

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

St. Gallen, 2. September 2020

## **Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege – Stellungnahme SVI**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVI dankt für die Möglichkeit, zu den Vernehmlassungsunterlagen betreffend Bundesgesetz über Velowege Stellung nehmen zu dürfen.

Wir begrüssen sehr, dass auf Basis des klaren Volksentscheids zum Bundesbeschluss über Velowege ein eigenes Velogesetz ausgearbeitet worden ist. Die zunehmende Belastung der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur, das prognostizierte Verkehrswachstum aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die damit verbundenen negativen Umweltfolgen bedingen effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Mobilitätsbedürfnisse besonders in den Agglomerationen. Dazu ist das Verkehrsmittel Velo besonders geeignet. Es ist deshalb nicht gleichzusetzen bzw. gemeinsam mit dem Fussverkehr abzuhandeln.

Die im Raumplanungsgesetz geforderte Innenentwicklung in den urbanen, gut erschlossenen Räumen muss, wie das Forschungsprogramm NFP 65 "Neue urbane Qualitäten" aufgezeigt hat, qualitativ erfolgreich sein. Dem beschränkten öffentlichen Raum kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu: er muss nicht nur mehr, sondern auch vielfältige Nutzungsanforderungen aufnehmen. Das heisst in der Folge, dass der Strassenraum nicht nur als Verkehrs- sondern verstärkt als Stadtraum mit vielfältig nutzbaren Flächen verstanden wird. Diese Herausforderungen können im Mobilitätsbereich nur in einem guten Miteinander der stadtverträglichen und effizienten Verkehrsmittel, d.h. dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Sosehr die Bereitstellung von durchgängigen, objektiv und subjektiv sicheren und attraktiven Veloverbindungen eine dringende und berechtigte Forderung darstellt, wird die sektorielle Sicht den aktuellen Herausforderungen der Innenentwicklung und insbesondere in den urbanen Räumen nicht gerecht.

Die aktuelle Bezeichnung als Veloweggesetz leitet sich aus dem Gesetz über Fuss- und Wanderwege ab. Wir bedauern, dass damit weder dem Inhalt noch den vielseitigen Anforderungen des Veloverkehrs gebührend Rechnung getragen wird. Die Veloverkehrsinfrastruktur zur Fortbewegung besteht nicht nur aus Velowegen, es gibt zahlreiche weitere geeignete Massnahmen je nach örtlichen Gegebenheiten. Der klar definierte Begriff Veloweg darf auch nicht gleichzeitig als Sammelbegriff für Veloverbindungen verwendet werden. Weiter ist es mit Infrastruktur zur Fortbewegung alleine nicht getan. An Quell- und Zielorten der Netze sind geeignete Abstellmöglichkeiten ebenso relevant für die Nutzung des Velos. Dazu gehören auch Sharing-Systeme, die zugunsten einer einfachen Zugänglichkeit beispielweise harmonisiert werden könnten. Zudem verstärkt die Kommunikation über die Angebote für den Veloverkehr deren Wirkung.

Die SVI beantragt deshalb:

