Eine abwechslungsreiche Linienführung ist von zentraler Bedeutung (siehe auch «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz»). Im Bereich Mountainbike spielt im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten zu-dem die Eigenverantwortung eine grosse Rolle.

Antrag 4:

Es ist zu prüfen, ob diese beiden Planungsgrundsätze für die Velowegnetze Freizeit differenziert werden sollten oder es ist zumindest im erläuternden Bericht auf die unterschiedlichen Ansprüche der beiden Netze bzw. der Nutzenden hinzuweisen.

Bst. c

Bst. c soll explizit auch für die Wanderwege gelten. Auch dort kann für die Sicherheit der Velofahrenden und Wandernden in verschiedenen Fällen eine Trennung sinnvoll sein.

Antrag 5:

Bst. c. ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen/unterstrichen):

c. [...], getrennt vom motorisierten Verkehr, ~~und~~ vom Fussverkehr und vom Wanderwegnetz geführt wird.

Bst. e

Kommentar ohne Antrag:

In den bestehenden Vollzugshilfen und Qualitätszielen für die Wanderwege spielt die Attraktivität eine wichtige Rolle. Damit gilt dieses Kriterium auch für das FWG ohne eine explizite Anpassung des im VWG formulierten Qualitätskriteriums «attraktiv». Eine Aufnahme dieses Kriteriums ins FWG erachten wir jedoch als prüfenswert.

ART. 7 KOORDINATION

Wie bereits in den allgemeinen Kommentaren erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die für die Velowege zuständigen Behörden sollen deshalb ihre Planung insbesondere auch mit den Aufgaben für die Fuss- und Wanderwege koordinieren.

Antrag 6:

Art. 7 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden, insbesondere mit jenen für die Fuss- und Wanderwege.

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 8 ANLAGE UND ERHALTUNG

Abs. 1 Bst. a

Wege für Velowegnetze der Freizeit verlaufen mehrheitlich ausserhalb von Siedlungen über Strassen und Wege, für welche für die Befahrung, eine entsprechende Widmung benötigt wird (z.B. Wald, Privatgrundstücke, Schutzgebiete u.a.). Eine durchgehende Signalisation ist notwendig, um die korrekte Führung der Nutzenden sicherzustellen. Dieser Grundsatz entspricht den aktuellen Vorgaben für die Wanderwege. Eine einheitliche Behandlung der unterschiedlichen Mobilitätsformen des Langsamverkehrs für die Freizeit ist zweckmässig. Durch das Sichtbarmachen beider Wegnetze wird überdies ein Beitrag zur Sicherheit von Velofahrenden und Wandernden sowie von an-deren Wegbenutzenden (z.B. Forst-, Landwirtschaft) geleistet.

Antrag 7:

Es ist im erläuternden Bericht zu ergänzen, dass alle Velowegnetze für die Freizeit durchgehend zu signalisieren sind.

Abs. 1 Bst. b

Wir sind damit einverstanden, dass Velowegenetze sicher sein müssen. Der Masstab für die «Sicherheit» der Velowegnetze sollte jedoch im gesamten Gesetz gleich sein, damit dieses widerspruchsfrei umgesetzt werden kann.

In der jetzigen Fassung wird im erläuternden Bericht zu diesem Artikel von «möglichst gefahrlos» und in Art. 6 Bst. c von «möglichst sicher» gesprochen. Aus haftungsrechtlicher Sicht und in Abstimmung mit dem FWG ist «möglichst sicher» oder «möglichst gefahrlos» zu wählen. Spricht man von «sicher» ist dies insbesondere für Mountainbike-Routen kritisch. Die Eigenverantwortung spielt auf diesen Wegen eine wichtige Rolle. Von den Wegverantwortlichen kann keine absolute Sicherheit verlangt werden. Sie können tun, was möglich und zumutbar ist. Die Nutzenden ihrerseits müssen sich sorgfältig vorbereiten, und den Anforderungen des Weges gewachsen sein. Zudem können unvorhersehbare Naturereignisse auftreten. Weitere Informationen diesbezüglich sind im Leitfaden Gefahrenprävention des ASTRA und der Schweizer Wanderwege zu finden.

Antrag 8:

Es ist zu prüfen, ob

a) Art. 8 Abs. 1 Bst. b folgendermassen anzupassen ist (unterstrichen):

b. diese Wege frei und möglichst gefahrlos mit dem Velo befahren werden können.

Oder es ist b) ein entsprechender Hinweis im erläuternden Bericht zu machen.

ART. 9 ERSATZ

Frage 3 ASTRA: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Der VAW ist grundsätzlich einverstanden, dass die Ersatzpflicht auch für Velowege gilt. Betreffend mögliche Konflikte in der Praxis sind die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

ART. 10 BEIZUG PRIVATER FACHORGANISATIONEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 11 RÜCKSICHTNAHME AUF ANDERE ANLIEGEN

Wie bereits eingangs der Stellungnahme erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die die Kantone sollen deshalb insbesondere auch auf die Anliegen der Fuss- und Wanderwege Rücksicht nehmen.

Antrag 9:

Art. 11 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Fuss- und Wanderwege, der Land- und Forstwirtschaft [...].

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 12 BERÜCKSICHTIGUNG VON VELOWEGEN BEI BUNDESAUFGABEN

Frage 4 des ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Der VAW 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.

ART. 13 BERATUNG DER KANTONE, DER GEMEINDEN UND DRITTER

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 14 INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Frage 5 des ASTRA: 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?

Der VAW unterstützt diesen Artikel.

ART. 15 UNTERSTÜTZUNG DER PRIVATEN FACHORGANISATIONEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 16 FACHSTELLEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 17 BESCHWERDELEGITIMATION

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 18 FRIST FÜR DIE ERSTELLUNG DER PLÄNE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 19 ÄNDERUNGEN ANDERER ERLASSE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 20 REFERENDUM UND INKRAFTTRETEN

Keine Kommentare und Anträge.

PRÄZISIERUNG VON ART. 6H NSG

Frage 6 ASTRA: 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?

Der VAW stimmt der Anpassung dieses Artikels zu.

3 FUSS- UND WANDERWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Die Anpassung des Zweckartikels an die Bundesverfassung (BV) und der Angleich an VWG wird vom VAW begrüsst.

Im neuen Zweckartikel wird jedoch nicht mehr von «zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzen» gesprochen, sondern von Fuss- und Wanderwegen. Im Art. 88 BV ist von «Fuss- und Wanderwegnetzen» die Rede. Im Zweckartikel des VWG wird von «Velowegenetzen» gesprochen. Ein zusammenhängendes Netz ist für attraktive und sichere Fuss- und Wanderwege von zentraler Bedeutung. Damit können der effiziente und effektive Unterhalt und eine Durchgängigkeit und Sicherheit für die Nutzenden gewährleistet werden.

Antrag 10:

Im gesamten neuen Zweckartikel des FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 4 PLANUNG

Die explizite Einforderung der Behördenverbindlichkeit der Pläne ist auch für die Fuss- und Wanderwegnetze von zentraler Bedeutung. Wenn die Aufgaben an die Gemeinden delegiert werden ist es auch im Fuss- und Wanderwegbereich zentral, dass die Umsetzung geprüft wird. Damit kann sichergestellt werden, dass die geplanten Wege auch wirklich realisiert werden.

Antrag 11:

Art. 4. Abs. 2 FWG ist analog zu Art. 5 Abs. 2 VWG zu formulieren. Ebenfalls ist der Titel des VWG-Artikels zu übernehmen.

ART. 8 MITWIRKUNG PRIVATER FACHORGANISATIONEN

Gemäss VWG können private Fachorganisationen auch zur Information beigezogen werden. In Anlehnung an Art. 88 sollte dies auf für die Fachorganisationen im Bereich Fuss- und Wanderwege möglich sein.

Antrag 12:

Art. 8 Abs. 1 FWG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...], die Anlage und die Erhaltung der Fuss- und Wanderwegnetze sowie zur Information über diese private Organisationen bei,[...]

ART. 11 BERATUNG DER KANTONE

Kann der Bund im Zusammenhang mit Velowegen neben den Kantonen auch Gemeinden und Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen, sollte dies auch für die Fuss- und Wanderwege möglich sein. Dies kann sonst zu Koordinationsschwierigkeiten führen, wenn bestimmte Aufgaben für die Umsetzung des FWG oder VWG nicht auf derselben Ebene angesiedelt sind. Ebenfalls ermöglicht der «direktere» Zugang zu den Gemeinden teilweise eine effektivere und effizientere Umsetzung des FWG.

Antrag 13:

Es ist zu prüfen, ob Art. 13 VWG inkl. Titel analog ins FWG übernommen werden soll.

ART. 11A INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Der VAW begrüsst es, dass ein analoger Artikel zum VWG im FWG aufgenommen wird. Entsprechend der Ausführungen zu Art. 1 FWG sollte aus Sicht VAW aber auch hier von Fuss- und Wanderwegnetzen die Rede sein.

Antrag 14:

Im gesamten Art. 11a FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 13 FACHSTELLEN

Kommentar ohne Antrag:

Es ist wichtig, dass die Umsetzung des VWG und des FWG im gleichen Amt betreut werden, damit die notwendige enge Abstimmung und Koordination stattfinden und Schnittstellen genutzt werden können.

ART. 14 BESCHWERDELEGITIMATION

Das Bundesgesetz rahmt die Durchsetzung der Fuss- und Wanderwege und muss Beschwerdelegitimation für kommunale, kantonale und nationale Verfahren einräumen. Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung der Umsetzung des FWG für den genau gleichen Sachverhalt in einem Kanton, weil einmal nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde zuständig ist und ein anderes Mal in einem anderen Kanton eine kommunale Behörde zuständig ist, einmal Beschwerderecht besteht und in einem anderen Kanton nicht. In diesem Sinne ist der neu formulierte Art. 14 Abs. 1 im FWG zu erweitern und die Formulierung möglichst offen zu halten.

Antrag 15:

Artikel 14 ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen): Gegen Verfügungen ~~der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden~~ im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: [...]

4 RAUMPLANUNGS GESETZ (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren beantragen wir jedoch eine Ergänzung von Artikel 10. Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach Umweltschutz- und nach Natur- und Heimatschutzgesetz beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.

Antrag 16:

Art. 10 Abs. 2 RPG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...] über den Natur- und Heimatschutz, sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.

5 WEITERE ANTRÄGE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ERLÄUTERNDEN BERICHT

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll das VWG nach Verabschiedung analog zur Umsetzung des FWG im Rahmen einer Velowegverordnung sowie weiterführender Richtlinien konkretisiert werden. Des Weiteren sind im Sinn der Vollzugsunterstützung von Kantonen und Gemeinden praxisnahe Vollzugshilfen zu Planung, Bau und Betrieb sowie zur Signalisation von Velowegnetzen vorgesehen.

Diese Arbeiten sollten von Seiten Wanderwege begleitet werden.

Antrag 17:

Die Schweizer Wanderwege sind bei der Erarbeitung der Verordnung sowie der weiteren Grundlagen zur Vollzugsunterstützung in geeigneter Weise in die Arbeiten einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll die Kohärenz des FWG und des VWG mit den Regeln des übrigen Strassenverkehrsrechts überprüft und bei Bedarf verbessert. Die Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden und die Fahrzeuge (Velos, E-Bikes, Fahrzeugähnliche Geräte) sollen durchleuchtet und bei Bedarf angepasst werden.

Diese allfälligen Anpassungen können in der Praxis erhebliche Auswirkungen auf das Wanderwegnetz haben und sind zurzeit nicht abschätzbar.

Antrag 18:

Bei der Überprüfung und der Anpassung der oben erwähnten Gesetze und Regeln sind die Schweizer Wanderwege in geeigneter Weise einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG wird beim Bund für die Umsetzung des VWG vom gleichen personellen und finanziellen Aufwand wie für die Umsetzung des FWG ausgegangen. Sprich von 1,8 Mio. CHF und von 2,5 Vollzeitstellen. Die zusätzlichen finanziellen Mittel werden im Kredit «Langsamverkehr, Fuss- und Wanderwege» eingestellt.

Aus den Ausführungen wird nicht klar, wie die Ressourcen auf die Umsetzung der beiden Gesetze verteilt werden sollen.

Antrag 19:

Die personellen und finanziellen Mittel welche für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr beim ASTRA Langsamverkehr vorhanden sind, sind gleichmässig auf die Umsetzung des FWG und des VWG zu verteilen. Die Ressourcen für die Fuss- und Wanderwege sollen nicht auf Kosten des Veloverkehrs verkleinert werden. Nur so können die Attraktivität und Qualität des Fuss- und Wanderwegnetz erhalten und weiterentwickelt werden.

Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns sehr gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse



i.A. Daniel Rüttimann
Fachbeauftragter Wanderwege VAW

analyGIS GmbH
Cüterbahnhofstrasse 7
9000 St. Gallen

071 222 26 34
daniel.ruettimann@appenzeller-wanderwege.ch

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH-3001 Bern · Sellerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: info@sab.ch Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 8. Juli 2020
TE

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze

3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zum Bundesgesetz über die Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktetes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir nehmen zuerst eine allgemeine Beurteilung der Vorlage vor und beantworten anschliessend die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

Die SAB unterstützt den vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege. Die SAB hatte sich bereits in der Volksabstimmung stark für den neuen Verfassungsartikel über Velowege eingesetzt. Der Biketourismus stellt gerade in den Berggebieten einen zunehmend wichtigen Faktor für die Diversifizierung des touristischen Angebotes dar. Fast alle Berggebietskantone haben ebenso wie Schweiz Tourismus Kampagnen für den Biketourismus lanciert. Dank dem neuen Verfassungsartikel erhält das Velo als Verkehrsträger eine höhere Beachtung und wird in Zukunft bei den Planungen besser berücksichtigt. Das Velo ist aber nicht nur für den Tourismus respektive Freizeitverkehr wichtig, sondern auch für den Alltagsverkehr auf kurzen Strecken, z.B. Schulweg oder Einkauf. Gerade in den Berggebieten wurden diese Funktionen noch oft vernachlässigt, was sich in

fehlenden Velospuren / separaten Velowegen und damit Sicherheitsproblemen ausdrückt. Auch hier kann die neue Verfassungsbestimmung helfen.

Bei der Erarbeitung des direkten Gegenvorschlags zur Veloinitiative wurde grosser Wert darauf gelegt, dass die Kompetenzen von Kantonen und Gemeinden gewahrt bleiben. Der Bund kann gleich wie bei den Fuss- und Wanderwegen nur Grundsätze regeln und unterstützend und koordinierend tätig werden. Die Umsetzung bleibt den Kantonen und Gemeinden vorbehalten.

Im nun vorliegenden Entwurf des Veloweggesetzes sind diese verfassungsrechtlichen Vorgaben und die Diskussionen aus der Volksabstimmung aus Sicht der SAB korrekt umgesetzt. Ein Problem orten wir jedoch bei der Finanzierung der Velowege. Velowege in Agglomerationen können mit Bundesmitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Ausserhalb der Agglomerationen fehlt jedoch eine derartige Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Bund. Dies kann dazu führen, dass wichtige Verbindungswege an der Agglomerationsgrenze halt machen oder andere Qualitätsstandards aufweisen. Zudem üben auch überörtliche Verbindungen ausserhalb der Agglomerationen wichtige Funktionen für den Freizeit- und Alltagsverkehrs mit dem Velo aus. **Die SAB fordert deshalb, dass auf Bundesebene ein Finanzierungsgefäss geschaffen wird, welches auch die Mitfinanzierung der Velowege ausserhalb der Agglomerationen ermöglicht.** Ansonsten findet eine Ungleichbehandlung von städtischen und ländlichen Räumen statt. Auf dieses Manko weist im Übrigen auch der erläuternde Bericht zum Veloweggesetz auf S. 20 hin. Dieses noch zu schaffende Finanzierungsgefäss könnte auch dazu dienen, nationale Veloschnellstrassen / Velobahnen und nationale Modellvorhaben mitzufinanzieren (vgl. S. 26/27 des erläuternden Berichtes).

In Art. 3 und 4 des vorgeschlagenen Veloweggesetzes vermissen wir den expliziten Hinweis auf die zunehmende Elektrifizierung des Veloverkehrs. Immer mehr Velofahrerinnen und Velofahrer sind mit E-Bikes unterwegs. Für diese ist die Verfügbarkeit von Ladestationen sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr sehr wichtig und gehören zur Velo-Infrastruktur. Wir schlagen deshalb vor, dass sowohl in Art. 3 als auch in Art. 4 die **Ladestationen für E-Bikes** explizit erwähnt werden. Damit unterliegen sie auch der Planungspflicht gemäss Art. 5ff.

Für weitere Detailbemerkungen zur Vorlage verweisen wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Nur wenn die Velowege in behördenverbindlichen Plänen festgehalten sind, ist deren langfristiger Bestand gesichert. Die Festlegung in behördenverbindlichen Plänen entspricht der Kompetenzverteilung gemäss Raumplanungsrecht und erlaubt die planerische Regelung von Nutzungskonflikten. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der Grundsatz in Abs. 3 von Art. 5, wonach die Betroffenen und interessierten Organisationen an der Planung zu beteiligen sind. Es gab in der Vergangenheit immer wieder Fälle, in denen Velowege geplant wurden, ohne direkt Betroffene wie z.B. Grundeigentümer

oder die Nutzer (via interessierte Organisationen) in die Planung einzubeziehen. Diese Unterlassung kann zu Misstönen und entsprechenden unnötigen Verzögerungen führen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir sind mit den Planungsgrundsätzen einverstanden. Die Planungsgrundsätze werden im Veloweggesetz als Leitlinien im Sinne von Qualitätszielen verstanden, die bei der Planungsarbeit zu berücksichtigen sind. Diese lassen den Kantonen Freiraum in der Umsetzung, namentlich etwa bei den Baustandards. Seitens der SAB unterstützen wir alle in Art. 6 aufgeführten Planungsgrundsätze. In der bisherigen Praxis sind leider noch lange nicht alle Velowege zusammenhängend und durchgehend. Allzu oft gibt es noch Velowege, die z.B. an der Gemeindegrenze halt machen. Das gleiche gilt auch für den Ausbaustandard. Auch eine direkte Streckenführung ist wichtig, um die Attraktivität des Velos für die Alltagsmobilität zu gewährleisten. Bei den Velowegen für den Freizeitverkehr ist die Attraktivität und die hohe Erholungsqualität von zentraler Bedeutung, da hier der Weg das Ziel ist. Mischverkehr ist insbesondere für den Alltagsverkehr zu vermeiden. Dazu gehört nicht nur eine Trennung vom motorisierten Verkehr sondern auch vom Fussverkehr. Beim Freizeitverkehr ist diese Trennung weniger einfach zu bewerkstelligen. Insbesondere der Mountainbike-Sport hat nur in wenigen Fällen eine eigene Infrastruktur (Flowtrails, Pumptracks usw.). Der Mountainbike-Sport spielt sich überwiegend auf Wegen ab, welche ursprünglich für einen anderen Zweck gedacht waren wie z.B. Forststrassen und Wanderwege. Hier ist eine Trennung oft nicht umsetzbar und kaum finanzierbar. Umso wichtiger ist die klare Regelung der Koexistenz von Velofahrern und anderen Verkehrsteilnehmern auf diesen Strecken. Entsprechende Vorarbeiten wurden durch das ASTRA und Schweiz Mobil bereits unternommen und müssen mit den interessierten Organisationen weiter geführt werden.

Wir erachten es in diesem Zusammenhang auch als richtig, dass den Kantonen eine angemessene Frist von fünf Jahren gesetzt wird (Veloweggesetz Art. 18), um die entsprechenden Pläne zu erarbeiten. Mit einer Frist wird verhindert, dass sich die Umsetzung des Veloweggesetzes unnötig in die Länge zieht. Praktisch alle Kantone verfügen bereits über entsprechende Pläne und müssen diese allenfalls überarbeiten, damit die Planungsgrundsätze eingehalten werden. Die Frist erscheint deshalb angemessen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Die Ersatzpflicht ist unmittelbar mit der Planungspflicht gemäss Art. 5 verbunden. Wenn Wege aufgehoben oder unterbrochen werden, so muss

durch die entsprechende Behörde für entsprechenden Ersatz gesorgt werden. Dies gilt auch für den Bund, wenn Velowege oder Teile davon wegen anderer Bundesaufgaben aufgehoben oder ersetzt werden müssen (Art. 12, Abs. 1. Bst. d).

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, der Bund hat diesbezüglich eine Vorbildfunktion für die Kantone und Gemeinden.

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. Im Zuge der Ausarbeitung des direkten Gegenentwurfes zur Veloinitiative war es eine wichtige Frage, wie weit die Informationstätigkeit des Bundes gehen sollte. Durchgesetzt hat sich die Lösung, wonach sich der Bund auf eine Informationstätigkeit beschränken, aber nicht etwa eine umfassende Kommunikationstätigkeit entwickeln soll. Diese Lösung ist im Entwurf des Veloweggesetzes nach Ansicht der SAB korrekt umgesetzt. Es ist richtig und naheliegend, dass zur Information auch die Bereitstellung von Geobasisdaten via Swisstopo gehört.

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. Es gab in der Vergangenheit leider immer wieder offene Fragen beim Bau von Nationalstrassen, wer für die Fuss- und Wanderwege im Bereich der Nationalstrassen zuständig sei. Dies wird nun mit dem neuen Artikel 6h abschliessend geklärt. Der Bund ist zuständig für die Flächen von Fuss- und Velowegen im Bereich der Anschlüsse an Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sowie für den gesamten Strassenkörper bei Nationalstrassen 3. Klasse. Diese Klärung ist auch von Bedeutung im Rahme des Netzbeschlusses Strassen, durch den rund 400 km Hauptstrassen neu ins Nationalstrassennetz übergehen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB (Groupement suisse pour les régions de montagnes) soutient le projet de loi sur les voies cyclables. En effet, le vélo connaît un engouement croissant, notamment pour les régions de montagnes. Dans ces régions, les bicyclettes permettent une diversification de l'offre touristique et sont appréciées, notamment par les autochtones, comme moyen de transport quotidien (pour se rendre à l'école, pour faire des achats, etc.). Une promotion du vélo doit aussi permettre de mieux assurer la sécurité de leurs utilisateurs, par le biais de divers aménagements.

Cependant, le SAB demande que les compétences des cantons et des communes soient assurées et maintenues. Pour sa part, la Confédération doit se limiter à établir des règles de base et à coordonner les travaux prévus. Enfin, le SAB souhaite qu'un fonds de financement soit à disposition, afin de soutenir certains projets nationaux ou pour réaliser des projets-modèles.



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
VN Veloweg-Gesetz
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Basel, 10. September 2020

Vernehmlassung

Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz VWG)

Stellungnahme der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen Stellung zum Entwurf des Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) und bedanken uns für diese Möglichkeit.

→ Die AefU erachten ein griffiges Veloweggesetz als nötig und dringlich. Es soll den Veloverkehr als umweltschonende und gesundheitsfördernde Mobilitätsform wirksam und schnell fördern. Dies dient auch der Entlastung der bestehenden Strassen und macht neue Strassen(ausbauten) unnötig.

Der vorliegende Gesetzes-Entwurf ist konsequenter zu formulieren.

1 Fragebogen Astra

1.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, unbedingt. Doch das genügt nicht.

Die Planungspflicht muss für dichte, zusammenhängende Velowegnetze gelten.

Wir verlangen zudem, dass die Planungspflicht auch in grundeigentümergeverbindlichen Nutzungspläne aufgenommen wird, wo dies der lückenlosen Velonetzplanung dient.

Die Kantone müssen nicht nur für die Erstellung der Pläne eine verbindliche Frist festlegen, sondern auch für deren Umsetzung, damit die Pläne nicht Papier bleiben. Diese Frist ist auf max. 10 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes zu begrenzen. Ausnahmen sind ausführlich zu begründen.

Bei nicht Einhalten der Frist sind lenkungswirksame Sanktionen vorzusehen. Wo Veloinfrastrukturen nach der Frist nicht realisiert sind, ist zudem zwingend das Verkehrsregime velofreundlich anzupassen. Das erfordert insbesondere eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von max. T30.

Nur so ist sichergestellt, dass die Netzplanung keine Lücken erfährt, grössere Umwege vermieden werden und die Pläne tatsächlich realisiert werden.

Wir begrüssen die Unterscheidung in Wege für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr, deren Ansprüche unterschiedlich sind.

Zusätzlich sollen Velo-Schnellrouten (z.B. Velobahnen à la Stadt Bern), Velohauptverbindungen und -Nebenverbindungen unterschieden werden.

Die NutzerInnen-Gruppen sollen zusätzlich differenziert werden, so dass die Infrastruktur ausgerichtet werden kann auf Zielgruppen wie SchülerInnen, PendlerInnen, SportlerInnen.

In der Planungspflicht sind die Grundsätze von Art. 6a SVG (Sicherheit der Strasseninfrastruktur) zu berücksichtigen. Entsprechend sind die ISSI-Instrumente zu berücksichtigen, die ihrerseits noch viel stärker velo-relevante Aspekte integrieren müssen.

Strassen können nur als sicher gelten, wenn sie auch velosicher sind. Analog Art. 6a Abs. 2 (bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen) soll der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Veloinfrastrukturen erlassen.

Wo die Velosicherheit mit baulichen Massnahmen (Infrastruktur) nicht rechtzeitig erfolgt, sind betriebliche Massnahmen vorzusehen (Reduktion Höchstgeschwindigkeit auf max. T30).

1.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja. Entscheidend ist, dass die Qualität der Velowege auch Personen aufs Velo lockt, die diese Mobilitätsform bisher nicht/wenig nutzten, insbesondere aus Sicherheitsbedenken für sich selbst, bzw. Eltern davon abhielt, ihre Kinder und Jugendlichen im Alltagsverkehr Velo fahren zu lassen.

Das Velowegnetz soll zudem engmaschig sein (nebst zusammenhängend, direkt, sicher, homogen und attraktiv), um Umwegfahrten zu vermeiden.

Wichtig ist, dass Veloabstellplätze als Teil der Veloinfrastruktur stets mitgeplant und realisiert werden.

1.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Die vorgeschlagene Ersatzpflicht in Art. 9 Abs. 3 ist jedoch viel zu offen formuliert. Sie lässt beliebige Ausnahmen zu, diese sind jedoch restriktiv zu beschränken. Beim MIV käme es auch niemandem in den Sinn, eine Strasse ersatzlos aufzuheben.

Die Kriterien für allfällige Ausnahmen sind streng und abschliessend zu formulieren. Aufhebungen und auch Ersatz an einem andern Ort sind in jedem Fall ausführlich zu begründen und anfechtbar zu publizieren.

1.4 «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. Entsprechend ist so auch die betroffene kantonale Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr (sog. Langsamverkehr, ein Begriff, den wir ablehnen, weil er in Bezug auf den Veloverkehr weder innerorts zutrifft, noch die E-Velos abbildet) einzubeziehen. Dies auch im Sinne von „best practice“. Umso wichtiger ist die explizite Berücksichtigung der Velosicherheit in Art. 6a SVG (s. oben).

1.5 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, unbedingt.

Die Information soll auch eine Willkommenskultur für Velofahrende schaffen, wie man sie z.B. in Deutschland oder den skandinavischen Ländern antrifft. Die Kommunikation soll den kostbaren Beitrag der Velofahrenden zu Umweltschutz und Public Health anerkennen und hervorheben.

Die Signalisation der Velowege soll selbsterklärend und umfassend sein.

1.6 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?

Wir finden keinen Art. 6 h NSG, wir gehen davon aus, dass Art. 6 gemeint ist.

Ja, wir sind einverstanden mit möglichst umfassenden Präzisierungen.

1.7 (NEU) Pilotprojekte und Tests

In zahlreichen Ländern bestehen interessante Velo-Förderprojekte, die auch in der Schweiz funktionieren (können). Pilotphasen vor der Einführung sollen durch den Bund gefördert und mitfinanziert werden.

Die Voraussetzungen dazu soll der Bund einfach und unbürokratisch gestalten.

1.8 (NEU) Zielsetzung und Monitoring

Das Veloweggesetz soll die Nutzung des Velos fördern. Es fehlen aber Bestimmungen zur Zielsetzung und Messbarkeit dieser Förderung.

Der aktuelle Veloanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) liegt seit Jahren bei kümmerlichen 7%. Jede zweite Autofahrt ist kürzer als 5 km, jede dritte kürzer als 3 km und jede achte en-

det schon nach 1 km. Für viele Personen sind solche Strecken ohne weiteres mit dem Velo zu schaffen. Das Potenzial des Veloverkehrs ist also längst nicht ausgeschöpft. Mit den E-Velos sind auch Velotransporte mit Anhängern oder Kistenvelos (Cargo Bikes) problemlos.

Im Gesetz ist ein Veloanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) von durchschnittlich mindestens 15% in den nächsten 10 Jahren (s. Frist) festzulegen. Das bedingt in Städten und Agglomerationen Anteile, wie sie in nordischen Ländern bereits heute üblich sind.

Zur Zielerreichung sind jährliche Monitorings mit Berichterstattung nötig, welche ein verstärktes Engagement von Bund und Kantonen rechtzeitig aufzeigt.

1.9 (NEU) Finanzierung

Veloinfrastruktur ist gegenüber der MIV-Infrastruktur ungleich günstiger. Zugleich entlastet ein hoher Veloanteil die überlasteten Strassen und macht Neu- und Ausbauten überflüssig, was immense Investitionssummen spart.

Entsprechend sollen im NAF Gelder für den MIV an den Veloverkehr umgewidmet werden. Dazu sollen diese velogebunden in die Agglomerationsprogramme fliessen. Im Rahmen Art. 17f MinVG soll der Verpflichtungskredit für den Agglomerationsverkehr von heute max. 12% auf zwingend mind. 20% erhöht werden.

Der Bund muss Kantone und Gemeinden auch ausserhalb der Agglomerationen bei der Realisierung von Velorouten finanziell unterstützen.

1.10 (NEU) Masterplan und Strategie

Veloinfrastruktur allein genügt nicht, um das Velo zu einem Hauptverkehrsmittel zu machen, wie es in skandinavischen Ländern üblich ist.

Der Bund soll eine solche Strategie mit Massnahmenplanung parallel zu diesem Veloweggesetz erarbeiten und umsetzen.

2. Anträge zu den einzelnen Artikeln des VWG

Unsere Anträge zu den Artikeln des VWG haben wir direkt in den Gesetzes-Entwurf geschrieben, vgl. separate Beilage.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen in das neue Veloweggesetz aufzunehmen. Sie sollen sicherstellen, dass der Veloverkehr als gesunde, umweltschonende Mobilitätsform einen Anteil am Gesamtverkehr von mindestens 20% erreicht.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen



Stephanie Fuchs
Stv. Geschäftsleiterin AefU

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

ENTWURF 13.03.2020

Beilage zu Stellungnahme AefU vom 10. September 2020

1. Abschnitt: Zweck und Begriffe

Art. 1 Zweck

¹ Dieses Gesetz legt Grundsätze über Velowegnetze fest.

² Es bezweckt, die Kantone und die Gemeinden bei den folgenden Aufgaben zu unterstützen:

- a. Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen;
- b. Information über Velowegnetze.

³ Es regelt die Aufgaben des Bundes im Bereich Velowegnetze.

Wir begrüssen ein eigenes Gesetz für den Veloverkehr. Es ist überfällig.

Art. 2 Velowegnetze

Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.

Unter „entsprechenden Infrastrukturen“ sind auch die Abstellanlagen zu verstehen.

Art. 3 Velowegnetze für den Alltag

¹ Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

² Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.

Unter Schulen sind alle Ausbildungsstätten zu verstehen.

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

¹ Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.

² Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

³ Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften, Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen sowie touristische Einrichtungen.

Ergänzen: Anbindung der Freizeit-Velonetze an Bahnhöfe und Siedlungszentren. Freizeitrouten innerhalb von Siedlungsgebieten (z.B. zu Parks, Freizeiteinrichtungen innerhalb Städten.

2. Abschnitt: Planung, Anlage und Erhaltung

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

¹ Die Kantone sorgen dafür, dass:

- a. bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden;
- b. die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

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.

³ Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen.

⁴ Die Pläne nach diesem Gesetz sind öffentlich. Sie müssen in elektronischer Form allgemein zugänglich sein.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

- a. die Netze zusammenhängend und durchgehend sind und insbesondere alle wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;
- b. die Netze eine angemessene Dichte und eine direkte Streckenführung aufweisen;
- c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;

- d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen;
- e. die Netze attraktiv sind und sie, falls es Velowegnetze für die Freizeit sind, für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

Keine Bestimmung darf dazu führen, das Velofahrende von Hauptverkehrsstrassen verdrängt/nicht mehr zugelassen werden oder Umwege in Kauf nehmen müssen. Im Gegenteil sind Velo-Schnellrouten und -Pendler Routen möglichst vortrittsberechtigt und also u.a. auch entlang den Hauptverkehrsachsen geführt werden.

Art. 7 Koordination

Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.

Parallele Planung mit anderen Infrastrukturen (z.B. ÖV-Trassen) sind äusserst sinnvoll.

Art. 8 Anlage und Erhaltung

¹ Die für die Velowege zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

- a. Velowege angelegt, erhalten und signalisiert werden;
- b. diese Wege frei und sicher mit dem Velo befahren werden können;
- c. die öffentliche Benutzung rechtlich gesichert ist.

² Bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben nehmen die Behörden auf die Velowege Rücksicht.

Das freie Befahren gilt auch im Winter und bedingt einen Unterhalt mit frühzeitiger Schneeräumung. Die Velowege sollen vor den MIV-Fahrbahnen, mindestens aber gleichzeitig mit diesen freigeräumt werden. Velowege sind keine Schneedopponien.

Art. 9 Ersatz

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.

² Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:

- a. sie nicht mehr frei befahrbar sind;
- b. sie unterbrochen werden;
- c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;
- d. sie zu Velowegnetzen für die Freizeit gehören und ihre Attraktivität stark eingeschränkt wird.

³ Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.

⁴ Sie regeln das Verfahren für die Aufhebung von Velowegen und bestimmen, wer

zum Ersatz verpflichtet ist.

Ergänzen: Sehr restriktive abschliessende Kriterien für allfällige Ausnahmen (s. sep. Stellungnahme).

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

¹ Die Kantone können für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

² Sie können den privaten Fachorganisationen Aufgaben übertragen.

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten.

3. Abschnitt: Aufgaben des Bundes

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

¹ Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie:

- a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;
- b. Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen und Auflagen erteilen oder aber verweigern;
- c. Beiträge nur bedingt gewähren oder ablehnen;
- d. für angemessenen Ersatz sorgen, wenn Velowege oder Teile davon aufgehoben werden müssen.

² Entstehen Kosten, weil Velowegnetze berücksichtigt oder Teile davon ersetzt werden müssen, so werden sie dem betreffenden Objektkredit belastet oder zum gleichen Beitragssatz wie die übrigen Objektkosten subventioniert.

Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter

Der Bund kann die Kantone und Gemeinden sowie Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen.

Art. 14 Information der Öffentlichkeit

¹ Der Bund informiert die Öffentlichkeit über:

- a. die Bedeutung von Velowegnetzen für die Bewältigung des Personen- und Güterverkehrs;
- b. grundlegende Aspekte für Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen.

² Er publiziert harmonisierte Geobasisdaten über die Qualität und die Benutzbarkeit der Velowegnetze.

³ Er kann die Kantone und Dritte unterstützen, wenn sie die Öffentlichkeit über Themen nach Absatz 1 informieren.

Art. 15 Unterstützung der privaten Fachorganisationen

¹ Der Bund kann privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Bereitstellung von Grundlagen und Information Finanzhilfen ausrichten. Er schliesst dazu öffentlich-rechtliche Verträge mit ihnen ab.

² Beitragsberechtigt sind Fachorganisationen nach Absatz 1, die:

- a. im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sind; und
- b. gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideale Anliegen des Veloverkehrs verfolgen; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen.

4. Abschnitt: Organisation und Rechtsschutz

Art. 16 Fachstellen

¹ Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest. Sie legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen.

² Fachstelle des Bundes ist das Bundesamt für Strassen.

Ergänzen: Qualitätskriterien und wirksame Kompetenzen für diese Fachstellen.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

¹ Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979³, soweit sie Velowege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt:

- a. die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;
- b. die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideale Anliegen des Veloverkehrs verfolgen.

² Gegen Verfügungen der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sind auch die Kantone zur Beschwerde berechtigt.

³ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation bezeichnet die zur Beschwerde berechtigten Fachorganisationen.

⁴ Besteht in einem Verfahren ein Beschwerderecht nach Absatz 1, so eröffnet die Behörde ihre Verfügung den Gemeinden und Fachorganisationen durch schriftliche Mitteilung oder durch Veröffentlichung im Bundesblatt oder im kantonalen Publikationsorgan.

⁵ Gemeinden und Organisationen, die kein Rechtsmittel ergriffen haben, können sich am weiteren Verfahren nur noch als Partei beteiligen, wenn die Verfügung zugunsten einer anderen Partei geändert wird und sie dadurch beschwert werden.

⁶ Sieht das Bundesrecht oder das kantonale Recht vor, dass vor dem Erlass der Verfügung ein Einspracheverfahren durchgeführt wird, so ist auch das Gesuch nach den Vorschriften von Absatz 4 zu veröffentlichen. In diesen Fall sind Gemeinden und Organisationen nur beschwerdeberechtigt, wenn sie sich an diesem Einspracheverfahren als Partei beteiligt haben.

5. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne

¹ Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.

² Der Bundesrat kann diese Frist ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängern.

Ergänzen: Frist für Umsetzung, s. sep. Stellungnahme.

Art. 19 Änderung anderer Erlasse

Die Änderung anderer Erlasse wird im Anhang geregelt.

Art. 20 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ergänzungen Artikel gemäss sep. Stellungnahme (Zielsetzung, Moratorium, Pilotprojekte u.a.m.)

Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU)

10. September 2020

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen



Stephanie Fuchs
Stv. Geschäftsleiterin AefU

PAR COURRIEL

(aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Bern

Genève, le 17 septembre 2020

Procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Réponse d'Inclusion Handicap

N/réf. / personne de contact : Cyril Mizrahi, Département Egalité IH

(cyril.mizrahi@inclusion-handicap.ch, 022 552 97 97)

Madame, Monsieur,

Inclusion Handicap, en tant que faitière des organisations suisses du domaine du handicap¹, est la porte-parole des quelque 1,7 million de personnes vivant en Suisse en situation de handicap. IH œuvre en faveur d'une société inclusive qui garantisse à ces personnes une participation pleine et autonome à la vie en société. Le Département Egalité d'IH a la tâche de veiller à la mise en œuvre et au développement du droit de l'égalité des personnes handicapées, notamment la Convention de l'ONU sur les droits des personnes handicapées (CDPH ; RS 0.109).

Il ne nous appartient ainsi pas de nous prononcer sur la réforme susmentionnée de manière globale, mais bien de veiller à ce que le principe de non-discrimination des personnes handicapées prévu par l'art. 8 al. 2 Cst. ainsi que la mise en œuvre de la CDPH soient garantis s'agissant de la révision soumise à consultation.

Ainsi, IH répond à la présente consultation sous l'angle particulier de l'impact du développement des voies cyclables sur la mobilité des personnes handicapées, notamment en lien avec l'accessibilité du domaine public et les dangers représentés par les zones mixtes.

¹ La liste est consultable ici: <https://www.inclusion-handicap.ch/fr/a-notre-sujet/membres-5.html>



1. La Convention de l'ONU et sa portée

1.1. L'art. 5 CDPH prévoit que les Etats Parties reconnaissent que toutes les personnes sont égales devant la loi et en vertu de celle-ci et ont droit sans discrimination à l'égale protection et à l'égal bénéfice de la loi (al. 1). Les Etats Parties interdisent toutes les discriminations fondées sur le handicap et garantissent aux personnes handicapées une égale et effective protection juridique contre toute discrimination, quel qu'en soit le fondement (al. 2). Afin de promouvoir l'égalité et d'éliminer la discrimination, les Etats Parties prennent toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés (al. 3).

L'interdiction de discrimination de l'art. 5 al. 1 CDPH est directement justiciable, ce que reconnaît explicitement le Conseil fédéral dans son message relatif à la CDPH (Message portant approbation de la Convention du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées du 19 décembre 2012, FF 2013 601., p. 601, 613 ; KÄLIN WALTER/KÜNZLI JÖRG/WYTTENBACH JUDITH/SCHNEIDER ANNINA/KAGÜNDÜZ SABIHA, *Mögliche Konsequenzen einer Ratifizierung Der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen durch die Schweiz*. Gutachten zuhanden des Generalsekretariats GS-EDI / Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen EBGB, 14 octobre 2008², p. 56). WALTER KÄLIN ET AL. précisent clairement que l'art. 5 al. 1 CDPH est « *justiziabel* » et « *selbständig* », soit qu'il peut être invoqué indépendamment d'une autre disposition de la Convention applicable en l'espèce.

L'interdiction de discrimination peut être invoquée par toute personne handicapée dans un cas d'espèce, indépendamment du domaine dans lequel la discrimination a eu lieu, et également lorsque la discrimination consiste en un refus d'aménagement raisonnable (CAROLINE HESS-KLEIN, « Le cadre conventionnel et constitutionnel du droit de l'égalité des personnes handicapées », p. 24, in *L'égalité des personnes handicapées : principes et concrétisation*, FRANÇOIS BELLANGER ET THIERRY TANQUEREL éd., *op. cit.*). La CDPH précise que par personnes handicapées « on entend des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ». (art. 1 al. 2 CDPH).

1.2. En tant que droits humains, les droits garantis par la CDPH n'obligent pas seulement les autorités exécutives et judiciaires, mais également le législateur. Selon l'art. 4 al. 1 CDPH, les Etats parties s'engagent notamment à adopter les mesures appropriées notamment d'ordre législatif (lettre a), modifier, abroger ou abolir les lois, règlements,

² https://www.edi.admin.ch/dam/edi/de/dokumente/gutachten_zur_uno-behindertenkonvention.pdf.download.pdf/ (consulté le 11.09.2020)



coutumes et pratiques qui sont source de discrimination envers les personnes handicapées (lettre b), prendre en compte la protection et la promotion des droits des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes (lettre c), et développer des équipements et installation de conception universelle, soit qui puissent être utilisées par tout le monde de manière autonome et sans adaptation (lettre f *cum* art. 3 lettre a).

1.3. L'art. 9 CDPH est consacré à l'accessibilité. Ainsi, l'art. 9 al. 1 CDPH exige des Etats Parties qu'ils prennent des mesures appropriées pour assurer aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique et aux transports, tant dans les zones urbaines que rurales (cf. Caroline HESS-KLEIN, Le cadre conventionnel et constitutionnel du droit de l'égalité des personnes handicapées, *in* L'égalité des personnes handicapées : principes et concrétisation, BELLANGER François/TANQUEREL Thierry (édit.), Schulthess éditions romandes 2017, p.33). Toujours selon cette disposition, ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres à la voirie (lettre a).

Dans le même sens et concrétisant la CDPH sur ce point, la loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3) prévoit que des particuliers (art. 7) et des organisations (droit de recours idéal, art. 9, en particulier l'al. 3, lettre b) peuvent saisir l'autorité ou la juridiction compétente en cas d'inégalité (art. 2 al. 3) dans l'accès à des constructions ou installations accessibles au public (art. 3 lettre a), soit notamment celles ouvertes à un cercle indéterminé de personnes (ordonnance, OHand, art. 2, lettre c, ch. 1), ce qui est le cas du domaine public.

1.4. Enfin, l'art. 20 CDPH prévoit que les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible.

1.5. Les obligations et droits découlant de la CDPH et de la LHand s'appliquent naturellement dans le domaine des voies cyclables. Nous suggérons d'en faire mention dans le futur Message, afin que les autorités d'application en aient pleinement conscience.



2. Commentaire du projet article par article

2.1. *Ad art. 5 al. 3*

Il nous semble important de préciser dans le Message que les organisations de personnes handicapées sont des organisations intéressées au sens de cette disposition. Elles devraient pouvoir veiller à ce que la planification tienne compte des intérêts des personnes avec des handicaps physiques et sensoriels, en prévoyant systématiquement une séparation et une sécurisation des flux cyclistes et piétons. Cela est d'autant plus judicieux que l'art. 9 LHand prévoit un droit de recours idéal en cas d'aménagement ne prenant pas en compte les besoins des personnes handicapées.

2.2. *Ad art. 6, lettre c*

La disposition proposée ainsi que le rapport nous semblent laisser une marge de manoeuvre beaucoup trop importante pour la mixité piétons-cyclistes ; **le mot « opportune » devrait à notre avis en tout cas être supprimé, car une telle mixité n'est jamais opportune.** Lorsqu'une séparation n'est pas possible entre cyclistes et piétons, il conviendrait de privilégier la mixité entre cyclistes et trafic motorisé, pour préserver un cheminement piéton sûr pour les personnes en situation de handicap.

En effet, la mixité piétons-cyclistes implique que les personnes handicapées doivent cohabiter avec des vélos, mais également des vélos et trottinettes électriques, et des vélos électriques rapides, sans séparation des flux. Les personnes aveugles et malvoyantes ne les voient ni ne les entendent. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas facilement adapter leur trajectoire et risquent d'être déséquilibrées ou heurtées, de sorte que le risque d'accident est accru.

2.3. *Ad art. 11*

Parmi les intérêts à prendre en considération, il nous semble nécessaire d'ajouter (dans la loi) l'accessibilité et la sécurité des personnes handicapées. Le commentaire de l'art. 17 dans le rapport explicatif mentionne du reste l'égalité des personnes handicapées comme intérêt public à prendre en considération dans la pesée des intérêts.



2.4. Ad art. 17

Les organisations de personnes handicapées disposent déjà d'un droit de recours idéal (art. 9, al. 3, lettre b LHand) en matière d'autorisation de construire ou modifier des voies cyclables (cf. ci-dessus 1.3.). Dans la mesure où la planification préalable pourrait avoir un impact sur l'accessibilité et la sécurité des personnes handicapées, par exemple *via* des exceptions au principe de séparation des flux piétons-cyclistes, il pourrait être **judicieux de prévoir en amont un droit de recours des organisations de personnes handicapées également en matière de plans**. Le commentaire de cette disposition dans le rapport explicatif mentionne du reste explicitement l'égalité des personnes handicapées comme intérêt public à prendre en considération dans la pesée des intérêts.

En vous remerciant d'ores et déjà de l'attention que vous accorderez à la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de nos plus respectueux sentiments.

INCLUSION HANDICAP

Cyril Mizrahi, avocat
Département Egalité



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departments für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: aemterkonsultationen@astra.admin.ch
Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, 3003 Bern

Bern, 09. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «zum Bundesgesetz über Velowege» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Allgemeine Bemerkungen

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) setzt sich, unter anderem, aktiv für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein. Deshalb begrüsst er die Bestrebungen, den Langsamverkehr vom motorisierten Strassenverkehr zu entflechten. Gleichzeitig ist es aus seiner Sicht von eminenter Wichtigkeit, den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen in den Städten und Agglomerationen zu jederzeit zu gewährleisten. Deshalb darf die Infrastruktur für den Langsamverkehr nicht zu Lasten derjenigen des motorisierten Strassenverkehrs ausgebaut werden. D.h. insbesondere, dass keine bestehenden Fahrspuren zu Gunsten von Velowegen abgebaut werden dürfen. Die Aufrechterhaltung einer Hierarchie des Strassennetzes ist und bleibt, insbesondere in städtischen Gebieten, von zentraler Bedeutung.

Der am 23. September 2018 angenommene **direkte Gegenvorschlag** hat im Gegensatz zur Velo-Initiative **keine Förderpflicht** für den Bund in der Verfassung verankert, sondern letzterem nur eine **Möglichkeit**, Velowege zu unterstützen, eingeräumt. Dies ist für den ACS ein zentraler Punkt. Die Hoheit über die Velowege und Velorouten muss bei den Kantonen bleiben. Beim vorliegenden Gesetzesentwurf zum Bundesge-



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

setz für Velowege ist uns ganz allgemein aufgefallen, dass diese so wichtige Abgrenzung der Aufgaben und Kompetenzen von Bund und Kantonen nicht wirklich gelungen ist.

