

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

2. September 2020

Bundesgesetz über Velowege; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung.

A. Allgemeine Bemerkungen zum Gesetz

1. Allgemeine Anträge und Empfehlungen

Begriffe

Im vorliegenden Gesetz werden die Begriffe **Veloweg** und **Velowegnetz** verwendet. Unter 'Weg' wird im schweizerischen Sprachgebrauch eine lineare Verbindung zwischen zwei geografischen Positionen auf begehbarem und/oder befahrbarem Untergrund verstanden. Er umfasst also Verbindungen auf Grund und Boden, auf Brücken, Stegen, in Tunneln, in Unterführungen etc. Alternativ zum Begriff 'Weg' beschreibt der Begriff 'Route' den genauen Weg zwischen mehreren Punkten. Eine Route ist nicht mit der Luftlinie (Strecke) zwischen zwei Punkten zu verwechseln.

Die Schweizer Norm SN 640 260 'Leichter Zweiradverkehr' definiert ebenfalls 'Radrouten' als Verbindungen zwischen Quellen und Zielen des leichten Zweiradverkehrs. Hingegen definiert die gleiche Norm den 'Radweg' als gebauter Weg für den leichten Zweiradverkehr. Wir empfehlen, die Begriffe 'Veloweg und Velowegnetz' durch die Begriffe 'Veloroute und Veloroutennetz' in allen Texten zu ersetzen, in denen die Route und nicht der befahrbare Weg gemeint ist. Es verhilft dem Gesetzestext zu mehr Klarheit und Verständlichkeit und ermöglicht der Leserschaft, zwischen Route und gebau-tem Weg zu unterscheiden.

Empfehlung 1

Die Begriffe 'Veloweg und Velowegnetz' sind durch die Begriffe 'Veloroute und Veloroutennetz' zu ersetzen. Entsprechend könnte das Bundesgesetz 'Veloroutengesetz' heissen.

Der Begriff 'Velobahn' ist zu überdenken. Dieser Begriff hat sich bis heute in der Schweiz nicht durchsetzen können. Wir empfehlen, einen gängigeren Begriff zu verwenden, beispielsweise 'Velovorzugsroute' oder 'Velovorrangroute'.

Empfehlung 2

Der Begriff 'Velobahn' ist durch einen geläufigeren Begriff zu ersetzen, beispielsweise 'Velovorzugsroute' oder 'Velovorrangroute'.

2. Artikelspezifische Anträge und Empfehlungen

Art. 3 Abs. 2

Veloparkierungsanlagen sind keine Netzelemente, sondern ein Quell- oder Zielort. Wir empfehlen, den Begriff 'Veloparkierungsanlage' aus Art. 3 Abs. 2 zu löschen. Er kann passender unter Art. 3 Abs. 3 eingefügt werden. Ebenso empfehlen wir, den Erläuterungsbericht auf Seite 12 bezüglich den Absätzen 2 und 3 anzupassen.

Grundsätzlich ist im Kanton Aargau das Vorgehen für die Planung, Erstellung und Ausgestaltung von Veloparkierungsanlagen über das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) und über die Bauverordnung (BauV; SAR 713.121), gestützt auf § 56 BauG, geregelt. Für den Kanton Aargau braucht es keine weitere Gesetzgebung im Veloweggesetz. § 43 Abs. 4 BauV regelt die Anzahl und § 44 BauV regelt die Gestaltung der Veloparkierungsanlagen verbindlich und abschliessend.

Empfehlung 3

Der Begriff 'Veloparkierungsanlage' aus Art. 3 Abs. 2 ist zu löschen. Er kann passender unter Art. 3 Abs. 3 eingefügt werden. Der Erläuterungsbericht auf Seite 12 ist bezüglich den Absätzen 2 und 3 anzupassen.

Art. 5 Abs. 4

Art. 4 hält fest, dass die Pläne (Velowegnetzpläne für Alltag und Freizeit) nach diesem Gesetz öffentlich sind. Sie müssen in elektronischer Form allgemein zugänglich sein.

Im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) fehlt ein vergleichbarer Passus, welcher regelt, dass die Pläne öffentlich aufgelegt werden müssen. Art. 4 Abs. 1 FWG beinhaltet nur, dass die Kantone dafür sorgen, dass:

- a) bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden;
- b) die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Wir beantragen, dass das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege dahingehend angepasst wird, dass auch die Fuss- und Wanderwegpläne öffentlich und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind.

