



## **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

### **Eingereichte Stellungnahmen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens**

---

#### **1. Kantone / Cantons / Cantoni (26 + 1)**

- Zürich ZH
- Bern / Berne BE
- Luzern LU
- Uri UR
- Schwyz SZ
- Obwalden OW
- Nidwalden NW
- Glarus GL
- Zug ZG
- Fribourg / Freiburg FR
- Solothurn SO
- Basel-Stadt BS
- Basel-Landschaft BL
- Schaffhausen SH
- Appenzell Ausserrhoden AR
- Appenzell Innerrhoden AI
- St.Gallen SG
- Graubünden GR
- Aargau AG
- Thurgau TG
- Ticino TI
- Vaud VD
- Valais / Wallis VS
- Neuchâtel NE
- Genève GE
- Jura JU
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, DTAP, DCPA

#### **2. Politische Parteien / partis politiques / partiti (9)**

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP / Parti bourgeois-démocratique PBD / Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
- Eidgenössisch-Demokratische Union EDU / Union Démocratique Fédérale UDF / Unione Democratica federale UDF
- Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP / Parti évangélique suisse PEV / Partito evangelico svizzero PEV
- FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR.I Liberali Radicali

- Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
  - Grünliberale Partei glp / Parti vert'libéral pvl
  - Schweizerische Volkspartei SVP / Union Démocratique du Centre UDC / Unione Democratica di Centro UDC
  - Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS / Parti socialiste suisse PSS / Partito socialista svizzero PSS
- 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (3)**
- Schweizerischer Gemeindeverband
  - Schweizerischer Städteverband
  - Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
- 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia (3)**
- economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
  - Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
  - Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
- 5. Organisationen / organisations / organizzazioni (alphabetisch) (29)**
- 2rad Schweiz
  - Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu
  - Centre Patronal, CP
  - Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz, Inclusion Handicap
  - Fédération des Entreprises Romandes, FER
  - Fussverkehr Schweiz
  - Gesundheitsförderung Schweiz
  - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, LITRA
  - Jagd Schweiz
  - NGO-Allianz Ernährung, Bewegung, Körpergewicht
  - Pro Natura
  - Pro Velo Graubünden
  - Pro Velo Schweiz
  - Public Health Schweiz
  - RoadCross Schweiz
  - Schweizer Tourismus-Verband, STV
  - Schweizerische Energienstiftung, SES
  - Schweizerischer Baumeisterverband, SBV
  - Schweizer Nutzfahrzeugverband, ASTAG
  - Schweizerischer Verband für Pferdesport
  - Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, SL-FP
  - Touringclub der Schweiz, TCS
  - Trägerverein Velo-Initiative
  - Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, velosuisse
  - Verband des Strassenverkehrs FRS, strasseschweiz
  - Velokonferenz Schweiz
  - Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, auto-schweiz
  - Verkehrs-Club der Schweiz, VCS
  - WWF Schweiz

**6. Weitere Vernehmlassungsteilnehmende, z.B. Bundesstellen und Privatpersonen (alphabetisch) (3)**

- Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, EKD
- Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission, ENHK
- Kraemer Raphael, Privatperson



 Kanton Zürich  
Regierungsrat

Beck

ASTRA

22. Nov. 2016

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

ASTRA



024164

15. November 2016 (RRB Nr. 1102/2016)

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege  
als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative  
«Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»  
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum direkten Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» Stellung nehmen zu können, und äussern uns dazu wie folgt:

Die zentrale Stossrichtung der Volksinitiative ist die Verankerung einer Bundeskompetenz zur Grundsatzgesetzgebung über Velowegnetze und Velowege in der Bundesverfassung und somit die Stärkung des gesamten Langsamverkehrs. Der Gegenvorschlag des Bundesrates unterstreicht die verkehrspolitische Bedeutung des Veloverkehrs, geht aber hinsichtlich der zu schaffenden Bundeskompetenz weniger weit als die Initiative. Die Stossrichtungen von Initiative und Gegenvorschlag gehen einher mit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes und des Kantons Zürich, die dem Langsamverkehr eine wichtige Rolle für die Verkehrsverlagerung bzw. die Entlastung der Verkehrsspitzen beim öffentlichen und individuellen motorisierten Verkehr beimessen. Sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag führen indessen zur Schaffung einer neuen Bundesaufgabe. Diese stünde bezüglich ihrer Finanzierung zwangsläufig in Konkurrenz zu den anderen Bundesaufgaben im Zusammenhang mit den Verkehrsinfrastrukturen, zumal der Veloverkehr keine Einnahmen erzeugt. Die Mittel des Bundes zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in den volkswirtschaftlich bedeutsamen Agglomerationsräumen der Schweiz werden in Zukunft noch stärker als heute begrenzt sein. Gleichzeitig werden sich die Verkehrsprobleme in diesen Räumen verschärfen. Die in diesen Räumen aus dem gesamten Verkehr erwirtschafteten Bundeseinnahmen sollen deshalb schwergewichtig zur Lösung dieser Probleme eingesetzt werden. Mit der Schaffung einer neuen Bundeskompetenz werden die Mittel weiter verzettelt, weshalb wir sie ablehnen.

Ferner erachten wir eine neue Verfassungsbestimmung zur Betonung der verkehrspolitischen Bedeutung des Veloverkehrs als nicht erforderlich. Der Bund trägt der Bedeutung des Veloverkehrs bereits Rechnung, indem er Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen über den Infrastrukturfonds bzw. über den vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds finanziert. Rund 15% der Mittel zur Unterstützung des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen fliessen heute gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (SR 725.13) in Infrastrukturprojekte zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs. Dies trägt der verkehrspolitischen Bedeutung dieser Verkehrsart weit mehr und wirksamer Rechnung als der Erlass einer neuen Verfassungsbestimmung und die Schaffung einer neuen Bundesaufgabe.

Das Bundesamt für Strassen unterstützt die Kantone in Bezug auf den Langsamverkehr heute schon mannigfaltig, unter anderem durch die Herausgabe von Richtlinien, Vollzugshilfen und Materialien, durch Grundlagenforschung und die Unterstützung von Pilotprojekten, durch Anpassungen des Verkehrsrechts sowie durch Evaluationen und Monitoring. Die Schaffung einer neuen Bundeskompetenz ist somit nicht nötig, um die Kantone bei der Bereitstellung von Infrastrukturen für den Veloverkehr auf fachlicher Ebene zu unterstützen. Eine neue Bundesgesetzgebung hätte demgegenüber unweigerlich Auswirkungen auf die Kantone, die für die Bereitstellung dieser Infrastrukturen zuständig sind. Insbesondere die Festlegung von Grundsätzen für die Netze des Freizeit- und des Alltagsveloverkehrs würde die Kantone in ihrer heutigen Autonomie einschränken. Die heutige Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen hat sich bewährt. Es besteht unseres Erachtens kein Grund für eine Änderung.

Wir lehnen den Gegenvorschlag des Bundesrates aus diesen Gründen ab. Für den Fall, dass der Bundesrat dennoch am vorgeschlagenen Gegenentwurf festhalten sollte, würden wir letzteren gegenüber der Initiative bevorzugen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,  
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident:



Der Staatsschreiber:



Postgasse 68  
Postfach  
3000 Bern 8  
www.rr.be.ch  
info.regierungsrat@sta.be.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

9. November 2016

RRB-Nr.: 1226/2016  
Direktion Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Unser Zeichen 379.2016 / Ev  
Ihr Zeichen  
Klassifizierung Nicht klassifiziert



**Vernehmlassung des Bundes: Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)».**  
**Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur titelgenannten Vorlage äussern zu dürfen. Der Regierungsrat unterstützt den Gegenvorschlag zur Veloinitiative und begrüsst, dass damit die Velowege den Fuss- und Wanderwegen künftig gleichgestellt werden sollen.

## 1 Grundsätzliche Zustimmung

Dem Kanton Bern ist die Qualität der Veloinfrastrukturen ein besonderes Anliegen. In seiner Gesamtmobilitätsstrategie strebt er die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Langsamverkehr an. Um dies zu erreichen, müssen entsprechende Infrastrukturen in angemessener Qualität zur Verfügung stehen. Der Gegenvorschlag des Bundesrates erteilt dem Bund diesbezüglich Kompetenzen zur Koordination und Unterstützung, ohne dass daraus unmittelbar neue Pflichten für Bund und Kantone erwachsen. Diesen Ansatz halten wir für sinnvoll und zweckdienlich.

## **2 Fragen und Anträge**

Trotz unserer grundsätzlichen Zustimmung zum Gegenvorschlag bitten wir um die Klärung bzw. Berücksichtigung folgender Punkte:

### **2.1 Mountainbike vs. Wandern**

Inwieweit wird das Mountainbike von der neuen Verfassungsbestimmung zum Freizeitverkehr erfasst? In jüngster Zeit sind im Vollzug vermehrt Schwierigkeiten aufgetaucht in Bezug auf Nutzungs- und Interessenkonflikte zwischen Mountainbike und Wandern. In diesem Zusammenhang regen wir zu einer Klärung von Art. 43 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) an, der aus der Zeit vor dem Mountainbike stammt. Wir regen an zu prüfen, ob mittels einer Anpassung von Art. 43 Abs. 1 SVG eine Koexistenz zwischen Wanderern und Mountainbikefahrern auf Gesetzesstufe festgehalten werden kann, so dass Mountainbikes nicht vom Nutzungsverbot von Wanderwegen erfasst werden.

Weiter schlagen wir vor, mindestens im Erläuternden Bericht zur Vorlage den Grundsatz festzuhalten, dass die neuen Verfassungsbestimmungen zum Freizeitveloverkehr auch auf Mountainbikerouten Anwendung finden, dass diese somit ebenfalls als Netze für den Freizeitveloverkehr gelten und dass Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung von Mountainbikerouten daher ebenfalls durch den Bund gefördert werden können.

### **2.2 Abgeltung zusätzlicher Vollzugsaufwände**

Wir gehen davon aus, dass bei der konkreten Umsetzung des Bundesbeschlusses allfällige Aufträge des Bundes an die Kantone zur Koordination der Velonetze zusätzlich abgegolten werden. Dies gilt auch für allfällige Zusatzaufwände der Kantone für die Datenaufbereitung der Netze.

### **2.3 Reporting**

Der Regierungsrat weist darauf hin, dass die Umsetzung des Gegenvorschlags nicht zu einem übermässigen Reporting-Aufwand in den Kantonen führen darf, z.B. über die Umsetzung der Massnahmen im Veloverkehr. Die Kantone verfügen hierfür nicht über die nötigen personellen Ressourcen.

### **2.4 MISTRA**

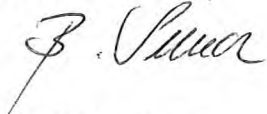
Zur Umsetzung der neuen Bestimmungen beantragen wir, dass der Bund die MISTRA-Fachapplikation "Langsamverkehr" den Kantonen unentgeltlich zur Verfügung stellt.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen. Für unsere weiteren Bemerkungen verweisen wir auf den beigelegten Fragebogen.

Freundliche Grüsse

**Im Namen des Regierungsrates**

Die Präsidentin



Beatrice Simon

Der Staatsschreiber



Christoph Auer

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, 3003 Bern
- elektronisch (in Word und PDF-Format) an: [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Beilage

- Fragebogen



## Fragebogen

Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

---

### 1 Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1–3 BV)

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja. Die Gleichstellung ist mit Blick auf das Potenzial von Fuss- und Veloverkehr sinnvoll. Beide Verkehrsarten können dazu beitragen, den Modalsplit in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität zu verändern.

### 2 Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja. Die Festlegung von Grundsätzen hat sich für die Fuss- und Wanderwege bewährt. Die Grundsätze für die Velowege sollten sich auf ähnlichem Niveau bewegen.

### 3 «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Ja. Die Kann-Formulierung lässt den nötigen Freiraum für regional und lokal zweckmässige Lösungen.

### 4 Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus förderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Nein. Da sich der Gegenentwurf sehr eng an die heutige Verfassungsgrundlage über die Fuss- und Wanderwege anlehnt, kann auf den Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone verzichtet werden. Es muss nicht wiederholt werden, was ohnehin gilt.

### 5 Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

*a) Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Ja.

*b) Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, die Bevölkerung muss über die Infrastruktur(verbesserung)en informiert werden, soll sich das Verkehrsverhalten ändern.

**6 Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a) zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b) Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja und ja. Die Pflicht zur Berücksichtigung der Netze und zum Ersatz bei notwendigen Aufhebungen hat sich bei den Wanderwegen bewährt. Es ist sinnvoll, dies auch auf die Velonetze auszudehnen, zumal der Bund im Bereich der Nationalstrassen relativ stark in die Velowegnetze eingreift.



**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

per E-Mail:  
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Luzern, 2. November 2016

Protokoll-Nr.: 1117

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen zur oben erwähnten Vernehmlassung eingeladen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrats teile ich Ihnen mit, dass wir die Vorlage im Grundsatz unterstützen. Allerdings würden wir eine schlanker formulierte Ergänzung der Verfassungsbestimmung begrüssen (vgl. insbesondere unsere Antworten zu den Fragen 4 und 5). Im Einzelnen nehmen wir zu den Fragen wie folgt Stellung:

- 1 **Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs** (Art. 88 Abs. 1 - 3 BV)  
*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*  
Ja.
- 2 **Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze** (Art. 88 Abs. 1BV)  
*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*  
Ja.
- 3 **"Kann"- statt "Muss"-Formulierung** (Art. 88 Abs. 2 BV)  
*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die "Kann-Formulierung" beibehält?*  
Ja. Angesichts der unveränderten Zuständigkeitsordnung besteht kein Anlass, die geltende "Kann"-Bestimmung in eine "Muss"-Bestimmung umzuformulieren. Zudem ist unklar, wie sich eine "Muss"-Formulierung insbesondere in finanzpolitischer Hinsicht auf

die Kantone auswirken würde. Wir unterstützen in diesem Punkt den Gegenentwurf.

- 4 **Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**  
*Erachten Sie die Verankerung eines "Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone" im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*  
Nein. Die Kompetenzordnung im Bereich der Fuss- und Wanderwege und damit inskünftig möglicherweise auch der Radwege ist in Art. 88 Abs. 1 BV enthalten, wonach der Bund die Grundsätze über die entsprechenden Wegnetze regelt. Es erübrigt sich, den Bund in Abs. 2 zur Respektierung der geltenden Kompetenzordnung anzuhalten. Diese Funktion kommt insbesondere Art. 3 und 5 BV zu.
- 5 **Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**  
*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff "Kommunikation" durch die weniger weit gehende Formulierung "Information" im Gegenentwurf des Bundesrates?*  
Wir erachten die Ergänzung eines Informationsauftrags als nicht notwendig (vgl. Frage 5b). Sollte sich eine Ergänzung allerdings abzeichnen, favorisieren wir den allgemeineren Begriff "Information".  
*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff "Information" sei notwendig?*  
Nein. Wir sind der Ansicht, dass es eine Ergänzung der Verfassung mit dem Auftrag der Information nicht braucht. Informations- und Kommunikationsmassnahmen haben ihre Grundlage in den Bereichsgesetzgebungen.
- 6 **Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**  
*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*  
*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*  
Ja.  
*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*  
Ja.

Im Namen des Regierungsrats bedanke ich mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Robert Küng  
Regierungsrat



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

### **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 17. August 2016 haben Sie den Regierungsrat des Kantons Uri eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» Stellung zu nehmen.

#### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Grundsätzlich begrüsst der Regierungsrat des Kantons Uri die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs, wozu auch der Freizeitveloverkehr zu zählen ist, mit dem Fussverkehr und dem Wandern. Er lehnt aber explizit zusätzliche Bestimmungen ab, welche über einfache Ergänzungen des bestehenden Verfassungsartikels hinausgehen. Insbesondere vertritt der Regierungsrat auch die klare Haltung, dass der Vollzug des Langsamverkehrs weiterhin Sache der Kantone bleibt.

#### **2. Spezifische Fragen an die Kantone**

Zur Frage 1: Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (*Art. 88 Abs. 1 bis 3 BV*)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja.

Zur Frage 2: Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (*Art. 88 Abs. 1 BV*)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Sofern dies nicht zu einer Verschiebung der heutigen Kompetenzen beim Vollzug, der Sache der Kantone ist, führt, können wir uns damit einverstanden erklären.

Zur Frage 3: «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (*Art. 88 Abs. 2 BV*)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Wir unterstützen die «Kann-Formulierung».

Zur Frage 4: Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (*Art. 88 Abs. 2 BV*)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrats aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Sofern sichergestellt werden kann, dass bei einer allfälligen Ausführungsgesetzgebung tatsächlich nicht in den Zuständigkeitsbereich der Kantone eingegriffen wird, ist ein solcher Zuständigkeitsvorbehalt nicht notwendig.

Zur Frage 5: Information (*Art. 88 Abs. 2 BV*)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrats?

Ja.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Artikel 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Ja.

Zur Frage 6: Pflicht des Bunds zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (*Art. 88 Abs. 3 BV*)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

Ja.

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 11. November 2016



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Beat Jörg

Roman Balli

6431 Schwyz, Postfach 1260

A-Post

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bak



kantonschwyz 



Schwyz, 8. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Veloinitiative)“**  
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 hat der Bundesrat die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung zum direkten Gegenentwurf des Bundes zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Veloinitiative)“ eingeladen.

Wir unterstützen die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern grundsätzlich. Die Stärkung des Langsamverkehrs kann einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung bzw. der Entlastung der Verkehrsspitzen beim öffentlichen und individuellen motorisierten Verkehr leisten. Den Kantonen dürfen dadurch keine Mehrkosten entstehen.

Die angebrachten Änderungen im direkten Gegenentwurf des Bundes zur „Veloinitiative“ erachten wir im Grundsatz nach als sinnvoll. Der Text des Verfassungsartikels soll jedoch nur so weit gehen, als dieser Verfassungsrang hat.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Namen des Regierungsrates:

  
Othmar Reichmuth, Landammann

  
Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber



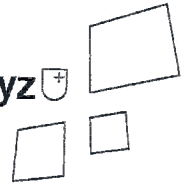
Beilage:

– Beantwortung Fragebogen.

Kopie zur Kenntnisnahme (inklusive Beilage):

– Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung;  
– Tiefbauamt.





## Beantwortung Fragebogen

Zum „Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege“ als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“

---

### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

- Die Gleichstellung des Velo- mit dem Fussverkehr wird unterstützt.
- Die Gleichstellung aller Verkehrsträger entspricht dem Gedanken, der in Bearbeitung befindlichen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Schwyz.

### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

- Eine koordinierende und unterstützende Funktion des Bundes im Bereich Veloverkehr wird gutgeheissen.

### 3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?

- Die „Kann-Formulierung“ wird akzeptiert.
- Die Souveränität des Bundes in finanzpolitischen Fragen wird berücksichtigt. Der Handlungsspielraum des Bundes soll nicht angetastet werden.
- Dennoch bleibt mit der „Kann-Formulierung“ eine Unterstützungskompetenz im Gesetzestext enthalten.

### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zugunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

- Gemäss Art. 88 Abs. 1 BV hat der Bund ohnehin nur Grundsatzgesetzgebungskompetenz. Darum ist die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone“ nicht notwendig.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**a) Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzungen mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weitgehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?**

- Ja. Die Auswirkungen des Begriffs „Kommunikation“ auf den Bund sind schwer fassbar. Kommunikation bedingt Aktion und Interaktion zwischen zwei Parteien. Mit dem Begriff „Information“ ist die Beschaffung, Bereitstellung und Verbreitung allgemeiner Fachinformation über die Wegnetze des Langsamverkehrs sichergestellt.

**b) Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?**

- Ja.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**  
**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen**

**a) zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?**

- Ja.

**b) Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?**

- Ja.



CH-6061 Sarnen, Postfach 1562, Staatskanzlei

ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

aemterkonsultation@astra.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.2635

Sarnen, 9. November 2016

**Vernehmlassung zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Veloinitiative)“.**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 17. August 2016 zur Vernehmlassung betreffend den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo- Initiative)“ eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Den von Ihnen erarbeiteten Fragebogen beantworten wir wie folgt:

*Frage 1: Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)*

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

*Antwort:* Die Ausweitung von Art. 88 BV auf den Veloverkehr wird begrüsst und als dringend notwendig erachtet. Sowohl dem Alltags- wie dem Freizeitveloverkehr kommt eine immer grössere Bedeutung zu. Die rasante technische Entwicklung von E-Bikes und deren Einsatz im Siedlungsraum aber auch abseits von Strassen erfordern eine Grundsatzregelung analog derjenigen für Fuss- und Wanderwege. Ausserdem bringen die zunehmenden Disziplinen im Mountainbikesport (z.B. Tourenfahren, Downhill, Freeride, evtl. in Zukunft auch Wintersportarten) einen immer wichtigeren Koordinationsbedarf mit anderen Nutzerinnen und Nutzern von Strassen und Wegen mit sich. Eine Grundlage für die Ausarbeitung von gesetzlichen Regelungen zum Velo- und Bikeverkehr ist zwingend erforderlich. Aufgrund diverser Analogien zwischen dem Fuss- und Veloverkehr (z.B. Zuständigkeiten) ist es sinnvoll, dass die beiden Verkehrsarten gleichberechtigt im selben Verfassungsartikel behandelt werden.

*Frage 2: Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)*

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

*Antwort:* Ja, eine analoge Regelung wie bei den Fuss- und Wanderwegen ist sinnvoll, da die Bereiche eng beieinander sind und sich oft überschneiden. Es ist aus unserer Sicht für die Kantone von Vorteil, wenn bezüglich des Veloverkehrs in der ganzen Schweiz ähnliche Grundsätze und Strukturen gelten wie sie für den Fussverkehr bereits bestehen. Fraglich ist, ob die Unterscheidung „Alltags- und Freizeitveloverkehr“ wirklich notwendig ist.

*Frage 3: «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

*Antwort:* Die Kann-Formulierung ist zwingend. Auch soll die Unabhängigkeit der Kantone in ihrem Zuständigkeitsbereich beibehalten werden. Die bisherige Regelung im Bereich der Fuss- und Wanderwege hat sich bewährt und soll im selben Umfang auch für den Veloverkehr gelten. Zu überdenken ist der Zusatz „attraktiver“ und „sicherer“. Hier ist zusätzlicher Regelungsbedarf zu befürchten.

*Frage 4: Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

*Antwort:* Ja, es ist logisch und korrekt, dass die Aufgaben gemäss Subsidiaritätsprinzip zu verfolgen sind.

*Frage 5a: Information (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

*Antwort:* Der Begriff „Information“ wird als genügend erachtet.

*Frage 5b: Information (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

*Antwort:* Die Ergänzung könnte als sinnvoll erachtet werden, da der Bund in diesen Verkehrsbereichen auch die Grundsätze festlegt. Aufgrund der vorgesehenen Gleichstellung des Fussverkehrs mit dem Veloverkehr wird es im Bereich Velo und auch Mountainbike einen Informations-Nachholbedarf geben, der sinnvollerweise gesamtschweizerisch durch den Bund koordiniert und unterstützt werden soll. Diese Aufgabe könnte jedoch auch jeder Kanton selbstständig übernehmen.

*Frage 6a: Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)*

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*  
*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*  
*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

*Antwort:* Ja, beide Regelungen haben sich bei den Fuss- und Wanderwegen bewährt. Angesichts der zunehmenden Bedeutung von Veloverbindungen kommt einem vollständigen und intakten Velowegnetz eine grosse Bedeutung zu.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Enderli', written in a cursive style.

Franz Enderli  
Landammann

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dillier', written in a cursive style.

Dr. Notker Dillier  
Landschreiber-Stellvertreter



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02  
staatskanzlei@nw.ch  
Stans, 6. Dezember 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidg. Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 wurde der Kanton Nidwalden eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns im Folgenden dazu.

**1 Grundsätzliches**

Die Ergänzung und Gleichstellung des Veloverkehrs im Art. 88 der Bundesverfassung (BV) – im Sinne des direkten Gegenentwurfs zur „Velo-Initiative“ – erachten wir als richtig und angemessen.

**2 Mountainbiking**

Unklar und in den Unterlagen nicht ersichtlich ist der Umgang mit einer speziellen Form des Velofahrens – dem Mountainbiking. Eine Berichtspräzisierung würde dahingehend begrüsst, dass mit „Freizeitveloverkehr“ auch Belange des Mountainbikeverkehrs gemeint sein können. In künftigen Gesetzgebungsprozessen ist die Koexistenz von „Mountainbiking und Wandern“ besonders zu thematisieren – und zu stärken, damit diese Interessen insbesondere im alpinen Raum nicht nachteilig auf den Natur- und Landschaftsschutz wirken.

Antrag: Wir beantragen, dass im Bericht der Umgang mit dem Mountainbiking ausdrücklich beschrieben wird.

### 3 Fragebogen

#### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

JA.

#### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

JA.

#### 3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

JA.

#### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

JA.

#### 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

JA.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

JA.

Allenfalls kann aufgrund der allgemeinen Informationspflicht von Art. 180 BV darauf verzichtet werden.

#### 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen  
a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

JA.

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

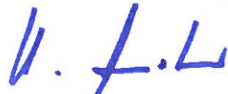
JA.

#### 4 Stellungnahme BPUK

Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz vom 25. November 2016, die wir unterstützen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse  
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Ueli Amstad  
Landammann



lic. iur. Hugo Murer  
Landschreiber

Geht an:

- [aemterkonsultation@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultation@astra.admin.ch) (PDF und Word)





Glarus, 15. November 2016

**Vernehmlassung betreffend Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"**

Hochgeachtete Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Das Velo stellt auch im Kanton Glarus ein wichtiges Verkehrsmittel dar und es gewinnt insbesondere als Freizeitgerät laufend an Bedeutung. Der Kanton Glarus unterstützt deshalb eine stärkere Gewichtung des Veloverkehrs durch einen ergänzten Verfassungsartikel.

Die Planung der Netze liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Dies ist auch ein wichtiger Hinweis für die Veloinitiative resp. den direkten Gegenvorschlag. Es darf nicht in die kantonale oder kommunale Planungshoheit eingegriffen werden. Der Kanton Glarus erwartet, dass der Bundesrat bei der Umsetzung des Gegenvorschlags weder in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden eingreifen wird noch eine Überregulierung vornimmt.

Zu den konkreten Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja. Der Veloverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel und verdient einen höheren politischen Stellenwert als dies heute der Fall ist.

Zu 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja. Wir sind mit der Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen einverstanden. Darüber hinaus darf die Kompetenz des Bundes aber nicht gehen. Insbesondere liegt es nicht in der Kompetenz des Bundes, in die Planungshoheit der Kantone und Gemeinden einzugreifen.

Zu 3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Ja. Wir unterstützen die Beibehaltung der "Kann-Formulierung". Der Bund soll nur eine subsidiäre Kompetenz zur Koordination erhalten.

Zu 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja (s. Antwort zu Frage 3).

Zu 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja. Die Kommunikation im Sinne von Marketing ist Sache der Kantone, Gemeinden sowie Tourismusorganisationen. Der Bund kann sich somit auf eine Information beschränken.

Zu 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja. Der Bund soll Ersatz leisten, wenn er Velowege aufheben muss.

Zusammenfassend begrüsst der Kanton Glarus die Veloinitiative zwar, erachtet den direkten Gegenvorschlag jedoch als angemessener, da dieser die Kompetenzverteilung besser berücksichtigt.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Für den Regierungsrat**



Rolf Widmer  
Landammann

Hansjörg Dürst  
Ratsschreiber

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

versandt am: 16. Nov. 2016



Regierungsrat, Postfach 156, 6301 Zug

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Zug, 25. Oktober 2016 hs

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter  
Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und  
Wanderwege (Velo-Initiative)»  
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat den obgenannten direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative u. a. den Kantonen zur Vernehmlassung unterbreitet. Gerne lassen wir Ihnen unsere Stellungnahme zukommen und stellen Ihnen folgenden

**Antrag:**

Artikel 88 der Bundesverfassung sei wie folgt zu ändern (Änderungen rot markiert):

Art. 88 Fuss-,~~und~~ Wander- und Velowege

<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss-,~~und~~ Wander- und Velowegnetze fest.

<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze **sowie weitere Massnahmen Dritter** unterstützen und koordinieren.

<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss-,~~und~~ Wander- und Velowegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

## I. Begründung

Aus der Sicht des Kantons Zug spricht nichts dagegen, dass das Velowegnetz dem Wander- und Fusswegnetz gleichgestellt wird. Im Gegenteil. Wir begrüßen die Bestrebungen, den Langsamverkehr zu fördern und ihn gesamtheitlich zu betrachten. Der Formulierungsvorschlag als direkter Gegenentwurf ist u.E. jedoch, namentlich sprachlich zu straffen. Dies nicht zuletzt deshalb, weil der föderale Ansatz bei der Planung sowie beim Bau der Fuss-, Wander- und Velowege erhalten bleiben muss. Aus diesem Grund erlauben wir uns, Ihnen einen konkreten und schlanken Formulierungsvorschlag zu unterbreiten, der sich weitgehend an der bisherigen Regelung orientiert, ohne die bewährte Praxis und die Aufgabenteilung zu hinterfragen.

Art. 88 Fuss- und Wanderwege (aktuelle Fassung)	Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege (direkter Gegenentwurf)	Art. 88 Fuss-, <del>und</del> Wander- und Velowege (Vorschlag Kanton Zug)
<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest.	<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze sowie über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest	<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, <del>und</del> Wander- und Velowegnetze fest.
<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.	<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren.	<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie weitere Massnahmen Dritter unterstützen und koordinieren.
<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.	<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.	<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss-, <del>und</del> Wander- und Velowegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

### Zu Art. 88 Abs. 1:

Wir sind der Ansicht, dass es keine plausiblen Gründe für eine Unterscheidung der Velowege in Alltags- und Freizeitverkehr gibt. Eine solche Unterscheidung macht in der Bundesverfassung wohl keinen Sinn. Die Formulierung gemäss direktem Gegenentwurf führt lediglich zu weiteren Fragen: Wo liegt der Unterschied zwischen Alltags- und Freizeitveloverkehr? Bedarf es allenfalls zweier Netze? etc.

### Zu Art. 88 Abs. 2:

Wir beantragen, auf die Ergänzungen von Art. 88 Abs. 2 in Bezug auf «attraktive und sichere Netze» sowie «Information über diese» zu verzichten. Wir sind der Ansicht, dass diese subjektiven Formulierungen unter der Floskel «Anlage und Erhalt der Netze» zu subsummieren sind. Des Weiteren sind wir der Ansicht, dass sich der Bund bei der Information über eine kantonale Aufgabe zurückhalten, wenn nicht sogar vollständig darauf verzichten sollte. Damit ist selbstverständlich nicht ausgeschlossen, dass Schweiz Tourismus für Velowege werben kann.

Es muss klar bleiben, dass die Anlage und die Erhaltung der Netze wie bis anhin der Federführung der Kantone obliegen. Selbstverständlich können auch Dritte entsprechende Massnahmen ergreifen. Mit der Formulierung gemäss direktem Gegenentwurf kann jedoch ein positiver Kompetenzkonflikt entstehen. Dies gilt es zu verhindern. Mit unserem Formulierungsvorschlag gewinnt die Bestimmung an Klarheit und nimmt die Anliegen des direkten Gegenentwurfs auf.

Zu Art. 88 Abs. 3:

Auch bei Art. 88 Abs. 3 reicht es aus unserer Sicht, wenn neu das Velonetz aufgenommen wird. Ansonsten bedarf dieser Absatz wohl keiner wesentlichen Änderungen.

## **II. Beantwortung des Fragebogens**

*Zu Frage 1: Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja.