Bemerkungen zu einzelnen Gesetzesartikeln

Art. 2 Velowegnetze

Der ACS ist ebenfalls der Ansicht, dass ein Velowegnetz sinnvollerweise grundsätzlich durchgehend und zusammenhängend sein sollte. Jedoch sollte die Durchgängigkeit nicht absolut gelten. Der Gesetzesartikel sollte so formuliert sein, dass er Anpassungen an örtliche Begebenheiten nicht von vornherein ausschliesst. Aus unserer Sicht sind deshalb diese beiden Bedingungen entsprechend zu relativieren. Dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und um die Verhältnismässigkeit zu wahren.

Antrag:

Wir beantragen deshalb diesen Artikel weniger kategorisch zu formulieren. Eine Formulierung wie folgt, wäre aus unserer Sicht passender: *Velowegnetze sind zusammenhängende und **möglichst** durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.*

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Wenn der vom Parlament beschlossene und vom Stimmvolk angenommene, direkte Gegenvorschlag zur Velo-Initiative und der damit einhergehende, neue Verfassungsauftrag respektiert und umgesetzt werden sollen, kann und soll der Bund die Kantone bei Planung, Bau und Unterhalt der Velowege/Velorouten nur unterstützen. Planung, Bau und Unterhalt der Velowege und- routen sind weiterhin Aufgaben der Kantone.

Die im Absatz 3 erwähnten «interessierten Organisationen», werden nicht näher präzisiert. Der ACS befürchtet, dass nur diejenigen Organisationen an der Planung beteiligt werden sollen, die explizit die Interessen von Velofahrenden vertreten. Wir sind aber der Meinung, dass dies eine unfaire Bevorzugung einer einzelnen Interessensgruppe darstellt und dadurch ein Verkehrsträger bevorzugt behandelt würde.

Antrag:

Aus den oben erläuterten Gründen beantragt der ACS Art. 5 Abs. 2 ersatzlos zu streichen und im Abs. 3 zu präzisieren, um welche Organisationen es sich handelt, ohne dabei eine einzelne Interessensgruppe zu bevorzugen.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Grundsätzlich gehen die in Art. 6 festgehaltenen Planungsgrundsätze in die richtige Richtung. Sie sind aber aus unserer Sicht zu restriktiv und unverhältnismässig. Insbesondere die Anforderungen an die Durchgängigkeit in Bst. a und die direkte Streckenführung in Bst. b lassen keinen Spielraum für Anpassungen an die örtlichen Gegebenheiten, was die Realisierung der Routenlegung anbelangt. Zudem verunmöglichen sie



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

eine Abstimmung mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger (z.B. Bus- und Fussgängerverkehr).

Antrag:

Um den nötigen Spielraum bei der Umsetzung gewährleisten zu können, beantragt der ACS, dass der Zusatz «nach Möglichkeit» bzw. «möglichst» bei den Grundsätzen zur Anwendung kommt.

Art. 9 Ersatzpflicht

Ganz generell macht die Festlegung einer allgemein gültigen Ersatzpflicht zum Erhalt eines umfassenden Velowegnetzes Sinn. Die im Gesetzesentwurf vorgesehene Ersatzpflicht geht aber viel zu weit, da sie auch bereits in den Plänen festgelegte, also lediglich auf dem Papier geplante, Velowege umfassen soll. Die periodische Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Pläne nach Art. 5 Abs. 1 Bst. muss den Kantonen erlauben, gewisse Planbestandteile ersatzlos zu streichen, wenn dies erforderlich ist. Durch eine Ersatzpflicht geplanter Wege würde jeder einmal festgesetzte Weg faktisch in Stein gemeisselt, was die zukünftige Gesamtverkehrsplanung gerade an Verkehrsknotenpunkten unnötig erschweren oder sogar verunmöglichen würde. Fakt ist, dass Änderungen im Mobilitätsverhalten unmöglich vollständig antizipiert werden können.

Antrag:

Der ACS beantragt die Ersatzpflicht in Art. 9 so anzupassen, dass sie nur für bereits bestehende und realisierte Velowege, nicht aber für lediglich in den Plänen festgelegte und noch nicht realisierte Velowege gilt.

Art. 10: Beizug privater Fachorganisationen

Als Interessensvertreter des motorisierten Individualverkehrs stehen wir einer Auslagerung der Kompetenz der Behörde an private Fachorganisationen skeptisch gegenüber. Wir können eine solche nur gutheissen, wenn es sich bei den Fachorganisationen tatsächlich um reine Fachorganisationen handelt, die keine Interessensvertreter einer spezifischen Gruppe von Verkehrsträgern sind und die keine politischen Ziele verfolgen.

Antrag:

Der ACS beantragt die angesprochenen «privaten Fachorganisationen» im Art. 10 Abs. 2 entsprechend zu präzisieren.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

In Anbetracht dessen, dass die Zahl potenzieller Beschwerdeberechtigter bereits sehr gross ist und aufgrund der gegensätzlichen Interessen der verschiedenen Nutzer der Strasseninfrastruktur, ist eine Ausdehnung der Beschwerdelegitimation auf «private Fachorganisationen», wie im Fuss- und Wanderweggesetz, nicht angemessen.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Antrag:

Der ACS beantragt ersatzlos die Streichung des Art. 17 Abs. 1 lit. b.

Abschliessende Bemerkungen

Der ACS kann diesen Gesetzesentwurf nur dann unterstützen, wenn:

- der Infrastrukturausbau für den Langsamverkehr nicht zu Lasten derjenigen des motorisierten Strassenverkehrs geht. D.h. insbesondere, dass keine bestehenden Fahrspuren zu Gunsten von Velowegen/Velorouten abgebaut werden dürfen.
- der Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen in den Städten und Agglomerationen durch die Velowegnetze nicht behindert wird.
- die Verbindlichkeit der Pläne für die Behörden aufgehoben wird (Streichung Art. 5 Abs. 2);
- die in Art. Abs. 2 angesprochenen «privaten Fachorganisationen» so präzisiert werden, dass sichergestellt wird, dass keine Interessensverbände mit politischen Zielen als Fachorganisationen beigezogen werden.
- die Beschwerdelegitimation nicht auf private Fachorganisationen ausgeweitet wird (Streichung Art. 17 Abs. 1 lit. b).

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zu Ihrem Fragebogen.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

Beilage

FRAGEBOGEN zum Bundesgesetz für Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Nein.

Diese steht nicht im Einklang mit Art. 88 Abs. 2 der Bundesverfassung, der betreffend der Velowege Folgendes präzisiert: «Er [Der Bund] kann Massnahmen der Kantone und Dritter [...] unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.» Der von Parlament und Stimmvolk angenommene, direkte Gegenvorschlag zur Velo-Initiative sieht keine Schaffung von neuen Pflichten für die Kantone und Gemeinden vor. Auf Seite 4 seiner Erklärungen zur Abstimmung hat der Bundesrat erklärt, dass der Bund die Zuständigkeit der Kantone wahrt und nur unterstützend tätig wird.» Die im genannten Artikel vorgeschlagene Verpflichtung zur Planung würde daher gegen diese Erklärung des Bundesrates im Rahmen der Volksabstimmung betreffend des Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018 verstossen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Nein.

Diese sind in der vorliegenden Gesetzesformulierung viel zu einschränkend.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Nein.

Diese ist im vorliegenden Gesetzesentwurf viel zu restriktiv. Zudem ist hier die Gewaltentrennung unklar.

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.

Jedoch sollte die Qualität dabei angemessen sein und keine übermässigen Ansprüche erfüllen müssen.



Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

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?

Nein.

Grundsätzlich unterstützen wir die Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit zu den Velowegnetzen. Dennoch müssen wir diese Frage verneinen, da wir die Involvierung Dritter als nicht notwendig erachten. Zudem ist unklar, wie diese Informationsoffensive finanziert werden soll.

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.

Im Sinne der Verkehrssicherheit macht die Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer Sinn. Jedoch muss die Finanzierung gemäss dem Verursacherprinzip auch für Velofahrende konsequent durchgesetzt werden.

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Bern, 22. Juli 2020

Absender Stefan Siegrist
Telefon +41 31 390 22 22
E-Mail s.siegrist@bfu.ch

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege: Antwort der BFU

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Die BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege Stellung nehmen zu können.

Während in den letzten Jahren die Zahl der Auto- und Motorradunfälle sank, gab es bei schweren Velounfällen keinen Rückgang. Weiterhin sterben so jährlich 30 Menschen, über 800 verletzen sich schwer. Vor diesem Hintergrund sind im Bundesgesetz über Velowege die folgenden Kernanliegen der BFU zu berücksichtigen.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Die BFU plädiert seit vielen Jahren, z. B. in ihrem Sicherheitsdossier zum Fahrradverkehr¹, für eine sichere und durchgängige Planung von Veloverkehrsnetzen. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen richtig geplant, rechtlich gesichert und korrekt realisiert werden. Diese Vorgehensweise verstärkt die Verkehrssicherheit, insbesondere wenn auch an den jeweiligen Gemeinde- und Kantonsgrenzen eine entsprechende Koordination sichergestellt ist.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, die BFU unterstützt diese Bestimmung. Die Qualitätsziele stellen sicher, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen, möglichst sicher sind und möglichst viele Velofahrerinnen und Velofahrer auf einer sicheren Veloinfrastruktur führen können.

Entscheidend ist, dass die Netze sicher geplant, projektiert, gebaut und betrieben werden. Dazu sind zwingend die Grundsätze des Art. 6a SVG sowie die dazugehörigen Velo-Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (VISSI; SVI Forschungsauftrag zur Entwicklung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente mit den relevanten velospezifischen Aspekten) anzuwenden.

Die BFU empfiehlt, bei den Planungsgrundsätzen für das Freizeitnetz nebst den Belangen für Velos und E-Bikes auch diejenigen für Mountainbikes zu berücksichtigen. Zudem gilt es bei der Planung sämtliche Fahrzeuge zu berücksichtigen, die auf der Veloinfrastruktur verkehren (z. B. E-Trottinette, Stehroller, Lastenfahräder u. a. m.).

Ergänzung der BFU zu «Anlage und Erhaltung», Art. 8 Abs. 1 Veloweggesetz

Ein sicheres Wegnetz steht den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern nur dann zur Verfügung, wenn der erforderliche Unterhalt erfolgt. Gemäss dem erläuternden Bericht zu Art. 4 Veloweggesetz seien insbesondere die Sicherheitsanforderungen an die Weginfrastruktur beim Mountainbiken weniger hoch und die Eigenverantwortung stehe im Vordergrund.

Diese Aussage unterstützt die BFU nur bedingt und fordert, die erforderliche Sicherheit bei Velowegnetzen im Freizeitbereich insbesondere auch auf signalisierten Mountainbike-Routen zu gewährleisten. Bei der Planung sind entsprechende Massnahmen vorzusehen, etwa Signalisation, Einstufung nach Schwierigkeitsgraden und Unterhalt. Dadurch lässt sich ein Standard etablieren, der mit der bestehenden Norm zum Langsamverkehr vergleichbar ist.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, die BFU unterstützt diese Bestimmung. Ohne diese Ersatzpflicht ergäben sich erneut Lücken im durchgängigen Velowegnetz, was zu Sicherheitseinbussen führen würde. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), die sich bewährt hat und den erforderlichen Spielraum zulässt.

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, die BFU begrüsst diese Bestimmung. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen neue Standards setzen, welche über die VSS Normen hinausgehen, oder gar Leuchtturmprojekte mit Vorbildcharakter realisieren.

Die BFU plädiert dafür, dass auch Passstrassen (Nationalstrassen 3. Klasse), die das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Rahmen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (NEB) übernommen hat und Bestandteil des Freizeitnetzes sind, dem Qualitätsanspruch gerecht werden.

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, die BFU unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, Fachleute und auch die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze und ihren Zustand (Benutzbarkeit) zu informieren. Dies hat eine positive Wirkung auf die Planung, Realisierung und die Nutzung von Velowegnetzen – was sich positiv auf die Sicherheit auswirkt.

Ergänzung der BFU zu Art. 10 (Bezug privater Fachorganisationen) und Art. 15 (Unterstützung der privaten Fachorganisationen)

Nebst den im erläuternden Bericht erwähnten Organisationen sind dabei auch Fachorganisationen zu berücksichtigen, die sich der Verhältnisprävention widmen und Infrastruktur-Sicherheitsbeurteilungen anbieten. Als Kompetenzzentrum für Unfallprävention setzt sich die BFU seit jeher aktiv für eine sichere Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein, indem sie ihr Fachwissen weitergibt, Beratungen durchführt und Fachinformationen zur Verfügung stellt.

Art. 10 Veloweggesetz ist daher so anzupassen, dass nebst der Umsetzung (Planung, Bau und Erhaltung) und der Information auch Sicherheitsberatungen mitenthalten sind. Dabei ist zudem der Terminus «privat» zu streichen (gilt auch für Art. 15 Veloweggesetz). Mögliche Formulierung: «Die Kantone können für die Planung, **den Bau der Anlage** und die Erhaltung der Velowegnetze, zur Information über diese **sowie für Sicherheitsberatungen**, **private** Fachorganisationen beiziehen.»

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, die BFU begrüsst diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, «eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität» zu erstellen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse



Stefan Siegrist, Dr. phil., EMBA
Direktor

¹ Walter E, Achermann Stürmer Y, Scaramuzza G, Niemann S, Cavegn M. Fahrradverkehr. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2012. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 08. ISBN 978-3-908192-53-4

Bern, den 10.09.2020

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Berner Waldbesitzer vertreten die Anliegen der 36'000 Waldeigentümer mit 176'000 Hektaren Wald im Kanton Bern. Wir vertreten die Interessen der Berner Waldeigentümer auf nationaler und kantonaler Ebene eigenständig. Die Berner Waldbesitzer sind als Grundeigentümer vom neuen Bundesgesetz über Velowege direkt betroffen und nehmen daher im Folgenden Stellung zur Vorlage.

Mit dem neuen Bundesgesetz über Velowege sollen die Kantone verpflichtet werden, Velowegnetze zu planen und zu bauen. Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche neue Velowege durch den Wald und über Wald- und Feldwege führen. Es ist deshalb unverständlich, dass die Interessen der Grund- und Waldeigentümer im vorliegenden Bundesgesetz kaum oder gar nicht berücksichtigt werden.

Die Aufgabe der Waldbesitzer ist es, die Waldfunktionen auf Dauer sicher zu stellen. Die Erholungsfunktion ist mit dem gesetzlichen Betretungsrecht nach Art. 699 ZGB ein wichtiger Bestandteil davon. Die Nutzung des Waldes zur Erholung darf aber nicht zu Lasten der restlichen Waldfunktionen fallen. Bereits heute ist durch die steigende Erholungsnutzung in einigen Wäldern die nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen gefährdet. Mit dem Ausbau der Langsamverkehrsrouten im Wald wird örtlich eine Dominanz zu Gunsten einer einzigen Waldleistung geschaffen, welche unverhältnismässig ins Grundeigentum eingreift. Dies mit negativen Kollateraleffekten auf andere Waldleistungen, welche in der Gesetzesvorlage vollständig ignoriert werden. Daraus ergeben sich folgende Problemstellungen und Eigentumsbeschränkungen:

- Ein Ausbau der Langsamverkehrsrouten beansprucht unweigerlich Land, wovon oftmals Wald- und Landwirtschaftsfläche betroffen ist. Die negativen Auswirkungen des zunehmenden Siedlungsdruckes auf Natur und Landschaft wird mit dem Ausbau von Langsamverkehrsrouten weiter verschärft und sind im vorliegenden Bundesgesetz nicht berücksichtigt.
- Waldstrassen wurden für den land- und forstwirtschaftlichen Bedarf gebaut und haben den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft zu genügen. Es ist auszuschliessen, dass die Grundeigentümer z.B. bei Waldstrassen und Flurwegen zu einem vermehrten bzw. erhöhten Unterhalt verpflichtet werden können. Die Gewährleistung der freien Befahrbarkeit wie in Artikel 8 vorgesehen führt unweigerlich zu Bewirtschaftungseinschränkungen und Mehraufwänden für die Grundeigentümer, welche wir entschieden ablehnen.
- Der Ausbau von Velorouten im Wald führt zu vermehrtem Besucheraufkommen. Die Erfahrung zeigt, dass sich dieses Aufkommen nicht nur auf die Velorouten beschränkt, sondern auf das gesamte angrenzende Waldgebiet wirkt (Ablenkungsnutzungen). Die kollateral stattfindenden Nutzungen – ausgehend von Velorouten – verursachen teilweise irreparable Schäden (Single Trails und dergleichen) und führen zu einer unverhältnismässigen Störung des Lebensraums und des Ökosystems Wald. Der Vollzug zur Durchsetzung von illegalem Verhalten durch den Staat erfolgt bis heute nicht. Dabei bleiben die Kosten für die negativen Auswirkungen beim Grundeigentümer.
- Die Beschilderung von Velorouten im Wald stellt in jedem Fall eine Bewirtschaftungsbehinderung und eine Bewirtschaftungseinschränkung dar. Die Besucher lassen sich kaum aus einer Veloroute ablenken (z.B. bei Waldpflegemassnahmen). Die Kosten dafür trägt der Grundeigentümer, was die Waldpflege und damit die Walderhaltung unverhältnismässig verteuert. Das Verursacherprinzip ist nicht umgesetzt. Zusätzlich stellen Velowegweiser aufgrund der physikalischen Gegebenheiten der Waldbewirtschaftung ein Hindernis in der Bewirtschaftung dar, welches Mehraufwand verursacht. Bis heute ist dies nicht verursachergerecht gelöst.

Berner Waldbesitzer BWB
Propriétaires de forêts Bernois PFB
Halenstrasse 10 | 3012 Bern
Tel: 031 533 50 70 | Fax 031 328 86 57
gf@bernerwald.ch | www.bernerwald.ch



- Die Prozesse zur Aufhebung von Velorouten sind unverhältnismässig aufwendig und tragen dem dynamischen Ökosystem Wald zu wenig Rechnung. Mit der Ersatzpflicht wie in Artikel 9 vorgesehen wird diese Problematik weiter verschärft. Einem Verzicht auf die Anlage von Velorouten ist deshalb Vorrang zu geben.

Wir halten fest, dass mit dem Ausbau von Velorouten im Wald Eigentumsbeschränkungen anfallen, denen die Grundeigentümer zu keinem Zeitpunkt zustimmen konnten – sie stellen eine Übervorteilung einer einzigen Waldfunktion mit nachweislich negativen Auswirkungen auf die übrigen Waldleistungen dar. Mit Artikel 17 bleibt das Verbandsbeschwerderecht nur den Gemeinden sowie Organisationen vorbehalten, welche die Anliegen des Veloverkehrs statutarisch festgehalten haben. Diese offensichtliche Bevorteilung einer einzigen Interessengruppe widerspricht klar rechtsstaatlichen und demokratischen Prinzipien. Wir fordern daher, dass das Verbandsbeschwerderecht ausdrücklich auch auf die direkt betroffenen Kreise wie die Grund- und Waldeigentümer erweitert werden.

Angesichts fehlender nachhaltiger und eigentumsverträglicher Lösungen lehnt der Verband der Berner Waldbesitzer BWB die Vorlage zum Bundesgesetz über Velowege entschieden ab und fordert den Bund zur Überarbeitung der Gesetzesvorlage auf. Dem Bundesgesetz über die Velowege kann erst zugestimmt werden, wenn die Anliegen der Grund- und Waldeigentümer entsprechend berücksichtigt werden.

Gerne sind wir bereit unsere Haltung zum Bundesgesetz über Velowege zu überprüfen, wenn Verfahren und Prozesse mit nachhaltigen, verursacherorientierten Lösungen bezüglich Grundeigentum sowie den übrigen Waldleistungen vorliegen und Rechtssicherheit hinsichtlich der Mehrbelastungen (durch Fahrrad und höhere Nutzerfrequenzen) geschaffen wurden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir ihnen im Voraus. Gerne stehen wir bei Fragen oder Unklarheiten zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,

Erich von Siebenthal, Präsident

Philipp Egloff, Geschäftsführer



Urm



Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern

Bern, 04. September 2020

◆ **Bundesgesetz über Velowege und Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege**

Stellungnahme der Berner Wanderwege BWW

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns wie folgt dazu

1 Übergeordnete Kommentare und Anträge

- Im Auftrag des BASPO wurde nach 2000, 2008 und 2014 im Jahr 2020 ein weiteres Mal eine Untersuchung zur Sportaktivität und zum Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung durchgeführt. Wandern ist nach wie vor die mit grossem Abstand beliebteste Sportart/Freizeitbetätigung. Erstmals gab mit 56.9 % über die Hälfte der Bevölkerung Wandern als eine von ihnen ausgeübte Sportart an. Im Vergleich dazu liegt der Wert des Mountainbikens nur bei gerade 7.9 %. Die Nennung des Wanderns in % der Bevölkerung ist von 2014 zu 2020 um 12.6 Prozentpunkte gestiegen. Beim Mountainbiken hat sich dieser Wert um bloss 1.6 Prozente verändert. Entsprechend ist es notwendig und äusserst legitim, sich für die Interessen der Wandernenden einzusetzen, sei es bei der qualitativen Sicherung und der Verbesserung der Weginfrastruktur, aber auch für deren Schutz bei der Benutzung.
- Dem Umstand, dass das Wandern (zusammen mit dem Skifahren) nach wie vor der mit Abstand wichtigste Grund für die Sportferien ist, sollten die Tourismusverantwortlichen weiterhin die notwendige Aufmerksamkeit widmen.
- Die BWW unterstützen es, dass rechtliche Grundlagen für Velowege geschaffen werden.
- Die BWW betrachten es als notwendig, dass zwei separate Gesetze erstellt werden/wurden und damit das FWG nicht an Klarheit verliert und als lang bewährtes Gesetz weiterhin umgesetzt wird. Damit wird auch den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und der Fuss- und Wanderwege Rechnung getragen.
- Für die BWW gilt im Sinne eines ehrlichen, tourismus- und freizeitgerechten Angebots der Grundsatz: Zwingendes Entflechten von Wandern und Mountainbiken auf all den Wegen, die als Wanderwege angelegt sind (schmale Wanderwege). Eine Koexistenz Wandern/Mountainbiken ist aus Sicht der BWW auf Wegen, die dafür geeignet sind und eine entsprechende Mindestbreite aufweisen, möglich. Auf schmalen Wegen, die nicht für das Befahren mit MTB

geschaffen wurden, ist dies hingegen nicht gegeben. Siehe Art. 58 Strassenverkehrsverordnung des Kantons Bern (StrVV).

- Die BWW unterstützen die Signalisation von MTB-Strecken. Dies führt zur Entflechtung auf nicht geeigneten Wanderwegen und somit zu mehr Sicherheit und zu einem erhöhten Erholungswert für die Wandernden (ebenso für die Biker).

Aufgrund oben genannter Punkte machen die BWW folgende übergeordnete Anträge:

Antrag 1

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Dabei steht der Schutz von Wegen, die als Wanderwege angelegt sind (schmale Wanderwege) und ein damit verbundenes zwingendes Entflechten von Wandern und Mountainbiken auf solchen Wegen im Vordergrund. Siehe Art. 58 Strassenverkehrsverordnung des Kantons Bern (StrVV).

Es folgen in einem ersten Teil die Anträge zu den Artikeln des VWG, inkl. Beantwortung der Fragen des ASTRA. In einem zweiten Teil folgen die Anträge zu den Artikeln des FWG.

2 Veloweggesetz: Anträge zu den Artikeln

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Frage 1 des ASTRA: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die BWW begrüssen, dass es auch für Velowegnetze eine Planungspflicht geben soll und die Pläne behördenverbindlich sein sollen. Die Behördenverbindlichkeit ist auch im FWG festzuschreiben.

Frage 2 des ASTRA: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Antrag 3

Bst. c soll explizit auch für die Wanderwege gelten. Dort muss für die Sicherheit der Wandernden insbesondere auf schmalen Wegen eine explizite Trennung vorgesehen werden.

Antrag 4

Bst. e soll explizit auch für die Wanderwege gelten.



Art. 7 Koordination

Antrag 5

Es können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Die für die Velowege zuständigen Behörden sollen deshalb ihre Planung insbesondere auch mit den Aufgaben für die Fuss- und Wanderwege koordinieren.

Art. 8 Anlage und Erhaltung

Abs. 1 Bst a

Wege für Velowegnetze der Freizeit verlaufen mehrheitlich ausserhalb von Siedlungen über Strassen und Wege, für welche für die Befahrung, eine entsprechende Widmung benötigt wird. Deshalb ist eine Signalisation der Velowegnetze für die Freizeit ausserhalb von Siedlungen notwendig, um die korrekte Führung der Nutzenden sicherzustellen. Dieser Grundsatz entspricht den aktuellen Vorgaben für die Wanderwege. Eine einheitliche Behandlung beider Mobilitätsformen ist zweckmässig. Durch das Sichtbarmachen beider Wegnetze wird überdies ein Beitrag zur Sicherheit von Wandernenden und Velofahrenden sowie von anderen Wegbenutzenden (z.B. Forst-, Landwirtschaft) geleistet.

Antrag 5

Es ist im erläuternden Bericht zu ergänzen, dass alle Velowegnetze für die Freizeit durchgehend zu signalisieren sind.

Art. 9 Ersatz

Frage 3 ASTRA: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Antrag 6

Nein, die Ersatzpflicht für Velowege ist auf die explizit nur und alleine dem Veloverkehr gewidmeten Velowege zu beschränken. Gemeinsam mit anderen Verkehren benutzte Wege sollen nicht darunter fallen.

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Frage 4 ASTRA: Sind sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Antrag 7

Nein, diese Aufgabe soll analog dem FWG eine Aufgabe der Kantone bleiben.

3 Fuss- und Wanderweggesetz: Anträge zu den Artikeln

Art. 1 Zweck

Im neuen Zweckartikel wird jedoch nicht mehr von «zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzen» gesprochen, sondern von Fuss- und Wanderwegen. Im Art. 88 BV ist von «Fuss- und Wanderwegnetzen» die Rede. Im Zweckartikel des VWG wird von «Velowegenetzen» gesprochen. Ein zusammenhängendes Netz ist für attraktive und sichere Fuss- und Wanderwege von zentraler Bedeutung. Damit können der effiziente und effektive Unterhalt und eine Durchgängigkeit und Sicherheit für die Nutzenden gewährleistet werden.



Antrag 8

Im gesamten neuen Zweckartikel des FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

Art. 4 Planung

Die explizite Einforderung der Behördenverbindlichkeit der Pläne ist auch für die Fuss- und Wanderwegnetze von zentraler Bedeutung.

Antrag 9

Art. 4. Abs. 2 FWG ist analog zu Art. 5 Abs. 2 VWG zu formulieren. Ebenfalls ist der Titel des VWG-Artikels zu übernehmen

Art. 6 Anlage und Erhaltung

Antrag 10

Hier muss für die Sicherheit der Wandernden insbesondere auf schmalen Wegen eine explizite Trennung vorgesehen werden.

Freundliche Grüsse

Berner Wanderwege BWW



Nick Raduner
Präsident



Bernhard Schmidt
Geschäftsführer

Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Genève, le 7 septembre 2020

Concerne: Mise en consultation de la loi fédérale sur les voies cyclables

Le Département fédéral des transports, de l'énergie et de la communication a mis en consultation le 13 mai 2020 le projet de loi fédérale sur les voies cyclables.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres et représente plus de 130'000 emplois dans le canton. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions-cadres pour l'économie genevoise dans son ensemble. À ce titre, la mobilité constitue un enjeu essentiel dans le développement de Genève et de son économie.

Voici nos remarques quant au projet en question :

- Les principes fixés dans le projet de loi sont raisonnables et la CCIG salue le fait que l'autonomie des cantons en ce qui concerne la planification des réseaux cyclables est préservée.
- En particulier, nous insistons sur la nécessité de désenchevêtrer autant que possible les trafics motorisés et cyclistes. Sur les axes structurants, la hiérarchie du réseau routier doit être respectée et le trafic individuel motorisé et les transports en commun doivent être priorités.
- La participation des personnes et organisations intéressées à l'établissement des plans d'aménagement des réseaux cyclables (art.5 al.3) est importante. En revanche, il nous paraît hasardeux de collaborer avec des organisations privées spécialisées défendant des intérêts sectoriels dans la planification des réseaux cyclables (art.10 al.1).
- À propos du droit de recours des organisations spécialisées d'importance nationale (art.17 al.1 b.), il ne nous paraît pas justifié que le droit de recours soit uniquement réservé aux organisations défendant un « *but idéal dans le domaine du trafic cycliste* ». Etant donné l'interdépendance des réseaux de mobilité et du trafic routier et cycliste, les organisations spécialisées d'importance nationale défendant des intérêts dans le domaine de la circulation routière devraient également disposer de ce droit de recours.

En espérant que l'Office fédéral des routes accordera toute l'attention requise aux points qui précèdent, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia
Directeur général



Nathalie Hardyn
Directrice

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

per E-Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 15. September 2020

Bundesgesetz über Velowege, Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns zur Vernehmlassung in oben genannter Angelegenheit eingeladen.

Als Schweizer Raumplanungsverband, der sich in den vergangenen Jahren eingehend mit Fragen der Siedlungsqualität und damit einhergehend auch des Fuss- und Veloverkehrs beschäftigt hat und insbesondere seit dem Inkrafttreten von RPG 1 Städte und Gemeinden in Fragen der Siedlungsentwicklung berät, begrüssen wir die Stossrichtung des neuen Veloweggesetzes ausdrücklich. Das vorgeschlagene Bundesgesetz bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Dabei ist insbesondere die Planungspflicht für Velowegnetze unabdingbare Voraussetzung, um den Veloverkehr auf allen Ebenen zu fördern.

Wir unterstützen in diesem Sinne die von der Schweizer Velo-Allianz CYCLA erarbeitete Stellungnahme.

Für die uns eingeräumte Möglichkeit, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege Stellung zu nehmen, danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse
EspaceSuisse



Jean-François Steiert
Präsident



Damian Jerjen
Direktor

FSU Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur

per E-Mail (Formate .docx und .pdf)
konsultationen@bav.admin.ch

Esther Casanova
info@f-s-u.ch
Chur, 4. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege (Velogesetz) Stellungnahme des FSU

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU dankt für die Möglichkeit, zum Entwurf des *Bundesgesetzes über Velowege (Velogesetz)* Stellung nehmen zu können.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

Frage 1; Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz) Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Fachverband der Schweizer Raumplaner FSU sieht Handlungsbedarf bei der Planung von Infrastrukturen für den Veloverkehr. Die Raumentwicklung und der Verkehr sind aktuell einem starken Wandel unterworfen, induziert aus einem Wachstum der Gesellschaft, auf Grund der Siedlungsentwicklung nach innen und auf Grund des technologischen und gesellschaftlichen Wandels. Der Umbau der Verkehrsinfrastrukturen und die Etablierung neuer Velowegnetze sind wichtig für eine nachhaltige, CO₂-arme Mobilität.

Frage 2; Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz) Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Wir unterstützen diese Planungsgrundsätze. Diese Grundsätze sind in der Fachplanung anerkannt und wichtig. Auch auf den bestehenden Infrastrukturen soll mehr Platz für Velofahrer zur Verfügung gestellt werden (Stichworte Kulturlandschutz und haushälterischer Umgang mit dem Boden). Die Förderung des Veloverkehrs darf nicht nur über die Erstellung neuer Infrastruktur erfolgen, sondern auch über eine Neuverteilung des bestehenden Verkehrsraums.

2/3

Frage 3; Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz) Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Die Ersatzpflicht hat sich im Fuss- und Wanderweggesetz bewährt. Wir befürworten die Ersatzpflicht.

Frage 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?

«In hoher Qualität» meint, dass die Planungsgrundsätze gemäss Artikel 6 unter den gegebenen Umständen bestmöglich umgesetzt werden. Dies schliesst Minimalösungen aus. Insbesondere in den Anschlussbereichen der Nationalstrassen ist dies für alle Verkehrsteilnehmenden im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses relevant. Wir begrüssen diese Verpflichtung ausdrücklich.

Frage 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?

Der Bund wird ermächtigt und verpflichtet, allgemeine Fachinformationen über die Wegenetze des Veloverkehrs und deren Nutzung zu beschaffen, bereitzustellen und zu verbreiten.

Harmonisierte Geobasisdaten über die Veloinfrastruktur erleichtern einerseits die Planung und Erhaltung von Velowegnetzen und sind für die Kantone und Gemeinden eine wichtige Vollzugsunterstützung. Andererseits sind sie die Voraussetzung für Informationen zuhanden der Velofahrer und Velofahrerinnen über die Qualität und Benutzbarkeit (Wegsperrungen, Umleitungen) von Veloinfrastrukturen im Alltag und in der Freizeit in Echtzeit.

Wir befürworten, dass der Bund relevante Fachinformationen beschafft, bereitstellt und verbreitet und mit harmonisierten Geobasisdaten die Information vereinfacht.

Frage 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?

Mit der Präzisierung des Begriffs «Strassenkörper» im NSG wird die Frage der Zuständigkeit auf Gesetzesstufe klar geregelt. Die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr gehören bei Anschlüssen zu Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sowie bei Nationalstrassen 3. Klasse zum Strassenkörper. Der Bund ist für den Bau, Betrieb und Unterhalt dieser Fuss- und Veloverkehrsflächen originär zuständig. Die Standortkantone sowie die Standortgemeinden werden bei der Planung einbezogen. Die Beschränkung auf Anschlüsse sowie auf Nationalstrassen 3. Klasse ergibt sich

3/3

daraus, dass diese Strassen – im Gegensatz zu Nationalstrassen 1. und 2. Klasse (Autobahnen und Autostrassen) – auch dem Fuss- und Veloverkehr offenstehen (vgl. Art. 4 Abs. 1 NSG). Mit der beantragten Anpassung von Artikel 6 NSG wird Rechtssicherheit geschaffen. Wir begrüessen diese Präzisierung.

Zu Artikel 11 Velogesetz (Rücksichtnahme auf andere Anliegen) ergibt sich der Hinweis, dass anstatt «Siedlungs- und Verkehrsplanung» von *Raumplanung* gesprochen werden soll. Siedlungs- und Verkehrsplanung sind nur Teilaspekte, Raumplanung hingegen umfassender. Wir beantragen, dass die Formulierung in Art. 11 angepasst wird:

Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der *Raumplanung*, ~~Verkehrs- und Siedlungsplanung~~, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
FSU



Frank Argast
Präsident



Marc Schneiter
Vorstandsmitglied

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Ausschliesslich per Email an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich-Flughafen, 6. August 2020 / OD / GP

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege: Stellungnahme der Flughafen Zürich AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie interessierte Kreise eingeladen, zum Entwurf des neuen Bundesgesetzes über Velowege Stellung zu beziehen. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) ist als Konzessionärin des Bundes Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz, welcher wiederum eine der grössten Verkehrsdrehscheiben des Landes bildet. Neben dem Luftverkehr ist der Flughafen bestens an die öffentlichen Verkehrsträger Bahn, Bus und Tram angeschlossen und wird ebenso vom Individualverkehr per Auto, Motorrad, zu Fuss und per Velo frequentiert. Aus dieser «Hochfrequenzdrehscheibe» ergibt sich für die Flughafenbetreiberin die Herausforderung, die Infrastruktur der verschiedenen Verkehrsträger auf beschränktem Raum möglichst gut aufeinander abzustimmen. Von den Bestimmungen des neuen Bundesgesetzes über Velowege sehen wir uns massgeblich betroffen, weshalb wir uns erlauben, Ihnen im Folgenden unsere Stellungnahme zu unterbreiten.

Allgemeine Bemerkungen

Der Flughafen Zürich ist für den Veloverkehr bestens erschlossen. Im Bereich des Freizeitverkehrs bestehen rund um das Flughafengelände verschiedene Velowege, unter anderem auch eine Radroute von nationaler Bedeutung. Für den Alltags-Veloverkehr bestehen Anbindungen direkt an die öffentliche Verkehrsdrehscheibe bei den Flughafenterminals: Dank den Veloparkieranlagen beim Busbahnhof ist schnelles Umsteigen auf die Bahn-, Tram- und Busverbindungen sowie der direkte Zutritt zum vielfältigen Kommerzangebot des Flughafens garantiert, was den Veloverkehr vom und zum Flughafen vor allem für Berufspendler und Anwohner der umliegenden Gemeinden attraktiv macht.

Der Kanton Zürich hat entsprechend Velorouten, die den Flughafen ans Velowegnetz anbinden, in seiner Velonetzplanung und im regionalen Richtplan festgelegt. Im aktuell gültigen kantonalen Velonetzplan verlaufen unmittelbar entlang der den Flughafenterminals vorgelagerten Parkhäusern eine Hauptverbindung und auf der

thomas.mueller@zurich-airport.com
Tel. +41 43 816 72 54

Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
www.flughafen-zuerich.ch

gegenüberliegenden, östlichen Seite des Flughafen-Bushofs eine Nebenverbindung. Die flughafeneigenen Veloparkierungsanlagen befinden sich bei den wichtigsten Eingängen. Damit ist der Flughafen als Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs für den Veloverkehr bestens erschlossen. Andererseits birgt der heutige Verlauf der Velonetz-Hauptverbindung auch Konfliktpotenzial: Die Velorouten kreuzen die Fussgängerquerungen, welche das Flughafen-Hauptportal (Zugang zum SBB-Bahnhof und zu den Terminals) mit den Haltestellen der täglich rund 800 Bus- und rund 400 Tramverbindungen (Zahlenbasis 2019) verknüpfen. Vor allem bei hohen Pendlerfrequenzen resultieren nicht nur ein stockender Verkehrsfluss, sondern Sicherheitsrisiken für die Fussgänger, welche weit zahlreicher sind als die Velofahrer. Aufgrund der anspruchsvollen Orientierung (16 Buskanten, 2 Tramlinien, Car Terminal) achten zudem viele, teils sprintende Passanten nicht auf Gefahren durch kreuzende Velofahrer. Im Fokus ist dabei insbesondere der Verlauf der Haupt-Veloroute unmittelbar vor dem Hauptportal. Ein weiterer Konfliktpunkt ergibt sich bei der Ausfahrt des Parkhauses 6 zwischen Velo- und Autoverkehr. Dort kreuzt die Veloroute die Hauptverbindungsroute aus dem Parkhaus. Durch E-Bikes erhöht sich das Gefahrenpotential aufgrund höherer Geschwindigkeiten an allen erwähnten neuralgischen Punkten noch erheblich.

Neubauprojekte der FZAG geben und geben immer wieder Anlass, den Verlauf der Velorouten in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich und den regionalen Verkehrsbetrieben zu optimieren bzw. zu verlegen. Beim neuen Flughafenkomplex «Circle» (mit erwarteten 6000 Arbeitsplätzen, 1100 Hotelbetten sowie einem Ambulatorium des Uni-Spitals) beispielsweise haben die Projektvertreter sich darauf geeinigt, die Hauptverbindung künftig (ab Herbst 2020) östlich des Bushofs und der Tramgeleise, direkt ausserhalb des «Circle» zu führen, womit die heute bestehenden Konfliktpunkte entschärft werden können. Mit der Verlagerung des Velo-Durchgangsverkehrs sollen die gefährlichen Kreuzungspunkte mit den Fussgängerkorridoren reduziert werden. Für eine komplette Entschärfung der Gefahrensituation müsste die Nebenroute auf Höhe des Hauptportals unterbrochen werden, was aufgrund des im Gesetzesentwurf vorgesehenen Grundsatzes der zusammenhängenden und durchgehenden Velowegnetze nicht möglich ist.

Die Erfahrungen der FZAG zeigen: Für breit akzeptierte Optimierungen, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigen, ist es notwendig, dass geeignete Anpassungen an bestehenden Velorouten und die Priorisierung des Fussgängerverkehrs zulässig sein müssen. Nur so ist es möglich, die Ansprüche verschiedener Verkehrsträger und Mobilitätsformen im konkreten Einzelfall sinnvoll aufeinander abzustimmen. Dies entspricht auch der Departementsstrategie UVEK 2016, wo festgehalten ist, dass «auf Stufe Bund und soweit möglich mit den Kantonen die Koordination zwischen Strassen-, Schienen-, Luft- und Langsamverkehr wirkungsvoller gestaltet werden muss».

Mit der Änderung von Art. 88 der Bundesverfassung (BV) bekannte sich das Schweizer Stimmvolk zu einem gut ausgebauten, attraktiven Velowegnetz. Bereits heute sind jedoch die gesetzlichen Anforderungen der Kantone an die Velowegnetze hoch, was optimale Lösungen in der Veloroutenführung oftmals erschwert. Starre und absolut formulierte Vorgaben bringen keine zusätzlichen Verbesserungen, sondern verunmöglichen sinnvolle Lösungen.

Bemerkungen zu den Bestimmungen

Nachfolgend äussern wir uns zu ausgewählten Bestimmungen unter Einbezug des Fragebogens des ASTRA.

Art. 2 Velowegnetze

Es ist unbestritten, dass sich Velowegnetze als zusammenhängend und grundsätzlich auch durchgehend auszeichnen. Durchgängigkeit als absolut formuliertes Merkmal schränkt jedoch Anpassungen an örtliche Begebenheiten – insbesondere im Kreuzungsbereich mit Fussgängern – auf unnötige Weise ein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Wahrung der Verhältnismässigkeit gilt es, dieses Merkmal zu relativieren (siehe auch Antrag 3 und Begründung zu Art. 6), insbesondere weil es für Velofahrer keine gesetzliche Grundlage für Tempobeschränkungen gibt.

Antrag 1: Art. 2 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 2 Velowegnetze

Velowegnetze sind zusammenhängende und möglichst durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Frage: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die Flughafenhalterin ist mit einer Planungspflicht des Kantons innerhalb des im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgesetzten Flughafenperimeters nicht einverstanden. Der Flughafenperimeter umgrenzt das von den Flughafenanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der für die Erweiterungen notwendigen Flächen (Festsetzung 9 SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 23. August 2017). Bei den hier interessierenden landseitigen Verkehrsflächen (Erschliessung inkl. Parkierung) handelt es sich nach dem Luftfahrtgesetz (LFG) um Flughafenanlagen. Die Festsetzungen im SIL und die kantonalen Planungen müssen daher widerspruchsfrei sein. Eine umfassende Planungskompetenz des Standortkantons – wie dies Art. 5 E-Veloweggesetz vorsieht – ist innerhalb des Flughafenperimeters ausgeschlossen.

Zudem widerspricht Art. 5 E-Veloweggesetz in Bezug auf den Flughafenperimeter dem Luftfahrtgesetz (LFG) als Spezialgesetzgebung, wonach kantonale Planungen nur insofern zu berücksichtigen sind, als sie den Bau und Betrieb des Flughafens nicht unverhältnismässig einschränken (Art. 37 Abs. 4 LFG). Insbesondere auch eine grundeigentümerverbindliche Planung durch den Kanton, wie sie gemäss dem erläuternden Bericht gestützt auf Art. 5 E-Veloweggesetz möglich sein soll, wäre im Flughafenperimeter rechtlich nicht durchsetzbar. Die FZAG als Flughafenhalterin beantragt daher, in den Art. 5 E-Veloweggesetz einen Vorbehalt betreffend die Sachplanung des Bundes aufzunehmen.

Antrag 2: Art. 5 E-Veloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Ausgenommen von der kantonalen Planungspflicht sind die in Sachplänen des Bundes festgesetzten Perimeter. Innerhalb der Sachplanperimeter regelt der Bund die Nutzungen abschliessend.

Fehlende Mitwirkungsmöglichkeit der Bevölkerung

Gemäss den raumplanungsrechtlichen Grundsätzen hat die Bevölkerung ein Mitwirkungsrecht beim Erlass von Plänen (Art. 4 RPG). Dieses Mitwirkungsrecht fehlt im vorliegenden Gesetz. Gemäss erläuterndem Bericht wird vom Veloweggesetz ausdrücklich nur verlangt, dass die Grundeigentümer sowie interessierte Organisationen am Verfahren zu beteiligen sind. Eine solche Beschneidung des öffentlichen Mitwirkungsrechts bei Planungen ist abzulehnen.

Antrag 3: Art. 5 Abs. 3 E-Veloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen. Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei den Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Frage: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Unter Verweis auf unsere Ausführungen zu Art. 5 E-Veloweggesetz äussern wir uns zu den Planungsgrundsätzen für den Fall, dass der Bund eine kantonale Planungszuständigkeit innerhalb der Sachplanperimeter als zulässig erachten sollte.

Die in Art. 6 festgehaltenen Planungsgrundsätze sind in ihrem Zweck grundsätzlich richtig gewählt. In ihrer Formulierung sind sie unseres Erachtens jedoch zu absolut und lassen an Verhältnismässigkeit vermissen. Insbesondere die Erfordernisse der Durchgängigkeit in Bst. a und der direkten Streckenführung in Bst. b verunmöglichen die den örtlichen Gegebenheiten angepasste Realisierung der Routenlegung abgestimmt mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger (inkl. Bus- und Fussgängerverkehr). Um mehr Umsetzungsspielraum zu gewähren, muss der Zusatz «nach Möglichkeit» bzw. «möglichst» bei den meisten Grundsätzen Anwendung finden, hingegen nicht bei der Verkehrssicherheit.

Zudem muss das Gesetz in gewissen Fällen ein Abweichen von den Planungsgrundsätzen zulassen, um die Verhältnismässigkeit zu wahren und echte Güterabwägungen zuzulassen. Dies ist dann begründet, wenn Velowege auf bereits bestehende Anlagen treffen, die eine eindeutige bundesrechtliche Zweckbestimmung haben. Insbesondere auch bei Zufahrten zu Veloparkierungsanlagen ist es unverhältnismässig, die Planungsgrundsätze im selben Umfang anzuwenden wie bei Verbindungsstrecken. Bei solchen Zubringern ist es kaum relevant, ob sie durchgehend, direkt geführt oder attraktiv im Sinne von «keinen Lärmmissionen ausgesetzt» sind. Vielmehr sollten sie ihren Zweck der Erschliessung, angepasst an die lokalen Begebenheiten und in Abstimmung mit den Netzen anderer Verkehrsträger – insbesondere dem Fussgängerwegnetz – erfüllen können.

Antrag 4: Art. 6 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 6 Planungsgrundsätze

¹ Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

- a. die Netze zusammenhängend und möglichst durchgehend sind und insbesondere alle wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;
- b. die Netze eine angemessene Dichte und eine möglichst direkte Streckenführung aufweisen;

neu: c. die Netze mit dem Fussgängerwegnetz abgestimmt sind;

d. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;

e. die Velowege einen möglichst homogenen Ausbaustandard aufweisen;

f. die Netze attraktiv sind und sie, falls es Velowegnetze für die Freizeit sind, für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

2(neu) In begründeten Fällen, insbesondere in Mischverkehrszonen und zur Erschliessung von Veloparkierungsanlagen, kann von den Grundsätzen nach Absatz 1 abgewichen werden.

Art. 7 Koordination

Die Verpflichtung, die Planung der Velowege mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren, ist ein wesentlicher im Raumplanungsgesetz des Bundes verankerter Grundsatz. Im E-Veloweggesetz wird dieser Grundsatz jedoch nicht umgesetzt. Wir verweisen dazu auf unsere Ausführungen zu Art. 5. Auch widersprechen die Erläuterungen zu Art. 7 den Erläuterungen zu Art. 5 E-Veloweggesetz. Gemäss den Ausführungen zu Art. 5 entscheiden die Kantone frei, welche Netze sie in welche Pläne aufnehmen wollen. Da Velowegnetze für den Alltag vor allem Agglomerations- und Siedlungsgebiete erschliessen, empfiehlt der Bund die Festlegung der Netze für den Alltagsverkehr in kommunalen oder regionalen Plänen. Dementsprechend wird im Erläuterungsbericht betont, der Bund selber habe die Pläne der Kantone nicht zu genehmigen. Im Widerspruch dazu wird in den Erläuterungen zu Art. 7 E-Veloweggesetz folgendes ausgeführt: «Über den Vollzug dieses Koordinationsauftrags übt der Bundesrat bei der Prüfung und Genehmigung der kantonalen Richtpläne die erforderliche Aufsicht aus.» (Erläuterungsbericht S. 16).

Antrag 5: Art. 7 E-Veloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 7 Planungsgrundsätze

Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander sowie mit anderen öffentlichen Aufgaben ab.

Antrag 6:

In der Botschaft zum Veloweggesetz sind die widersprüchlichen Erläuterungen zu Art. 5 und 7 zu bereinigen.

