

An das Bundesamt für Strassen
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 10. September 2020

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Veloweggesetzes. Public Health Schweiz ist der Fachverband der Public-Health-Fachleute. Er vertritt die Anliegen seiner Mitglieder und unterstützt die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger fachlich. Public Health Schweiz ist die unabhängige, nationale Organisation, die sich mit Themen zur öffentlichen Gesundheit beschäftigt. Sie stützt ihr Handeln auf wissenschaftlicher Basis ab und stellt der Bevölkerung sachliche Informationen zur Verfügung.

1.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

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

Ja, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Nur die Kombination von Planungspflicht und (zumindest) behördenverbindlichen Plänen stellt sicher, dass Velowegnetze samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden. Zusätzlich zur vorgesehenen Frist zur Erstellung der Pläne (Art. 18) beantragt Public Health Schweiz eine verbindliche Frist für deren Umsetzung von 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Wir begrüßen insbesondere, dass bei der Planung zwischen Velowegen des Alltags- und Freizeitverkehrs unterschieden werden muss. Sinnvoll wäre über dies hinaus allerdings auch eine Unterscheidung zwischen

- a) unterschiedlichen Typen von Velowegen und ihrer Priorisierung im Strassenverkehr, namentlich die Planung von Velo-Schnellrouten, Velo-Hauptverbindungen und – Nebenverbindungen
- b) Netzen für verschiedene Benutzergruppen wie Schüler und Schülerinnen, Pendler und Pendlerinnen oder Sportler und Sportlerinnen

1.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

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

Ja, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Die Qualitätsziele stellen sicher, dass die Netze eine hohe Qualität aufweisen, möglichst sicher und dazu geeignet sind, mehr Menschen zum Velofahren zu motivieren.

1.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

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

Ja, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung im Grundsatz. Die Ersatzpflicht entspricht derjenigen im FWG und hat sich bewährt. Die Bestimmung enthält sehr viel Spielraum, um im Einzelfall abgeschwächt zu werden.

- a) Erstens sind nur in Plänen festgelegte Wege ersatzpflichtig,
- b) zweitens sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen
- c) drittens muss der Ersatz angemessen sein
- d) viertens können die Kantone Ausnahmen für die Ersatzpflicht festlegen.

Public Health Schweiz befürchtet, dass mit all diesen Ausnahmeregelungen die Ersatzpflicht insgesamt zu stark aufgeweicht wird. Wir fordern deshalb, dass die Bedingungen, unter denen die Kantone die Ersatzpflicht aufheben dürfen, abschliessend aufgeführt werden müssen.

Public Health Schweiz fordert zudem, dass bei der Ersatzpflicht keine Automatismen gelten dürfen, d.h. für jeden Einzelfall auch Alternativen geprüft werden, und ein allfälliger Ersatz des Veloweges andernorts begründet werden muss. «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

1.4 Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Ja, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Der Bund kann mit wegweisenden Anlagen Standards setzen oder gar Leuchtturmprojekte realisieren. Diese Anlagen werden in den meisten Fällen im Rahmen des Nationalstrassenbaus erfolgen. Dadurch gelten die entsprechenden Verfahren und Finanzierungsregeln. Gemäss Nationalstrassenverordnung muss die betroffene kantonale Fachstelle für Langsamverkehr in die Projektierung miteinbezogen werden.

1.5 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, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie leitet sich direkt vom Verfassungsartikel ab. Sie ist geeignet, einerseits Fachleute, andererseits die breite Öffentlichkeit über die Velowegnetze zu informieren. Dadurch ergibt sich eine positive Wirkung sowohl auf die Planung und Realisierung als auch die Nutzung von Velowegnetzen. In diesem Zusammenhang soll eine schweizweit einheitliche Nomenklatur für die verschiedenen Wegetypen geschaffen werden.

1.6 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, Public Health Schweiz unterstützt diese Bestimmung. Sie korreliert mit Art. 2 Abs. 1 VWG, die den Bund verpflichtet, "eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität" zu erstellen. Bemerkungen und Anträge zu einzelnen Abschnitten des VWG