*Zu Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja.

*Zu Frage 3: Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Ja.

*Zu Frage 4: Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Nein, da sich bereits aus Art. 88 Abs. 1 BV ergibt, dass dem Bund im Bereich des Langsamverkehrs nur eine Grundsatzgesetzgebungskompetenz zusteht. Ein ausdrücklicher Vorbehalt zu Gunsten der Kantone hätte deshalb lediglich deklaratorische Wirkung.

*Zu Frage 5a: Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein. Wir sind der Meinung, dass dieser Begriff in der bisherigen Formulierung bereits enthalten ist (vgl. oben, Begründung unter Art. 88 Abs. 2).

Seite 4/4

*Zu Frage 5b: Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Nein (vgl. oben, Begründung unter Art. 88 Abs. 2).

*Zu Frage 6a: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

Ja.

*Zu Frage 6b: Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Zug, 25. Oktober 2016

Freundliche Grüsse  
Regierungsrat des Kantons Zug

Heinz Tännler  
Landammann

  
Renée Spillmann Siegwart  
stv. Landschreiberin

Kopie an:

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch
- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Sicherheitsdirektion
- Baudirektion
- Amt für Umweltschutz
- Amt für Raumplanung



ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE  
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48  
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat  
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne  
Par courrier électronique à  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

*Fribourg, le 11 octobre 2016*

## **Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres : consultation**

Madame, Monsieur,

Par courrier du 17 août 2016, vous avez invité le Conseil d'Etat du canton de Fribourg à prendre position sur l'*arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres*. Nous vous faisons parvenir, en annexe, le questionnaire joint à cette consultation dûment complété.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Au nom du Conseil d'Etat :**

Marie Garnier  
Présidente



Danielle Gagnaux-Morel  
Chancelière d'Etat

### **Annexe**

—  
Questionnaire relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »



## Questionnaire

**relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

---

### 1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)

Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?

Oui

### 2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables ?

Oui sur le principe. Toutefois cela peut avoir une incidence sur les planifications cantonales. Une consultation sera nécessaire.

### 3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)

Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres ?

Oui

### 4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)

Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ?

Non, comme indiqué dans le rapport explicatif cet ajout serait purement déclaratoire et donc superficiel

### 5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)

a. Êtes-vous favorable à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre ?

Oui

b. Pensez-vous que le terme « informer » soit nécessaire dans la modification proposée de l'art.88 Cst. ?

Non, il n'est pas indispensable. L'art 88 al 2 précise que la Confédération « peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et les tiers ». Ce soutien peut se faire sous forme d'information.

### 6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue :

a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération ?

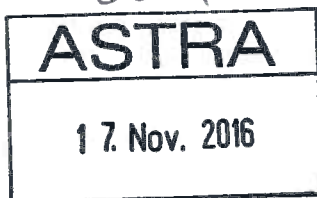
Oui

b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux ? Oui. Toutefois il nous semble que la formulation de l'alinéa 3 de l'art. 88 Cst. pourrait être simplifiée comme suit : « ... Si elle doit supprimer des parties de ces réseaux, elle les remplace. »



Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch



KANTON **solothurn**



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

15. November 2016

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" Stellung zu nehmen. Wir kommen dieser Aufforderung gerne nach.

Wir unterstützten den Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege“ grundsätzlich. Die Bedeutung des Langsamverkehrs nimmt insbesondere in den Agglomerationen stetig zu. Diesem Umstand tragen wir bereits heute im Rahmen der Agglomerationsprojekte Rechnung. Der vorliegende Gegenentwurf des Bundesrats zur Volksinitiative verstärkt die Verankerung der bereits laufenden Bestrebungen in der Bundesverfassung.

Wir schlagen jedoch vor, den Text auf das Wesentliche zu konzentrieren (siehe Beilage) und dabei die Sicherheit der förderungswürdigen Fuss-, Wander- und Velowegnetze nicht zu erwähnen. Wir befürchten, dass der vorliegende Formulierungsvorschlag dazu führt, dass technische Normen erarbeitet werden, welche die Haftungsrisiken für die öffentliche Hand ansteigen lassen. Dieser Aspekt kann dem unterstützungswürdigen Ausbau von attraktiven Netzen des Fuss- und Veloverkehrs und insbesondere der Wanderwege zuwiderlaufen.

Zu Ihren Fragen äussern wir uns wie folgt:

**1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja. Mit der Annahme der Velo-Initiative resp. des Gegenvorschlages würden die bereits in den 70er-Jahren vorgeschlagenen Bestrebungen zur Gleichstellung der Velowege mit dem Fussverkehr umgesetzt. Aus verkehrlicher Sicht ist nicht begründbar, warum der Veloverkehr auf Verfassungsebene nicht dieselbe Berücksichtigung findet wie der Fussverkehr.

**2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja. Die Grundsätze sollen sich jedoch auf die wesentlichsten gesamtschweizerisch regelungsbedürftigen Sachverhalte beschränken. Die detaillierte Regelung soll den Kantonen vorbehalten bleiben.

**3. „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Ja. Wir sehen keinen Grund, von der heutigen "Kann-Formulierung", wie sie für die Fuss- und Wanderwege gelten, abzuweichen. Neue Bundesstandards zum Bau und Unterhalt von Velowegen sind aus föderalistischer und finanzieller Sicht nicht erwünscht.

**4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Nein. Ein Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone erübrigt sich aufgrund der in Art. 88 Abs. 1 BV verankerten beschränkten Grundsatzgesetzgebungskompetenz. Wir unterstützen somit den Vorschlag des Bundes, diesen Passus ersatzlos zu streichen.

**5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a) Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Ja. Damit beschränkt sich der Bund auf die Bereitstellung und Verbreitung allgemeiner Fachinformationen über die Wegnetze des Langsamverkehrs. Darüber hinausgehende Massnahmen - wie z.B. die heutigen Kommunikationsmassnahmen von SchweizMobil zeigen - werden durch Dritte zweckmässig wahrgenommen.

*b) Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Wir erachten die Ergänzung um den Begriff „Information“ nicht als zwingend. Wir verweisen dabei auf die bereits heute bestehenden, gut funktionierenden Informationsquellen, wie z.B. SchweizMobil und für den Alltagsverkehr die Plattform so!mobil im Kanton Solothurn.

**6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht  
(Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a) zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

Ja. Wir erachten es als zwingend, dass der Bund - und auch bundesnahe Betriebe - im Rahmen ihrer Aufgaben (z.B. Nationalstrassenbau, Ausbau von Bahnstrecken etc.) auf kantonale und kommunale Velowegnetze Rücksicht nehmen.

*b) Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja. Wir verweisen sinngemäss auf unsere Antwort unter Ziffer 6 a).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere Anregungen und Bemerkungen berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

  
Roland Fürst  
Landammann

  
Andreas Eng  
Staatsschreiber

Beilage: Textvorschläge zu Artikel 88 „Fuss- und Wanderweg“ der Bundesverfassung

Beilage zum Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016: Textvorschläge zu Artikel 88 „Fuss- und Wanderweg“ der Bundesverfassung

<b>Bundesverfassung aktuell</b>	<b>Initiativtext</b>	<b>Gegenvorschlag des Bundesrats</b>	<b>Vorschlag Kanton Solothurn</b>
Art. 88 Fuss- und Wanderweg	Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege	Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege	Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege
<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest.	<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr fest.	<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest.	<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.
<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.	<sup>2</sup> Er fördert und koordiniert Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze und zur Kommunikation über diese; dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.	<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren.	<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.
<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.	<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.	<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.	<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Tel: +41 61 267 80 54  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Basel, 14. Dezember 2016

### Regierungsratsbeschluss vom 13. Dezember 2016

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“: Stellungnahme Kanton Basel-Stadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, an der Vernehmlassung zum oben genannten Gegenentwurf teilzunehmen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern. Der Veloverkehr spielt als flächensparendes, praktisch emissionsfreies Verkehrsmittel insbesondere für die Städte und Agglomerationen eine zentrale und weiterhin wachsende Rolle. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst den direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur Veloinitiative. Er könnte ein Bekenntnis des Bundes, das die weitergehenden Forderungen der Initiative aufnehmen würde, ebenfalls unterstützen.

Einzelheiten zu unserer Stellungnahme entnehmen Sie bitte dem beigelegten Antwortbogen. Für die Möglichkeit zur Vernehmlassung danken wir Ihnen sehr.

Mit freundlichen Grüssen  
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin  
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

## Fragebogen

**Zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs**

(Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

***Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt diese Gleichstellung. Die Stärkung des Veloverkehrs im Gesamtverkehrssystem entspricht unseren verkehrspolitischen Zielen. Darüber hinaus dient der Veloverkehr der Erreichung übergeordneter Ziele z.B. in der Energie- und Umweltpolitik und im Gesundheitswesen. Insbesondere in Städten und Agglomerationen erfüllt der Veloverkehr, zusammen mit dem Fussverkehr, die Anforderungen an eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität. Gesamtwirtschaftlich weisen Investitionen in Wegenetze und andere Infrastrukturen von Fuss- und Veloverkehr eine hohe Kosteneffizienz aus. Ein stärkeres Engagement im Bereich des Veloverkehrs ist daher absolut sinnvoll und aufgrund bislang ungenutzter Potenziale angezeigt. Der Veloverkehr wird bereits heute in zahlreichen rechtlichen und normativen Grundlagen analog dem Fussverkehr geregelt (z.B. Signalisation Langsamverkehr, Strassenverkehrsrecht), nur fehlt ihm bislang das übergeordnete rechtliche Dach. Der Veloverkehr muss deshalb analog dem Fussverkehr in der Bundesverfassung verankert und entsprechend gefördert werden.

### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze**

(Art. 88 Abs. 1 BV)

***Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ist damit einverstanden. Die Regelung von Grundsätzen auf Bundesebene ermöglicht einen für den Veloverkehr und seine Entwicklung wichtigen Grundstandard. Schweizweite gültige Grundsätze und Standards garantieren eine einheitliche Qualität der Veloinfrastruktur und machen die Angebote wiedererkennbar, komfortabel, sicher und benutzerfreundlich.

### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung**

(Art. 88 Abs. 2 BV)

***Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt diese Stossrichtung. Er befürwortet eine „Kann-Formulierung“ analog der aktuellen Bundesverfassung zu den Fuss- und Wanderwegen, könnte hingegen ebenso eine „Muss-Formulierung“ unterstützen.

#### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone**

(Art. 88 Abs. 2 BV)

***Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?***

Nein, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt erachtet diese Verankerung nicht für notwendig. Die Kompetenzen der Kantone bleiben auch ohne den Zuständigkeitsvorbehalt gewahrt. Ein solcher Vorbehalt hat aus verfassungsrechtlicher Sicht im vorliegenden Zusammenhang lediglich deklaratorische Wirkung.

#### **5) Information**

(Art. 88 Abs. 2 BV)

***a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?***

Nein, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt diese Abschwächung nicht. In anderen gesellschaftsrelevanten Bereichen, wie zum Beispiel im Gesundheitswesen und der Umweltpolitik, ist Kommunikation üblich und nützlich. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb bei Fuss- und Veloverkehr, welche einen wesentlichen positiven Beitrag zu einem gesunden Lebensstil und zu einer intakten Umwelt leisten, die Kompetenz des Bundes nur auf die Beschaffung, Bereitstellung und Verbreitung allgemeiner Fachinformationen beschränkt werden soll. Der Bund soll auch mittels Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen zur Förderung des Zufussgehens und des Velofahrens aktiv werden.

***b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt erachtet die Ergänzung von Art. 88 BV - allerdings um den Begriff Kommunikation - für notwendig. Gemäss obiger Erläuterung ist Kommunikation ein wichtiger Bestandteil von Bundesaufgaben in diversen Bereichen. Information zu Fuss- und Veloverkehr ist deshalb das Minimum, das als Bundeskompetenz verankert werden sollte. Wie oben erläutert, sollte die Vermittlung von Inhalten zu Fuss- und Veloverkehr jedoch über die reine Vermittlung von Informationen hinausgehen.

#### **6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht**

(Art. 88 Abs. 3 BV)

***Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ist damit einverstanden. Mit der Ergänzung des Veloverkehrs im Verfassungsartikel 88 ist die Rücksichtnahme auch auf kantonale und kommunale Velowegnetze konsequent und folgerichtig.

***b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?***

Ja, der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ist damit einverstanden. Würden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, so entstünden Lücken im Velonetz. Mit dem konsequenten Ersatz werden Unterbrüche im Netz vermieden und es wird damit eine attraktive, d.h. zusammenhängende, direkte und sichere Veloinfrastruktur bereitgestellt.

Bal

ASTRA

24. Nov. 2016

ASTRA



024195

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
3003 Bern

Liestal, 22. November 2016  
42146

**Stellungnahme zum „Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege“ als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, zum „Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege“ als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“ Stellung nehmen zu können.

Bevor wir auf die im Fragebogen aufgeführten Fragen eingehen, erlauben Sie uns einleitend ein paar generelle Anmerkungen anzubringen:

**Allgemeine Anmerkungen**

Die mehrfach im erläuternden Bericht genannten Aspekte wie beispielsweise die Stärkung des Freizeit- und Tourismusangebotes, Gesundheitsförderung oder Reduktion des Energieverbrauches zeigen auf, dass der Veloverkehr einen positiven Beitrag im Gesamtverkehrssystem leisten kann. Insbesondere trägt eine vermehrte Nutzung des Velos auch zur Verkehrsverlagerung und Entlastung der Verkehrsspitzen beim öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr bei. Des Weiteren stellt das Velo ein kosteneffizientes Verkehrsmittel mit wenig Raumbeanspruchung dar.

Auch die rasante technische Entwicklung der E-Bikes und die damit einhergehende steigende Anzahl Velofahrende bewirken eine Veränderung resp. Verlagerung der Verkehrsmittelwahl – insbesondere zu Spitzenstunden.

Auf kantonaler Ebene haben sich Veloverkehrsnetze und die Veloverkehrsplanung jedoch bereits gut etabliert, und es ist eine gut ausgebaute Infrastruktur vorhanden. Daher erachten wir die Verankerung von Velonetzen und insbesondere von zwei Benutzergruppen in der Bundesverfassung als unnötig und unverhältnismässig.



## **Bemerkungen zu den Fragen des Fragebogens**

### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Antwort: Nein

Bereits heute wird in der Praxis auf kantonaler Ebene das Gesamtverkehrssystem mit allen Verkehrsmitteln beachtet. Insofern erachten wir die Ergänzung der Verfassung mit Velowegen als nicht notwendig.

### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Antwort: Nein

Mit der neu zu schaffenden Kompetenz wird unseres Erachtens unnötig in die Hoheit der Kantone und die bereits etablierte Velowegnetzinfrastruktur eingegriffen, weshalb Grundsätze und Vorgaben auf Bundesebene auch kostenmässig die Kantone teuer zu stehen kommen können.

### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Antwort: Ja

Die „Kann“-Formulierung wird im erläuternden Bericht mit finanziellen und personellen Ressourcen des Bundes gerechtfertigt. Weiter wird jedoch beschrieben, dass in Untersuchungen nachgewiesen wurde, dass das Velo ein äusserst kosteneffizientes Verkehrsmittel darstellt. Eine Investition in den Veloverkehr würde sich demnach längerfristig auch finanziell lohnen. Daher sehen wir einen gewissen Widerspruch in dieser Argumentation.

Wird jedoch eine „Muss“-Formulierung eingeführt, so gilt diese neu auch für die Bereiche der Fuss- und Wanderwege. In diesen Bereichen ist sowohl die Gesetzgebung als auch die Praxis bereits etabliert und sollte daher gegenüber des heutigen Verfassungstextes nicht geändert werden. Entsprechend bevorzugen wir die „Kann“-Formulierung.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Antwort: Nein

Gemäss Seite 10, letzter Absatz und Seite 15, zweiter Absatz des Erläuternden Berichts sind die Kompetenzen der Kantone aufgrund der in Absatz 1 verankerten (beschränkten) Grundsatzgesetzgebung ohnehin gewährleistet, ein Vorbehalt hätte lediglich deklaratorische Wirkung. Entsprechend erachten wir eine Verankerung als nicht notwendig.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Antwort: a: Nein / b: Ja (mit «Kommunikation»)

Wir erachten das Potential, welche Massnahmen im Bereich der Kommunikation mit sich bringen, als effizient und wirkungsvoll. Beispiele anderer Länder zeigen, dass neben dem Bau der Infrastruktur auch entsprechende nicht-infrastrukturelle Massnahmen zu einer gesamthaften Veloverkehrsförderung dazugehören und zu einer vermehrten Benützung der bestehenden Veloinfrastruktur führen. Entsprechend bevorzugen wir eine Ergänzung mit „Kommunikation“.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Antwort: a: Ja / b: Ja

Gerade beim Veloverkehr sind direkte, attraktive und sichere Routen ausschlaggebend für deren Akzeptanz und Benützung. Kantonale und kommunale Wegnetze wurden bereits in der Vergangenheit und werden auch weiterhin entsprechend dieser Anforderungen geplant und weiterentwi-


ckelt. Damit die Anforderungen Bestand haben, ist es uns ein Anliegen, dass die Netze bei Bundesvorhaben entsprechend berücksichtigt oder allenfalls ersetzt werden.

Wir hoffen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können, und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Thomas Weber  
Regierungspräsident



Peter Vetter  
Landschreiber

Telefon +41 (0)52 632 71 11  
Fax +41 (0)52 632 72 00  
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Schaffhausen, 15. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»; Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» bis am 17. November 2016 Stellung zu nehmen. Dafür bedanken wir uns bestens. Wir begrüßen grundsätzlich, dass der Bund eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze in der Bundesverfassung erhält.

Gerne nehmen wir zu Ihrem Fragebogen wie folgt Stellung:

*1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)*

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Der Langsamverkehr weist ein erhebliches, derzeit teilweise ungenutztes Potential zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, zur Förderung der Gesundheit und zur Entlastung der Umwelt auf. Zudem hat der Langsamverkehr eine touristische Bedeutung. Gemäss kantonaalem Richtplan sind der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr komplementäre Bestandteile des Gesamtverkehrssystems. Die einzelnen Verkehrsträger sollen sich deshalb ergänzen und nicht konkurrenzieren. Wir unterstützen daher die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fusswegen.

2) *Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)*

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja. Damit werden Standards auf nationaler Ebene definiert, die sich positiv auf die Velonetze auswirken. Entscheidend ist, dass die kantonalen Zuständigkeiten gewahrt bleiben.

3) *«Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Aus finanzpolitischen Gründen ist es nachvollziehbar, dass der Bund hier eine «Kann»-Formulierung vorschlägt. Indessen wird die Förderung des Netzausbaus explizit gewünscht, da sich eine Zunahme des Langsamverkehrs per se positiv auf das Gesamtverkehrssystem auswirkt. Die Investitionen in die Verbesserung des Veloinfrastrukturnetzes sind im Verhältnis zu den Investitionen in die National- und Kantonstrassen gering. Eine «Unterstützung» durch den Bund - wie auch die Koordination der Massnahmen über die Kantonsgrenzen hinweg - sollte daher als «Muss»-Formulierung in der Bundesverfassung aufgenommen werden.

4) *Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Nein. Die Begründung des Bundes auf Seite 15 des erläuternden Berichts, auf den Zuständigkeitsvorbehalt zu verzichten, ist nachvollziehbar.

5) *Information (Art. 88 Abs. 2 BV)*

a. *Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Ja, es ist korrekt, wenn sich der Bund (wenn überhaupt, siehe Antwort zu Frage 5b) auf die Information beschränkt, da er selbst nicht für die Veloinfrastruktur zuständig ist.

b. *Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Eine koordinierte Informationspflicht über die Velonetze in den Kantonen durch den Bund (Beschaffung, Bereitstellung und Verbreitung von Informationen) kann zwar zu einer Verbesserung der Veloinfrastruktur führen. Jedoch löst eine Informationspflicht des Bundes einen nicht unerheblichen bürokratischen Aufwand in den Städten, Kantonen und auch auf Bundesebene aus. Auf die «Informationspflicht» ist daher zu verzichten.

6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja. Wir sind mit beidem einverstanden.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Hinweise und Bemerkungen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

  
Dr. Reto Dubach

Der Staatsschreiber:

  
Dr. Stefan Bilger



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

**Dr. iur. Roger Nobs**  
Ratschreiber  
Tel. +41 71 353 63 51  
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 11. November 2016 / ssc

**Eidg. Vernehmlassung; Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzel Ausserrhoden**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK eingeladen, sich zur eingangs erwähnten Vorlage bis zum 17. November 2016 vernehmen zu lassen.

Der Regierungsrat von Appenzel Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Regierungsrat erachtet das verkehrspolitische Anliegen der Förderung des Veloverkehrs als gerechtfertigt und unterstützt die verfassungsmässige Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen. Der als direkter Gegenentwurf des Bundesrates formulierte Art. 88 BV wird als zweckmässig und in Bezug auf die Regelungsdichte sinnvoll beurteilt.

Der Regierungsrat regt an, eine weitere Vereinfachung der Formulierungen im Sinne der Anregungen der BPUK zu prüfen. Der Rückzug der Velo-Initiative steht jedoch im Vordergrund und darf nicht gefährdet werden.

Der Fragebogen wird wie folgt beantwortet:

**1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1–3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzel Ausserrhoden unterstützt die verfassungsmässige Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen.



### 2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzell Ausserrhoden ist einverstanden.

### 3. «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzell Ausserrhoden sieht keine Veranlassung, hier dem Bund neue Pflichten aufzuerlegen.

### 4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzell Ausserrhoden möchte am bewährten System festhalten und sieht keine Veranlassung, Kompetenzen für Planung, Bau und Betrieb an den Bund abzutreten.

### 5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a) Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzell Ausserrhoden unterstützt die weniger weit gehende Formulierung „Information“. Die heute bestehenden Fachinformationen des Bundes im Fuss- und Wanderwegwesen sind wertvoll, gerade für kleine Kantone.

b) Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Antwort: Ja, vgl. Antwort 5a.

### 6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen:

a) zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzell Ausserrhoden erachtet das als Selbstverständlichkeit.





b) Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Antwort: Ja, der Kanton Appenzel Ausserrhoden erachtet das als Selbstverständlichkeit.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 24  
Telefax +41 71 788 93 39  
michaela.inauen@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Appenzell, 9. November 2016

### **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“ Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 17. August 2016, mit welchem Sie um Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direktem Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“ ersuchen. Gerne nehmen wir zu Ihren Fragen Stellung.

#### **1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1-3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, die Verankerung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung wird unterstützt.

#### **2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, die Standeskommission kann dieser Kompetenzerweiterung zustimmen. Sie möchte jedoch die Formulierung „Netze für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr“ durch „Velowegnetze“ ersetzen. Eine weitere Spezifizierung der Velowegnetze auf Verfassungsebene in solche für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr ist nicht erforderlich.

#### **3. Kann- statt Muss-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Es ist zwingend die Kann-Formulierung zu wählen. Zudem soll der Verfassungstext auch in Abs. 2 auf das Wesentliche reduziert werden. So sind die Adjektive „attraktiv“ und „sicher“ im Grundsatz zu unterstützen. Jedochginge es zu weit, dies für jeden Veloabschnitt der

Schweiz absolut zu fordern. Selbstverständlich sollen die Kantone oder Gemeinden ihre Velowege im Normalfall nach den gängigen Normen erstellen und sie möglichst attraktiv halten. Jedoch soll dies nicht zu einem Rechtsanspruch werden. Der Velofahrer kann mit entsprechendem Fahrverhalten die Sicherheit zu einem grossen Teil mitbeeinflussen, und das Velowegnetz wird gegenüber heute nur schon verbessert, wenn Netzlücken geschlossen werden. Dabei ist auch in Kauf zu nehmen, wenn die eine oder andere Verbindung nicht sehr attraktiv ausfällt.

#### **4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone im Gegenentwurf des Bundesrats aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Dem Gegenvorschlag des Bundesrats mit entsprechender Anpassung (siehe Frage 3) kann zugestimmt werden. Ein weiterer Vorbehalt ist nicht erforderlich.

#### **5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

- a. *Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrats?*

Der Begriff „Information“ ist adäquat. Die Formulierung des Bundesrats wird unterstützt.

- b. *Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Bereits heute - ohne Erwähnung der „Information“ in der Bundesverfassung - haben Bund und Kantone mit Unterstützung von Dritten den Langsamverkehr mittels Informationen gefördert. Die Arbeit von SchweizMobil hat sich bewährt und ist zu unterstützen. Die Ständekommission macht auch in diesem Punkt beliebt, den Verfassungsartikel auf das minimal Notwendige zu beschränken und die Information nicht explizit zu erwähnen.

#### **6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegenetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

- a. *zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

Die Ständekommission unterstützt die Analogie zu den Fuss- und Wanderwegen.

- b. *Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Die Ersatzpflicht wird unterstützt.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

**Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:

  
Markus Dörig

*Zur Kenntnis an:*

- aemterkonsultationen@astra.admin.ch
- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundeshaus Nord  
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen  
Regierungsgebäude  
9001 St.Gallen  
T +41 58 229 32 60  
F +41 58 229 38 96

St.Gallen, 7. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter  
Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-,  
Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis 17. November 2016 zur vorerwähnten Vorlage zu äussern. Wir bedanken uns dafür und äussern uns wie folgt:

Die von den Initianten und vom Bundesrat im Gegenentwurf angestrebte verfassungsmässige Gleichstellung der Velowegnetze mit den Fuss- und Wanderwegnetzen ist mit Blick auf die insbesondere in den Agglomerationen unverzichtbaren Gesamtverkehrsbetrachtungen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (öV) und Langsamverkehr (LV) auch aus Sicht des Kantons St.Gallen zu unterstützen.

Mit Blick auf die gesetzgeberische Umsetzung der veränderten Verfassungsbestimmung unterstützt der Kanton St.Gallen ausdrücklich auch das Bestreben, an der bestehenden grundsätzlichen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen nichts zu verändern. In Übereinstimmung mit dem Bundesrat sind aus föderalistischer Sicht alle Forderungen der Initiative abzulehnen, die über eine einfache Ergänzung des heutigen Verfassungsartikels hinausgehen.

Der Status quo im Bereich der Fuss- und Wanderwege hat sich aus Sicht des Kantons St.Gallen bewährt, und es besteht kein Handlungsbedarf. Die aktuelle Verfassungsnorm für Fuss- und Wanderwege ist dementsprechend mit möglichst wenigen redaktionellen Änderungen auf die «Velowegnetze» auszuweiten. In diesem Sinn ist der Gegenentwurf des Bundesrates noch einmal zu überarbeiten.

Die Antworten zu Ihrem Fragebogen finden Sie im Anhang zu dieser Stellungnahme. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Im Namen der Regierung

Martin Klöti  
Präsident



Canisius Braun  
Staatssekretär

**Anhang:**

Ausgefüllter Fragebogen

**Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:**  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)



## **Anhang zur Vernehmlassungsantwort «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»»**

### **Beantwortung des Fragebogens des Bundesamtes für Strassen**

#### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1–3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

*Ja. Der Wortlaut der bisherigen Verfassungsbestimmung ist aber im Gegensatz zum Gegenentwurf des Bundesrates lediglich auf die Velowegnetze auszuweiten und ansonsten beizubehalten.*

#### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

*Ja.*

#### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

*Ja.*

#### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

*Nein.*

#### **5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weitgehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

*Nein. Der Wortlaut der bisherigen Verfassungsbestimmung ist im Gegensatz zum Gegenentwurf des Bundesrates lediglich auf die Velowegnetze auszuweiten und ansonsten beizubehalten.*



b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

*Nein. Der Wortlaut der bisherigen Verfassungsbestimmung ist im Gegensatz zum Gegenentwurf des Bundesrates lediglich auf die Velowegnetze auszuweiten und ansonsten beizubehalten.*

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

- a. zur Rücksichtnahme auf solche Velowegnetze verpflichtet wird?
- b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

*Ja.*



Die Regierung  
des Kantons Graubünden

La regenza  
dal chantun Grischun

Il Governo  
del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom

05. Dezember 2016

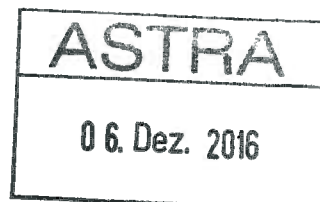
Mitgeteilt den

05. Dezember 2016

Protokoll Nr.

1068

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



**Gegenentwurf des Bundesrats zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)";**

**Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Zusammenhang mit der eingangs erwähnten Volksinitiative.

Der Kanton Graubünden schliesst sich den Ausführungen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) vom 29. November 2016 grundsätzlich an. Lediglich mit Bezug auf die Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr vertreten wir zusammen mit einer Minderheit der Kantone die Ansicht, dass eine solche Unterteilung analog zu den Fuss- und Wanderwegen sich als sinnvoll erweisen würde.

Sollte nun im Sinn des Vorschlags der BPUK auf Stufe Verfassung nur der Begriff "Velowegnetze" verwendet werden, so beantragen wir, dass die Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr auf Gesetzesstufe vorgenommen wird. Für einen

Tourismuskanton wie Graubünden ist eine solche Differenzierung nämlich von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Für eine angemessene Berücksichtigung unseres Anliegens bedanken wir uns bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Chr. Rathgeb', written in a cursive style.

Dr. Chr. Rathgeb

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Riesen', written in a cursive style.

Dr. C. Riesen

Beilage:

- Stellungnahme BPUK vom 29.11.2016

Kopie an:

- Bündner Parlamentarier in den eidgenössischen Räten

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

(per PDF und Word)

Bern, 29. November 2016

**Vernehmlassung: Gegenentwurf des Bundesrats zur Eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. August 2016 ein Vernehmlassungsverfahren über den direkten Gegenentwurf des Bundesrats zur Eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" lanciert. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) hat sich an ihrer Hauptversammlung vom 22. September 2016 mit der "Velo-Initiative" beschäftigt und über den Gegenentwurf diskutiert. In der Folge führte das Generalsekretariat eine Umfrage bei allen kantonalen Baudirektorinnen und Baudirektoren durch. Diese förderte in einigen Fragen unterschiedliche Haltungen zutage, in den grundsätzlichen Fragen hingegen herrscht innerhalb der BPUK Konsens; auf diese konzentriert sich die vorliegende Stellungnahme. Der BPUK-Vorstand hat die Stellungnahme am 25. November 2016 verabschiedet.

**Für eine verkehrspolitische Gleichstellung**

Wie der Bundesrat sieht auch die BPUK den Veloverkehr als wichtiger Bestandteil der Mobilität. Der Veloverkehr hat noch Potential und kann mithelfen, Verkehrsspitzen zu brechen. Auch im Tourismus nimmt die Bedeutung des Velos zu. In diesem Sinne ist ein stärkeres Engagement des Bundes im Bereich Velowege grundsätzlich zu begrüßen. Überdies hat sich die Regelung bezüglich des Fussverkehrs, wie sie die Bundesverfassung gegenwärtig vorgibt, bewährt. Der Bund hat bei der Konkretisierung dieser Bestimmung die Kompetenzen der Kantone stets beachtet. Die kantonalen Baudirektorinnen und Baudirektoren befürworten daher die verkehrspolitische Gleichstellung der beiden Verkehre und unterstützen das bundesrätliche Vorhaben, das Hauptanliegen der Initiantinnen und Initianten in einem Gegenvorschlag aufzunehmen.

