



Per Mail an: [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Bern, 10. September 2020

### **Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz): Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

*Hintergrund: Die Schweizer Bevölkerung hat 2018 dem Bundesbeschluss über die Velowege zugestimmt. Damit hat sie sich für eine Aufwertung der Velowege entschieden. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 13.5.2020 die rechtlichen Grundlagen zur Umsetzung des neuen Verfassungsartikels (Art. 88) geschaffen: Der Bau von Velowegen bleibt Aufgabe der Kantone. Sie haben künftig aber die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen.*

Das neue Veloweggesetz begrüssen wir im Allgemeinen sehr. Es ist eine zweckmässige Gesetzgebung, um die Vorgaben von Art. 88 BV umzusetzen. Es bringt in verschiedenen Punkten eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Mit dem neuen Gesetz kann besser auf die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs eingegangen werden.

Wir begrüssen insbesondere Folgendes:

- **Die Absicht, dass ein schweizweit zusammenhängendes Velowegnetz geschaffen werden soll**, welches sowohl Velowege im engeren Sinn, als auch Nebenanlagen (wie z.B. Velo-Abstellplätze) umfasst. Die Planungspflicht für die Kantone erachten wir dabei als sinnvolles Mittel.
- **Die Unterscheidung zwischen Velowegnetzen für den Alltag und die Freizeit**. Dies ist wichtig, da sich die Bedürfnisse der beiden Nutzergruppen klar unterscheiden.
- **Die Vorgabe, dass Velowege sicher und wenn möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen**. Dies bekräftigt die Absicht, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz attraktiver werden soll.
- **Die gegenseitige Abstimmung und koordinierte Planung der Behörden bei den Velowegnetzen**. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeit-Einrichtungen sowie auch Wohnraum und Arbeitsplatzräumen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden.
- **Die Vorreiterrolle des Bundes bei der Erstellung eigener Bauten und Anlagen**. Diese Anlagen können für Kantone und Gemeinden im Sinne einer «best practice» Inspiration und Vorbild sein.
- **Die neue Informationsaufgabe des Bundes durch Art. 14**. Dank dieser Grundlage kann der Bund Fachwissen zur Velothematik bereitstellen und somit das Velofahren weiter fördern. Dies schafft auch die Grundlage für die Aus- und Weiterbildung von Fachleuten.

Es gibt allerdings auch ein paar kritische Punkte bzw. andere wichtige Massnahmen und Regelungen, die im vorliegenden Gesetzesentwurf bisher leider keinen Eingang gefunden haben. Es würde also eine wichtige Chance verpasst, um dem Veloverkehr den nötigen Aufschwung zu geben. Spezifisch kritisieren wir folgende Punkte und nutzen das Vernehmlassungsverfahren, um mit unserer Stellungnahme, weitergehende Massnahmen vorzuschlagen, um dem Veloverkehr zu derjenigen Bedeutung zu verhelfen, den er verdient.