Art. 9 Ersatzpflicht

Frage: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Zwecks Erhalt eines umfassenden und attraktiven Velowegnetzes ist die Festlegung einer allgemein (d.h. auch für die Kantone und Gemeinden) gültigen Ersatzpflicht grundsätzlich nachvollziehbar. Indem sie aber auch in den Plänen festgelegte, also lediglich auf dem Papier geplante, Velowege umfassen soll, geht die Ersatzpflicht viel zu weit. Die periodische Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Pläne nach Art. 5 Abs. 1 Bst. a E-Veloweggesetz muss es den Kantonen erlauben, gewisse Planbestandteile ersatzlos rückgängig zu machen, wenn dies die Situation erfordert. Eine Ersatzpflicht geplanter Wege würde die Gesamtpla-

nung enorm erschweren bzw. verunmöglichen, da jeder einmal festgesetzte Weg faktisch für die Ewigkeit Bestand haben müsste. Gerade an Verkehrsknotenpunkten wie am Flughafen Zürich können zukünftige Infrastruktur-Entwicklungen wie auch Änderungen im Mobilitätsverhalten unmöglich vollständig antizipiert werden.

Des Weiteren ist auch hier die Berücksichtigung der «örtlichen Verhältnisse» ebenso zentral wie die Möglichkeit für die Kantone, Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorzusehen. Falls Velowege beispielsweise aufgrund von Bauarbeiten an Infrastrukturen vorübergehend aufgehoben werden müssen, darf die Ersatzpflicht aufgrund des Prinzips der Verhältnismässigkeit nicht unmittelbar gelten. Es sind Übergangsfristen zulassen, was zumindest in der Botschaft zu präzisieren ist.

Antrag 7: Art. 9 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 9 Ersatz

¹ *Müssen in den Plänen festgelegte bestehende 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.*

³ *Die Kantone-zuständigen Behörden können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.*

Antrag 8:

In der Botschaft zum Veloweggesetz ist zu präzisieren, dass ein vorübergehender, zeitlich absehbarer Verzicht auf einen angemessenen Ersatz möglich ist, wenn ein unmittelbarer Ersatz mit unverhältnismässig hohem Aufwand verbunden ist.

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Wie auch im erläuternden Bericht festgehalten, ist die Rücksichtnahme auf andere raumwirksame Anliegen – insbesondere auch auf die Sachpläne des Bundes – verbunden mit einer Abwägung unterschiedlicher Interessen ein selbstverständlicher raumplanerischer Grundsatz. Im Widerspruch zum Raumplanungsgesetz des Bundes steht jedoch die Formulierung «Die Kantone berücksichtigen **auch** die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Gemäss Art. 6 RPG ist die Siedlungs- und Verkehrsplanung Teil des Mindestinhalts des kantonalen Richtplans. Ein auf untergeordneter Planungsstufe erlassener Velonetzplan darf dem kantonalen Richtplan nicht widersprechen. Insofern ist Art. 11 E-Veloweggesetz missverständlich formuliert. Darüber hinaus verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Art. 5 E-Veloweggesetz und unseren Antrag 2.

Antrag 9: Art. 11 E-Veloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten, insbesondere auch die Sachpläne des Bundes.

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

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

Nein, damit sind wir nicht einverstanden. Das Erfordernis der «hohen Qualität», verbunden mit der Ausführung im erläuternden Bericht, dass Minimallösungen ausgeschlossen sind, gilt gemäss Gesetzesentwurf einzig für die im Rahmen von Bundesbauvorhaben erstellten Velowege. Damit wird ein Ausführungsstandard definiert, welcher vom Bund für die Kantone bewusst nicht vorgegeben wird. Gemäss dem erläuternden Bericht legt das Gesetz ausdrücklich keine zu erreichenden Standards fest. «Der Erlass von detaillierten Vorgaben für Velowege und Velowegnetze bleiben Sache der Kantone.» (Erläuterungsbericht, S. 7). Eine vom Gesetzesentwurf abweichende Selbstbindung des Bundes bezüglich des Qualitätsstandards lässt sich nicht auf Art. 88 BV abstützen. Um Qualitätsunterschiede zwischen den Infrastrukturen des Bundes und der Kantone auszuschliessen, sollten alle Velowegnetze, unabhängig davon, in wessen Zuständigkeit sie fallen, die gleichen Anforderungen in gleichem Qualitätsumfang erfüllen müssen. So werden die Velowegnetze als homogen wahrgenommen. Die Qualität sollte angemessen sein, nicht aber übermässige Ansprüche erfüllen müssen.

Antrag 10: Art. 12 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen: *Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben*

¹ Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie:

- a. eigene Bauten und Anlagen in hoher angemessener Qualität planen und erstellen;
- b. bei Konzessionen und Bewilligungen die Interessen der Velowege angemessen berücksichtigen; nur unter Bedingungen und Auflagen erstellen oder aber verweigern

Art. 14 Information der Öffentlichkeit

Frage: 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?

Zu Art. 14 haben wir keine Bemerkungen.

Art. 15 Unterstützung der privaten Fachorganisationen

Gemäss Art. 15 E-Veloweggesetz kann der Bund privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Bereitstellung von Grundlagen und Information Finanzhilfen ausrichten. Beitragsberechtigt sind dieselben Organisationen, die sich nach Art. 17 E-Veloweggesetz auf das Verbandsbeschwerderecht berufen können. Konkret bedeutet dies, dass die privaten Fachorganisationen – sollten sie mit ihren Anliegen im Rahmen ihrer subventionierten Beratungstätigkeit nicht durchdringen – den Rechtsweg beschreiten können. Dies stellt eine unzulässige Interessenverflechtung dar.

Antrag 11:

Für den Fall, dass im Veloweggesetz das Verbandsbeschwerderecht verankert wird, ist Art. 15 E-Veloweggesetz zu streichen.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

Die Mitsprache der verschiedenen Anspruchsgruppen bei der Planung der Velowegnetze erachten wir als wesentlich. Art. 5 Abs. 3 E-Veloweggesetz stellt sicher, dass neben den Direktbetroffenen auch interessierte Organisationen, also auch Verbände, in die Planung einbezogen werden. Die Einführung eines Verbandsbeschwerderechts ist jedoch unverhältnismässig und erachten wir darüber hinaus als unzulässig. Der Flughafen Zürich ist – wie andere Schlüsselinfrastrukturen von nationaler Bedeutung – in Erfüllung der vom Bundesrat festgelegten Ziele (nämlich die Gewährleistung eines leistungsfähigen Luftfahrtdrehkreuzes) darauf angewiesen, seine Infrastrukturen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Der Einbezug der Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen liegt dabei im ureigenen Interesse einer umsichtigen Planung. Einsprachen und Beschwerden aufgrund einzelner Veloroutenführungen können aber Infrastrukturprojekte unter Umständen auf lange Zeit verzögern und erschweren oder gar verhindern. Zudem würden mit dem Verbandsbeschwerderecht ungleich lange Spiesse geschaffen, wenn neben dem Gemeinwesen nur Fachorganisationen, nicht aber betroffene Unternehmen, das Beschwerderecht erhalten. Velowegnetze sind Teil der Verkehrsinfrastruktur und müssen in das Gesamtverkehrsnetz integriert werden. Die Durchsetzung von Partikularinteressen mit Hilfe eines Verbandsbeschwerderechts ist deshalb abzulehnen.

Antrag 12: Art. 17 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 17 Beschwerdelegitimation

¹ *Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 19793, soweit sie Velowege betreffen, sind auch die Gemeinden zur Beschwerde berechtigt, wenn ihr Gebiet betroffen ist.*

a. ~~die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;~~

b. ~~die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideale Anliegen des Veloverkehrs verfolgen.~~

² *Gegen Verfügungen der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sind auch die Kantone zur Beschwerde berechtigt.*

³ *Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation bezeichnet die zur Beschwerde berechtigten Fachorganisationen.*

⁴ *Besteht in einem Verfahren ein Beschwerderecht nach Absatz 1, so eröffnet die Behörde ihre Verfügung den Gemeinden und Fachorganisationen durch schriftliche Mitteilung oder durch Veröffentlichung im Bundesblatt oder im kantonalen Publikationsorgan.*

⁵ *Gemeinden und Organisationen, die kein Rechtsmittel ergriffen haben, können sich am weiteren Verfahren nur noch als Partei beteiligen, wenn die Verfügung zugunsten einer anderen Partei geändert wird und sie dadurch beschwert werden.*

⁶ *Sieht das Bundesrecht oder das kantonale Recht vor, dass vor dem Erlass der Verfügung ein Einspracheverfahren durchgeführt wird, so ist auch das Gesuch nach den Vorschriften von Absatz 4 zu veröffentlichen. In diesen Fall sind Gemeinden und Organisationen nur beschwerdeberechtigt, wenn sie sich an diesem Einspracheverfahren als Partei beteiligt haben.*

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Tschudin
Chief Operation Officer



Thomas Müller
Leiter Masterplanung

Kopie:

- Marcel Zuckschwerdt, Stv. Direktor BAZL
- Markus Traber, Amtschef Amt für Verkehr, Kanton Zürich

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen
Departements für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Datum	Telefon	Unser Zeichen	Betrifft
08.09.2020	052 723 05 56	Walter Wobmann	Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorsports sowie des Motorrades im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Der am 23. September 2018 angenommene direkte Gegenvorschlag hat im Gegensatz zur Velo-Initiative keine Förderpflicht für den Bund in der Verfassung verankert, sondern letzterem nur eine Möglichkeit, Velowege zu unterstützen, eingeräumt. Der Bund erhält damit die Aufgabe, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen. Er kann zudem Massnahmen der Kantone und weiterer Akteure unterstützen und koordinieren sowie über Velowegnetze informieren.

Unter anderem haben Verbände des Strassenverkehrs deshalb den direkten Gegenvorschlag zur Velo-Initiative befürwortet.

Die FMS begrüsst im Rahmen dieses Gesetzentwurfes die Konkretisierung dieser obenerwähnten Grundsätze. Hierbei ist eine Komplementarität zwischen dem Langsam- und Strassenverkehr anzustreben, um dem durch das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum höheren Verkehrsvolumen beizukommen und die Verkehrsengpässe gezielt zu beseitigen, ohne dass man beide Verkehrsträger gegeneinander ausspielt.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld
Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Im Sinne einer Trennung der Verkehrsteilnehmer wird der Bund damit die Veloinfrastruktur bei Nationalstrassen 3. Klasse ausbauen und ergänzen. Deshalb sollte auch künftig eine Grundlage geschaffen werden, um alle Verkehrsteilnehmer in der Gesamtbetrachtung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur künftig zu berücksichtigen.

An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation (352 Mio. Franken oder 26% der Mittel, gegenüber 20% für den Individualverkehr) mittels zweckgebundenen Strasseneinnahmen der motorisierten Verkehrsteilnehmer derzeit den Projekten des Langsamverkehrs bereits grosse Aufmerksamkeit schenkt.

Dabei ist auch entscheidend, dass der Strassenverkehr sich effizient auf den Hauptverkehrsachsen abwickeln kann, indem der Langsamverkehr auf Seitenstrassen konzentriert wird. Damit wird der Verkehrsfluss für alle flüssiger, ohne dass es wie in Genf im vergangenen Sommer - im Rahmen von grossangelegten Testversuchen mit zusätzlichen Velostreifen - auf den wichtigsten Hauptverkehrsachsen in der Innenstadt zu einer Explosion von Staustunden für den motorisierten Individualverkehr kommt. In der Debatte über den Gegenvorschlag wurde diesem Argument der erhöhten Sicherheit durch die Schaffung von Velowegen, die den Radverkehr vom motorisierten Verkehr trennen, ein prominenter Platz eingeräumt.

Die Aufrechterhaltung einer Hierarchie des Strassennetzes ist und bleibt, insbesondere in städtischen Gebieten, fundamental. Heute lässt sich klar beobachten, dass bestimmte Verkehrsmanagementmassnahmen betreffend Strassen, die für den Transitverkehr zwischen der Peripherie und dem Zentrum gedacht sind, dazu beitragen, Verkehrsprobleme an den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsnetzen zu verschlimmern.

Abschliessend sollen Velowegenetze in nicht städtischen Gebieten weiterhin auch für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr benutzt werden können. Dort sollen auch möglichst bestehende Flurstrassen als Velowege dienen.

Detaillierte Bemerkungen

Art. 5: Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

1 Die Kantone sorgen dafür, dass:

- a. bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden;*
- b. die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.*

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 an ihre Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1.

Die den Kantonen auferlegte Verpflichtung zur Erstellung von Plänen, die für die Behörden «verbindlich» sind, entspricht nicht dem Art. 88 Abs. 2 der Verfassung, wobei explizit nur eine Unterstützung und Koordination von «Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese» vonseiten des Bundes festgehalten ist. Er hat dabei «die Zuständigkeiten der Kantone» zu wahren.

Die FMS empfiehlt, den ersten Satz des Abs. 2 zu streichen.

Art. 10: Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone können für ~~die Planung~~, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

2 Sie können den privaten Fachorganisationen Aufgaben übertragen.

Dieser Artikel, der in direktem Zusammenhang mit Art. 15 steht, sollte die Zusammenarbeit auf Aufgaben beschränken, die die legitimen Interessen anderer Verkehrsteilnehmer nicht unmittelbar beeinträchtigen. Die strategische Phase der Netzwerkplanung muss strikt in der Zuständigkeit der Behörden bleiben.

Die FMS empfiehlt, den Begriff «Planung» zu streichen.

Art. 15: Unterstützung der privaten Fachorganisationen

1 Der Bund kann privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, ~~Bereitstellung von Grundlagen~~ und Information Finanzhilfen ausrichten [Anmerkung FMS]. Er schliesst dazu öffentlich-rechtliche Verträge mit ihnen ab.

2 Beitragsberechtigt sind Fachorganisationen nach Absatz 1, die:

a. im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sind; und

b. gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs verfolgen; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen.

Wie bei Art. 10 sind wir der Meinung, dass es allein Sache der Behörden ist, die Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung der Velowegnetze vorzubereiten. Angesichts des sehr engen Zusammenhangs zwischen Velo-, öffentlichen und motorisierten Verkehrs, insbesondere in Siedlungsgebieten und bei Alltagsfahrten, halten wir eine allzu starke Auslagerung verschiedener Kompetenzen der Behörden an private Fachorganisationen – insbesondere in der strategischen Phase der Netzwerkplanung -, wie etwa im Rahmen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, für ausgeschlossen.

Die FMS empfiehlt, die «Bereitstellung von Grundlagen» zu streichen.

Art. 17: Beschwerdelegitimation

1 Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Velowege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt:

a. die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;

~~b. die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs verfolgen~~

Velostreifen sind nicht mit Wanderwegen vergleichbar, weil letztere sich in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes befinden. Dort gibt es keinen Zielkonflikt zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Angesichts der bereits grossen Zahl potenzieller Beschwerdeberechtigter und der divergierenden Interessen verschiedener Nutzer für eine oft geteilte Strasseninfrastruktur ist es für Velowegnetze nicht überall angebracht, wie im Fuss- und Wanderweggesetz die Beschwerdelegitimation auf «private Fachorganisationen», die nur die Interessen der

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Velofahrenden vertreten, auszudehnen.

Die FMS empfiehlt, Art. 17 Abs. 1 lit. b zu streichen.

Abschliessende Bemerkungen

Die FMS empfiehlt:

- die Verbindlichkeit der Pläne für die Behörden aufzuheben;
- die Übertragung der Planung an private Fachorganisation auszuschliessen;
- die Ausrichtung von Finanzhilfen an private Fachorganisationen betreffend die zuvor erwähnte Tätigkeit der Planung, wie auch im Bereich der Bereitstellung von Grundlagen ebenfalls auszuschliessen;
- die Beschwerdelegitimation auf private Fachorganisationen nicht auszuweiten.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Sekretariat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'W. Wobmann'.

Walter Wobmann
Präsident FMS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Läderach'.

Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Anhang

Fragebogen

Zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Nein, die Verbindlichkeit für die Behörden innerhalb der Planungspflicht ist nicht im Einklang mit Art. 88 Abs. 2 der Bundesverfassung. Dieser präzisiert betreffend die Velowege: «Er [Der Bund] kann Massnahmen der Kantone und Dritter [...] unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.»

Der vom Parlament erarbeitete direkte Gegenvorschlag unterschied sich von der Initiative insofern, als er nicht direkt neue Pflichten für die Kantone und Gemeinden schaffen sollte. Auf Seite 4 seiner Erklärungen zur Abstimmung hat der Bundesrat erklärt, dass der Bund dabei die Zuständigkeit der Kantone wahrt: «Er wird nur unterstützend (subsidiär) zu den Kantonen und Gemeinden tätig.»

Die in diesem Artikel vorgeschlagene Verpflichtung zur Planung würde daher gegen diese Erklärung des Bundesrates im Rahmen der Volksabstimmung betreffend des Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018 verstossen, die massgeblich zur breiten Unterstützung des Textes in den Kreisen des Strassenverkehrs beigetragen hat, was zu seiner Annahme führte.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja.

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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung direkt im Zusammenhang mit Art. 88 Abs. 2 der Bundesverfassung. Somit wird es ermöglicht, eine breite Öffentlichkeit über das Veloweggesetz zu informieren. Diese Informationen sollten wiederum die Planung, Umsetzung und Nutzung dieser Netzwerke anregen. Zu diesem Zweck sollte eine einheitliche Nomenklatur für die verschiedenen Arten von Fahrspuren entwickelt werden.

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, die Trennung der Verkehrsteilnehmer ist ein Bestandteil für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Jedoch muss die Finanzierung gemäss dem Verursacherprinzip auch für Velofahrende konsequent durchgesetzt werden.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 18.08.2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege und zu den Anpassungen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bringen uns im Folgenden gerne dazu ein.

Fussverkehr Schweiz (FVS) begrüsst das neue Bundesgesetz als separat entwickelte Gesetzgebung eines Veloweggesetzes (VWG) und die inhaltlich nötigen Anpassungen und Aktualisierungen des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG).

- Damit wird gewährleistet, dass die Bedeutung und die Klarheit des FWG bestehen bleibt. Dies ist zum einen dem hohen Stellenwert des Zufussgehens in der alltäglichen Praxis geschuldet. Es werden die meisten zurückgelegten Etappen, 43% gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV 2015), im Verkehrsmodus «zu Fuss» zurückgelegt. Zum andern ist dies angemessen für seinen ökonomischen Gewinn. Fussverkehr generierte im Jahr 2017 einen externen Nutzen von 906 Mio CHF (ARE 2020).
- Mit einer eigenständigen Gesetzesgrundlage werden den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und Fussverkehrs Rechnung getragen sowie klare Zuständigkeiten und rechtliche Ausgangslagen geschaffen.
- Mit den beiden gesetzlichen Rahmen entwickelt sich die aktive Mobilität, wie es u.a. in der Strategie Nachhaltige Entwicklung (2012-2015) als Massnahmenplanung formuliert ist, schrittweise hin zur erfolgreichen Etablierung des Langsamverkehrs als dritte Säule des Personenverkehrs. Da die erfolgreiche Etablierung und Umsetzung, vor allem des Fusswegnetzes, noch nicht erreicht ist, gilt es auch in Zukunft entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen für Fuss- und Wanderwege und Velowege bereitzustellen und weiter zu investieren.

Spezifische Anliegen, inhaltliche Kommentare und kritische Fragen zum VWG in Bezug auf das FWG

> Die skizzierten Qualitäten des VWG dürfen nicht auf Kosten der Qualitäten der Fuss- und Wanderwege erfolgen.

Bereits bei der Definition der separaten Gesetzgebungen des VWG und des FWG zeichnen sich Konflikte zwischen der Praxis der Planung und der Umsetzung der Velo- sowie Fuss- und Wanderwegnetze ab (u.a. in Art. 3 Abs. 2, Art. 2, Art. 3 lit. c, Art. 6, Art. 7). Damit praxistaugliche Lösungen gefunden werden, ist dies bei der Erstellung von Vollzugshilfen und Verordnungen zu

berücksichtigen. Es sind den Fachorganisationen und Behörden entsprechende Instrumente bereitzustellen und sie sind in geeigneter Weise einzubeziehen, damit die Auswirkungen für die Praxis geklärt werden können. Dies ist im erläuternden Bericht an geeigneter Stelle aufzunehmen. Dabei gilt es auch Fragen der Kohärenz mit den Regeln des übrigen Strassenverkehrsrechts des FWG und VWG gemeinsam zu prüfen und praxistaugliche Lösungen zu finden, die nicht auf Kosten der aktiven Mobilität gehen (erläuternder Bericht S. 27).

> Das formulierte Qualitätskriterium «attraktiv» gilt für das VWG und für das FWG.

In Vollzugshilfen des Bundes werden Anliegen für die Planung und Ermöglichung eines attraktiven Fussverkehrs, der gesundheitliche und umweltspezifische Aspekte mitberücksichtigt, explizit gefordert (Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs 2006, Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen, Materialien 2007, Vollzugshilfen Fussverkehr 2015, 2019). Damit gilt dies für das FWG auch ohne eine explizite Anpassung des im VWG formulierten Qualitätskriteriums «attraktiv». Eine explizite Aufnahme dieses Kriteriums ins FWG ist allenfalls zu prüfen.

> Was ist mit «Wegen» gemeint?

In den Artikeln 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 wird die Definition der Velowegnetze jeweils unspezifisch in der Aufzählung um «Wege» ergänzt. Dies ist zu präzisieren, damit klar ist, welche Strassen, Wege und Routen zu den Velowegnetzen für den Alltag und für die Freizeit gehören.

Art. 3 Abs. 2

Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Art. 4 Abs. 2

Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.

> Eine absolute Sicherheit von Velowegnetzen kann niemand garantieren.

Vor allem wegen diffiziler haftungsrechtlicher Aspekte der Nutzenden der Velo- und Fuss- und Wanderwege sollte auch im VWG in Art. 8 analog zum FWG von *möglichst* sicher gesprochen werden.

Art. 8 Art. 1 lit. b

*b. diese Wege frei und **möglichst** sicher mit dem Velo befahren werden können*

> Kindern soll Übungsmöglichkeit insbesondere auf Velowegnetzen für die Freizeit geboten werden.

Nur wenn Velowegnetze spielerisches Üben gewährleisten, erlangen Kinder eine sichere Praxis zum selbständigen Velofahren auf der Radinfrastruktur.

Konkrete Anpassungsanträge zu den geplanten Aktualisierungen des FWG

> Der Begriff «Netz» darf im FWG nicht gestrichen werden.

Mit der Anpassung im Zweckartikel 1 in Anlehnung des VWG wird im FWG das «zusammenhängende Netz» gestrichen, obschon er im VWG eingeführt wird. Das ist nicht nachvollziehbar. Es gilt den Netz-Begriff in diesem Artikel wieder einzuführen, denn Zusammenhänge und Netzcharakter sind sehr bedeutsame Faktoren u.a. für eine funktionierende Fussweg-Infrastruktur. Wir fordern mindestens einen analogen Wortlaut inklusive Netz-Begriff zum VWG im Art. 1 Abs. 2.

Art. 1 Abs. 2 Es bezweckt, die Kantone und Gemeinden bei den folgenden Aufgaben zu unterstützen:

*a. Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen**netzen**;*

> Austausch des nicht verwendeten Begriffs «Wohnstrasse» mit «Begegnungszone» im FWG.

Der veraltete und weder in Verordnung noch Norm verbreitete Begriff der «Wohnstrasse» soll mit dem stattdessen verwendeten Begriff der «Begegnungszone» ausgetauscht werden.

Art. 2 Abs. 2

Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, ~~Wohnstrassen~~ **Begegnungszonen** und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.

> Übernahme der Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne im FWG analog zum VWG gefordert.

Im Abschnitt 2 Planung, Anlage und Erhalt soll der Titel des Artikel 4 statt Planung neu analog zum VWG lauten. So werden die Planungspflicht und Zugänglichkeit auch für das FWG festgeschrieben. Noch nicht vollzogene Umsetzungen können damit in die Wege geleitet und die Zugänglichkeit der Pläne garantiert werden.

Art. 4 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

> Behördenverbindlichkeit der Pläne gilt es auch im FWG zu verankern.

Der Art. 4 Abs. 2 des FWG soll analog zum Art.5 Abs. 2 des VWG übernommen werden. Ein verpflichtender Artikel soll auch im FWG Wirkung erzielen.

Neu analog zum VWG, Art. 4 Abs. 2

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.

Statt wie bisher Art. 4 Abs. 2

Sie legen die Rechtswirkungen der Pläne fest und ordnen das Verfahren für deren Erlass und Änderung.

> Das Bundesgesetz rahmt die Durchsetzung der Fuss- und Wanderwege und muss

Beschwerdelegitimation für kommunale, kantonale und nationale Verfahren einräumen. Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung der Umsetzung des FWG für den genau gleichen Sachverhalt in einem Kanton, weil einmal nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde zuständig ist und ein anderes Mal in einem anderen Kanton eine kommunale Behörde zuständig ist, einmal Beschwerderecht besteht und in einem anderen Kanton nicht. In diesem Sinne ist der neu formulierte Art. 14 Abs. 1 im FWG zu erweitern und die Formulierung möglichst offen zu halten:

Gegen Verfügungen ~~der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden~~ im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt:

a. die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;

b. die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen der Fuss- und Wanderwege verfolgen.

Antworten zum ASTRA-Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

FVS ist einverstanden mit Planungspflicht auch für Velowegnetze und befürwortet seine Einbettung in behördenverbindliche Pläne. Bei einem sich abzeichnenden Konflikt mit den Fusswegnetzen sind praxistaugliche Lösungen zu finden, entsprechende Vollzugshilfen und Verordnungen gilt es allenfalls in Kollaborationen mit Fachorganisationen und Behörden zu entwickeln und zur Verfügung zu stellen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

FVS ist einverstanden mit den formulierten Planungsgrundsätzen, die auf den anerkannten Qualitätszielen basieren. Das Qualitätskriterium «attraktiv» gilt u.a. auf Grundlage verschiedener Vollzugshilfen und Materialien auch für das FWG.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

FVS erachtet die Gültigkeit der allgemeinen Ersatzpflicht im VWG als wichtig.

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?

FVS begrüsst die verpflichtende Vorbildfunktion des Bundes bei eigenen Bauten und Anlagen auf hohe Umsetzungsqualität zu achten.

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?

FVS befürwortet diese Informationspflicht, damit werden sowohl Fachpersonen und Behörden als auch die Öffentlichkeit über die Veloweg- und explizit auch über die Fuss- und Wanderwegnetze informiert.

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?

FVS unterstützt die Präzisierungen im NSG, damit wird u.a. sichergestellt, dass der Bund seine Vorbildfunktion bezüglich Umsetzungsqualität auf dem eigenen Netz einhält.

Wir bedanken uns für die Umsetzung unserer Anträge und für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns gerne kontaktieren.

Mit freundlichen Grüssen
Fussverkehr Schweiz

Monika Litscher



Geschäftsleiterin

DIRECTION GÉNÉRALE

GPO

**Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication**
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Genève, le 7 septembre 2020

Procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à l'affaire visée en marge, et faisons suite à votre invitation à prendre position. Après examen du projet législatif, il appert que celui-ci nous semble équilibré tout en appelant quelques observations de notre part.

En effet, l'article 5 présente un risque non négligeable de conflit puisque l'obligation de planification revient aux autorités cantonales selon le projet mis en consultation, alors même que les plans sectoriels, notamment celui qui concerne l'infrastructure aéronautique, est du ressort de la Confédération. En ce sens, ledit article va à l'encontre de la loi sur l'aviation (LA, RS 748.0) que le droit cantonal ne saurait contourner par le simple fait d'une désignation des autorités cantonales dans le projet de loi fédérale sur les voies cyclables.

S'agissant de l'article 9, il convient de considérer les voies cyclables existantes plutôt que celles qui figureront dans les plans afin de pouvoir permettre de travailler sur des bases existantes et non hypothétiques. Dans ce contexte, la compétence d'octroyer des exceptions doit être dévolue aux autorités compétentes comme le prévoit l'alinéa 1, et non aux cantons comme l'envisage l'alinéa 3 sous peine de créer des situations conflictuelles similaires à celles évoquées à propos de l'article 5.

En ce qui concerne la qualité pour recourir telle que prévue à l'article 17, celle-ci devrait être réservée aux communes puisque ce sont elles qui sont concernées avant tout. Élargir ladite qualité aux organisations spécialisées d'importance nationale risque de constituer un précédent en matière de contestation qui ne repose sur aucune justification tangible au regard des autres domaines soumis à des plans. D'ailleurs, l'article 5 prévoit déjà la participation desdites organisations lors de l'élaboration des plans ce qui devrait ensuite rendre sans intérêt une qualité pour recourir ultérieurement.

En vous remerciant par avance de bien vouloir tenir compte de ce qui précède, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.



André Schneider
Directeur général

Copie :

- Interne : cwi, mmo, mfu

Abs.: Greenpeace, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

via E-Mail an aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 1. September 2020

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

Wir begrüßen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen

sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.

- 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.
- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte, um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekten in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
- **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche

Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert, um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müsste eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.

- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
- **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung. Für Rückfragen steht ich Ihnen gerne zur Verfügung (044 447 41 47; remco.giovanoli@greenpeace.org).

Mit freundlichen Grüßen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Fragebogen

1. **Planungspflicht** (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüssen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. **Planungsgrundsätze** (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

3. **Ersatzpflicht** (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützen wir das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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:

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.

2) 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 Ve-

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „[Kommunale Velonetzplanung](#)“.

lowegs 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.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden. Wird eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

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, wir unterstützen 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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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

Weitergehende Bemerkungen

- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüssen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe

präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.

- **In Art. 10** ist der **Beizug privater Fachorganisationen** als „Kann“-Formulierung vorgesehen. Wir beantragen, dies in eine Pflicht zu ändern:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone können *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter:** Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.
- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9–12 Prozent~~ *12–15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelverordnung (VRV)** möglichst bald einer Revision unterzogen wird, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 09 | 09 | 2020

Stellungnahme der LITRA zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu oben erwähnter Vorlage Stellung nehmen zu können.

Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und eine innovative Verkehrswirtschaft. Im Rahmen unserer Verbandstätigkeit beschäftigen wir uns mit sämtlichen Fragen zur Mobilität und bringen unsere Anliegen auch zum Fuss- und Veloverkehr ein.

Allgemeine Bemerkungen

Die LITRA begrüsst die Schaffung der vorgeschlagenen schlanken Grundsatzgesetzgebung in Form eines Veloweg-Gesetzes. Damit erhält das Velo als Verkehrsträger eine höhere Beachtung und wird in Zukunft bei den Planungen besser berücksichtigt. Der Veloverkehr wird zudem dem Fuss- und Wanderverkehr gleichgestellt und kann gezielt koordiniert und adäquat gefördert werden. Der Bund soll sich in den kommenden Jahren gemeinsam mit Kantonen und Gemeinden verstärkt für den Veloverkehr engagieren.

Die Stärke des Veloverkehrs liegt bekanntlich im Kurzstreckenbereich, bei Distanzen bis zu fünf Kilometern. In diesen Perimeter fallen die Hälfte aller Autofahrten und die Mehrheit aller Bus- und Tramfahrten. Mit Velos, Elektrovlos (eBikes) und Lastenrädern (Cargobikes) können viele Personen- und Gütertransporte platzsparend, speditiv und umweltfreundlich abgewickelt werden. Das Velo ist nicht nur bei jungen Menschen im Schul- oder Freizeitverkehr beliebt, sondern ebenso bei Pendlern und Gewerbetreibenden im Alltagsverkehr oder insbesondere auch bei der älteren Generation.

Der Bund schafft mit dem Bundesgesetz über Velowege die notwendigen Voraussetzungen, um den Veloverkehr und kombinierte Mobilitätslösungen gezielter zu fördern. Dies ist zum Beispiel für Regionen wichtig, wo der öV tendenziell schlecht ausgebaut ist. Verkehrsspitzen können gebrochen werden, indem der Veloverkehr auf der letzten Meile mit Unterstützung des Bundes besser gefördert wird. Der vorliegende Gesetzesentwurf bietet eine gute Grundlage für die Ausarbeitung eines nationalen Masterplans Veloverkehr Schweiz, ähnlich wie es ihn bereits in Holland oder Deutschland gibt. Er ermöglicht dem Bund, die kombinierte Mobilität besser zu fördern und in der Bevölkerung zu verankern, indem er Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen im Bereich Fuss- und Veloverkehr - wie ebenfalls im Bereich des öV - durchführen kann.

Antworten der LITRA zum vorgegebenen Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Die Kombination von Planungspflicht und behördenverbindlichen Plänen stellt wie bei den Fuss- und Wanderwegen sicher, dass das Velowegnetz samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden kann. Letztlich werden mit einer besseren Erschliessung von ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen durch Velowege multimodale Transportketten attraktiv gemacht.

Zu beachten ist bei Artikel 5 allerdings die Mitwirkung von ÖV-Unternehmen bei der Planung von Velowegen. Wenn Velowegpläne gegenüber Grundeigentümern für verbindlich erklärt werden, sind die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) des öffentlichen Verkehrs besonders stark betroffen. Denn Kantone können dann beispielsweise Kreuzungen und Veloparkierungsanlagen in Bahnhöfen vorschreiben. Ist eine ÖV-Haltestelle Quelle oder Ziel eines Velowegnetzes, muss sie für das Ein- und Aussteigen von Velofahren dimensioniert sein. Die ISB sollen deshalb ein Mitbestimmungs- und Beschwerderecht haben, ob eine Haltestelle als Quelle oder Ziel eines Velowegnetzes geeignet ist. Art. 5 Abs. 3 berücksichtigt dieses Anliegen im Bereich der Planung. Zusätzlich soll die ÖV-Branche als beschwerdeberechtigt betrachtet werden. In diesem Sinne soll Art. 17 Abs. 1 Bst. b folgendermassen ergänzt werden (*Zusatz kursiv*):

«...die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs *oder des öffentlichen Verkehrs* verfolgen».

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja. Mit diesen Planungsgrundsätzen und Qualitätszielen wird die Attraktivität von Velonetzen gestärkt, womit letztlich mehr Menschen Velo fahren werden. Artikel 6 ist jedoch dahingehend zu ergänzen, dass bei der Planung auch die Lage von Veloparkings und Sharingzonen - insbesondere an ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen - berücksichtigt wird. ÖV-Haltestellen und Bahnhöfe werden immer mehr zu Hubs mit vielfältigen Mobilitätsangeboten umgestaltet (z.B. Sharingzonen mit Velos, E-Bikes, E-Trottis etc.) und erhalten damit eine zunehmend wichtige Umsteigefunktion.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Diese Regelung entspricht jener im Fuss- und Wanderweg-Gesetz.

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. Der Bund kann damit Standards setzen und eine wichtige Vorbildfunktion übernehmen. Zu beachten gilt es jedoch, dass die Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten und Nutzen gegeben sein soll. Damit sind auch Lösungen auszuschliessen, die keine Vorteile für den Veloverkehr bringen («Minimallösungen»).

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. Die LITRA begrüsst diese Möglichkeit und wünscht sich insbesondere koordinierte Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen im allgemeinen Bereich des Velo- und Fussverkehrs, wie ebenfalls im öV. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Funktion von Velowegen zu, beziehungsweise von öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuweisen. Demgemäss soll der Begriff «kombinierte Mobilität» nach Möglichkeit jeweils explizit erwähnt werden.

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.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003Bern

E-Mail: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Basel, 10. September 2020

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Velowege (VWG)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über Velowege (VWG) Stellung zu nehmen und machen davon wie folgt Gebrauch.

1. Generelle Bemerkungen

Wir begrüßen das neue Bundesgesetz im Grundsatz, geht es doch auf eine entsprechende Volksinitiative und den erarbeiteten Gegenvorschlag zurück. Es kann zu vielerlei Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation führen, sofern die Koordination unter den Kantonen und den verschiedenen Verkehrssparten im öffentlichen Raum entsprechend verbessert wird. Wir sehen allerdings auch kritische Punkte und verlangen in der Praxis eine verbesserte, spartenübergreifende Koordination.

Wir legen insbesondere Wert darauf, dass es immer um ein sicheres und optimal gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem gehen soll. In diesem Sinne begrüßen wir das Ziel, ein gesamtschweizerisch zusammenhängendes Velowegnetz zu schaffen, legen aber Wert auf eine noch bessere Koordination zwischen Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

Wichtig ist, dass die Velowege auch Nebenanlagen umfassen, wie z.B. ausreichend witterungsgeschützte Abstellplätze an den wesentlichen Zielorten des öffentlichen Verkehrs. Generell erachten wir gerade innerorts bei den grossen Knotenpunkten des Verkehrs eine gut koordinierte Entschärfung der Konfliktsituationen als geboten. Es darf nicht sein, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr innerorts (Tram, Busse) wegen punktuellen Velofördermassnahmen weitere Einbusen bei seiner zulässigen Geschwindigkeit oder andere Behinderungen hinnehmen muss. Werden die Mittel zur Förderung des Langsamverkehrs (bspw. in den Agglomerationsprogrammen) erhöht, dann sollten aber für beide Seiten: öV und Veloverkehr bessere Lösungen möglich werden. Im Zweifelsfalls und bei Zielkonflikten hat der öffentliche Verkehr sowohl in der Planung wie im Betrieb die höhere Priorität zu geniessen.

Wir erachten dabei die Planungs- und Koordinationspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel. Wegen den innerorts sehr ähnlichen Reisegeschwindigkeiten von Velofahrenden einerseits und dem öffentlichen Verkehr andererseits, kommt es jedoch typischerweise bei langgezogenen Situationen mit Velorouten parallel zu öV-Hauptachsen oft zu schwer zu eliminierenden Konflikten.

Typisch sind die Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Bus- oder Trampassagieren mit parallel am Rande einer Verkehrshauptachse geführten Velorouten.

Generell begrüssen wir:

- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.

Wir befürworten die Erarbeitung eines nationalen „Masterplans Veloverkehr“ (oder Sachplan nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Raumplanung) für die aufeinander abgestimmte Förderung von Veloverkehr und öffentlichem Personen-Nahverkehr. Er sollte in Zusammenarbeit mit Kantonen, den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Sachplan des Bundes ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht.

Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:

- Eine Strategie zur Förderung der gegenseitigen Ergänzung von Veloverkehr und öffentlichem Verkehr.
- Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
- Aus- und Weiterbildungskonzept «**mobilité douce**¹» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen.

In den Städten und Agglomerationen – gerade dort wo Konfliktsituationen zwischen öffentlichem Verkehr und Veloverkehr besonders ausgeprägt sein können, sind die Agglomerationsprogramme das bewährte Mittel. Diese Programme sind entsprechend finanziell aufzustocken und weiter zu führen. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu mindestens 15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Infrastrukturprojekte.

Die Städte sind einerseits prädestiniert, um neue Ideen und Innovationen zu testen. Eine Unterscheidung zwischen Velowegen für die Freizeit und den Alltagsverkehr ist aber ausserorts, sowie innerhalb von sehr grossen Agglomerationen sinnvoll.

¹ Wobei wir unter dem Begriff der «mobilité douce» und in Ergänzung zur Definition des ASTRA's einen urbanen (umweltfreundlichen und eher langsamen) Gesamtverkehr unter Einbezug der innerstädtischen Leistungen des öffentlichen Verkehrs verstehen möchten.

2. Zum Fragebogen:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz):

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung, denken aber, es sollte vermehrt von einer «Planungs- und Koordinationspflicht» gesprochen werden. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant werden, dass diese mit den Bedürfnissen der anderen Verkehrssparten, namentlich dem öffentlichen Verkehr abgestimmt sind, und dass diese rechtlich sowie finanziell gesichert und realisiert werden.

2./3. Planungsgrundsätze / Ersatzpflicht (Art. 6 und 9 Veloweggesetz):

Wir verzichten darauf, uns zu den Planungsgrundsätzen im Detail zu äussern. Wie oben erwähnt ist die Philosophie einer kooperativen und koordinierenden Planung für alle Verkehrssparten wichtig, um zu qualitativ hochstehenden Anlagen im umfassenden Sinne des Gesamtverkehrs zu gelangen. Die Ersatzpflicht in Analogie zum Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege erachten wir als im Grundsatz sinnvoll. Ob jedoch bei beengten Platzverhältnissen als Alternative die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen sinnvoll ist, kann nur von Fall zu Fall entschieden werden und gehört daher nicht in diesem Detaillierungsgrad in ein Gesetz.

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, wir unterstützen diese Bestimmung: vorausgesetzt, dass unter «hoher Qualität» auch verstanden wird, die Routen und Anlagen für den Veloverkehr so auszugestalten, dass keine Behinderungen des öffentlichen Personen-Nahverkehrs entstehen, resp. dass derartige Behinderungen und Konfliktpunkte eliminiert werden. Im Zweifelsfalls und bei Zielkonflikten hat der öffentliche Verkehr sowohl in der Planung wie im Betrieb die höhere Priorität zu geniessen.

Der Bund soll mit wegweisenden Anlagen dazu beitragen, Standards zu setzen oder sich gar an Leuchtturmprojekten beteiligen. Diese sollen vornehmlich innerorts im Bereich von wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs, als auch ausserorts realisiert werden.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Veloweg-netze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

Ja, wir begrüssen das.

6. Präzisierung von Art. 6 h NSG. Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6h 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?

Keine Bemerkungen.

3. Weitergehende Bemerkungen und Anträge

- 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 namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Wir legen aber Wert darauf, dass es letztlich immer um die Interessen eines gut funktionierenden Gesamtverkehrssystems geht.

Wir beantragen deshalb, dass auch die Interessengemeinschaften öffentlicher Verkehr (IGÖV Schweiz) bzw. ihre regionalen Sektionen aktiv in die Planungen einbezogen werden – insbesondere bei städtischen Projekten oder Projekten in den Agglomerationen sowie ganz generell bei Projekten, wo der öffentliche Verkehr miteinzubeziehen ist.

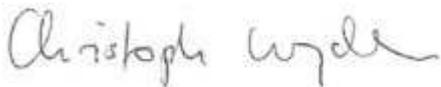
- Art. 6 legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Dies macht insbesondere ausserorts Sinn, kann aber innerorts bei einer zu strikten Verfolgung des Ziels der Homogenität zu neuen Konflikten führen. Es scheint uns daher richtig, dass in der aktuellen Phase darauf verzichtet wird, verbindliche, detaillierte Normen oder Standard-masse für die Veloinfrastruktur zu definieren.
- In Art. 10 ist der Beizug privater Fachorganisationen als „Kann“-Formulierung vorgesehen. **Wir beantragen**, dies in eine Pflicht zu ändern.
- Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung stehen. Für die Realisierung qualitativ hochstehender Gesamtverkehrsprojekte und weitere Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Wir beantragen deshalb, den Mindestanteil für die «**mobilité douce**» in den Agglomerationen von 9 auf 15 Prozent anzuheben und keine Obergrenze festzulegen – weil diese letztlich ohnehin durch die Realisierbarkeit einzelner Projekte im Rahmen der Aggloprogramme definiert würde.

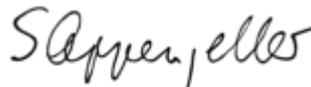
Für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge danken wir Ihnen bestens und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr



Christoph Wyder
Präsident



Stephan Appenzeller
Leiter Geschäftsstelle



Bern, 3. Juni 2020

IMBA Schweiz
Marktgasse 50
3011 Bern

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Stellungnahme der IMBA Schweiz zum Bundesgesetz über die Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Die International Mountain Bicycling Association IMBA Schweiz bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktes Geschäft.

Die IMBA Schweiz wurde im Jahr 2019 gegründet und vertritt seither die Interessen des Mountainbike-Breitensports auf nationaler Ebene. Die IMBA Schweiz will allen Menschen in der Schweiz Zugang zu attraktiven Mountainbike Infrastrukturen ermöglichen um somit die Schweiz als Mountainbike Land stärken und die Bewegungsförderung (auch von Kindern) unterstützen. Die IMBA Schweiz arbeitet vernetzt im Schnittbereich zwischen Gesellschaft, Industrie und Politik. Sie leistet seinen Beitrag zur Erarbeitung von Grundlagenwissen über den Mountainbike-Breitensport in der Schweiz und bringt sich aktiv bei der Entwicklung und Förderung nachhaltiger Mountainbike Infrastrukturen ein. Der IMBA Schweiz gehören momentan u.a. folgende Institutionen an: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, velosuisse, SwissCycling, ProVelo, Regionaldirektoren Konferenz, Stiftung Freude herrscht, sowie verschiedene Regionalverbände. Die Mitgliedschaft wird laufend ausgebaut.

Geme nehmen wir kurz Stellung zur Vorlage und beantworten dann die in der Vernehmlassung gestellten Fragen.

Die IMBA Schweiz unterstützt den vorliegenden Entwurf des Bundesgesetzes über die Velowege grundsätzlich. Mountainbiking gewinnt an Bedeutung. Dies vorrautlichen die steigenden Verkaufszahlen von Velosuisse und die Ergebnisse der Sportstudie Schweiz. Die Einbindung der Mountainbikestrecken in sinnvolle und durchgängige Langsamverkehrsnetze ist dabei äusserst wichtig. Angesichts der aktuellen Covid-19 Situation nimmt der Nutzungsdruck auf die bestehende Langsamverkehrs-Infrastruktur im Freizeit- und Individualverkehr zu. Gerade bei Mountainbiking-Infrastruktur gestaltet sich die Planung aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlagen oft schwierig und führt teilweise zu unbefriedigenden Lösungen. Mit dem neuen Verfassungsartikel wird eine wichtige Grundlage zur Verbesserung dieser Situation geschaffen.

Neben dem touristischen Zweck gewinnt das Mountainbike auch als Alltags-Transportmittel immer mehr an Bedeutung. Dies wird vor allem in Bergregionen sichtbar, wo E-MTBs als attraktive Alternative zu MIV zunehmend genutzt werden oder beispielsweise Lücken in ÖV-Angebot schliessen.

Mit dem vorliegenden Vorschlag werden die Kompetenzen von Kantonen und Gemeinden gewahrt. Der Bund kann gleich wie bei den Fuss- und Wanderwegen nur Grundsätze regeln und unterstützend und koordinierend tätig werden. Die Umsetzung bleibt den Kantonen und Gemeinden vorbehalten.

Wir begrüßen insbesondere

- die Absicht, dass ein **gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz** geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- die Vorgabe, dass **Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr** und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre **Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen** müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.
- die neue **Informationsaufgabe des Bundes** durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen inklusive Mountainbikestracker hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - o Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - o Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - o Verstärkte Unfallforschung im Thema Velo- und Mountainbikeinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
- **Es braucht eine 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. Zudem muss der Bund eine Finanzierung für Velowege ausserhalb der Agglomerationen sicher stellen.
- **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müsste eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Veloweg- und Mountainbikenetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen, sowie Mountainbikestrecken.

- 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.
- In Art. 3 und 4 des vorgeschlagenen Veloweggesetzes vermissen wir den expliziten Hinweis auf die zunehmende Elektrifizierung des Veloverkehrs. Immer mehr Velofahrerinnen und Velofahrer sind mit E-Bikes unterwegs. Für diese ist die Verfügbarkeit von Ladestationen sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr sehr wichtig und gehören zur Velo-Infrastruktur. Wir schlagen deshalb vor, dass sowohl in Art. 3 als auch in Art. 4 die Ladestationen für E-Bikes explizit erwähnt werden. Damit unterliegen sie auch der Planungspflicht gemäss Art. 5ff.
- Es braucht eine konkrete Umsetzungsfrist. Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Für weitere Detailbemerkungen zur Vorlage verweisen wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die IMBA Schweiz befürwortet die Planungspflicht der Velowegnetze. Gerade bei Mountainbike-Infrastruktur ist der Einbezug aller wichtigen Stakeholder von grosser Bedeutung. Dies um langfristige und nachhaltige Infrastrukturen zu schaffen und Konflikte zu vermeiden. Wichtig erscheint uns das hierbei speziell auch die Interessen der Nutzer (lokale Mountainbikeorganisationen) einbezogen werden. Nur eine nutzerorientierte Infrastruktur funktioniert nachhaltig und vermag den oft erwünschten Kanalisierungseffekt in den Naturräumen zu erzielen.