### Für einen schlankeren Gegenvorschlag

Die BPUK plädiert für einen schlanken Gegenvorschlag zur "Velo-Initiative", der gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag noch einmal deutlich zu vereinfachen ist:

- Die **Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr** – wie ihn der Bundesrat im Gegenentwurf vorschlägt – wird innerhalb der BPUK unterschiedlich beurteilt; eine knappe Mehrheit plädiert dafür, auf die Unterscheidung zu verzichten. Da die Unterteilung in Bezug auf die Fuss- und Wanderwege auch besteht, spricht allerdings auch einiges für die Aufrechterhaltung der Analogie. Wird auf Stufe Verfassung lediglich der Begriff "Velowegnetze" verwendet werden, so wäre zu prüfen, ob die Unterscheidung auf Gesetzesstufe eingeführt werden soll.
- Die Vorgabe, wonach Wege, die durch den Bund unterstützt werden können, **"sicher und attraktiv"** sein müssen, stösst bei den Baudirektorinnen und Baudirektoren auf Skepsis: Die Mehrheit innerhalb der BPUK fordert, dass auf die beiden Adjektive verzichtet wird. Es ist einerseits weder üblich noch nötig, Verfassungskompetenzen mit Adjektiven auszuschnücken. Andererseits besteht die Gefahr, dass mit dieser Regelung die Hürden für Velowege und auch für Fuss- und Wanderwege erhöht werden. Der Bund wird definieren müssen, welche Kriterien sichere und attraktive Wege zu erfüllen haben. Es ist unklar, welche Folge dies für Wege hat, die die Kriterien nicht oder nicht durchgängig erfüllen. Es können hohe Kosten entstehen oder Wege würden aufgehoben oder könnten nicht mehr durchgängig als solche geführt werden. Zum Teil wird auch befürchtet, dass die Formulierung zu unfairen und ungerechtfertigten Auswirkungen auf die Vergabe von Bundesgeldern haben könnten.  
Gleichzeitig ist für die BPUK klar, dass Velowege und allgemein Velofahren sicher sein muss. Nur so kann es gelingen, die positiven Effekte des Veloverkehrs noch stärker zu nutzen. Nehmen Unfälle mit E-Bikes weiter zu, erhält der Veloverkehr ein Sicherheits- und damit auch ein Attraktivitätsproblem. Die Kantone waren, sind und werden auch in Zukunft bestrebt sein, die Velowege so sicher und attraktiv wie möglich zu gestalten. Es bestehen schon heute Regelwerke, die solche Standards festlegen können.
- Schliesslich ist auch die Ergänzung im bundesrätlichen Gegenvorschlag umstritten, wonach der Bund **"Massnahmen [...] zur Information"** über die Velonetze "unterstützen und koordinieren" kann. Die BPUK empfiehlt, auf diese Ergänzung zu verzichten, da Artikel 180 der Bundesverfassung dem Bundesrat ohnehin bereits das Recht einräumt respektive ihn verpflichtet, die Öffentlichkeit über seine Tätigkeiten zu informieren.

### Massnahmen Dritter sollen unterstützt werden können

Initiative und Gegenvorschlag sehen vor, dass auch Massnahmen Dritter unterstützt werden können. Die BPUK befürwortet diesen Aspekt des neuen Verfassungsartikels einstimmig, da die Kantone (und der Bund) die Erstellung bzw. den Unterhalt der Infrastrukturen zum Teil schon heute Dritten überlassen (SchweizMobil); dies betrifft insbesondere auch Wanderwege.

**Gegenentwurf: Vorschlag BPUK**

Aufgrund der oben dargelegten und zum Teil unterschiedlichen Haltungen der Kantone plädiert die BPUK dafür, den Gegenentwurf zur "Velo-Initiative" schlanker zu gestalten als im bundesrätlichen Vorschlag vorgesehen.

Artikel 88 der Bundesverfassung soll auch aus Sicht der Baudirektorinnen und Baudirektoren um den Veloverkehr ergänzt werden. Gleichzeitig ist allerdings streng darauf zu achten, dass der Bund mit den Ergänzungen von Artikel 88 nicht in kantonale Kompetenzen eingreift und auf unnötige Aspekte (siehe oben) verzichtet wird.

Die BPUK schlägt in diesem Sinne vor, Artikel 88 folgendermassen umzuformulieren:

**Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege**

<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest. *Alternativ: [...] über Fuss-, Wander- und Velowegnetze [...].*

<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.

<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

**Bau-, Planungs- und  
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Paul Federer

Die Generalsekretärin



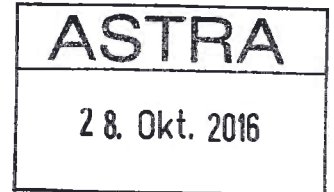
Christa Hostettler

Kopie an:

- KöV-Mitglieder
- BPUK-Mitglieder
- Mitglieder der Fachkonferenzen KIK, KPK und KKDöV
- SchweizMobil



Bak



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

26. Oktober 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August sind die Kantonsregierungen zur Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" eingeladen worden. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit und nehmen diese gerne wahr.

In den vorliegenden Texten werden die Bezeichnungen "Fussweg(-netze)" und "Radweg(-netze)" verwendet, die einer VSS-Norm<sup>1</sup> entstammen. Gemäss dieser Norm sind "[Langsamverkehrswege] (...) für den [Langsamverkehr] in der Regel besonders geeignete Infrastrukturen wie Strassen, Wege, Pfade oder Kunstbauten, welche mit einer Signalisation gemäss der Norm zur Benutzung empfohlen werden." Unseres Erachtens reduzieren die Bezeichnungen Rad- beziehungsweise Fusswegenetz sowie Rad-, Fuss- und Wanderweg die Netze und Wege zu sehr auf reine Infrastrukturbauten.

Wir verweisen auf die Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5 des Bundesamts für Strassen (ASTRA), die in Zusammenarbeit mit SchweizMobil 2008 veröffentlicht wurde. Gemäss diesem Dokument sind Velorouten für Velofahrende besonders geeignete Verbindungen. Sie können mit spezifischen Radverkehrsanlagen versehen sein (zum Beispiel Radweg oder Radstreifen), was jedoch keine Voraussetzung ist. Alle Velorouten zusammen bilden das Veloroutennetz. Auch die erwähnte VSS-Norm definiert Langsamverkehrsrouten als "(...) auf [Langsamverkehr]-Wegen verlaufende, mit Zielangaben und gegebenenfalls mit Routennummern und/oder Routennamen signalisierte Verbindungen zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel."

Fuss- und Radrouten können somit auf Fuss- und Radwegen, das heisst speziellen Infrastrukturbauten für den Fuss- und Radverkehr, verlaufen. Zusätzlich verlaufen die Fuss- und Radrouten auch auf Infrastrukturbauten, die nicht nur dem Fuss- oder Radverkehr vorbehalten sind, sondern mit anderen Verkehrsarten geteilt werden. So setzt sich das Aargauer Radroutennetz aus im Mischverkehr geführten Radwegen, Radstreifen und Radrouten zusammen. Genauso verlaufen bei den Wanderwegen die Routen selten auf reinen "Wanderwegs-Infrastrukturbauten", sondern führen über Bauten, die mit anderen Verkehrsarten geteilt werden.

<sup>1</sup> SN 640 829a: Strassensignale – Signalisation Langsamverkehr

Somit erscheinen uns die weiter gefassten Bezeichnungen "Radroutennetz" und analog dazu "Fussroutennetz" treffender, um die Netze des Rad- und Fussverkehrs zu charakterisieren. Zugleich sind die Begriffe Rad- und Wanderroute umfassender als Rad- und Wanderweg. Eine Umformulierung dieser Bezeichnungen ist zu erwägen.

#### **Zur Frage 1: Stossrichtung des indirekten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1–3 BV)**

"Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?"

Ja. Eine verkehrspolitische Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen auf Ebene der Bundesverfassung ist aus Sicht des Kantons Aargau zu begrüssen. Eine solche Gleichstellung deckt sich mit den Planungsgrundsätzen des Aargauer Richtplans.<sup>2</sup>

Auch die neu erarbeitete Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau vom August 2016 (Fassung für die parlamentarische Beratung) spricht sich klar sowohl für eine Förderung des Fuss- wie auch des Radverkehrs aus. Beide Verkehrsarten sollen (weiter-)entwickelt werden, um den Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten – dies insbesondere in den Kernstädten, den ländlichen Zentren und in den urbanen Entwicklungsräumen.

#### **Zur Frage 2: Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

"Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?"

Ja. Auch heute schon kann der Bund Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze festlegen. Eine Ausweitung dieser Kompetenz auf die Velonetze ist sinnvoll sowie im Rahmen der verkehrspolitischen Gleichstellung von Fuss- und Veloverkehr logisch und schlüssig.

#### **Zur Frage 3: "Kann"- statt "Muss"-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

"Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die 'Kann-Formulierung' beibehält?"

Ja. Die bestehende "Kann-Formulierung" (Förderkompetenz; Gegenvorschlag Bund) wird im Initiativtext durch eine "Muss-Formulierung" (Förderpflicht; Text Velo-Initiative) ersetzt. Die "Kann-Formulierung" erlaubt es dem Bund, die Förderung der Fuss- und Velowegnetze im gleichen Rahmen fortzusetzen, wie sie seit knapp 40 Jahren im Bereich Fuss- und Wanderwege erfolgt ist. Für den Kanton Aargau hat sich diese Aufgabenverteilung bewährt: Der Bund sorgt übergeordnet für eine minimale Harmonisierung von regelungsbedürftigen Sachverhalten; die detaillierte Regelung erfolgt föderalistisch durch die Kantone.

#### **Zur Frage 4: Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

"Erachten Sie die Verankerung eines 'Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone' im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?"

Für die Fuss- und Velowege sind gegenwärtig die Kantone und Gemeinden zuständig. Mit dem eingefügten "Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone" (letzter Teilsatz) bringt der Initiativtext zum Ausdruck, dass er die bestehende föderalistische Aufgabenteilung bei Planung, Bau, Betrieb

---

<sup>2</sup> Die Kapitel M 4.1 und M 4.2 beinhalten sowohl die Förderung des Fuss- wie auch des Radverkehrs.

und Unterhalt der Wegenetze des Fuss- und Radverkehrs nicht in Frage stellt, sondern bekräftigt. Die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantone und Gemeinden soll gemäss Velo-Initiative beibehalten werden. Diese bestehende, föderalistische Aufgabenteilung ist auch im Sinn des Kantons Aargau und sollte beibehalten werden. Ist jedoch eine explizite Verankerung dieses "Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone" als Ergänzung im Gegenentwurf des Bundesrats notwendig? Wir empfehlen eine juristische Klärung der Frage.

**Zur Frage 5: Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

"a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff 'Kommunikation' durch die weniger weit gehende Formulierung 'Information' im Gegenentwurf des Bundesrates?

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff 'Information' sei notwendig?"

Zu a: Ja. Der Fuss- und Radverkehr bewegt sich auf kurzen Distanzen von wenigen Kilometern. Er ist zur Hauptsache Teil des kommunalen und regionalen Verkehrs. Die heutigen Planungen (inklusive Information und Kommunikation zu Fuss- und Velowegenetzen) erfolgen dementsprechend auf kommunaler und regionaler Ebene. Das Wahrnehmen der Kommunikation sollte somit auf gleicher Ebene (kommunal, regional) oder auf der ersten übergeordneten, kantonalen Ebene stattfinden.

Zu b: Ja. Es ist zu begrüßen, wenn der Bund aktiv Informationen zu Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Fuss- und Radverkehrsnetze weitergibt. Wie im Bericht zum direkten Gegenentwurf des Bundesrats unter Kapitel 6.3 vermerkt, entspricht die Aufwertung des Velos im Gesamtverkehrssystem den verkehrspolitischen Zielen des Bundesrats. Die Beschaffung, Bereitstellung und Verbreitung allgemeiner Fachinformationen zu Fuss- und Radverkehrsnetzen durch den Bund hat eine wichtige, öffentliche und fördernde Wirkung zugunsten dieser Verkehrsarten.

**Zur Frage 6: Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegenetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

"Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegenetze verpflichtet wird?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?"

Zu a und b: Ja. Der Kanton Aargau und die Aargauer Gemeinden erhalten so eine verbindliche Zusage, dass der Bund bei der Erfüllung seiner nationalen Aufgaben dafür sorgt, dass die Anliegen und Bedürfnisse der kantonalen und kommunalen Wegenetze des Fuss- und Radverkehrs berücksichtigt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Susanne Hochuli  
Landammann



Vincenza Trivigno  
Staatsschreiberin



Kopie

- [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



Thurgau



Bali

ASTRA

10. Nov. 2016

Frauenfeld, 08. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

### **Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 hat uns die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK zur Vernehmlassung in oben genannter Angelegenheit eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne beantworten wir den Fragebogen wie folgt:

#### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs**

Ja, wir unterstützen die verkehrspolitische Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen.

#### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze**

Ja, wir sind damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält.

#### **3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung**

Ja, wir unterstützen die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die "Kann-Formulierung" beibehält.

2/2

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone**

Ja, die Verankerung eines "Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone" wird begrüsst.

**5) Information**

a) Ja, die Formulierung im Gegenentwurf wird unterstützt.

b) Ja, die vorgeschlagene Ergänzung wird begrüsst.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht**

a) Ja, diese Formulierung ist nötig.

b) Ja, diese Formulierung ist zwingend.

Mit freundlichen Grüssen


Die Präsidentin des Regierungsrates

*M. C. Müller*

Der Staatschreiber

*J. J. J. J.*



numero			Bellinzona	<b>ASTRA</b>
5270	fr	1	30 novembre 2016	0 5. Dez. 2016
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino	<b>ASTRA</b>  024264

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade  
Divisione Reti stradali

3003 Berna

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

### Avvio della procedura di consultazione

**Decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali quale controprogetto diretto all'iniziativa popolare federale «Per la promozione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali (Iniziativa per la bici)»**

Gentili signore, egregi signori,

questo Consiglio saluta con favore le intenzioni dell'Iniziativa per la bici, così come pure il controprogetto elaborato dal Consiglio federale.

La politica della mobilità del nostro Cantone si è infatti sviluppata negli ultimi anni con un forte accento per la promozione degli spostamenti con la mobilità lenta ed in particolare la bicicletta. Un maggiore impegno e coordinamento da parte della Confederazione contribuirà al raggiungimento degli obiettivi sia nazionali che cantonali.

Segnaliamo il nostro sostegno al controprogetto, tuttavia la nostra preferenza va alla controproposta elaborata dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (BPUK) poiché più completa e mirata.


In allegato trovate le risposte al vostro questionario.

---

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, i più cordiali saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Paolo Beltraminelli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio ([dt-dir@ti.ch](mailto:dt-dir@ti.ch))
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ([dt-dstm@ti.ch](mailto:dt-dstm@ti.ch))
- Sezione della mobilità ([dt-sm@ti.ch](mailto:dt-sm@ti.ch))
- Divisione delle costruzioni ([dt-dc@ti.ch](mailto:dt-dc@ti.ch))
- Deputazione ticinese alle camere federali ([can-relazioniesterne@ti.ch](mailto:can-relazioniesterne@ti.ch))
- Pubblicazione in Internet

# Questionario

sul «decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali» inteso come controprogetto diretto dal Consiglio federale all'iniziativa popolare "Per la promozione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali (Iniziativa per la bici)"

**1) Finalità del controprogetto diretto (art. 88 cpv. 1 – 3 Cost.)**

*Condividete l'equiparazione in termini di politica dei trasporti delle vie ciclabili ai sentieri e percorsi pedonali?*

Sì.

**2) Definizione di principi per le vie ciclabili e relative reti (art. 88 cpv. 1 Cost.)**

*Concordate con l'idea di conferire alla Confederazione la competenza di definire principi per le vie ciclabili e relative reti, analogamente ai sentieri e percorsi pedonali?*

Sì.

**3) Formulazione «potestativa» invece che «imperativa» (art. 88 cpv. 2 Cost.)**

*Condividete l'impostazione del controprogetto che, analogamente alla versione attuale relativa ai soli sentieri e percorsi pedonali, mantiene la formulazione potestativa?*

Sì.

**4) Riserva di competenza cantonale (art. 88 cpv. 2 Cost.)**

*Considerate necessario dal punto di vista federalista prevedere una clausola di competenza cantonale nel controprogetto del Consiglio federale?*

No, se la formulazione rimane postestativa.

**5) Informazione (art. 88 cpv. 2 Cost.)**

Riguarda solo il tedesco e il francese:

a. *Condividete la scelta di restringere il concetto di «comunicazione» proposto dall'iniziativa sostituendolo nel controprogetto del Consiglio federale con il termine «informazione», di significato meno ampio?*

No, anche per l'italiano il termine è da tradurre con «comunicazione».

b. *Ritenete necessaria l'aggiunta proposta del termine «informazione» all'art. 88 Cost.?*

Riteniamo giusto il termine «comunicazione».

**6) Obbligo della Confederazione di riguardo e di sostituzione nei confronti delle reti viarie (art. 88 cpv. 3 Cost.)**

Concordate con l'idea, analogamente a quanto previsto per i sentieri e percorsi pedonali, di obbligare la Confederazione:

a. *ad avere riguardo per le reti ciclabili cantonali e comunali?*

Sì.

b. *a sostituire eventuali vie ciclabili da sopprimere tra quelle di tali reti?*

Sì.



## CONSEIL D'ETAT

Château cantonal  
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale  
Doris Leuthard  
Cheffe du DETEC  
p. a. Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne

GS / UVEK

- 6. DEZ. 2016

Nr.

Réf. : MFP/15021151

Lausanne, le 30 novembre 2016

### Procédure de consultation fédérale

**Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et les sentiers pédestres, proposé en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

Madame la Conseillère fédérale,

En réponse à la consultation du 17 août 2016 relative à l'objet cité sous rubrique, le Conseil d'Etat vaudois se prononce comme suit :

Sur le principe, le Conseil d'Etat vaudois ainsi que les différentes entités qu'il a consultées considèrent que l'intégration des voies cyclables au même titre que les chemins piétons dans l'article constitutionnel correspondant est opportune. Cela va en droite ligne des politiques cantonales et régionales en matière de promotion de la mobilité douce. Nous pouvons ainsi prendre position de manière favorable tant à l'initiative qu'au contre-projet.

Cependant, après une analyse approfondie du texte du contre-projet ainsi que de celui de l'initiative, nous demandons de prendre en considération les éléments développés ci-après.

### Définition des voies cyclables

La définition du terme « voies cyclables » telle qu'introduite par la modification de l'art. 88, al.1 Cst. est équivoque. Pour notre part, nous partons du principe que cette notion ne se limite pas aux aménagements spécifiques en faveur des cycles, telles les bandes ou les pistes cyclables, mais comprend l'ensemble des itinéraires pouvant être empruntés par un vélo.

Ce même alinéa précise que, par équivalence à la marche, les dispositions concernent aussi bien les voies prévues pour les déplacements quotidiens, que pour les déplacements de loisir. Nous relevons que cela ouvre également la question du type de vélo pouvant emprunter lesdites voies : vélos classiques, vélos électriques (avec ou sans plaque d'immatriculation), vélos tout terrain (VTT).

Nous demandons en conséquence qu'un soin particulier soit apporté à la définition des deux notions évoquées ci-dessus (voie et type de vélo) dans l'élaboration des futurs textes législatifs et des principes que la Confédération édictera, découlant de l'adaptation de l'article constitutionnel mise en consultation. Une attention particulière aux questions de sécurité est également nécessaire, notamment en cas d'usage commun d'itinéraires par des cyclistes et piétons.

## Communication

L'initiative et le contre-projet s'accordent sur l'introduction d'un terme relatif à la promotion de la mobilité douce par les cantons ou par les tiers. L'initiative demande de « communiquer », alors que la contre-proposition demande d'« informer » - ce terme étant jugé par la Confédération comme moins fort et se limitant à de l'information technique.

Selon notre analyse, qu'il s'agisse d'un terme ou de l'autre, cette notion jusqu'à présent inexistante de l'art. 88 Cst ainsi que de la LCPR, introduit une tâche supplémentaire pour les cantons. Néanmoins, la préférence cantonale va clairement vers le terme « communiquer ». Nous estimons que la communication sur la mobilité douce s'inscrit en droite ligne avec la politique de la mobilité défendue au niveau cantonal. Une simple information technique envers les milieux spécialisés n'est en ce sens pas suffisante. Au contraire, nos politiques publiques doivent se doter de moyens de communication envers la population, afin d'accompagner les changements de comportement souhaités en termes de mobilité douce.

## Formulation contraignante plutôt que potestative

Le Canton de Vaud est favorable à une formulation contraignante plutôt que la variante potestative proposée par le contre-projet. En effet, dans la mise en oeuvre des principes qui découleront de la modification constitutionnelle puis de sa législation d'application, les cantons doivent pouvoir compter sur un soutien formel et résolu de la Confédération.

En conclusion, le Canton de Vaud soutient l'initiative. Il ne s'oppose pas au contre-projet qui devrait cependant être adapté, notamment quant au caractère potestatif de l'action fédérale. En effet, les enjeux de mobilité sur tout le territoire helvétique et la nécessité d'inciter l'usage de modes de déplacements respectueux de l'environnement doivent se traduire par un soutien affirmé de la part des autorités fédérales envers les cantons.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

## Annexe

- Réponse au questionnaire

## Copies

- DGMR
- OAE





## Questionnaire

**relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

---

### 1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)

Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?

**Oui.** Sur le principe, le Canton de Vaud considère opportune l'intégration des voies cyclables au même titre que les chemins piétons dans l'article constitutionnel correspondant. Cela va en droite ligne de nos politiques cantonales et régionales en matière de promotion de la mobilité douce, notamment inscrites dans le Plan directeur cantonal, le Plan des mesures OPAir, ou encore la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics.

### 2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables ?

**Oui.** Le Canton de Vaud est favorable à l'adaptation de l'alinéa 1 tel que présenté dans le contre-projet. Nous soulignons néanmoins que la définition du terme « voies cyclables » peut être équivoque. Pour notre part, nous partons du principe que cette notion ne se limite pas aux voies bénéficiant d'un aménagement spécifique, telles les bandes ou les pistes cyclables, mais comprend l'ensemble de la voirie pouvant être empruntée par un vélo.

Par ailleurs, ce même alinéa précise que, par équivalence à la marche, les dispositions concernent aussi bien les voies prévues pour les déplacements quotidiens, que pour les déplacements de loisir. Selon notre analyse, cette formulation est acceptable. Nous relevons cependant que cela pose également la question du type de vélo pouvant emprunter les dites voies : vélos classiques, vélos électriques (avec ou sans plaque d'immatriculation), vélos tout terrain (VTT). Au même titre que les sentiers de randonnée pédestre, les itinéraires de VTT (par exemple ceux faisant partie du réseau national SuisseMobile, dont le Canton de Vaud est partenaire) peuvent emprunter des sentiers hors domaine public, mais bénéficiant de servitudes de passage, ou de simple accord de principe des propriétaires.

Nous avons pris bonne note que le Rapport explicatif du Conseil fédéral mentionne que « Comme pour d'autres termes figurant dans la Constitution, la description des différents éléments de ces réseaux sera donnée dans l'éventuelle législation d'exécution. ». Nous recommandons donc qu'une attention particulière soit apportée à la définition des deux notions évoquées ci-dessus (voie et type de vélo). En particulier dans le cadre de l'élaboration des textes de lois qui découleront de la modification de cet article constitutionnel, à savoir, soit une révision complète de l'actuelle *loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre* (LCPR ; RS 704) pour y intégrer le vélo, soit l'élaboration d'une nouvelle loi spécifique au cyclisme. Les questions de sécurité, notamment en cas de présence conjointe de cycles et piétons sur des itinéraires communs, devront être traitées avec un soin particulier.

### 3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)

Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres ?

**Non.** Le Canton de Vaud n'est pas favorable à la formulation potestative. Notre prise de position repose sur l'analyse des conséquences comparatives du texte de l'initiative et celui du contre-projet. Elle découle sur le développement suivant (la question 5 de ce questionnaire est traitée simultanément) :

Outre l'intégration des voies cyclables à l'alinéa 2, le texte de l'initiative et la contre-proposition introduisent quatre nouvelles notions dont la portée est plus ou moins forte selon leurs formulations respectives :

1. L'initiative demande une formulation contraignante quant aux tâches de la Confédération (*Elle encourage et coordonne...*). Le contre-projet rejette cette phrase, au profit de la formulation potestative actuelle (*Elle peut soutenir et coordonner...*) ;
2. L'initiative et le contre-projet s'accordent sur l'apport d'un soutien aux « tiers » en plus des cantons. Ainsi, la Confédération doit, respectivement peut, apporter son aide à des organisations privées spécialisées d'importance nationale, telles SuisseRando, Mobilité piétonne et SuisseMobile ;
3. L'initiative et le contre-projet s'accordent sur l'introduction des notions de « réseaux sûrs et attrayants » ;
4. Finalement, l'initiative introduit la notion de « communication » alors que le contre-projet préfère le terme d'« information » dont la portée est plus modeste. Dans les deux cas, la Confédération doit, respectivement peut, apporter son aide pour des actions de communication, respectivement d'information qui seraient prises par les cantons ou les tiers.

Nous reviendrons sur le premier point en conclusion de cette question. Selon notre analyse du second point, l'extension de l'aide aux tiers est opportune. D'après notre expérience avec la randonnée pédestre, nous constatons que les organisations tierces (en particulier SuisseRando et SuisseMobile) bénéficient déjà, dans certains cas, d'un soutien de la Confédération. Les cantons profitent directement des prestations de ces organisations, par exemple par la mise à disposition de manuels techniques. Par extension, une aide à des organisations cyclistes analogues profiterait vraisemblablement également aux cantons. La mention des organisations tierces est ainsi jugée bienvenue.

Le troisième point concernant l'introduction de la notion de « réseaux sûrs et attrayants », absente de la version actuelle de l'art. 88. Bien que ces notions soient explicitement reprises dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) et l'ordonnance y relative (OCPR ; RS 704.1), nous pensons que leur mention au niveau d'un article constitutionnel est justifié car cela permet de souligner l'importance que revêt la sécurité (effective et ressentie) pour les déplacements, non seulement à pied, mais également à vélo. Malgré tout, le renfort de cette notion ainsi que son extension aux voies cyclables laisse présupposer des charges supplémentaires pour les cantons.

Quatrièmement, l'initiative et le contre-projet s'accordent sur l'introduction d'un terme relatif à la promotion de la mobilité douce par les cantons ou par les tiers. L'initiative demande de « communiquer », alors que la contre-proposition demande d'« informer » - ce terme étant considéré par la Confédération comme moins fort et se limitant à de l'information technique. Selon notre analyse, qu'il s'agisse d'un terme ou de l'autre, nous présupposons que cette notion jusqu'à présent inexistante de l'art. 88 Cst ainsi que de la LCPR, peut introduire une tâche supplémentaire pour les cantons. Néanmoins, la préférence cantonale va clairement vers le terme « communiquer ». Nous jugeons que la communication sur la mobilité douce, et en particulier les réseaux pour les déplacements quotidiens et de loisirs s'inscrit en droite ligne avec la politique de la mobilité défendue au niveau cantonal. De l'information technique envers les milieux spécialisés reste nécessaire mais n'est en ce sens pas suffisante. Au contraire, nos politiques publiques doivent se doter de moyens de communication envers la population, afin d'accompagner les changements de comportement souhaités en termes de mobilité douce.

En conclusion, compte tenu de l'extension des compétences vraisemblablement attribuées aux cantons, à savoir l'aménagement sûr et attrayant des réseaux, ainsi que la communication sur ceux-ci, nous estimons que la formulation contraignante plutôt que potestative est préférable. En d'autres termes, si les compétences des cantons et les charges en découlant sont étendues par le biais d'un article constitutionnel, il est nécessaire de pouvoir compter sur un soutien confirmé de la part de la Confédération. Il en va de même du soutien aux tiers, dont profitent directement les cantons.

Nous formulons ainsi la contre-proposition suivante pour l'alinéa 2 :

« Elle soutient et coordonne les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir des réseaux sûrs et attrayants et à communiquer sur ceux-ci. »

#### **4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ? a.

**Ne se prononce pas.** Nous considérons que les différences entre l'initiative et le contre-projet sont purement formelles, sans que leur portée diffère. Par conséquent, toutes deux sont acceptables.

#### **5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

a. Êtes-vous favorable à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre ?

**Non**, sous réserve de la formulation contraignante de l'alinéa 2 (voir réponse à la question 3)

- b. Pensez-vous que le terme « informer » soit nécessaire dans la modification proposée de l'art.88 Cst. ?

**La mission d'information est nécessaire et doit être étendue à celle de communication, sous réserve de la formulation contraignante de l'alinéa 2 (voir réponse à la question 3)**

**6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue :

- a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération ?

**Oui.**

- b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux ?

**Oui.**



Conseil d'Etat  
Staatsrat

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Bak



2016.04102



Office fédéral des routes (OFROU)  
3003 Berne

Références procédure consultation OFROU

Date 23 NOV. 2016

**Questionnaire relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

Madame,  
Monsieur,

Le questionnaire relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) » nous est bien parvenu et nous pouvons vous répondre comme suit.

**1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)**

Nous sommes favorables à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres.

**2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

Nous sommes favorables à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et sentiers pédestres se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et réseaux des voies cyclables.

**3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)**

Nous sommes favorables à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres.

**4) Réserve de compétence en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst)**

Nous estimons qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral.

**5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

Nous sommes favorables à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre.

De même, nous pensons que le terme « informer » soit nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst.



**6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3 Cst)**

Nous sommes favorables à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération.

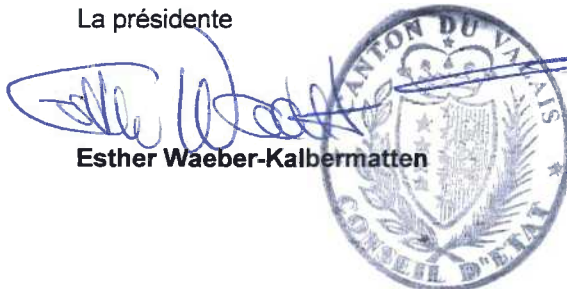
Par contre, nous sommes défavorables au fait que la Confédération soit tenue de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux.

En vous remerciant pour cette consultation, nous vous saurions gré de prendre en considération l'entier de nos propositions concrètes et vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleurs messages.

Au nom du Conseil d'Etat

La présidente

Le chancelier



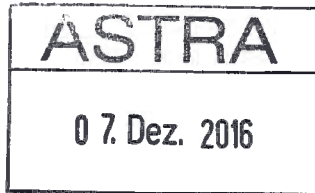
  
**Esther Waeber-Kalbermatten**

  
**Philipp Spörri**



## LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE NEUCHÂTEL



Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne

**Consultation au sujet de l'Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, proposé en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

Monsieur le vice-directeur,

Nous avons bien pris connaissance du contre-projet direct à l'initiative populaire susmentionnée, accompagné du rapport explicatif et de l'arrêté fédéral y relatifs.

Nous vous prions de trouver ci-après la prise de position du canton de Neuchâtel à cet égard, ainsi que les réponses aux divers points du questionnaire d'accompagnement.

### ***En général***

Nous soutenons l'intégration et le renforcement des dispositions en faveur du trafic cycliste au niveau de la Constitution tels que proposés dans le contre-projet direct. Ce dernier rejoint les principes retenus dans la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 et transcrits dans le projet de loi sur la mobilité douce (LMD) actuellement en consultation au niveau cantonal.

Sur la base du rapport explicatif, nous avons pris note que le respect des compétences des cantonales et communales en matière de planification, de construction, d'exploitation et d'entretien des réseaux de voies cyclables – comme pour les chemins et sentiers pédestres – est assuré et que l'acceptation du contre-projet n'a pas de conséquences pour les cantons et les communes, ni dans le domaine du personnel, ni dans le domaine financier.