- **Wir sind der Meinung, dass es zu Förderung des Veloverkehrs klare Visionen und eine nationale Strategie in Form eines nationalen Masterplans braucht.** Wir sind uns allerdings bewusst, dass ein solcher Masterplan nicht Teil eines Veloweggesetzes sein kann. Deshalb sollte ein solcher Masterplan parallel zum Gesetzgebungsprozess in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Gemeinden und Fachverbänden ausgearbeitet werden und schliesslich behördenverbindlich sein. Dieser Masterplan muss zudem über die Planung von Velowegnetzen hinausgehen. So sollte dieser unter anderem eine messbare Zielsetzung, wie sich der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entwickeln soll, eine Strategie zur Förderung des Veloverkehrs oder verstärkte Unfallforschung im Thema Veloinfrastruktur enthalten.
- **Für die Weiterentwicklung und den Ausbau von Veloinfrastruktur ist die nötige und somit grosszügigere Finanzierung sicherzustellen.** In den Städten und Agglomerationen sind die Agglomerationsprogramme das bewährte Mittel. Diese Programme sind entsprechend aufzustocken. Wir schlagen dafür eine Erhöhung der Mittel für die Agglomerationsprogramme von heute 9-12% des NAF auf neu 12-15% vor. Dies ist notwendig, um wegweisende Veloinfrastrukturprojekten in den Städten zu realisieren. Zudem ist zu prüfen, wie sich der Bund an der Realisierung eines nationalen Velo-Schnellroutennetzes beteiligen kann.
- **Grundlagen für Pilotversuche und Innovationsförderung fehlen.** Zur Förderung des Veloverkehrs sind nicht nur Velowege gefragt, sondern auch ganzheitliche Verkehrsmodelle und innovative Verkehrsführungen. Die Städte sind dafür prädestiniert, um neue Ideen und Innovationen zu testen. Hierzu muss aber eine bessere Grundlage und mehr Unterstützung geschaffen werden.
- **Es braucht wirkungsvollere Minimalanforderungen für die Planung von Velowegnetzen.** Das vorliegende Bundesgesetz verpflichtet die Kantone, zwischen Velowegen für die Freizeit und den Alltagsverkehr zu unterscheiden, was wir sehr begrüssen. Um eine qualitativ hochstehende Planung von Velowegnetzen sicherzustellen, reicht dies unseres Erachtens aber noch nicht aus. Es braucht zusätzlich die Unterscheidung in unterschiedliche Hierarchien von Velowegen wie Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.
- **Die Ersatzpflicht darf nicht zur Verdrängung des Velos führen.** Wenn ein Veloweg aufgrund des stärkeren Verkehrsaufkommens nicht mehr sicher befahrbar ist, so der der Veloweg nicht an einen routentechnisch unattraktiveren Ort verlegt werden, sondern soll in erster Linie dafür gesorgt werden, dass die Sicherheit auf der Strasse erhöht wird. Dies kann z.B. durch Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.
- **Nebst der Frist für die Erstellung der Pläne braucht es auch eine konkrete Umsetzungsfrist.** Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht nur Ersteres vor, was zwar zu begrüssen ist, allerdings nicht reicht. Es ist unseres Erachtens zwingend auch eine Frist für die Umsetzung dieser Pläne vorzusehen.

## Fragebogen

### **1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)**

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

- Die SP begrüsst diese Bestimmung mit Nachdruck. Wir erachten dies als unbedingte Notwendigkeit. Denn eine die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich und finanziell gesichert und realisiert werden.
- Wie bereits geschrieben, unterstützen wir insbesondere, dass bei der Planung der Wegnetze zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unterschieden wird. Wir sind aber der Meinung, dass die Anforderungen bzw. die Unterscheidung weiter gehen sollte: Der Bund sollte auch Mini-

malanforderungen für die Planung sicherer und durchgängiger Velowegnetze auf unterschiedlichen Typen festlegen: Velo-Schnellrouten/-schnellbahnen, Velo-Hauptverbindungen, und Velo-Nebenverbindungen.

## 2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

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

- Auch diese Bestimmung begrüsst die SP. Mit den Qualitätszielen kann sichergestellt werden, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen und möglichst sicher sind. Insbesondere die Attribute «zusammenhängend», «direkt» und «homogen» sind dazu geeignet, die die Attraktivität von Velonetzen zu verbessern, was schliesslich dazu führt, mehr Menschen zum Velofahren zu motivieren.
- Wir kritisieren allerdings, dass keine verbindlichen Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur aufgenommen wurden. Dies müsste in der Verordnung Eingang finden. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob die massgeblichen VSS-Normen verbindlich erklärt werden sollten.
- Konkret sollten z.B. Kreuzungsinfrastrukturen zur Vermeidung von Unfällen, soweit möglich, so geplant werden, dass die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich ist und die Sichtbarkeit gegenseitig bestmöglich ist.