Weiter begrüßen wir, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder -bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, Planungsgrundsätze machen als Orientierungshilfen sinn. Dabei kann genügend Spielraum für die Kantone bei der Umsetzung gewahrt werden. Speziell auch die beiden Faktoren «sicher» und «attraktiv» sind aus Sicht der IMBA Schweiz wichtig, um die Bevölkerung für die Benutzung der bereitgestellten Infrastruktur zu begeistern.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und -Nebenverbindungen gemässe dem [Merkblatt des Kantons Zürich](#)

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, die Veloinfrastruktur darf nicht gemindert werden. Eine Regelung der Ersatzpflicht ist diesbezüglich wichtig, auch hinsichtlich der Qualität der Infrastrukturen.

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, wir unterstützen 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.

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, es ist hilfreich wenn der Bund die wichtigen Grundinformationen an die Bevölkerung kommuniziert (z.B. mit der Einbindung in bestehenden Werkzeuge wie Swisstopo Geodaten) und die Kantone bei der Planung, Umsetzung und dem Unterhalt unterstützt. Die Kommunikation und Vermarktung von Mountainbike-Routen und anderen Velowegen bleibt weiterhin Sache der Tourismusorganisationen und Branchenverbände. Diese sind umgekehrt froh, wenn sie sich auf zuverlässiges Datenmaterial abstützen können.

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 wir unterstützen diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 2 Abs. 1 VWG zusammen, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen. Die Zuständigkeit für die Fuss- und Wanderwege wird damit beim Bau von Nationalstrassen abschliessend geklärt.

Weitergehende Bemerkungen

- 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 namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Mountainbiking stellt mittlerweile allerdings eine grosse Nutzergruppe innerhalb der Velofahrenden dar. Als nationale Fachorganisation ertritt die IMBA Schweiz deren Interessen nationaler Ebene in der Schweiz. Dies sollte im erläuternden Bericht ergänzt werden.
- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüßen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonale abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.
- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Freundliche Grüsse

Thomas Egger
Präsident IMBA Schweiz,
Direktor Schweizerische Arbeitsgemeinschaft
für die Berggebiete SAB

24.8.20

Datum, Unterschrift

Martin Wyttenbach
Geschäftsführer IMBA Schweiz

27.8.20

Datum, Unterschrift

Veloweg-Gesetz

Vernehmlassung «Netzwerk Kind und Verkehr»

Vorbemerkung: Das «Netzwerk Kind und Verkehr» begrüsst die gesetzliche Verankerung für die Schaffung eines zusammenhängenden Velowegnetzes.

Wir beschränken unsere Stellungnahme auf einen für jüngere Kinder allerdings sehr wichtigen Punkt.

Er betrifft Artikel 2 und 3/2:

Es geht dabei um die «**entsprechenden Infrastrukturen**» (Artikel 2). In Artikel 3/1 werden «**Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen**» erwähnt.

Unsere Forderung geht dahin, dass unter «entsprechenden Infrastrukturen» oder in Artikel 3/2: «**Räume/Wege, auf denen jüngere Kinder ihre motorischen Fähigkeiten im Fahren auf Rädern auch unbegleitet üben können**» **explizit erwähnt werden.**

Begründung:

Das Problem Rad fahrender Kinder wurde in der Vergangenheit mehrfach diskutiert. Es ist zudem offensichtlich, dass immer mehr jüngere Kinder – bereits Dreijährige sich begleitet und unbegleitet auf der Strasse mit verschiedenartigen Rädern fortbewegen. **(Höchst bedauerlich ist in diesem Zusammenhang, dass der Microzensus keine Angaben macht, sondern erst einsetzt, wenn die meisten Kinder bereits herumfahren!)** Die beschlossene Lösung, Kindern bis im Alter 12 Jahren das Fahren auf dem Trottoir zu erlauben, sofern kein Veloweg vorhanden ist, erweist sich als unbefriedigend. Kinder werden nicht nur beim Fahren im Strassenraum gefährdet, sondern auch auf dem Trottoir und sie gefährden zudem andere Nutzer des Strassenverkehrs. Das gleiche gilt, wenn Kinder die Velowege nutzen.

Veloinstruktor*innen betonen bei der Veloprüfung immer wieder, dass den Kinder die motorischen Grundlagen (Gleichgewicht, Orientierungsfähigkeit usw.) beim Fahren fehlen würden. Die Instruktor*innen fordern, dass die Eltern mehr mit ihren Kindern üben müssten. Dies ist jedoch nur ein Aspekt des Problems, dessen Lösung schwierig ist. Wo sollen die Eltern mit den Kindern üben? Mit dem Auto oder Tram auf den nächsten Schulhausplatz oder anderswo hinfahren? Auch wenn sie das tun, der Verlust an Übungszeit ist sehr gross.

Das Wichtigste wäre, den Kindern möglichst nahe bei der Wohnung Räume zur Verfügung zu stellen, die sie jederzeit auch unbegleitet für das Üben ihrer Fahrkünste nutzen können. Die Kinder ihrerseits sind äusserst motiviert auf Rädern herumzufahren. Solche Räume würden die motorischen Fähigkeiten der Kinder und viele weitere wichtige Aspekte für die kindliche Entwicklung generell fördern. In Frage für solche Räume/Wege kommen: entsprechend für sicheres Herumfahren mit dem Fahrrad eingerichtete Sackgassen und Begegnungszonen in Wohngebieten. Auch die Kantone, Gemeinden könnten verpflichtet werden oder beim Bau grösserer Siedlungen via Gestaltungspläne, solche Räume/Wege im Wohnumfeld einzurichten.

Muri, den 24.06.20

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

Wir begrüßen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.
- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - o Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.

- Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekten in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
 - **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müsste eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
 - **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
 - **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. **Planungsgrundsätze** (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

3. **Ersatzpflicht** (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützen wir das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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.

2) 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.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „[Kommunale Velonetzung](#)“.

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.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden. Wird eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

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, wir unterstützen 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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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

Weitergehende Bemerkungen

- 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 namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Jedoch ist auch der VCS, basierend auf dem Zweckartikel seiner Statuten, seit langer Zeit in dieser Thematik aktiv und befasst sich vertieft mit Aspekten der Verkehrssicherheit. Zudem ist der VCS eine beschwerdeberechtigte Organisation. Daher sollte der Einbezug des VCS im erläuternden Bericht ebenfalls ergänzt werden.
- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüßen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.

- **In Art. 10** ist der **Beizug privater Fachorganisationen** als „Kann“-Formulierung vorgesehen. Wir beantragen, dies in eine Pflicht zu ändern.

Antrag:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter:** Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.
- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9–12 Prozent~~ *12–15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung** (VRV) möglichst bald einer Revision unterzogen wird, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.

Freundliche Grüsse

Klimastreik Fribourg

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 31. August 2020

Vernehmlassung Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft KWL nimmt zum vorgelegten Entwurf eines Bundesgesetzes über Velowege wie folgt Stellung:

I. Grundsätzliches

Die Konferenz für Wald, Wildtiere und Landschaft ist eine Konferenz der Direktorinnen und Direktoren der Kantone, der auch das Fürstentum Liechtenstein angeschlossen ist. Diese interkantonale Konferenz befasst sich mit den Politikbereichen Wald und Wildtiere, Lebensräume und Landschaft, mit deren Schutz und deren Nutzung durch Waldwirtschaft, Jagd und Fischerei.

Das Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG; SR 921.0) beauftragt die Kantone, dafür zu sorgen, dass der Wald der Allgemeinheit zugänglich ist (Art. 14 Abs. 2 WaG). Wo es die Erhaltung des Waldes oder andere öffentliche Interessen, wie namentlich der Schutz von Pflanzen und wildlebenden Tieren erfordern, haben die Kantone für bestimmte Waldgebiete die Zugänglichkeit einzuschränken (Art. 14 Abs. 2 Bst. a WaG). In praktisch allen Kantonen ist das Radfahren nur auf befestigten Waldstrassen oder Waldwegen erlaubt. Im Waldbestand ist der Fahrradverkehr verboten. Spezielle Pisten für Mountainbikes z.B. Downhillpisten, spezielle Trails usw. müssen separat bewilligt werden.

Gemäss Art. 2 des Veloweggesetzes sind Velowegnetze zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen. Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung, umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- sowie Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen und erschliessen bzw. verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften, Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen sowie touristische Einrichtungen (Art. 4 Velowegnetze).

Nach Art. 2 in Verbindung mit Art. 4 des Veloweggesetzes könnte somit davon ausgegangen werden, dass spezielle Pisten für Mountainbikes z.B. Downhillpisten, spezielle Trails usw. nicht Gegenstand dieser Vorlage wären. Im erläuternden Bericht wird auf den Seiten 12 und 13 hingegen ausgeführt, dass *"zum Mountainbiken sogenannte Singletrails, schmale Wege und Pfade in hügeligem oder bergigem Gelände ohne Hartbelag geeignet"* seien. *"Nicht zu den Velowegnetzen gehören eigentliche Sportanlagen für Velos wie beispielsweise Pump Tracks."* Grundsätzlich sei *"für das Velofahren in der Freizeit in erster Linie der Weg das Ziel. (...) beim Mountainbiken werden zudem fahrtechnische Herausforderungen angestrebt."*

In diesem Punkt ist die Vorlage sehr unklar und es stellt sich die Frage, ob die Absicht besteht, je ein Velowegnetz für "Velowanderrouen" und eines für "Mountainbike-Routen" zu planen. Je nach Abgrenzung hat dies im Wald direkte und starke Auswirkungen auf das Planungs- und Bewilligungsverfahren, auf die Mitwirkung der Behörde sowie auf Sicherheits- und Haftungsfragen.

II. Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir sind mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen unter der Bedingung einverstanden, dass die eingangs geforderte Klärung in Sinne der einschränkenden Definition in Art. 2 "Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen" (für Fahrräder, Mountainbikes und E-Bikes) vorgenommen wird.

Nach Art. 5 Absatz. 2 u. 3 regeln die Kantone das Verfahren für die Erstellung und Änderung der Pläne und haben "die Betroffenen" an der Planung zu beteiligen.

Bei den Planungen müssen die Anliegen, wie z.B. der Schutz der Lebensräume der Wildtiere sowie der Naturvorrangflächen von Anfang an gebührend berücksichtigt werden. Gemäss erläuternder Bericht (S. 14) wird zwar "*als selbstverständlich vorausgesetzt*", dass die Kantone ihre eigenen interessierten Amtsstellen (z.B. kantonale Jagd- und Forstverwaltungen) an der Planung beteiligen, dies müsste aber im Gesetzestext noch klarer formuliert werden.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

zu Art. 6 Bst a: Gemäss erläuternder Bericht (S. 15) ist für die Funktion von Wegnetzen deren Zusammenhang und Lückenlosigkeit zentral. Für Velowegnetze bedeutet dies, dass alle Ziele und Quellen des Veloverkehrs untereinander verbunden und die Wege durchgehend genutzt werden können. Im Vordergrund stehen dabei die unter Artikel 3, Absatz 3 und Artikel 4, Absatz 3 genannten Orte. Diese Ausführungen stützen unsere Forderung nach einer klaren und einschränkenden Definition der "Velowegnetze".

zu Art. 6 Bst b und c: Die Forderung nach einer angemessenen Dichte bzw. der Trennung der Velowege vom Fussverkehr ist im Wald zu relativieren bzw. der Besucherlenkung zugunsten der wildlebenden Tiere und von störungsanfälligen Naturschutzgebieten unterzuordnen.

zu Art. 6 Bst c: Gemäss Art. 58 OR haftet der Waldeigentümer bzw. der Eigentümer einer Waldstrasse oder eines Waldweges (z.B. Maschinenweg) für den Schaden, der infolge von fehlerhafter Anlage oder von mangelhaftem Unterhalt verursacht wird. Bei der Beurteilung der Schadenersatzpflicht wird vom sogenannten "bestimmungsgemässen Gebrauch des Werkes" ausgegangen. Waldstrassen und -wege wurden für die Holzernte angelegt und ihr Ausbaustandart bzw. ihr Unterhalt ist für die grossen Forstmaschinen ausgelegt. Wenn nun gemäss einer kantonalen Planung ein Veloweg als Teil eines Velowegnetzes über die Waldstrasse gelegt wird, stellen sich Fragen nach dem Unterhalt, den Unterhaltskosten und schlussendlich nach der Haftung.

Es ist somit zu klären, wer für den zusätzlichen Unterhalt zuständig ist und wer die entsprechenden Mehrkosten bezahlt.

Die gleichen Überlegungen gelten auch für Artikel 8. Gemäss dem erläuternden Bericht (S. 17) umfasst die "Erhaltung" auch den Unterhalt des Veloweges. Der Verweis auf die kantonale Vollzugskompetenz genügt hier nicht. Auch hier ist zumindest als nationaler Grundsatz einzufügen, dass die Wald- bzw. Strasseneigentümer*innen nicht für den zusätzlichen Unterhalt aufzukommen haben.

zu Art. 6 Bst d: Der Ausbaustandard hat sich im Wald am vorhandenen forstlichen Wegnetz zu orientieren.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Velweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Velweggesetz allgemein gilt?

Wir sind mit dem allgemeinen Grundsatz einverstanden. Ebenfalls ist es wichtig, dass die Kantone Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen können (Art. 9 Abs. 3).

Gemäss Art. 9 Abs. 4 bestimmen die Kantone, wer zum Ersatz verpflichtet ist. Wir weisen darauf hin, dass mit dem Klimawandel und den zunehmenden Waldschäden die Wahrscheinlichkeit, dass Velwege im Wald durch umgestürzte Bäume blockiert oder durch dürre Bäume gefährdet werden, zunimmt. Wenn im erläuternden Bericht (S. 18) die Rede davon ist, dass Kantone "den Verursacher zum Ersatz verpflichten" können, ist dies abzulehnen. Zumindest sind die Waldeigentümer*innen als reine Zustandsstörer (Verursacherprinzip im Umweltrecht) von der Ersatzpflicht nach Art. 9 Velweggesetz auszunehmen.

4. Fragen 4 - 6

Keine Bemerkungen.

III. Antrag

Gemäss unseren Ausführungen beantragen wir folgendes:

- In den Artikeln 2 bis 4 des Velweggesetzes ist der Begriff "Velwegnetze" einschränkend im Sinne von zusammenhängenden und durchgehenden Verkehrsverbindungen zu präzisieren. Die entsprechenden Ausweitungen im erläuternden Bericht sind zu streichen.
- Neuformulierung Art. 5 Abs. 3: "Die Kantone sorgen mit einem angemessenen Mitwirkungsverfahren dafür, dass die im öffentlichen Interesse liegenden Anliegen bei der Planung gebührend berücksichtigt werden."
- In Art. 6 Bst. c ist zu ergänzen, wer für den zusätzlichen Unterhalt von Waldstrassen und -wegen zuständig ist und wer die entsprechenden Mehrkosten bezahlt.
- In Art. 8 ist als nationaler Grundsatz einzufügen, dass die Wald- bzw. Strasseneigentümer*innen nicht für den zusätzlichen Unterhalt aufzukommen haben.
- In Art. 9 Abs. 4 sind die Wald- bzw. Strasseneigentümer*innen von der Ersatzpflicht auszunehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen



Regierungsrat Dr. Josef Hess
Präsident KWL



Thomas Abt
Generalsekretär

Kopie: - Vorstand KWL
- Kantonsoberförsterkonferenz (KOK)
- Jagd- und Fischereiverwalterkonferenz (JFK)



Netzwerk Schweizer Pärke
Réseau des parcs suisses

Monbijoustrasse 61
CH-3007 Bern
www.parks.swiss

+41 (0)31 381 10 71
info@parks.swiss

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Veloweg-Gesetz / Stellungnahme

Bern, 08.09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweg-Gesetzes und äussern uns wie folgt.

1. Allgemeine Bemerkungen

Als Dachverband für alle Pärke von nationaler Bedeutung begrüsst das Netzwerk Schweizer Pärke die Vorlage des Bundesgesetzes über Velowege. Die Stossrichtung der Vorlage, mit welcher das Potential des Veloverkehrs verstärkt genutzt werden kann, stützt das Ziel der Pärke, die nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein klarer gesetzlicher Rahmen ist unerlässlich, um die Sicherheit, den Komfort und das Vergnügen der Velofahrer zu gewährleisten. Das vorgeschlagene Veloweggesetz erfüllt diese Anforderung.

2. Fragen gemäss ASTRA-Raster

2.1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, das Netzwerk Schweizer Pärke 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 das Netzwerk Schweizer Pärke eine verbindliche Frist für deren Umsetzung von 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes.

2.2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, das Netzwerk Schweizer Pärke 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, das Netzwerk Schweizer Pärke 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:

- Erstens sind nur in Plänen festgelegte Wege ersatzpflichtig,
- zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen
- drittens muss der Ersatz angemessen sein
- viertens können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen.

Das Netzwerk Schweizer Pärke befürchtet, dass mit all diesen Ausnahmeregelungen die Ersatzpflicht insgesamt zu stark aufgeweicht wird.

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, das Netzwerk Schweizer Pärke 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. In Pärken ist es von Vorteil, wenn die Parkmanagements in die Planungen miteinbezogen werden. Die regionale Verankerung der Pärke und die Kompetenzen in den Bereichen Natur, Landschaft und Tourismus können zu zielführenden Prozessen sowie Bauten und Anlagen von höherer Qualität beitragen.

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, das Netzwerk Schweizer Pärke unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze 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, das Netzwerk Schweizer Pärke unterstützt diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

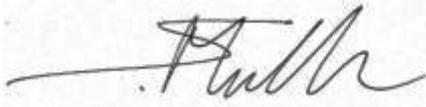
Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Dominique Weissen Abgottspon, Geschäftsleiterin, d.weissen@parks.swiss, 031 381 10 17

Rianne Roshier, Bereichsleiterin Tourismus, r.roshier@parks.swiss, 031 381 10 17

Mit freundlichen Grüssen

Netzwerk Schweizer Pärke

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Müller-Altermatt', written in a cursive style.

Stefan Müller-Altermatt

Präsident



Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

1 Zusammenfassung

NewRide, das Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder, begrüsst das Bundesgesetz über Velowege auf der Basis des deutlich angenommenen Verfassungsartikels ausdrücklich. Von grosser Bedeutung ist dabei, dass das Gesetz eine Anpassung an die Entwicklung, die zurzeit eine grosse Dynamik aufweist, impliziert.

2 Einschätzung der aktuellen Entwicklungen

2.1 Typische Nutzungsbedürfnisse

NewRide unterscheidet grundsätzlich drei Kategorien von Nutzungsbedürfnissen. Im Gegensatz zum Bundesrat unterscheiden wir dabei nicht nach Alltags- und Freizeitbedürfnissen, sondern nach Geschwindigkeit, Art des Velos und Anforderungen an die Unterlage des Weges.

2.1.1 City- und langsame E-Bikes (ohne MTB)

City- und langsame E-Bikes verkehren meist mit einer Geschwindigkeit zwischen 15 und 20 km/h, aufwärts teilweise deutlich langsamer. Im Alltag werden diese Velos tendenziell zum Einkauf oder für den Weg zum Bus, Tram oder Zug verwendet. In der Freizeit dienen sie für gemütliche Ausfahrten, die durchaus auch etwas weiter sein können.

Besondere Gefahren: Die Sitzposition ist meist bequem und aufrecht. Sie erlaubt keine Notbremsen, da der Schwerpunkt für diesen Zweck zu hoch liegt.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Gering.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugverkehr: Erheblich, da Notbremsen kaum durchgeführt werden können und die Fahrerinnen und Fahrer von zu nahe überholenden Motorfahrzeugen aufgrund ihrer geringeren Routine besonders stark gefährdet werden.

2.1.2 Schnelle E-Bikes und Rennräder

Auf dem Arbeitsweg sowie in der Freizeit auf längeren Routen werden schnelle E-Bikes und Rennräder eingesetzt. Die heutigen E-Bike Akkus lassen teilweise Strecken von über 100 km ohne Nachladen zu, die Ladeinfrastruktur wird zudem ausgebaut. Die deutliche Zunahme von Ausdauerwettkämpfen wie Ironman sowie Radrennen über mehrere 100 km zeigen, dass der Radius von Rennrädern noch grösser ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass routinierte Fahrerinnen und Fahrer vielerorts im Verkehrsfluss mitfahren können.



Besondere Bedürfnisse: Naturstrassen sind nur in Ausnahmefällen befahrbar, Schotterwege sind vor allem für Rennräder nicht befahrbar.

Besondere Gefahren: Viele Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen unterschätzen die Geschwindigkeit dieser Velokategorien und missachten deren Vortrittsrecht, was immer wieder zu schweren Unfällen führt. Diesbezüglich besteht, ergänzend zu Ausbau und Aufwertung des Velowegnetzes, ein erheblicher Aufklärungsbedarf.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Erheblich. Insbesondere abwärts ist die Benutzung gemischter Fuss-Velo-Wege problematisch. Diesbezüglich besteht auch regulatorischer Bedarf, z.B. Einführung einer Pflicht, bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h die Strasse zu benützen, auf der entsprechend ein Velostreifen markiert werden soll.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugen: Erheblich, insbesondere bei Missachtung des Vortritts des Velos durch Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker.

2.1.3 MTB

Hier besteht kein grundsätzlicher, sondern lediglich ein gradueller Unterschied zwischen MTB mit und ohne elektrische Tretunterstützung. Graduell sind MTB mit Motor aufwärts, solche ohne abwärts schneller.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Erheblich. Auf viel begangenen Wanderwegen ist eine Separierung des Fuss- und Veloverkehrs sinnvoll. Singletrails erweisen sich oft als weniger konfliktrichtig, da hier meist Sportlerinnen und Sportler zu Fuss und auf dem Velo aufeinandertreffen, die über Erfahrungen im gegenseitigen Umgang verfügen. Zu beachten ist das Problem stark motorisierter E-Bikes aufwärts, die mit ungewohnt hoher Geschwindigkeit fahren, wodurch Gefahr von zwei Seiten drohen kann, nicht nur für Fussgängerinnen und Fussgänger, sondern auch für abwärts fahrende Bikerinnen und Biker.

Lösungsansätze sehen wir auf zwei Ebenen:

1. Information: Es ist wichtig, ungeübten MTB-Fahrenden, die mit einem neuen E-Bike plötzlich in einen bisher unbekanntem Geschwindigkeitsbereich vorstossen, bewusst zu machen, welche Gefahr sie subjektiv und objektiv für andere Benutzende des Weges bedeuten.
2. Regulierung: Die Vorschrift, dass Velos auf befestigten Wegen verkehren sollen, stammt aus einer Zeit, als Velos zu nichts anderem geeignet waren. Während einzelne Kantone, z.B. Bern, dem Fahren von MTB auf Trails skeptisch gegenüberstehen, propagieren andere, z.B. Graubünden, die attraktiven Trails. Trails können Wanderwege von den schnellsten MTB-Fahrenden entlasten, gleichzeitig belasten zu viele Trails die Waldwirtschaft ebenso wie die Flora und Fauna. Es wäre daher sehr sinnvoll, auch Trails in die Velowegplanung aufzunehmen. So würden attraktive MTB-Wege geschaffen, welche das Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr



erheblich reduzieren, andererseits könnte das «wilde» Anlegen von Trails damit eingedämmt werden.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugen: Gering.

2.2 Marktperspektiven

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat 2014 den Schlussbericht «Verbreitung und Auswirkungen von E-Bikes in der Schweiz» publiziert.¹ Danach wurden 2013 insgesamt 595 Mio km mit E-Bikes zurückgelegt und dabei 500 Mio km anderer Verkehrsmittel substituiert, davon 225 Mio Autokilometer. Schreibt man diese Resultate fort, ergeben sich 2019 bereits 1.6 Mrd E-Bike-Kilometer, die 620 Mio Autokilometer ersetzen. Ein Blick auf die Prognosen zur künftigen Entwicklung zeigt, dass die Realität bereits die optimistischsten Prognosen bezüglich E-Bike-Absatz übertrifft. Dies bedeutet, dass das Potenzial des Veloverkehrs wesentlich höher ist als in den Planungsgrundlagen. Das Corona-Jahr 2020 hat die Verkehrsleistung mit Zweirädern zusätzlich signifikant erhöht. Umso dringlicher ist die Umsetzung des Velowegnetzes.

3 Fragebogen

NewRide beantwortet die Fragen gemäss Fragebogen wie folgt:

3.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Dieser Punkt ist von hoher Bedeutung.

3.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja.

Wir begrüssen ausdrücklich das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit, nicht nur für die Velofahrenden, sondern auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Einige ergänzende Bemerkungen:

Aufwärts ist Mischverkehr Velo/Fussgänger weniger problematisch als abwärts. Es muss daher möglich sein, aufwärts einen Veloweg zu markieren, während abwärts Fussweg, Velos erlaubt sowie auf der Fahrbahn ein Velostreifen markiert wird.

¹ Schlussbericht UVEK 2014,

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/36764.pdf>



Begründung: Abwärts ist der Geschwindigkeitsunterschied schneller Velos gegenüber den Autos geringer als gegenüber dem Fussverkehr.

Qualität ist abhängig vom gewählten Velo. Es ist wichtig, Wege ohne durchgehenden Hartbelag als MTB-Wege zu markieren, um zu vermeiden, dass Rennradfahrende auf Wege gelenkt werden, die sie unvermittelt nicht mehr befahren können.

3.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja.

3.4 «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.

3.5 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

3.6 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.

NewRide, 10. September 2020



Urm

ASTRA

11. Sep. 2020

DETEC
Office fédéral des Routes OFROU
3003 Bern

Renens, le 8 septembre 2020

Affaire traitée par Benoît Biéler
T 021 632 71 60
sdol@ouest-lausannois.ch

Mise en consultation du projet de loi fédérale sur les voies cyclables du 13 mai au 10 septembre 2020

Madame, Monsieur,

Stratégie et développement de l'Ouest lausannois (SDOL) a pris connaissance avec satisfaction du projet de loi fédérales sur les voies cyclables soumis à consultation. Il appuie ses principes et son contenu de manière générale.

Les points suivants de l'article 14 « information au public » devraient être encore précisés et développés selon SDOL :

- la confédération devrait jouer un rôle non seulement d'information au public tel que décrit dans l'article, mais également de promotion du vélo en tant que moyen de déplacement quotidien à part entière.
- une sensibilisation ciblant les cyclistes a été effectuée ces dernières années (casque, respect des priorités, vitesse des vélos électriques, cohabitation avec les piétons). La Confédération devrait également intégrer un volet concernant la sensibilisation des usagers motorisés en matière de prévention des accidents impliquant des cyclistes sur les voies partagées. Il s'agirait d'intervenir à la source, par des mesures ciblant les causes d'accidents liés à des usagers antagonistes (exemple : comportement à adopter dans les giratoires en présence de cyclistes, réflexes à adopter lors de l'ouverture d'une portière, distance de dépassement minimale, etc...).

Enfin, SDOL appuie la proposition de l'Art 18 proposant un délai de 5 ans pour l'établissement des plans cantonaux.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pour Stratégie et développement
de l'Ouest lausannois


Claudine Wyss
Présidente

Bundesamt für Strasse
ASTRA
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Basel, 9. September 2020
Telefon direkt 061 317 91 35
Elena.strozzi@pronatura.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Wir begrüßen das neue Bundesgesetz. Es bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes können auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden. Pro Natura unterstützt die Positionen und die Forderungen des VCS-ATE-ATA.

Von besonderer Bedeutung für Pro Natura als Naturschutzorganisation sind die Aspekte der Freizeitaktivitäten, insbesondere des Mountainbikens. Wir erlauben uns daher, einige wichtige Punkte aufzulisten:

- Insgesamt haben die Freizeit-Velowegnetze im Gesetz viel zu wenig Gewicht. Sie werden zwar in Art. 4 eingeführt, danach aber kaum mehr explizit genannt. Die meisten Artikel orientieren sich an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs. In einigen Artikeln wäre explizit eine Unterscheidung zwischen Alltag und Freizeit (Mountainbiken) erforderlich.



- Allgemeine sollten Mountainbike-Wege Naturschutzgebieten beachten. Mountainbike-Pisten haben grosse landschaftliche Auswirkungen, zerschneiden Lebensräume und haben ein hohes Störungspotenzial für Wildtiere. In Naturschutzgebieten sollen keine neuen Mountainbike-Routen und -Wege angelegt werden. In Naturschutzgebieten sowie in schützenswerten Landschaften, weitgehend unerschlossenen Geländekammern oder bei der Gefährdung von bedrohten Arten ist auf die Erstellung von Mountainbike-Pisten zu verzichten. Neue Mountainbike-Pisten sollen ausschliesslich in bereits vorbelasteten bzw. intensiv genutzten und ökologisch unbedenklichen Gebieten erstellt werden.
- Art. 2 & 3 & 4: Das Gesetz spricht von Velowegnetzen. Es macht aber keine Angaben zum Velofahren ausserhalb dieser Netze, d.h. auf allen anderen Wegen und Strassen. Tatsache ist, dass Velofahren auch ausserhalb der bezeichneten Netze und Routen und ausserhalb der speziell dafür vorgesehenen Infrastrukturen erlaubt ist und auch ausgeführt wird. Im Fall des Mountainbikens entstehen genau dort die Probleme, besonders auf den Wanderwegen. Das neue Gesetz sollte dem Rechnung tragen.
- Art. 4: Es ist zu begrüssen, dass das Mountainbiken explizit genannt wird. Es ist das erste Mal, dass der Begriff «Mountainbike» in einem Gesetz auf Bundesebene erwähnt wird. Deshalb kann man sich fragen, ob es dafür nicht einer genauere Bezeichnung oder Definition braucht. Umgangssprachlich ist das zwar verständlich, aber er gibt keine offensichtliche und eindeutige Abgrenzung zwischen Mountainbikes und anderen Velos. Der Begriff «Mountainbiken» bedarf einer Definition.
- Art. 6 Ziff. c: Der Veloverkehr soll gemäss Entwurf möglichst getrennt vom Fussverkehr erfolgen. Das ist für die Velowege nachvollziehbar. Bezüglich der Mountainbikerouten entspricht dies nicht der Haltung, die wir (und viele andere auch) im Thema Koexistenz/Entflechtung vertreten. Wir fordern wenn immer möglich eine gemeinsame Nutzung der Wege durch Mountainbiker und Fussgänger. Eine Trennung – wie in diesem Artikel postuliert – würde unweigerlich zu einem grösseren Flächenverbrauch und zu stark zunehmenden Auswirkungen auf die Natur führen. Auf Wanderwegen muss der Grundsatz «Koexistenz vor Entflechtung» lauten.
- Art. 6 Ziff. d: Ein homogener Ausbaustandard ist für Velowegnetze des Alltags sinnvoll, nicht aber für Mountainbikerouten. Das würde einerseits zu mehr Bautätigkeit und andererseits zu einer verminderten Attraktivität für die Biker führen, welche nicht einheitliche Ausbaustandards wollen.
- Art. 7: Bezüglich Koordination ist unbedingt der Fussverkehr und damit die Wanderwegplanung zu berücksichtigen. Vielerorts erfolgt diese Koordination über die Fachstellen für Langsamverkehr. Das ist aber gemäss Entwurf nicht zwingend so vorgesehen.

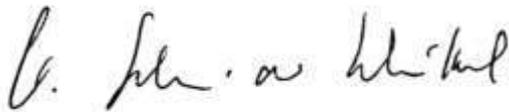


- Art. 9: Bei Mountainbike-Routen ändern sich im Laufe der Jahre die Bedürfnisse der Nutzer und das publikumsgerechte Angebot (seitens Tourismusdestinationen oder Gemeinden). Der Artikel wird dem nicht gerecht, indem er zu starr eine Ersatzpflicht fordert. Es gibt aber auch Fälle, wo eine Mountainbike-Route einfach nicht mehr erforderlich ist, weil niemand mehr sie fahren will. Solche Routen sollten auch ersatzlos gestrichen werden können.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anregungen

Mit freundlichen Grüßen

Pro Natura



Ursula Schneider Schüttel
Präsidentin



Dr. Urs Leugger-Eggimann
Zentralsekretär



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 26.8.2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweg-Gesetzes und äussern uns wie folgt.

1. Allgemeine Bemerkungen

Pro Velo Schweiz begrüsst die Vorlage insgesamt als zweckmässige Gesetzgebung, um die Vorgaben von BV 88 umzusetzen und darüberhinaus - Zitat Erläuterungsbericht - "das Potential des Veloverkehrs verstärkt zu nutzen". Damit setzt der Bundesrat nicht nur den verfassungsmässigen Auftrag um, sondern definiert infrastrukturelle Massnahmen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene, mit denen die von Politik und Verwaltung zahlreich geäusserten Bekenntnisse zur Förderung des Veloverkehrs in der Schweiz effektiv in die Tat umgesetzt werden können.

Auch wenn der Gesetzesentwurf da und dort weiter geht, als von uns erwartet (und erhofft), so sehen wir ihn dennoch erst als Minimum dessen, was es braucht, um die erhofften Erfolge wirklich erzielen zu können. Die Schweiz ist im Bereich des Veloverkehrs vielleicht nicht ein Entwicklungsland im engeren Sinne, doch noch weit entfernt von denjenigen Ländern des europäischen Nordens, die bereits nach dem zweiten Weltkrieg mit der konsequenten Förderung des Veloverkehrs begonnen haben. Nachdem der Veloverkehr bzw. seine Wege in den Jahrzehnten nach dem zweiten Weltkrieg **aktiv entfernt** oder bestenfalls **negiert** wurde, setzte in den 1980er Jahren eine langsame Renaissance des Veloverkehrs ein, so dass in den Planungen das Velo nun "**mitgemeint**" war. Nach und nach begannen einige Städte und Kantone auch mit der aktiven und **gleichwertigen** Planung und Förderung des Veloverkehrs. Nun, mit dem Vorhandensein des Verfassungsartikels, ist klar, dass das Velo zumindest vorübergehend **bevorzugt** behandelt werden muss, um den Rückstand aufzuholen. Wie erwähnt, erscheint uns die Gesetzesvorlage geeignet, um zu dieser Aufholjagd beizutragen. Wir benützen jedoch die vorliegende Stellungnahme, weitergehende Massnahmen vorzuschlagen, um dem Veloverkehr zu derjenigen Bedeutung zu verhelfen, den er verdient.

2. Fragen gemäss ASTRA-Raster

2.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden.

2.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Die Begriffe "sicher" und "attraktiv" sind zentrale Anforderungen an Veloinfrastrukturen und standen bereits im Text der Velo-Initiative. Die Begriffe "zusammenhängend", "direkt" und "homogen" sind weitere Attribute, die die Attraktivität von Velonetzen ausmachen und massgeblich dazu beitragen, dass (mehr) Menschen Velo fahren.

2.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG. Die Bestimmung enthält indessen zu viel "Gummi" und droht im Einzelfall abgeschwächt oder aufgehoben zu werden. So müssen erstens die zu ersetzenden Wege in Plänen festgelegt sein. Nicht jede Verbindung wird dies sein. Zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen; was im Einzelfall zu Gunsten oder zu Ungunsten des Velowegs erfolgen kann. Drittens muss der Ersatz angemessen sein, was im Ermessen der Behörden liegt.

Abs. 3 gibt den Kantonen das Recht, die Ersatzpflicht ganz aufzuheben. Pro Velo Schweiz fordert, dass die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufgeführt werden.

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, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Gemäss Nationalstrassenverordnung muss die kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden. Wenn neue Knoten gebaut oder Wartungsarbeiten durchgeführt werden, ist es von grosser Bedeutung, dass auch die betroffene Gemeinde sowie Fachorganisationen früh genug konsultiert werden, damit ihre Anregungen berücksichtigt werden können.

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, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie ist gegenüber dem FWG aufgrund von BV 88 neu hinzugekommen. Die Information betrifft einerseits die Nutzer*innen (Websites, Broschüren, Kampagnen), andererseits die Fachleute (Informationsveranstaltungen, Aus- und Weiterbildung). Die Information kann durch den Bund selbst, die Kantone oder Dritte erfolgen, also auch durch Fachorganisationen wie Pro Velo Schweiz.

Diese Aufgabe bildet eine willkommene Grundlage, damit der Bund (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Wir gehen davon aus, dass unter diesem Titel auch Informationen über die sichere Nutzung von Netzen möglich sind.

Diese Bestimmung ermöglicht auch die Echtzeitinformation von Nutzer*innen (Zustand der Netze, Planung von Touren, Routing u.a.).

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, Pro Velo Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 12 Abs. 1 VWG zusammen, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

Sie ist notwendig, damit das Velowegnetz nicht durch das nationale Strassennetz, z.B. bei Autobahnknoten, aber auch durch das Schienennetz unterbrochen oder weniger attraktiv gemacht werden.

3. Bemerkungen zu einzelnen, ausgewählten Artikeln

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
<p>Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)</p>	<p>Pro Velo Schweiz begrüsst die Tatsache, dass anstelle einer Erweiterung/Revision des Fuss- und Wanderweggesetzes ein eigenes Veloweggesetz geschaffen werden soll. Damit kann den eigenen Bedürfnissen des Veloverkehrs in idealer Weise entsprochen werden.</p>
<p>Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.</p>	<p>Die Unterscheidung von Alltags- und Freizeitnetzen wird von Pro Velo Schweiz begrüsst, was sie doch bereits Teil der Velo-Initiative. Wichtig ist, dass in der Umsetzung der Alltagsnetze Rücksicht genommen wird auf verschiedene Nutzergruppen wie Schüler*innen und Pendler*innen. Deren Bedürfnisse sind unterschiedlich. Während Schüler*innen in erster Linie auf verkehrsarme oder verkehrsberuhigte Routen angewiesen sind, legen viele Pendler*innen Wert auf direkte und schnelle Verbindungen.</p>
<p>2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.</p>	<p>Wir begrüssen, dass alle Arten von Verkehrsführung als Velowege in Frage kommen. Zudem werden richtigerweise die Abstellanlagen explizit erwähnt. Es ist selbstredend, dass sowohl signalisierte wie nicht-signalisierte Verbindungen zum Velowegnetz gehören können. Zudem begrüssen wir, dass auch Nebenanlagen wie Parkierungsanlagen dazu gehören. Unter "ähnlichen Infrastrukturen" sollen u.E. auch Übungsanlagen für Kinder gehören, d.h. Flächen und Wege, auf denen jüngere Kinder ihre motorischen Fähigkeiten im Fahren auf Rädern auch unbegleitet üben können.</p>

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.</p>	<p>Die Freizeitnetze müssen bis in die Siedlungskerne führen, namentlich auch zu den Bahnhöfen. 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 dennoch explizit geplant werden. Darum schlagen wir hier eine Präzisierung vor: <i>"Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie sind mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen zu verbinden."</i></p>
<p>2. Abschnitt: Planung, Anlage und Erhaltung</p>	
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Die Forderung nach sicheren und wo möglich abgetrennten Wegen und Netzen entspricht einer zentralen Forderung der Velo-Initiative und wird daher begrüsst. Wir plädieren jedoch für eine Formulierung, die weniger "gummig" ist: <i>c. die Netze sicher sind und der Veloverkehr, wo angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</i></p>
<p>d. die Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen;</p>	<p>Den Anspruch an die Homogenität halten wir als Grundsatz für richtig und wichtig. Im Einzelfall braucht es jedoch eine Interessensabwägung, namentlich im Freizeitbereich und in naturnahen Gebieten.</p>

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
<p>Art. 7 Koordination Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Pro Velo 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 wie Eisenbahnlinien oder Brücken oftmals die Möglichkeit, Velo- und Fusswege parallel mitzuplanen.</p>
<p>Art. 9 Ersatz 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>2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn: c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;</p>	<p>Pro Velo 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. Eine automatische Verlagerung des Veloverkehrs weg von stark befahrenen Strassen oder begangenen Wegen lehnt Pro Velo jedoch ab. Es soll in jedem Einzelfall geprüft werden, welche Massnahme zielführend ist.</p>
<p>3 Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.</p>	<p>Die Ersatzpflicht ist in der Verfassung verankert. Mit dieser Formulierung ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Pro Velo Schweiz regt an, die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.</p>

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
<p>Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen 1 Die Kantone können für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze 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. Bei der Information sind wir mit einer "Kann"-Formulierung einverstanden.</p>
3. Abschnitt: Aufgaben des Bundes	
<p>Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter Der Bund kann die Kantone und Gemeinden sowie Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen.</p>	<p>Die Formulierung entspricht zwar dem FWG, ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen inklusive Festlegung von Mindeststandards und Qualitätsanforderungen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.</p>
4. Abschnitt: Organisation und Rechtsschutz	
<p>Art. 16 Fachstellen 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. Besonders wichtig ist daher die Bestimmung, dass die Kantone Städte verpflichten können, Fachstellen einzurichten. Wir fordern, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit mind. 20'000 Einwohner*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen. Zudem soll die Umsetzung dieses Passus' innert 3 Jahren erfolgt sein müssen.</p>
5. Abschnitt: Schlussbestimmungen	
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.</p>	<p>Die Frist im FWG beträgt drei Jahre. Auch im Wissen, dass Planungsprozesse i.d.R. mehrere Jahre dauern können, erscheint uns eine Erhöhung dennoch nicht nachvollziehbar. Sie setzt ein falsches Zeichen.</p>

4. Fuss- und Wanderweggesetz

<p>Art. 1</p> <p>1 Dieses Gesetz legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwege fest.</p> <p>2 Es bezweckt, die Kantone und die Gemeinden bei den folgenden Aufgaben zu unterstützen:</p> <p>a. Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen;</p>	<p>Mit der Anpassung in Anlehnung an das VWG soll im FWG Begriff «zusammenhängendes Netz» gestrichen werden, obschon er im VWG eingeführt wird. Das ist nicht nachvollziehbar. Es gilt, den Netz-Begriff in diesem Artikel wieder einzuführen, denn Zusammenhänge und Netzcharakter sind sehr bedeutsame Faktoren u.a. für eine funktionierende Fussweg-Infrastruktur. Wir fordern mindestens einen analogen Wortlaut inklusive Netz-Begriff in Art. 1 Abs. 2.</p> <p><i>2 Es bezweckt, die Kantone und Gemeinden bei den folgenden Aufgaben zu unterstützen:</i></p> <p><i>a. Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegennetzen;</i></p>
<p>Art. 2 Fusswegnetze</p> <p>2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.</p>	<p>Der veraltete und weder in Verordnung noch Norm verbreitete Begriff der «Wohnstrasse» soll durch den aktuellen Begriff der «Begegnungszone» ersetzt werden.</p> <p><i>Art. 2 Abs. 2</i></p> <p><i>Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen Begegnungszonen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.</i></p>
<p>Art. 4 Planung</p>	<p>Der Titel von Art. 4 soll in Analogie zum VWG angepasst werden</p> <p><i>Art. 4 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne</i></p>

<p>Art. 4 Planung</p> <p>2 Sie legen die Rechtswirkungen der Pläne fest und ordnen das Verfahren für deren Erlass und Änderung.</p>	<p>Art. 4 Abs. 2 des FWG soll analog zu Art.5 Abs. 2 des VWG verpflichtend formuliert werden.</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>Art. 8 Mitwirkung privater Fachorganisationen</p> <p>1 Bund und Kantone ziehen für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Fuss- und Wanderwegnetze private Organisationen bei, welche vor allem die Fuss- und Wanderwegnetze fördern (private Fachorganisationen).</p>	<p>Dieser Artikel ist im Sinne von Art. 88 BV folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...], die Anlage und die Erhaltung der Fuss- und Wanderwegnetze sowie zur Information über diese private Organisationen bei,[...]</p>
<p>Art. 11 Beratung der Kantone</p> <p>Der Bund kann die Tätigkeiten der Kantone bei der Planung, der Anlage und der Erhaltung sowie beim Ersatz von Fuss- und Wanderwegnetzen durch fachliche Beratung und Beschaffung von Grundlagen unterstützen.</p>	<p>Kann der Bund im Zusammenhang mit Velowegen neben den Kantonen auch Gemeinden und Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen, sollte dies auch für die Fuss- und Wanderwege möglich sein. Dies kann sonst zu Koordinationsschwierigkeiten führen, wenn bestimmte Aufgaben für die Umsetzung des FWG oder VWG nicht auf derselben Ebene angesiedelt sind. Ebenfalls ermöglicht der «direktere» Zugang zu den Gemeinden teilweise eine effektivere und effizientere Umsetzung des FWG.</p> <p>Es ist daher zu prüfen, ob Art. 13 VWG inkl. Titel analog ins FWG übernommen werden soll.</p>

<p>Art. 11a Information der Öffentlichkeit Der Bund informiert die Öffentlichkeit über:</p> <p>a. die Bedeutung von Fuss- und Wanderwegen für die Bewältigung des Personenverkehrs sowie für Freizeit und Tourismus;</p> <p>b. grundlegende Aspekte für Planung, Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen.</p> <p>2 Er publiziert harmonisierte Geobasisdaten über die Qualität und die Benutzbarkeit der Fuss- und Wanderwege.</p> <p>3 Er kann die Kantone und Dritte unterstützen, wenn sie die Öffentlichkeit über Themen nach Absatz 1 informieren.</p>	<p>Im Sinne unserer Bemerkung zu Art. 1 FWG soll auch hier durchwegs von "Fuss- und Wanderweg<u>netzen</u>" gesprochen werden.</p>
<p>Art. 14 1 Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: (...)</p>	<p>Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung auf kantonalen bzw. kommunaler Ebene für die Umsetzung des FWG für gleiche Sachverhalte in den Kantonen unterschiedliche Rechte gelten. Wir beantragen, die Formulierung auszuweiten:</p> <p><i>Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: (...)</i></p>

5. Raumplanungsgesetz (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren schlagen wir jedoch folgende Ergänzung vor:

<p>Art. 10 Abs. 2 <i>Sie regeln, wie die Gemeinden, andere Träger raumwirksamer Aufgaben sowie die beschwerdeberechtigten Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen nach Artikel 55 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 und nach Artikel 12 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1962 über den Natur- und Heimatschutz sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.</i></p>	<p>Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach USG und NHG beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.</p>
---	--

6. Berichterstattungspflicht

Wir begrüssen die in Punkt 1.6.2 des erläuternden Berichts formulierte Evaluation des Vollzugs. Darunter ist wohl lediglich der Vollzug des VWG gemeint, nicht jedoch dessen Wirkung auf die Infrastruktur. Wir beantragen, dass der Bund über die vorgeschlagene Evaluation des VWG hinaus ein weitergehendes Monitoring über die Aktivitäten der Kantone und Gemeinden im Bereich Velowege betreibt und darüber regelmässig Bericht erstattet.

7. Zusätzliche Bemerkungen

Wie eingangs erwähnt, möchten wir diese Stellungnahme nutzen, um weitere Vorschläge zur Förderung des Veloverkehrs zu deponieren.

7.1 Umsetzung von Fussgänger- und Velomassnahmen in Agglomerationsprojekten

Langsamverkehrsmassnahmen erfüllen die Ziele der Agglomerationsverkehrsfinanzierung des Bundes in besonderem Masse, sind sie doch geeignet, das Verkehrssystem und gleichzeitig auch die Umwelt zu entlasten. Daher sollte vom Bund der Anreiz erhöht werden, Langsamverkehrsmassnahmen in die Agglomerationsprogramme aufzunehmen und anschliessend auch umzusetzen. Dazu sollte u.E. für Langsamverkehrsmassnahmen - und nur für diese! - der Finanzierungsschlüssel geändert werden. Hierzu schlagen wir vor, Art. 17d Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) - eventuell befristet - wie folgt abzuändern:

"Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Sie betragen **für Langsamverkehrsmassnahmen höchstens 75 Prozent, für alle anderen Massnahmen** höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten."

Diese Massnahme würde den vom Bund an die Agglomerationen für Langsamverkehrsmassnahmen zugesicherte Betrag schätzungsweise maximal verdoppeln, liegt doch die Finanzierungsquote bei den Langsamverkehrsmassnahmen für die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation bei 35%-40%. Mit dieser vergleichsweise günstigen Massnahme könnte der Anreiz für die Umsetzung von Langsamverkehrsmassnahmen deutlich erhöht werden. Attraktive und sichere Infrastrukturen sind die Voraussetzung, um das grosse Potential des Fuss- und Veloverkehrs - rund 50% der motorisierten Fahrten sind kürzer als 5 km - auszuschöpfen.

Als zweite Massnahme regen wir an zu prüfen, ob die Ausschüttung von Geldern an Agglomerationsverkehrsprojekte vom Erfüllungsgrad des gesamten Programms abhängig gemacht werden könnte. So wie die Zusicherung von Geldern an die Ausgewogenheit des Programms gekoppelt ist, so soll auch die Ausschüttung von Geldern an die Ausgewogenheit bei der Umsetzung gebunden sein.