Enfin, si le modèle de collaboration avec des tiers et de soutien à ces derniers (associations spécialisées) à l'échelon national peut être soutenu par la Confédération, au niveau cantonal les associations concernées doivent être désignées par le Conseil d'État.

### ***Réponses au questionnaire***

1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)

Oui, nous sommes favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres.

2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)

Oui, nous sommes favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables.

3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)

Oui, nous sommes favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres.

4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)

Nous n'estimons pas qu'il soit nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral. Cette position est néanmoins assortie de la condition que, comme exposé dans le rapport explicatif, la compétence accordée par cet article se limite à des principes généraux, ce qui permet de préserver implicitement les compétences des cantons en matière de planification, de construction, d'exploitation et d'entretien des réseaux de voies cyclables, selon ce qui se pratique pour les chemins et sentiers pédestres.

5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)

a. Nous sommes favorable à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre.

b. Nous pensons que le terme « informer » est nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst.

6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)

Nous sommes favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue de :

- a. prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération,
- b. remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux.

Nous vous souhaitons bonne réception de la position cantonale en la matière et, vous remerciant de nous avoir consulté à ce sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le vice-directeur, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 30 novembre 2016

Au nom du Conseil d'État :

Le président,  
J.-N. KARAKASH

La chancelière,  
S. DESPLAND







Genève, le 30 novembre 2016

**Le Conseil d'Etat**

6271-2016

**COPIE**

Département fédéral de  
l'environnement, des transports, de  
l'énergie et de la communication  
Madame Doris LEUTHARD  
Conseillère fédérale  
Palais fédéral nord  
3003 Berne

**Concerne : arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, proposé en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire "Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)" - consultation fédérale**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons bien reçu et examiné avec toute l'attention requise le contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire "pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) et vous remercions de cette consultation.

D'emblée, nous saluons la volonté du Conseil fédéral de prendre en compte les voies cyclables dans l'article 88 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst. – RS 101), permettant ainsi de mettre sur un pied d'égalité les réseaux de voies cyclables avec les chemins et sentiers pédestres.

Le canton de Genève a entrepris d'importants efforts en faveur de la mobilité douce, notamment par le biais de plusieurs textes légaux, soit la loi sur la mobilité douce (LMD-H 1 80), la loi sur la mobilité (LMOB - H 1 20) et la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 21). La stratégie multimodale du Conseil d'Etat "Mobilités 2030" pose également comme objectif d'augmenter significativement la part modale vélo.

Dans ce cadre et dans un contexte de saturation des réseaux routiers, de pollution croissante et de sédentarisation de la population, une implication de la Confédération en faveur de la mobilité douce nous semble particulièrement pertinente afin de soutenir les efforts entrepris par les cantons.

C'est pourquoi, notre Conseil est favorable à la proposition de rédaction de l'article 88, alinéa 2 Cst., du Conseil fédéral dans son contre-projet.

En complément et conformément à votre demande, nous vous prions de trouver en annexe le questionnaire dûment complété.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

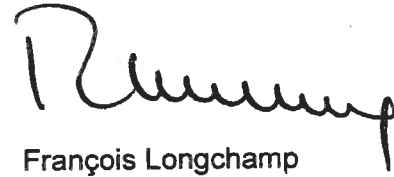
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe mentionnée

Copie à : Office fédéral des routes, division Réseaux routiers

**Réponse du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève au questionnaire relatif à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

**1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?

Le canton de Genève salue la volonté de la Confédération de mettre sur un pied d'égalité les voies cyclables avec les chemins et les sentiers pédestres. Il en résultera une politique des transports exhaustive, intégrant le vélo.

**2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables ?

Le canton de Genève est favorable à l'extension de l'actuelle compétence de la Confédération de légiférer sur les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentier aux réseaux de voies cyclables.

**3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)**

Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres ?

Le canton de Genève est favorable à l'approche proposée par le Conseil fédéral.

Le canton de Genève a entrepris d'importants efforts en la matière et dispose actuellement de plusieurs textes légaux en faveur du développement de la mobilité douce :

- loi sur la mobilité douce (LMD, H 1 80);
- loi sur la mobilité (LMOB, H 1 20);
- loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, H 1 21).

Ces engagements nécessitent, d'une part, des ressources humaines et financières et, d'autre part, un soutien politique fort.

Dans ce cadre et dans un contexte de saturation des réseaux routiers, de pollution croissante et de sédentarisation de la population, une implication de la Confédération en faveur de la mobilité douce semblerait particulièrement pertinente afin de soutenir les efforts entrepris par les cantons.

#### **4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ?

La question de la répartition des tâches et de la réglementation des compétences en matière de planification, construction et d'entretien des réseaux de mobilité douce n'étant pas remise en cause dans le texte du contre-projet, l'ajout de cette réserve de compétence ne semble pas nécessaire.

#### **5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

a. Êtes-vous favorable à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre ?

Le canton de Genève n'est pas opposé à ce remplacement.

b. Pensez-vous que le terme « informer » soit nécessaire dans la modification proposée de l'art.88 Cst. ?

Le terme « informer », tel que proposé par le contre-projet, est un ajout pertinent.

#### **6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue :

a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération ?

La mise sur pied d'égalité des voies cyclables avec les autres moyens de transports est un élément important à prendre en considération.

b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux ?

Afin que la part modale vélo en Suisse puisse augmenter, il est nécessaire de concevoir et pérenniser un réseau de voies cyclables continu et sécurisé. Le remplacement des voies cyclables supprimées est dans ce cadre un élément primordial.

Hôtel du Gouvernement  
2, rue de l'Hôpital  
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11  
f +41 32 420 72 01  
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne



Delémont, le 2 novembre 2016



**Consultation relative à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

Monsieur le Directeur,

Votre courrier relatif à l'objet cité en référence nous est bien parvenu et nous vous remercions de nous donner l'opportunité de nous prononcer sur le sujet.

Le canton du Jura soutient le développement de l'utilisation du vélo tant pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs. A ce titre, nous soutenons très largement le contre-projet direct que vous nous soumettez en consultation. Il serait par contre utile de pouvoir connaître les conséquences concrètes, sous forme de lois et d'ordonnances, de cette modification de la Constitution et évidemment d'estimer les obligations nouvelles que les cantons devraient assumer.

Vous trouverez ci-après les réponses du canton du Jura aux différentes questions :

**1) Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?

*Oui. On pourrait même y ajouter les itinéraires VTT, car par analogie aux chemins pédestres, cette activité se pratique de préférence sur des chemins à revêtement naturel.*

**2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables ?

*Oui.*

**3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)**

Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres ?

*Oui. Inscrire dans la Constitution des formulations plus contraignantes aurait certainement des répercussions sur les mesures à prendre par les cantons avec les incidences financières correspondantes. En cas d'imposition aux cantons de nouvelles obligations, la Confédération devra prévoir les financements nécessaires.*

**4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ?

*Oui. La réalisation du réseau cyclable doit rester de la compétence cantonale.*

**5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

a. Êtes-vous favorable à ce que le terme « communiquer » utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'« informer », dont la portée est moindre ?

*Oui, à condition que sous le terme « autres informations spécialisées », il soit compris la tenue de campagnes de promotion de l'utilisation du vélo.*

*Tout comme pour les autres réseaux de mobilité douce, la Confédération doit continuer à élaborer les recommandations ou les directives permettant aux cantons de mettre en place leur réseau cyclable.*

b. Pensez-vous que le terme « informer » soit nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst. ?

*Oui.*

**6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)**

Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue :

a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération ?

b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux ?

*Oui. C'est indispensable notamment lors de la réalisation de routes nationales ou d'ouvrages particuliers.*

En vous remerciant de nous avoir consultés et de prendre nos remarques en considération, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

  
Charles Juillard  
Président



  
Jean-Christophe Kübler  
Chancelier d'État

[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)  
(per PDF und Word)

Bern, 29. November 2016

## **Vernehmlassung: Gegenentwurf des Bundesrats zur Eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. August 2016 ein Vernehmlassungsverfahren über den direkten Gegenentwurf des Bundesrats zur Eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" lanciert. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) hat sich an ihrer Hauptversammlung vom 22. September 2016 mit der "Velo-Initiative" beschäftigt und über den Gegenentwurf diskutiert. In der Folge führte das Generalsekretariat eine Umfrage bei allen kantonalen Baudirektorinnen und Baudirektoren durch. Diese förderte in einigen Fragen unterschiedliche Haltungen zutage, in den grundsätzlichen Fragen hingegen herrscht innerhalb der BPUK Konsens; auf diese konzentriert sich die vorliegende Stellungnahme. Der BPUK-Vorstand hat die Stellungnahme am 25. November 2016 verabschiedet.

### **Für eine verkehrspolitische Gleichstellung**

Wie der Bundesrat sieht auch die BPUK den Veloverkehr als wichtiger Bestandteil der Mobilität. Der Veloverkehr hat noch Potential und kann mithelfen, Verkehrsspitzen zu brechen. Auch im Tourismus nimmt die Bedeutung des Velos zu. In diesem Sinne ist ein stärkeres Engagement des Bundes im Bereich Velowege grundsätzlich zu begrüssen. Überdies hat sich die Regelung bezüglich des Fussverkehrs, wie sie die Bundesverfassung gegenwärtig vorgibt, bewährt. Der Bund hat bei der Konkretisierung dieser Bestimmung die Kompetenzen der Kantone stets beachtet. Die kantonalen Baudirektorinnen und Baudirektoren befürworten daher die verkehrspolitische Gleichstellung der beiden Verkehre und unterstützen das bundesrätliche Vorhaben, das Hauptanliegen der Initiantinnen und Initianten in einem Gegenvorschlag aufzunehmen.





### Für einen schlankeren Gegenvorschlag

Die BPUK plädiert für einen schlanken Gegenvorschlag zur "Velo-Initiative", der gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag noch einmal deutlich zu vereinfachen ist:

- Die **Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitverkehr** – wie ihn der Bundesrat im Gegenentwurf vorschlägt – wird innerhalb der BPUK unterschiedlich beurteilt; eine knappe Mehrheit plädiert dafür, auf die Unterscheidung zu verzichten. Da die Unterteilung in Bezug auf die Fuss- und Wanderwege auch besteht, spricht allerdings auch einiges für die Aufrechterhaltung der Analogie. Wird auf Stufe Verfassung lediglich der Begriff "Velowegnetze" verwendet werden, so wäre zu prüfen, ob die Unterscheidung auf Gesetzesstufe eingeführt werden soll.
- Die Vorgabe, wonach Wege, die durch den Bund unterstützt werden können, **"sicher und attraktiv"** sein müssen, stösst bei den Baudirektorinnen und Baudirektoren auf Skepsis: Die Mehrheit innerhalb der BPUK fordert, dass auf die beiden Adjektive verzichtet wird. Es ist einerseits weder üblich noch nötig, Verfassungskompetenzen mit Adjektiven auszuschnücken. Andererseits besteht die Gefahr, dass mit dieser Regelung die Hürden für Velowege und auch für Fuss- und Wanderwege erhöht werden. Der Bund wird definieren müssen, welche Kriterien sichere und attraktive Wege zu erfüllen haben. Es ist unklar, welche Folge dies für Wege hat, die die Kriterien nicht oder nicht durchgängig erfüllen. Es können hohe Kosten entstehen oder Wege würden aufgehoben oder könnten nicht mehr durchgängig als solche geführt werden. Zum Teil wird auch befürchtet, dass die Formulierung zu unfairen und ungerechtfertigten Auswirkungen auf die Vergabe von Bundesgeldern haben könnten.  
Gleichzeitig ist für die BPUK klar, dass Velowege und allgemein Velofahren sicher sein muss. Nur so kann es gelingen, die positiven Effekte des Veloverkehrs noch stärker zu nutzen. Nehmen Unfälle mit E-Bikes weiter zu, erhält der Veloverkehr ein Sicherheits- und damit auch ein Attraktivitätsproblem. Die Kantone waren, sind und werden auch in Zukunft bestrebt sein, die Velowege so sicher und attraktiv wie möglich zu gestalten. Es bestehen schon heute Regelwerke, die solche Standards festlegen können.
- Schliesslich ist auch die Ergänzung im bundesrätlichen Gegenvorschlag umstritten, wonach der Bund **"Massnahmen [...] zur Information"** über die Velonetze "unterstützen und koordinieren" kann. Die BPUK empfiehlt, auf diese Ergänzung zu verzichten, da Artikel 180 der Bundesverfassung dem Bundesrat ohnehin bereits das Recht einräumt respektive ihn verpflichtet, die Öffentlichkeit über seine Tätigkeiten zu informieren.

### Massnahmen Dritter sollen unterstützt werden können

Initiative und Gegenvorschlag sehen vor, dass auch Massnahmen Dritter unterstützt werden können. Die BPUK befürwortet diesen Aspekt des neuen Verfassungsartikels einstimmig, da die Kantone (und der Bund) die Erstellung bzw. den Unterhalt der Infrastrukturen zum Teil schon heute Dritten überlassen (SchweizMobil); dies betrifft insbesondere auch Wanderwege.

### **Gegenentwurf: Vorschlag BPUK**

Aufgrund der oben dargelegten und zum Teil unterschiedlichen Haltungen der Kantone plädiert die BPUK dafür, den Gegenentwurf zur "Velo-Initiative" schlanker zu gestalten als im bundesrätlichen Vorschlag vorgesehen.

Artikel 88 der Bundesverfassung soll auch aus Sicht der Baudirektorinnen und Baudirektoren um den Veloverkehr ergänzt werden. Gleichzeitig ist allerdings streng darauf zu achten, dass der Bund mit den Ergänzungen von Artikel 88 nicht in kantonale Kompetenzen eingreift und auf unnötige Aspekte (siehe oben) verzichtet wird.

Die BPUK schlägt in diesem Sinne vor, Artikel 88 folgendermassen umzuformulieren:

#### **Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege**

<sup>1</sup> Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest. *Alternativ: [...] über Fuss-, Wander- und Velowegnetze [...].*

<sup>2</sup> Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.

<sup>3</sup> Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

### **Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Paul Federer

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler

Kopie an:

- KöV-Mitglieder
- BPUK-Mitglieder
- Mitglieder der Fachkonferenzen KIK, KPK und KKDöV
- SchweizMobil

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

(PDF et Word)

Berne, le 29 novembre 2016

**Consultation: contre-projet du Conseil fédéral à l'initiative populaire fédérale "Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (Initiative Vélo)"**

Madame la Conseillère fédérale,  
Mesdames, Messieurs,

Le 17 août 2017 le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a lancé la procédure de consultation sur le contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire fédérale "Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (Initiative Vélo)". Nous vous remercions pour l'opportunité qui nous est ainsi donnée de prendre position.

Lors de son assemblée générale du 22 septembre 2016 la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) s'est penchée sur l'initiative Vélo et a discuté du contre-projet. Puis le secrétariat général a mené une enquête auprès de tous les directeurs et directrices cantonaux des travaux publics. Cette enquête a mis en évidence des positions divergentes sur certains points; par contre, en ce qui concerne les questions fondamentales il règne au sein de la DTAP un consensus, sur lequel se concentre la présente prise de position. Le Comité de la DTAP a adopté la présente prise de position le 25 novembre 2016.

**Pour une égalité de traitement dans le cadre de la politique des transports**

Tout comme le Conseil fédéral la DTAP considère que les déplacements à vélo représentent une part importante de la mobilité. Le trafic cycliste recèle un potentiel inexploité et est susceptible de contribuer à maîtriser les périodes de pointe de trafic. Dans le tourisme également le vélo gagne en importance. A ce titre on ne peut que se féliciter d'un engagement plus poussé de la Confédération dans le domaine des pistes cyclables.

Par ailleurs la réglementation concernant la mobilité piétonne, telle que prescrite actuellement par la Constitution fédérale, a fait ses preuves. En ce qui concerne la concrétisation de cette disposition la Confédération a toujours respecté les compétences des cantons.

Les directrices et directeurs cantonaux sont donc favorables à une mise sur un pied d'égalité des deux types de mobilité en termes de politique des transports, et soutiennent le projet du Conseil fédéral d'intégrer les principales requêtes des auteurs de l'initiative dans un contre-projet.

### **En faveur d'un contre-projet allégé**

La DTAP plaide en faveur d'un contre-projet allégé à l'initiative Vélo. Il conviendrait de simplifier sensiblement le contre-projet par rapport à ce que propose le Conseil fédéral:

- La **distinction entre déplacements quotidiens et de loisirs** – proposée par le Conseil fédéral dans le contre-projet – a donné lieu à des avis mitigés au sein de la DTAP; une courte majorité plaide en faveur d'une renonciation à cette distinction. Pour autant, dans la mesure où cette distinction porte également sur les chemins et sentiers pédestres il pourrait être opportun de conserver l'analogie. Dans l'hypothèse où seule la notion de réseaux de voies cyclables serait utilisée dans la Constitution, il y aurait lieu de se demander s'il conviendrait d'introduire cette distinction au niveau de la loi.
- L'exigence selon laquelle les réseaux susceptibles d'être soutenus par la Confédération doivent être **"sûrs et attrayants"** se heurte à un certain scepticisme de la part des directrices et directeurs cantonaux. Une majorité au sein de la DTAP exige de renoncer aux deux adjectifs. D'une part il n'est ni usuel ni nécessaire d'attribuer des adjectifs à des compétences définies par la Constitution. D'autre part cette réglementation risque d'augmenter encore les obstacles potentiels à l'aménagement de voies cyclables, mais aussi de chemins et sentiers pédestres. La Confédération devra définir les critères s'appliquant à des réseaux sûrs et attrayants. Les conséquences éventuelles pour les voies cyclables et chemins/sentiers pédestres ne respectant pas ces critères (sur toute la longueur) ne sont pas claires. Des coûts substantiels peuvent être engendrés, des voies/sentiers supprimés ou interrompus. On peut également craindre que cette formulation n'ait des répercussions inévitables ou déloyales sur l'octroi de subventions fédérales.  
Pour autant la DTAP est d'avis que les voies cyclables et les déplacements à vélo en général doivent être sûrs. C'est la seule façon de mettre encore mieux à profit les avantages de la mobilité à vélo. Si le nombre d'accidents impliquant des e-bikes continue à augmenter les déplacements à vélo seront entachés d'un problème de sécurité et donc d'attractivité. Les cantons ont toujours tout mis en oeuvre – le font toujours et continueront à le faire à l'avenir – pour rendre les voies cyclables aussi sûres et attrayantes que possible. Aujourd'hui déjà il existe des mécanismes réglementaires permettant de fixer de tels standards.
- Enfin le complément apporté dans le contre-projet du Conseil fédéral selon lequel la Confédération peut "soutenir et coordonner" des **"Mesures [...] et à informer sur ceux-ci"** sur les réseaux de voies cyclables. La DTAP recommande de renoncer à ce complément, dans la mesure où l'article 180 de la Constitution fédérale octroie d'ores et déjà au Conseil fédéral le droit, voire le devoir, d'informer le public sur ses activités.

### **Les mesures de tiers doivent pouvoir être soutenues**

Initiative et contre-projet prévoient que des mesures initiées par des tiers peuvent également être soutenues. La DTAP se prononce à l'unanimité en faveur de cet aspect du nouvel article constitutionnel, puisque la Confédération (et les cantons) confie(nt) d'ores et déjà en partie la mise en place et l'entretien d'infrastructures à des tiers (SuisseMobile); cela concerne également les sentiers pédestres

### **Contre-projet: proposition de la DTAP**

En raison des positions des cantons présentées ci-dessus et en partie divergentes, la DTAP plaide en faveur d'une simplification du contre-projet à l'Initiative Vélo par rapport à la version proposée par le Conseil fédéral.

Du point de vue des directrices et directeurs cantonaux des travaux publics l'article 88 de la Constitution fédérale doit être complété avec l'aspect 'déplacements à vélo'. A cet égard il importe, lors de la rédaction de ce complément à l'article 88, de veiller strictement à ce que la Confédération n'empiète pas sur les compétences cantonales et de renoncer à certains aspects inutiles (voir plus haut).

La DTAP propose de reformuler l'article 88 comme suit:

#### **Art. 88 Chemins et sentiers pédestres, voies cyclables**

<sup>1</sup> La Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et des sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables destinées aux déplacements quotidiens et aux déplacements de loisirs. *Alternative: [...] aux réseaux de chemins et des sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables.*

<sup>2</sup> Elle peut soutenir et coordonner les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux.

<sup>3</sup> Elle prend ces réseaux en considération dans l'accomplissement de ses tâches et remplace les chemins ou sentiers pédestres et les voies cyclables qu'elle doit supprimer.

En vous remerciant par avance de bien vouloir prendre en compte notre prise de position nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

### **Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP**

Le président



Paul Federer

La secrétaire générale



Christa Hostettler

Copie:

- membres de la CTP
- membres de la DTAP
- membres des conférences spécialisées CIC, COSAC et CDCTP
- SuisseMobile

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

15.11.2017

**Vernehmlassung: Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
sehr geehrte Damen und Herren

Die Bürgerlich-Demokratische Partei bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme in obgenannter Vernehmlassung.

**Unterstützung des direkten Gegenentwurfs**

Die BDP anerkennt die wichtigen Beiträge für das Verkehrsmanagement sowie die Senkung des CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs des Langsamverkehrs im Allgemeinen und des Veloverkehrs im Speziellen. Gerade mit Blick auf die Entlastung von Verkehrsspitzen beim öffentlichen und privaten Verkehr sowie die Stärkung von nachhaltigen Tourismusangeboten unterstützt die BDP die Stossrichtung der Initiative. Aus staats- und finanzpolitischen Gründen lehnen wir die Initiative jedoch ab und unterstützen stattdessen den Gegenentwurf des Bundesrates.

**Ablehnung der Initiative aus staats- und finanzpolitischer Sicht**

Velowege fallen in die Kompetenz von Kantonen und Gemeinden. Die in Art. 88 Absatz 2 geäußerte Vorgabe der Initiative führt aus unserer Sicht zu einer unnötigen Aufgabenverflechtung aus staatspolitischer Sicht, weil der Bund zwingend eine stärkere Rolle bei den Velowegnetzen einnehmen muss. In der verwaltungstechnischen Praxis drohen unserer Meinung nach Schwierigkeiten in der Abgrenzung. Eine Kann-Formulierung scheint uns deshalb zielführender zu sein. Dies insbesondere auch aus finanzpolitischer Sicht: Eine Förderpflicht hätte zwingend Mehrausgaben zur Folge, was angesichts der aktuellen fiskalpolitischen Herausforderungen nicht opportun ist. Ebenso stören wir uns an den Vorgaben über kommunikative Massnahmen auf Bundesebene, die wiederum zu steigenden Kosten führen würden.

**Finanzielle und regulatorische Vorbehalte**

Auch wenn wir den Vorschlag des Bundesrates unterstützen, melden wir dennoch einen Vorbehalt an. Die BDP findet es problematisch, wenn das ASTRA bereits zum aktuellen Zeitpunkt einen personellen Mehrbedarf anmeldet, obwohl die gesetzgeberische Umsetzung noch überhaupt nicht definiert ist. Zudem werden wir den Bundesrat beim Wort nehmen, wenn es um die Ausgestaltung einer zurückhaltenden Ausführungsgesetzgebung im Bereich der Förderkompetenz geht.

Wir danken für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Martin Landolt  
Parteipräsident BDP Schweiz



Rosmarie Quadranti  
Fraktionspräsidentin BDP Schweiz

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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

Bern, den 16. November 2016

## **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die Gelegenheit der Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens. Wir lassen Ihnen hiermit gerne unsere Antwort zukommen.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Der Langsamverkehr hat eine zunehmende Bedeutung und ist ein wichtiger Aspekt der Mobilität in der Schweiz. Der Fuss- und Veloverkehr hat grosses Potential, den motorisierten Individualverkehr zu entlasten, da die Hälfte der in der Schweiz mit dem Auto zurückgelegten Strecken kürzer als 5 Kilometer sind. Deswegen müssen auch den verschiedenen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr mehr Bedeutung zugemessen und eine grössere Rolle in den Reflexionen bezüglich Mobilität eingeräumt werden.

Die CVP setzt sich für die freie Wahl des Verkehrsmittels ein: Jedes Transportmittel ist nach seinen komparativen Vorteilen einzusetzen. Die „Velo-Initiative“ möchte den bereits bestehenden Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege mit Bestimmungen über die Velowege ergänzen. Die CVP unterstützt grundsätzlich das Anliegen der Initiative und weist darauf hin, dass wo nötig und sinnvoll weitere Investitionen benötigt werden, um auch in Zukunft auf eine gute Infrastruktur im Langsamverkehr zurückzugreifen.

Ein gutes und sicheres Velowegnetz kann einerseits mithelfen, Verkehrsspitzen beim motorisierten Individualverkehr und beim öffentlichen Verkehr zu brechen, und andererseits auch dazu beitragen, den inländischen CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauch zu senken und die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern. Aus Sicht der CVP ist ein stärkeres Engagement der öffentlichen Hand im Bereich der Velowege grundsätzlich sinnvoll und zweckmässig.

Velowege sind primär Sache der Kantone und Gemeinden. Deshalb ist die CVP der Meinung, dass der Bund, analog zu Fuss- und Wanderwegen, bei den Veloinfrastrukturen nur eine koordinierende und unterstützende Funktion wahrnehmen soll. Dabei soll also nicht in die Zuständigkeit der Kantone eingegriffen werden. **Aus diesem Grund befürwortet die CVP den**



**direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege“.**

**Detaillierte Bemerkungen**

Siehe Antworten im untenstehenden Fragebogen.

Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister, Nationalrat  
Präsident CVP Schweiz

Sig. Béatrice Wertli  
Generalsekretärin CVP Schweiz

## Fragebogen

### Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

---

#### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

*Ja, es gibt keinen offensichtlichen Grund sie nicht gleichzustellen. Die CVP unterstützt grundsätzlich die verkehrspolitische Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen.*

#### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

*Ja.*

#### 3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

*Ja, die CVP unterstützt diese Formulierung. Die CVP hat sich immer für die freie Wahl des Verkehrsmittels eingesetzt: Jedes Transportmittel ist nach seinen komparativen Vorteilen zu wählen. Dasselbe soll auch für das Velo gelten. Die Kompetenzen über die Velowege sowie Fuss- und Wanderwege liegen allerdings primär bei den Kantonen und der Gemeinden. Die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden für Velowegnetze soll nicht in Frage gestellt werden, der Bund jedoch sollte, wie bei den Fuss- und Wanderwegen, eine koordinierende und unterstützende Funktion wahrnehmen.*

#### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

*Die CVP ist für einen eindeutigen Verfassungsartikel zugunsten des Föderalismus und des Subsidiaritätsprinzips. Für die CVP bedingt es dieser essentiellen Grundsätze für die Weiterführung und -entwicklung der Velowege. In diesem Sinne erachten wir es als notwendig.*

#### 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

*Ja, die CVP unterstützt die Abschwächung des Begriffs durch die weniger weitgehende Formulierung «Information». Der Begriff «Information» wird u.a. bereits bei der Kartografie und bei Geodaten verwendet.*

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

*Nein, für die CVP ist diese nicht zwingend notwendig. Grundsätzlich erachten wir aber diese Ergänzung nicht als problematisch.*

#### 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegenetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

*Ja.*

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

*Ja, in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Kanton und den jeweiligen Regionen und Gemeinden.*

## VERNEHMLASSUNG

Thun, 11. Oktober 2016

**Vernehmlassung zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

### **Stellungnahme der Eidgenössisch-Demokratischen Union EDU Schweiz**

- 1) Ja:** Die EDU Schweiz unterstützt die Stossrichtung des Gegenentwurfs und damit die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen.
- 2) Ja:** Die EDU Schweiz ist einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält.
- 3) Ja:** Die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält, ist wichtig. Eine «Muss-Formulierung» ist aus föderalistischen, finanzpolitischen und administrativen Gründen unbedingt zu vermeiden.
- 4) Ja:** Die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates ist aus föderalismuspolitischen Gründen notwendig.
- 5) Der bisherige Absatz 2 des Artikels 88 BV soll unverändert bleiben.** Er genügt sowohl für die bisher betroffenen Wege als auch für den vorgeschlagenen Einbezug der Velowege.
- 6) Ja:** Der Bund soll nicht über bestehende kantonale Infrastrukturen hinweg ohne Rücksicht eigene Projekte realisieren können, und soll entsprechend auch für Ersatz sorgen müssen.

### **Für weitere Auskünfte:**

Hans Moser, Präsident EDU Schweiz, 079 610 42 37  
Alt Grossrat Martin Friedli, GL-Mitglied, 079 848 97 96



Bak



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bern, 17. Oktober 2016

### Vernehmlassung

Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur «Velo-Initiative»

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und orientieren uns dabei am von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

#### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 - 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja, weil...

- beides ähnliche Ziele (z.B. Förderung des Umweltbewusstseins und der Bewegung) verfolgt.
- Fuss- und Veloverkehr ähnliche infrastrukturelle Anforderungen stellen.
- funktionierende Strukturen zur Koordination und Zusammenarbeit bei Fuss- und Wanderwegen für Velowege übernommen werden können.

#### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja, weil...

- übergeordnete Ziele des Bundes mit Grundsätzen und Vorgaben effektiver erreicht werden können.
- damit eine Mindestqualität gewährleistet wird.

#### 3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?

Nein, weil...

- eine «Kann»-Formulierung zu wenig Verbindlichkeit vermittelt.
- es an der Zeit für ein klares Zeichen für den Langsamverkehr ist.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Ja, weil...

- der Föderalismus einem bewährten Grundsatz entspricht.
- damit auf eingespielten Prozessen aufgebaut wird und sich diese im Fuss- und Wanderweggesetz bewährt haben.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?

Nein, weil...

- «Kommunikation» ein breiterer Begriff ist und dem Bund mehr Möglichkeiten zur Unterstützung gibt.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?

Ja, weil...

- Die Information und Kommunikation von Regeln und Vorschriften und damit verbundene Sensibilisierungsmassnahmen gerade im Hinblick auf die Sicherheit aller absolut sinnvoll und notwendig ist.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

- a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?
- b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja, weil...

- nur so ein attraktives und durchgängiges Velowegnetz gewährleistet wird.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Marianne Streiff  
Nationalrätin und Präsidentin



Dominik Währy  
Generalsekretär

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bern, 27. Oktober 2016  
Velo-Initiative / MM

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»  
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen setzt sich für eine vorausschauende Verkehrspolitik und für ein Miteinander aller Verkehrsträger ein. Gleichzeitig machen wir uns aber auch stark für die Respektierung des Föderalismus. Anders als der Bundesrat kommt die FDP aber zum Schluss, dass es dazu weder die Velo-Initiative noch den Gegenvorschlag benötigt und lehnt darum beide Vorlagen ab.

Dass auch Velowege zur Verkehrsinfrastruktur der Schweiz gehören und diese unterhalten und ausgebaut werden müssen, wird von der FDP in keinem Fall bestritten. Die Kantone und Gemeinden sind sich dessen ebenfalls sehr bewusst und investieren dementsprechend bereits in Unterhalt und Ausbau. Finanzierung und Bau der Grundinfrastruktur sind also sichergestellt. Auch existiert mit SchweizMobil bereits ein nationales Netzwerk für den gesamten Langsamverkehr – also auch für die Velonetze. Diese Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Bundesämtern und weiteren Organisationen über eine teilweise öffentlich finanzierte Stiftung koordiniert die nationale Qualitätskontrolle und –förderung, z.B. der Wander- und Velowege. Eine zusätzliche Kompetenz und Regulierung auf nationaler Ebene über eine Verfassungsbestimmung und später in einer Umsetzungsgesetzgebung ist demnach überflüssig.