## 3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

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

- Die SP ist grundsätzlich damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt. Diesbezüglich möchten wir aber folgende zwei Kritikpunkte anbringen, die wir bereits bei den grundlegenden Anmerkungen erwähnt haben:
  - a) Mögliche Verdrängung der Veloverkehr von stark befahrenen Strassen:** Mit der in Art. 9 abs. 2 Bst. c. festgehaltenen Bestimmung werden Velofahrende a priori von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen verdrängt. Um diese Verdrängung zu verhindern bietet sich – insbesondere innerorts – als Alternative die Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen an. Dadurch können sich Velofahrende besser und sicher in den Gesamtverkehr einführen. Wir schlagen deshalb eine andere Formulierung dieser Passage vor:

Art. 9 Abs. 2 Bst. c  
2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:  
...  
c. sich die Sicherheit für Velofahrer auf stark befahrenen Strassen nicht mit anderen Mitteln, zum Beispiel mit der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, herstellen lässt.
  - b) Zu starke Aufweichung der Ersatzpflicht:** Die Bestimmung zur Ersatzpflicht enthält zu viel Spielraum, wodurch sie zu wenig Wirkung erzielt. Die zu ersetzenden Wege müssen zum einen in Plänen festgelegt sein. Zum anderen sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, was zu Gunsten oder zu Ungunsten des Velowegs erfolgen kann. Als dritten Punkt muss der Ersatz angemessen sein. Dies liegt im Ermessen der Behörden. Auch die Regelung, dass Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen können (Art. 9 Abs. 3), führt in der Gesamtheit zu einer zu starken Aufweichung der Ersatzpflicht. Insbesondere mit der Formulierung unter Abs. 3 ist der Willkür Tür und Tor geöffnet. Wir beantragen deshalb, dass die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufgeführt werden.

## 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?*

- Wir unterstützen diese Bestimmung, womit der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards

setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Da diese Anlagen in den meisten Fällen im Rahmen des Nationalstrassenbaus erfolgen, gelten die entsprechenden Verfahren und Finanzierungsregeln und es muss (gemäss Nationalstrassenverordnung) die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden. Zudem ist es von grosser Bedeutung, dass beim Bau eines neuen Knotens oder bei Wartungsarbeiten auch die betroffene Gemeinde sowie Fachorganisationen früh genug konsultiert werden, damit auch deren Anliegen berücksichtigt werden können.

## 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?*

- Auch diese Bestimmung hinsichtlich der Information unterstützen wir mit Nachdruck. Diese neue Bundesaufgabe bildet eine willkommene Grundlage, damit der Bund (weiterhin) das Velofahren fördern kann. Dank dieser neuen Bestimmung können einerseits Fachleute und andererseits aber auch die Öffentlichkeit über die Velowegnetze informiert werden. Somit wird auch die Echtzeitinformation von Nutzer\*innen ermöglicht (z.B. über den Zustand der Netze oder die Planung von Touren). Wir denken, dass sich dadurch auch eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen ergibt. Wir gehen zudem davon aus, dass unter diesem Titel auch Informationen über die sichere Nutzung von Velonetzen möglich sind.

## 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, die SP unterstützt diese Bestimmung. Sie ist notwendig, damit das Velowegnetz nicht durch das nationale Strassennetz, z.B. bei Autobahnknoten, aber auch durch das Schienennetz unterbrochen oder weniger attraktiv gemacht wird.

## Weitergehende Bemerkungen und Änderungsanträge

- Mit **Art. 4** wird festgehalten, dass Velowegnetze für die Freizeit vorwiegend der Erholung dienen und diese in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete liegen. Wir sind allerdings der Meinung, dass die **Freizeitnetze bis in die Siedlungskerne führen müssen**, insbesondere auch zu den Bahnhöfen. Weiter kann und soll es in grösseren Städten auch Erholungsrouten im Siedlungsgebiet geben. Zudem ist es unseres Erachtens falsch, anzunehmen, dass Freizeitverkehr nur diejenige Tätigkeit ist, bei der das Velofahren als Handlung Gegenstand der Freizeitaktivität ist. Denn Freizeitverkehr in den Siedlungsgebieten findet insbesondere auch statt im Kontext vom Einkaufen, der Benutzung von Sport- und Freizeitinfrastrukturen oder eines Besuchs von Freunden/Bekanntem sowie von Gastronomiebetrieben. Wir schlagen für Art. 4 also folgende Präzisierung vor:

Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit

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."