7.2 Diverse Forderungen betreffend das Verkehrsrecht

7.2.1 Strassenverkehrsgesetz SVG

1. Der seitliche Abstand für das Überholen von Fahrzeugen ist im Strassenverkehrsrecht nicht festgelegt. In Art. 34 SVG heisst es: "Gegenüber allen Strassenbenützern ist ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben- und Hintereinanderfahren." Und in Art. 35 SVG: "Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen."

In der Praxis kommen zu nahe Überholvorgänge von Velofahrenden immer wieder vor und führen auch zu Unfällen.

Der Bundesrat hat es bisher abgelehnt, ein absolutes Mass festzulegen, obwohl dies mehrere europäische Länder getan haben.

Wir beantragen die Einführung einer differenzierten Regelung für Strassen mit Höchstgeschwindigkeiten unter 50 kmh (mind. 1 m) und 50 km oder höher (mind. 1.5 m)

2. Art. 35 SVG / Art. 42 Abs. 3 VRV

Radfahrer dürfen rechts an Kolonnen vorfahren. Es stellt sich die Frage, ob sie gegenüber rechtsabbiegenden Fahrzeugen Vortritt haben oder nicht.

Das Bundesgericht hat in einem Urteil aus dem Jahre 2017 (BGE 6B_164/2016) festgehalten, dass "ein Fahrzeugführer, der in einer sich bewegenden Fahrzeugkolonne mittels der entsprechenden Richtungsanzeige die Absicht signalisiert, nach rechts abbiegen zu wollen, [...] von einem rechtsvorbeifahrenden Velofahrer behindert (wird), wenn Letzterer nicht vorbeifahren kann, ohne den Weg des abbiegenden Fahrzeugs schneiden zu müssen." In diesem Fall erlaube Art. 35 Abs. 3 SVG kein rechtsseitiges Vorbeifahren.

Diese Auslegung widerspricht unseres Erachtens dem gesunden Menschenverstand.

Wir gehen davon aus, dass die Mehrheit der Fahrzeuglenkenden - Auto wie Velo - diesen Sachverhalt nicht kennt.

Zudem sagt Art. 35 Abs. 5 SVG, dass Fahrzeuge nicht überholt werden dürfen, wenn der Führer die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen. Vom Abbiegen nach rechts ist hier explizit nicht die Rede.

Wir beantragen daher die Klarstellung dieses Sachverhaltes in dem Sinne, dass rechtsabbiegende Fahrzeuge nachfolgenden Velos den Vortritt zu gewähren haben.

7.2.2 Verkehrsregelverordnung VRV

1. Art. 11 VRV

Trotz der Möglichkeit, vom Rechtsfahrgebot abzuweichen, werden Velofahrende immer wieder im Kreisel überholt. Dies führt regelmässig zu gefährlichen Situationen.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) schreibt dazu im Sicherheitsdossier Velo (2012): "Im Kreisel selbst muss gewährleistet werden, dass der leichte Zweiradverkehr in der Mitte der Kreiselfahrbahn fahren und somit vom motorisierten Individualverkehr nicht überholt werden kann (Vermeiden von Konfliktsituationen mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen)." Zusätzlich zum mittigen Fahren kann mit einem Überholverbot die Gefahr, dass Velofahrende überholt werden, weiter und deutlich reduziert werden. Die Massnahme lässt sich zudem leicht überprüfen, Zuwiderhandlungen können geahndet werden. Die Regel wäre klar und leicht verständlich. Zudem würde sie gerade dort wirken, wo Velofahrende besonders gefährdet sind:

- a. wenn Velofahrende entgegen ihres Rechtes rechts fahren und somit in Gefahr geraten, beim Ausfahren des überholenden Fahrzeugs abgedrängt zu werden, und
- b. bei breiten Kreisfahrbahnen, die zu schnellerem Fahren animieren. Gerade überdimensionierte Kreisel führen überdurchschnittlich oft zu Unfällen mit

Velofahrenden.

Wir beantragen, das Überholen von Velos im Kreisell generell zu verbieten.

2. Art. 1 Abs. 8 VRV

Das Zusammentreffen von Radwegen mit Fahrbahnen gilt nicht als Verzweigung. Velorouten verlieren daher regelmässig den Vortritt.

Wir beantragen die Streichung des Begriffs "Radweg".

3. Art. 8 Abs. 4 VRV

Das Rechtsfahrgebot ist nicht klar definiert und schafft Unklarheit.

Wir beantragen das Einfügen eines Mindestmasses von 70 cm vom rechten Fahrbahnrand bzw. von Hindernissen.

Zudem beantragen wir, die Fälle, bei denen vom Rechtsfahrgebot abgewichen werden kann, zu erweitern:

- a. wenn die Fahrbahn oder der Fahrstreifen nicht genügend breit ist, als dass Motorfahrzeuge die Radfahrer mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand überholen können,
- b. in Mehrrichtungsspuren
- c. wo Gefahr am rechten Strassenrand droht (parkierte Autos etc.)
- d. bei unübersichtlichen Rechtskurven.

4. Art. 40 Abs. 1 VRV

Radfahrer haben den Vortritt zu gewähren, wenn sie aus einem Radweg oder Radstreifen auf die anliegende Fahrbahn fahren und wenn sie beim Überholen den Radstreifen verlassen. Damit sind Velofahrende auf dem Radstreifen schlechter gestellt als ohne.

Wir beantragen die Anpassung dieser Regelung: "Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre."

5. Art. 42 Abs. 4 VRV

Führer von Elektrowelos haben die Regeln für Velofahrende zu beachten. Aus diesem Grund gelten für sie die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten nicht. Dies wäre jedoch für gewisse Wege und Abschnitte wünschbar.

Wir beantragen daher, Art. 42 VRV so zu ergänzen, dass Motorfahräder und schnelle Elektrowelos bezüglich der Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten **nicht** den Velos gleichgestellt sind.

6. Art. 43 VRV

Nebeneinanderfahren ist in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt; zudem generell nur, wenn der übrige Verkehr nicht behindert wird. Diese Bestimmung ist zu einschränkend.

Wir beantragen die Ergänzung von Art. 43 mit **Bst. e) "in Tempo-30-Zonen"**

Zudem beantragen wir im zweiten Satz die Ergänzung des Begriffs "nicht behindert"

wird" durch "nicht **unnötig** behindert wird". Nebeneinanderfahren stellt für nachfolgende Fahrzeuge in jedem Fall eine gewisse und unvermeidliche Behinderung dar. Die Behinderung muss jedoch toleriert werden, bis der links fahrende Velofahrende wieder nach rechts eingeschwenkt ist.

7.2.3 Verordnung über die technische Ausrüstung von Strassenfahrzeugen VTS

Art. 18 VTS

Elektrovelos sind in der VTS den Motorfahrrädern zugeordnet. Diese Einteilung führt immer wieder zu unnötigen Einschränkungen und behindert die differenzierte Reglementierung. Wir plädieren für eine neue Zuordnung der sogenannten langsamen Elektrovelos (bis 25 kmh Tretunterstützung und 500 W) und der sogenannten schnellen Elektrovelos (bis 45 kmh Tretunterstützung und 1'000 W).

Die langsamen Elektrovelos, heute als Leicht-Mofas klassifiziert, sollen gänzlich den nicht-motorisierten Velos gleichgestellt werden. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich von ihrem Einsatz und ihrem Fahrverhalten kaum von den nicht-motorisierten Velos. Sie sollen von Jugendlichen ab 12 Jahren oder in Begleitung einer erwachsenen Person ohne Ausweis gefahren werden dürfen.

Die schnellen Elektrovelos, heute den Benzin-Mofas gleichgestellt, sollen in eine eigene Motorfahrzeug-Kategorie fallen. Dieser Kategorie soll zudem ein eigenes Symbol zugeordnet werden, so dass diese Fahrzeuge von Geboten und Verboten ausgenommen werden kann. Auf diese Weise kann etwa auf signalisierten Radwegen die Benützungspflicht für Elektrovelos aufgehoben werden oder werden dreiteilige Fahrverbote Auto/Motorrad/Motorfahrrad für schnelle Elektrovelos durchlässig.

7.2.4 SSV

Nicht alle Radwege (Signal 2.60) sind so ausgestaltet, dass sie sich aufgrund ihrer Linienführung und der baulichen Qualität für alle Nutzer*innen eignen, wie beispielsweise "schnelle" E-Bikes, Velos mit Anhängern oder Sportvelofahrende. Solche Wege sollten deshalb mit einem Hinweissignal als nicht obligatorische Wege signalisiert werden können. Wir beantragen die Einführung eines solchen Signals.

7.2.5 Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

Gemäss Pkt. 6 der erwähnten Weisung darf die Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen» "nur auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einzig in Verzweigungs- oder Einspurbereichen angebracht werden, wo aufgrund der Verkehrs- oder Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrer missachtet." Diese Auslegung erscheint uns zu eng, denn es sind auch Situationen denkbar, die nicht als Radstreifen markiert sind, beispielsweise Radwege oder für Velos freigegebene Trottoirs. Auch solche Abschnitte sollen bei Einmündungen oder Querungen durch eine rote Einfärbung besser kenntlich gemacht werden können. Wir beantragen daher, den Begriff "Radstreifen" durch den Begriff "**Radverkehrsfläche(n)**" zu ersetzen.

7.3 Bundesstrategie Velo

Wie im erläuternden Bericht aufgeführt, haben verschiedene europäische Länder nationale Strategien zur Behandlung und Förderung des Veloverkehrs erlassen. Auch das UVEK hatte im Jahre 2002 im "Leitbild Langsamverkehr" Ansätze zu einer solchen Strategie zusammengetragen, diese nach der öffentlichen Vernehmlassung jedoch nicht weiterverfolgt.

Pro Velo Schweiz schlägt vor, dass der Bund eine Gesamtstrategie zum Velo erarbeitet. Diese zeigt auf, wie der Bundesrat die Rolle des Velos in der Schweiz sieht und sich diese entwickeln soll. Eine solche Strategie könnte folgende Aspekte umfassen:

- Gründe, warum der Bund den Veloverkehr fördern will
- Vision Veloland Schweiz
- Raumplanung und Planung von Infrastrukturen
- Infrastrukturmassnahmen
- Städte und Agglomerationen
- Leit- und Informationssysteme
- Sicherheit
- Kombinierte Mobilität
- Förderung des Velofahrens (Fahrzwecke, Bevölkerungsgruppen)
- Bildung und Öffentlichkeitsarbeit
- Forschung und Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsanlagen
- Statistik und Evaluation
- Mobilinfosystem Schweiz
- Zusammenarbeit und Zuständigkeiten
- Finanzierung

Pro Velo Schweiz ist gerne bereit, den Bund bei der Entwicklung einer derartigen Strategie zu unterstützen.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Christoph Merkli, Leiter Infrastruktur & Politik, Tel. 031 318 54 16, christoph.merkli@pro-velo.ch

Mit freundlichen Grüßen



Per Mail an:

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

PUSCH
Praktischer Umweltschutz
Hottingerstrasse 4
Postfach
8024 Zürich

Telefon +41 44 267 44 11
Direkt +41 44 267 44 77
susanne.menet@pusch.ch
www.pusch.ch

Zürich, 23. Juli 2020



Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Die Stiftung Pusch begrüsst das neue Bundesgesetz. Es bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes können auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden. Wir sehen allerdings auch kritische Punkte.

Wir begrüssen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.
- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das



Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - o Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - o Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - o Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - o Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekten in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
- **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müsste eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.



- **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Fragebogen

1. **Planungspflicht** (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. **Planungsgrundsätze** (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

3. **Ersatzpflicht** (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützen wir das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „[Kommunale Velonetzung](#)“.



1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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.

2) 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.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden. Wird eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

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, wir unterstützen 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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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

Weitergehende Bemerkungen

- 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 namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Jedoch ist auch der VCS, basierend auf dem Zweckartikel seiner Statuten, seit langer Zeit in dieser Thematik aktiv und befasst sich vertieft mit Aspekten der Verkehrssicherheit. Zudem ist der VCS eine beschwerdeberechtigte Organisation. Daher sollte der Einbezug des VCS im erläuternden Bericht ebenfalls ergänzt werden.
- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüßen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.
- **In Art. 10** ist der **Beizug privater Fachorganisationen** als „Kann“-Formulierung vorgesehen. Wir beantragen, dies in eine Pflicht zu ändern.

Antrag:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze asowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter:** Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund



zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.

- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9–12 Prozent~~ *12–15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung (VRV)** möglichst bald einer Revision unterzogen wird, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.

Freundliche Grüsse

Susanne Menet
Projektleiterin Energie und Klima

Per Email

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 4. September 2020

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrter Damen und Herren

Wir möchten uns herzlich für die Möglichkeit bedanken, Ihnen unsere Haltung mitzuteilen im Zusammenhang der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege.

Um allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ein sicheres, effizientes und befriedigendes Vorwärtskommen zu gewährleisten, sind alle in ihren jeweiligen Bedürfnissen sowie Stärken und Schwächen wahrzunehmen und muss diesen Rechnung getragen werden. Im Zuge der aktuell verstärkten Bemühungen zur Nachhaltigkeit sind alternative und umweltschonende Fortbewegungsmittel zu fördern und zu unterstützen, insbesondere auch im städtischen Umfeld sowie anderen Siedlungsgebieten. Zu betonen sind neben sportlichen und somit auch gesundheitsförderlichen Aspekten des Velofahrens auch Überlegungen der Nachhaltigkeit sowie der optischen und räumlichen Entlastung im Sinne eines platzsparenden Verkehrsmittels. Hier können der seit 2018 bestehende Verfassungsartikel sowie das nun vorgeschlagene Bundesgesetz über Velowege einen wichtigen Beitrag leisten. Die SPHD begrüsst deshalb im Grundsatz, dass der Bundesrat Velowege fördern will. Im Folgenden führen wir gern unsere Rückmeldungen im Einzelnen aus:

Grundsätzlich:

Unseres Erachtens fehlt die explizite Anmerkung, dass Velowege den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt werden. Dies wird zwar in den Erläuterungen erwähnt, findet sich aber nicht im Gesetz selber. Unseres Erachtens wird die Verpflichtung der Kantone und Gemeinden, sichere Velowege zu bauen, insbesondere bei gewissen Strecken und Strassen, die für Radfahrerinnen und Radfahrer besonders gefährlich sind, nicht explizit genug betont. Uns ist bewusst, dass es sich bei dem Gesetzesentwurf um eine Grundsatzgesetzgebung handelt, die Kantone sollen einen grossen Spielraum behalten. Nichtsdestotrotz ist die Sicherheit der Velowege eine der wichtigsten Komponenten. Entsprechende Mängel müssen verpflichtend behoben werden, insbesondere an Stellen, wo bereits mehrfach Unfälle zu verzeichnen waren. Gemäss den Erläuterungen fällt dies in den Aufgabenbereich des Bundes: « [...]Dazu gehören sowohl die Planungspflicht wie auch Planungsgrundsätze im Sinne von Qualitätszielen des Veloweg-

netzes, nicht jedoch zu erreichende Standards [...]».¹ Die Sicherheit wird auch auf Seite 15 der Erläuterungen zweiter Absatz als sehr wichtig betont. Wichtig ist, dass ein Ausbau der Velowege die Sicherheit der Fusswege, insbesondere auch für Rollstuhlfahrer und -fahrerinnen, Sehbehinderte und Fussgänger und Fussgängerinnen mit Kinderwagen nicht beeinträchtigt werden darf.

Spezifisch:

Zu Art. 3 Abs 2 und Art. 4 Abs 2: In den Erläuterungen sollte erklärt werden, was unter den verschiedenen Arten von Wegen zu verstehen ist und wo die Unterschiede liegen. Dies wird nicht klar (Bsp: Radwege, Wege, Velobahnen).

Zu Art. 6: Für die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer muss vermieden werden, dass Fahrradwege auf der Fahrbahnstrecke von Autos und Bussen angelegt werden, so dass die verschiedenen Verkehrsmittel teils in Konkurrenz um die Fahrbahnfläche stehen und es zu Abdrängungssituationen kommen kann. In diesen Situationen sind die Velofahrerinnen und -fahrer immer in der schwächeren Position und stärker gefährdet. Im Erläuterungstext wird dies an mehreren Stellen ausgeführt. Im Gesetzestext («[...] die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird.») scheint uns die Formulierung jedoch eher wenig explizit.²

Wir danken Ihnen bestens dafür, dass Sie unsere Rückmeldungen in die weiteren Arbeiten einbeziehen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen



Dr. med. Julia Dratva
Präsidentin SPHD



Dr. med. Margreet Duetz
Vorstand SPHD

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Erläuternder Bericht zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Velowege, 2020, S. 7.

² Art. 6 des Entwurfs vom 13. März 2020 zum Bundesgesetz über Velowege.

An das Bundesamt für Strassen
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweggesetzes. Public Health Schweiz ist der Fachverband der Public-Health-Fachleute. Er vertritt die Anliegen seiner Mitglieder und unterstützt die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger fachlich. Public Health Schweiz ist die unabhängige, nationale Organisation, die sich mit Themen zur öffentlichen Gesundheit beschäftigt. Sie stützt ihr Handeln auf wissenschaftlicher Basis ab und stellt der Bevölkerung sachliche Informationen zur Verfügung.

1.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, Public Health Schweiz 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 Public Health Schweiz 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 und Schülerinnen, Pendler und Pendlerinnen oder Sportler und Sportlerinnen

1.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, Public Health Schweiz 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.

1.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, Public Health Schweiz 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.

- a) Erstens sind nur in Plänen festgelegte Wege ersatzpflichtig,
- b) zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen
- c) drittens muss der Ersatz angemessen sein
- d) viertens können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen.

Public Health Schweiz befürchtet, dass mit all diesen Ausnahmeregelungen die Ersatzpflicht insgesamt zu stark aufgeweicht wird. Wir fordern deshalb, dass die Bedingungen, unter denen die Kantone die Ersatzpflicht aufheben dürfen, abschliessend aufgeführt werden müssen.

Public Health Schweiz fordert zudem, dass bei der Ersatzpflicht keine Automatismen gelten dürfen, d.h. für jeden Einzelfall auch Alternativen geprüft werden, und ein allfälliger Ersatz des Veloweges andernorts begründet werden muss. «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

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

Ja, Public Health Schweiz 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.

1.5 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, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze 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.

1.6 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, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen. Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Abschnitten des VWG

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>1. Abschnitt: Zweck und Begriffe</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die Schaffung eines separaten Veloweg-Gesetzes, um die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs regeln zu können.</p>
<p>Art. 2 Velowegnetze Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.</p>	<p>Public Health Schweiz findet es richtig und wichtig, dass auch Nebenanlagen wie Abstellplätze und -anlagen zusammen mit dem Wegnetz geplant und definiert werden.</p>
<p>Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.</p>	<p>Public Health Schweiz 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 eigenen Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern eingegangen werden kann. 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>Public Health Schweiz beantragt, Sportanlagen explizit zu erwähnen. Es sind Anlagen, wo professionell oder freizeitmässig Sport getrieben wird.</p>
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 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. Public Health Schweiz fordert daher, dass Art. 4 Abs. 1 entsprechend umformuliert wird, damit diese Anforderung zum Ausdruck kommt.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne 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>Public Health Schweiz begrüsst, dass die Netzpläne inklusive Nebenanlagen behördenverbindlich geplant werden müssen. Diese Pläne bilden eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit.</p>
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Public Health Schweiz 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 Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Public Health Schweiz 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>
<p>Art. 9 Ersatz 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>Public Health Schweiz begrüsst die Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege. Sie ist eine logische Folge des Netzgedankens, indem unterbrochene Verbindungen wiederhergestellt werden müssen. Zudem sind Velofahrende umwegempfindlich, so dass sich ein angemessener Ersatz – möglichst ortsnah – aufdrängt.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<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>Public Health Schweiz 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 Public Health Schweiz 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>Public Health Schweiz hält diese Bestimmung im Grundsatz für richtig, jedoch befürchtet sie, 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 aufzählen.</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>Public Health Schweiz 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. Public Health Schweiz legt Wert darauf, dass insbesondere auch dort Veloinfrastruktur von entsprechender Qualität erstellt wird.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>Art. 16 Fachstellen 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. Public Health Schweiz beantragt, dass das VWG Aussagen macht über die Qualität und die Kompetenzen dieser Fachstellen, damit diese auch tatsächlich wirksam sind.</p>
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 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 Public Health Schweiz eine Frist von 5 Jahren für angemessen. Indessen ist es ihr wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Public Health Schweiz 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>

2. WEITERE ANLIEGEN VON PUBLIC HEALTH SCHWEIZ

2.1 Finanzierung von Velo-Infrastrukturen

Mit dem vorliegenden Gesetz will der Bund den Ausbau der Velowegnetze in der Schweiz vorantreiben. Auch wenn Veloinfrastrukturen vergleichsweise günstig sind, sind mit deren Ausbau dennoch namhafte Kosten verbunden, die hauptsächlich auf kantonaler und kommunaler Ebene anfallen. Der Bund beteiligt sich innerhalb von Agglomerationen mittels Geldern aus dem NAF an diesen Kosten.

Public Health Schweiz ist der Meinung, dass sich der Bund stärker an der Finanzierung von Velowegnetzen beteiligen soll. Hierzu stellt sie folgende Forderungen:

a) Nach Art. 17f des MinVG betragen die Mittel für den Agglomerationsverkehr 9-12 % der Verpflichtungskredite. Public Health Schweiz beantragt, diese Bandbreite auf 10-15 % zu erhöhen.

Damit stehen mehr Mittel für den Langsamverkehr zur Verfügung.

b) Der Bund soll die Möglichkeit schaffen, Kantone und Gemeinden bei der Erstellung von Haupt- und Schnellrouten ausserhalb von Agglomerationen ebenfalls finanziell zu unterstützen.

2.2 Verkehrsregeln für den Veloverkehr

Sichere und attraktive Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger Velofahren. Ebenso wichtig ist jedoch die Organisation der Strasse und des Strassenverkehrs mittels Signalisation und Verhaltensregeln. Public Health Schweiz

beantragt dem Bund, die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sowie die Normen im Interesse eines sicheren und attraktiven Velofahrens weiterzuentwickeln.

2.3 Masterplan Langsamverkehr

Das VWG fokussiert auf eine sichere und attraktive Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Public Health Schweiz möchte darüber hinaus den gesamten Langsamverkehr in allen Politikfeldern massgeblich fördern. Sie ist der Meinung, dass es dazu auf nationaler Ebene eine Gesamtsicht und Strategie braucht. Eine aktive Mobilität trägt massgebend zum gesamten Bewegungsverhalten und zur Volksgesundheit bei. Public Health Schweiz beantragt dem Bund, die Erarbeitung eines solchen Masterplanes in Angriff zu nehmen. Hierzu sollen alle Staatsebenen und Interessengruppen einbezogen werden.

2.4 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. Public Health Schweiz 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.

A-Post
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Suva

Marc Epelbaum, lic. iur.
Generalsekretar
Direktwahl 041 418 55 00
Direktfax 041 418 61 70
marc.epelbaum@suva.ch
www.suva.ch

Postadresse

Suva
GS
Fluhmattstrasse 1
Postfach
6002 Luzern

Datum 05. August 2020
Betriff: Vernehmlassung Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns an der Vernehmlassung des Bundesgesetzes über Velowege beteiligen zu dürfen und äussern uns fristgerecht wie folgt zu den Fragen:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, die Suva ist mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden. Eine Planungspflicht, verbindliche Pläne und eine gute Koordination auf kommunaler und kantonaler Ebene erhöhen die Verkehrssicherheit.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, die Suva ist mit den Planungsgrundsätzen einverstanden. Die Grundsätze fördern eine sichere Verkehrsinfrastruktur für Velofahrer. Artikel 6e wird jedoch einer heterogenen Gesellschaft nicht gerecht und scheint schwierig, in die Praxis umzusetzen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, die Suva ist damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt. Wichtig für eine praxistaugliche Bestimmung der Ersatzpflicht ist jedoch insbesondere Absatz 3 des Artikels 9.

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, die Suva begrüsst diese Bestimmung.

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, die Suva ist damit einverstanden. Bei der Planung kann nebst privaten Fachorganisationen auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU beigezogen werden. Sie setzt sich seit vielen Jahren im Rahmen der Verhältnisprävention für ein sichere Infrastruktur ein.

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?

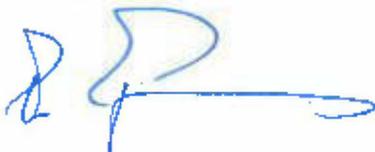
Ja, die Suva unterstützt diese Präzisierung.

Ergänzend ist Art. 10 des Veloweggesetzes so anzupassen, dass nebst der Umsetzung (Planung, Bau und Erhaltung) und der Information auch Sicherheitsberatungen mitenthalten sind. Zudem soll sowohl im Art. 10 als auch im Art. 15 des Veloweggesetzes der Terminus «privat» vor Fachorganisationen gestrichen werden. Die Kantone sollen frei aus einem breiten Angebot entscheiden können und bei der Auswahl nicht auf private Fachorganisationen beschränkt sein.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Wunschgemäss senden wir diese Stellungnahme auf elektronischem Weg an die angegebene E-Mail-Adresse (aemterkonsultationen@astra.admin.ch).

Freundliche Grüsse

Suva



Marc Epelbaum, lic. iur.
Generalsekretär

Veloweg-Gesetz Stellungnahme

An das
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweggesetzes. Cycla ist die im September 2020 gegründete Schweizer Velo-Allianz. Sie ist ein informeller Zusammenschluss von Organisationen, die das Velo als effizientes, ökologisches und gesundes Freizeitgerät und Verkehrsmittel voranbringen wollen. Die vorliegende Stellungnahme widerspiegelt die gemeinsame Position der am Ende dieses Dokumentes aufgeführten Organisationen und Unternehmen. Sie ist als Ergänzung zu den individuellen Stellungnahmen dieser Organisationen zu verstehen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Das neue Bundesgesetz 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 möchten indessen einige weitergehende Überlegungen vorausschicken:

- Nationale Velo-Strategie

Die Schweiz weist mit einem Anteil von rund sieben Prozent am Gesamtverkehr immer noch einen z.T. deutlich tieferen Veloanteil als diverse nördliche Länder auf. Mit einer signifikanten Erhöhung dieses Anteils in der Schweiz könnten nicht nur Klima und Volksgesundheit markant verbessert werden, sondern auch das bestehende Strassennetz - so zeigen es diverse Studien - deutlich entlastet werden. Um dem Velo den Stellenwert zu geben, den es haben könnte, braucht es eine nationale Strategie. Sie muss über die Planung von Velowegnetzen hinausgehen und soll definieren, welche Rolle das Velo als Alltagsverkehrsmittel und Freizeitgerät in der Schweiz haben soll, welche Massnahmen ergriffen und welche Strategien verfolgt werden sollen, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Mehrere europäische Länder wie die Niederlande, Deutschland oder Frankreich haben sich bereits solche Masterpläne oder Bundesstrategien gegeben.

Die Cycla beantragt dem Bund, die Erarbeitung eines solchen Masterplanes in Angriff

zu nehmen. Hierzu sollen alle Staatsebenen und Interessengruppen einbezogen werden.

- **Finanzierung**

Mit dem vorliegenden Gesetz will der Bund den Ausbau der Velowegnetze in der Schweiz vorantreiben. Auch wenn Veloinfrastrukturen vergleichsweise günstig sind, sind mit deren Ausbau dennoch Kosten verbunden, die hauptsächlich auf kantonaler und kommunaler Ebene anfallen. Für die Weiterentwicklung und den Ausbau von Veloinfrastruktur ist die nötige Finanzierung sicherzustellen.

- **Ersatzpflicht**

Die Ersatzpflicht ist ein wichtiges Instrument, um die Vollständigkeit von Netzen sicherzustellen. Sie ist von den Kantonen und Gemeinden verantwortungsvoll anzuwenden; insbesondere darf das Ausnahmerecht nicht dazu führen, dass die Ersatzpflicht ausgehebelt wird.

- **Umsetzung der Pläne**

Die Planungsfrist stellt sicher, dass die Velonetze behördenverbindlich geplant werden. Cycla ist es wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Die Kantone sollen dem Bund über den Stand der Umsetzung Bericht erstatten müssen.

- **Verkehrsregeln für den Veloverkehr**

Sichere und attraktive Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger Velo fahren. Ebenso wichtig ist jedoch die Organisation der Strasse und des Strassenverkehrs mittels Signalisation und Verhaltensregeln. Die Cycla beantragt dem Bund, die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sowie die Normen im Interesse eines sicheren und attraktiven Velofahrens weiterzuentwickeln.

- **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. Cycla 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.

2. Fragenkatalog ASTRA

2.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

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

Indessen ist es ihr wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Die Kantone sollen dem Bund über den Stand der Umsetzung Bericht erstatten müssen.

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, Cycla 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, Cycla unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG und hat sich bewährt. Die Bestimmung enthält bereits viel Spielraum, um im Einzelfall abgeschwächt zu werden. Das Ausnahmerecht gemäss Abs. 3 soll jedoch nicht dazu führen, dass die Kantone die Ersatzpflicht aushebeln.

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, Cycla 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, Cycla unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze 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, Cycla unterstützt diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

3. Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Abschnitten des VWG

Artikel	Kommentar / Position Cycla
1. Abschnitt: Zweck und Begriffe	Cycla begrüsst die Schaffung eines separaten Veloweg-Gesetzes, um die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs regeln zu können.
Art. 2 Velowegnetze Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.	Cycla findet es richtig und wichtig, dass auch Nebenanlagen wie Abstellplätze und -anlagen zusammen mit dem Wegnetz geplant und definiert werden.
Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.	Cycla 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 eigenen Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern eingegangen werden kann. 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.
3 Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.	Cycla beantragt, Sportanlagen explizit zu erwähnen. Es sind Anlagen, wo professionell oder freizeitmässig Sport getrieben wird.

Artikel	Kommentar / Position Cycla
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 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. Cycla fordert daher, dass Art. 4 Abs. 1 entsprechend umformuliert wird, damit diese Anforderung zum Ausdruck kommt.</p>
<p>Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne 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>Cycla begrüsst, dass die Netzpläne inklusive Nebenanlagen behördenverbindlich geplant werden müssen. Diese Pläne bilden eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit.</p>
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Cycla 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>Art. 7 Koordination Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Cycla 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>

Artikel	Kommentar / Position Cycla
<p>Art. 9 Ersatz 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>Die Cycla begrüsst die Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege. Sie ist eine logische Folge des Netzgedankens, indem unterbrochene Verbindungen wiederhergestellt werden müssen. Zudem sind Velofahrende umwegempfindlich, so dass sich ein angemessener Ersatz aufdrängt.</p>
<p>2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn: c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;</p>	<p>Die Cycla 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. Die Ersatzpflicht soll aber nicht zu einer automatischen Verlagerung des Veloverkehrs weg von stark befahrenen Strassen oder begangenen Wegen führen.</p>
<p>3 Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.</p>	<p>Die Cycla hält diese Bestimmung im Grundsatz für richtig, jedoch befürchtet sie, dass die Ersatzpflicht dadurch zu stark aufgeweicht wird. Kantone sollen in jedem Fall begründen müssen, weshalb sie auf einen Ersatz verzichten.</p>
<p>Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben 1 Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie: a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;</p>	<p>Cycla 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. Mit dem neuen Netzbeschluss sind per 1.1.2020 rund 400 km Strassen in das Eigentum des Bundes übergegangen, darunter namentlich auch Passstrassen. Die Cycla legt Wert darauf, dass insbesondere auch dort Veloinfrastruktur von entsprechender Qualität erstellt wird.</p>

Artikel	Kommentar / Position Cycla
<p>Art. 16 Fachstellen 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. Die Cycla beantragt, dass das VWG Aussagen macht über die Qualität und die Kompetenzen dieser Fachstellen, damit diese auch tatsächlich wirksam sind.</p>
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 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 die Cycla eine Frist von 5 Jahren für angemessen. Indessen ist es ihr wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Die Kantone sollen dem Bund über den Stand der Umsetzung Bericht erstatten müssen.</p>

4. Unterzeichnende Organisationen und Unternehmen

1. **2rad Schweiz**, Peter Sommer, Präsident
2. **Grüne Schweiz**, Balthasar Glättli, Präsident
3. **Herzroute AG**, Kurt Schär, Präsident des Verwaltungsrates
4. **IMBA Schweiz**, Martin Wyttenbach, Geschäftsführer
5. **pädiatrie schweiz** (Schweizerische Gesellschaft für Pädiatrie), Prof. Dr. med. Gian Paolo Ramelli, Präsident
6. **Pro Velo Schweiz**, Matthias Aebischer, Präsident
7. **Publibike AG**, Markus Bacher, CEO
8. **Public Health Schweiz**, Corina Wirth, Geschäftsführerin
9. **Schweizer Tourismusverband**, Barbara Gisi, Direktorin
10. **Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete**, Thomas Egger, Direktor
11. **Swiss Cycling**, Patrick Hunger, Co-Präsident
12. **Thömus AG**, Thomas Binggeli, CEO
13. **Touringclub der Schweiz**, Peter Goetschi, Präsident
14. **trailnet.ch**, Samuel Hubschmid, Gründer und Delegierter
15. **Velomedien AG**, Pete Mijnsen, Präsident des Verwaltungsrates
16. **Velopa AG**, Claudio Ammann, CEO
17. **Velosuisse**, Marcel Boller, Präsident
18. **Verband öffentlicher Verkehr**, Ueli Stückelberger, Direktor
19. **Verein FreiPass Schweiz**; Simon Bischof, Präsident
20. **Verein umverkehR**, Franziska Ryser, Präsidentin
21. **Verkehrs-Club der Schweiz**, Ruedi Blumer, Präsident



Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Elektronischer Versand
aemterkonsultation@astr.admin.ch

5223 Riniken, 10. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Obwohl nicht direkt angeschrieben, aber doch sehr betroffen, benutzen wir gerne die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Velowege Stellung zu beziehen.

Grundsätzliches

Dem Schweizerischen Verband für Landtechnik (SVLT) ist es Anliegen, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer jederzeit möglichst sicher auf den ihnen zustehenden Strassen und Wegen zirkulieren können – speziell auch jene, die mit dem Velo unterwegs sind. Für den SVLT als landwirtschaftliche Organisation ist es weiter ein zentrales und überaus wichtiges Anliegen, dass ein Ausbau des Fahrradnetzes mit befestigten Belägen möglichst auf bestehenden Strecken (vorwiegend in urbanen Gebieten) erfolgt und nicht auf Kosten landwirtschaftlicher Flächen geschieht. Ausserhalb von Agglomerationen sollen möglichst bestehende Flurstrassen als Velowege dienen. Die Schaffung neuer Velowege darf nur in begründeten Ausnahmefällen landwirtschaftliches Kulturland beanspruchen. Kommt dies bei einer Planung dennoch in Frage, müssen die betreffenden Grundbesitzer frühzeitig in diese Planung einbezogen werden. Velowege in nicht städtischen Gebieten sollen (weiterhin) auch für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr benutzt werden können.

Zu den einzelnen Artikeln

- Art. 6, lit. a «die Netze **möglichst** zusammenhängend und durchgehend sind»
- Art. 6, lit. d streichen (homogener Ausbaustand)
- Art. 9, Abs. 1 «...für angemessenen Ersatz durch vorhandene ~~oder neu zu schaffende~~ Wege...»
- Art. 9, Abs. 2 streichen
- Art. 10, Abs. 1 «Die Kantone können für ~~die Planung~~, die Anlage und die Erhaltung...»
- Art. 12, Abs. 1a «eigene Bauten und Anlagen in **ausreichender** Qualität...»
- Art. 14, Abs. 1c (ergänzend): **Verhaltensregeln im Allgemeinen und speziell in ländlichen Gebieten.**
- Art. 15 streichen
- Art. 17, Abs. 1b streichen (insbesondere darf die Beschwerdelegitimation auf private Fachorganisationen nicht ausgeweitet werden).

Wir bedanken uns für die Möglichkeit dieser Stellungnahme und hoffen, dass unsere Eingaben gebührende Beachtung finden.

Mit freundlichen Grüßen

Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'W. Salzmann', with a light blue shadow effect behind it.

SR Werner Salzmann
Präsident
werner.salzmann@gmx.ch

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Engeler', with a light blue shadow effect behind it.

Dr. Roman Engeler
Direktor
roman.engeler@agrartechnik.ch

Anhang: Fragebogen

Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Diese absolute Verpflichtung entspricht nicht der «Kann-Formulierung», wie sie in der Bundesverfassung festgehalten ist. Eine Planungspflicht führt bekanntlich zur Behördenverbindlichkeit und diese mündet später in eine Ausführungsbestimmung. Der Handlungsspielraum auf Ebene von Kanton und Gemeinden muss gewährleistet bleiben.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

«Anerkannte Qualitätsziele» und «attraktiv» sind dehnbare Begriffe. So haben nur schon Benützer von Strassenvelos, Mountain- oder E-Bikes selbst unterschiedliche Vorstellungen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Nein

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?

Grundsätzlich ja, wie schon oben erwähnt würden wir anstelle von «hoher Qualität» eher «eine ausreichende Qualität» begrüssen.

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

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

Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern

Bern, 28. August 2020

BUNDESEGESETZ ÜBER VELOWEGE UND BUNDGESGESETZ ÜBER FUSS- UND WANDER- WEGE

STELLUNGNAHME DER SCHWEIZER WANDERWEGE

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir haben die Unterlagen aufmerksam studiert und äussern uns im Folgenden gerne dazu.

1 ÜBERGEORDNETE KOMMENTARE UND ANTRÄGE

- Im Juni 2020 wurde der Bericht Sport Schweiz 2020 publiziert. Wandern ist weiterhin die bei beiden Geschlechtern und in allen Altersgruppen am meisten ausgeübte Sportart. Seit 2014 hat das Wandern um weitere 12 Prozentpunkte zugelegt. Die signalisierten Wanderwege sind nach der freien Natur die am häufigsten genutzte «Sport-Infrastruktur». Dies zeigt unter anderem, dass die Aufgaben, die aufgrund des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) ausgeführt werden weiterhin von hoher Bedeutung sind für die Gesundheit und Freizeit der schweizerischen Bevölkerung und damit die Attraktivität und Qualität der Fuss- und Wanderwege von hoher Bedeutung ist.
- Die Schweizer Wanderwege (SWW) begrüßen das Bundesgesetz über Velowege (VWG). Es bedeutet eine Stärkung des Langsamverkehrs als Ganzes.
- Die SWW befürworten, dass zwei separate Gesetze erstellt wurden und damit das FWG nicht an Klarheit verliert und als lang bewährtes Gesetz weiterhin umgesetzt werden kann. Damit wird auch den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und der Fuss- und Wanderwege Rechnung getragen.

- Bereits heute verlaufen viele Velowege für die Freizeit auf den Wanderwegen und es kommt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungen. Mit dem VWG werden klarere Zuständigkeiten und eine klarere rechtliche Ausgangslage geschaffen. Dies kann die Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen erleichtern.

Es ist aber auch davon auszugehen, dass es in der Praxis weiterhin zu Konflikten und allenfalls zu neuen Konflikten zwischen dem Velowegenetz und dem Fuss- und Wanderwegnetz kommen wird. Potenzial dafür sehen wir insbesondere aufgrund der Planungsgrundsätze in Art. 6 VWG (beispielsweise sind homogene Wanderwege unattraktiv) und der Ersatzpflicht in Art. 9 VWG (beispielsweise, wenn auf demselben Wegabschnitt ein Wander- und ein Radweg verlaufen und die Frage des geeigneten Belags auftritt).

- Das VWG ist stark auf den Veloverkehr im Alltag ausgerichtet, insbesondere die Planungsgrundsätze in Art. 6. Des Weiteren wird insbesondere im Bereich Freizeit das Thema E-Mountainbike nur am Rande angeschnitten. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt und damit der teilweise Einfluss auf das Wanderwegnetz sind nicht abschätzbar.

Aufgrund oben genannter Punkte machen die SWW folgende übergeordnete Anträge:

Antrag 1:

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2:

Bei der Planung der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind die Anliegen der Fuss- und Wanderwege über die zuständigen Behörden und Organisationen im Kanton und in den Gemeinden einzubeziehen und die bestehenden Vollzugshilfen für die Fuss- und Wanderwege sind als zentrale Grundlagen zu verwenden.

Antrag 3:

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Für das Finden praxistauglicher Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen.

Dieser Aspekt ist an geeigneter Stelle in den erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

Es folgen in einem **ersten Teil** die Anträge zu den Artikeln des VWG, inkl. Beantwortung der Fragen des ASTRA. In einem **zweiten Teil** folgen die Anträge zu den Artikeln des FWG. In einem **dritten Teil** wird eine Anpassung des RPG vorgeschlagen. **Abschliessend** stellen wir noch Anträge aufgrund der Ausführungen im erläuternden Bericht zum VWG.

2 VELOWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 2 VELOWEGNETZE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 3 VELOWEGNETZE FÜR DEN ALLTAG

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 4 VELOWEGNETZE FÜR DIE FREIZEIT

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 5 PLANUNGSPFLICHT UND ZUGÄNGLICHKEIT DER PLÄNE

Frage 1 des ASTRA: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die SWW begrüssen, dass es auch für Velowegnetze eine Planungspflicht geben soll und die Pläne behördenverbindlich sein sollen. Wichtig ist dabei die Berücksichtigung der Anträge 1-3.

ART. 6 PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Frage 2 des ASTRA: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die SWW erachten es als richtig und wichtig, dass es für die Planung von Velowegnetzen Qualitätsziele gibt. Zu den einzelnen Planungsgrundsätze haben die SWW jedoch Anträge. Ebenfalls sind im Zusammenhang mit Art. 6 die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Bst. b und d.

Die SWW begrüssen die in den Artikeln 3 und 4 gemachte Unterscheidung zwischen Veloalltags- und -freizeitnetzen, da die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich sind. Den unterschiedlichen Bedürfnissen wird jedoch in diesen beiden Planungsgrundsätzen zu wenig Rechnung getragen- sie sind stark auf die Velowegnetze Alltag ausgerichtet.

Für Wege, die von Mountainbikenden genutzt werden, dazu gehören teilweise auch Wanderwege, ist weder eine direkte Streckenführung noch ein homogener Ausbaustandard wünschenswert. Eine abwechslungsreiche Linienführung ist von zentraler Bedeutung (siehe auch «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz»). Im Bereich Mountainbike spielt im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten zudem die Eigenverantwortung eine grosse Rolle.

Antrag 4:

Es ist zu prüfen, ob diese beiden Planungsgrundsätze für die Velowegnetze Freizeit differenziert werden sollten oder es ist zumindest im erläuternden Bericht auf die unterschiedlichen Ansprüche der beiden Netze bzw. der Nutzenden hinzuweisen.

Bst. c

Bst. c soll explizit auch für die Wanderwege gelten. Auch dort kann für die Sicherheit der Velofahrenden und Wandernden in verschiedenen Fällen eine Trennung sinnvoll sein.

Antrag 5:

Bst. c. ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen/unterstrichen):

c. [...], getrennt vom motorisierten Verkehr, ~~und~~ vom Fussverkehr und vom Wanderwegnetz geführt wird.

Bst. e

Kommentar ohne Antrag:

In den bestehenden Vollzugshilfen und Qualitätszielen für die Wanderwege spielt die Attraktivität eine wichtige Rolle. Damit gilt dieses Kriterium auch für das FWG ohne eine explizite Anpassung des im VWG formulierten Qualitätskriteriums «attraktiv». Eine Aufnahme dieses Kriteriums ins FWG erachten wir jedoch als prüfenswert.

ART. 7 KOORDINATION

Wie bereits in den allgemeinen Kommentaren erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die für die Velowege zuständigen Behörden sollen deshalb ihre Planung insbesondere auch mit den Aufgaben für die Fuss- und Wanderwege koordinieren.

Antrag 6:

Art. 7 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden, insbesondere mit jenen für die Fuss- und Wanderwege.

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 8 ANLAGE UND ERHALTUNG

Abs. 1 Bst. a

Wege für Velowegnetze der Freizeit verlaufen mehrheitlich ausserhalb von Siedlungen über Strassen und Wege, für welche für die Befahrung, eine entsprechende Widmung benötigt wird (z.B. Wald, Privatgrundstücke, Schutzgebiete u.a.). Deshalb ist eine Signalisation der Velowegnetze für die Freizeit (insbesondere Mountainbike) ausserhalb von Siedlungen notwendig, um die korrekte Führung der Nutzenden sicherzustellen. Dieser Grundsatz entspricht den aktuellen Vorgaben für die Wanderwege. Eine einheitliche Behandlung beider Mobilitätsformen ist zweckmässig. Durch das Sichtbarmachen beider Wegnetze wird überdies ein Beitrag zur Sicherheit von Velofahrenden/Mountainbikenden und Wandernden sowie von anderen Wegbenutzenden (z.B. Forst-, Landwirtschaft) geleistet.

Im Unterschied zum Veloverkehr Freizeit verläuft der Veloverkehr im Alltag mehrheitlich auf Strassen im Siedlungsgebiet, die dem Verkehr bereits offen sind. Signalisationen sollen übersichtlich und leicht verständlich sein. Es sollten deshalb nur ausgewählte Verbindungen signalisiert werden, Hinweise dazu gibt das Manual der Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil «Velowegweisung, ja oder nein?» (2017).

Antrag 7:

Es ist zu prüfen, ob eine Differenzierung für die beiden Velowegnetze angebracht ist. Ansonsten sind im erläuternden Bericht folgende Ergänzungen zu machen:

- Velowegnetze für die Freizeit, welche ausserhalb von Siedlungen verlaufen, sind durchgehend zu signalisieren.
- Für die Auswahl der zu signalisierenden Velowegnetze im Alltag sind vorzuziehende Kriterien zu berücksichtigen.

Abs. 1 Bst. b

Wir sind damit einverstanden, dass Velowegnetze sicher sein müssen. Der Massstab für die «Sicherheit» der Velowegnetze sollte jedoch im gesamten Gesetz gleich sein, damit dieses widerspruchsfrei umgesetzt werden kann.

In der jetzigen Fassung wird im erläuternden Bericht zu diesem Artikel von «möglichst gefahrlos» und in Art. 6 Bst. c von «möglichst sicher» gesprochen. Aus haftungsrechtlicher Sicht und in Abstimmung mit dem FWG ist «möglichst sicher» oder «möglichst gefahrlos» zu wählen. Spricht man von «sicher» ist dies insbesondere für Mountainbike-Routen kritisch. Die Eigenverantwortung spielt auf diesen Wegen eine wichtige Rolle. Von den Wegverantwortlichen kann keine absolute Sicherheit verlangt werden. Sie können tun, was möglich und zumutbar ist. Die Nutzenden ihrerseits müssen sich sorgfältig vorbereiten, und den Anforderungen des Weges gewachsen sein. Zudem können unvorhersehbare Naturereignisse auftreten. Weitere Informationen diesbezüglich sind im Leitfaden Gefahrenprävention des ASTRA und der Schweizer Wanderwege zu finden.

Antrag 8:

Es ist zu prüfen, ob

- a) Art. 8 Abs. 1 Bst. b folgendermassen anzupassen ist (unterstrichen):
b. diese Wege frei und möglichst gefahrlos mit dem Velo befahren werden können.

Oder es ist b) ein entsprechender Hinweis im erläuternden Bericht zu machen.

ART. 9 ERSATZ

Frage 3 ASTRA: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Dies SWW sind grundsätzlich einverstanden, dass die Ersatzpflicht auch für Velowege gilt. Betreffend mögliche Konflikte in der Praxis sind die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

ART. 10 BEIZUG PRIVATER FACHORGANISATIONEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 11 RÜCKSICHTNAHME AUF ANDERE ANLIEGEN

Wie bereits eingangs der Stellungnahme erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die Kantone sollen deshalb insbesondere auch auf die Anliegen der Fuss- und Wanderwege Rücksicht nehmen.

Antrag 9:

Art. 11 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Fuss- und Wanderwege, der Land- und Forstwirtschaft [...].

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 12 BERÜCKSICHTIGUNG VON VELOWEGEN BEI BUNDESAUFGABEN

Frage 4 des ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Die SWW unterstützen 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.

ART. 13 BERATUNG DER KANTONE, DER GEMEINDEN UND DRITTER

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 14 INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Frage 5 des ASTRA: 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?