**Kosten und Aufwand**

Die Umsetzung der Volksinitiative würde durch die Neuformulierung des Verfassungsartikels zu einer Förderpflicht durch den Bund führen. Aber auch der Gegenvorschlag führt zu finanziellen Ansprüchen. Diese Forderung gilt es in beiden Fällen abzulehnen. Volksinitiative und Gegenvorschlag führen zudem zu Mehraufwendungen und personellen Auswirkungen auf Bundesebene. Die dazugehörigen Angaben im erläuternden Bericht sind zu wenig aufschlussreich. Es wird dabei auf die noch ausstehende Ausführungsgesetzgebung verwiesen. Die FDP fordert darum weitere Informationen zum Umsetzungsaufwand.

Laut den Erläuterungsunterlagen sollen bei den Kantonen und Gemeinden keine zusätzlichen Kosten entstehen. Ein Vergleich mit der damaligen Umsetzung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) würde Klarheit über die Kosten und den Aufwand auf kommunaler und kantonaler Ebene schaffen. Die FDP verlangt darum zusätzliche Erläuterungen im Hinblick auf die parlamentarische Beratung. Weiter ist für die FDP unklar, wie der neue Wortlaut von BV Art. 88 Abs. 2 und der Zusatz „attraktive und sichere Netze“ (Initiative und Gegenvorschlag) in der Umsetzung interpretiert wird.

Je nach Auslegung könnte diese Formulierung in den Kantonen zu Folgemassnahmen und finanziellen Auswirkungen führen.

Hinzu kommt, dass der Bund über den kürzlich durch das Parlament verabschiedeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bereits die Mitfinanzierung der strassengebundenen Infrastrukturen in den Agglomerationen ermöglicht. Wieso der Velo-Verkehr über eine neue Verfassungsbestimmung zusätzliches Anrecht auf Unterstützung erhalten soll, ist nicht nachvollziehbar.

### **Föderalismus**

Der Bundesrat hält im Erläuterungsbericht klar fest: „Velowege sind Sache der Kantone und Gemeinden“. Weiter wird im Bericht dargelegt, dass die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Velowegnetze nicht in Frage gestellt wird. Auch wenn der Bundesrat einräumt, höchstens eine koordinierende Funktion wahrnehmen zu wollen, sieht die FDP nicht ein, weshalb der Bund solche Aufgaben in vorliegender Thematik überhaupt übernehmen sollte. Es gibt bereits genügend kantonale oder kommunale Initiativen und Infrastrukturen für den Velo-Verkehr. Auch haben viele Behörden ihre Kompetenzen im Langsamverkehr bereits innerhalb der kantonalen oder kommunalen Ämter gebündelt und besitzen die notwendige Expertise. Zudem wird, wie bereits erwähnt, die nationale Koordination über bestehende Netzwerke wie z.B. SchweizMobil sichergestellt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen  
Die Präsidentin



Petra Gössi  
Nationalrätin

Der Generalsekretär



Samuel Lanz



T +41 31 3266604  
F +41 31 3126662  
E urs.scheuss@gruene.ch

Bundesamt für Strassen  
ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

16. November 2016

## **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum Geschäft zu äussern.

Die Gesundheit der Bevölkerung verbessern, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken und dabei gleichzeitig öffentliche Gelder sparen: Das ist möglich, wenn das Velo konsequent gefördert wird. Velofahren ist aber nicht nur gesund, sondern fördert auch die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Noch fährt die Hälfte der Bevölkerung nicht Velo, deshalb muss das Velofahren sicherer und attraktiver werden: Dazu braucht es ein dichtes Netz von direkten und sicheren Veloverbindungen, sichere Verkehrsführungen und genügend praktische, geschützte Abstellanlagen.

Zu den gestellten Fragen nehmen die Grünen wie folgt Stellung:

### **1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV):**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Die Grünen unterstützen die Stossrichtung des Bundesbeschlusses. Fuss- und Veloverkehr stellen gleiche und in einzelnen Fällen zumindest ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Das zeigt sich etwa darin, dass Städte und Kantone ihre Fachstellen – sofern vorhanden – entsprechend ausgerichtet haben. Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es ausserdem Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen). Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. Beide müssen daher gleichermassen gefördert werden. Was schliesslich die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.



## **2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Die Grünen unterstützen es, dass der Bund Grundsätze für Velowege und Velowegnetze festlegt. Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz und CO<sub>2</sub>-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden in den Bereichen, welche der Erreichung dieser Ziele dienen, Grundsätze vorzugeben, kann er sie auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute. Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

## **3. „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Die Grünen lehnen die „Kann“-Formulierung ab. Nur mit einer „Muss“-Formulierung ist gewährleistet, dass Ergebnisse rasch und einheitlich erzielt werden. Seit dem Inkrafttreten des Art. 88 BV im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

## **4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden, weshalb die Grünen den Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone unterstützen.

## **5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, denn der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Grundsätzlich besteht für den Bund zwar bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus Art. 180 Abs. 2 BV. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Fuss- und Veloverkehrs. Es ist aus daher notwendig, den Informationsauftrag explizit in den Art. 88 BV aufzunehmen.

**6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

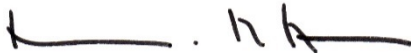
*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, denn nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht. Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren. Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Regula Rytz  
Präsidentin



Urs Scheuss  
stv. Generalsekretär

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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

17. November 2016

Ihr Kontakt: Michael Köpfl, Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und nehmen dazu wie folgt Stellung:

1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja. Fuss- und Veloverkehr sind effiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel, die vergleichbare Infrastrukturen benötigen. Velo- und Fuss-/Wanderverkehr leisten einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und zur Entlastung der übrigen Verkehrsinfrastruktur.

2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja. Heute fehlt dem Bund die Möglichkeit den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben. Wenn der Bund mehr Kompetenzen erhält, kann er effizienter übergeordnete Ziele wie etwa die CO<sub>2</sub>-Reduktion verfolgen.

3. „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?

Nein. Diese Stossrichtung ist nicht zielführend, da für eine effiziente Umsetzung ein verbindlicher Auftrag entscheidend ist. Die Schweiz hat im Vergleich zu Vorreitern bei der Förderung des Veloverkehrs, wie etwa Dänemark (Kopenhagen), einen Nachholbedarf. Der verbindliche Auftrag würde ein Signal für eine umweltfreundliche Entwicklung setzen.

4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Ja.

5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?

Nein. „Kommunikation“ umfasst einen breiteren Rahmen als reine Information.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?

Ja. Der Informationsstand bezüglich der Rechte und Pflichten der Velofahrer im Verkehr ist heute zu niedrig.

6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja. Es braucht durchgehende Netze, um die Attraktivität des Velos zu erhöhen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Kommissionsmitglied, Nationalrat Jürg Grossen, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Bäumle  
Parteipräsident



Michael Köpfl  
Generalsekretär

**Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern**

per Mail an:  
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 17. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

**Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage und äussern uns dazu wie folgt:

**Die SVP lehnt die Volksinitiative (Velo-Initiative) und den vorliegenden Gegenentwurf entschieden ab. Fuss- und Wanderwege sind explizit von Velowegen zu trennen – auch in der Bundesverfassung. Unser Tourismus lebt wesentlich von den weltweit schönsten Wanderwegen. Insofern sind Fuss- und Wanderwege in der Verfassung durchaus von Bedeutung, nicht jedoch Velowege. Die Initiative, wie auch der Gegenentwurf, greifen hingegen fundamental in die Hoheit der Gemeinden und Kantone ein, welche sich bislang hervorragend um den Veloverkehr gekümmert haben. Neue Aufgaben für den Bund oder gar eine weitere finanzielle Förderpflicht, sind in diesem Bereich nicht angezeigt (auch nicht durch eine Kann-Formulierung).**

Die SVP lehnt die fachliche, koordinierende und finanzielle Unterstützung der Kantone und Gemeinden durch den Bund grundsätzlich ab. Die Erstellung und der Betrieb von Velowegen sind klar bei den Kantonen und Gemeinden angesiedelt. Auch dies ist ein Bereich unseres föderalen Systems, welcher sich bewährt hat. Daneben verteuert eine neue Bundesaufgabe das System an sich. Die zusätzlichen Mehrkosten können noch gar nicht richtig abgeschätzt werden – eines ist jedoch bereits heute sicher: es wird klar teurer.

So genannte «Informationsmassnahmen» zu Gunsten von Velowegen lehnt die SVP dezidiert ab. Damit würde ein weiteres Fass ohne Boden geschaffen. Es kann und darf nicht sein, dass der Bund Steuergelder ausgibt, um damit etwa Freizeit-Veloverkehr zu fördern oder gar Massnahmen privater Fachorganisationen zu bezahlen. Dass in der Schweiz – offenbar mindestens aus Sicht des Bundes - vergleichsweise wenig Velo gefahren wird, liegt nicht an mangelnder Kommunikation oder den kurzen Distanzen, sondern schlicht an der Topografie des Landes. Und die lässt sich auch mit Millionen Franken für PR-Kampagnen nicht glätten.

Die verkehrspolitischen Ziele des Bundesrats, wie etwa die Bewältigung von Verkehrsspitzen beim öffentlichen und individuellen motorisierten Verkehr durch den Umstieg auf das Velo, sind nicht nur illusorisch, sie entbehren auch jeglicher sachlichen Grundlage. Die besagten Verkehrsspitzen im Arbeitsverkehr finden hauptsächlich in den Städten (Gemeindeautonomie) und auf den Autobahnen oder Intercity-Bahnverbindungen (z.B. Zürich-Bern) statt. Pendler auf diesen Strecken werden wohl kaum aufs Velo umsteigen. Somit bleibt die Vorlage zu grossen Teilen ein Projekt für den Freizeitverkehr und für sportliche Betätigungen einer kleinen Minderheit.

Die SVP lehnt auch die schönfärberische Darstellung ab, wonach Veloverkehr «durchwegs positiv, emissionsfrei, ressourcenschonend und für alle ohne grosse Einschränkungen verfügbar» sei. Gerade auf Fuss- und Wanderwegen werden Velofahrer zunehmend zu einem Ärgernis. Velos sind Fahrzeuge und deshalb strikte von Fuss- oder Wanderwegen zu trennen.

Hingegen erachtet es die SVP als richtig, dass der Bund Rücksicht auf bestehende Velowege nimmt - eine Ersatzpflicht bei Aufhebung jedoch wird abgelehnt. Dies, nicht zuletzt deshalb, weil Velowege kantonale und kommunale Angelegenheiten sind und bleiben sollen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass wir die Velo-Initiative klar ablehnen. Ihr ist weder ein direkter Gegenvorschlag, noch ein indirekter Gegenentwurf gegenüber zu stellen. Artikel 88 der Bundesverfassung ist unverändert beizubehalten.

Für zusätzliche Informationen verweisen wir auf unsere Antworten im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

## **SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI**

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Albert Rösti  
Nationalrat

Gabriel Lüchinger

# Fragebogen

**Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

---

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

**NEIN (s. Vernehmlassungsantwort)**

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

**NEIN (s. Vernehmlassungsantwort)**

**3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

**NEIN (s. Vernehmlassungsantwort) Die SVP lehnt sowohl eine Kann-, als auch eine Muss-Formulierung entschieden ab**

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

**Die SVP lehnt in diesem Bereich jegliche fachliche, koordinierende und finanzielle Unterstützung der Kantone und Gemeinden durch den Bund grundsätzlich ab. Die Erstellung und der Betrieb von Velowegen sind klar bei den Kantonen und Gemeinden angesiedelt. Dies ist ein Bereich unseres föderalen Systems, welcher sich bewährt hat.**

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weitgehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

**Die SVP lehnt «Kommunikationsmassnahmen» wie auch «Informationsmassnahmen zu Gunsten der Velowege ab. Das ist ein finanzielles Fass ohne Boden. Es kann und darf nicht sein, dass der Bund Steuergeld ausgibt, um damit etwa Freizeit-Veloverkehr zu fördern oder gar Massnahmen privater Fachorganisationen zu bezahlen.**

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

**Antwort s. oben**

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht**  
(Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen  
a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet  
wird?

**JA. Die SVP erachtet es als richtig, dass der Bund Rücksicht auf bestehende  
Velowege nimmt.**

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

**NEIN. Die SVP lehnt es ab, dass der Bund ersatzpflichtig wird, wenn er Ve-  
lowege aufheben muss. Dies, nicht zuletzt deshalb, weil Velowege eben  
kantonale und kommunale Angelegenheit sind und es auch bleiben sollen**



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse  
Zentralsekretariat / Secrétariat central  
Spitalgasse 34, 3011 Bern  
Postfach / Case postale, 3001 Bern  
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bern, 10. November 2016

### **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“: Vernehmlassungsantwort SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard, sehr geehrte Damen und Herren

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

#### **1. Grundsätzliche Bemerkungen zum Thema Veloverkehr aus sozialdemokratischer Sicht**

Schweizweit wird die Position des Velos als Verkehrsmittel sowie als Freizeitgerät aktuell gestärkt. In verschiedenen Städten entwickelt sich eine begrüssenswerte Dynamik, das Velofahren, und damit den nicht-motorisierten Individualverkehr, gezielt zu fördern. Diese positive Dynamik darf aber nicht von der Tatsache ablenken, dass in der Schweiz die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 nicht gestiegen sind und mit Blick auf Länder wie Dänemark oder die Niederlande nach wie vor grosser Nachholbedarf besteht. Diese Länder resp. Städte wie Stockholm, Kopenhagen oder Amsterdam können als Vorbilder dienen. Sie zeigen, dass durch die gezielte Förderung des Veloverkehrs von Seiten der Politik der Anteil am Gesamtverkehr markant gesteigert werden kann, was sich sowohl auf die Gesundheit, die Luftqualität, den Lärm oder die Verkehrssicherheit positiv auswirkt. Unter dem Strich bedeutet dies eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Städten, was diese attraktiver macht. Bezüglich Sicherheit ist zu betonen, dass es einen Ausbau der Infrastrukturen für Velos gerade auch in den urbanen Räumen braucht, um Fussgängerbereiche (z.B. Trottoirs) und Velorouten wieder in angemessener Weise getrennt planen und führen zu können. Nicht zuletzt leistet der Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs auch einen wichtigen Beitrag an ein – dringend angezeigtes – ökologisch nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. In dieser Situation soll der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten, die politischen und gesellschaftlichen Initiativen von unten aufzunehmen, sie zu koordinieren und zu unterstützen. Auf diese Weise kann die Schweiz zum Veloland werden und selbst eine Pionierrolle übernehmen.

Im Weiteren folgen wir mit unserer Stellungnahme dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

- Die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen wird von der SP unterstützt. Fuss- und Veloverkehr stellen ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Wo vorhanden, haben Städte und Kantone ihre Fachstellen bereits entsprechend ausgerichtet. Zudem leisten beide Aktivitäten, das zu Fuss gehen und das Velofahren, denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. Es macht absolut keinen Sinn, die beiden Verkehrsarten unterschiedlich zu behandeln.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

- Eine Bundeskompetenz für Velowege und Velowegnetze analog zu den Fuss- und Wanderwegen wird von der SP als zentral erachtet. Um übergeordneten Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, den Umweltschutz, die Verkehrssicherheit oder die Tourismusförderung zu erreichen, braucht der Bund die Legitimation durch die Verfassung, Kantone und Gemeinden Grundsätze vorzugeben. Heute fehlt dem Bund diese Kompetenz in Bezug auf die Veloinfrastruktur.
- Bei den Wanderwegen hat es sich bewährt, gewisse Standards und Grundsätze schweizweit festzulegen. Damit kann die Qualität der Anlagen verbessert und die Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit des Angebots erhöht werden.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

- Die Beibehaltung der „Kann-Formulierung“ ist aus Sicht der SP nicht wünschenswert. Um die bereits erwähnten Ziele, die mit einer umfassenden Stärkung des Veloverkehrs verbunden sind, rascher erreichen zu können, ist eine verbindliche Aufgaben- und Kompetenzzuschreibung an den Bund angezeigt.
- Wie bereits erwähnt, sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr seit dem Inkrafttreten des Artikels 88 BV im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 nicht gestiegen. Es besteht im Vergleich mit Velo-Pioniernationen wie den Niederlanden oder Dänemark ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-

Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser zukunftsfähigen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

- Die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ erachten wir als richtig. Die Subsidiarität ist ein wichtiges Grundprinzip der Schweiz, das auch hinsichtlich der Fuss-, Wander- und Velowege angewendet werden soll.
- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Die bekannten und bewährten Prozesse werden auch eine reibungslose Umsetzung von neuen Massnahmen ermöglichen.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

- Wir favorisieren die Verwendung des Begriffes Kommunikation klar vor „Information“. Der im Zusammenhang mit Kampagnen bekannte und gebräuchliche Begriff der Kommunikation umfasst mehr als Information. Nebst Informationskampagnen können darunter auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Wie bei der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

- Eine Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff Kommunikation (siehe oben) resp. Information ist nach Ansicht der SP notwendig. Generell besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Im Bereich des Veloverkehrs ist der Informationsstand eher tief. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Deshalb ist eine explizite Nennung des Kommunikations- resp. Informationsauftrags des Bundes in Art. 88 BV wichtig.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

- Die Verpflichtung zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze scheint uns wichtig. Es braucht Koordination, denn nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung in der Fläche gerecht.

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

- Die Ersatzpflicht wird von der SP unterstützt. Unterbrüche, die entstehen, wenn Velowege ohne Ersatz aufgehoben werden, entwerten Investitionen in die Veloinfrastruktur und mindern die Attraktivität des gesamten Netzes. Um dies zu vermeiden, muss bei der Aufhebung von Velowegen Ersatz geschaffen, und allfällige Netzlücken müssen rasch geschlossen werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüßen  
SP Schweiz



Christian Levrat  
Präsident SP Schweiz



Pascal Zwicky  
Politischer Fachsekretär SP Schweiz



Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Per E-Mail an:  
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 16. November 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»  
Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)**

Sehr geehrter Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie dem SGV das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit uns aus Sicht der 1'624 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

*Allgemeine Bemerkungen*

Für den SGV muss die Mobilität als ein Gesamtsystem mit gegenseitigen Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Verkehrssystemen betrachtet werden. Der SGV unterstützt die freie Wahl des Verkehrsmittels, wobei die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Vielmehr sollen je nach Verkehrsträger die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse gewürdigt und Synergien durch kombinierte Mobilitätsformen gefördert werden. Die „letzte Meile“ im Nah- und Langsamverkehr muss dabei in Zukunft noch umfassender in kommunale und regionale Mobilitätskonzepte integriert werden, wobei der Förderung des Velos ein besonderes Augemerkt zukommt.

Der SGV setzt sich in Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen seit einiger Zeit dafür ein, dass innovative Bestrebungen, welche die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsformen fördern, von Bund und Kantonen verstärkt berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund erachtet der SGV den Gegenvorschlag des Bundesrats zur Velo-Initiative als sinnvoll und zweckmässig (Grundsatzgesetzgebung, Koordination und Vollzugsunterstützung). Es ist allerdings bei der Umsetzung darauf zu achten, dass die bestehenden Kompetenzen der Kantone und Gemeinden nicht eingeschränkt werden. Insbesondere soll der Bund die Kantone und Gemeinden nicht zu neuen Standards für Velowege verpflichten, weshalb in Absatz 2 das «attraktiv und sicher» zu streichen ist.

## *Gleichstellung und Vereinfachung*

In der Praxis haben sich die Regelungen bezüglich den Fuss- und Wanderwegen grundsätzlich bewährt, wobei der Bund in der Gesetzgebung insbesondere die Kompetenzen der Kantone stets beachtet hat. Der SGV befürwortet folglich auch aus dieser Überlegung die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr. Gleichzeitig fordert der SGV dringend, dass der vorgeschlagene Gegenvorschlag deutlich vereinfacht wird, und zwar folgendermassen:

### Art. 88 Fuss-, Wander- und **Velowege**

1 Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, ~~und Wander- und Velowegnetze~~ ~~und über Netze für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr~~ fest.

2 Er ~~fördert und koordiniert Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze und zur Kommunikation über diese; dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.~~ **Er kann Massnahmen der von Kantonen, Gemeinden und Dritten zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.**

3 ~~Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.~~ **Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss-, Wander- und Velowegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.**

## *Antworten des SGV zum Fragebogen*

«Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»:

1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 - 3 BV)  
Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja

2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja

3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Ja

4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Nein

5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

Siehe Vorschlag SGV oben

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

nein

6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

Ja

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Bei Aufhebungen von Fuss- oder Wanderwegen soll es den gesetzlichen Weg mit einer öffentlichen Ausschreibung geben, wo dann jedermann legitimiert ist, Einsprache zu erheben. Dies soll bei den Velowegen gleich vorgesehen werden.

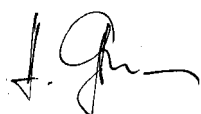
Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gemeindeverband**

Präsident

Direktor



Hannes Germann  
Ständerat

Reto Lindegger

Kopie an: Schweizerischer Städteverband, Bern



Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 17. November 2016

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

**Stellungnahme des Schweizerischen Städteverbandes**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Nahezu alle Städte und Agglomerationen sehen im Veloverkehr ein grosses Potenzial, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse stadtgerecht zu bewältigen. Die vorliegende Vernehmlassung betrifft sie deshalb direkt.

Die wichtige Rolle des Velos widerspiegelt sich im grossen Engagement zahlreicher Städte, Gemeinden und Agglomerationen den Veloverkehr zu fördern. Wir begrüssen es daher, wenn die Förderung des Veloverkehrs auch auf Bundesebene verankert wird. Aus verkehrlicher Sicht ist es heute unverständlich und nicht zu begründen, weshalb der Veloverkehr auf Verfassungsebene nicht dieselbe Berücksichtigung findet wie der Fussverkehr und das Wandern.

**Allgemeine Einschätzung**

Die Velo-Initiative geniesst in verschiedenen Schweizer Städten grosse Sympathien. Im Interesse eines mehrheitsfähigen Engagements des Bundes zur verstärkten Förderung des Veloverkehrs unterstützt jedoch eine Mehrheit der Städte, die sich an unserer internen Vernehmlassung beteiligt haben, den Gegenvorschlag.





## Konkrete Anliegen

Folgende Anliegen sind aus Sicht des Schweizerischen Städteverbandes hervorzuheben:

- ▶ Die Mitglieder des Städteverbandes verlangen, dass der Bund bei der Umsetzung der Verfassungsbestimmung das Subsidiaritätsprinzip beachtet. Es ist zwingend, dass er bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf kantonale und kommunale Velowegnetze nimmt und Wege ersetzt, falls er diese aufheben muss.
- ▶ Der Bund muss in seiner neuen Rolle bei der Förderung des Veloverkehrs finanzielle Verantwortung übernehmen. Kosten, die er durch neue Vorgaben und Aktivitäten verursacht, soll er auch tragen.
- ▶ Der neue Verfassungsartikel muss die bedeutende Rolle des Velos in den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung untermauern. Der Städteverband vermisst im Erläuterungsbericht eine klare Aussage zu einer substantiellen Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme.
- ▶ Der Städteverband befürwortet, dass der Bund die nötige Kommunikationskompetenz erhält, um den Velo- und Fussverkehr zu fördern. Insbesondere wenn die neuen Bestimmungen gemäss Gegenvorschlag Aktivitäten des Bundes mit einer Kann-Bestimmung bloss ermöglichen, soll dem Bund das gesamte Spektrum der «Kommunikation» offen stehen, nicht allein die «Information».

## Antrag

Wir beantragen deshalb folgende Anpassung des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative.

▶ **Art. 88 Abs. 2 BV**

Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Kommunikation ~~Information~~ über diese unterstützen und koordinieren.

Die detaillierten Bemerkungen entnehmen Sie dem beiliegenden Fragebogen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

### Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat  
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Beilage Ausgefüllter Fragebogen



## Fragebogen

**Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

**Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?**

Ja. Der Städteverband unterstützt die Ziele und Massnahmen von Initiative und Gegenvorschlag vollumfänglich. Diese decken sich mit den Zielen und Strategien diverser Städte im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs.

Für die Stärkung des Veloverkehrs im Gesamtsystem ist eine Verankerung in der Verfassung wichtig. Der Veloverkehr leistet schon heute einen wichtigen Beitrag, die Mobilitätsbedürfnisse insbesondere in Städten, Gemeinden und Agglomerationen flächen- und energieeffizient abzuwickeln. Der Veloverkehr ist zudem nahezu CO<sub>2</sub>- und emissionsfrei, siedlungsverträglich, kostengünstig, gesund und hat mit den aufkommenden Veloverleihsystemen auch eine sehr hohe Verfügbarkeit. Das Potenzial des Veloverkehrs ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Aus verkehrlicher Sicht ist es nicht begründbar, warum der Veloverkehr auf Verfassungsebene nicht dieselbe Berücksichtigung wie der Fussverkehr und das Wandern findet.

### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?**

Ja. Die Ausdehnung der Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze ist im Interesse einer angemessenen Harmonisierung, Koordination und Qualitätssicherung sinnvoll. Einheitliche Grundsätze sind ein wichtiger Erfolgsfaktor für die langfristige Entwicklung des Veloverkehrs. Wichtig ist jedoch, dass bereits laufende Förderaktivitäten auf städtischer Ebene durch neue Vorgaben nicht gestoppt werden. Die Grundsätze des Bundes sollen zudem als Minimalstandards formuliert sein, über die Städte und Agglomerationsgemeinden auch hinausgehen können. Es ist weiter zwingend, dass Städte und Agglomerationen bei der Erarbeitung der Grundsätze beteiligt und ihre Anliegen berücksichtigt werden.



### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?**

Eine Mehrheit der Mitgliedstädte, die sich an der internen Vernehmlassung des Städteverbandes beteiligt haben, unterstützen das Beibehalten der «Kann-Formulierung». Dies im Interesse einer mehrheitsfähigen Verankerung des Veloverkehrs in der Bundesverfassung. Eine klare Regelung der Zuständigkeiten analog der Fuss- und Wanderwege ist wünschenswert. Die Zuständigkeit für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt soll bei den Kantonen und Gemeinden bleiben. Die Möglichkeit, dass der Bund Massnahmen unterstützen und koordinieren kann, ist sinnvoll.

Eine Minderheit erachtet es als unabdingbar, dass der Bund Auftrag und Kompetenz verbindlich erhält.

### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?**

Diesen in verfassungsrechtlicher Hinsicht rein deklaratorischen Zuständigkeitsvorbehalt erachten wir als sinnvoll, jedoch nicht als zwingend notwendig.

### **5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?**

Nein. Eine Mehrheit der Mitgliedstädte, die sich an der internen Vernehmlassung des Städteverbandes beteiligt haben, bevorzugt den Begriff «Kommunikation». Insbesondere wenn in Abs. 2 BV die abgeschwächte Kann-Formulierung gewählt wird, soll hier an der weitergehenden Variante festgehalten werden. Der Bund soll die Möglichkeit und Kompetenz erhalten, neben der reinen Information z. B. auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen durchzuführen. Solche Themenkampagnen erzeugen wesentlich mehr Wirkung, wenn sie auf nationaler Ebene angesprochen werden.

**b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?**

Ja, eine Ergänzung ist sinnvoll. Da es sich gemäss Gegenvorschlag nicht um eine Verpflichtung handeln wird, soll jedoch die stärkere Variante gewählt werden (vgl. Antwort zu Frage 5a).



**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen**

**a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?**

**b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?**

Ja. Für eine vollkommene Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen muss der gesamte Abs. 3 (Rücksichtnahme und Ersatzpflicht) zwingend auch für die Velowege gelten.

Durchgehende möglichst lückenlose Netze sind für die Benutzer wichtig, damit die vorhandene Infrastruktur auch genutzt wird. Würden Velo- oder Fusswege ersatzlos aufgehoben, würde die Attraktivität des Netzes durch entstehende Lücken stark eingeschränkt. Dies würde den Zielen widersprechen und dem politischen Auftrag entgegen laufen.

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)  
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)  
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)  
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)

CH - 3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 12. Oktober 2016

TE / E152 / I27

Bak



Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze

3003 Bern

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

*(avec un résumé en français à la fin du document)*

## **Stellungnahme der SAB zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Das Velo stellt auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen ein wichtiges Verkehrsmittel dar. Der Mikrozensus 2010 zeigt bei der Verkehrsmittelwahl keinen signifikanten Unterschied bei den verschiedenen Raumtypen bezüglich Velo (dies im Unterschied etwa zur Benutzung des Autos resp. des öffentlichen Verkehrs). Kommt hinzu, dass das Velo als Freizeitgerät laufend an Bedeutung gewinnt und immer mehr touristische Destinationen auf dieses Marktsegment setzen. Die Fragestellung der Veloinitiative respektive des Gegenvorschlags betrifft somit auch die Berggebiete. **Die SAB unterstützt somit eine stärkere Gewichtung des Veloverkehrs durch einen ergänzten Verfassungsartikel.**

Aus Sicht der SAB stellt das Velo auch ein wichtiges Verkehrsmittel zur Bewältigung des Schüler, Pendler- und Freizeitverkehrs dar. Die SAB hat in diesem Zusammenhang schon verschiedentlich gefordert, dass sich der Bund verstärkt um

das Thema des Freizeitverkehrs kümmern solle, da dieser mit Abstand der grösste Verkehrszweck ist. Etliche Berggemeinden konnten dem Velo als Verkehrsmittel bis anhin aber meist auf Grund der finanziellen Lage nicht genügend Aufmerksamkeit schenken. So fehlen leider oft abgetrennte und damit sichere Velowege. Das Velowegnetz für den Freizeitsport wird laufend ausgebaut, wobei Konflikte zwischen Wanderern und Velofahrern durch geeignete raumplanerische Massnahmen (z.B. Trennung der Netze) entschärft werden können. Dieser Prozess ist in vielen Kantonen durch entsprechende Revisionen der Richtplanung angelaufen.

Die Planung der Netze liegt in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden. Dies ist auch ein wichtiger Hinweis für die Veloinitiative resp. den direkten Gegenvorschlag. Dieser darf nicht in die kantonale oder kommunale Planungshoheit eingreifen sondern muss diese staatlichen Träger in ihren Bestrebungen subsidiär unterstützen. **Aus dieser Überlegung heraus unterstützt die SAB den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates, da dieser nur eine Kann-Verpflichtung betreffend Koordination der Massnahmen der Kantone enthält.** Die SAB erwartet, dass der Bundesrat auch bei der Umsetzung des Gegenvorschlags nicht in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden eingreifen wird und von einer Überregulierung Abstand nimmt. Insbesondere ist darauf zu verzichten, ein weiteres Konzept oder gar einen Sachplan Velo zu erstellen.

Gerne nehmen wir nachfolgend zu den gestellten Fragen detailliert Stellung.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, der Veloverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel, auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen und verdient einen höheren politischen Stellenwert als dies heute der Fall ist.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, wir sind mit der Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen einverstanden. Darüber hinaus darf die Kompetenz des Bundes aber nicht gehen. Insbesondere ist es nicht Kompetenz des Bundes, in die Planungshoheit der Kantone und Gemeinden einzugreifen. Die SAB lehnt es ab, dass der Bundesrat bei der Umsetzung der neuen Verfassungsbestimmung einen Sachplan Velo oder ein Konzept nach RPG erstellen würde. Die Festlegung von Grundsätzen muss zwingend einher gehen mit dem Bereitstellen entsprechender Ressourcen, um diese Grundsätze auch einhalten zu können. Dies betrifft insbesondere die ressourcenschwachen Kantone, die finanziell gezielt unterstützt werden müssten.

