

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

Biel/Bienne, 8. April 2021

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 ungebrauchlich 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

Freizeittrouten 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

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

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 haushälterischen 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.