Die SWW unterstützen diesen Artikel.

ART. 15 UNTERSTÜTZUNG DER PRIVATEN FACHORGANISATIONEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 16 FACHSTELLEN

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 17 BESCHWERDELEGITIMATION

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 18 FRIST FÜR DIE ERSTELLUNG DER PLÄNE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 19 ÄNDERUNGEN ANDERER ERLASSE

Keine Kommentare und Anträge.

ART. 20 REFERENDUM UND INKRAFTTRETEN

Keine Kommentare und Anträge.

PRÄZISIERUNG VON ART. 6H NSG

Frage 6 ASTRA: 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?

Die SWW stimmen der Anpassung dieses Artikels zu.

3 FUSS- UND WANDERWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Die Anpassung des Zweckartikels an die Bundesverfassung (BV) und der Angleich ans VWG wird von den SWW begrüsst.

Im neuen Zweckartikel wird jedoch nicht mehr von «zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzen» gesprochen, sondern von Fuss- und Wanderwegen. Im Art. 88 BV ist von «Fuss- und Wanderwegnetzen» die Rede. Im Zweckartikel des VWG wird von «Velowegenetzen» gesprochen. Ein zusammenhängendes Netz ist für attraktive und sichere Fuss- und Wanderwege von zentraler Bedeutung. Damit können der effiziente und effektive Unterhalt und eine Durchgängigkeit und Sicherheit für die Nutzenden gewährleistet werden.

Antrag 10:

Im gesamten neuen Zweckartikel des FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 4 PLANUNG

Die explizite Einforderung der Behördenverbindlichkeit der Pläne ist auch für die Fuss- und Wanderwegnetze von zentraler Bedeutung. Wenn die Aufgaben an die Gemeinden delegiert werden ist es auch im Fuss- und Wanderwegbereich zentral, dass die Umsetzung geprüft wird. Damit kann sichergestellt werden, dass die geplanten Wege auch wirklich realisiert werden.

Antrag 11:

Art. 4. Abs. 2 FWG ist analog zu Art. 5 Abs. 2 VWG zu formulieren. Ebenfalls ist der Titel des VWG-Artikels zu übernehmen.

ART. 8 MITWIRKUNG PRIVATER FACHORGANISATIONEN

Gemäss VWG können private Fachorganisationen auch zur Information beigezogen werden. In Anlehnung an Art. 88 sollte dies auch für die Fachorganisationen im Bereich Fuss- und Wanderwege möglich sein.

Antrag 12:

Art. 8 Abs. 1 FWG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...], die Anlage und die Erhaltung der Fuss- und Wanderwegnetze sowie zur Information über diese private Organisationen bei, [...]

ART. 11 BERATUNG DER KANTONE

Kann der Bund im Zusammenhang mit Velowegen neben den Kantonen auch Gemeinden und Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen, sollte dies auch für die Fuss- und Wanderwege möglich sein. Dies kann sonst zu Koordinationsschwierigkeiten führen, wenn bestimmte Aufgaben für die Umsetzung des FWG oder VWG nicht auf derselben Ebene angesiedelt sind. Ebenfalls ermöglicht der «direktere» Zugang zu den Gemeinden teilweise eine effektivere und effizientere Umsetzung des FWG.

Antrag 13:

Es ist zu prüfen, ob Art. 13 VWG inkl. Titel analog ins FWG übernommen werden soll.

ART. 11A INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Die SWW begrüssen es, dass ein analoger Artikel zum VWG im FWG aufgenommen wird.

Entsprechend der Ausführungen zu Art. 1 FWG sollte aus Sicht SWW aber auch hier von Fuss- und Wanderwegnetzen die Rede sein.

Antrag 14:

Im gesamten Art. 11a FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 13 FACHSTELLEN

Kommentar ohne Antrag:

Es ist wichtig, dass die Umsetzung des VWG und des FWG im gleichen Amt betreut werden, damit die notwendige enge Abstimmung und Koordination stattfinden und Schnittstellen genutzt werden können.

ART. 14 BESCHWERDELEGITIMATION

Das Bundesgesetz rahmt die Durchsetzung der Fuss- und Wanderwege und muss Beschwerdelegitimation für kommunale, kantonale und nationale Verfahren einräumen. Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung der Umsetzung des FWG für den genau gleichen Sachverhalt in einem Kanton, weil einmal nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde zuständig ist

und ein anderes Mal in einem anderen Kanton eine kommunale Behörde zuständig ist, einmal Beschwerderecht besteht und in einem anderen Kanton nicht. In diesem Sinne ist der neu formulierte Art. 14 Abs. 1 im FWG zu erweitern und die Formulierung möglichst offen zu halten.

Antrag 15:

Artikel 14 ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen): Gegen Verfügungen ~~der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden~~ im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: [...]

4 RAUMPLANUNGSGESETZ (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren beantragen wir jedoch eine Ergänzung von Artikel 10. Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach Umweltschutz- und nach Natur- und Heimatschutzgesetz beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.

Antrag 16:

Art. 10 Abs. 2 RPG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...] über den Natur- und Heimatschutz, sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.

5 WEITERE ANTRÄGE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ERLÄUTERNDEN BERICHT

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll das VWG nach Verabschiedung analog zur Umsetzung des FWG im Rahmen einer Velowegverordnung sowie weiterführender Richtlinien konkretisiert werden. Des Weiteren sind im Sinn der Vollzugsunterstützung von Kantonen und Gemeinden praxisnahe Vollzugshilfen zu Planung, Bau und Betrieb sowie zur Signalisation von Velowegnetzen vorgesehen.

Die SWW haben ein grosses Interesse daran, die Arbeiten mit ihrem vorhandenen Wissen zu unterstützen und zu gewährleisten, dass die Grundlagen auf das Wanderwegwesen abgestimmt sind.

Antrag 17:

Die SWW sind bei der Erarbeitung der Verordnung sowie der weiteren Grundlagen zur Vollzugsunterstützung in geeigneter Weise in die Arbeiten einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll die Kohärenz des FWG und des VWG mit den Regeln des übrigen Strassenverkehrsrechts überprüft und bei Bedarf verbessert. Die Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden und die Fahrzeuge (Velos, E-Bikes, Fahrzeugähnliche Geräte) sollen durchleuchtet und bei Bedarf angepasst werden.

Diese allfälligen Anpassungen können in der Praxis erhebliche Auswirkungen auf das Wanderwegnetz haben und sind zurzeit nicht abschätzbar.

Antrag 18:

Bei der Überprüfung und der Anpassung der oben erwähnten Gesetze und Regeln sind die SWW in geeigneter Weise einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG wird beim Bund für die Umsetzung des VWG vom gleichen personellen und finanziellen Aufwand wie für die Umsetzung des FWG ausgegangen. Sprich von 1,8 Mio. CHF und von 2,5 Vollzeitstellen. Die zusätzlichen finanziellen Mittel werden im Kredit «Langsamverkehr, Fuss- und Wanderwege» eingestellt.

Aus den Ausführungen wird nicht klar, wie die Ressourcen auf die Umsetzung der beiden Gesetze verteilt werden sollen.

Antrag 19:

Die personellen und finanziellen Mittel welche für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr beim ASTRA Langsamverkehr vorhanden sind, sind gleichmässig auf die Umsetzung des FWG und des VWG zu verteilen. Die Ressourcen für die Fuss- und Wanderwege sollen nicht auf Kosten des Veloverkehrs verkleinert werden. Nur so können die Attraktivität und Qualität des Fuss- und Wanderwegnetz erhalten und weiterentwickelt werden.

Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns sehr gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse
Schweizer Wanderwege



Michael Roschi
GESCHÄFTSLEITER



Olivia Grimm
BEREICHSLEITUNG WANDERWEGE

Zürich, 10. September 2020

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo fährt fast komplett ohne Energie und belastet die Umwelt und das Klima kaum. Das Velo braucht ausserdem sehr viel weniger Raum als das Auto. Es ist höchste Zeit, dass wir diesem Verkehrsträger die nötige Relevanz bei der Mobilität zugestehen.

Wir begrüssen infolgedessen das neue Bundesgesetz. Es bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes können auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden. Wir sehen allerdings auch kritische Punkte.

Wir bitten um Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge und Erläuterungen zur Verbesserung der Verordnungsvorlage.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive script.

Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima

Wir begrüssen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.
- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr die nötige Relevanz zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. folgende Punkte umfassen:
 - Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - Eine Strategie zur Förderung des Veloverkehrs.
 - Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige Verkehrs-

- ingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekten in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
 - **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müssten eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
 - **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
 - **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützen wir das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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 Velofahrende auf stark befahrenen Strassen nicht mit anderen Mitteln, zum Beispiel mit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, herstellen lässt.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „Kommunale Velonetzplanung“.

2) 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.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden. Wird eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

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, wir unterstützen 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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 2 Abs. 1 VWG zusammen, die den Bund verpflichtet, «eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität» zu erstellen.

Weitergehende Bemerkungen

- **Art. 6** legt fest, dass «Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen». Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüssen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.
- **In Art. 10** ist der **Beizug privater Fachorganisationen** als «Kann»-Formulierung vorgesehen. Wir beantragen, dies in eine Pflicht zu ändern.

Antrag:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter:** Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.
- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9–12 Prozent~~ *12–15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelverordnung (VRV)** möglichst bald einer Revision unterzogen wird, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.



Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

per E-Mail:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 03.09.2020

1 | 2

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Obwohl die ASTAG in der Adressatenliste nicht aufgeführt ist, erlauben wir uns, verbunden mit einem konkreten Antrag, folgende Stellungnahme zur im Betreff erwähnten Vorlage einzureichen:

Vorab sei erwähnt, **dass sich die ASTAG zur Ko-Modalität bekennt**. Wir begrüssen die Fahrbahntflechtung für den Langsamverkehr schon aus Sicherheitsgründen ausdrücklich.

Nach dem Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl sollen alle Verkehrsmittel gemäss ihren Stärken und aufgrund der Kundenbedürfnisse gleichberechtigt zusammenwirken. Dabei ist ein Minimum an staatlicher Einflussnahme anzustreben. Einseitige gesetzliche Vorgaben, Zusatzbelastungen und Lenkungsziele, ausgenommen der Verlagerungsauftrag im alpenquerenden Transitverkehr von Grenze zu Grenze, lehnt die ASTAG ausdrücklich ab. Unter dieser Prämisse stehen die nachfolgenden Ausführungen.

Der Veloverkehr ist ein Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, genauso wie es Schiffe, Flugzeuge, die Eisenbahn und selbstverständlich auch Motorfahrzeuge des öffentlichen und privaten Verkehrs sind. Aus diesem Grund lässt sich der Veloverkehr nicht isoliert regulieren, sondern muss ins **Gesamtverkehrssystem** eingebunden werden. Dies gilt es besonders in Verbindung mit dem motorisierten Strassenverkehr zu beachten, weil sich Motorfahrzeuge und Velos oftmals die Verkehrsflächen teilen. **Es muss daher sichergestellt sein, dass der eine Verkehrsträger nicht zu Lasten des anderen bevorteilt oder benachteiligt wird, beispielsweise durch unbegründete Fahrverbote für den Strassentransport**. Vielmehr muss das Ziel die optimale, bedarfsgerechte und situativ angepasste Bereitstellung und Regulierung der Verkehrsinfrastruktur sein, welche die Koexistenz und die intermodale Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich unterstützen.

Wie die Corona-Krise – namentlich während des Lockdowns – eindrücklich und für jedermann sichtbar zeigt, ist der Güter- und Personenverkehr mit Nutzfahrzeugen (Lastwagen, Lieferwagen, Taxi, Reisebus etc.) für die Versorgung der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung absolut unverzichtbar. Wir ahnen, dass diese herausragende Bedeutung

2 | 2 des Strassentransports nur zu schnell wieder vergessen geht, wenn die Pandemie über kurz oder lang überwunden sein wird. Nicht nur, aber auch deshalb erachten wir es im Sinne einer ausgewogenen Gesetzgebung als sinnvoll, den übrigen Verkehr ausdrücklich im Veloweggesetz zu verankern.

Wie wir jedoch feststellen, bleibt namentlich der motorisierte Verkehr und damit der Strassengüter- und Personenverkehr im Gesetzesentwurf gänzlich ausgeklammert, obwohl das Velowegnetz gemäss Art. 3 und 4 sämtliche Strassentypen umfassen kann (mit Ausnahme natürlich der mit Velofahrverboten belegten Autobahnen und Autostrassen). Weil das Veloweggesetz gestützt auf Art. 88 BV und gemäss den Prinzipien der Grundsatzgesetzgebung lediglich die Leitlinien vorgeben darf, deren konkrete Ausgestaltung anschliessend in die Kompetenz der kantonalen Behörden fällt, **beantragen wir die Ergänzung von Art. 6 um den folgenden Planungsgrundsatz (sinngemäss):**

*"Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass (...)
f. neben dem Veloverkehr die Abwicklung des motorisierten öffentlichen und privaten Personen- und Güterverkehrs jederzeit und ungehindert gewährleistet ist."*

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung dieses Anliegens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

NR Adrian Amstutz
Zentralpräsident

Reto Jaussi
Direktor

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

Stellungnahme des Verbandes der Umweltfachleute (svu|asep) zum Bundesgesetz über die Velowege (SR: 725.41)

per E-Mail an:

Aemterkonsultationen@astra.admin.ch

sowie an:

raphael.kaestli@astra.admin.ch

Effretikon und Bern, 10. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der svu|asep, als Verband mit seinen rund 500 engagierten Fachleuten in den Bereichen Landschafts- und Stadtökologie, Raumplanung, und Umweltberatung nimmt gerne die Gelegenheit wahr, zur Vorlage des Velogesetzes Stellung zu nehmen:

Wir begrüßen das neue Bundesgesetz im Grundsatz, geht es doch auf eine entsprechende Volksinitiative und den erarbeiteten Gegenvorschlag zurück. Es kann zu vielerlei Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation führen, sofern die Koordination unter den Kantonen und den verschiedenen Verkehrs-Sparten aber auch weiteren Ansprüchen an die Raumnutzung insbesondere des Naturschutzes und der Nah-Erholung im öffentlichen Raum entsprechend verbessert wird. Wir sehen allerdings auch kritische Punkte, namentlich in konfliktträchtigen Gebieten:

- Innerorts: bei gewissen empfindlichen Zonen der Naherholung. (Pärke im Siedlungsgebiet).
- Ausserorts: namentlich in (grossflächigen) Naturschutzgebieten und weiteren empfindlichen Biotopen sowie bei gezielt Ruhe anbietenden Erholungsflächen.

Daher empfehlen wir für die Praxis eine verbesserte, Sparten-übergreifende Koordination und sehen gerade hierin die grosse Bedeutung der Richtplanung: sowohl in den Kantonen und – dort wo vorhanden - auch in den Regionen.

Wir begrüßen das Ziel, ein gesamtschweizerisch zusammenhängendes Velowegnetz zu schaffen, legen aber Wert auf eine noch bessere Koordination zwischen Veloverkehr und andern (schwächer vertretenen) Interessen: wie jenen an einer unversehrten und ungestörten Natur sowie an ruhigen Erholungsgebieten. Selbstredend gehören auch die Interessen des öffentlichen Nahverkehrs zu den, im angestrebten Koordinationsprozess mit hoher Priorität einzubeziehenden Aspekten.

Wir erachten daher die Planungs- und Koordinationspflicht für die Kantone nicht nur als sinnvolles, sondern als zwingend anzuwendendes Mittel: In diesem Sinn sind die Kantone angehalten das Gewicht der kantonalen und der regionalen Richtplanung entsprechend zu stärken.

Generell begrüßen wir:

- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Beim konsequenten Schutz von Naturschutzflächen und Biotopzonen müssen jedoch auch für Velowege gleich welcher Interessensebenen (Bund, kantonal, regional oder kommunal...) auch Umwege eingeplant und in Kauf genommen werden.

- dass bei der Planung von Versorgungs-, Bildungsstätten, aber auch Naturschutz- und Freizeit-Gebieten Velowege von Anfang an mitgeplant, als Möglichkeit zur Erreichbarkeit vorgesehen werden; dass aber auch das Ende eines Veloweges VOR dem Betreten resp. «eben Nicht-Befahren» eines empfindlichen Gebietes klar definiert und signalisiert wird.
- 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.

Zum Fragebogen:

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz):

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Wir unterstützen diese Bestimmung; denken aber es sollte vermehrt von einer «Planungs- und Koordinationspflicht» gesprochen werden. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen und Koordinations-PFLICHT stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, mit den Bedürfnissen der anderen (schwächer vertretenen Interessensgruppen), insbesondere dem Naturschutz abgestimmt werden.

2./3. Planungsgrundsätze / Ersatzpflicht (Art. 6 und 9 Veloweggesetz):

Wir verzichten darauf, uns zu den Planungsgrundsätzen im Detail zu äussern und verweisen auf die untenstehenden «weitergehenden Bemerkungen».

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, wir unterstützen diese Bestimmung: vorausgesetzt, dass unter «hoher Qualität» auch verstanden wird, die Routen und Anlagen für den Veloverkehr so auszugestalten, dass keine weitergehenden Konflikte mit Naturschutz, forstlicher Nutzung und der Nah-Erholung entstehen, resp. dass bestehende Behinderungen und Konfliktpunkte gezielt und exemplarisch eliminiert werden.

Weitergehende Bemerkungen:

- Art. 6 legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Dies macht nur kleinräumig betrachtet Sinn, kann aber, wenn dieses Axiom zu strikt verfolgt würde zu neuen Konflikten führen und wäre in den genannten Konfliktbereichen auch der Achtsamkeit der Velofahrenden eher abträglich. Es scheint uns daher richtig, dass in der aktuellen Phase darauf verzichtet wird, verbindliche, detaillierte Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur zu definieren. Zum Voraus fix definierte Belagsarten, Minimalbreiten, etc. wären einer rücksichtsvollen Veloweg-Planung eher hinderlich: Derartige Normen auf nationaler Ebene würden in einigen Konfliktzonen den Spielraum der nachgelagerten, ausführenden Behörden übermässig einschränken.

Geschätzte Damen und Herren: Der svu|asep, sowie die unterzeichnenden Vorstandsmitglieder danken Ihnen sehr für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und unserer Argumente. Für allfällige Rückfragen steht Ihnen der links Unterzeichnende gerne zur Verfügung!

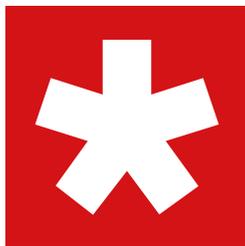
Für den Vorstand des svu|asep:



Matthias Gfeller, Delegierter
für Vernehmlassungen und Rechtsfragen
Dr. sc. techn. ETH,
matthias.gfeller@bluewin.ch
Tel.: 052 / 202 86 70



Stefano Wagner,
Präsident svu|asep
Ing. Agr. Dipl. ETH/SIA
Raumplaner NDS-ETHZ



Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

elektronisch an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege **Stellungnahme der Stiftung SchweizMobil**

2. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Stiftung SchweizMobil dankt für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über Velowege Stellung nehmen zu können. Die nachfolgenden Ausführungen beinhalten 1) generelle Bemerkungen zum Velogesetz, 2) die Stellungnahme zum Fragebogen sowie 3) weitere Anträge.

1) Generelle Bemerkungen

- Die Stiftung SchweizMobil begrüsst das Bundesgesetz über Velowege und erachtet dieses als wichtige Grundlage, um die Mobilität der Zukunft nachhaltig gestalten zu können. Als nationale Fachorganisation für das Velo in Freizeit und Tourismus inkl. Mountainbike begrüssen wir insbesondere auch die Integration des Velofreizeitverkehr inkl. Mountainbike, da das Velo ein wichtiges Element des Freizeitverkehrs ist. Dies konnte nicht zuletzt in den letzten Monaten aufgrund von Covid-19 beobachtet werden und wurde auch durch die Studie «Sport Schweiz 2019» bestätigt.
- Die kantonalen Langsamverkehrs-Fachstellen (bzw. Velo-Fachstellen) sind bei der Umsetzung der Ziele des Bundesgesetzes über Velowege von zentraler Bedeutung. Der Bund soll sich im Rahmen seiner

Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Kantone ihre LV- bzw. Velo-Fachstellen stärken und hierfür die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen zur Verfügung stellen. Die Kantone sind mit geeigneten Arbeitshilfen zu unterstützen, z.B. in den Bereichen Planung und Velobahnen, aber auch Mountainbike.

- Die Zusammenarbeit zwischen der für den Langsamverkehr zuständigen Fachstelle im Bundesamt für Strassen ASTRA und den kantonalen LV- bzw. Velo-Fachstellen ist weiter zu stärken. Hierfür sind geeignete Plattformen zu entwickeln. Eine Möglichkeit besteht im Aufbau einer nationalen LV-Konferenz (LV-Fachstelle des ASTRA, LV-bzw. Velo-Fachstellen der Kantone, nationale Velo-Fachorganisationen), um wichtige Themen erarbeiten (z.B. Grundlagen, Handbücher, Merkblätter etc.), den Austausch (z.B. mittels Fachtagungen) stärken und bei Bedarf ausbauen zu können.

2) Stellungnahme zum Fragebogen

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

- Ja. Die Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen ist wichtig und zu begrüssen. Mit den geeigneten Planungsinstrumenten können die nötigen Koordinationsaufgaben wahrgenommen und die nötigen Investitionen effizient geplant werden. In den Planungsverfahren und Netzplanungen ist sowohl der Alltags- als auch der Freizeit-Verkehr zu berücksichtigen. Koexistenzthemen zwischen den verschiedenen LV-Formen sind planerisch zu klären. Auf Kantonsebene ist sicher zu stellen, dass die hierfür nötigen Rechtsgrundlagen, Ressourcen und Planungsinstrumente bereitstehen.
- Bei der Planung zwischen den Velowegen des Alltags- und Freizeitverkehrs zu unterscheiden ist richtig, da die Kriterien teilweise anders gewichtet werden. Gleichzeitig ist jedoch wichtig, dass die jeweiligen Netze im Rahmen der Planungen gut aufeinander abgestimmt und bestmöglich miteinander koordiniert werden.
- Im Bereich Mountainbike ist zu prüfen, ob Mountainbikerouten als Teil der Velonetze, in spezifischen Instrumenten oder zusammen mit den Wanderwegen geplant werden sollen.

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

- Ja. Die auf den anerkannten Qualitätszielen basierenden Grundsätze (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv) sind zu begrüssen.
- Die Qualitätsziele stellen sicher, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen, möglichst sicher und dazu geeignet sind, mehr Menschen zum Velofahren zu motivieren.
- Die Planungsgrundsätze eignen sich nur bedingt für die Planung von Mountainbikerouten. Die Themen «sicher» (hohe Eigenverantwortung) aber auch «direkte Streckenführung» und «getrennt vom Fussverkehr» (Koexistenz auf Wanderwegen) müssen differenziert betrachtet werden. Eine Präzisierung wäre zu begrüssen.

Antrag

Für den Bereich Mountainbike zusätzlicher Absatz «f» zu integrieren: «Mountainbike-Routen attraktiv, für die Zielgruppe geeignet und möglichst gefahrlos sowie hinsichtlich Koexistenz mit anderen Nutzern geprüft sind».

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

- Ja. Dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt, ist positiv. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG und hat sich bewährt.
- Die Bestimmung enthält jedoch Spielraum, um im Einzelfall abgeschwächt zu werden (zum Beispiel sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, der Ersatz muss angemessen sein und die Kantone können Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen). Es ist zu befürchten, dass die Ersatzpflicht damit zu stark aufgeweicht wird.

Antrag

Die Bedingungen, unter denen die Kantone die Ersatzpflicht aufheben dürfen, sind im Gesetz oder allenfalls in der Verordnung zu präzisieren und konkret aufzuführen.

«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. Dass der Bund verpflichtet wird, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen ist wichtig. Dies gilt z.B. in Bereichen, wo sich Nationalstrassen 3. Klasse oder Autobahnauffahrten mit Velo(land)-Routen überlagern. Nationalstrassen 3. Klasse sind im Veloland Schweiz teilweise sehr wichtige, unumgängliche Verbindungen (z.B. Axenstrasse, Schöllenschlucht, Brünigpass, Schinschlucht etc). Wünschenswert wäre in diesem Bereich auch die Umsetzung von «Leuchtturmprojekten».
- Es ist wichtig, die Kantone bei der Umsetzung mit einzubeziehen. Gemäss Nationalstrassenverordnung muss die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden.

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. Es ist wichtig, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über die Velowegnetze unterstützen kann. Dies stärkt die offiziellen, von den Behörden geförderten und genehmigten Velowegnetze.
- Diese Bestimmung ist geeignet, sowohl Fachleute als auch die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die fachgerechte Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

3) Weitere Anträge

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit:

Freizeitnetze müssen bis in die Siedlungskerne und zu den Bahnhöfen führen, d.h. auch Städte und Agglomerationen erschliessen. Dabei können sich Freizeitrouten auch mit Alltagsrouten überlagern.

Antrag

Anpassung Art. 4: Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete, erschliessen aber auch wichtige Bahnhöfe, Städte und Agglomerationen.

Art. 8 Anlage und Erhaltung:

Dass die zuständigen Behörden für die Signalisation die Velowegnetze sorgen sollen, ist wichtig. Dies gilt allerdings in erster Linie für die Velofreizeitrouten. Im Bereich Alltag sind nur ausgewählte Verbindungen zu signalisieren, gemäss Manual der Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil «Velowegweisung, ja oder nein?» (2017).

Antrag

Es sollte zumindest im Bericht präzisiert werden, dass nicht alle Velorouten (insbesondere Alltagsrouten) signalisiert werden müssen, da eine Signalisation für Ortskundige nicht empfohlen wird.

Art. 16 Fachstellen:

- Die kantonalen Fachstellen sind bei der Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege zentral. Es ist deshalb wichtig, dass die Kantone möglichst rasch die entsprechenden Fachstellen benennen. Die Festlegung einer Frist wäre zu begrüssen.

Antrag

Anpassen Art. 16: Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege innerhalb von 3 Jahren.

- Damit die kantonalen Fachstellen ihre Aufgaben ausführen können, sind sie mit den nötigen Fachkompetenzen sowie personellen und finanziellen Ressourcen auszustatten. Eine präzisere Formulierung der Aufgaben ist nötig.

Antrag

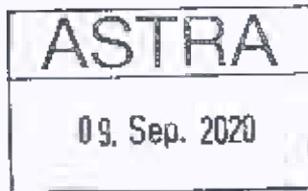
Im erläuternden Bericht ist zu ergänzen, dass die kantonalen Fachstellen über die nötigen Fachkompetenzen verfügen und mit den nötigen personellen und finanziellen Ressourcen auszustatten sind. Weiter sind die Aufgaben der Fachstelle konkreter auszuführen und Hinweise auf die bestehenden ASTRA-Merkblätter zum Thema zu machen.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Entgegennahme unserer Stellungnahme und der Prüfung unserer Anträge. Bei allfälligen Fragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'C' followed by the name 'Frischknecht'.

Christian Frischknecht
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
Fundaziun svizra per la protecziun da la cuntrada

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern



Urm

Bern, 3. September 2020
Zuständig für Dossier: Josef Rohrer (j.rohrer@sl-fp.ch)
Jr/sl AB

Bundesgesetz über Velowege: Vernehmlassung der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Entwurf für das Veloweggesetz äussern zu können.

Allgemeines

Generell begrüssen wir das neue Gesetz, das einen bisher vernachlässigten Bereich regelt.

Zu Fragen des Fragebogens:

Planungsgrundsätze:

Art. 6, Ziff. c: Der Veloverkehr soll gemäss Entwurf möglichst getrennt vom Fussverkehr erfolgen. Das ist für die Velowege angebracht, nicht jedoch für Mountainbikerouten. Wenn immer möglich soll eine gemeinsame Nutzung der Wege durch Mountainbiker und Fussgänger die Regel sein. Eine Trennung – wie in diesem Artikel postuliert – würde unweigerlich zu einem grösseren Flächenverbrauch und zu stark zunehmenden Auswirkungen auf die Natur führen.

Art. 6, Ziff. d: ein homogener Ausbaustandard ist für Velowegnetze des Alltags sinnvoll, nicht aber für Mountainbikerouten. Das würde einerseits zu mehr Bautätigkeit und andererseits zu einer verminderten Attraktivität für die Biker führen.



Ersatzpflicht:

Art. 9: Bei Mountainbikerouten ändern sich im Laufe der Jahre die Bedürfnisse der Nutzer und das publikumsgerechte Angebot (seitens Tourismusdestinationen oder Gemeinden). Der Artikel wird dem nicht gerecht, indem er zu starr eine Ersatzpflicht fordert. Es gibt aber auch Fälle, wo eine Mountainbikeroute einfach nicht mehr erforderlich ist, weil niemand mehr sie fahren will. Solche Routen sollten auch ersatzlos gestrichen werden können. Eine allgemeine Ersatzpflicht würde nichts anderes bedeuten, als dass man heute gesetzlich ausschliesst, dass es irgendwann einmal auch weniger Velowege geben könnte, z.B. weil man diese nicht mehr braucht.

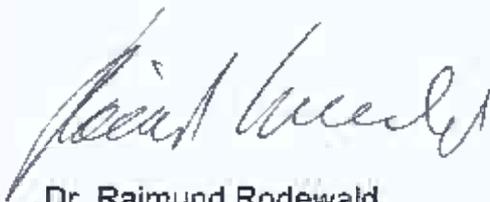
Bemerkungen zu anderen Artikeln

Art. 7: Bezüglich Koordination ist unbedingt der Fussverkehr und damit die Wanderwegplanung zu berücksichtigen. Vielerorts erfolgt diese Koordination über die Fachstellen für Langsamverkehr. Das ist aber gemäss Entwurf nicht zwingend so vorgesehen.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ (SL-FP)



Dr. Raimund Rodewald
Geschäftsleiter



Dr. Josef Rohrer
Projektleiter

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

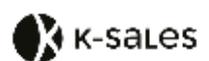
PARTNER



H.P. SCHMID AG
RACHENBÜBLACH



CO-PARTNER



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.

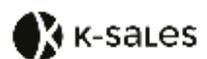
PARTNER



H.P. SCHMID AG
BAGLIENSTRASSE 11
8150 MARIHOFEN



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
BAGLERSBÜBLACH



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
BAGLICHENSTRASSE 11



CO-PARTNER



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.

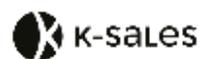
PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜBLACH



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
RACHENBÜBLACH



CO-PARTNER



K-sales

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
BACHENBÜBLACH



CO-PARTNER



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 auführen.</p>

PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜBLACH



CO-PARTNER



K-sales

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>

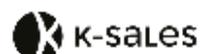
PARTNER



H.P. SCHMID AG
BACHENBÜBLACH



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
BACHENBÜBLACH



CO-PARTNER



Oberneunforn, 7. September 2020

TG Wanderwege, untere Haldenstr. 1, 8526 Oberneunforn

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Bundesgesetz über Velowege, Stellungnahme der Thurgauer Wanderwege

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir haben die Unterlagen aufmerksam studiert und äussern uns im Folgenden gerne dazu.

1 Grundsätzliches

Auf dem gesamten Wanderwegnetz hat die E-Bike-Aktivität in den vergangenen Jahren sehr stark zugenommen. Die Gesetzesvorlage beinhaltet keine Aussagen zum Thema E-Bike. Daher stellen wir folgenden übergeordneten Antrag:

Antrag 1

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

2 Veloweggesetz

Antrag 2: 1. Abschnitt, Art. 4

Neuer Absatz 3, der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4.

1. Abschnitt: Zweck und Begriffe

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

3 Velowander- und Mountainbike-Routen für die Freizeit sind wo immer möglich von bestehen Wanderwegen zu trennen.

4 Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften, Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen sowie touristische Einrichtungen.

Begründung:

Bereits heute gibt es viele Nutzungskonflikte zwischen Mountainbikern und Wandernden. Im Rahmen der neuen Veloweg-Gesetzgebung müssen diese Konflikte minimiert werden. Dazu ist eine weitgehend getrennte Infrastruktur zwingen nötig. Grundsätzlich müssen Velo- und Wanderwege wo immer möglich, getrennt werden. Koexistenz soll nur zum Tragen kommen, wenn keine anderen Lösungen möglich sind.

Antrag 3: 2. Abschnitt, Art. 6, lit. c
Änderung im Wortlaut, Präzisierung.

Art. 6 Planungsgrundsätze

Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:

c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo immer möglich ~~und angebracht~~, getrennt vom motorisierten Verkehr, ~~und~~ vom Fussverkehr **und vom Wanderwegnetz** geführt wird;

Begründung:

Bereits heute gibt es viele Nutzungskonflikte zwischen Mountainbikern und Wandernden. Im Rahmen der neuen Veloweg-Gesetzgebung müssen diese Konflikte minimiert werden. Dazu ist eine weitgehend getrennte Infrastruktur zwingen nötig. Grundsätzlich müssen Velo- und Wanderwege wo immer möglich, getrennt werden. Koexistenz ist nur anzustreben, wenn keine andere Lösung möglich ist.

Antrag 4: 2. Abschnitt, Art. 7
Ergänzung

Art. 7 Koordination

Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden, **insbesondere mit jenen für die Fuss- und Wanderwege.**

Begründung:

Bereits heute gibt es viele Nutzungskonflikte zwischen Mountainbikern und Wandernden. Im Rahmen der neuen Veloweg-Gesetzgebung müssen diese Konflikte minimiert werden. Dazu ist die Koordination mit den für die Fuss- und Wanderwege zuständigen Behörden unumgänglich.

Antrag 5: 2. Abschnitt, Art. 11
Änderung im Wortlaut, Präzisierung.

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen **der Fuss- und Wanderwege**, der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten.

Begründung:

Das grösste Konfliktpotential bei der Planung neuer Freizeittrouten liegt bei der Mitbenutzung der Wanderwege. Daher gilt es, bei der Planung besonders auf das bestehende Wanderwegnetz Rücksicht zu nehmen.

Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen. Falls Fragen oder zu diskutierende Punkte bestehen sollten, können Sie uns sehr gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse

Thurgauer Wanderwege



Urs Reinhardt
Präsident



Stefan Birchler
Geschäftsführer, technischer Leiter



Touring Club Suisse
Chemin de Blanconner 4
Case postale 820
1214 Vernier CF
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Prés. don. central
Té. +41 58 827 34 07
Fax +41 58 827 50 26
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Madame la Présidente
Simonetta Sommaruga
Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Envoi électronique : aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 9 septembre 2020

Procédure de consultation : la loi fédérale sur les voies cyclables

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

Prise de position

Remarque introductive

Le TCS - qui a été fondé il y a bientôt 125 ans par des cyclistes - est attaché au principe de la complémentarité des moyens de transport. La promotion de la mobilité douce et du vélo en particulier peut contribuer à améliorer l'ensemble du système de mobilité. Le TCS salue les différentes initiatives en cours, tant publiques que privées (projets d'agglomération FORTA, Suisse mobile, VeloCargo, Bike2Work, PubliBike...), qui encouragent déjà la pratique du vélo. Par l'intermédiaire de son Académie de la mobilité, le TCS participe également au projet carvelo2go, qui fournit aux particuliers et aux entreprises des vélos cargo équipés de moteurs électriques. Enfin, il fait partie, depuis aujourd'hui, des membres fondateurs de CYCLA, l'alliance suisse du vélo.

Le TCS salue ainsi l'élaboration d'une loi distincte sur les voies cyclables permettant de réglementer les besoins et les aspects spécifiques de la circulation à vélo. Nous sommes d'avis que le vélo a un rôle important à jouer au sein de notre système de transport, non seulement dans le cadre de la mobilité pendulaire ou de loisirs, mais également dans l'optique du développement de la mobilité multimodale.

En matière de financement de l'infrastructure cyclable, le TCS rappelle que les projets de mobilité douce bénéficient actuellement d'un large soutien de la part de la Confédération dans le cadre des programmes d'agglomération de 3e génération (352 Mio. ou 26% des moyens), et ce sur la base de recettes routières à affectation obligatoire tirées des usagers du transport motorisé.

Ainsi, et si le TCS s'était clairement opposé à l'initiative vélo en raison de sa formulation contraignante impliquant un transfert de compétence à la Confédération, il s'est engagé activement en faveur du contre-projet vélo dont l'objectif ultime consiste dans le développement d'un réseau cyclable cohérent, au-delà des frontières communales ou même cantonales. Ceci dans le cadre d'une répartition stricte des rôles entre les cantons, clairement compétents en la matière, et la Confédération assurant pour sa part un rôle de coordination et de facilitation.

Lors du débat sur le contre-projet, l'argument de la sécurité renforcée grâce à des voies cyclables séparant le trafic cycliste du trafic motorisé a occupé une place prédominante. Pour le TCS, cette question de la sécurité et de la séparation des courants de trafic est centrale. Compte tenu des besoins croissants en mobilité, il s'agira ici de trouver des solutions pragmatiques, d'éviter d'opposer les modes de transports entre eux et d'aspérer à une meilleure fluidité du trafic.

Le TCS insiste en outre sur le maintien, notamment en milieu urbain, d'une hiérarchie du réseau routier. Les axes structurants principaux, à vocation de transit, ne doivent pas être déclassés par le biais de mesures de modération du trafic, d'aménagements urbains ou de réduction des vitesses qui nuisent à la fluidité du trafic. Car le « déclassement » de ces axes vitaux pour les échanges entre les centres et la périphérie de même que certaines mesures de management du trafic contribuent à créer des blocages aux interfaces entre le réseau national, cantonal et le réseau des agglomérations. Ceci implique que les agglomérations fixent et maintiennent un réseau structurant à l'échelle de l'agglomération pour les transports publics, le transport individuel et le transport de marchandises.

En conséquence, le TCS préconise d'une manière générale une séparation des flux du trafic doux/cycliste d'une part, et du trafic motorisé et des transports publics d'autre part, sur les axes de transit à fort trafic. En effet, la différence de vitesse entre les vélos et les voitures, généralement supérieure à 10 km/h présente un risque majeur du point de vue de la sécurité.

Remarques de détail

Le TCS soutient dans l'ensemble le projet de loi soumis à consultation et estime que ce dernier offre une base solide en vue de la mise en œuvre du nouvel article 88 de la Constitution fédérale. Il vous prie cependant de trouver ci-après quelques remarques et demandes d'adaptations relatives à certaines dispositions du projet. En gras, sur le texte de la disposition concernée, vous trouvez les demandes de modification, suivies d'un bref commentaire.

Art. 6 Principes en matière de planification

Let. b : « soient suffisamment denses et suivent un tracé **rapide, en dehors des axes structurants à fort trafic.** »

Voir justification dans la remarque introductive.

Let c . « soient aussi sûrs que possible et que le trafic cycliste soit séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne **lorsqu'une telle séparation est possible.** »

La sécurité et la fluidité passent idéalement par une séparation physique des principaux flux en fonction des vitesses.

Art. 10 Collaboration avec des organisations privées spécialisées

Al. 1 : « Les cantons peuvent **collaborer avec des organisations privées spécialisées en vue de l'aménagement et de l'entretien** des réseaux de voies cyclables et pour fournir **des informations** sur ceux-ci.

Al. 2 : « Ils peuvent confier des tâches à ces organisations **dans les domaines définis à l'alinéa 1.** »

Cet article, en lien direct avec l'article 15, doit limiter la collaboration à des tâches n'impactant pas directement les intérêts légitimes des autres usagers de la route. L'étape stratégique de la planification des réseaux doit rester de la compétence stricte des pouvoirs publics.

Art. 15 Soutien aux organisations privées spécialisées

Al. 1 : « La Confédération peut allouer des contributions financières aux organisations privées spécialisées pour leurs activités visées à l'art. 10 ainsi que pour leurs activités en matière de conseil, ~~de fourniture de bases décisionnelles~~ et d'information. À cette fin, elle conclut avec ces organisations des contrats de droit public. ».

Comme à l'alinéa 10, nous sommes d'avis qu'il revient aux seules autorités de préparer les bases décisionnelles en vue du développement des réseaux de voies cyclables. Compte tenu des liens très étroits entre les voies dédiées au vélo, aux transports publics et motorisés, notamment en milieu urbain et pour les déplacements de la vie quotidienne, le TCS estime qu'il est impossible ici de faire l'analogie avec la loi relative aux chemins pédestres.

Art. 17 Qualité pour recourir

Al. 1, let b : Abrogé

Comme évoqué plus haut, l'infrastructure cycliste est intimement liée aux infrastructures des transports publics routiers et du transport individuel. Cela implique nécessairement une coordination et une pesée des intérêts entre les différents usagers, de manière beaucoup plus marquée et systématique pour les voies cyclables que pour les chemins pédestres. Conférer dans ce contexte un droit de recours idéal aux seules organisations cyclistes crée un déséquilibre et une inégalité de traitement avec les organisations défendant les intérêts des autres usagers. Cela va à l'encontre de la recherche de solutions concertées considérant l'ensemble des intérêts en présence. Vu le nombre déjà important des recourants potentiels et vu les divergences d'intérêts de différents usagers pour une infrastructure souvent partagée, il ne nous paraît pas approprié d'élargir la qualité pour recourir uniquement à certaines organisations spécialisées défendant des intérêts sectoriels.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président central

Annexe

Questionnaire concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui, car ces plans contraignants constituent une condition préalable importante à la réalisation des futurs réseaux de voies cyclables.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui, le TCS approuve dans les grandes lignes, mais demande que l'on intègre aux lettres b et c la notion de désenchevêtrement du trafic, en précisant que le tracé des voies cyclables doit éviter les axes structurants à fort trafic. Cette requête s'inscrit dans la ligne de l'engagement pris au moment de la votation populaire pour davantage de sécurité pour l'ensemble des usagers, et sans mise en concurrence des différents modes de transport entre eux. D'une manière générale, les différents critères de qualité proposés ne vont pas manquer de favoriser la pratique du vélo.

Nous saluons en outre la distinction opérée entre réseau cyclable pour la vie quotidienne et réseau pour les loisirs et sommes également favorables, comme pour le réseau routier général, à une distinction et à une hiérarchisation des différents types de voies : voies express, liaisons principales et liaisons secondaires.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Le TCS soutient cette disposition qui est également inscrite dans l'article constitutionnel. La formulation de cet article 9 est suffisamment précise, tout en laissant la marge de manœuvre nécessaire aux cantons.

4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

Oui, le TCS soutient cette disposition. Dans son champ de compétences, soit principalement dans le cadre de la construction et de l'aménagement des routes nationales, la Confédération peut contribuer à réaliser des projets modèles et ainsi à fixer des standards de référence.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui, le TCS soutient cette disposition directement en lien avec l'article 88, al. 2 Cst., qui va permettre d'informer un large public sur le réseau des voies cyclables. Cette information devrait à son tour permettre de stimuler la planification, la réalisation ainsi que l'utilisation de ces réseaux. Dans cette optique, il conviendrait de développer une nomenclature uniforme pour les différents types de voies.

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Oui, le TCS soutient cette disposition. La Confédération gère aujourd'hui déjà ces surfaces de cette manière. Cette précision fait écho à l'article 12, al. 2 du présent projet qui contraint la Confédération « à concevoir et construire elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité. »

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Eingabe per E-Mail

St.Gallen, 9. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit, an der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege teilnehmen zu dürfen. Gerne lassen wir uns von den Umweltfreisinnigen St.Gallen wie folgt vernehmen:

Grundsatz

Wir unterstützen die grundsätzliche Stossrichtung des sogenannten Veloweggesetzes (gemäss Entwurf vom 13.03.2020). Die 6 Fragen aus dem Fragebogen können wir allesamt mit Ja beantworten, haben aber folgende Anträge in zwei Themenbereichen:

Netzplanung Veloverkehr:

Wir sind der Meinung, dass es eine übergeordnete Netzplanung braucht, allerdings nicht nur im Siedlungsgebiet, sondern auch ausserhalb (für das Mountainbiking). In der aktuellen Vorlage vermissen wir griffige Aussagen zum Mountainbike-Bereich.

→ zu ergänzen

Information der Öffentlichkeit:

Die Beteiligung des Bundes an der Information der Öffentlichkeit in Bezug auf die Veloweg begrüssen wir. Wir können aber nicht nachvollziehen, wieso die Unterstützung von Imagekampagnen explizit ausgenommen ist.

→ auch Imagekampagnen soll der Bund unterstützen können

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Umweltfreisinnige
Raphael Lüchinger, Präsident

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 7. September 2020

Bundesgesetz über Velowege / Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit umfasst 170 Unternehmerinnen und Unternehmer sowie Führungspersönlichkeiten, vornehmlich aus dem Wirtschaftsraum Zürich. Ziel des Vereins ist es, zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz und speziell der Region Zürich beizutragen. Er setzt sich insbesondere ein für gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, den Abbau staatlicher Regulierung und Bürokratie und eine gute Anbindung und Vernetzung der Schweiz. Seine Arbeitsgruppe Verkehr und Infrastruktur befasst sich vertieft mit den aktuellen Herausforderungen im Bereich der Mobilität.

Vor diesem Hintergrund nutzen wir die laufende Vernehmlassung, um zum vorliegenden Entwurf für ein Bundesgesetz über Velowege Stellung zu nehmen.

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen stimmen wir grundsätzlich zu.

Allerdings stellen wir fest, dass im vorliegenden Entwurf das gemäss den raumplanungsrechtlichen Grundsätzen geltende Mitwirkungsrecht der Bevölkerung beim Erlass von Plänen (Art. 4 RPG) fehlt. Gemäss erläuterndem Bericht wird vom Veloweggesetz ausdrücklich nur verlangt, dass die Grundeigentümer sowie interessierte Organisationen am

Verfahren zu beteiligen sind. Diese Beschneidung des öffentlichen Mitwirkungsrechts bei Planungen lehnen wir ab.

Antrag: Art. 5 Abs. 3 E-Verloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

³ Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu beteiligen. Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei den Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die in Art. 6 festgehaltenen Planungsgrundsätze sind in ihrem Zweck grundsätzlich richtig gewählt.

In ihrer Formulierung sind sie unseres Erachtens jedoch zu absolut und nehmen zu wenig Rücksicht auf Verhältnismässigkeit und das Erfordernis der Interessens- und Güter-Abwägung. Insbesondere die Erfordernisse der Durchgängigkeit in Bst. a und der direkten Streckenführung in Bst. b verunmöglichen die den örtlichen Gegebenheiten angepasste Realisierung der Routenlegung abgestimmt mit den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger (inkl. Bus- und Fussgängerverkehr). Um mehr Umsetzungsspielraum zu gewähren, sind die meisten Grundsätze um die Zusätze «nach Möglichkeit» bzw. «möglichst» zu ergänzen.

Zudem muss das Gesetz in gewissen Fällen ein Abweichen von den Planungsgrundsätzen zulassen, um die Verhältnismässigkeit zu wahren und echte Güterabwägungen zuzulassen. Dies ist dann begründet, wenn Velowege auf bereits bestehende Anlagen treffen, die eine eindeutige bundesrechtliche Zweckbestimmung haben. Insbesondere auch bei Zufahrten zu Veloparkierungsanlagen ist es unverhältnismässig, die Planungsgrundsätze im selben Umfang anzuwenden wie bei Verbindungsstrecken. Bei solchen Zubringern ist es kaum relevant, ob sie durchgehend, direkt geführt oder attraktiv im Sinne von «keinen Lärmemissionen ausgesetzt» sind. Vielmehr sollten sie ihren Zweck der Erschliessung, angepasst an die lokalen Begebenheiten und in Abstimmung mit den Netzen anderer Verkehrsträger – insbesondere dem Fussgängerwegnetz – erfüllen können.

Antrag: Art. 6 E-Verloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 6 Planungsgrundsätze

¹ *Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass:*

- a. *die Netze zusammenhängend und möglichst durchgehend sind und insbesondere alle wichtigen Orte nach den Artikeln 3 Absatz 3 und 4 Absatz 3 erschliessen;*
- b. *die Netze eine angemessene Dichte und eine möglichst direkte Streckenführung aufweisen;*

neu: *c. die Netze mit dem Fussgängerwegnetz abgestimmt sind;*

- d. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;
- e. die Velowege einen möglichst homogenen Ausbaustandard aufweisen;
- f. die Netze attraktiv sind und sie, falls es Velowegnetze für die Freizeit sind, für die Velofahrerinnen und die Velofahrer eine hohe Erholungsqualität aufweisen.