Antrag 1

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ist dahingehend anzupassen, dass auch die Fuss- und Wanderwegpläne öffentlich und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind.

Art. 12 Abs. 1a

Nationalstrassen, Bahntrassees oder Flüsse können für den Veloverkehr, wie auch für den Fussverkehr, eine stark trennende Wirkung mit sich bringen. Oft sind Velowegverbindungen gut ausgebaut, jedoch fehlt noch ein letztes Verbindungselement. Von einer Brücke, einem Velotunnel oder einer Unterführung profitiert die ganze Region. Die Erstellung solcher Kunstbauten ist mit hohem finanziellem Aufwand verbunden. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an die Erstellung der Kunstbauten kann über die Agglomerationsprogramme beantragt werden, jedoch nur für Projekte, welche sich innerhalb des Agglomerationsperimeters befinden. Zudem bewirken die Agglomerationsprogramme nur eine Teilfinanzierung im Umfang von rund einem Drittel der Kosten.

Aus Sicht des Kantons soll der Bund als Eigentümer dieser Infrastrukturen seinen Schwerpunkt auf Planung, Bau und Unterhalt von Über- und Unterführungen über Nationalstrassen und Bahninfrastruktur legen. Dabei stimmt er sich mit den Kantonen und deren Veloroutennetzen ab.

Antrag 2

Art. 12 Abs. 1a ist folgendermassen zu ergänzen: Der Bund plant und erstellt eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität. Er plant Über- und Unterführungen über Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung und trägt so dazu bei, die Trennwirkung von Nationalstrassen und Bahninfrastrukturen für den Veloverkehr zu reduzieren.

Eisenbahninfrastrukturen verlaufen in den Tälern und verbinden kleinere und grössere Gemeinden in direkter Linie mit moderaten Höhenunterschieden. Velorouten, welche parallel zu Bahngleisen verlaufen, profitieren von diesen direkten Verbindungen, welche zusätzlich sehr wenige Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrswegen aufweisen. So können die Sicherheit und der Fahrfluss wesentlich gesteigert werden.

Wir empfehlen, bei neuen Eisenbahninfrastrukturen, welche einem Plangenehmigungsverfahren unterstehen, generell entlang der Gleisanlagen, Velowege oder kombinierte Fuss- und Velowege zu prüfen. Eine Ausnahmeregelung definiert, wann in begründeten Fällen von dieser Regelung abgewichen werden kann. Die Finanzierung sollte als Bundesaufgabe definiert werden, da der Bund grösster Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur ist.

Empfehlung 4

Art. 12 soll dahingehend ergänzt werden, dass der Bund bei Eisenbahninfrastrukturen entlang der Gleisanlagen Velowege oder kombinierte Fuss- und Velowege vorsieht. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden.

Art. 16 Abs. 1

"Sie (die Kantone) legen fest, welche Gemeinden eine eigene Fachstelle bezeichnen müssen."

Eine Erklärung, wie diese Vorgabe zu verstehen ist, fehlt im Erläuterungsbericht. Wir beantragen die Ergänzung des Erläuterungsberichts. Grundsätzlich ist der Kanton der Ansicht, dass die Gemeinden festlegen, ob sie eine Velofachstelle einrichten möchten. Der Kanton regt an, den Gesetzestext in eine 'kann'-Formulierung zu ändern.

Antrag 3

Im Erläuterungsbericht ist zu ergänzen, wie Art. 16 Abs. 1 zu verstehen ist. Der Kanton regt an, den Gesetzestext in eine 'kann'-Formulierung zu ändern.

Art. 18 Abs. 1

"Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne nach Artikel 5 Absatz 1 innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt werden."

Velowegnetzpläne für den Alltag sollen gemäss Art. 3 Abs. 1–3 erstellt werden. Sie erschliessen Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, öV-Haltestellen, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden und Freizeitanlagen. Bei dieser Aufgabe handelt es sich um die eigentliche Feinerschliessung, welche auf kommunaler Ebene erfolgt.

Laut Art. 18 Abs. 1 ist es Aufgabe der Kantone dafür zu sorgen, dass die Pläne innerhalb von fünf Jahren öffentlich vorliegen und in elektronischer Form allgemein zugänglich sind. Im Kanton Aargau liegen erst von rund einem Drittel der Gemeinden solche Pläne vor. Die vorgesehene Frist von fünf Jahren ist nicht realistisch für die Erarbeitung der übrigen Velowegnetzpläne auf kommunaler Ebene.