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>1. Abschnitt: Zweck und Begriffe</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die Schaffung eines separaten Veloweg-Gesetzes, um die spezifischen Bedürfnisse und Aspekte des Veloverkehrs regeln zu können.</p>
<p>Art. 2 Velowegnetze Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.</p>	<p>Public Health Schweiz findet es richtig und wichtig, dass auch Nebenanlagen wie Abstellplätze und -anlagen zusammen mit dem Wegnetz geplant und definiert werden.</p>
<p>Art. 3 Velowegnetze für den Alltag 1 Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die Unterscheidung von Alltags- und Freizeitnetzen, da die Bedürfnisse der Nutzenden sehr unterschiedlich sind. Es ist zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass bei der Planung der Alltagsnetze auf die eigenen Bedürfnisse von Schülerinnen und Schülern sowie Pendlerinnen und Pendlern eingegangen werden kann. Velowegnetze sollen zudem analog dem Strassennetz hierarchisiert werden. Haupt- und Schnellverbindungen bilden dabei die höchste Ebene. Sie verbinden Agglomerationen untereinander und erschliessen diese radial und tangential.</p>
<p>3 Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.</p>	<p>Public Health Schweiz beantragt, Sportanlagen explizit zu erwähnen. Es sind Anlagen, wo professionell oder freizeitmässig Sport getrieben wird.</p>
<p>Art. 4 Velowegnetze für die Freizeit 1 Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete.</p>	<p>Die Stärke des heutigen Freizeitnetzes liegt u.a. in der Anbindung der Siedlungskerne und Bahnhöfe. Zudem kann und soll es in grösseren Städten auch Erholungsrouten im Siedlungsgebiet geben. Es ist möglich, dass sich Freizeitrouten im Siedlungsgebiet mit Alltagsrouten überlagern, doch sollten sie gleichwohl explizit geplant werden. Public Health Schweiz fordert daher, dass Art. 4 Abs. 1 entsprechend umformuliert wird, damit diese Anforderung zum Ausdruck kommt.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>Art. 5 Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne 2 Die Pläne sind für die Behörden verbindlich. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung. Falls sie die Planung der kommunalen Wegenetze an ihre Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben gemäss Absatz 1.</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst, dass die Netzpläne inklusive Nebenanlagen behördenverbindlich geplant werden müssen. Diese Pläne bilden eine wichtige Voraussetzung für deren Realisierbarkeit.</p>
<p>Art. 6 Planungsgrundsätze Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen dafür, dass: c. die Netze möglichst sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird;</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die Vorgabe, dass Velowege möglichst sicher und getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden sollen. Dadurch wird die Absicht unterstrichen, Anreize zur Nutzung des Velos zu schaffen. Gleichzeitig ist es wichtig, dass nicht absolute und unerfüllbare Sicherheitsforderungen an die Planungsbehörden gestellt werden.</p> <p>Die getrennte Führung des Veloverkehrs soll nicht dazu führen, dass auf Hauptachsen des motorisierten Verkehrs kein Veloverkehr mehr geführt werden kann.</p>
<p>Art. 7 Koordination Die für die Velowege zuständigen Behörden stimmen ihre Velowegnetze aufeinander ab. Sie koordinieren ihre Planung mit raumwirksamen Aufgaben anderer Behörden.</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die explizite Erwähnung dieser Aufgabe, die sich eigentlich bereits aus Art. 8 des Raumplanungsgesetzes ergibt. Bei der Planung von Versorgungs-, Bildungs- Sport- und Freizeit-Einrichtungen sollen Velowege von Anfang an mitgeplant werden. Zudem ergibt sich mit der Planung anderer Strukturen oftmals die Möglichkeit, Velo- und Fusswege parallel mitzuplanen.</p>
<p>Art. 9 Ersatz 1 Müssen in den Plänen festgelegte Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen.</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst die Ersatzpflicht für aufgehobene Velowege. Sie ist eine logische Folge des Netzgedankens, indem unterbrochene Verbindungen wiederhergestellt werden müssen. Zudem sind Velofahrende umwegempfindlich, so dass sich ein angemessener Ersatz – möglichst ortsnah – aufdrängt.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>2 Velowege sind insbesondere zu ersetzen, wenn:</p> <p>c. sie nicht mehr sicher befahren werden können, insbesondere, wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden;</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst es, dass von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahrene Wegabschnitte zu ersetzen sind. Damit wird auf die Verletzlichkeit von Velofahrenden Rücksicht genommen und dem Anspruch auf Attraktivität genüge getan.</p> <p>Eine automatische Verlagerung des Veloverkehrs weg von stark befahrenen Strassen oder begangenen Wegen lehnt Public Health Schweiz ab. Es soll in jedem Einzelfall geprüft werden, ob allenfalls alternative Massnahmen getroffen werden können, die einen Erhalt des Velowegs ermöglichen würden. Die Ersatzpflicht soll nicht zu einer Verdrängung des Velos von Hauptachsen führen.</p>
<p>3 Die Kantone können Ausnahmen von der Ersatzpflicht vorsehen.</p>	<p>Public Health Schweiz hält diese Bestimmung im Grundsatz für richtig, jedoch befürchtet sie, dass die Ersatzpflicht dadurch zu stark aufgeweicht wird. Kantone sollen in jedem Fall begründen müssen, weshalb sie auf einen Ersatz verzichten.</p> <p>Zudem soll der Bund die Bedingungen, unter denen die Ersatzpflicht aufgehoben werden kann, abschliessend aufführen.</p>
<p>Art. 12 Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben</p> <p>1 Die Bundesstellen berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie:</p> <p>a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;</p>	<p>Public Health Schweiz begrüsst es, dass der Bund bei der Erstellung eigener Bauten und Anlagen eine Vorreiterrolle einnehmen will. Diese Anlagen können für Kantone und Gemeinden im Sinne einer "best practice" Inspiration und Vorbild sein.</p> <p>Mit dem neuen Netzbeschluss sind per 1.1.2020 rund 400 km Strassen in das Eigentum des Bundes übergegangen, darunter namentlich auch Passstrassen. Public Health Schweiz legt Wert darauf, dass insbesondere auch dort Veloinfrastruktur von entsprechender Qualität erstellt wird.</p>

