

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 · Seilerstrasse 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 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.