



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 haushälterischen 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.