- von der bisherigen Bezeichnung Veloweggesetz abzusehen und eine dem Inhalt und der Aufgabe des Gesetzes (siehe auch Art. 14) angemessenere Bezeichnung zu finden. Wir nutzen deshalb in der Folge selber den Begriff „Velogesetz“
- die im Gesetz verwendeten Begrifflichkeiten grundsätzlich zu überdenken, sodass die Unterscheidung von Veloverkehrsnetz (Veloverbindungen/Velorouten) sowie der Führungsform im Strassenraum eindeutig ist. Der Begriff der (Velo-)Infrastruktur muss sorgfältig und bewusst gewählt werden.
- Art. 2 so anzupassen, dass den vielfältigen Führungsformen des Veloverkehrs Rechnung getragen wird und klar wird, dass beim Bau von Veloverbindungen Betrieb und Gestaltung von Strassenabschnitten betrachtet werden müssen.
- In Art. 3 den Begriff Velobahnen (die verkehrsrechtlich als Velowege signalisiert sein können) durch den Begriff Velostrassen zu ersetzen. Dies entspricht der für viele Städte zur Veloförderung wichtigen Teilermöglichung von „Velostrassen“ dank Anpassungen zum Rechtsvortritt in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen auf 1.1.2021. Hier wünscht die SVI zudem im Sinne des Velogesetzes seitens Bund eine konsequentere Ermöglichung von Velostrassen: das Nebeneinanderfahren ist zuzulassen und ein entsprechendes Signal einzuführen, analog anderen europäischen Ländern.
- Art. 6 Abs. c betreffend Trennung vom motorisierten Verkehr aber auch vom Fussverkehr abzuschwächen. Auch Führungsformen in Koexistenz wie Tempo 30-Zonen, Radstreifen u.ä. können sich durchaus eignen, sodass eine (bauliche) Trennung nicht notwendig ist. Eine durchgehende Entflechtung der Verkehrsmittel ist im begrenzten öffentlichen Raum nicht möglich und steht im Zielkonflikt mit den Anforderungen an den öffentlichen Raum in Folge der Innenentwicklung.
- Art. 8 dahingehend anzupassen, dass nicht alle „Velowege“ signalisiert werden sollen. Gemeint ist hier wohl weniger die verkehrsrechtlich notwendige Signalisation „Veloweg“ bei entsprechender Infrastruktur, sondern vielmehr das Signalisieren aller gemäss Art. 5 in Plänen festgehaltenen Netzbestandteile nach dem Giesskannenprinzip. Dies widerspricht den Grundsätzen einer ausgewählten Routensignalisation (Norm 640 829a Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr), die durchgängig sinnvolle Verbindungen von A nach B mit entsprechenden Zwischenzielen umfasst. Es ist ein zusätzlicher Absatz d zu ergänzen, der die Signalisation ausgewählter Alltags- und Freizeitrouten von überkommunaler Bedeutung festhält.
- Art. 12 in zwei Punkten zu ergänzen: einerseits, dass dies auch gilt wenn geplante Verbindungen nicht mehr so realisiert werden können und andererseits mit einer Sanierungspflicht des Bundes in Bezug auf frühere Eingriffe (Nationalstrassen und Bahntrassen stellen grosse Hindernisse dar), die Veloverbindungen behindern oder verunmöglichen.
- Art. 14 anzupassen, dass sich die Information auf den Veloverkehr allgemein bezieht. Die Information muss den gesamthaften Beitrag des Veloverkehrs an die Bewältigung der Verkehrsprobleme berücksichtigen.
- Art. 16 in Velofachstellen umzubenenen, dass klar wird, dass sich die Fachstellen nicht nur um Veloverkehrsnetze kümmern sollen.

**Frage 1: Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?**

Die SVI unterstützt grundsätzlich sehr, dass analog zu Fuss- und Wanderwegen Netze für den Veloverkehr behördenverbindlich geplant und festgelegt werden sollen. Denn nur durchgängige und vernetzte, velofreundliche Verkehrsinfrastrukturen fördern die Nutzung des Velos. In welcher Form diese Netze ausgebaut sind (Velowege, Radstreifen, Velostrassen etc.) hängt jedoch von den örtlichen Gegebenheiten ab und soll nicht in einer „Planungspflicht Velowege“ festgehalten werden. Dazu reichen die Ausführungen in Art. 3 (hier irritiert der verkehrsrechtlich nicht geregelte Begriff „Velobahnen“) und Art. 4 (hier irritiert die gleichzeitige Aufzählung von Infrastrukturen kommunizierten Angeboten) unserer Meinung nach nicht. Zudem fehlt aus ihrer Sicht die Pflicht zur Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs von übergeordneter Bedeutung.

Antrag der SVI:

- Die SVI beantragt, dass eine Pflicht zur Planung von Abstellanlagen übergeordneter Bedeutung ergänzt wird. Diese sind wesentlich für das Funktionieren der Netze an deren Ziel- und Quellorten.

**Frage 2: Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?**

Grundsätzlich begrüsst die SVI sehr, dass qualitative Planungsgrundsätze für das Veloverkehrsnetz festgehalten werden. Jedoch sind nicht immer alle Anforderungen gleichermassen erfüllbar. Dies gilt v.a. im dichten städtischen Raum. Deshalb muss es auch möglich sein, Nutzergruppenspezifische Priorisierungen bei den Qualitätsansprüchen auf durchgängigen Routen vorzunehmen.

**Frage 3: Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?**

Die SVI begrüsst die Ersatzpflicht. Diese stellt die Durchgängigkeit von Verbindungen und damit die Zuverlässigkeit des Angebots sicher, auf die besonders unsichere Velofahrende angewiesen sind.

Antrag der SVI:

- Lit. C ist jedoch zu relativieren bzw. zu streichen, da auch bei hohen Belastungen und reduzierten Geschwindigkeiten sichere und attraktive Verbindungen für Velofahrende angeboten werden können, wie das Beispiel Schwarzenburgstrasse in Köniz zeigt.

**Frage 4: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?**

Die SVI begrüsst diese Vorgabe ausdrücklich. Der Bund hat Vorbildcharakter und sollte dies auch als Katalysator entsprechend zur schweizweiten Implementierung der Veloförderung nutzen.

**Frage 5: 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?**

Die SVI begrüsst die Kommunikation und deren Unterstützung durch den Bund im Sinne der Beantwortung der Frage 4. Zudem kann die Wirkung von Velomassnahmen dadurch verstärkt werden.

**Frage 6: 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?**

Diese Präzisierung wird von der SVI unterstützt.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Pascal Bürki, Geschäftsführer