**3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Ja, wir unterstützen aus diesem Grund den direkten Gegenentwurf. Der Bund soll nur eine subsidiäre Kompetenz zur Koordination erhalten.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja (siehe oben Antwort zu Frage 3).

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

- 1. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*
- 2. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, die Kommunikation auch verstanden im Sinne von Marketing ist Sache der Kantone, Gemeinden sowie Verkehrs- und Tourismusorganisationen. Der Bund kann sich somit auf eine Information beschränken.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

- 1. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*
- 2. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, der Bund muss zwingend Ersatz leisten, wenn er Velowege aufheben muss. Ansonsten wäre das ja eine Lastenverschiebung zu den Kantonen und Gemeinden, welche die Ersatzvornahme tätigen müssten.

**Zusammenfassung:**

Die SAB begrüsst die Veloinitiative, erachtet den direkten Gegenvorschlag jedoch als angemessener, da dieser die Kompetenzverteilung besser berücksichtigt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:



Nationalrätin  
Christine Bulliard-Marbach



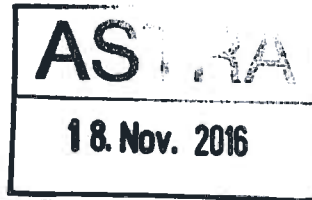
Thomas Egger

**Résumé**

Le SAB soutient l'idée de favoriser les transports en vélo. En effet, ce moyen de déplacement permet de réduire le trafic, notamment durant les heures de pointe, tout en diminuant les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie. Les vélos peuvent aussi bien être utilisés par les écoliers, que les pendulaires, ou encore les touristes. Toutefois, les mesures prises en la matière sont de la compétence des cantons et des communes. La Confédération ne doit pas s'attribuer des compétences supplémentaires. En conclusion, le SAB privilégie le contre-projet du Conseil fédéral, au détriment de l'initiative populaire.



Bah



Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



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

17. November 2016

**Stellungnahme zum Bundesbeschluss über Velowege sowie Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie uns eingeladen, zum direkten Gegenentwurf zur Veloinitiative Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelunternehmen. Wir setzen uns für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen als zentralen Standortfaktor für die Schweizer Volkswirtschaft ein. Wir erlauben uns daher, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen.

economiesuisse setzt sich für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und das effiziente Zusammenspiel aller Verkehrsträger und -mittel gemäss ihren Stärken und Schwächen ein. Die bestehende, föderale Kompetenzordnung berücksichtigt die unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Verkehrsmittel für den nationalen, regionalen und lokalen Verkehr. Der Veloverkehr hat lokalen und regionalen Charakter und ist deshalb zu Recht Sache der Kantone und Gemeinden. Der Bund fokussiert in seiner Verkehrspolitik auf Infrastrukturen nationaler Bedeutung. Die Velo-Initiative und der direkte Gegenentwurf stellen die bestehende und gut funktionierende Kompetenzordnung im Bereich der Velowege unnötigerweise in Frage. **economiesuisse lehnt deshalb die Initiative wie auch den direkten Gegenvorschlag ab.** Unsere Haltung beruht auf nachfolgenden Überlegungen.

*Kantone und Gemeinden entwickelt Velowegnetz weiter*

In einer Gesamtbetrachtung hat auch das Velo als Verkehrsmittel seine Berechtigung, insbesondere im Lokalverkehr in dichtbesiedelten Städten und Agglomerationen, wo das Velo seine Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln (Flexibilität, Individualität, Schnelligkeit, Umfahrung von Staus etc.) ausspielen kann. Nichtsdestotrotz ist die nationale Bedeutung des Veloverkehrs bezüglich Verkehrsleistung und volkswirtschaftlicher Bedeutung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen

Verkehr stark zu relativieren. Der motorisierte Individualverkehr vereint rund 75% der Verkehrsleistung auf sich, der öffentliche Verkehr ca. 19%. Auf den Veloverkehr entfallen zwischen 1-2%. Die verbleibenden ca. 5% sind Fussverkehr (BFS, Verkehrsleistung im Personenverkehr).

Aus Sicht von economiesuisse verfügt der Veloverkehr heute bereits über gute Infrastrukturen. Kantone und Gemeinden, welche heute für Planung, Bau und Unterhalt von Velowegen zuständig sind, sorgen für die Bereitstellung und Weiterentwicklung von Infrastrukturen für den Veloverkehr. Sie leisten damit einen Beitrag an die attraktive Gestaltung der jeweiligen Wohn-, Arbeits- und Lebensräume.

Daneben verfügt der Veloverkehr mit dem Netzwerk SchweizMobil bereits heute über eine nationale Koordinationsplattform, insbesondere für den Freizeitverkehr und den Tourismus. Was den Pendlerverkehr betrifft, der nur lokalen und regionalen Charakter hat, sehen wir keinen Bedarf für eine nationale Koordinationsfunktion. Direkt betroffene Kantone und Gemeinden kennen die Bedürfnisse ihrer Velo-Pendler am besten und können lokal massgeschneiderte Lösungen erarbeiten. Eine Grundsatzgesetzgebung des Bundes könnte einer raschen und sachdienlichen Lösung von lokal sehr unterschiedlichen Problemen entgegen wirken.

economiesuisse lehnt die Initiative wie auch den direkten Gegenentwurf ab

economiesuisse sieht keinen Bedarf für eine Grundsatzgesetzgebung für den Veloverkehr auf Bundesebene. Die bestehende Kompetenzordnung funktioniert gemäss unserer Einschätzung gut. Beide Vorlagen stellen einen unnötigen Eingriff in die bestehende Aufgabenteilung gemäss Subsidiaritätsprinzip dar. Daher lehnt economiesuisse sowohl die Initiative als auch den direkten Gegenentwurf des Bundesrates ab.

Der Bund soll sich im Rahmen der bestehenden Kompetenzen in erster Linie auf Unterhalt, Betrieb und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung konzentrieren. Dabei ist insbesondere auf die Schaffung zusätzlicher Verkehrsleistung bzw. auf die kosteneffiziente Engpassbeseitigung Wert zu legen. Mit den Agglomerationsprogrammen verfügt der Bund bereits heute über ein Gefäss zur Unterstützung von Kantonen und Gemeinden bei der Abwicklung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse.


Neben diesen grundsätzlichen, staatspolitischen Bedenken lehnen wir beide Vorlagen auch ab, weil sie beim Bund zu einem unnötigen finanziellen Mehraufwand führen würden. Leider lassen die dazugehörigen Angaben im erläuternden Bericht keine abschliessende Kostenschätzung zu. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass bei Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlags auch auf Seiten der Kantone und Gemeinden administrative Mehrkosten entstehen, denen kein Zusatznutzen gegenüber steht.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung



Marcus Hassler  
Projektleiter Infrastrukturen

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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

Bern, 7. November 2016 sgv-Kl/ds

### **Vernehmlassung: Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 17. August 2016 lädt uns das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Am 1. März 2016 wurde die Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» eingereicht. Die Initiative möchte den bestehenden Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) mit Bestimmungen über die Velowege ergänzen. Der Bundesrat, der die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern unterstützt, lehnt die Initiative ab und unterbreitet einen direkten Gegenvorschlag. Damit will er die verkehrspolitische Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen grundsätzlich unterstützen, die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Velowegnetze zwar nicht in Frage stellen, aber eine koordinierende und unterstützende Funktion wahrnehmen. Zudem will der Bundesrat sich und dem Parlament die nötigen Handlungsspielräume für eine Konkretisierung des Verfassungsartikels auf Gesetzesstufe verschaffen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt sowohl die Volksinitiative wie auch den Gegenvorschlag des Bundesrates ab. Im Folgenden äussern wir uns lediglich zum Gegenvorschlag, da nur dieser Gegenstand des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens ist.

Die aktuelle Verfassungsnorm (Art. 88 BV) betreffend Fuss- und Wanderwegen muss nicht durch eine Bestimmung zu Velowegen ergänzt werden. Die Gemeinden und die Kantone zeichnen bereits dafür verantwortlich und investieren in den Unterhalt und den Ausbau des Velowegnetzes. Sowohl mit der Volksinitiative wie auch mit dem Gegenvorschlag würde die Grundlage für eine zusätzliche Förderpflicht von Velowegnetzen durch den Bund geschaffen, was der sgv ablehnt. Ebenfalls lehnt der sgv einen unnötigen Eingriff in die Hoheit von Gemeinden und Kantonen ab.

Zu den einzelnen Fragestellungen nehmen wir wie folgt Stellung:

**1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

**Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?**

Der sgv sieht keine Notwendigkeit für eine Ausdehnung der heutigen Verfassungsnorm auf Velowege. Für eine ausreichende Infrastruktur sorgen bereits die Gemeinden und Kantone. Zudem gibt es private Organisationen, die sich der Thematik widmen, wie z.B. das Netzwerk Schweiz Mobil mit der Stiftung Schweiz mobil ([www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)).

**2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?**

Bereits heute hat der Bund in Art. 88 BV (Fuss- und Wanderwege) die Kompetenz, Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze festzulegen. Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren. Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss. Diese Verfassungskompetenz genügt vollkommen. Es besteht keine Notwendigkeit, die Kompetenz des Bundes auszubauen. Velowege und Velowegnetze haben einen regionalen Charakter und sollen in der Zuständigkeit der Gemeinden und Kantone verbleiben.

**3. «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?**

Der sgv lehnt eine Muss-Formulierung ab. In einer Zeit, in der laufend neue Sparpakete geschnürt werden, ist auf zusätzliche, nicht wirklich notwendige und dringende Bundesaufgaben zu verzichten.

**4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?**

Der sgv lehnt den direkten Gegenvorschlag ab. Die heutige Verfassungsnorm genügt vollkommen. Art. 88 BV besagt, dass der Bund Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen unterstützen kann. Die Norm soll nicht auf Velowegnetze ausgebaut werden.

**5. Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?**

**b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?**

Da der sgv auch den Gegenvorschlag des Bundesrates ablehnt, nimmt er zu dieser Frage nicht Stellung.

**6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen**

**a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?**

**b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?**

Nein. Da der sgv die Ausdehnung der heutigen Verfassungsnorm auf Velowegnetze ablehnt, muss auch nicht eine entsprechende Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Wegnetze genommen werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy  
Ressortleiter

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Brugg, 15. November 2016

Zuständig: Thomas Fabienne  
Sekretariat: Sarah Messer  
Dokument: 161111\_Stellungnahme\_SBV

## **Direkter Gegenentwurf zur Velo-Initiative Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 17. August 2016 laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

### **Grundsätzliche Erwägungen**

Der Schweizer Bauernverband (SBV) ist grundsätzlich mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege“ einverstanden. Die Gleichstellung von Velowegen mit den Fuss- und Wanderwegen in der Bundesverfassung macht Sinn. Der SBV begrüsst die Umwandlung der „Muss-Formulierungen“ zu „Kann-Formulierungen“ im direkten Gegenentwurf.

Im Zusammenhang mit dem Schutz des Kulturlandes sind wir gleichzeitig klar der Meinung, dass dieser Priorität hat und bei einem allfälligen Ausbau des Velowege-Netzes der Kulturlandverlust absolut minimal gehalten werden muss. Die Stärkung von Velowegen darf ausserdem nicht zu einer Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung und zur Beeinträchtigung der Eigentümer von Grundstücken und Wegen führen. Hinsichtlich der Wanderwege hat die Landwirtschaft nicht nur positive Erfahrungen gemacht. Landwirte werden mit diversen Einschränkungen beim Wegebau und mit kostentreibenden Ersatzmassnahmen konfrontiert. Es sind daher klare und faire Regeln erforderlich, damit die verschiedenen Nutzungen nicht auf Kosten der Bauernfamilien gehen. Zeitgemässe Strukturverbesserungen dürfen nicht behindert werden und die Nutzungskonflikte sollen pragmatisch und fallweise gelöst werden. Im Falle von Enteignungen – zum Beispiel beim Neubau von Velowegen – muss die Entschädigung klar geregelt und mindestens nach Marktpreisen und gesamtbetrieblichen Auswirkungen bemessen werden. Die Enteignung soll den Eigentümer nicht belasten.

Wichtig ist auch, dass die Nutzer von Velowegen verpflichtet sind, auf die Nutztiere Rücksicht zu nehmen und entsprechend das Tempo anzupassen, insbesondere wenn Velowege über genutzte Weiden oder ein Hofareal führen. Durch die Nähe zu den Tieren und Nutzfahrzeugen bestehen für die Velofahrer gewisse Risiken, die sie selber tragen und sich darüber selbständig informieren sollen. Schliesslich soll die öffentliche Hand dafür sorgen, dass die Velofahrer die Wege und das angrenzende Kulturland nicht beschädigen, beispielsweise durch Befahren des Wegrandes oder abruptes Bremsen bei steilen Abfahrten auf Naturbelägen. Den planenden Behörden muss bewusst sein, dass die Landwirte durch gewisse Änderungen ein grösseres Risiko als Tierhalter haben, weil sie diese besser einzäunen müssen. Dies ist teilweise mit unverhältnismässig hohem Aufwand verbunden, der kompensiert werden muss.

## Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen

Zur Vorlage der Vernehmlassung haben wir folgende Bemerkungen:

### Art. 88 Bundesverfassung

Die Unterteilung in Alltags- und Freizeitveloverkehr ist unseres Erachtens nicht nötig. Sehr wohl aber muss festgehalten werden, dass es sich beim Veloverkehr, der auf die gleiche Stufe wie die Fussgänger und Wanderer gehoben wird, um **nichtmotorisierten Veloverkehr** handelt. Diese Definition soll E-Bikes ausschliessen, welche sich nur bezüglich der Energieform, nicht jedoch bezüglich Geschwindigkeit und Reichweite von kleinen Motorrädern unterscheiden. E-Bikes sind nicht dem Langsamverkehr zuzuordnen und sollten daher aus dem Artikel 88 BV ausgeschlossen werden:

*Absatz 1: Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze sowie über Netze für den Alltags – und Freizeit Veloverkehr fest.*

*Absatz 2: Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und zum Unterhalt solcher und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Information über diese durch das Bundesamt für Verkehr unterstützen und koordinieren.*

In der Vergangenheit ist es in ländlichem Gebiet immer wieder zu Konflikten und Unfällen auf Fuss- und Wanderwegen gekommen, unter anderem mit weidenden Tieren und Herdenschutzhunden. Grundeigentümer und Tierhalter dürfen nicht haftbar gemacht werden können für allfällige Konflikte oder Unfälle. Die Benutzung der Wege soll auf eigene Gefahr erfolgen. Die Haftung von Grundeigentümern und Tierhaltern soll daher bereits in der Bundesverfassung ausgeschlossen werden:

### Ausarbeitung Gesetz

Bei der Ausarbeitung eines entsprechenden Gesetzes sind einige Punkte speziell zu beachten. Einerseits sollen bei einer Neuerstellung von Velowegen bereits bestehende Infrastrukturen genutzt werden, um möglichst wenig Kulturland zu verbrauchen. Folgende Kaskade soll dabei berücksichtigt werden:

1. Bestehende befestigte Strassen
2. Bestehende Land- und Forstwege
3. Bestehende Wanderwege
4. Neue Wege sind grundsätzlich im Wald, an Waldrändern oder entlang von Gewässern zu erstellen.

Die Wege – insbesondere die Bestehenden – sollen gleichberechtigt benutzt werden unter gegenseitiger Rücksichtnahme. Dafür braucht es klare Regeln. Die bisherige Nutzung soll durch die neue Nutzung als Veloweg nicht eingeschränkt werden.

Müssen neue Wege erstellt werden, gilt es die Grundeigentümerrechte zu berücksichtigen. Enteignungen sind zu vermeiden und allfällige Ertragsausfälle zu entschädigen.

### Schlussbemerkungen

Aus Sicht der Landwirtschaft ist es wichtig, dass die Umsetzung – im Falle einer Annahme der Vorlage – die landwirtschaftliche Bewirtschaftung in keiner Weise einschränkt oder verteuert. Velowege sollen zum Schutz des Kulturlandes auf bereits bestehenden Wegen eingerichtet werden. Die gleichberechtigte Nutzung und die Haftung müssen klar geregelt werden. Schliesslich ist für Fälle von Enteignungen die Entschädigungsfrage bereits auf Gesetzesstufe zu regeln. Die Eigentumsrechte sind zu wahren, Schäden, Enteignungen und Folgekosten sind durch das zuständige Bundesamt angemessen zu entschädigen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

### Schweizer Bauernverband



Markus Ritter  
Präsident



Jacques Bourgeois  
Direktor

### Beilagen

- Ausgefüllter Fragebogen



## Fragebogen

Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

Ausgefüllt durch: Schweizer Bauernverband  
Laurstrasse 10  
5201 Brugg

### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja

### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja, in Zusammenarbeit mit den Kantonen.

### 3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Ja.

### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Ja.

### 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

Ja.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Ja.

### 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen  
a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

Ja.

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

*Ja, solange folgende Kaskade berücksichtigt wird:*

1. *Bestehende befestigte Strassen*
2. *Bestehende Land- und Forstwege*
3. *Bestehende Wanderwege*
4. *Neue Wege sind grundsätzlich im Wald, an Waldrändern oder entlang von Gewässern zu erstellen*

*Müssen neue Wege erstellt werden, gilt es die Grundeigentümerrechte zu berücksichtigen. Enteignungen sind zu vermeiden und allfällige Ertragsausfälle zu entschädigen.*

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Aarau, 10. November 2016

**Vernehmlassung  
zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als  
direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich zu fördern.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).

- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.
- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.

- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

**2rad Schweiz** —



Daniel Schärer  
Zentralsekretär

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht  
Unser Zeichen  
Ort und Datum

DIR/Buh/Ros, b.buhmann@bfu.ch  
Bern, 15. November 2016

**Vernehmlassungsverfahren zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu obengenannter Vorlage Stellung nehmen zu können. Die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung setzt sich im öffentlichen Auftrag für die Sicherheit ein und beschränkt deshalb ihre Stellungnahme auf Sicherheitsfragen.

Die bfu begrüsst die Absicht des Bundesrats, die Zielsetzung sichere Wegnetze für Zufussgehende, Wandernde und Velofahrende in Art. 88 der Bundesverfassung zu verankern. Mit dem vorliegenden direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative und dem erläuternden Bericht werden sinnvolle Handlungsspielräume skizziert, um die angesprochenen Sicherheitsanliegen auf Gesetzesstufe angemessen zu konkretisieren.

Die bfu teilt die Einschätzung des Bundesrats auf Seite 11, Ziff. 3.3.1 des erläuternden Berichts, dass die Nennung des Qualitätsziels «sicher» sachgerecht ist. Velofahrende und Zufussgehende zählen zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden und bedürfen eines besonderen Schutzes. Dies wird durch die unerfreuliche Entwicklung der Unfallzahlen der letzten Jahre unterstrichen. Massnahmen zugunsten dieser beiden Kategorien drängen sich daher auf.

Die bfu begrüsst auch das im Verfassungsentwurf des Bundesrats formulierte Ziel, Grundsätze für den sicheren «Freizeit-Veloverkehr» festzulegen. Freizeit-Velofahren wird zunehmend auch abseits von Strassen und in alpinen Regionen (Mountainbiken) ausgeübt. Mit geeigneten Massnahmen gilt es, in diesem Bereich ebenfalls sichere Netze zur Verfügung zu stellen.

Der Initiativtext sowie der direkte Gegenentwurf untermauern das in Art. 6a Strassenverkehrsgesetz «Sicherheit der Strasseninfrastruktur» formulierte Anliegen. Dieser Artikel hält fest, dass Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen haben. Mit der vorgeschlagenen Regelung auf Verfassungsstufe wird eine Grundlage dafür geschaffen, die gesamten Wegnetze für Fussgänger sicherer auszugestalten und gleichzeitig die Sicherheitsanliegen der Velofahrenden konsequenter zu berücksichtigen.

Die gezielte Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger- und Radnetze kann auch einen Beitrag zur Verhütung von Seniorenunfällen leisten. Im Strassenverkehr erleiden Senioren die meisten schweren und tödlichen Verletzungen als Fussgänger, gefolgt von Personenwagen-Insassen und Radfahrern.

Über den Bereich der Strassenverkehrssicherheit hinaus fordert die vorgeschlagene Verfassungs-ergänzung neu «sichere» Wanderwegnetze. Auch diese Präzisierung wird von der bfu begrüsst. Beim Wandern und beim Bergwandern verunglücken durchschnittlich 50 Personen pro Jahr tödlich (Bergsteigen und Klettern nicht mitgezählt), ohne dass sich eine Verbesserung abzeichnet. Zusätzliche Unfallverhütungsmassnahmen könnten die Risiken verringern, denen man sich bei der Ausübung dieser beliebten und gesunden Aktivität aussetzt.

Auf Wunsch stellt die bfu bei der Erarbeitung der Gesetzesvorlage gerne ihr Fachwissen zur Verfügung. Die Beachtung von Unfallpräventionsanliegen bei Planung, Bau, Signalisation, Betrieb sowie Unterhalt von Wegnetzen rechnet sich.

Besten Dank für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

bfu



Brigitte Buhmann, Dr. rer. pol.  
Direktorin



Balk

ASTRA

- 9. Nov. 2016

Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne

ASTRA



024063

Paudex, le 8 novembre 2016  
EP/mjb

**Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres;  
contre-projet direct du Conseil fédéral à l'initiative populaire fédérale «Pour la  
promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)»**

**Réponse à la consultation**

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 17 août 2016 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, à propos de l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, la prise de position y relative du Centre Patronal, en quatre points, les réponses au questionnaire lié à la consultation faisant l'objet du troisième point de la présente.

**1. Remarques générales**

Le Centre Patronal souligne, à l'instar du Conseil fédéral, que l'initiative populaire fédérale "Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres" (initiative vélo) est excessive et, par conséquent, inacceptable. En effet, l'initiative demande, premièrement, une reformulation contraignante de l'article 88 de la Constitution (chemins et sentiers pédestres) et, deuxièmement, mélange les compétences entre les cantons et la Confédération, ce qui n'est ni acceptable ni efficace.

Comme il l'a prouvé par son action politique depuis au moins quinze ans (soutien au métro lausannois M2, constitution du Comité rail-route Vaud-Genève, partenaire officiel de Métropole Lémanique, soutien au projet FAIF et au projet FORTA adopté le 30.09.2016 par les Chambres fédérales), le Centre Patronal est attaché au principe de la complémentarité des moyens de transports ou comodalité.

En ce sens, nous saluons les diverses initiatives existantes, qu'elles soient publiques ou privées (projets d'agglomération, SuisseMobile, VeloCargo, Bike2Work, vélos en libre-service) qui encouragent déjà la pratique de la mobilité douce (cycliste), étant par ailleurs entendu que cette dernière n'absorbe et n'absorbera d'ici vingt-cinq ans (voir les perspectives d'évolution du transport d'ici 2040 publiées par le DETEC le 30.08.2016) que moins de 5% du trafic voyageurs.

De ce fait, le Centre Patronal ne s'oppose pas à la mise à égalité, dans la Constitution fédérale - par le biais d'un contre-projet direct à l'initiative vélo - de la mobilité cycliste par rapport à la mobilité piétonne, sous réserve des principes suivants :

*Droits, devoirs et responsabilités - Participation des cyclistes au financement des infrastructures qu'ils utilisent*

Le Centre Patronal demande que, en dehors des contributions fédérales en faveur du trafic d'agglomération (qui se poursuivront en cas d'adoption du fonds FORTA par le peuple et les cantons le 12.02.2017), le financement des nouvelles voies cyclables (au sens de nos remarques détaillées au point 2. de la présente prise de position) soit soumis en bonne logique au principe de l'utilisateur-payeur.

En ce sens, le Centre Patronal tient à rappeler que les projets de mobilité douce (cycliste et piétonne) sont déjà pris en compte de manière très sérieuse par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération liés au Fonds d'infrastructure en vigueur et cofinancés par cette dernière au moyen d'une partie des recettes routières à affectation obligatoire (produit des taxes sur les carburants payées par les usagers du trafic routier motorisé). Le solde du financement des stratégies de promotion du vélo incombe aux cantons et aux communes et peut être conséquent, d'autant que les budgets liés aux routes sont souvent limités. Or, tant l'initiative que le contre-projet direct à cette dernière proposé par le Conseil fédéral soutiennent la création de «voies cyclables» sans entrer en matière sur la question du financement.

Le Centre Patronal demande donc des propositions concrètes relatives à une contribution adéquate des cyclistes au financement de l'infrastructure qu'ils utilisent, conformément au principe de l'utilisateur-payeur.

*Droits, devoirs et responsabilités – Respect des règles de la circulation par les cyclistes*

Selon le Bureau de prévention des accidents (bpa), le nombre d'accidents de la circulation diminue de manière générale, à l'inverse du nombre d'accidents impliquant des cyclistes, constant depuis dix ans et, surtout, de celui impliquant des détenteurs de vélos électriques (E-Bikes), qui est en hausse. En ce sens, on rappellera que ces derniers peuvent atteindre des vitesses de plus 45 km/h, soit des vitesses proches de celle de la limite générale de vitesse fixée le plus souvent dans les localités aux usagers du trafic routier motorisé.

On soulignera également que les accidents de cyclistes ont généré des coûts d'un montant de pas moins de 230 millions de francs en 2014 selon la SUVA et qu'un accident de vélo coûte en moyenne 6'200 francs.

En outre, vu le comportement de nombreux cyclistes, le Centre Patronal demande que les sanctions pour infractions des cyclistes aux règles de la circulation routière – qui s'appliquent à tous les usagers de la route – fassent l'objet d'un réexamen en profondeur, en particulier dans le cas d'accidents pour cause de vitesse inadaptée d'un cycliste.

*Pas de développement au détriment des autres usagers de la route*

En 1998, la possibilité pour les vélos de circuler sur les trottoirs a été introduite de manière provisoire et uniquement pour des cas exceptionnels. Cependant, cette exception est devenue une règle qui gêne les piétons et qui augmente l'insécurité de la mobilité douce piétonne.

Les transports publics, dans plusieurs agglomérations, partagent déjà certaines de leurs voies avec les cyclistes (pictogramme jaune en forme de vélo peint au sol).

Les voies du trafic individuel motorisé subissent également des restrictions depuis plusieurs années (suppression de voies de circulation, zones piétonnes, réduction de la chaussée...) en faveur des autres usagers.

Le Centre Patronal demande donc que les futures «voies cyclables» empiètent le moins possible sur le trafic des autres usagers de la route.

## **2. Remarques détaillées**

Comme souligné au point 1. de la présente prise de position, s'il est louable pour le Centre Patronal de développer l'usage du vélo, ce développement ne passe pas seulement par une amélioration des infrastructures, mais aussi et surtout par une plus grande prise de responsabilité des cyclistes, notamment en matière de financement.

En ce sens, un contre-projet direct à l'initiative mentionnée en titre peut se justifier. Cela posé, nous nous devons de relever que tant l'initiative que le contre-projet proposé par le Conseil fédéral se basent sur des notions peu claires, à commencer par les expressions «voies cyclables» et «réseaux sûrs et attrayants», comme démontré ci-après.

### *Voies cyclables*

Les Ordonnances sur les règles de la circulation routière (OCR) et la signalisation routière (OSR) ne proposent aucune définition claire de cette expression et ne définissent que «voies», «pistes cyclables» et «bandes cyclables» de la manière suivante :

*Les voies sont des subdivisions de la chaussée délimitées par un marquage qui sont assez larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules (art. 74 OSR).*

*Les pistes cyclables sont des pistes qui sont destinées aux cyclistes, séparées de la chaussée par leur construction et signalées comme telles (art. 33, al. 1, OSR).*

*Les bandes cyclables sont des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues (art. 74, al. 5, OSR).*

Conformément à la législation fédérale en vigueur, le Centre Patronal demande donc que l'expression «voies cyclables» soit remplacée en règle générale par celle de «bandes cyclables», étant entendu que l'usage de tel ou tel terme implique des infrastructures, des marquages, une signalisation, des aménagements complémentaires (places de stationnement), ainsi que des coûts différents (aménagement, entretien, remise en état du réseau).

Nous soulignons par ailleurs que la délimitation de bandes cyclables avec ligne jaune discontinue permet de ne pas empiéter sur le trafic des autres usagers de la route (automobilistes ou bus), qui peuvent franchir cette ligne si elle est discontinue, à condition qu'ils ne gênent pas le trafic des cyclistes. En outre, l'utilisation de la notion de «bandes cyclables» accorde une plus grande liberté de mise en œuvre aux cantons.

Enfin, il serait judicieux de réfléchir à l'instauration d'une obligation pour les cyclistes d'utiliser les pistes et bandes cyclables quand ces dernières existent.

### *Réseaux sûrs et attrayants*

Nous relevons que les notions de réseaux «sûrs» et/ou «attrayants» - mentionnées tant dans le texte de l'initiative vélo que dans celui du contre-projet - ne figurent pas dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), contrairement à ce que laisse entendre le rapport explicatif de la présente consultation.

Afin de laisser la liberté aux cantons et aux communes de juger concrètement de la pertinence d'un réseau, le Centre Patronal demande donc la suppression des adjectifs «sûrs et attrayants», dont la valeur est subjective, du nouvel article 88 de la Constitution fédérale.

### **3. Réponses au questionnaire relatif à la consultation (six questions)**

#### **1. Finalité du contre-projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst)**

*Etes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?*

Partiellement. Nous ne nous opposons pas à ce que, pour des raisons de politique des transports, les «bandes et pistes cyclables» (voir notre remarque ci-dessous) soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres, mais sous réserve des trois principes développés au point 1. de la présente, à savoir :

- Droits, devoirs et responsabilités - Participation des cyclistes au financement des infrastructures qu'ils utilisent
- Droits, devoirs et responsabilités – Respect des règles de la circulation par les cyclistes
- Pas de développement au détriment des autres usagers de la route

Par ailleurs, nous demandons que la notion de «voies cyclables», qui n'existe pas dans la législation fédérale en vigueur, soit remplacée par celle de «bandes et pistes cyclables» (voir notre réponse à la question 2.)

#### **2. Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

*Etes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables ?*

Non, tant que la notion de «voies cyclables», qui n'existe pas dans la législation fédérale en vigueur, n'aura pas été remplacée par celle de «bandes et pistes cyclables», étant entendu que ces deux notions figurent dans l'OSR, comme mentionné au point 2. de la présente.

#### **3. Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2 Cst.)**

*Etes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative [compétence d'encouragement] actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres ?*

Oui, il s'agit pour nous de la condition sine qua non à notre soutien à un contre-projet à l'initiative populaire fédérale dite vélo, initiative excessive du fait de la formulation contraignante [obligation d'encouragement] qu'elle veut inscrire dans la Constitution fédérale.

#### **4. Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

*Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ?*

Non, compte tenu du fait que, par analogie avec l'article 88, al. 1, Cst. en vigueur, les compétences de la Confédération en matière de bandes et pistes cyclables se limiteraient dans le contre-projet à la détermination de principes applicables à ces dernières, comme c'est le cas actuellement pour les chemins et sentiers pédestres, qui relèvent de la

compétence des cantons. Nous relevons d'ailleurs que ce fait est souligné par le rapport explicatif de la présente consultation. En ce sens, une réserve de compétences en faveur des cantons constituerait une redite malvenue.

Cela posé, nous insistons à nouveau sur notre rejet de toute formulation obligeant la Confédération, voire les cantons, à encourager le développement de «bandes et pistes cyclables» (voir nos réponses aux questions 1., 2. et 3. du présent questionnaire).