Antrag 4

Die Frist für das öffentliche Vorliegen der Velonetzpläne ist mindestens auf zehn Jahre zu erhöhen.

B. Allgemeine Bemerkungen zum Erläuterungsbericht

Seite 11, Art. 3 Abs. 1

Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass *"die zunehmende Anzahl an Kleinfahrzeugen mit unterschiedlichen Fahreigenschaften, Geschwindigkeiten und Abmessungen den Druck auf die Veloinfrastruktur erhöhe. Deren genügende Breite, unter anderem für Überholvorgänge sowie deren Entflechtung vom motorisierten Verkehr, als auch vom Fussverkehr, werde künftig eine grössere Bedeutung zukommen"*.

Grundsätzlich stützen wir den Ansatz der Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere die Entflechtung zwischen Velo- und Fussverkehr, aber auch die Entflechtung von Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr an Orten mit hohem Velopotenzial. Noch offen ist jedoch, wie mit den langsamen E-Bikes 25 und den schnellen E-Bikes 45 umgegangen werden soll.

Menschen, welche im Kanton Aargau mit dem Zweirad unterwegs sind, nutzen grösstenteils ein normales Velo oder ein E-Bike 25. Grob geschätzt ist nur jedes 7. E-Bike ein schnelles E-Bike 45. Velos und E-Bikes 25 lassen sich gemäss der Forschung gut auf einer gemeinsamen Infrastruktur führen. E-Bikes 45 jedoch sind leistungsfähiger, was zu Konflikten mit langsamer fahrenden Zweirädern auf Radstreifen und Radwegen führen kann. Die schnellen E-Bikes 45 sind für die Veloinfrastrukturen zu schnell, die Infrastrukturausgestaltung ist nicht angepasst auf deren Tempo. In Abschnitten ohne Neigung beträgt die Projektierungsgeschwindigkeit $v_P=30$ km/h. Das heisst, die Infrastruktur kann mit einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h befahren werden.

Aus heutiger Sicht ergibt sich die Notwendigkeit das E-Bike 45 auf gemeinsam genutzter Radinfrastruktur mit Velos und E-Bikes 25 in die tiefere Durchschnittsgeschwindigkeit einzubinden, um Konfliktsituationen zu vermeiden. Der Bau einer alleinigen Infrastruktur nur für E-Bike 45 ist aufgrund der kleinen Nutzergruppe wie auch aus Gründen des haushälterischen Umgangs mit Flächen kaum eine realistische Option. Die Anpassung der heutigen Veloinfrastruktur, dass sie mit 45 km/h befahren werden kann, ist aufgrund des hohen Flächenbedarfs ebenfalls kaum realistisch.

Wir empfehlen, dass auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht wird, wie mit dem E-Bike 45 auf der Veloinfrastruktur umgegangen werden soll. Der Erläuterungsbericht nimmt diesen offenen Punkt auch auf Seite 27 wieder auf, wenn es einerseits um die Überprüfung des übrigen Strassenverkehrsrechts auf Kohärenz mit dem Veloweggesetz (heutige Klassierung des E-Bike 45 als Motorfahrrad) und andererseits um das Vermeiden von Unfällen beziehungsweise das Steigern der Verkehrssicherheit geht.

Empfehlung 5

Es soll auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht werden, wie mit dem E-Bike 45 auf der gemeinsamen Veloinfrastruktur mit dem E-Bike 25 und dem Velo umgegangen werden soll.

Seite 12, Art. 3 Abs. 3

In Art. 3 Abs. 3 werden die Begriffe 'öffentliche Einrichtungen' und 'Freizeitanlagen' verwendet. Wir sind der Ansicht, dass die 'Intensität der Nutzung' treffender beschreibt, ob eine Anbindung an ein Veloroutennetz sinnvoll ist oder nicht. Wir empfehlen deshalb, den Begriff 'publikumsintensive Einrichtungen' zu verwenden.

Empfehlung 6

Die Begriffe 'öffentliche Einrichtung' und 'Freizeitanlagen' sind durch den Begriff 'publikumsintensive Einrichtung' zu ersetzen.