^{2(neu)} In begründeten Fällen, insbesondere in Mischverkehrszonen und zur Erschliessung von Veloparkierungsanlagen, kann von den Grundsätzen nach Absatz 1 abgewichen werden.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Zwecks Erhalt eines umfassenden und attraktiven Velowegnetzes ist die Festlegung einer allgemein (d.h. auch für die Kantone und Gemeinden) gültigen Ersatzpflicht grundsätzlich nachvollziehbar. Indem sie aber auch in den Plänen festgelegte, also lediglich auf dem Papier geplante, Velowege umfassen soll, geht die Ersatzpflicht viel zu weit. Die periodische Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Pläne nach Art. 5 Abs. 1 Bst. a E-Veloweggesetz muss es den Kantonen erlauben, gewisse Planbestandteile ersatzlos rückgängig zu machen, wenn dies die Situation erfordert. Eine Ersatzpflicht geplanter Wege würde die Gesamtplanung enorm erschweren bzw. verunmöglichen, da jeder einmal festgesetzte Weg faktisch für die Ewigkeit Bestand haben müsste. Gerade an Verkehrsknotenpunkten können zukünftige Infrastruktur-Entwicklungen und Änderungen im Mobilitätsverhalten unmöglich vollständig antizipiert werden.

Des Weiteren ist auch hier die Berücksichtigung der «örtlichen Verhältnisse» ebenso zentral wie die Möglichkeit für die Kantone, Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorzusehen. Falls Velowege beispielsweise aufgrund von Bauarbeiten an Infrastrukturen vorübergehend aufgehoben werden müssen, darf die Ersatzpflicht aufgrund des Prinzips der Verhältnismässigkeit nicht unmittelbar gelten. Es sind Übergangsfristen zuzulassen, was zumindest in der Botschaft zu präzisieren ist.

Antrag: Art. 9 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 9 Ersatz

¹ Müssen in den Plänen festgelegte bestehende 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.

³ Die ~~Kantone~~ zuständigen Behörden können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.

Antrag: In der Botschaft zum Veloweggesetz ist zu präzisieren, dass ein vorübergehender, zeitlich absehbarer Verzicht auf einen angemessenen Ersatz möglich ist, wenn ein unmittelbarer Ersatz mit unverhältnismässig hohem Aufwand verbunden ist.

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?

Das Erfordernis der «hohen Qualität», verbunden mit der Ausführung im erläuternden Bericht, dass Minimallösungen ausgeschlossen sind, gilt gemäss Gesetzesentwurf einzig für die im Rahmen von Bundesbauvorhaben erstellten Velowege. Damit wird ein Ausführungsstandard definiert, welcher vom Bund für die Kantone bewusst nicht vorgegeben wird. Gemäss dem erläuternden Bericht legt das Gesetz ausdrücklich keine zu erreichenden Standards fest. «Der Erlass von detaillierten Vorgaben für Velowege und Velowegnetze bleiben Sache der Kantone.» (Erläuterungsbericht, S. 7). Eine vom Gesetzesentwurf abweichende Selbstbindung des Bundes bezüglich des Qualitätsstandards lässt sich nicht auf Art. 88 BV abstützen. Um Qualitätsunterschiede zwischen den Infrastrukturen des Bundes und der Kantone auszuschliessen, sollten alle Velowegnetze, unabhängig davon, in wessen Zuständigkeit sie fallen, die gleichen Anforderungen in gleichem Qualitätsumfang erfüllen müssen. So werden die Velowegnetze als homogen wahrgenommen. Die Qualität sollte angemessen sein, nicht aber übermässige Ansprüche erfüllen müssen.

Antrag: Art. 12 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

¹ Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie:

- a. eigene Bauten und Anlagen in hoher angemessener Qualität planen und erstellen;*
- b. bei Konzessionen und Bewilligungen die Interessen der Velowege angemessen berücksichtigen; nur unter Bedingungen und Auflagen erstellen oder aber verweigern*

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?

Eine angemessene Information der Öffentlichkeit über die Velowegnetze ist sinnvoll und angezeigt. Die Formulierung «umfassend» birgt indessen die Gefahr der Unverhältnismässigkeit. Wir schlagen deshalb vor den Begriff «umfassend» durch «angemessen» zu ersetzen.

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?

Gemäss Art. 15 E-Veloweggesetz kann der Bund privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, Bereitstellung von Grundlagen und Information Finanzhilfen ausrichten. Beitragsberechtigt sind dieselben Organisationen, die sich nach Art. 17 E-Veloweggesetz auf das Verbands-

beschwerderecht berufen können. Konkret bedeutet dies, dass die privaten Fachorganisationen – sollten sie mit ihren Anliegen im Rahmen ihrer subventionierten Beratungstätigkeit nicht durchdringen – den Rechtsweg beschreiten können. Dies stellt eine unzulässige Interessenverflechtung dar.

Antrag: Für den Fall, dass im Veloweggesetz das Verbandsbeschwerderecht verankert wird, ist Art. 15 E-Veloweggesetz zu streichen.

7. Weitere Bemerkungen

Art. 2 Velowegnetze

Es ist unbestritten, dass sich Velowegnetze als zusammenhängend und grundsätzlich auch durchgehend auszeichnen. Durchgängigkeit als absolut formuliertes Merkmal schränkt jedoch Anpassungen an örtliche Begebenheiten – insbesondere im Kreuzungsbereich mit Fussgängern – auf unnötige Weise ein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Wahrung der Verhältnismässigkeit gilt es, dieses Merkmal zu relativieren, insbesondere weil es für Velofahrer keine gesetzliche Grundlage für Tempobeschränkungen gibt.

Antrag: Art. 2 E-Veloweggesetz ist wie folgt anzupassen:

Art. 2 Velowegnetze

Velowegnetze sind zusammenhängende und möglichst durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.

Art. 7 Koordination

Die Verpflichtung, die Planung der Velowege mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden zu koordinieren, ist ein wesentlicher im Raumplanungsgesetz des Bundes verankerter Grundsatz. Im E-Veloweggesetz wird dieser Grundsatz jedoch nicht umgesetzt. Auch widersprechen die Erläuterungen zu Art. 7 den Erläuterungen zu Art. 5 E-Veloweggesetz. Gemäss den Ausführungen zu Art. 5 entscheiden die Kantone frei, welche Netze sie in welche Pläne aufnehmen wollen. Da Velowegnetze für den Alltag vor allem Agglomerations- und Siedlungsgebiete erschliessen, empfiehlt der Bund die Festlegung der Netze für den Alltagsverkehr in kommunalen oder regionalen Plänen. Dementsprechend wird im Erläuterungsbericht betont, der Bund selber habe die Pläne der Kantone nicht zu genehmigen. Im Widerspruch dazu wird in den Erläuterungen zu Art. 7 E-Veloweggesetz folgendes ausgeführt: «Über den Vollzug dieses Koordinationsauftrags übt der Bundesrat bei der Prüfung und Genehmigung der kantonalen Richtpläne die erforderliche Aufsicht aus.» (Erläuterungsbericht S. 16).

Antrag: Art. 7 E-Veloweggesetz ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 7 Koordination

Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander sowie mit anderen öffentlichen Aufgaben ab.

Antrag:

In der Botschaft zum Veloweggesetz sind die widersprüchlichen Erläuterungen zu Art. 5 und 7 zu bereinigen.

Art. 17 Beschwerdelegitimation

Die Mitsprache der verschiedenen Anspruchsgruppen bei der Planung der Velowegnetze ist wesentlich. Art. 5 Abs. 3 E-Veloweggesetz stellt sicher, dass neben den Direktbetroffenen auch interessierte Organisationen, also auch Verbände, in die Planung einbezogen werden. Die Einführung eines Verbandsbeschwerderechts ist jedoch unverhältnismässig und darüber hinaus unzulässig. Infrastrukturen müssen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden können. Der Einbezug der Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen liegt dabei im ureigenen Interesse einer umsichtigen Planung. Einsprachen und Beschwerden aufgrund einzelner Veloroutenführungen können aber Infrastrukturprojekte unter Umständen auf lange Zeit verzögern und erschweren oder gar verhindern. Zudem würden mit dem Verbandsbeschwerderecht ungleich lange Spiesse geschaffen, wenn neben dem Gemeinwesen nur Fachorganisationen, nicht aber betroffene Unternehmen, das Beschwerderecht erhalten. Velowegnetze sind Teil der Verkehrsinfrastruktur und müssen in das Gesamtverkehrsnetz integriert werden. Die Durchsetzung von Partikularinteressen mit Hilfe eines Verbandsbeschwerderechts ist deshalb abzulehnen.

Antrag:

Das in Art. 17 E-Veloweggesetz vorgesehene Verbandsbeschwerderecht ist zu streichen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie um Berücksichtigung unserer Überlegungen und Vorschläge bei der Ausarbeitung der definitiven Vorlage.

Freundliche Grüsse



Christian Bretscher

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Biel/Bienne, 2. September 2020

Bundesgesetz über Velowege
Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, eine Stellungnahme einreichen zu können. Das Bundesgesetz über Velowege ist ein Meilenstein in der Veloförderung der Schweiz und wird von der Velokonferenz Schweiz vollumfänglich unterstützt. Insbesondere würdigen wir auch den beiliegenden Bericht und die darin enthaltenen Herleitungen und Begründungen als Dokument, das den Stand des Wissens und der Diskussion zur Veloverkehrsplanung in der Schweiz sehr gut abbildet. Seit der Verbreitung des Coronavirus wird in Alltag und Freizeit und deutlich mehr Velo gefahren; einige Städte haben bereits mit Sofortmassnahmen auf die zu knappen Platzverhältnisse reagiert. Deshalb soll das Gesetz insbesondere durchgehende und qualitativ gute Velowegnetze fördern.

Sie erhalten beiliegend unseren ausgefüllten Fragebogen. Folgend sind unsere Anliegen formuliert, die den Gesetzestext direkt betreffen. Die Velokonferenz Schweiz hätte sich generell ein weitergehendes Engagement des Bundes, auch finanziell, für den Veloverkehr gewünscht. Wir verzichten aber auf diesbezügliche Bemerkungen, da dieses Anliegen bereits in der Abstimmungsvorlage thematisiert worden war.

Wir danken Ihnen für eine Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.



Kathrin Hager
Präsidentin Velokonferenz Schweiz

Bundesgesetz über Velowege **Anliegen der Velokonferenz Schweiz**

Die VKS begrüsst die Tatsache, dass anstelle einer Erweiterung/Revision des Fuss- und Wanderweggesetzes ein eigenes Veloweggesetz geschaffen werden soll. Damit kann den eigenen Bedürfnissen des Veloverkehrs in idealer Weise entsprochen werden.

Art. 1 Zweck

a. Planung, Anlage und Erhaltung von Velowegnetzen;

Mit „Anlage“ ist die Umsetzung, Realisierung und der Bau von Velowegen gemeint. Verständlicher wäre beispielsweise: *a. Planung, Bau und Erhalt von Velowegnetzen;* oder *a. Planung, Realisierung und Erhalt von Velowegnetzen*

Art. 2 Velowegnetze

Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.

Der Begriff "Velowegnetze" umfasst auch Veloparkierungsanlagen. Da der Begriff in dieser Form ungebräuchlich ist, sind Veloparkierungsanlagen explizit zu erwähnen. Ebenso ist, bereits hier der Aspekt der Qualität in den Text zu integrieren: zusammenhängend, durchgehend, attraktiv, sicher.
Anpassung: *Velowegnetze sind zusammenhängende, durchgehende, **attraktive und sichere** Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer **mit Veloparkierungsanlagen und weiteren** entsprechenden Infrastrukturen.*

Art. 3 Velowegnetze für den Alltag

2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Wir begrüssen den Begriff Velobahnen als höchste Hierarchiestufe des Alltagsvelonetzes. Im Siedlungsgebiet und ohne eigenes Trasse werden vermehrt Velostrassen zum Einsatz kommen. Demzufolge wäre es zweckmässig, „Velostrassen“ in der Aufzählung Art. 3 Abs. 2 zu ergänzen.
Anpassung: *2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, **Velostrassen**, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen*

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.

Die Freizeitnetze müssen bis in die Siedlungskerne führen, v.a. auch zu den Bahnhöfen. Zudem kann und soll es in grösseren Städten auch Erholungsrouten im Siedlungsgebiet geben. Es ist möglich, dass sich

Freizeitrouuten im Siedlungsgebiet mit Alltagsrouten überlagern, doch sollten sie dennoch explizit geplant werden.

Anpassung: 1 *Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie sind mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen zu verbinden.*

2 *Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.*

Analog Art. 3 Abs. 2 auch Parkieranlagen erwähnen.

Anpassung: 2 *Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und Veloparkieranlagen und ähnliche Infrastrukturen.*

Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

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.*

Einzelnen Kantone delegieren die Planung auch an Regionen daher die Bestimmung wie folgt ergänzen:

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 regionalen und kommunalen Wegenetze an ihre Regionen und/oder Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1.*

Art. 6 Planungsgrundsätze

b. *die Netze eine angemessene Dichte und eine direkte Streckenführung aufweisen;*

Im Bericht wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass unnötige Umwege, Stopps und Steigungen zu vermeiden sind. Im Gesetz wird dies mit der Dichte und direkten Streckenführung nur ungenügend aufgenommen. Wir schlagen vor, den Aspekt der wenigen Stopps im Gesetz mit den Begriffen "unterbruchsfrei oder unterbruchsarm" zu ergänzen.

Anpassung: b. *die Netze eine angemessene Dichte und eine direkte, unterbruchsarme Streckenführung aufweisen;*

c. *die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;*

Die Forderung nach sicheren und wo möglich abgetrennten Wegen ist eine zentrale Forderung der Velo-Initiative und wird begrüsst. Die Abtrennung soll aber dort erfolgen wo sie angebracht ist und nicht in erster Linie wo es möglich ist.

Anpassung: c. *die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;*

Art. 9 Ersatz

3 *Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.*

Die Ersatzpflicht ist eine wesentliche Voraussetzung, um durchgängige Velowegnetze ohne Umwege langfristig zu sichern. Sie wird deshalb befürwortet. Ziffer 3 hingegen ist zu streichen, weil damit der Zweck des Artikels geschwächt wird. Allfällige Ausnahmen zur Ersatzpflicht sind auf Bundesebene zu regeln. Das FWG weist ebensowenig einen sinngemässen Artikel auf.

Art. 11 Rücksichtnahme auf andere Anliegen

Die Kantone berücksichtigen auch die Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten.

Dieser Artikel ist hier nicht zweckmässig. Wir empfehlen diesen Artikel zu streichen. Es werden immer alle Anliegen abgestimmt. Es wäre interessant zu wissen, wie die Interessenabwägung stattfindet. Dies sollte in der Verordnung thematisiert werden.

Art. 16 Fachstellen

1 Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest. Sie legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen.

Die meisten Kantone haben bereits eine solche Fachstelle. Besonders wichtig ist daher die Bestimmung, dass die Kantone Städte verpflichten können, Fachstellen einzurichten. Wir fordern, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit mind. 20'000 Einwohner*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen. Zudem soll die Umsetzung dieses Passus' innert 3 Jahren erfolgt sein müssen.

Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne

1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.

Für Fuss- und Wanderwegpläne wurden 3 Jahre festgelegt. Wir empfehlen hier ebenfalls 3 Jahre als Vorgabe festzulegen.

Neu ins Gesetz aufnehmen:

Gewässerschutz und Velowege

Aufgrund der aktuellen Gesetzgebung ist es derzeit kaum möglich Alltagsveloinfrastruktur entlang von Gewässern zu realisieren. Dieser Thematik ist spätestens in der Verordnung zwingend Rechnung zu tragen.

Velowege entlang Eisenbahnlinien

Ebenso sollen Velowege entlang Eisenbahnlinien ins Gesetz aufgenommen werden, weil sie attraktiv und direkt sind sowie wenig Gefälle aufweisen. Zudem können im Sinn eines häuslicheren Umgangs mit dem Boden Synergien mit anderen Infrastrukturanlagen nutzbar gemacht werden. In Eisenbahninfrastrukturprojekten muss deshalb geprüft werden, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist analog der Velobahnen entlang von Nationalstrassen mit Bundesgeldern sicherzustellen.



Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die Vks unterstützt diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die Vks unterstützt diese Bestimmung. Die Begriffe "sicher" und "attraktiv" sind zentrale Anforderungen an Veloinfrastrukturen. Die Begriffe "zusammenhängend", "direkt" und "homogen" sind weitere Attribute, die die Attraktivität von Velonetzen ausmachen und massgeblich dazu beitragen, dass (mehr) Menschen Velo fahren.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Die Vks unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG mit Ausnahme von Abs. 3. Dieser gibt den Kantonen das Recht, die Ersatzpflicht ganz aufzuheben. Die Vks beantragt, dass Abs. 3 zu streichen ist.

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?

Die Vks unterstützt diese Bestimmung. Der Bund soll mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Veloweg-netze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

*Die Vks unterstützt diese Bestimmung. Die Information betrifft einerseits die Nutzer*innen (Websites, Broschüren, Kampagnen), andererseits die Fachleute (Informationsveranstaltungen, Aus- und Weiterbildung). Die Information kann durch den Bund selbst, die Kantone oder Dritte erfolgen, also auch durch Fachorganisationen wie die Vks.*

*Diese Bestimmung ermöglicht auch die Echtzeitinformation von Nutzer*innen (Zustand der Netze, Planung von Touren, Routing u.a.).*

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 ers-ter und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?

Die Vks unterstützt diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 12 Abs. 1 VWG zusammen, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

Veloweggesetz Vernehmlassung

Stellungnahme

An:

Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, 3003 Bern
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 8. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweg-Gesetzes und äussern uns wie folgt.

Allgemeine Bemerkungen

Der Bundesbeschluss über die Velowege wurde am 23. September 2020 mit 73.6% der Stimmen vom Volk angenommen. Diese eindeutige Willenskundgabe der Stimmbevölkerung muss mit einem griffigen Gesetz umgesetzt werden, welches Velowege als wichtiges Element des Verkehrsnetzes etabliert.

Der vorgelegte Entwurf stellt einen Schritt in die richtige Richtung dar, indem es wichtige Grundsätze zum Velowegnetz festhält. Gleichzeitig ist der Verband Velosuisse der Ansicht, dass das Gesetz in vielen Bereichen noch weitergehen könnte und die Kantone und die Gemeinden noch stärker in die Verantwortung nehmen sollte. Es ist offensichtlich, dass die derzeitige Infrastruktur dem Bedürfnis der Velofahrenden nicht gerecht wird, da sich die Planung der Velorouten hauptsächlich an bestehenden Autostrassen orientierte. Das Velo als Transport- und Verkehrsmittel erlebt derzeit einen rasanten Anstieg. Es ist absehbar, dass diese Nutzung in Zukunft noch stärker steigen wird. Die Schaffung eines Schweizer Velowegnetzes sollte sich daher nicht nur am derzeitigen Verkehrsaufkommen, sondern insbesondere auch am künftigen Veloverkehr orientieren. In diesem Zusammenhang sollte sich das Veloweggesetz nicht nur auf den Nachvollzug bisheriger Versäumnisse beschränken, sondern diese Entwicklung bereits aufnehmen. Die Vorlage scheint uns vor diesem Hintergrund sehr zurückhaltend formuliert. Um eine sinnvolle Veloinfrastruktur zu schaffen, wären wohl noch weitergehende Schritte notwendig gewesen.

Wir sind der Auffassung, dass eine **nationale Strategie** zur Förderung des Veloverkehrs sinnvoll und zielführend ist, um diese Infrastruktur zu etablieren. Velosuisse beantragt, daher, dass vorgelegte Veloweggesetz mit **übergeordneten Bundesaufgaben** zu ergänzen, welche im Anschluss auf Verordnungsstufe weiter konkretisiert werden können und sollten.

Fragen gemäss ASTRA-Raster

Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Velosuisse unterstützt diese Bestimmung und betrachtet die Planungspflicht als unbedingte Notwendigkeit, damit ein Schweizer Velowegnetz entstehen kann.

Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Velosuisse unterstützt diese Bestimmung. Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass diese Begriffe in der zugehörigen Verordnung weiter konkretisiert werden sollten, damit das Gesetz die gewünschte Wirkung entfalten kann.

Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja, Velosuisse unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz.

Abs. 3 gibt den Kantonen das Recht, die Ersatzpflicht ganz aufzuheben. Velosuisse fordert, diesen Absatz zu streichen, da die Ersatzpflicht unabdingbares Element darstellt, damit ein Schweizer Velowegnetz entstehen kann.

«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, Velosuisse unterstützt diese Bestimmung. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Gemäss Nationalstrassenverordnung muss die kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden.

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, Velosuisse unterstützt diese Bestimmung. Sie ist gegenüber dem FWG aufgrund von BV 88 neu hinzugekommen. Die Information betrifft einerseits die Nutzer*innen (Websites, Broschüren, Kampagnen), andererseits die Fachleute (Informationsveranstaltungen, Aus- und Weiterbildung). Die Information kann durch den Bund selbst, die Kantone oder Dritte erfolgen. Wir bitten diesbezüglich auch Velosuisse als Verband einzubinden, da wir stets bemüht sind, die Fahrradhändler in dieser Hinsicht weiterzubilden.

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, Velosuisse unterstützt diese Bestimmung. Sie hängt mit Art. 12 Abs. 1 VWG zusammen, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen.

Bemerkungen zu einzelnen, ausgewählten Artikeln

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)	Velosuisse begrüsst die Tatsache, dass anstelle einer Erweiterung/Revision des Fuss- und Wanderweggesetzes ein eigenes Veloweggesetz geschaffen werden soll. Damit kann den eigenen Bedürfnissen des Veloverkehrs in idealer Weise entsprochen werden.
Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.	Die Unterscheidung von Alltags- und Freizeitnetzen wird von Velosuisse begrüsst, war sie doch bereits Teil der Velo-Initiative. Wichtig ist, dass in der Umsetzung der Alltagsnetze Rücksicht genommen wird auf verschiedene Nutzergruppen wie Schüler*innen und Pendler*innen. Deren Bedürfnisse sind unterschiedlich. Während Schüler*innen in erster Linie auf verkehrsarme oder verkehrsberuhigte Routen angewiesen sind, legen viele Pendler*innen Wert auf direkte und schnelle Verbindungen.
2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.	Wir begrüssen, dass alle Arten von Verkehrsführung als Velowege in Frage kommen. Hervorheben möchten wir indes, dass Strassen ohne Radstreifen aber nur bedingt dazu taugen, ein sinnvolles Velowegnetz zu etablieren. Im städtischen Verkehr sind Strassen ohne Radstreifen für den Alltag kaum brauchbar, da durch die Verkehrsdichte eine sichere und schnelle Fortbewegung kaum möglich ist.
Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.	Die Freizeitnetze müssen bis in die Siedlungskerne führen, namentlich auch zu den Bahnhöfen. 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 dennoch explizit geplant werden. Darum schlagen wir hier eine Präzisierung vor: <i>"Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie sind mit den Siedlungskernen und den grossen öV-Haltestellen zu verbinden."</i>

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
2. Abschnitt: Planung, Anlage und Erhaltung	
Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;	Die Forderung nach sicheren und wo möglich abgetrennten Wegen und Netzen entspricht einer zentralen Forderung der Velo-Initiative und wird daher begrüsst. Für Velosuisse ist es aber immer rechtfertigungsbedürftig, wenn keine räumliche Trennung des Veloverkehrs erfolgt. Die derzeitige Formulierung enthält zu viel Spielraum, um davon abzuweichen. Wir fordern deshalb, dass der Einschub "wo möglich und angebracht" gestrichen wird: <i>c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</i>
Art. 9 Ersatz 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.	Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG und ist auch für den Veloverkehr von zentraler Bedeutung.
3 Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.	Die Ersatzpflicht ist in der Verfassung verankert. Mit dieser Formulierung ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Velosuisse regt an, die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.
Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen 1 Die Kantone können für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.	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. Bei der Information sind wir mit einer "Kann"-Formulierung einverstanden.
3. Abschnitt: Aufgaben des Bundes	

Artikel	Kommentar / Stellungnahme
<p>Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter Der Bund kann die Kantone und Gemeinden sowie Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen.</p>	<p>Die Formulierung entspricht zwar dem FWG, ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen inklusive Festlegung von Mindeststandards und Qualitätsanforderungen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.</p>
<p>4. Abschnitt: Organisation und Rechtsschutz</p>	
<p>Art. 16 Fachstellen 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. Besonders wichtig ist daher die Bestimmung, dass die Kantone Städte verpflichten können Fachstellen einzurichten. Wir fordern, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit mind. 20'000 Einwohner*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen. Zudem soll die Umsetzung dieses Passus innert 3 Jahren erfolgt sein müssen.</p>
<p>5. Abschnitt: Schlussbestimmungen</p>	
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.</p>	<p>Die Frist im FWG beträgt drei Jahre. Auch im Wissen, dass Planungsprozesse i.d.R. mehrere Jahre dauern können, erscheint uns eine Erhöhung dennoch nicht nachvollziehbar. Sie setzt ein falsches Zeichen.</p>

Fuss- und Wanderweggesetz

<p>Div. Ergänzungen analog dem VWG in den Bereichen Zweck, Information der Öffentlichkeit, Fachorganisationen und Beschwerdelegitimation</p>	
--	--

Raumplanungsgesetz (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren schlagen wir jedoch folgende Ergänzung vor:

<p>Art. 10 Abs. 2 <i>Sie regeln, wie die Gemeinden, andere Träger raumwirksamer Aufgaben sowie die beschwerdeberechtigten Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen nach Artikel 55 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 und nach Artikel 12 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1962 über den Natur- und Heimatschutz sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.</i></p>	<p>Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach USG und NHG beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.</p>
---	--

Berichterstattungspflicht

Wir begrüssen die in Punkt 1.6.2 des erläuternden Berichts formulierte Evaluation des Vollzugs. Darunter ist wohl lediglich der Vollzug des VWG gemeint, nicht jedoch dessen Wirkung auf die Infrastruktur. Wir beantragen, dass der Bund über die vorgeschlagene Evaluation des VWG hinaus ein weitergehendes Monitoring über die Aktivitäten der Kantone und Gemeinden im Bereich Velowege betreibt und darüber regelmässig Bericht erstattet.

Besten Dank für Ihre geschätzte Kenntnisnahme

Freundliche Grüsse



Dr. Marcel Boller
Präsident



Martin Platter
Geschäftsführer

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)

CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, den 10. September 2020

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Der am 23. September 2018 angenommene direkte Gegenvorschlag hat im Gegensatz zur Velo-Initiative keine *Förderpflicht* für den Bund in der Verfassung verankert, sondern letzterem nur eine *Möglichkeit*, Velowege zu unterstützen, eingeräumt. Der Bund erhält damit die Aufgabe, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen. Er kann zudem Massnahmen der Kantone und weiterer Akteure unterstützen und koordinieren sowie über Velowegnetze informieren.

Unter anderem haben Verbände des Strassenverkehrs deshalb den direkten Gegenvorschlag zur Velo-Initiative befürwortet.

strasseschweiz begrüsst im Rahmen dieses Gesetzentwurfes die Konkretisierung dieser obenerwähnten Grundsätze. Hierbei ist eine Komplementarität zwischen dem Langsam- und Strassenverkehr anzustreben, um dem durch das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum höheren Verkehrsvolumen beizukommen und die Verkehrsengpässe gezielt zu beseitigen, ohne dass man beide Verkehrsträger gegeneinander ausspielt.

Im Sinne einer Trennung der Verkehrsteilnehmer wird der Bund damit die Veloinfrastruktur bei Nationalstrassen 3. Klasse ausbauen und ergänzen. Deshalb sollte auch künftig eine Grundlage geschaffen werden, um alle Verkehrsteilnehmer in der Gesamtbetrachtung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur künftig zu berücksichtigen.

An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation (352 Mio. Franken oder 26% der Mittel, gegenüber 20% für den Individualverkehr) mittels zweckgebundenen Strasseneinnahmen der motorisierten Verkehrsteilnehmer derzeit den Projekten des Langsamverkehrs bereits grosse Aufmerksamkeit schenkt.

Dabei ist auch entscheidend, dass der Strassenverkehr sich effizient auf den Hauptverkehrsachsen abwickeln kann, indem der Langsamverkehr auf Seitenstrassen konzentriert wird. Damit wird der Verkehrsfluss für alle flüssiger, ohne dass es wie in Genf im vergangenen Sommer - im Rahmen von grossangelegten Testversuchen mit zusätzlichen Velostreifen - auf den wichtigsten Hauptverkehrsachsen in der Innenstadt zu einer Explosion von Staustunden für den motorisierten Individualverkehr kommt. In der Debatte über den Gegenvorschlag wurde diesem Argument der erhöhten Sicherheit durch die Schaffung von Velowegen, die den Radverkehr vom motorisierten Verkehr trennen, ein prominenter Platz eingeräumt.

Die Aufrechterhaltung einer Hierarchie des Strassennetzes ist und bleibt, insbesondere in städtischen Gebieten, fundamental. Heute lässt sich klar beobachten, dass bestimmte Verkehrsmanagementmassnahmen betreffend Strassen, die für den Transitverkehr zwischen der Peripherie und dem Zentrum gedacht sind, dazu beitragen, Verkehrsprobleme an den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsnetzen zu verschlimmern.

Abschliessend sollen Velowegenetze in nicht städtischen Gebieten weiterhin auch für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr benutzt werden können. Dort sollen auch möglichst bestehende Flurstrassen als Velowege dienen.

Detaillierte Bemerkungen

Art. 5: Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

1 Die Kantone sorgen dafür, dass:

a. bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festgehalten werden;

b. die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

~~*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 an ihre Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1.*~~

Die den Kantonen auferlegte Verpflichtung zur Erstellung von Plänen, die für die Behörden «verbindlich» sind, entspricht nicht dem Art. 88 Abs. 2 der Verfassung, wobei explizit nur eine Unterstützung und Koordination von «Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese» vonseiten des Bundes festgehalten ist. Er hat dabei «die Zuständigkeiten der Kantone» zu wahren.

strasseschweiz empfiehlt, den ersten Satz des Abs. 2 zu streichen.

Art. 10: Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone können für ~~die Planung~~, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

2 Sie können den privaten Fachorganisationen Aufgaben übertragen.

Dieser Artikel, der in direktem Zusammenhang mit Art. 15 steht, sollte die Zusammenarbeit auf Aufgaben beschränken, die die legitimen Interessen anderer Verkehrsteilnehmer nicht unmittelbar beeinträchtigen. Die strategische Phase der Netzwerkplanung muss strikt in der Zuständigkeit der Behörden bleiben.

strasseschweiz empfiehlt, den Begriff «Planung» zu streichen.

Art. 15: Unterstützung der privaten Fachorganisationen

1 Der Bund kann privaten Fachorganisationen für ihre Tätigkeiten nach Artikel 10 sowie für ihre Tätigkeiten in den Bereichen Beratung, ~~Bereitstellung von Grundlagen~~ und Information Finanzhilfen ausrichten. Er schliesst dazu öffentlich-rechtliche Verträge mit ihnen ab.

2 Beitragsberechtigt sind Fachorganisationen nach Absatz 1, die:

a. im Bereich des Veloverkehrs gesamtschweizerisch tätig sind; und

b. gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs verfolgen; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen.

Wie bei Art. 10 sind wir der Meinung, dass es allein Sache der Behörden ist, die Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung der Velowegnetze vorzubereiten. Angesichts des sehr engen Zusammenhangs zwischen Velo-, öffentlichen und motorisierten Verkehrs, insbesondere in Siedlungsgebieten und bei Alltagsfahrten, halten wir eine allzu starke Auslagerung verschiedener Kompetenzen der Behörden an private Fachorganisationen – insbesondere in der strategischen Phase der Netzwerkplanung -, wie etwa im Rahmen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, für ausgeschlossen.

strasseschweiz empfiehlt, die «Bereitstellung von Grundlagen» zu streichen.

Art. 17: Beschwerdelegitimation

1 Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden im Bereich der Velowege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Velowege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt:

a. die Gemeinden, wenn ihr Gebiet betroffen ist;

~~b. die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideelle Anliegen des Veloverkehrs verfolgen~~

Velostreifen sind nicht mit Wanderwegen vergleichbar, weil letztere sich in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes befinden. Dort gibt es keinen Zielkonflikt zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Angesichts der bereits grossen Zahl potenzieller Beschwerdeberechtigter und der divergierenden Interessen verschiedener Nutzer für eine oft geteilte Strasseninfrastruktur ist es für Velowegnetze nicht überall angebracht, wie im Fuss- und Wanderweggesetz die Beschwerdelegitimation auf «private Fachorganisationen», die nur die Interessen der Velofahrenden vertreten, auszudehnen.

strasseschweiz empfiehlt, Art. 17 Abs. 1 lit. b zu streichen.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz empfiehlt:

- die Verbindlichkeit der Pläne für die Behörden aufzuheben;
- die Übertragung der Planung an private Fachorganisation auszuschliessen;
- die Ausrichtung von Finanzhilfen an private Fachorganisationen betreffend die zuvor erwähnte Tätigkeit der Planung, wie auch im Bereich der Bereitstellung von Grundlagen ebenfalls auszuschliessen;
- die Beschwerdelegitimation auf private Fachorganisationen nicht auszuweiten.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Anhang

Bitte finden Sie beiliegend unsere Antworten zuhanden Ihres Fragebogens.

Anhang

Fragebogen

Zum Bundesgesetz über Velowege

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Nein, die Verbindlichkeit für die Behörden innerhalb der Planungspflicht ist nicht im Einklang mit Art. 88 Abs. 2 der Bundesverfassung. Dieser präzisiert betreffend die Velowege: «Er [Der Bund] kann Massnahmen der Kantone und Dritter [...] unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.»

Der vom Parlament erarbeitete direkte Gegenvorschlag unterschied sich von der Initiative insofern, als er nicht direkt neue Pflichten für die Kantone und Gemeinden schaffen sollte. Auf Seite 4 seiner Erklärungen zur Abstimmung hat der Bundesrat erklärt, dass der Bund dabei die Zuständigkeit der Kantone wahrt: «Er wird nur unterstützend (subsidiär) zu den Kantonen und Gemeinden tätig.»

Die in diesem Artikel vorgeschlagene Verpflichtung zur Planung würde daher gegen diese Erklärung des Bundesrates im Rahmen der Volksabstimmung betreffend des Bundesbeschlusses über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege vom 23. September 2018 verstossen, die massgeblich zur breiten Unterstützung des Textes in den Kreisen des Strassenverkehrs beigetragen hat, was zu seiner Annahme führte.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja.

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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung direkt im Zusammenhang mit Art. 88 Abs. 2 der Bundesverfassung. Somit wird es ermöglicht, eine breite Öffentlichkeit über das Veloweggesetz zu informieren. Diese Informationen sollten wiederum die Planung, Umsetzung und Nutzung dieser Netzwerke anregen. Zu diesem Zweck sollte eine einheitliche Nomenklatur für die verschiedenen Arten von Fahrspuren entwickelt werden.

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, die Trennung der Verkehrsteilnehmer ist ein Bestandteil für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Jedoch muss die Finanzierung gemäss dem Verursacherprinzip auch für Velofahrende konsequent durchgesetzt werden.

Office fédéral des routes (OFROU)
Division Réseaux routiers
3003 Berne

Par @courriel à: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Berne, 24 août 2020
Tel. +41 31 359 23 43, kilian.constantin@utp.ch

Ouverture de la procédure de consultation relative à la loi fédérale sur les voies cyclables.

Madame, Monsieur

Dans votre courrier du 13 mai 2020, vous nous avez invité à nous prononcer sur le projet de loi fédérale sur les voies cyclables. Nous saisissons volontiers cette opportunité après avoir examiné la thématique au sein de la section « Transports Publics ».

Après analyse du rapport et du projet, du point de vue de la branche des transports publics, nous souhaitons vous communiquer les retours suivants.

Nous saluons notamment les points suivants :

- La volonté d'établir un réseau de pistes cyclables sûrs et dans la mesure du possible séparées du trafic motorisé (dont les transports publics) et du trafic piétonnier. La création d'un réseau parallèle renforcera l'attractivité desdites pistes cyclables, diminuera la concurrence entre les transports publics et les cyclistes sur les voies communes et augmentera l'attrait de la pratique du vélo.
Nous ne tolérerons dans aucun cas une diminution du nombre de voies réservées aux bus (pour raison de places, par exemple) pour la création de pistes cyclables. La création de voies pour les bus doit rester une priorité.
- L'harmonisation des planifications entre les différentes autorités, que cela soit à l'échelle communale ou cantonale. Les pistes cyclables doivent être prévues dès le départ dans la planification de l'offre, de l'éducation et des loisirs.
- La volonté de la Confédération d'assurer un rôle de pionnier dans la construction de ses propres bâtiments et installations. Ces réalisations peuvent servir d'inspiration et de modèles aux cantons et aux municipalités en termes de bonnes pratiques.

En raison de la spécificité de ce projet de loi et l'absence de lien direct avec la branche routière des transports publics, nous nous abstenons de répondre en détail au questionnaire mais approuvons l'ensemble des questions.

Nous vous remercions par avance pour la prise en considération de nos remarques. Nous restons à votre entière disposition pour toutes informations complémentaires.

Avec nos meilleures salutations



Ueli Stückelberger
Directeur



Bernhard Adamek
Vice-directeur

Elektronisch an
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 27. Juli 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zum Bundesgesetz über Velowege (VWG) Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch. Wir begrüssen das neue Bundesgesetz. Der VCS hat sich an vorderster Front für den Bundesbeschluss Velo eingesetzt, welcher am 23. September 2018 vom Stimmvolk deutlich angenommen wurde.

Das neue Bundesgesetz bringt in vielerlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mithilfe des Gesetzes können auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs besser eingegangen werden. Wir sehen allerdings auch kritische Punkte.

Wir begrüssen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.
- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - Verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% ist notwendig für die Realisierung wegweisender Veloinfrastrukturprojekten in den Städten. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
- **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu müsste eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 Typen von Velowegen nötig. Diese sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.

- **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Der VCS unterstützt diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, der VCS 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „[Kommunale Velonetzung](#)“.

3. **Ersatzpflicht** (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützt der VCS das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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 Abs. 2 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.

2) 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.

Der VCS beantragt, die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufzuführen.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden.

Ist eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

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, der VCS 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.

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, der VCS unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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

Weitergehende Bemerkungen

- Der VCS begrüsst, dass Betroffene und interessierte Organisationen an der Planung von Velowegnetzen beteiligt werden sollen. Im erläuternden Bericht wird in diesem Zusammenhang jedoch nur Pro Velo namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Jedoch ist auch der VCS, basierend auf dem Zweckartikel seiner Statuten, seit langer Zeit in dieser Thematik aktiv und befasst sich vertieft mit Aspekten der Verkehrssicherheit. Zudem ist der VCS eine beschwerdeberechtigte Organisation. Daher sollte der Einbezug des VCS im erläuternden Bericht ebenfalls ergänzt werden.
- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüssen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Der VCS fordert, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.

- **In Art. 10** ist der Bezug privater Fachorganisationen als „Kann“-Formulierung vorgesehen. Der VCS beantragt, dies in eine Pflicht zu ändern.

Antrag:

Art. 10 Bezug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13** Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter: Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.
- **Art. 18:** Frist für die Erstellung der Pläne: Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint dem VCS eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 *nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.*

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig. Diese Erhöhung wird der dauerhaft grösseren Bedeutung des Velos als Verkehrsträger gerecht.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel

zwischen ~~9-12 Prozent~~ *12-15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Der VCS regt deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung (VRV), die Signalisationsverordnung (SSV) und das Strassenverkehrsgesetz (SVG)** möglichst bald einer Revision unterzogen werden, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Ruedi Blumer

Präsident



WaldSchweiz
Forêt Suisse
BoscoSvizzero

Rosenweg 14 | Postfach | 4502 Solothurn

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Per e-mail:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Solothurn, 26. August 2020 / jb

Vernehmlassung Bundesgesetz über Velowege

Stellungnahme WaldSchweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

WaldSchweiz vertritt die Interessen der rund 250'000 Waldeigentümer in der Schweiz – es sind dies: Privatwaldeigentümer, Korporationen, Bürgergemeinden, Einwohnergemeinden und viele mehr. WaldSchweiz als Vertreterin der Grundeigentümer von rund einem Drittel der Schweizer Landesfläche – nämlich des Waldes – findet es äusserst befremdlich, nicht offiziell zur Vernehmlassung des neuen Bundesgesetzes über Velowege eingeladen worden zu sein. Immerhin darf davon ausgegangen werden, dass ein Teil der zukünftig ausgewiesenen Velowege durch den Wald bzw. über Waldstrassen führen werden und somit dessen Grundeigentümer direkt betroffen sein werden – denn in den meisten Fällen sind die Waldeigentümer auch die Eigentümer der auf ihrem Grundstück befindlichen Werke wie Wege und Strassen.

Obwohl es sich um eine Rahmengesetzgebung handelt, die es letztlich den Kantonen überlässt, die konkreten Regelungen festzulegen, ist es aus Sicht von WaldSchweiz verpasst worden, gewisse zeitgemässe Ausführungen zu formulieren bzw. zu konkretisieren. Stattdessen orientiert man sich sehr streng am Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) vom 4. Oktober 1985, das in gewissen Punkten schlicht nicht mehr den geänderten Rahmenbedingungen entspricht und nicht an aktuelle Entwicklungen angepasst wurde.

Gerade die jüngere Vergangenheit hat klar gezeigt, dass der Wald und auch dessen Eigentümer / Bewirtschafter bei der Bewältigung der immer stärker werdenden Freizeitnutzung des Waldes (z.B. stark zunehmende illegal erstellte Bike Trails) an die Kapazitätsgrenzen kommen. Es darf nicht sein, dass mit diesem neuen Gesetz und anschliessend mit der darauf basierenden weiteren Rechtsetzung (eidg. Verordnung, kantonale Gesetze und Verordnungen etc.) eine Ausweitung des freien Betretungsrechts des Waldes gemäss Art. 699 des Zivilgesetzbuches erfolgt und somit eine noch grössere Belastung des Waldes resultiert.

Die Interessen der Waldeigentümer, -bewirtschafter und auch andere öffentlichen Interessen am Wald (z.B. Biodiversität, Schonung der Wildtiere, Lebensraum etc.) sind ebenfalls zu



berücksichtigen. Aus Sicht der Waldeigentümer werden diese Interessen im vorliegenden Gesetzesentwurf zu wenig und zum Teil sogar überhaupt nicht beachtet.

Zwar werden gemäss erläuterndem Bericht die Grundeigentümer zu den «Betroffenen» gezählt und sind daher bei der Planung gemäss Artikel 5 Absatz 3 zwingend einzubeziehen. Aber in Artikel 11 bleiben die Interessen der Grundeigentümerschaft beispielsweise unberücksichtigt, und dies obwohl andere, gemäss erläuterndem Bericht bei der Planung nach Artikel 5 Absatz 3 ebenfalls bereits involvierte Stellen, explizit nochmals aufgeführt werden (z.B. kantonale Amtsstellen).

Auch fehlen konkrete Regeln oder Hinweise zur Beschwerdelegitimation von betroffenen Grund- und Waldeigentümern, wie auch deren Interessenverbände (kantonale und nationale Verbände). WaldSchweiz stört sich daran, dass Verbandsbeschwerderecht auf jene Organisationen beschränkt werden soll, welche die Anliegen des Veloverkehrs statutarisch festgelegt haben. Damit werden die Interessen der Waldeigentümer missachtet.

WaldSchweiz fordert, dass die Interessen der Wald-/Grundeigentümer berücksichtigt werden. Der Einbezug in die Planung ist bereits in der nationalen Rahmengesetzgebung zu verankern. Zudem ist ernsthaft zu prüfen, WaldSchweiz das Verbandsbeschwerderecht zu gewähren.

Weiter wird ausgeblendet, dass mit dem neuen Bundesgesetz neue Lasten auf die Waldeigentümer zukommen, die nicht kompensiert werden. Gemäss Artikel 8 sind u.a. der Unterhalt und die Sicherstellung der freien Befahrbarkeit der Velowege Aufgaben, die den Waldeigentümern als Werkeigentümer dieser Infrastrukturanlagen aufgebürdet werden können. Der Bund überlässt es dabei den Kantonen, wie sie dies konkret regeln wollen bzw. wer letztlich die Aufwände und Kosten zu übernehmen hat. Dabei wird einzig auf den 2017 vom ASTRA und von der Vereinigung Schweizer Wanderwege herausgegebenen Leitfaden «Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen» hingewiesen. In jenem Dokument steht auf den Seiten 57f. wörtlich Folgendes:

Wanderwege im Wald

[...] Grössere Gefahrenherde, die im Rahmen der gewöhnlichen periodischen Wegkontrolle ohne Weiteres erkannt werden können, wie faule oder bedrohlich schief stehende Bäume, sind zu beseitigen. Darüber hinaus kann nach einem Sturm insbesondere bei gut frequentierten Wegen ein Kontrollgang durch den Wegverantwortlichen angezeigt sein.

Vom kantonalen Recht hängt es ab, ob und in welchem Umfang die Gefahrenbeseitigung durch das Gemeinwesen erfolgt oder aber Sache des Waldeigentümers ist. Bei Zuständigkeit des Waldeigentümers hat der öffentliche Verantwortungsträger diesen nötigenfalls abzumachen und kann, wenn er untätig bleibt und den betreffenden Gefahrenherd nicht beseitigt, eine Ersatzvornahme treffen.

Werden im Wald Holzschläge durchgeführt, müssen Wanderwege, die im Gefahrenbereich liegen, bis zur Beendigung der Arbeiten abgesperrt werden. An den Ausgangspunkten des betreffenden Wegabschnitts sollte dabei ein Hinweis auf die Sperrung und allfällige Umgehungsmöglichkeiten erfolgen, um zu verhindern, dass die Wandern den Weg vergebens in Angriff nehmen oder allenfalls noch in Versuchung geraten, den gesperrten Abschnitt ungeachtet der Holzschlaggefahr zu passieren. Bei längeren Sperrzeiten ist die Umleitung nach Möglichkeit zu signalisieren.

Dieser in der Reihe «Vollzugshilfen Langsamverkehr» veröffentlichte Leitfaden enthält gemäss einer ausdrücklichen Feststellung des ASTRA nur Grundlagen und Empfehlungen zuhanden der Vollzugsbehörden. An diesem rechtlichen Stellenwert ist festzuhalten. Indem nun aber im Zusammenhang mit dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz über Velowege für die kantonale Vollzugserlasse auf diesen Leitfaden verwiesen wird, kommt diesem Leitfaden plötzlich ein grösserer Stellenwert zu. Dies ist offenkundig nicht korrekt.



Es ist klarerweise zu erwarten, dass mit dem Bundesgesetz über Velowege erhebliche Mehraufwände für Waldeigentümer und deren Bewirtschafter entstehen würden. Es ist daher bereits auf Bundesebene klar zu regeln, dass die zuständigen Behörden nicht nur für die Anlagen und deren Erhaltung sorgen, sondern auch die dabei entstehenden Kosten zu übernehmen haben.

Weiter ist bei offiziell ausgeschiedenen Velowegen generell das zuständige Gemeinwesen als Werkeigentümer zu bezeichnen und zwar nicht nur in Ausnahmefällen, sondern explizit auf allen entsprechend gekennzeichneten Wegen – insbesondere auch auf forstlichem Boden. Dafür sind die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen (begründete Sachherrschaft, die das zuständige Gemeinwesen als Werkeigentümer gemäss Art. 58 OR definiert).

WaldSchweiz fordert daher vehement, dass der Unterhalt und die werkseitige Haftung durch den Ersteller sicherzustellen ist und nicht dem Waldeigentümer (vor allem auch dem privaten) zusätzliche Lasten und Haftungen auferlegt werden. Der Radwegunterhalt im Wald ist klar und explizit zu regeln und der Waldeigentümer ist von der Unterhaltspflicht entlang der Radwege explizit zu befreien. Es ist zudem explizit klarzustellen, dass der Waldeigentümer auch haftungsrechtlich nicht belangt werden kann, wenn Bäume Schäden an Velowegen oder bei Nutzerinnen und Nutzern verursachen.

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen lehnt WaldSchweiz die Vorlage über das Veloweggesetz ab und fordert den Bund auf, den Entwurf zu überarbeiten und dabei klarere Vorgaben und Rahmenbedingung zu schaffen, mit denen die Interessen der Waldeigentümer effektiv berücksichtigt werden.

Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

WaldSchweiz

Dr. Thomas Troger-Bumann
Direktor

Jacqueline Bütikofer
Wissenschaftliche Mitarbeiterin



Geschäftsstelle
Schanzenstrasse 6
4410 Liestal

Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern
E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Liestal, 8, September 2020

BUNDESGESETZ ÜBER VELOWEGE UND BUNDESGESETZ ÜBER FUSS- UND WANDERWEGE

STELLUNGNAHME DER WANDERWEGE BEIDER BASEL

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir haben die Unterlagen aufmerksam studiert und äussern uns im Folgenden gerne dazu. Wir stützen uns dabei auch auf die Stellungnahmen der Schweizer Wanderwege sowie diejenige des Kantons BL.

1 ÜBERGEORDNETE KOMMENTARE UND ANTRÄGE

- Im Juni 2020 wurde der Bericht Sport Schweiz 2020 publiziert. Wandern ist weiterhin die bei beiden Geschlechtern und in allen Altersgruppen am meisten ausgeübte Sportart. Seit 2014 hat das Wandern um weitere 12 Prozentpunkte zugelegt. Die signalisierten Wanderwege sind nach der freien Natur die am häufigsten genutzte «Sport-Infrastruktur». Dies zeigt unter anderem, dass die Aufgaben, die aufgrund des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) ausgeführt werden, weiterhin von hoher Bedeutung sind für die Gesundheit und Freizeit der schweizerischen Bevölkerung und damit die Attraktivität und Qualität der Fuss- und Wanderwege von hoher Bedeutung sind.
- Die Wanderwege beider Basel (WbB) begrüssen das Bundesgesetz über Velowege (VWG). Es bedeutet eine Stärkung des Langsamverkehrs als Ganzes.
- Die WbB befürworten, dass zwei separate Gesetze erstellt wurden und damit das FWG nicht an Klarheit verliert und als lang bewährtes Gesetz weiterhin umgesetzt werden kann. Damit wird auch den unterschiedlichen Bedürfnissen des Veloverkehrs und der Fuss- und Wanderwege Rechnung getragen.
- Bereits heute verlaufen viele Velowege für die Freizeit auf den Wanderwegen und es kommt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungen. Mit dem VWG werden klarere Zuständigkeiten und eine klarere rechtliche Ausgangslage geschaffen. Dies kann die Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen erleichtern.

Es ist aber auch davon auszugehen, dass es in der Praxis weiterhin zu Konflikten und allenfalls zu neuen Konflikten zwischen dem Velowegnetz und dem Fuss- und Wanderwegnetz kommen wird. Potenzial dafür sehen wir insbesondere aufgrund der Planungsgrundsätze in Art. 6 VWG (beispielsweise sind homogene Wanderwege unattraktiv) und der Ersatzpflicht in Art. 9 VWG (beispielsweise, wenn auf demselben Wegabschnitt ein Wander- und ein Radweg verlaufen und die Frage des geeigneten Belags auftritt).

- Das VWG ist stark auf den Veloverkehr im Alltag ausgerichtet, insbesondere die Planungsgrundsätze in Art. 6. Des Weiteren wird insbesondere im Bereich Freizeit das Thema E-Mountainbike nur am Rande angeschnitten. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt und damit der teilweise Einfluss auf das Wanderwegnetz sind nicht abschätzbar.

Aufgrund oben genannter Punkte machen die WbB folgende übergeordnete Anträge:

Antrag 1:

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes dürfen durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2:

Bei der Planung der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind die Anliegen der Fuss- und Wanderwege über die zuständigen Behörden und Fachorganisationen im Kanton und in den Gemeinden einzubeziehen und die bestehenden Vollzugshilfen für die Fuss- und Wanderwege sind als zentrale Grundlagen zu verwenden.

Antrag 3:

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können, sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Für das Finden praxistauglicher Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen.

Dieser Aspekt ist an geeigneter Stelle in den erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

Es folgen in einem **ersten Teil** die Anträge zu den Artikeln des VWG, inkl. Beantwortung der Fragen des ASTRA. In einem **zweiten Teil** folgen die Anträge zu den Artikeln des FWG. In einem **dritten Teil** wird eine Anpassung des RPG vorgeschlagen. **Abschliessend** stellen wir noch Anträge aufgrund der Ausführungen im erläuternden Bericht zum VWG.

2 VELOWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 5 PLANUNGSPFLICHT UND ZUGÄNGLICHKEIT DER PLÄNE

Frage 1 des ASTRA: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Die WbB begrüßen, dass es auch für Velowegnetze eine Planungspflicht geben soll und die Pläne behördenverbindlich sein sollen.

ART. 6 PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Frage 2 des ASTRA: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Die WbB erachten es als richtig und wichtig, dass es für die Planung von Velowegnetzen Qualitätsziele gibt. Zu den einzelnen Planungsgrundsätzen haben die WbB jedoch Anträge. Ebenfalls sind im Zusammenhang mit Art. 6 die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Bst. b und d

Die WbB begrüßen die in den Artikeln 3 und 4 gemachte Unterscheidung zwischen Veloalltags- und -freizeitnetzen, da die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich sind. Den unterschiedlichen Bedürfnissen wird jedoch in diesen beiden Planungsgrundsätzen zu wenig Rechnung getragen - sie sind stark auf die Velowegnetze Alltag ausgerichtet.

Für Wege, die von Mountainbikenden genutzt werden, dazu gehören teilweise auch Wanderwege, ist weder eine direkte Streckenführung noch ein homogener Ausbaustandard wünschenswert. Eine abwechslungsreiche Linienführung ist von zentraler Bedeutung (siehe auch «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz»). Im boomenden Bereich (E-)Mountainbike spielt im Zusammenhang mit Sicherheitsaspekten zudem die Eigenverantwortung und Rücksichtnahme eine grosse Rolle.

Antrag 4:

Es ist zu prüfen, ob diese beiden Planungsgrundsätze für die Velowegnetze Freizeit differenziert werden sollten oder es ist zumindest im erläuternden Bericht auf die unterschiedlichen Ansprüche der beiden Netze bzw. der Nutzenden hinzuweisen.

Bst. c

Bst. c soll explizit auch für die Wanderwege gelten. Auch dort kann für die Sicherheit der Velofahrenden und Wandernden in verschiedenen Fällen eine Trennung sinnvoll sein. Grundsätzlich gelten:

→«**Entflechtung wo immer möglich, Koexistenz wo es nicht anders geht.**»

Die WbB unterstützen eine gemeinsame Nutzung der Weginfrastruktur dort, wo eine Entflechtung (Trennung der Weginfrastrukturen) nicht möglich ist. Dabei plädieren sie auf gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt.

Antrag 5:

Bst. c. ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen/unterstrichen):

c. [...], getrennt vom motorisierten Verkehr, **und** vom Fussverkehr und vom Wanderwegnetz geführt wird.

ART. 7 KOORDINATION

Wie bereits in den allgemeinen Kommentaren erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die für die Velowege zuständigen Behörden sollen deshalb ihre Planung insbesondere auch mit den Aufgaben für die Fuss- und Wanderwege koordinieren.

Antrag 6:

Art. 7 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden, insbesondere mit jenen für die Fuss- und Wanderwege.

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 8 ANLAGE UND ERHALTUNG

Abs. 1 Bst. a

Wege für Velowegnetze der Freizeit verlaufen mehrheitlich ausserhalb von Siedlungen über Strassen und Wege, für welche für die Befahrung eine entsprechende Widmung benötigt wird (z.B. Wald, Privatgrundstücke, Schutzgebiete u.a.). Deshalb ist eine Signalisation der Velowegnetze für die Freizeit (insbesondere Mountainbike) ausserhalb von Siedlungen notwendig, um die korrekte Führung der Nutzenden sicherzustellen. Dieser Grundsatz entspricht den aktuellen Vorgaben für die Wanderwege. Eine einheitliche Behandlung beider Mobilitätsformen ist zweckmässig. Durch das Sichtbarmachen beider Wegnetze wird überdies ein Beitrag zur Sicherheit von Velofahrenden/Mountainbikenden und Wandernden sowie von anderen Wegbenutzenden (z.B. Forst-, Landwirtschaft) geleistet.

Im Unterschied zum Veloverkehr Freizeit verläuft der Veloverkehr im Alltag mehrheitlich auf Strassen im Siedlungsgebiet, die dem Verkehr bereits offen sind. Signalisationen sollen übersichtlich und leicht verständlich sein. Es sollten deshalb nur ausgewählte Verbindungen signalisiert werden, Hinweise dazu gibt das Manual der Velokonferenz Schweiz und SchweizMobil «Velowegweisung, ja oder nein?» (2017).

Antrag 7:

Es ist zu prüfen, ob eine Differenzierung für die beiden Velowegnetze angebracht ist. Ansonsten sind im erläuternden Bericht folgende Ergänzungen zu machen:

- Velowegnetze für die Freizeit, welche ausserhalb von Siedlungen verlaufen, sind durchgehend zu signalisieren.
- Für die Auswahl der zu signalisierenden Velowegnetze im Alltag sind vorzuziehende Kriterien zu berücksichtigen.

Abs. 1 Bst. b

Wir sind damit einverstanden, dass Velowegnetze sicher sein müssen. Der Massstab für die «Sicherheit» der Velowegnetze sollte jedoch im gesamten Gesetz gleich sein, damit dieses widerspruchsfrei umgesetzt werden kann.

In der jetzigen Fassung wird im erläuternden Bericht zu diesem Artikel von «möglichst gefahrlos» und in Art. 6 Bst. c von «möglichst sicher» gesprochen. Aus haftungsrechtlicher Sicht und in Abstimmung mit dem FWG ist «möglichst sicher» oder «möglichst gefahrlos» zu wählen. Spricht man von «sicher» ist dies insbesondere für Mountainbike-Routen kritisch. Die Eigenverantwortung spielt auf diesen Wegen eine wichtige Rolle. Von den Wegverantwortlichen kann keine absolute Sicherheit verlangt werden. Sie können tun, was möglich und zumutbar ist. Die Nutzenden ihrerseits müssen sich sorgfältig vorbereiten, und den Anforderungen des Weges gewachsen sein. Zudem können unvorhersehbare Naturereignisse auftreten. Weitere Informationen diesbezüglich sind im Leitfaden Gefahrenprävention des ASTRA und der Schweizer Wanderwege zu finden.

Antrag 8:

Es ist zu prüfen, ob

- a) Art. 8 Abs. 1 Bst. b folgendermassen anzupassen ist (unterstrichen):
- b. diese Wege frei und möglichst gefahrlos mit dem Velo befahren werden können.

Oder es ist b) ein entsprechender Hinweis im erläuternden Bericht zu machen.

ART. 9 ERSATZ

Frage 3 ASTRA: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Dies WbB sind grundsätzlich einverstanden, dass die Ersatzpflicht auch für Velowege gilt. Betreffend mögliche Konflikte in der Praxis sind die Anträge 1 bis 3 zu berücksichtigen.

ART. 11 RÜCKSICHTNAHME AUF ANDERE ANLIEGEN

Wie bereits eingangs der Stellungnahme erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die Kantone sollen deshalb insbesondere auch auf die Anliegen der Fuss- und Wanderwege Rücksicht nehmen.

Antrag 9:

Art. 11 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Fuss- und Wanderwege, der Land- und Forstwirtschaft [...].

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 12 BERÜCKSICHTIGUNG VON VELOWEGEN BEI BUNDESAUFGABEN

Frage 4 des ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Eine Berücksichtigung sollte nicht nur bei der zukünftigen Planung stattfinden, sondern auch «rückwirkend». So werden Velonetze insbesondere durch Hochleistungsstrassen oder Bahninfrastrukturen zerschritten. Diese «Hindernisse» für den Veloverkehr können häufig nur mit Kunstbauten und damit mit grossem finanziellen Aufwand überwunden werden, weshalb die bestehenden Velonetze häufig mit grösseren Umwegen geplant / realisiert wurden, um bestehende Querungen der Hochleistungsstrassen bzw. Bahntrassees nutzen zu können. Es sollte im neuen Velogesetz vorgesehen werden, dass der Bund als Eigentümer der Hochleistungsstrassen und Bahntrasse verpflichtet ist, Kunstbauten wie Über- und Unterführungen für den Veloverkehr, wo sinnvoll und nötig, finanziert und unterhält, auch wenn diese nachhaltig; d.h. nach der Hochleistungsstrasse oder dem Bahntrassee erstellt werden. Er ist schliesslich auch Verursacher. Des Weiteren erwächst mit einer Festlegung der Velonetze im kantonalen Richtplan eine Pflicht, dass die Querung durch den Bund sicherzustellen ist.

Antrag10:

Es wird anerkannt, dass durch bestehende Bundesbauten wie z.B. Hochleistungsstrassen oder Bahntrasse, Velonetze stark beeinträchtigt sein können. Die Finanzierung von Kunstbauten zur Überwindung dieser Hindernisse erfolgt durch den Bund (Verursacherprinzip).

ART. 14 INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Frage 5 des ASTRA: 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?

Die WbB unterstützen diesen Artikel.

PRÄZISIERUNG VON ART. 6H NSG

Frage 6 ASTRA: 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?

Die WbB stimmen der Anpassung dieses Artikels zu.

3 FUSS- UND WANDERWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Die Anpassung des Zweckartikels an die Bundesverfassung (BV) und der Angleich ans VWG wird von den WbB begrüsst.

Im neuen Zweckartikel wird jedoch nicht mehr von «zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzen» gesprochen, sondern von Fuss- und Wanderwegen. Im Art. 88 BV ist von «Fuss- und Wanderwegnetzen» die Rede. Im Zweckartikel des VWG wird von «Velowegnetzen» gesprochen. Ein zusammenhängendes Netz ist für attraktive und sichere Fuss- und Wanderwege von zentraler Bedeutung. Damit können der effiziente und effektive Unterhalt und eine Durchgängigkeit und Sicherheit für die Nutzen gewährleistet werden.

Antrag 11:

Im gesamten neuen Zweckartikel des FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 4 PLANUNG

Die explizite Einforderung der Behördenverbindlichkeit der Pläne ist auch für die Fuss- und Wanderwegnetze von zentraler Bedeutung. Wenn die Aufgaben an die Gemeinden delegiert werden ist es auch im Fuss- und Wanderwegbereich zentral, dass die Umsetzung geprüft wird. Damit kann sichergestellt werden, dass die geplanten Wege auch wirklich realisiert werden.

Antrag 12:

Art. 4. Abs. 2 FWG ist analog zu Art. 5 Abs. 2 VWG zu formulieren. Ebenfalls ist der Titel des VWG-Artikels zu übernehmen.

ART. 8 MITWIRKUNG PRIVATER FACHORGANISATIONEN

Gemäss VWG können private Fachorganisationen auch zur Information beigezogen werden. In Anlehnung an Art. 88 sollte dies auch für die Fachorganisationen im Bereich Fuss- und Wanderwege möglich sein.

Antrag 13:

Art. 8 Abs. 1 FWG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...], die Anlage und die Erhaltung der Fuss- und Wanderwegnetze sowie zur Information über diese private Organisationen bei, [...]

ART. 11 BERATUNG DER KANTONE

Kann der Bund im Zusammenhang mit Velowegen neben den Kantonen auch Gemeinden und Dritte bei der Planung, der Anlage, der Erhaltung sowie beim Ersatz von Velowegen durch fachliche Beratung sowie durch Bereitstellung von Grundlagen unterstützen, sollte dies auch für die Fuss- und Wanderwege möglich sein. Dies kann sonst zu Koordinationsschwierigkeiten führen, wenn bestimmte Aufgaben für die Umsetzung des FWG oder VWG nicht auf derselben Ebene angesiedelt sind.

Ebenfalls ermöglicht der «direktere» Zugang zu den Gemeinden teilweise eine effektivere und effizientere Umsetzung des FWG.

Antrag 14:

Es ist zu prüfen, ob Art. 13 VWG inkl. Titel analog ins FWG übernommen werden soll.

ART. 11A INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Die WbB begrüssen es, dass ein analoger Artikel zum VWG im FWG aufgenommen wird.

Entsprechend der Ausführungen zu Art. 1 FWG sollte aus Sicht WbB aber auch hier von Fuss- und Wanderwegnetzen die Rede sein.

Antrag 105:

Im gesamten Art. 11a FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 13 FACHSTELLEN

Kommentar ohne Antrag:

Es ist wichtig, dass die Umsetzung des VWG und des FWG im gleichen Amt betreut werden, damit die notwendige enge Abstimmung und Koordination stattfinden und Schnittstellen genutzt werden können.

ART. 14 BESCHWERDELEGITIMATION

Das Bundesgesetz rahmt die Durchsetzung der Fuss- und Wanderwege und muss Beschwerdelegitimation für kommunale, kantonale und nationale Verfahren einräumen. Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung der Umsetzung des FWG für den genau gleichen Sachverhalt in einem Kanton, weil einmal nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde zuständig ist und ein anderes Mal in einem anderen Kanton eine kommunale Behörde zuständig ist, einmal Beschwerderecht besteht und in einem anderen Kanton nicht. In diesem Sinne ist der neu formulierte Art. 14 Abs. 1 im FWG zu erweitern und die Formulierung möglichst offen zu halten.

Antrag 16:

Artikel 14 ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen): ~~Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden~~ im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: [...]

4 RAUMPLANUNGSGESETZ (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren beantragen wir jedoch eine Ergänzung von Artikel 10. Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach Umweltschutz- und nach Natur- und Heimatschutzgesetz beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.

Antrag 17:

Art. 10 Abs. 2 RPG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...] über den Natur- und Heimatschutz, sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.

5 WEITERE ANTRÄGE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ERLÄUTERNDEN BERICHT

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll das VWG nach Verabschiedung analog zur Umsetzung des FWG im Rahmen einer Velowegverordnung sowie weiterführender Richtlinien konkretisiert werden. Des Weiteren sind im Sinn der Vollzugsunterstützung von Kantonen und Gemeinden praxisnahe Vollzugshilfen zu Planung, Bau und Betrieb sowie zur Signalisation von Velowegnetzen vorgesehen.

Die Schweizer Wanderwege und deren Fachorganisationen haben ein grosses Interesse daran, die Arbeiten mit ihrem vorhandenen Wissen zu unterstützen und zu gewährleisten, dass die Grundlagen auf das Wanderwegwesen abgestimmt sind.

Antrag 18:

Die Schweizer Wanderwege und deren Fachorganisationen sind bei der Erarbeitung der Verordnung sowie der weiteren Grundlagen zur Vollzugsunterstützung in geeigneter Weise in die Arbeiten einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll die Kohärenz des FWG und des VWG mit den Regeln des übrigen Strassenverkehrsrechts überprüft und bei Bedarf verbessert. Die Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden und die Fahrzeuge (Velos, E-Bikes, Fahrzeugähnliche Geräte) sollen durchleuchtet und bei Bedarf angepasst werden.

Diese allfälligen Anpassungen können in der Praxis erhebliche Auswirkungen auf das Wanderwegnetz haben und sind zurzeit nicht abschätzbar.

Antrag 119:

Bei der Überprüfung und der Anpassung der oben erwähnten Gesetze und Regeln sind die Schweizer Wanderwege und deren Fachorganisationen in geeigneter Weise einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG wird beim Bund für die Umsetzung des VWG vom gleichen personellen und finanziellen Aufwand wie für die Umsetzung des FWG ausgegangen. Sprich von 1,8 Mio. CHF und von 2,5 Vollzeitstellen. Die zusätzlichen finanziellen Mittel werden im Kredit «Langsamverkehr, Fuss- und Wanderwege» eingestellt.

Aus den Ausführungen wird nicht klar, wie die Ressourcen auf die Umsetzung der beiden Gesetze verteilt werden sollen.

Antrag 20:

Die personellen und finanziellen Mittel welche für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr beim ASTRA Langsamverkehr vorhanden sind, sind gleichmässig auf die Umsetzung des FWG und des VWG zu verteilen. Die Ressourcen für die Fuss- und Wanderwege sollen nicht auf Kosten des Veloverkehrs verkleinert werden. Nur so können die Attraktivität und Qualität des Fuss- und Wanderwegnetz erhalten und weiterentwickelt werden.

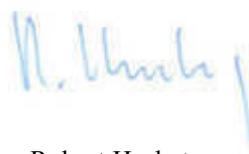
Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Wanderwege beider Basel



Othmar Cueni

PRÄSIDENT



Robert Horbaty

TECHNISCHER LEITER



WWF Schweiz
Elmar Grosse Ruse
Hohlstrasse 110
Postfach
8010 Zürich

Tel.: 044 297 23 57
Elmar.GrosseRuse@wwf.ch
wwf.ch
Spenden: PC 80-470-3

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Zürich, 08. September 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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.

Wir begrüssen insbesondere

- die Absicht, dass ein gesamtschweizerisches zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen wie z.B. Abstellplätze umfasst. Wir erachten dabei die Planungspflicht für die Kantone als sinnvolles Mittel.
- dass zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit unterschieden werden soll. Dies ist sehr wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- dass die Behörden ihre Velowegnetze aufeinander abstimmen und koordiniert planen müssen. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- 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.





- die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14. Diese Aufgabe bildet eine Grundlage, damit der Bund Velofachwissen bereitstellen und so (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Damit wird auch die Grundlage geschaffen für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Nötige Verbesserungen

Doch wir kritisieren, dass andere wichtige Massnahmen und Regelungen im vorliegenden Gesetzesentwurf keinen Eingang fanden. So wird eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Im Wesentlichen kritisieren wir folgende Punkte:

- **Es braucht einen nationalen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs.** Obschon ein solcher Masterplan nicht Teil des Veloweggesetzes ist, sollte er parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und behördenverbindlich sein. Ein Masterplan ist wichtig, um klare Visionen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht. Der Masterplan Velo sollte u.a. umfassen:
 - o Eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll.
 - o Eine Strategie, zur Förderung des Veloverkehrs.
 - o Verstärkte Unfallforschung zum Thema Veloinfrastruktur, sowie Schritte, um sicherheitsrelevante Forschungslücken und Anwendungslücken bei den VSS-Normen zu schliessen sowie Gesetze und Verordnungen anzupassen.
 - o Aus- und Weiterbildungskonzept «Fuss- und Veloverkehr» an den ETH und Fachhochschulen für künftige sowie heutige VerkehrsingenieurInnen auf Basis bewährter Weiterbildungs-Lehrgänge (z.B. Lehrgänge der Städte Amsterdam und Kopenhagen).
- **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. Eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF 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.
- **Es braucht Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind prädestiniert, um neue Ideen und Innovationen zu testen. Dazu muss eine bessere Grundlage und Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** 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 sind namentlich Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
- **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 konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht lediglich eine Frist für die Erstellung der Pläne vor. Dies ist zwar 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.

Freundliche Grüsse

Elmar Grosse Ruse
Projektleiter Klima- & Energiepolitik

Elgin Brunner
Leiterin Transformational Programmes



Fragebogen

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja, wir unterstützen diese Bestimmung als unbedingte Notwendigkeit. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Die Anforderungen sollten aber weiter gehen. So sollte der Bund auch Minimalanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten (oder –bahnen)¹, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Ja, wir unterstützen 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. Jedoch kritisieren wir, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Grundsätzlich unterstützen wir das Prinzip der Ersatzpflicht. Jedoch haben wir drei Kritikpunkte.

1) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen

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.

2) 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.

3) Der Ersatz von Mountainbike-Wegen soll nicht zu unnötigen Neubauten führen

Wir fordern wo immer möglich eine gemeinsame Nutzung von Weginfrastrukturen abseits von öffentlichen Strassen durch Wandernde und Mountainbikefahrende (Koexistenz). Auf diese Weise sollen Neubauten in der Natur wo immer möglich vermieden werden. Wird eine Mountainbikeroute nicht mehr befahrbar, so soll im Rahmen der Ersatzpflicht prioritär nach Lösungen auf bestehenden Wegen gesucht werden.

¹ Definition der Begriffe Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und –Nebenverbindungen gemässe dem Merkblatt des Kanton Zürich „Kommunale Velonetzung“.



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, wir unterstützen 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.

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, wir unterstützen diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen.

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

Weitergehende Bemerkungen

- 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 namentlich erwähnt. Zweifelsohne vertritt Pro Velo seit langer Zeit sachkundig die Interessen der Velofahrenden. Jedoch ist auch der VCS, basierend auf dem Zweckartikel seiner Statuten, seit langer Zeit in dieser Thematik aktiv und befasst sich vertieft mit Aspekten der Verkehrssicherheit. Zudem ist der VCS eine beschwerdeberechtigte Organisation. Daher sollte der Einbezug des VCS im erläuternden Bericht ebenfalls ergänzt werden.
- **Art. 6** legt fest, dass „Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen“. Allerdings fehlt eine Präzisierung, was das bedeutet. Wir begrüssen, dass festgehalten ist, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind. Verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur wurden aber nicht aufgenommen. Wir fordern, dass diese in der Verordnung oder der Vollzugshilfe präzisiert werden. Zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen. Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.
- **In Art. 10** ist der **Beizug privater Fachorganisationen** als „Kann“-Formulierung vorgesehen. Wir beantragen, dies in eine Pflicht zu ändern.

Antrag:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone können *müssen* für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze asowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- **Art. 13 Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter:** Die Formulierung entspricht zwar dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), ist unseres Erachtens jedoch zu schwach. Insbesondere die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Wir fordern eine entsprechende Anpassung (zumindest) des letzten Satzteils.



- **Art. 18: Frist für die Erstellung der Pläne:** Über die im Vorschlag enthaltene Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne hinaus ist eine ebenso verbindliche Frist für deren Umsetzung vorzusehen. Dies, um zu vermeiden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Der an vielen Orten schleppende Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes ist für uns hier ein Warnsignal. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren.

Antrag:

Art 18: Neuer Titel: Frist für die Umsetzung.

Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.

- Im **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)** sieht zurzeit vor, dass 9–12 Prozent der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen. Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist ein höherer Anteil notwendig.

Antrag:

Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr: Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9-12 Prozent *12–15 Prozent* der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer und angenehmer gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung** (VRV) möglichst bald einer Revision unterzogen wird, mit dem Ziel, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.



Bundesamt für Strassen
Abteilung für Strassennetze
3003 Bern
E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Stäfa, 9. September 2020

Zürcher Wanderwege
Seestrasse 31
8712 Stäfa

BUNDESGESETZ ÜBER VELOWEGE UND BUNDGESGESETZ ÜBER FUSS- UND WANDERWEGE STELLUNGNAHME DER FACHORGANISATION ZÜRCHER WANDERWEGE (ZW)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Als Fachorganisation mit Kompetenz im Bereich Wandern im Kanton Zürich schliessen wir uns im Wesentlichen der Stellungnahme unserer Dachorganisation Schweizer Wanderwege an. Gerne streichen wir einzelne Aspekte, die sich insbesondere in Agglomerationen stellen hervor.

1. ÜBERGEORDNETE KOMMENTARE UND ANTRÄGE

Die Aktivitäten Zufussgehen, Wandern und Velofahren haben im Kanton Zürich enorm zugenommen. Dabei handelt es sich nicht allein um Freizeitaktivitäten, sondern Zufussgehen und Velofahren sind wesentliche Faktoren des Langsamverkehrs geworden, insbesondere in den Agglomerationen und Städten. Es gilt diese Verkehrsarten im Alltag und im Bereich des Freizeitverkehrs zu würdigen. Deshalb begrünnen die Zürcher Wanderwege das Bundesgesetz über Velowege VWG – der Langsamverkehr wird damit insgesamt gestärkt.

Die Zürcher Wanderwege ZW befürworten die Erstellung zweier separater Gesetze. Das Fuss- und Wanderweggesetz FWG hat seine Bedeutung nicht verloren, es bewährt sich und trägt den Bedürfnissen der Fuss- und Wanderwege Rechnung. Wir stehen für eine hohe Qualität und Attraktivität der Fuss- und Wanderwege ein.

Deshalb ist es uns wichtig, dass für den Veloverkehr ein eigenes Gesetz erstellt wird. Damit kann den unterschiedlichen Bedürfnissen der Velofahrenden und der Wanderer begegnet werden.

Leider ist es unübersehbar, dass es bereits heute im Freizeitbereich zu Konflikten mit Velofahrenden auf Wanderwegen kommt. Wir erwarten, dass mit dem VWG klarere Zuständigkeiten und auch eine klare rechtliche Ausgangslage geschaffen wird.

Das VWG ist stark auf den Veloverkehr im Alltag ausgerichtet. Es braucht deshalb noch eine Ergänzung im Bereich Freizeit. Die zunehmenden Velofahrenden, immer öfters auch mit E-Bikes auf dem Wanderwegnetz stellen insbesondere an heiklen Stellen ein Konfliktpotential dar. Diesen Risiken ist bereits bei der Planung zu begegnen.

Aufgrund der obengenannten Punkte machen die ZW folgende Anträge:

Antrag 1:

Die Qualität (gemäss «Qualitätsziele Wanderwege Schweiz» und weiterer Grundlagen) und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das VWG und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze Alltag und Freizeit nicht beeinträchtigt werden.

Antrag 2:

Bei der Planung der Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind die Anliegen der Fuss- und Wanderwege über die zuständigen Behörden und **Fachorganisationen** im Kanton und in den Gemeinden einzubeziehen und die bestehenden Vollzugshilfen für die Fuss- und Wanderwege sind als zentrale Grundlagen zu verwenden.

Antrag 3:

Mögliche Konflikte (insbesondere auf Grund der Art. 6 und 9 VWG), die bei der Umsetzung des VWG und des FWG in der Praxis entstehen können sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum VWG anzugehen. Für das Finden praxistauglicher Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen.

Dieser Aspekt ist an geeigneter Stelle in den erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

Es folgen in einem **ersten Teil** die Anträge zu den Artikeln des VWG, inkl. Beantwortung der Fragen des ASTRA. In einem **zweiten Teil** folgen die Anträge zu den Artikeln des FWG. In einem **dritten Teil** wird eine Anpassung des RPG vorgeschlagen. **Abschliessend** stellen wir noch Anträge aufgrund der Ausführungen im erläuternden Bericht zum VWG.

2. VELOWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 7 KOORDINATION

Wie bereits in den allgemeinen Kommentaren erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die für die Velowege zuständigen Behörden sollen deshalb ihre Planung insbesondere auch mit den Aufgaben für die Fuss- und Wanderwege koordinieren.

Antrag 4:

Art. 7 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden, insbesondere mit jenen für die Fuss- und Wanderwege.

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

ART. 11 RÜCKSICHTNAHME AUF ANDERE ANLIEGEN

Wie bereits eingangs der Stellungnahme erwähnt, können in der Praxis Konflikte zwischen den Anliegen der Velowege und der Fuss- und Wanderwege entstehen. Insbesondere auch, weil diese teilweise parallel oder sogar auf dem gleichen Netz verlaufen. Die die Kantone sollen deshalb insbesondere auch auf die Anliegen der Fuss- und Wanderwege Rücksicht nehmen.

Antrag 5:

Art. 11 ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen):

[...] Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Fuss- und Wanderwege, der Land- und Forstwirtschaft [...].

Wird der Artikel nicht entsprechend angepasst, ist die Rücksichtnahme auf die Fuss- und Wanderwegnetze im erläuternden Bericht zum VWG aufzunehmen.

3. FUSS- UND WANDERWEGGESETZ: ANTRÄGE ZU DEN ARTIKELN

ART. 1 ZWECK

Die Anpassung des Zweckartikels an die Bundesverfassung (BV) und der Angleich ans VWG wird von den ZW begrüsst.

Im neuen Zweckartikel wird jedoch nicht mehr von «zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzen» gesprochen, sondern von Fuss- und Wanderwegen. Im Art. 88 BV ist von «Fuss- und Wanderwegnetzen» die Rede. Im Zweckartikel des VWG wird von «Velowegenetzen» gesprochen. Ein zusammenhängendes Netz ist für attraktive und sichere Fuss- und Wanderwege von zentraler Bedeutung. Damit können der effiziente und effektive Unterhalt und eine Durchgängigkeit und Sicherheit für die Nutzenden gewährleistet werden.

Antrag 6:

Im gesamten neuen Zweckartikel des FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 11A INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT

Die ZW begrüßen es, dass ein analoger Artikel zum VWG im FWG aufgenommen wird.

Entsprechend der Ausführungen zu Art. 1 FWG sollte aus Sicht der ZW aber auch hier von Fuss- und Wanderwegnetzen die Rede sein.

Antrag 7:

Im gesamten Art. 11a FWG ist «Fuss- und Wanderwege» durch «Fuss- und Wanderwegnetze» zu ersetzen.

ART. 13 FACHSTELLEN

Kommentar ohne Antrag:

Es ist wichtig, dass die Umsetzung des VWG und des FWG im gleichen Amt betreut werden, damit die notwendige enge Abstimmung und Koordination stattfinden und Schnittstellen genutzt werden können.

ART. 14 BESCHWERDELEGITIMATION

Das Bundesgesetz rahmt die Durchsetzung der Fuss- und Wanderwege und muss Beschwerdelegitimation für kommunale, kantonale und nationale Verfahren einräumen. Es kann nicht sein, dass aufgrund unterschiedlicher Ansiedelung der Umsetzung des FWG für den genau gleichen Sachverhalt in einem Kanton, weil einmal nach kantonalem Recht eine kantonale Behörde zuständig ist und ein anderes Mal in einem anderen Kanton eine kommunale Behörde zuständig ist, einmal Beschwerderecht besteht und in einem anderen Kanton nicht. In diesem Sinne ist der neu formulierte Art. 14 Abs. 1 im FWG zu erweitern und die Formulierung möglichst offen zu halten.

Antrag 8:

Artikel 14 ist folgendermassen anzupassen (durchgestrichen): Gegen Verfügungen ~~der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden~~ im Bereich der Fuss- und Wanderwege sowie gegen Nutzungspläne im Sinne von Artikel 14 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, soweit sie Fuss- und Wanderwege betreffen, sind auch zur Beschwerde berechtigt: [...]

3. RAUMPLANUNGS GESETZ (RPG)

Der Bundesrat schlägt keine Anpassungen im RPG vor. Mit Blick auf die Raumplanungsverfahren beantragen wir jedoch eine Ergänzung von Artikel 10. Der genannte Artikel verpflichtet die Kantone im Rahmen der Richtplanerstellung zur Koordination mit den nach Umweltschutz- und nach Natur- und Heimatschutzgesetz beschwerdeberechtigten Organisationen. Der Artikel ist zu erweitern auf die nach FWG und VWG beschwerdeberechtigten Organisationen.

Antrag 9:

Art. 10 Abs. 2 RPG ist folgendermassen zu ergänzen (unterstrichen): [...] über den Natur- und Heimatschutz, sowie die Fachorganisationen nach Artikel 14 des Fuss- und Wanderweggesetzes und nach Artikel 17 des Veloweggesetzes beim Erarbeiten der Richtpläne mitwirken.

4. WEITERE ANTRÄGE IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ERLÄUTERNDEN BERICHT

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll das VWG nach Verabschiedung analog zur Umsetzung des FWG im Rahmen einer Velowegverordnung sowie weiterführender Richtlinien konkretisiert werden. Des Weiteren sind im Sinn der Vollzugsunterstützung von Kantonen und Gemeinden praxisnahe Vollzugshilfen zu Planung, Bau und Betrieb sowie zur Signalisation von Velowegnetzen vorgesehen.

Die Schweizer Wanderwege und deren Fachorganisationen haben ein grosses Interesse daran, die Arbeiten mit ihrem vorhandenen Wissen zu unterstützen und zu gewährleisten, dass die Grundlagen auf das Wanderwegwesen abgestimmt sind.

Antrag 10:

Die Schweizer Wanderwege **und deren Fachorganisationen** sind bei der Erarbeitung der Verordnung sowie der weiteren Grundlagen zur Vollzugsunterstützung in geeigneter Weise in die Arbeiten einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG soll die Kohärenz des FWG und des VWG mit den Regeln des übrigen Strassenverkehrsrechts überprüft und bei Bedarf verbessert. Die Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden und die Fahrzeuge (Velos, E-Bikes, Fahrzeugähnliche Geräte) sollen durchleuchtet und bei Bedarf angepasst werden.

Diese allfälligen Anpassungen können in der Praxis erhebliche Auswirkungen auf das Wanderwegnetz haben und sind zurzeit nicht abschätzbar.

Antrag 4:

Bei der Überprüfung und der Anpassung der oben erwähnten Gesetze und Regeln sind die Schweizer Wanderwege **und deren Fachorganisationen** in geeigneter Weise einzubeziehen.

Gemäss erläuterndem Bericht zum VWG wird beim Bund für die Umsetzung des VWG vom gleiche personellen und finanziellen Aufwand wie für die Umsetzung des FWG ausgegangen. Sprich von 1,8 Mio. CHF und von 2,5 Vollzeitstellen. Die zusätzlichen finanziellen Mittel werden im Kredit «Langsamverkehr, Fuss- und Wanderwege» eingestellt.

Aus den Ausführungen wird nicht klar, wie die Ressourcen auf die Umsetzung der beiden Gesetze verteilt werden sollen.

Antrag 12:

Die personellen und finanziellen Mittel welche für den Fuss-, Wander- und Veloverkehr beim ASTRA Langsamverkehr vorhanden sind, sind gleichmässig auf die Umsetzung des FWG und des VWG zu verteilen. Die Ressourcen für die Fuss- und Wanderwege sollen nicht auf Kosten des Veloverkehrs verkleinert werden. Nur so können die Attraktivität und Qualität des Fuss- und Wanderwegnetz erhalten und weiterentwickelt werden.

Wir bedanken uns herzlich für die Umsetzung unserer Anträge und die Kenntnisnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Zürcher Wanderwege



Ruth Genner
Präsidentin



Flavian Kühne
Geschäftsleiter



Office fédéral du développement territorial
Par courriel : info@are.admin.ch

N/réf. HJ/cw
U:\JETP\04_urbanisme_permis_construction\02_urbanisme\mobilité_douce\reponse_consultation_loi_voies_cyclables.docx

Delémont, le 24 août 2020

Consultation sur la loi sur les voies cyclables Prise de position de la Ville de Delémont

Madame la Présidente de la Confédération,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous consulter au sujet de l'objet susmentionné. La Municipalité de Delémont répond dans le même sens que l'Union des villes suisses.

Nous voyons surtout une nécessité d'adapter les points suivants, qui impliquent une modification soit de la loi sur les voies cyclables, soit d'autres ordonnances :

Pour donner aux villes la possibilité de réaliser l'objectif que sont des voies cyclables continues, directes et sûres à l'intérieur des localités, même si une séparation du trafic cyclable et du trafic automobile n'est pas possible pour des raisons de manque d'espace, nous proposons de compléter l'art. 6 let. d. en lui ajoutant un passage qui demande dans ces cas des conditions-cadres qui mettent le trafic cycliste et le trafic individuel motorisé sur un pied d'égalité. Notre revendication sur l'art. 9 let. c va dans le même sens. En effet, dans sa forme actuelle, celui-ci est de nature à exclure a priori les cyclistes des rues très passagères. Mais justement à l'intérieur des localités, où l'espace est restreint, cela n'est bien souvent pas possible. L'alternative qui s'impose alors consiste à réduire les vitesses maximales, y compris dans les rues comportant un trafic élevé. Cela permet aux cyclistes de s'intégrer mieux et sûrement dans le trafic global. Nous proposons donc une autre formulation de ce passage.

Et deuxièmement, nous demandons à la Confédération de renforcer ses efforts financiers en faveur de la mobilité douce. L'enjeu porte ici aussi sur des aménagements spécifiques (y compris des bancs avec ombrage) pour les piétonnes et piétons et sur des places de stationnement pour les vélos. En effet, même des voies cyclables de bonne qualité ne sont au bout du compte attrayantes que si elles offrent aux points de départ et de destination des places de stationnement à l'usager. Et en ce qui concerne la marche à pied, l'ambiance et les espaces de pause sont des facteurs essentiels. L'Union des villes suisses propose donc d'augmenter la part des moyens provenant du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération réservée aux projets d'agglomération en vertu de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) – en la faisant par exemple passer des 9 à 12 % actuels (10,5 % en moyenne) à 12 à 15 % (en moyenne 13,5 %). Au lieu des 390 millions annuels, il serait ainsi possible d'utiliser 500 millions pour les projets d'agglomération. Les agglomérations disposeraient alors de moyens supplémentaires pour

Réponses au questionnaire

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2 de la loi sur les voies cyclables)

Êtes-vous d'accord avec l'obligation de planification pour les réseaux de voies cyclables en plans contraignants pour les autorités?

Oui. Cela crée le caractère contraignant (pour les autorités) nécessaire.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Êtes-vous d'accord avec les principes en matière de planification sur la base d'objectifs de qualité reconnus (continus, directs, sûrs, homogènes, attrayants)?

Fondamentalement, oui. Nous ajouterons ici que nous sommes d'avis que dans les zones où, pour des raisons d'espace, les voies cyclables passent à l'intérieur d'une localité sur les mêmes surfaces de circulation que le trafic individuel motorisé, la sécurité peut aussi être garantie par une réduction de la vitesse maximale générale à 30 ou à 40 km/h.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Êtes-vous d'accord pour que l'obligation de remplacement soit applicable de manière générale dans la loi sur les voies cyclables?

Fondamentalement, oui. Nous sommes toutefois d'avis qu'il doit être évité que cet article ne laisse carte blanche pour expulser les cyclistes a priori des routes fortement fréquentées à l'intérieur des localités. C'est pourquoi nous postulons pour cette disposition la réserve que l'obligation de remplacement ne soit pas valable si sur les routes fortement fréquentées à l'intérieur des localités, la sécurité peut être assurée pour les cyclistes par d'autres moyens, par exemple par la réduction de la vitesse maximale générale à 30 ou 40 km/h.

4. «De grande qualité» (art. 12 al. 1 de la loi sur les voies cyclables)

Êtes-vous d'accord pour que la Confédération s'engage à construire elle-même des ouvrages et installations de grande qualité?

Oui, si la Confédération fait cela, c'est un signal lancé aux autres échelons de l'État pour que ceux-ci fassent de même. Toutefois, on ne sait pas clairement ce que la loi entend par «de grande qualité». L'Union des villes suisses part du principe que cette notion se réfère aux objectifs de qualité évoqués à l'art. 6 de la loi sur les voies cyclables.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Êtes-vous d'accord pour que la Confédération informe le public en détail sur les voies cyclables et qu'elle puisse soutenir les cantons et les tiers dans l'information sur les réseaux de voies cyclables?

Oui, cela garantit une uniformité et un caractère identifiable à l'information dans toute la Suisse.

6. Précision de l'art. 6 h LNR

Êtes-vous d'accord pour que l'art. 6 h de la loi fédérale sur les routes nationales soit précisé en ce qui concerne les surfaces destinées au trafic piétonnier et au trafic cycliste au niveau des raccordements avec les routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que pour les routes nationales de troisième classe?

Oui, cette précision garantit que les trafics piétonnier et cycliste seront pris en compte dans l'organisation de l'espace de circulation.

réaliser des investissements substantiels dans les infrastructures piétonnières et cyclables, qui seraient intégrés dans le contexte des projets d'agglomération, qui ont pour objectif un développement cohérent de l'urbanisme et de la mobilité. Ce réajustement de l'affectation des fonds tiendrait aussi compte du fait que, comme nous l'avons déjà évoqué plus haut, par son électrification, le vélo devient aussi une alternative à la voiture sur les moyennes distances, ce qui à son tour désengorge les routes en général, y compris les routes nationales.

Propositions

Par conséquent, nous proposons:

- ▶ **Art. 6 let. d.:** ((Les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent à ce que ces réseaux...)) soient dotés de voies cyclables de qualité homogène. Dans les domaines où les voies cyclables empruntent les mêmes surfaces de circulation que le trafic individuel motorisé à l'intérieur des localités, la sécurité peut être assurée par une réduction de la vitesse maximale générale à 20 ou 30 km/h.
- ▶ **Art. 9 let. c.:** ((Les voies cyclables doivent notamment être remplacées dans les cas suivants:)) leur sécurité ne peut pas être réalisée, sur des tronçons fortement fréquentés ou empruntés par des véhicules rapides, par d'autres moyens, par exemple par la réduction de la vitesse maximale générale à 20 ou 30 km/h sur les sections de routes concernées à l'intérieur des localités.
- ▶ Nous proposons également de modifier l'art. 17 f de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin) en le complétant comme suit : Les contributions inscrites au budget et destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations se fondent sur les crédits d'engagement correspondants et représentent entre 12 et 15 % des dépenses prévues dans le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame la Présidente de la Confédération, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :  La chancelière : 



Damien Chappuis Edith Cuffat Gyger

- Copies :**
- Gouvernement jurassien, par son Président, M. Martial Courtet
 - Pro Vélo Jura, par son Président, M. Claude-Alain Baume
 - ATE Jura, par son Président, M. Jean-Marco Comment
 - UETP, MM. Ernest Borruat et Hubert Jaquier, et Mme Céline Werneille
 - Union des villes suisses (info@staadteverband.ch)

Questionnaire

concernant la loi fédérale sur les voies cyclables

Yverdon-les-Bains, le 24 août 2020

Ville d'Yverdon-les-Bains
Service de la Sécurité Publique – Filière Mobilité
Rue du Valentin 12
CP 1125
1400 Yverdon-les-Bains

Contact :
François Derouwaux
dfr@yvb.ch
Tél 024 423 61 91

1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités?

Oui, seule une obligation légale permettra de garantir la mise en œuvre d'un réseau cyclable.

2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants)?

Oui, ces critères qualitatifs sont indispensables afin que le réseau soit utilisé par une population diversifiée couvrant toutes les générations, y-compris les enfants et les personnes âgées.

3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale?

Oui.

4. «de grande qualité» (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité?

Oui, il paraît cohérent que la confédération contribue à la réalisation d'ouvrages complexes et onéreux dans la mesure où ils participent au développement d'un réseau cyclable national.

5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux?

Oui, la communication est une composante essentielle pour promouvoir la pratique du vélo au quotidien, en complément des infrastructures.

6. Précision de l'art. 6h LRN

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe?

Oui, une implication active de la confédération est indispensable afin que la continuité du réseau cyclable ne soit pas interrompue ou rendue moins attractive par le réseau national routier. Lors de la réalisation de nouvelles jonctions mais aussi lors de travaux d'entretien, la commune concernée ainsi que les organisations spécialisées dans la mobilité cyclable doivent systématiquement être consultées afin d'évaluer la possibilité d'améliorer le réseau cyclable.

Von: fabrice.heliot@laposte.net <fabrice.heliot@laposte.net>

Gesendet: Donnerstag, 18. Juni 2020 08:16

An: _BAV-Info <Info@bav.admin.ch>

Betreff: Velowege

Guten Morgen zäme

Ich habe im Homepage der Eidgenossenschaft gesehen, dass sie um die Velowegeinitiative umzusetzen, arbeiten.

Da das Budget nicht hoch ist, ist es überhaupt die Rede, die vorhandene Infrastruktur anzupassen.

Ich biete euch an, eine neue Geschwindigkeitbegrenzung ins Leben zu rufen: 30 Km/h in touristischen Zonen als gemischten Verkehr mit Vorfahren für Velofahrern, wie die 20 Km/h für die Fussgänger im Dorfkern. Diese Begrenzung wurde nur an Sontage und Feiertage gelten, von 8.00 bis am 18.00 wie heute am Zugerberg (generel Verbot für Motorfahrzeuge) oder am Pragelpass, zwischen anderen.

Der Verkehr wäre demzufolge homogen, das heisst viel weniger gefährlich. Die Strassen sind nicht gesperrt, das Gastgewerbe kann immer arbeiten. Die "schnellfahrende" Motorfahrzeuge hätte kein Interesse mehr, sie wurden anderswo fahren.

Das könnte überhaupt auf die Seestrasse, die Passstrasse (immer mit Toef überfüllt) oder die Waldstrasse Sinn machen. Was die Passstrasse anbelangt, könnte es jeder Sonntag eine andere Pass sein, mit Ankündigung über Alpenpaesse.ch. Die Motorfahrzeugfahrern die nicht wissen, dürfen sowieso immer noch um 30 Km/h. Die Strasse ist nie gesperrt.

Budget: Tafeln, Bödenmarkierungen, und ein Gesetz 30 Km/h auf Landstrassen verabschieden.

Ich freue mich auf eure Antwort.

Grüsse

Fabrice Héliot