

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 Velowanderrouen 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 Bahntrasse 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 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.

Antrag: 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. 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