- In **Art. 6 Bst. d** wird festgelegt, dass «Velowege einen homogenen Ausbaustandard aufweisen». Hier fehlt unseres Erachtens die Präzisierung, was das genau bedeutet. Wir begrüssen zudem die Bestimmung, dass Velowege sicher, frei befahrbar und getrennt von MIV und Fussverkehr sind (Bst. c). Hier plädieren wir jedoch für eine konkretere Formulierung:

Art. 6 Bst. c

c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo ~~möglich und~~ angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;

- Was in **Art. 6** wiederum nicht aufgenommen wurde sind **verbindliche Normen oder Standardmasse für die Veloinfrastruktur**. Diese sollen in der Verordnung oder zumindest in der Vollzugshilfe präzisiert werden. Denn zu starke kantonal abweichende Standards lassen sich

nicht durch das Subsidiaritätsprinzip rechtfertigen, denn Sicherheit und gute Befahrbarkeit muss flächendeckend das gleiche bedeuten.

- Die in **Art. 10** als kann-Formulierung vorgesehenen **«Beizug privater Fachorganisationen»** sollte unseres Erachtens in eine Pflicht umgewandelt werden:

Art. 10 Beizug privater Fachorganisationen

1 Die Kantone ~~können~~ müssen für die Planung, die Anlage und die Erhaltung der Velowegnetze sowie zur Information über diese, private Fachorganisationen beiziehen.

- Auch die Formulierung in **Art. 13** hinsichtlich der **Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter durch den Bund** ist unseres Erachtens zu schwach. Zumindest die Bereitstellung von Grundlagen soll für den Bund zwingend sein. Der letzte Satzteil soll deshalb entsprechend angepasst werden.
- Mit **Art. 16** wird festgelegt, dass die Kantone ihre Fachstellen für Velowege bezeichnen und deren Aufgaben fest legen. Zudem legen die Kantone fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen. Da die meisten Kantone bereits eine solche Fachstelle haben, ist daher die Bestimmung, **dass die Kantone Städte verpflichten können, Fachstellen einzurichten**, besonders wichtig. Wir fordern deshalb, dass der Bund festlegt, dass Gemeinden mit z.B. mindestens 20'000 Einwohner\*innen zwingend eine Fachstelle einrichten müssen. Weiter ist festzulegen, dass Umsetzung dieses Passus' Passus innert 3 Jahren zu erfolgen hat.
- Wie bereits erwähnt fordern wir, dass zusätzlich zur im Vorschlag enthaltenen Realisierungsfrist für die behördenverbindlichen Pläne (**Art. 18**) eine ebenso verbindliche **Frist für deren Umsetzung** vorgesehen wird. Damit soll vermieden werden, dass die nun formulierten Grundsätze auf Jahrzehnte hinaus toter Buchstabe bleiben. Realistisch erscheint uns eine Umsetzungsfrist von 20 Jahren. Art. 18 Abs. 1 soll also folgendermassen geändert werden:  
Art 18: Neuer Titel: Frist für die Erstellung und Umsetzung der Pläne  
Abs 1 (ergänzt): Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Art. 5 Abs 1 nach Inkrafttreten dieses Gesetzes innert fünf Jahren erstellt und insgesamt innert 20 Jahren umgesetzt werden.
- Das Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weitere für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (**MinVG**) sieht zurzeit vor, dass 9-12% der Einnahmen für die Agglomerationsprogramm zur Verfügung stehen (**Art. 17f**). Für die Realisierungen qualitativ hochstehender Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen ist allerdings ein höherer Anteil notwendig. Art. 17f soll folgendermassen geändert werden:  
Art. 17f Mittel für den Agglomerationsverkehr  
Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen ~~9-12 Prozent~~ 12-15 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.
- Die heute gültigen Verkehrsregeln weisen zahlreiche Schwachstellen auf, deren Behebung das Velofahren sicherer, angenehmer und attraktiver gestalten würde. Wir regen deshalb an, dass die **Verkehrsregelnverordnung** (VRV) möglichst bald einer Revision unterzogen wird. Ziel soll sein, das Velo als Verkehrsmittel und die Sicherheit der Velofahrenden zu stärken.
- Grundsätzlich würden wir begrüßen, wenn bei den Regulierungen und den Infrastrukturen nach dem Grundsatz vorgegangen wird, primär auf die **Vermeidung von Unfällen** zu setzen und erst sekundär auf die Schadensbegrenzung.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin SP Schweiz