Artikel	Kommentar / Position von Public Health Schweiz
<p>Art. 16 Fachstellen 1 Die Kantone bezeichnen ihre Fachstellen für Velowege und legen deren Aufgaben fest. Sie legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen.</p>	<p>Die meisten Kantone haben bereits eine solche Fachstelle. Der Passus ist dennoch sehr wichtig, weil Städte von den Kantonen verpflichtet werden können, Fachstellen einzurichten. Public Health Schweiz beantragt, dass das VWG Aussagen macht über die Qualität und die Kompetenzen dieser Fachstellen, damit diese auch tatsächlich wirksam sind.</p>
<p>Art. 18 Frist für die Erstellung der Pläne 1 Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden.</p>	<p>Angesichts der Länge von Planungsverfahren hält Public Health Schweiz eine Frist von 5 Jahren für angemessen. Indessen ist es ihr wichtig, dass geplante Infrastrukturen auch tatsächlich realisiert werden. Public Health Schweiz fordert entsprechend, dass die Pläne innerhalb einer Frist von höchstens 20 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt sein müssen. In Plänen festgesetzte Infrastrukturen sollen demnach spätestens 15 Jahre nach Planbeschluss realisiert sein.</p>

2. WEITERE ANLIEGEN VON PUBLIC HEALTH SCHWEIZ

2.1 Finanzierung von Velo-Infrastrukturen

Mit dem vorliegenden Gesetz will der Bund den Ausbau der Velowegnetze in der Schweiz vorantreiben. Auch wenn Veloinfrastrukturen vergleichsweise günstig sind, sind mit deren Ausbau dennoch namhafte Kosten verbunden, die hauptsächlich auf kantonaler und kommunaler Ebene anfallen. Der Bund beteiligt sich innerhalb von Agglomerationen mittels Geldern aus dem NAF an diesen Kosten.

Public Health Schweiz ist der Meinung, dass sich der Bund stärker an der Finanzierung von Velowegnetzen beteiligen soll. Hierzu stellt sie folgende Forderungen:

a) Nach Art. 17f des MinVG betragen die Mittel für den Agglomerationsverkehr 9-12 % der Verpflichtungskredite. Public Health Schweiz beantragt, diese Bandbreite auf 10-15 % zu erhöhen.

Damit stehen mehr Mittel für den Langsamverkehr zur Verfügung.

b) Der Bund soll die Möglichkeit schaffen, Kantone und Gemeinden bei der Erstellung von Haupt- und Schnellrouten ausserhalb von Agglomerationen ebenfalls finanziell zu unterstützen.

2.2 Verkehrsregeln für den Veloverkehr

Sichere und attraktive Infrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass mehr Menschen häufiger Velofahren. Ebenso wichtig ist jedoch die Organisation der Strasse und des Strassenverkehrs mittels Signalisation und Verhaltensregeln. Public Health Schweiz

beantragt dem Bund, die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen sowie die Normen im Interesse eines sicheren und attraktiven Velofahrens weiterzuentwickeln.

2.3 Masterplan Langsamverkehr

Das VWG fokussiert auf eine sichere und attraktive Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Veloverkehr. Public Health Schweiz möchte darüber hinaus den gesamten Langsamverkehr in allen Politikfeldern massgeblich fördern. Sie ist der Meinung, dass es dazu auf nationaler Ebene eine Gesamtsicht und Strategie braucht. Eine aktive Mobilität trägt massgebend zum gesamten Bewegungsverhalten und zur Volksgesundheit bei. Public Health Schweiz beantragt dem Bund, die Erarbeitung eines solchen Masterplanes in Angriff zu nehmen. Hierzu sollen alle Staatsebenen und Interessengruppen einbezogen werden.

2.4 Förderung von Innovation und Pilotanlagen

Neue Verkehrslösungen sind immer wieder Ergebnis von Piloten und Testversuchen. Erwähnt seien an dieser Stelle die Begegnungszone, die Velostrasse oder das Rechtsabbiegen bei Rot. Public Health Schweiz lädt den Bund ein, die Voraussetzungen für solche Versuche zu verbessern und Gemeinden und Kantone sowie Dritte zu motivieren, innovative Lösungen zu entwickeln und mit raschen, unbürokratischen Verfahren Tests durchführen zu können.