Seite 26, Kapitel 3 'Weitere Fördermassnahmen Bund zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs'

Bau von nationalen Veloinfrastrukturen

Diese Frage betrifft Art. 12 Abs. 1a: Die Bundesstellen sollen eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen. Dem Erläuterungsbericht ist zu entnehmen, dass der Bund bei Planung, Bau und Unterhalt seiner eigenen Anlagen (zum Beispiel militärische Anlagen, Verkehrsinfrastrukturen) Rücksicht auf vorhandene und geplante Velowegnetze nehmen muss. Der Bund soll Infrastrukturen für den Veloverkehr mitberücksichtigen, in hoher Qualität selber erstellen sowie mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordinieren. Es werden namentlich die Anschlussbereiche der Nationalstrassen erwähnt, auf denen die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses für den Veloverkehr relevant sei.

Grundsätzlich ist es zu befürworten, wenn der Bund eigene Veloinfrastrukturen in hoher Qualität selber erstellen und diese mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordinieren will.

Jedoch sind es die Kantone, welche die Veloroutennetze auf regionaler und kantonaler Ebene entwerfen, basierend auf Potenzialanalysen, regionalen Gesamtverkehrskonzepten, regionalen Sachplänen etc. Insbesondere bei grösseren Infrastrukturbauten erscheint uns eine frühzeitige Abstimmung der verschiedenen Planungsvorhaben zwischen dem Bund und den Kantonen, gegebenenfalls auch mit den Gemeinden, als wichtig.

Wir empfehlen, den Erläuterungsbericht Seite 19, Art. 12 Abs. 1a dahingehend zu ändern, dass der Bund eigene Veloinfrastrukturen nicht nur mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen koordiniert, sondern diese **abgestimmt auf die kantonalen und kommunalen Planungen** erstellt.

Empfehlung 7

Der Bund erstellt eigene Veloinfrastrukturen abgestimmt auf die kantonalen und kommunalen Planungen.

Seite 27, Kapitel 3 'Weitere Fördermassnahmen Bund zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs'

Bessere Verankerung der Velobahnen im PAVV

Eine bessere Verankerung der Velovorzugsrouten (Velobahnen) im Programm Agglomerationsverkehr (PAV) wird durch den Kanton Aargau begrüsst.

Überprüfung des übrigen Strassenverkehrsrechts auf Kohärenz mit dem Veloweggesetz.

Wir verweisen auf die Bemerkungen unter Erläuterungsbericht Seite 11, Art. 3 Abs. 1.

Empfehlung 8

Es soll auf nationaler Ebene eine gemeinsame Lösung gesucht werden, wie mit dem E-Bike 45 auf Veloinfrastruktur umgegangen werden soll.

Seite 30, Kapitel 4.5 'Auswirkungen auf die Umwelt'

Es wird dargelegt, dass eine hohe Qualität der Veloinfrastruktur zu einer Verkehrsverlagerung (motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr) führt und damit einen Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leistet.

Nicht erwähnt wird der Aspekt des zusätzlichen Flächenverbrauchs bei einem Ausbau der Veloinfrastrukturen. Würden zum Beispiel im Kanton Aargau alle Radstreifen (ca. 200 km) in der Breite angepasst, würde ein zusätzlicher Flächenbedarf von ca. 10 ha entstehen. Im Baugebiet sind Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen nicht immer konfliktfrei und stehen in Konkurrenz mit den Bedürfnissen der angrenzenden Siedlungsflächen. Ausbauten ausserhalb des Baugebiets – zum

Beispiel zugunsten von Radwegen – führen in der Regel zur Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen oder zu Rodungen im Wald.

Die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch neue oder auszubauende Veloverkehrsinfrastrukturen ist unter den Auswirkungen auf die Umwelt zu thematisieren. Der Erläuterungsbericht ist dahingehend zu ergänzen.

Empfehlung 9

Der Erläuterungsbericht thematisiert die Auswirkungen auf die Umwelt durch den zusätzlichen Flächenverbrauch bei einem Ausbau der Veloinfrastruktur.

C. Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

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

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

Ja. Siehe oben, Hinweis zu Art. 18 Abs. 1: Frist für die Erstellung der Pläne.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

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

Ja.

3. Ersatzpflicht (Art. 6 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? Art. 12 Abs. 1a: "Die Bundesstellen (...) eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen."

Siehe oben, Hinweis zu Art. 12 Abs. 1a: Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben.

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. Zusätzlich soll der Vollständigkeit halber der Begriff 'Radwege' in Art. 6 h des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) aufgenommen werden. Bereits enthalten sind Radstreifen, Trottoirs sowie separat geführte Fuss- und Radwege.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Verteiler

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch