

---

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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

Bern, 09 | 09 | 2020

### **Stellungnahme der LITRA zum Bundesgesetz über Velowege**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu oben erwähnter Vorlage Stellung nehmen zu können.

Gemeinsam mit unseren über 200 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und eine innovative Verkehrswirtschaft. Im Rahmen unserer Verbandstätigkeit beschäftigen wir uns mit sämtlichen Fragen zur Mobilität und bringen unsere Anliegen auch zum Fuss- und Veloverkehr ein.

#### **Allgemeine Bemerkungen**

Die LITRA begrüsst die Schaffung der vorgeschlagenen schlanken Grundsatzgesetzgebung in Form eines Veloweg-Gesetzes. Damit erhält das Velo als Verkehrsträger eine höhere Beachtung und wird in Zukunft bei den Planungen besser berücksichtigt. Der Veloverkehr wird zudem dem Fuss- und Wanderverkehr gleichgestellt und kann gezielt koordiniert und adäquat gefördert werden. Der Bund soll sich in den kommenden Jahren gemeinsam mit Kantonen und Gemeinden verstärkt für den Veloverkehr engagieren.

Die Stärke des Veloverkehrs liegt bekanntlich im Kurzstreckenbereich, bei Distanzen bis zu fünf Kilometern. In diesen Perimeter fallen die Hälfte aller Autofahrten und die Mehrheit aller Bus- und Tramfahrten. Mit Velos, Elektrovelos (eBikes) und Lastenrädern (Cargobikes) können viele Personen- und Gütertransporte platzsparend, speditiv und umweltfreundlich abgewickelt werden. Das Velo ist nicht nur bei jungen Menschen im Schul- oder Freizeitverkehr beliebt, sondern ebenso bei Pendlern und Gewerbetreibenden im Alltagsverkehr oder insbesondere auch bei der älteren Generation.

Der Bund schafft mit dem Bundesgesetz über Velowege die notwendigen Voraussetzungen, um den Veloverkehr und kombinierte Mobilitätslösungen gezielter zu fördern. Dies ist zum Beispiel für Regionen wichtig, wo der öV tendenziell schlecht ausgebaut ist. Verkehrsspitzen können gebrochen werden, indem der Veloverkehr auf der letzten Meile mit Unterstützung des Bundes besser gefördert wird. Der vorliegende Gesetzesentwurf bietet eine gute Grundlage für die Ausarbeitung eines nationalen Masterplans Veloverkehr Schweiz, ähnlich wie es ihn bereits in Holland oder Deutschland gibt. Er ermöglicht dem Bund, die kombinierte Mobilität besser zu fördern und in der Bevölkerung zu verankern, indem er Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen im Bereich Fuss- und Veloverkehr - wie ebenfalls im Bereich des öV - durchführen kann.

---

## Antworten der LITRA zum vorgegebenen Fragebogen

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

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

Ja. Die Kombination von Planungspflicht und behördenverbindlichen Plänen stellt wie bei den Fuss- und Wanderwegen sicher, dass das Velowegnetz samt Nebenanlagen geplant, rechtlich gesichert und realisiert werden kann. Letztlich werden mit einer besseren Erschliessung von ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen durch Velowege multimodale Transportketten attraktiv gemacht.

Zu beachten ist bei Artikel 5 allerdings die Mitwirkung von ÖV-Unternehmen bei der Planung von Velowegen. Wenn Velowegpläne gegenüber Grundeigentümern für verbindlich erklärt werden, sind die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) des öffentlichen Verkehrs besonders stark betroffen. Denn Kantone können dann beispielsweise Kreuzungen und Veloparkierungsanlagen in Bahnhöfen vorschreiben. Ist eine ÖV-Haltestelle Quelle oder Ziel eines Velowegnetzes, muss sie für das Ein- und Aussteigen von Velofahren dimensioniert sein. Die ISB sollen deshalb ein Mitbestimmungs- und Beschwerderecht haben, ob eine Haltestelle als Quelle oder Ziel eines Velowegnetzes geeignet ist. Art. 5 Abs. 3 berücksichtigt dieses Anliegen im Bereich der Planung. Zusätzlich soll die ÖV-Branche als beschwerdeberechtigt betrachtet werden. In diesem Sinne soll Art. 17 Abs. 1 Bst. b folgendermassen ergänzt werden (*Zusatz kursiv*):

«...die Fachorganisationen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die gemäss ihrem statutarischen Zweck seit mindestens drei Jahren ideale Anliegen des Veloverkehrs *oder des öffentlichen Verkehrs* verfolgen».

### 2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

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

Ja. Mit diesen Planungsgrundsätzen und Qualitätszielen wird die Attraktivität von Velonetzen gestärkt, womit letztlich mehr Menschen Velo fahren werden. Artikel 6 ist jedoch dahingehend zu ergänzen, dass bei der Planung auch die Lage von Veloparkings und Sharingzonen - insbesondere an ÖV-Haltestellen und Bahnhöfen - berücksichtigt wird. ÖV-Haltestellen und Bahnhöfe werden immer mehr zu Hubs mit vielfältigen Mobilitätsangeboten umgestaltet (z.B. Sharingzonen mit Velos, E-Bikes, E-Trottis etc.) und erhalten damit eine zunehmend wichtige Umsteigefunktion.

### 3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

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

Ja. Diese Regelung entspricht jener im Fuss- und Wanderweg-Gesetz.

### 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. Der Bund kann damit Standards setzen und eine wichtige Vorbildfunktion übernehmen. Zu beachten gilt es jedoch, dass die Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten und Nutzen gegeben sein soll. Damit sind auch Lösungen auszuschliessen, die keine Vorteile für den Veloverkehr bringen («Minimallösungen»).

---

### 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. Die LITRA begrüsst diese Möglichkeit und wünscht sich insbesondere koordinierte Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen im allgemeinen Bereich des Velo- und Fussverkehrs, wie ebenfalls im öV. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Funktion von Velowegen zu, beziehungsweise von öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuweisen. Demgemäss soll der Begriff «kombinierte Mobilität» nach Möglichkeit jeweils explizit erwähnt werden.

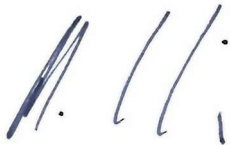
### 6. Präzisierung von Art. 6 h NSG

*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.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Martin Candinas, Nationalrat  
Präsident



Michael Bützer  
Geschäftsführer