



Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin
Bundesamt für Strassen, Strategie und For-
schung
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 Standardmassen 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