#### 5. Information

- a. *Etes-vous favorable à ce que le terme «communiquer» utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'«informer», dont la portée est moindre ?*
- b. *Pensez-vous que le terme «informer» soit nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst ?*

Nous demandons, sur la base de la formulation actuelle de l'art. 88, al. 2. Cst., qu'aucun des deux termes «communiquer» et «informer» ne figure dans une nouvelle formulation de cet article constitutionnel. En ce sens, nous soulignons qu'une information de la Confédération serait peu adaptée à la multiplicité des situations locales.

#### 6. Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)

*Etes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue :*

- a. *de prendre les réseaux cantonaux et communaux de bandes et pistes cyclables en considération ?*  
Oui, étant entendu que ces derniers relèvent de la compétence des cantons.
- b. *de remplacer les bandes et pistes cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux ?*  
Partiellement. Nous partons en effet de l'idée que la Confédération doit remplacer uniquement les tronçons de chemins et sentiers qu'elle doit supprimer dans le cadre de ses compétences, compétences inchangées compte tenu du maintien en tous les cas de la première partie de l'art. 88, al. 1 Cst. (voir notre réponse à la question 4.).

#### 4. **Conclusions politiques**

Le Centre Patronal rejette catégoriquement l'initiative populaire fédérale dite vélo, mais ne s'oppose pas à la mise sur un pied d'égalité de la mobilité piétonne et cycliste dans la Constitution fédérale au moyen d'un contre-projet direct.

Nous ne pouvons cependant accepter le contre-projet proposé et demandons que ce dernier soit reformulé sur la base de nos différentes remarques, à commencer par celles relatives à l'imputation aux cyclistes d'une part des coûts d'infrastructures qu'ils génèrent et à la reprise dans un nouveau contre-projet de la notion de «bandes et pistes cyclables» au sens de la législation fédérale en vigueur (OSR).

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Inclusion Handicap  
Mühlemattstrasse 14a  
3007 Bern

info@inclusion-handicap.ch  
www.inclusion-handicap.ch

**INCLUSION.**  
**HANDICAP**

Dachverband der  
Behindertenorganisationen Schweiz

Association faitière des organisations  
suissees de personnes handicapées

Mantello svizzero delle organizzazioni  
di persone con disabilità

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
CH-3003 Bern

**Per Email an:** aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 17. November 2016

## **BUNDESBESCHLUSS ÜBER DIE VELOWEGE SOWIE DIE FUSS- UND WANDERWEGE: VERNEHMLASSUNG**

---

### **Stellungnahme von Inclusion Handicap zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Inclusion Handicap ist der Dachverband der Behindertenorganisationen in der Schweiz und vertritt die Interessen von Menschen mit Behinderungen. Inclusion Handicap hat unter anderem die Aufgabe, die Umsetzung sowie Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts und des Sozialversicherungsrechts zu fördern und so die autonome Lebensführung von Menschen mit Behinderungen in allen Aspekten des täglichen Lebens zu unterstützen.

Inclusion Handicap begrüsst die im vorliegenden Bundesbeschluss vorgesehene Gleichstellung der Velo- mit den Fuss- und Wanderwegen wie auch die damit einhergehende Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes. Zugleich nehmen wir dieses Vernehmlassungsverfahren zum Anlass, um die Anliegen von Menschen mit Behinderungen betreffend die Benützung von Fuss-, Wander- und Velowegen in den Gesetzgebungsprozess einzubringen. Unsere Stellungnahme ist entlang den entsprechenden Punkten aufgebaut, beantwortet aber implizit auch die Fragen des auf der Website verfügbaren Fragebogens.



## **Behindertengleichstellungsrecht im Gesetzgebungsprozess**

Die Bundesverfassung verbietet in Art. 8 Abs. 2 Diskriminierungen wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung. Art. 8 Abs. 4 BV verpflichtet den Gesetzgeber, Massnahmen zur Beseitigung der Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu ergreifen. Demnach müssen die in Erarbeitung stehenden oder einer Revision unterliegenden Gesetze sowie Verordnungen immer auch unter dem Aspekt der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen überprüft werden. Führen sie zu einer direkten oder indirekten Diskriminierung, sind sie mit Art. 8 Abs. 2 BV nicht vereinbar. Den Auftrag von Art. 8 Abs. 4 BV hat der Bundesgesetzgeber bis jetzt hauptsächlich durch den Erlass des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3) wahrgenommen, aber auch durch die Verankerung von behindertengleichstellungsrechtlichen Vorschriften in der Spezialgesetzgebung.

Auf völkerrechtlicher Ebene verpflichtet zudem auch die UNO-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNO-BRK; SR 0.109) zur Berücksichtigung von deren Anliegen, insbesondere auch im Gesetzgebungsverfahren (Art. 4 Abs. 1 lit. a+b BRK).

## **Bedeutung der Zugänglichkeit von Fuss-, Wander- und Velowegen in der Praxis**

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die gleichberechtigte, selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am gesellschaftlichen Leben. Nur wenn eine Person mobil ist, kann sie eine Ausbildung absolvieren, eine berufliche Tätigkeit ausüben, soziale Kontakte pflegen sowie Tätigkeiten im Bereich der Freizeit, der Kultur oder des Sports nachgehen. Nebst der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs ist dabei auch ein hindernisfreier Verkehrsraum im weiteren Sinne von grosser Bedeutung. Insbesondere ein hindernisfreies Fusswegnetz stellt die eigentliche Grundlage für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen dar, ohne die auch die öffentlichen Verkehrsmittel gar nicht erst genutzt werden können. So hält denn auch Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) fest, dass Fusswegnetze insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden erschliessen und verbinden.

Die Bedeutung der Zugänglichkeit insbesondere von Fusswegen zeigt sich auch in der Beratungspraxis von Inclusion Handicap. In den vergangenen Jahren kontaktierten uns mehrfach Personen, die bei der Benützung eines Fussweges eine Benachteiligung erfahren haben. Einer älteren Frau im Rollstuhl beispielsweise war es nicht möglich, den öffentlich zugänglichen Fussweg zu ihrem Ferienhaus zu benützen, da dieser zu steil und unwegsam war.



## **Zugänglichkeit von Fuss-, Wander- und Velowegen aus rechtlicher Sicht**

Nach Art. 9 Abs. 1 BRK sind die Vertragsstaaten verpflichtet, zur Ermöglichung einer unabhängigen Lebensführung und der vollen Teilhabe in allen Lebensbereichen geeignete Massnahmen treffen, um Menschen mit Behinderungen u.a. den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt zu gewährleisten. Diese Massnahmen schliessen die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und –barrieren ein und gelten gemäss lit. a insbesondere auch für Strassen und andere Einrichtungen im Freien. Zudem müssen die Vertragsstaaten nach Art. 20 lit. a UNO-BRK die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl sowie zu erschwinglichen Kosten erleichtern.

Auf verfassungsrechtlicher Ebene fliesst das Erfordernis der Zugänglichkeit von Fuss-, Wander- und Velowegen für Menschen mit Behinderungen aus dem verfassungsrechtlichen Diskriminierungsverbot von Art. 8 Abs. 2 BV.

Die gesetzliche Konkretisierung des Anspruchs von Menschen mit Behinderungen in Bezug auf hindernisfreie Wege erfolgte durch Art. 2 Abs. 3, Art. 3 lit. a und Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3). Ausgehend vom raumplanungsrechtlichen Begriff der „Bauten und Anlagen“ gilt, dass alle künstlich geschaffenen Einrichtungen vom Geltungsbereich des BehiG erfasst werden. Bei ausschliesslich bzw. überwiegend natürlich entstandenen, der Öffentlichkeit zugänglichen Gebieten hingegen kann das BehiG keinen Anspruch auf Zugang gewährleisten.<sup>1</sup> Somit ist der Zugang zu allen künstlich errichteten Fuss-, Wander- und Velowegen Gegenstand des Schutzes vor Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen gemäss BehiG. Dementsprechend wird in den Erläuterungen zur Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsverordnung, BehiV; SR 151.31) ausgeführt, dass zu öffentlich zugänglichen Bauten im Sinne von Art. 3 lit. a BehiG bzw. Art. 2 lit. a BehiV auch Fusswege zählen.<sup>2</sup>

Nach geltendem Recht (Art. 3 lit. a BehiG) allerdings sind Anpassungsmassnahmen zugunsten von Menschen mit Behinderungen nur dann vorzunehmen, wenn eine Bewilligung für den Bau oder die Erneuerung von öffentlich zugänglichen Bereichen einer Baute oder Anlage – vorliegend also von Fuss-, Wander- und Velowegen – erteilt wird (Art. 3 lit. a

---

<sup>1</sup> Siehe hierzu MARKUS SCHEFER/CAROLINE HESS-KLEIN, Behindertengleichstellungsrecht, Bern 2014, S. 46.

<sup>2</sup> BUNDESAMT FÜR JUSTIZ, Erläuterungen zur Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV), 2003, S.2.





BehiG).<sup>3</sup>

Bezüglich der genauen Anforderungen an eine hindernisfreie Ausgestaltung von Fuss-, Wander- und Velowegen verweisen wir auf die Norm SN 640 075 sowie auf den Wegweiser von Schweizer Wanderwege „Signalisation wandernaher Angebote“. Hingewiesen sei an dieser Stelle auch auf Art. 4 lit. d der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (SR 741.211.5), wonach die SN 640 852 (2005) betreffend taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger auf Strassen, Fuss- und Wanderwege anwendbar ist, sowie das Bundesgerichtsurteil 1C\_280/2009 (2009) betreffend den hindernisfreien Fussgängerbereich im Rahmen eines Strassenbauprojekts.<sup>4</sup>

### **Anregungen für Anpassungen auf Verfassungsebene**

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen und insbesondere der fundamentalen Bedeutung der Zugänglichkeit v.a. von Fusswegen für die Selbstbestimmung und gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen erscheint es angebracht, im Zuge der Verfassungsänderung im Rahmen des vorliegenden Bundesbeschlusses auch den Rechten von Menschen mit Behinderungen gebührend Rechnung zu tragen.

Unter Berücksichtigung sowohl des Initiativtextes als auch des direkten Gegenentwurfs des Bundesrats schlägt Inclusion Handicap deshalb folgende neue Formulierung für Art. 88 BV vor:

#### **Art. 88 neu BV, Fuss-, Wander- und Velowege**

**Abs. 1:** Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze sowie über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest. **Dabei berücksichtigt er die Zugänglichkeit dieser Netze für Menschen mit Behinderungen.**

**Abs. 2:** Er **fördert und koordiniert** Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver, sicherer **und hindernisfreier** Netze und zur **Kommunikation** über diese.

**Abs. 3:** Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.

In Ausübung der in **Abs. 1** verankerten Grundsatzgesetzgebungskompetenz sollte der

---

<sup>3</sup> Siehe hierzu SCHEFER/ HESS-KLEIN, (Anm. 1), S. 61 f.

<sup>4</sup> Siehe auch MARKUS SCHEFER/CAROLINE HESS-KLEIN, (Anm. 1), S. 82, Fn. 223.



Bund u.E. auch Grundsätze für die Verträglichkeit von Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsam genutzten Flächen definieren bzw. festlegen, in welchen Situationen Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden müssen. Mit Blick auf hindernisfreie Wege sollten gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich wenn immer möglich vermieden werden.

Betreffend **Abs. 2** spricht sich Inclusion Handicap im Sinne des Initiativtexts für eine „Muss-“ anstelle einer „Kann-“Formulierung aus, um dem Engagement des Bundes zugunsten attraktiver, sicherer und hindernisfreier Fuss-, Wander- und Velowegnetze den gebührenden Nachdruck zu verleihen. Einen Zuständigkeitsvorbehalt zugunsten der Kantone erachten wir – in Übereinstimmung mit dem Bundesrat – nicht als notwendig. Hingegen unterstützen wir die Formulierung des Initiativtexts, wonach der Bund Massnahmen zur Kommunikation über die betreffenden Netze fördert und koordiniert. Mit dem umfassenderen Begriff der Kommunikation wird insbesondere auch die Unterstützung von Kampagnen miteinbezogen, welche für die Bewusstseinsbildung der Öffentlichkeit u.a. in Bezug auf hindernisfreie Wege von grosser Wichtigkeit sind. Dabei ist darauf zu achten, dass auch diese Kommunikation für Menschen mit Behinderungen, insbesondere Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung, zugänglich ist. Des Weiteren sollte der Bund nebst Informationen u.E. auch Mängelerfassungen und Umsetzungsprogramme unterstützen.

Was **Abs. 3** anbelangt, so begrüessen wir die Rücksichtnahme- und Ersatzpflicht des Bundes.

Im Hinblick auf die Umsetzung der Verfassungsbestimmungen auf gesetzlicher Ebene plädiert Inclusion Handicap für den ersten im erläuternden Bericht genannten Weg, sprich eine Totalrevision des bestehenden FWG mit Integration der Velo- und Behindertengleichstellungsanliegen.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Prüfung sowie Berücksichtigung unserer Anregungen und stehen Ihnen für weitere Fragen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüessen

Julien Neruda

Geschäftsführer

Caroline Hess-Klein, Dr. iur.

Leiterin Abteilung Gleichstellung



Secrétariat général

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

Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne

Genève, le 3 novembre 2016  
FER No 26-2016

**Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres ;  
contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables  
et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) »**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir consultés concernant l'objet susmentionné et nous nous permettons de vous transmettre ci-après nos considérations.

**1. Présentation générale**

L'initiative populaire « Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo) » a été déposée le 1<sup>er</sup> mars 2016 avec 105'234 signatures valables. Cette initiative a pour objectif de compléter l'article 88 de la Constitution sur les chemins et sentiers pédestres par des dispositions sur les voies cyclables.

Le but de cette initiative est que les cantons et les communes créent et exploitent un réseau cyclable sûr et attrayant, comme ils le font de nos jours pour les chemins et les sentiers pédestres. Elle oblige la Confédération de soutenir techniquement et financièrement les mesures prises à cet effet et d'en assurer la coordination ainsi que de fixer les principes applicables aux réseaux de voies cyclables. Cette dernière devrait également favoriser les mesures de communication pour ces formes de transport non motorisé ou faiblement motorisé. Enfin, comme pour les chemins et les sentiers pédestres, elle sera tenue de remplir ses tâches en prenant en considération les infrastructures cyclables cantonales et communales ainsi que de remplacer les voies cyclables qu'elle devra supprimer.

Etant donné que le trafic cycliste peut contribuer à réduire les pointes de trafic et diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que promouvoir la santé, le Conseil fédéral est d'avis qu'un engagement dans le domaine des voies cyclables est opportun. Toutefois, compte tenu du fait que ce domaine est de la compétence des cantons et des communes et que des limites sont fixées à la

Confédération en matière de financement et de personnel lorsqu'elle assume de nouvelles tâches, le Conseil fédéral rejette les éléments qui vont au-delà d'un simple ajout des voies cyclables à l'actuel article constitutionnel sur les chemins et sentiers pédestres. Il a chargé le DETEC d'élaborer un contre-projet direct à l'initiative et qui fait partie de la présente consultation.

## **2. Considérations**

Pour les initiants, cette initiative a non seulement pour objectif de mettre les réseaux de voies cyclables sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres en termes de droit, de planification et de financement, mais également de « développer une culture forte du vélo » dans tout le pays. Si nous ne voyons pas d'inconvénients au fait que les voies cyclables soient sur un pied d'égalité avec les chemins et sentiers pédestres, en revanche, nous pensons, comme le Conseil fédéral, que cette initiative va trop loin.

Ce qui fait surtout défaut dans l'initiative, c'est que la formulation potestative actuelle de l'article constitutionnel (compétence d'encouragement) est remplacée par une formulation contraignante (obligation d'encouragement) pour la Confédération. En effet, elle devrait « encourager et coordonner, dans le respect des compétences des cantons, les mesures prises par les cantons et par les tiers visant à aménager et entretenir des réseaux sûrs et attrayants et à communiquer sur ceux-ci ». En d'autres termes, la marge de manœuvre du législateur serait supprimée au profit d'une définition contraignante, ce qui n'est pas souhaitable.

Par ailleurs, avec le rajout du mot « communiquer » dans l'initiative, la Confédération devrait non seulement communiquer des informations purement techniques, mais également mener des campagnes de sensibilisation et de motivation propres à inciter la population à changer de comportement et à se déplacer davantage à pied et à vélo. Cela irait donc beaucoup trop loin puisque l'objectif peut effectivement être d'informer la population, pas de lui imposer un mode de déplacement particulier. En effet, notre Fédération s'est toujours engagée pour des moyens de déplacement multimodaux en évitant de favoriser un mode de déplacement par rapport à un autre.

En revanche, le contre-projet direct du Conseil fédéral nous semble plus modéré et approprié puisqu'il enlève la formulation contraignante de l'alinéa 2 et privilégie le terme « informer » par rapport à « communiquer », dont la portée est moindre. Toutefois, la condition pour que notre accord soit donné au contre-projet, c'est que les conséquences financières doivent rester limitées, le budget fédéral étant déjà grevé pour d'autres tâches. A notre sens, un budget de 1,1 million de francs par année semble trop généreux à l'égard des missions à effectuer. Dans tous les cas, les coûts ne devraient pas être supérieurs à ceux pour les chemins et sentiers pédestres.

En conclusion, notre Fédération ne soutient pas l'initiative vélo, mais elle penche en faveur du contre-projet direct pour autant que les coûts de mise en place des actions prévues soient maîtrisés et que l'administration ne devienne pas une véritable « usine à gaz ».

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce courrier et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Blaise Matthey  
Secrétaire général



Yannic Forney  
Délégué de la FER



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Zürich, 16.11.2016

**Vernehmlassung  
zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege  
als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr. Dabei folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Fuss- und Veloverkehr sind zusammen die dritte Säule des Personenverkehrs. Eine Verankerung des Veloverkehrs in der Verfassung ist angezeigt, damit der Bund eine Grundlage erhält, den Fuss- und den Veloverkehr koordiniert fördern zu können.
- Die Infrastruktur für den Veloverkehr soll verbessert werden. Dies darf nicht auf Kosten des Fussverkehrs erfolgen. Der Bund soll hier die Kompetenz erhalten, um entsprechende Vorgaben und Rahmenbedingungen zu machen.
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide einen wichtigen Beitrag an übergeordnete Ziele wie Gesundheits- und Bewegungsförderung, Nachhaltigkeit, Energiesparen, Reduktion des Flächenverbrauch, CO2-Reduktion usw. In Kampagnen können deshalb diese Aktivitäten beide angesprochen und gefördert werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Diese Kompetenz ist wichtig, um die übergeordneten Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion besser erreichen zu können.
- Es sollen Standards und Grundsätze entwickelt werden, welche im ganzen Land gelten. Insbesondere sind diese Grundsätze je separat für den Fussverkehr und den Veloverkehr auszuweisen. Dies wird mit der Formulierung sowohl in der Initiative als auch im Gegenvorschlag Rechnung getragen: „Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest.“
- Eine hohe Qualität der Anlagen macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Mit einer "Muss"-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen.
- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält als «Muss-Formulierung» und nicht nur als «Kann-Formulierung».

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Zuständigkeitsvorbehalt ist zwar grundsätzlich ohnehin gegeben. Eine explizite Verankerung ist aber wichtig, um im Abstimmungskampf gegen föderalismuspolitische Argumente bestehen zu können.

**Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Bisher fehlt diese Kompetenz. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.
- Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr soll nicht nur geplant, sondern deren Nutzung auch mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen gefördert werden.
- Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen sollen dabei auf nationaler Ebene aufgelegt werden.
- Es soll auch die Möglichkeit geschaffen werden, über Verkehrsregeln und Verkehrsverhalten kommunizieren zu können.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2.
- Im heutigen Artikel 88 steht nur Koordination und Unterstützung. Ein Informationsauftrag fehlt. Dieser ist das Minimum, ein Kommunikationsauftrag wäre besser, da umfassender.

**5) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche aufweisen. Unterbrüche reduzieren die Nutzbarkeit und die Attraktivität und erhöhen die Gefährdung.
- Mit einer Ersatzpflicht besteht eine gesetzliche Handhabe um Unterbrüche zu vermeiden.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

Fussverkehr Schweiz



Thomas Hardegger



Thomas Schweizer





Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bern, 26. Oktober 2016

**Vernehmlassung  
zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als  
direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

1. *Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)  
Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).

- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

2. *Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)*  
*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich, dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

3. *„Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)*  
*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

4. *Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)*  
*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

5. *Information (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weitgehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.
- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

6. *Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)*  
*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*
- a. *zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*
  - b. *Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen.

Freundliche Grüsse

Gesundheitsförderung Schweiz



Prof. Dr. Thomas Mattig  
Direktor



Rudolf Zurkinden  
Geschäftsleitungsmitglied

---

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

Stellungnahme der LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen die Gelegenheit wahr, zu eingangs erwähnter Vorlage Stellung zu nehmen. Im Rahmen unserer Verbandstätigkeit beschäftigen wir uns mit sämtlichen Fragen zur Mobilität und bringen unsere Anliegen auch zum Langsamverkehr ein.

Die LITRA begrüsst, dass der Bundesrat mit einem direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative den Veloverkehr dem Fuss- und Wanderverkehr gleichstellen will. Mit der Verankerung des Veloverkehrs in der Verfassung und dessen Gleichstellung mit dem Fuss- und Wanderverkehr kann der Veloverkehr in der Schweiz adäquat gefördert werden.

Der LITRA ist es ein besonderes Anliegen, dass der Bund sich in den kommenden Jahren verstärkt für den Langsamverkehr engagiert. Nur rund 7% der Schweizer Bevölkerung benutzen regelmässig das Velo. In Holland und mehreren skandinavischen Ländern liegt dieser Anteil deutlich höher als 20%. Es gibt also durchaus Potential. Die Stärke des Langsamverkehrs liegt im Kurzstreckenbereich, bei Distanzen bis 5 km. Genau in diesen Bereich fällt die Hälfte aller Autofahrten und die Mehrheit aller Bus- und Tramfahrten. Mit eBikes und Cargobikes können viele Transporte platzsparender, speditiver und umweltfreundlicher abgewickelt werden, auch für die ältere Generation. Die LITRA verspricht sich von der geplanten und durch Gerichtsverfahren blockierten Einführung von Veloverleihsystemen in grösseren Schweizer Städten einen zusätzlichen Attraktivitätsgewinn im Veloverkehr. Der Bund soll mit dem direkten Gegenentwurf auch die Möglichkeit schaffen, kombinierte Mobilitätslösungen gezielter zu fördern, etwa in Gegenden wo der Öffentliche Verkehr tendenziell schlecht ausgebaut ist. Und um Verkehrsspitzen zu brechen, lohnt es sich, den Veloverkehr auf Bundesebene auf der letzten Meile zu fördern. Der direkte Gegenentwurf soll die Grundlage bieten für einen nationalen Masterplan für den Veloverkehr Schweiz, ähnlich wie es ihn bereits in Holland oder Deutschland gibt.

Die LITRA begrüsst, dass der Bundesrat gemäss Art. 88 Abs. 1 BV mit dem direkten Gegenentwurf auch bei der Veloinfrastruktur eine koordinierende und unterstützende Aufgabe wahrnehmen will.

---

Gleichzeitig gilt auch zu berücksichtigen, dass der Bund nur beschränkte Kompetenzen im Bereich des Veloverkehrs hat, der vor allem Sache der Kantone ist. Die Verankerung der Qualitätsziele „sicher und attraktiv“ in der Bundesverfassung soll helfen, die Sicherheitsstandards für Velowege zu präzisieren. Dass die Zahl der Schwerverunfallten im Veloverkehr im Gegensatz zu allen übrigen Verkehrsträgern eher steigt, ist auch auf eine zu unsichere Velowegeinfrastruktur und eine fehlende Priorisierung des Themas Langsamverkehr auf Bundesebene zurückzuführen. Gerade um die kombinierte Mobilität zu fördern und in der Bevölkerung zu verankern, sollte der Bund auch Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen im Bereich Langsamverkehr durchführen können.

Die LITRA befürwortet den direkten Gegenentwurf zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege“ und freut sich auf die höhere Bedeutung des Velos und dessen Infrastrukturen in der Bundesverfassung.

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

Beste Grüsse

LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Martin Candinas, Präsident



René Böhlen, Geschäftsführer



Bern, 15. November 2016



**JAGDSCHWEIZ  
CHASSE SUISSE  
CACCIASVIZZERA  
CATSCHASVIZRA**



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

**David Clavadetscher**  
Geschäftsführer



**JagdSchweiz**  
Bündtengasse 2  
CH-4800 Zofingen  
T 062 751 87 78  
M 079 330 53 20  
F 062 751 91 45  
david.clavadetscher@jagdschweiz.ch

Zofingen, 16. November 2016

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur «Veloinitiative»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Der Grundlage für die Regelung des Strassenverkehrs ist mit Art. 82 der Bundesverfassung vorhanden. Entsprechend sind die Klassierung sowie Bau, Unterhalt und Nutzung von Rad(Velo)-, Fuss- und Wanderwegen im Eidg. Strassenverkehrsgesetz und in den kantonalen Strassengesetzen umfassend geregelt.

Eine Gleichstellung des Strassen- und Wegnetzes für Fahrzeuge mit dem Wegnetz für die Fussgänger (Fuss- und Wanderwege) ist nicht sinnvoll.

Immer mehr Fahrräder mit Elektroantrieb werden in Verkehr gesetzt. Gemäss Art. 7 des Strassenverkehrsgesetzes gelten als Motorfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes jedes Fahrzeug mit eigenem Antrieb, durch den es auf dem Erdboden unabhängig von Schienen fortbewegt wird. Nach dem Wortlaut des Gesetzes gelten damit Fahrräder mit Elektroantrieb als Motorfahrzeuge. In der Praxis betrachten aber die Besitzer von E-Bikes ihre Geräte, obwohl sie mit immer stärkeren Motoren ausgerüstet und zunehmend als Mountain-Bikes gebaut werden, als Fahrräder. Auf Wald- und Bergwegen werden diese E-Mountain-Bikes bereits heute praktisch als Motocross-Maschinen benutzt.

Der Gesetzgeber muss Klarheit schaffen, was er als Fahrrad (Velo) und als Motorfahrzeug (E-Bikes) betrachtet.

## 2. Stellungnahme zur Vorlage

Eine spezielle Regelung für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr in der Bundesverfassung ist eigentlich unnötig, da mit Art. 82 der BV die notwendige Gesetzesgrundlage besteht.

Entscheidet sich das Parlament trotzdem auf die Vorlage einzutreten, ist der Gegenvorschlag des Bundesrates vorzuziehen. Der Eingriff in die kantonale Hoheit wird damit begrenzt. Bei der Festlegung der Grundsätze über die Netze für den Alltags- und Veloverkehr sind in jedem Fall zu berücksichtigen:

- Wildlebensräume sind vorzunehmendem Veloverkehr zu schützen, da dieser wesentlich stärker stört als Fussgänger auf Fuss- und Wanderwegen. Die Benützung von Fuss- und Wanderwegen für den Freizeitveloverkehr und/oder die Anlage von Bike-Routen in Wildruhezonen ist generell zu untersagen.
- Motorfahrzeuge und damit alle E-Bikes gehören auf die Strasse. Fuss- und Wanderwege sind für Motorfahrzeuge ungeeignet. Die Bestimmung in den kantonalen Gesetzen «Wege liegen abseits von öffentlichen Strassen und dienen nicht dem Motorfahrzeugverkehr» ist konsequent durchzusetzen.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse



Hanspeter Egli  
Präsident



David Clavadetscher  
Geschäftsführer



Bak

**ASTRA**

24. Okt. 2016

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



Bern, 21. Oktober 2016

### **Vernehmlassung**

#### **zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

#### **1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).

- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.
- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

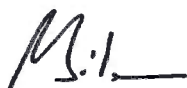
Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

NGO-Allianz Ernährung, Bewegung, Körpergewicht



Andreas Biedermann

Koordinator NGO-Allianz Ernährung, Bewegung, Körpergewicht

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern  
Mit E-Mail als Word und pdf an:  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Basel, 11. November 2016

**Pro Natura Vernehmlassung zum  
Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter  
Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wander-  
wege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

**Einleitende Bemerkung**

Das Velo gewinnt als Transportmittel und Freizeitgerät laufend an Bedeutung. Die rasante Verbreitung der E-Bikes unterstreicht diese Dynamik. Nicht nur in einer gesamtökologischen Betrachtung ist diese Entwicklung erfreulich. Auch wichtige, gesetzlich verankerte Naturschutzziele können nur dann erreicht werden, wenn die Emissionen aus Verbrennungsmotoren und der Flächenverbrauch für Verkehrsanlagen massiv reduziert werden können. Deshalb begrüsst Pro Natura verstärkte Bundeskompetenzen bei der Förderung und Regelung des Veloverkehrs. Sie können entscheidend dazu beitragen, das Potenzial des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Velo noch besser zu nutzen.

**Antworten auf den Fragebogen gemäss Vernehmlassungsunterlagen**

- 1) *Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)*

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

**Ja**, aus folgenden Gründen:

- 1) Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.



- 2) Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- 3) Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Umweltziele. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- 4) Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

*2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)*

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

**Ja**, aus folgenden Gründen:

- 1) Der Bund kann die Grundsätze für Velowege und -netze bezüglich der Eingliederung in Natur und Landschaft so formulieren, dass keine Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutzaufgaben in Bundeskompetenz entstehen.
- 2) Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

*3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

**Nein**, aus folgendem Grund:

Nur mit einer „Muss“-Formulierung bringt der Bund zum Ausdruck, dass er willens ist, das Potenzial des klima- und landschaftsschonenden, umweltfreundlichen Veloverkehrs tatkräftig auszuschöpfen.

*4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)*

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

**Eher Nein**, aus folgendem Grund: Die Kantone sollten die Bestrebungen des Bundes nicht relativieren können. Notwendig ist eine Kantongrenzen überschreitende Koordination.



5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?

**Nein**, aus folgendem Grund:

Wie schon die Fragestellung anzeigt, geht es mit dieser veränderten Wortwahl um eine Abschwächung dessen, was die Initiative will. Eine solche Abschwächung lehnen wir ab, weil sie nicht sachgerecht ist und den Handlungsspielraum der zuständigen Behörde von vorneherein einschränkt.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?

**Ja**, aus folgenden Gründen und im Sinne der Antwort auf Frage 5 („Kommunikation“ statt „Information“):

Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist, insbesondere zu den Einsatzmöglichkeiten und zum ökologischen Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

**Ja**, aus folgenden Gründen:

Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.

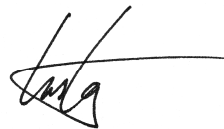
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Rückmeldungen bei Ihrer weiteren Arbeit. Auf den Vernehmlassungsbericht und die politische Debatte sind wir gespannt.

Freundliche Grüsse

Pro Natura

S. Semadeni

NR Silva Semadeni  
Präsidentin



Dr. Urs Leugger-Eggimann  
Zentralsekretär



Bak

**ASTRA**

21. Nov. 2016



Pro Velo Graubünden | Postfach 40 | CH-7403 Rhäzüns

An das ASTRA  
Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetz  
3003 Bern

Rhäzüns, 16. November 2016

### **Vernehmlassung**

### **zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**  
*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten



Verband für die Interessen der Velofahrenden  
Postfach 40 | CH-7403 Rhätzens

info@provelogr.ch | www.provelogr.ch  
Tel 081 641 22 87 | PC 70-3310-3  
IBAN CH56 0900 0000 7000 3310 3

und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.

- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

## **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.
- Zur Veloinfrastruktur zählt nebst den Velowegen und Velonetzen ebenso die Veloparkierung. Sie ist zentraler Bestandteil der Veloförderung und soll deshalb bei der Festlegung von Grundsätzen miteinbezogen werden. Insbesondere die kombinierte Nutzung von Velo und öV eröffnet bei längeren Wegstrecken neue Möglichkeiten und steigert die Attraktivität für eine nachhaltige Mobilität. So kann erreicht werden, dass die gesamte Wegstrecke von Quell- zu Zielort keine entscheidenden Lücken aufweist.

## **3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser

Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

Verband für die Interessen der Velofahrenden  
Postfach 40 | CH-7403 Rhäzüns

info@provelogr.ch | www.provelogr.ch  
Tel 081 641 22 87 | PC 70-3310-3  
IBAN CH56 0900 0000 7000 3310 3

- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

- a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*
- b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Mit velofreundlichen Grüssen



Edi Rölli, Geschäftsführer  
Pro Velo Graubünden

Bern, 21. November 2016  
Unser Zeichen | dba

### **Vernehmlassung**

**zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.

- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf

velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher

notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

- a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*
- b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

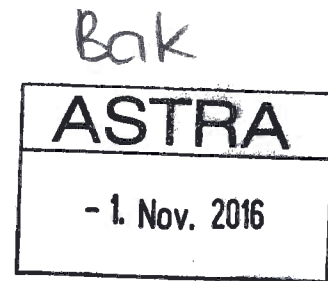
Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse



Pro Velo Schweiz  
Dr. Christoph Merkli, Geschäftsführer

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



27. Oktober 2016



### **Vernehmlassung**

**zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Public Health Schweiz ist die führende schweizerische, fachkompetente, unabhängige Stelle für Fragen der Gesundheit der Bevölkerung und des Gesundheitswesens und wird als solche wahrgenommen. Public Health Schweiz tritt für Wachstum und Entwicklung von Public Health und deren Umsetzung in die Praxis ein. Sie stützt ihr Handeln auf wissenschaftlicher Basis ab und ist in einem weltweiten Public Health Netzwerk verankert. Sie fördert den fachübergreifenden Austausch der für die Gesundheit der Bevölkerung der Schweiz tätigen Personen und Organisationen.

Gerne nimmt Public Health Schweiz wie folgt Stellung zum Bundesbeschluss:

Wir begrüssen, dass das Velo als Verkehrsmittel als auch als Freizeitgerät eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Eine ganze Reihe von Politikbereichen kann von dieser gesellschaftlichen Entwicklung profitieren. Velo fahren wird – mit und ohne elektrische Unterstützung – die Aufenthalts- und Lebensqualität in unseren Städten erhöhen. Auch international wird die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet. Deshalb soll der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.



- 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)  
Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben grossen Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungs- und damit Gesundheitsförderung, aber auch umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

- 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)  
Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur angeht, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

- 3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)  
Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

- 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)  
Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

- 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)  
a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

- b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.
- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen  
a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?  
b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

Public Health Schweiz



Corina Wirth  
Geschäftsführerin

RoadCross Schweiz, Zweierstr. 22, 8004 Zürich

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Zürich, 5. Oktober 2016

### **Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege**

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Stiftung, die sich seit vielen Jahren tatkräftig für die Förderung eines sicheren Verkehrs einsetzt, nehmen wir gerne zum **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“** fristgerecht Stellung. Im Folgenden finden Sie unsere Positionen zu den einzelnen Punkten des Fragenkatalogs.

#### **Frage:**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

#### **Antwort:**

Ja. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Fuss- und Wanderwege verkehrspolitisch einen anderen Stellenwert haben sollten als die Velowege. Fuss- und Veloverkehr bilden als Langsamverkehr eine Einheit. Die politische Gleichstellung kann dabei helfen, die Förderung der beiden orchestrierter anzugehen.

#### **Frage:**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

#### **Antwort:**

Ja. Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.

#### **Frage:**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

**Antwort:**

Ja.

**Frage:**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

**Antwort:**

Ja. Offenbar hat sich dieser Zuständigkeitsvorbehalt beim Fuss- und Wanderweggesetz bewährt, so dass eine Adaption für den Veloverkehr Sinn macht.

**Frage:**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

**Antwort:**

Ja.

**Frage:**

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

**Antwort:**

Ja. Um ein sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden möglichst gut sicherzustellen, ist eine adäquate Informationspolitik nötig. Gerade im Zusammenhang mit den Verkehrsregeln ist das Potenzial für eine bessere Kommunikation gegenüber der Bevölkerung gross.

Für die Gelegenheit, zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege Stellung zu nehmen, möchten wir uns an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken.

Freundliche Grüsse



Valesca Zaugg  
Geschäftsführerin

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Per E-Mail an: aemterkonsultationen@astra.admin.ch

25. Oktober 2016                    T +41 (0)31 307 47 55  
Unsere Referenz: BG                E barbara.gisi@swisstourfed.ch

## STELLUNGNAHME BUNDESBESCHLUSS VELOWEGE

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit rund 550 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen-, und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter eines grossen Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

### ALLGEMEINE EINSCHÄTZUNG

Velowege sind von grosser Bedeutung für den Schweizer Tourismus. Neben spezialisierten Flow-Trails für Könnern, sind insbesondere die «klassischen Velowege» von grosser Bedeutung für den Tourismus. Velotouren der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung generieren einen Umsatz von 2,7 Milliarden Franken pro Jahr und sind somit ein wichtiger Pfeiler für den Sommertourismus. Der Umsatz ausländischer Gäste wird auf 67 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Viele Destinationen unternehmen grosse Anstrengungen, um die Velowege attraktiv zu gestalten und Instand zu halten. Die Qualität der Wege unterscheidet sich nach unserer Erfahrung erheblich. Auch deshalb ist es sinnvoll, dass sich der Bund für ein attraktives Velowegnetz einsetzt.

### FRAGEBOGEN

#### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

*Ja, im Tourismus spricht man von «Langsamverkehr», der insbesondere Wandern, Velofahren und Mountainbiken miteinschliesst. Eine Gleichstellung auf Bundesebene ist sinnvoll und vereinfacht die Planung des Langsamverkehrs. Bereits heute arbeiten die zuständigen Organisationen (z.B. kantonale Wanderweg-Organisationen und Schweiz Mobil) eng zusammen.*

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

*Ja, gemeinsame Grundsätze fördern die nationale Entwicklung der Velowege und erhöhen deren Qualität. Dieses Konzept hat sich bereits für die sehr guten Schweizer Wanderwege bewährt.*

**3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

*Wir befürworten eine verbindliche (Muss-) Formulierung des Gesetzes. Attraktive und sichere Netze sind eine Voraussetzung für die Entwicklung des Langsamverkehrs. Andere Länder wie z.B. die Niederlande sind der Schweiz hier weit voraus.*

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

*Ja, was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) bewährt hat, soll auch für den Veloverkehr angewendet werden.*

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

*Der STV befürwortet den Begriff «Kommunikation». Gemäss den Initianten wären so allenfalls Sensibilisierungs- und Motivationskampagnen möglich. Mit dem Begriff «Information» wäre lediglich die Vermittlung von «Fachinformationen» möglich.*

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

*Ja. Information/Kommunikation ist ein wichtiger Bestandteil von Vorhaben, insbesondere wenn viele Stakeholder betroffen sind.*

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

*Ja, dies hat sich bei den Fuss- und Wanderwegen bewährt.*

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

*Ja, insbesondere wenn durch die Aufhebung Unterbrüche (grosse Umfahrungswege) entstehen würden, muss der Veloweg zwingend adäquat ersetzt werden.*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Anliegen der Tourismusbranche und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Schweizer Tourismus-Verband



**Barbara Gisi**  
Direktorin

PARTNERSCHAFT. POLITIK. QUALITÄT.



Zürich, 3. November 2016

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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



Schweizerische  
Energie-Stiftung  
Fondation Suisse  
de l'Énergie

Sihlquai 67  
8005 Zürich  
Tel. 044 275 21 21

[info@energiestiftung.ch](mailto:info@energiestiftung.ch)  
PC-Konto 80-3230-3

## **Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative»**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist dabei, seine Position in der Bevölkerung sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Diese gesellschaftliche Entwicklung ist positiv und vielversprechend für eine ganze Reihe von Politikbereichen, da das Velo die effiziente Nutzung der Energie fördert, und zum Klima- und Umweltschutz, zur Verringerung der Luftverschmutzung sowie zur Verdichtung der Siedlungen beiträgt. Velo fahren wird die Aufenthaltsqualität in den Städten, Agglomerationen und Dörfern erhöhen. Auch im internationalen Vergleich kann man beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich zu fördern.

Der Veloverkehr trägt viel zur Energieeffizienz und zum Klimaschutz bei. 2014 beliefen sich die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 15,9 Millionen Tonnen (ohne internationalen Flugverkehr). Dies entspricht 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen der ganzen Schweiz. Zwischen 1990 und 2014 stiegen die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 11%<sup>1</sup>. 30% der zurückgelegten Wege sind weniger als 3 km lang und 45% nicht länger als 5 km<sup>2</sup>. Es besteht also grosses Potenzial für den Umstieg aufs Velo, vor allem vom Auto, aber auch vom öffentlichen Verkehr.

Velo fahren ist die Mobilität von morgen, denn diese Mobilitätsform ist leise, sauber, energiesparend und effizient. Beim Velofahren werden 26% der Muskelenergie in Bewegungsenergie umgesetzt, damit ist das Velo das effizienteste Fortbewegungsmittel.

---

<sup>1</sup> Durch den Verkehr verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen, BAG

<sup>2</sup> Mobilität und Verkehr 2010, BAG

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der «Langsamverkehr», also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – falls vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten, Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss daher für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO<sub>2</sub>-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur betrifft, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind überzeugt, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahr 1979 und dem entsprechenden Gesetz aus dem Jahr 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer «Muss»-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**  
*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff «Kommunikation» ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Vergleichbar mit der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden können.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft

einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Beim Velofahren bewegt man sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei allen Teilnehmer/innen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Velowegnetzes gefährdet.
- Die Nutzung der Strassen durch verschiedene Arten von Verkehrsteilnehmer/innen kann zu Konflikten führen: Eskalieren diese, werden oft Verkehrsregeln verletzt, was die schwächsten Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und Empfehlungen.

Freundliche Grüsse



Florian Brunner  
Projektleiter Fossile Energien & Klima

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Zürich, 10. November 2016 / me / mas

**Stellungnahme zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) nimmt gerne Stellung zur Revision des Verfassungsartikels über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV). Dieser soll zu einem Artikel über «Fuss-, Wanderung- und Velowege» erweitert werden, womit ein direkter Gegenentwurf zur Eidg. Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» geschaffen würde.

**Der Schweizerische Baumeisterverband lehnt die «Velo-Initiative» und den direkten Gegenentwurf des Bundesrats zusammenfassend aus folgenden Gründen ab.**

- Eine Bundeskompetenz zur Legiferierung des Veloverkehrs ist unnötig. Eine besondere Schutzwürdigkeit der Velowege, die das Eingreifen des Bundes erfordern würde, ist nicht gegeben, nimmt deren Zahl doch laufend zu. Dies im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu recht verfassungsrechtlich geschützt worden sind.
- Die Nutzungskonflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern bzw. Wanderern würden durch eine verfassungsrechtliche Gleichstellung weiter verschärft.
- Beim Fussverkehr handelt es sich um die elementarste Fortbewegungsform überhaupt. Wanderwege ermöglichen fernab des Verkehrs den Zugang zu einmalig schönen Landschaften und Erholungsräumen. Dagegen sind Velos in erster Linie *Fahrzeuge* des städtischen Alltagsverkehrs, deren Nutzer möglichst schnell von A nach B kommen wollen.
- Darüber hinaus ist es für den Baumeisterverband nicht akzeptabel, dass sowohl die Initiative wie auch der Gegenentwurf auf Bundesebene einen Subventionsmechanismus für millionenteure velofreundliche PR-Kampagnen schaffen wollen.
- Störend ist ebenfalls die in der Initiative und im Gegenentwurf festgeschriebene Pflicht, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden muss. Die Folge wäre eine Kostenexplosion bei kommunalen und kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

**WIR BAUEN FÜR SIE DIE SCHWEIZ.**

## 1. Grundsätzliches

Der Schweizerische Baumeisterverband hält es nicht für gerechtfertigt, dass der Bundesrat der radikalen «Velo-Initiative» einen Gegenvorschlag zur Änderung des Art. 88 BV über die Fuss- und Wanderwege entgegensetzt und somit den Schutz der Fussgänger und Wanderer untergraben will.

Dies umso mehr, wenn man die Entstehungsgeschichte des Verfassungsartikels betrachtet, bei der explizit der Schutz der Fussgänger vor anderen Verkehrsteilnehmern im Vordergrund stand. Der Verfassungsartikel ist 1979 als Gegenentwurf zu einer von 123 000 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichneten Wanderweginitiative zur Abstimmung gekommen. 78 Prozent der Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben sich an der Urne für den Verfassungsartikel ausgesprochen, um damit die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, die es braucht, damit bei der Verkehrsinfrastruktur auch auf den Menschen zu Fuss genügend Rücksicht genommen wird. Das war dringend nötig. In den 1970er Jahren wurden in der Schweiz jährlich rund tausend Kilometer Fuss- und Wanderwege aufgehoben, asphaltiert oder anderweitig für andere Verkehrsteilnehmer geöffnet. Mit Folgen: In den 1970er-Jahren waren ein Viertel aller Verkehrstoten Fussgänger.

Mit seinem Anliegen, zugleich mit der Bewahrung des Wanderwegnetzes den Zugang zu einmalig schönen Landschaften und Erholungsräumen zu Fuss zu ermöglichen, ist der Art. 88 BV weltweit einmalig. Er setzt bis heute ein wichtiges Zeichen für sanften Tourismus fernab der Verkehrsströme. Dadurch ist Art. 88 BV insbesondere für Berg- und Tourismusregionen von grösster Wichtigkeit.

Der Baumeisterverband hält es aus diesen Gründen für falsch, den Artikel zu einem ideologischen Spielball der Velolobby verkommen zu lassen, die in Art. 88 eine Vorzugsbehandlung des Verkehrsmittels Velo sowie dessen primär städtischen Infrastrukturen in den Mittelpunkt stellen möchte.

Die Anliegen der Velofahrer sind alles andere als deckungsgleich mit den Bedürfnissen der Fussgänger und Wanderer und widersprechen diesen oftmals sogar diametral. Während viele Fussgänger und Wanderer das erholsame Erlebnis in der freien Natur suchen, ist es das Ziel der Velofahrer, möglich rasch von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Entsprechend häufig sind schon heute die Nutzungskonflikte zwischen Fussgängern bzw. Wanderern und Velofahrern. Diese werden aktuell durch den Trend zum Elektrobike nochmals verstärkt. Denn wenn immer mehr Veloliebhaber als E-Biker-Fahrer mit über 40 Stundenkilometern unterwegs sind, steigt die Gefahr von Zwischenfällen mit Fussgängern und Wanderern. Dies zeigen auch die rekordhohen Unfallzahlen.

## 2. Zu den einzelnen Punkten

### 2.1. Veloförderung als Bundesaufgabe

Der neu formulierte Absatz 1 sieht die erstmalige Festlegung verbindlicher «Grundsätze über Netze für den Alltags- und Freizeitverkehr» für den Veloverkehr auf Bundesebene vor. Der Baumeisterverband lehnt dies ab. Er erachtet es als notwendig, dass die Aufgabentrennung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden gewahrt bleibt und diese nicht zuungunsten der Kantone und Gemeinden aufgeweicht wird.

### 2.2. Neuer Subventionsmechanismus

Der neu formulierte Absatz 2 gibt dem Bund das Instrument zur Unterstützung von «Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Information über diese». Die «Velo-Initiative» sieht in diesem Absatz eine Muss-Formulierung vor, der Gegenentwurf des Bundesrats eine Kann-Formulierung.

Der Schweizerische Baumeisterverband lehnt beide Varianten ab. Er hält es für unangebracht, dass sowohl die Initiative, als auch der Gegenentwurf einen Subventionsmechanis-

mus für millionenteure velofreundliche PR-Kampagnen von Behörden und sogar von Dritten schaffen wollen. Solche Werbeaktionen sind nicht Bundesaufgabe und haben nichts in einem Artikel zu suchen, der zur Förderung der Fuss- und Wanderwege entstanden ist.

### 2.3 Bestandesgarantie für Velowege

Der neuformulierte Absatz 3 («Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.») schafft die Pflicht, dass schweizweit jeder aufgehobene Veloweg zwingend wieder ersetzt werden muss.

Für den Baumeisterverband ist es unverständlich, dass der Gegenentwurf hier exakt denselben Wortlaut aufweist wie die Veloinitiative. Diese Bestandesgarantie für Velowege führt dazu, dass insbesondere kommunale und kantonale Verkehrsinfrastrukturprojekte künftig noch schwieriger zu realisieren wären und der finanzielle und zeitliche Aufwand bei Planung und Bau erheblich steigen würde.

Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Insbesondere der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, würde zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen.

### 3. Fazit

Der Schweizerische Baumeisterverband lehnt die Überarbeitung des Verfassungsartikels über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) ab. Eine Gleichsetzung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen ist ebenso wenig angebracht wie ein Subventionsmechanismus für millionenteure velofreundliche PR-Kampagnen. Zudem würde der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen.

Wir danken Ihnen, dass Sie unsere Bemerkungen und Begründungen berücksichtigen. Für weitere Fragen und Konsultationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband



Martin A. Senn  
Stv. Direktor



Matthias Engel  
lic.rer. soc., Mitarbeiter Politik + Medien



Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern  
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 16. November 2016 / AK

1 | 4

## **BB über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege Direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. August 2016 haben Sie uns zur Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage betreffend den direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidg. Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

**Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG anerkennt, dass die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger/Radfahrer) das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen kann. Ebenfalls sind Radwege zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit im Gütertransport sinnvoll. Daher begrüssen wir den Gegenentwurf des Bundesrats im Grundsatz.**

Zum heutigen Vorschlag hat die ASTAG jedoch folgende Einwände:

### **1. Keine besondere Schutzwürdigkeit von Velowegen**

Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern ist nicht angebracht. Im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die zu Recht verfassungsrechtlich geschützt sind, fehlt es den Velowegen aufgrund der stetigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit.

### **2. Verfehlte Bestandesgarantie**

Vorab die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, ist aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht nicht angebracht. Eine entsprechende Regelung würde im Anwendungsfall zu massiven Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.



### 3. Umstrittene Bevorzugung des Fahrradverkehrs zulasten des übrigen Verkehrs

Die Förderung der Velowege und die Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten für den Fahrradverkehr darf nicht zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer gehen und wo möglich gar zu Kapazitätseinschränkungen führen. Es wird auf einschlägige Beispiele in Schweizer Städten verwiesen, wo in Umsetzung einer autofeindlichen Verkehrspolitik die Fahrspuren des Motorfahrzeugverkehrs aufgehoben und an deren Stelle neue Fahrradstreifen errichtet werden.

### 4. Fehlende Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr

Hohe Unfallzahlen und eine allgemeine Übertretungstoleranz gegenüber den einschlägigen Verkehrsvorschriften prägen den Veloverkehr im Allgemeinen. Wünschbar ist, dass sich der Bund stärker für die Beachtung und Benutzung von Velostreifen und -wegen einsetzt bzw. der Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr mehr Aufmerksamkeit schenkt. Es gilt Lösungen zu finden, welche die Sicherheit aller Strassenbenützer bestmöglich gewährleisten. Dies gilt insbesondere auch für die E-Bike Nutzer.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz  
Zentralpräsident



Dr. André Kirchhofer  
Vizedirektor

Beilage:

Fragebogen bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

**Fragebogen bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

**1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

**Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?**

Nach Meinung der ASTAG gibt es eine Vielzahl an Gründen, weshalb die «Velo-Initiative» und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung namentlich in Absatz 2 und 3 (Art. 88 BV-Entwurf) nicht unterstützt werden kann. Insbesondere fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit.

**2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV-Entwurf).**

**Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?**

Die ASTAG spricht sich dafür aus, dass der Bau und Betrieb von Velowegen und des Velowegnetzes in der Kompetenz der Kantone und Gemeinden bleibt. Die ASTAG sieht daher keinen Nachteil darin, dem Bund die Befugnis zu Grundsätzen zu übertragen, vorausgesetzt, dass die Autonomie der Kantone bei der Ausführung nicht gefährdet wird.

**3. «Kann»- statt «Muss»-formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?**

Die Kantone müssen im Bereich Langsamverkehr souverän sein. Die ASTAG widersetzt sich der zwingenden Formulierung des in der Velo-Initiative beantragten Verfassungsartikels und unterstützt diesbezüglich die «Kann»-Formulierung des Gegenvorschlags.

**4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

**Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?**

Die ASTAG befürwortet eine Verankerung des Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone.

**5. Information (Art. 88 Abs 2 BV)**

**a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?**

**b. Sind sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?**

Die ASTAG fordert, die heutige Formulierung («Massnahmen zur Anlage und Erhaltung solcher Netze») festzuhalten und beantragt, den Zusatz im Gegenvorschlag «und darüber zu informieren» zu streichen.

**6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

**Sind Sie einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen**

**a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?**

Ja, denn der Bau oder Ersatz von Velowegen ist Sache der Kantone.

**b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?**

Ein systematischer Ersatz aufgehobener Velowege macht keinen Sinn. Aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein ist es nicht in jedem Fall angebracht, Velowege auf Teilstrecken beizubehalten, wo die Erfahrung die Unzweckmässigkeit und das fehlende Bedürfnis nach einer solchen Infrastruktur aufzeigt.

Ausserdem würden die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.

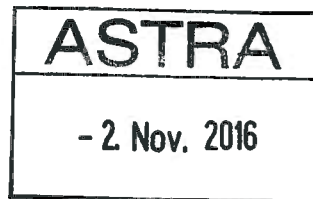


Schweizerischer Verband für Pferdesport  
Fédération Suisse des Sports Equestres  
Federazione Svizzera Sport Equestri  
Swiss Equestrian Federation

Papiermühlestrasse 40 H  
P.O. Box 726  
CH-3000 Bern 22  
Tel. +41 (0)31 335 43 43  
Fax +41 (0)31 335 43 58  
info@fnch.ch, www.fnch.ch

Bak

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern



1. November 2016 / SW-CB



### **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss-und Wanderwege**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Verband für Pferdesport ist der Dachverband aller Pferdesport Organisationen der Schweiz und Vertreter von 32 Mitgliederverbänden. Mit rund 70'000 pferdebegeisterten Aktiven – darunter rund 9000 lizenzierte und über 10'000 brevetierte Pferdesportler, die aktiv Wettkampfsport betreiben – zählt der SVPS zu den zehn grössten Sportverbänden der Schweiz. Unser Verband ist überdies einer von 84 Mitgliederverbänden von Swiss Olympic.

Die Vernehmlassungsunterlagen auf der admin-Webseite haben wir eingesehen und möchten beantragen, dass Reitwege ebenfalls behandelt werden, da unsere Reiterinnen und Reiter dieselbe Problematik betrifft und sie auf Wege angewiesen ist, die nicht nur Strassen sind, um die Pferde tierschutzgerecht zu bewegen und ihren Sport ausüben zu können. Wir bitten Sie ebenfalls zu beachten, dass Pferde auf stark befahrenen Strassen ein Sicherheitsrisiko für den Reiter selbst aber auch für das Umfeld darstellen können.

Wir als Schweizerischer Verband für Pferdesport setzen uns für unsere Mitglieder ein, da auch die Pferde und Reiterinnen in Zukunft Wege brauchen, auf denen sie in der freien Natur ihre Pferde bewegen und trainieren können. Wir bitten Sie deshalb, die Benutzung der Wege durch Reiter in diese Texte aufzunehmen.

Für allfällige Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

**Schweizerischer Verband für Pferdesport**

Charles F. Trolliet  
Präsident

Sandra Wiedmer  
Generalsekretärin



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Bak



Bern, 15. November 2016  
mr/kl/SL 6.3.5



+ Beilage

**Stellungnahme der SL zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zum Bundesbeschluss über die Velowege äussern zu können. Gerne beantworten wir Ihre Fragen gemäss Fragebogen wie folgt:

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

**Antwort SL:** Velowege unterscheiden sich von Wanderwegen in zweierlei Hinsicht:

- a. Wandern ist a priori nicht motorisiert, während auf Velowegen sowohl mit Muskelkraft, motorisiert (Moped) oder durch Kombination von Muskelkraft mit Motor (E-Bikes) gefahren werden darf.
- b. Während Wanderwege überall Wanderwege sind, gibt es viele verschiedene Kategorien von Velowegen oder Bike-Trails, welche sich hinsichtlich Energiebedarf, Landschaftseingriff, Infrastruktur und eingesetztem Verkehrsmittel unterscheiden:
  - Touren oder All Mountain-Strecken: Routen auf bestehenden Fuss- oder Wanderwegen oder auf neu erstellten Strecken sowie auf Pfaden ohne Kreuzungsmöglichkeiten (Singletrails)
  - Downhill-Strecken oder Flowtrails: Bergab führende Strecken mit welligem Verlauf, die extra für Biker angelegt wurden.
  - Freeride-Strecken: Bergauf und bergab führende Strecken mit natürlichen Hindernissen und/oder künstlichen Elementen (Sprünge, Steilwandkurven, Northshore-Elemente...)

- 4Cross-Strecken: Strecken mit Steilwandkurven und Sprüngen, auf welchen 4Cross-Rennen durchgeführt werden können.
- Dirt / Pumptracks: Künstlich erstellte Rundstrecken im flachen Gelände.

Die Vorlage geht nicht auf diese Unterschiede ein. Im Gegenteil wird jeglicher Veloverkehr als umweltschonend und CO<sub>2</sub>-emissionsreduzierend dargestellt. Angesichts des sich ständig vergrößernden Anteils von E-Bikes im Freizeitverkehr (insbesondere auch E-Mountainbikes) und der Landschaftseingriffe beim Bau von neuen Bike-Strecken (siehe Beilage), ist diese Sichtweise so nicht haltbar. Die Zunahme von Downhill-Biking mittels Bergbahnen und von E-Mountainbikes für die Freizeitnutzung steht zudem, sofern sie nicht Autofahrten ersetzen, im Widerspruch zu den Energiesparzielen des Bundes. Im erläuternden Bericht wird auf diesen Widerspruch nicht eingegangen.

Fazit: Alltags- und Freizeitveloverkehr sind wegen ihrer Auswirkungen separat zu behandeln. Nur der Alltagsveloverkehr verdient aus oben genannten Gründen eine Förderung durch den Bund.

#### **Antrag der SL:**

**Art. 88, Absatz 1 soll wie folgt geändert werden: Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltagsveloverkehr fest.**

#### **2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

**Antwort SL:** ja

#### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

**Antwort SL:** ja

#### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

**Antwort SL:** nein, wenn der Bund schon unterstützt, soll er auch bestimmen, was, wo und wie.

## 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

Antwort SL: keine Meinung

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Antwort SL: keine Meinung

## 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)

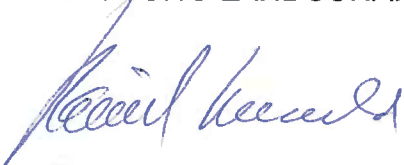
Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen  
a) zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?  
b) Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

**Antwort SL:** Die Velowegnetze sind zu differenzieren (vgl. Antwort auf Frage 1). Für Netze, welche vor allem dem motorisierten Freizeit-Veloverkehr dienen sowie Bike-Trails im Sinne der oben erwähnten (z.B. Downhill-Strecken) ist keine Pflicht zur Rücksichtnahme vorzusehen. Das gleiche gilt für die Ersatzpflicht.

Wir bitten Sie, bei der weiteren Bearbeitung der Methode unsere Anträge zu berücksichtigen. Besten Dank!

Freundliche Grüsse

STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ (SL-FP)



Raimund Rodewald  
Geschäftsleiter



Karina Liechti  
Projektleiterin

### Beilage:

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (Hg.). 2016. Landschaftsschutz und Mountainbike – Leitlinien für die Planung, den Bau und den Betrieb von Mountainbikestrecken. Bern.

Verfügbar, auch in französischer Sprache und als Kurzversion, unter [www.sl-fp.ch](http://www.sl-fp.ch) > Grundlagen



**Touring Club Schweiz**  
Chemin de Blandonnet 4  
Postfach 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Zentralpräsident  
Tel +41 58 827 34 07  
Fax +41 58 827 50 26  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Vernier/Genf. 17 November 2016

## **Vernehmlassung**

### **Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit rund 1.5 Millionen Mitgliedern die grösste Konsumentenorganisation im Mobilitätsbereich der Schweiz, dankt Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum direkten Gegenentwurf der Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)». Bitte finden Sie nachstehend seine einlässlichen Bemerkungen.

#### **Einleitende Bemerkungen**

Der TCS – der vor 120 Jahren von Radfahrern gegründet wurde – ist dem Grundsatz der sich ergänzenden Verkehrsmitteln verpflichtet. Die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) kann das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und zudem der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen. Der TCS begrüsst die verschiedenen hängigen Vorstösse, öffentliche wie private (Agglomerationsvorhaben im Rahmen des NAF, Suissemobile, VeloCargo, Bike2Work, PubliBike...), welche bereits den Langsamverkehr per Velo ermutigen. Der TCS ist über seine Mobilitäts-Akademie auch am Vorhaben carvelo2go beteiligt, das Privaten und Unternehmen mit Elektromotoren ausgestattete Lastenfahrräder zur Verfügung stellt. Der TCS sieht daher unter Vorbehalt der nachfolgenden Bemerkungen keinen Grund dafür, die Mobilität per Velo nicht der Mobilität zu Fuss in der Verfassung gleichzustellen.

Der TCS begrüsst den Beschluss des Bundesrates, einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für die Förderung der Velo-, Fuss-, und Wanderwege“ zu unterbreiten; letztere geht zu weit. So verlangt die Initiative eine allzu einengende Formulierung des Artikels 88 BV (Fuss- und Wanderwege) und vermengt überdies Befugnisse von Bund und Kantonen. Der Gegenvorschlag korrigiert diese beiden Punkte. Es verbleiben allerdings auch beim Gegenvorschlag weitere Punkte zu verbessern, die wir in unserer Stellungnahme ausführen.



## **Stellungnahme zur Vernehmlassung**

Die Bemerkungen des TCS betreffen namentlich zwei Punkte, nämlich die nicht sehr klare Bezeichnung „attraktive und sichere Netze“, sowie die Verantwortung der Radfahrer bezüglich ihrer Rechte und Pflichten (Rücksichtnahme auf andere Strassenbenützer).

### *Attraktive und sichere Netze*

Die Kriterien für ein „attraktives und sicheres Netz“ werden nicht aufgeführt. Um den Kantonen und Gemeinden die Freiheit zu lassen, im konkreten Fall zu entscheiden, ob ein Netz zweckmässig ist, sind die subjektiven Bezeichnungen „sicher und attraktiv“ im Artikel 88 BV zu streichen.

Auch werden mit dem Zusatz « sicher und attraktiv » den Kantonen einen neuen Auftrag erteilt. Sie müssten diese Netze eben « sicher und attraktiv » gestalten. Was bei den Fuss- und Wanderwegen noch nicht problematisch erschienen ist, kann beim Freizeitveloverkehr sehr weit gehen. Netze können nur sicher sein, wenn auch ihre Strecken sicher sind. Dabei stellt sich nicht zuletzt auch die Frage der Verantwortung bei Unfällen.

### *Netzbegriff*

Wichtig ist für den TCS der Netzbegriff. Der Bund legt die Grundsätze für die Netze fest, das heisst für das Zusammenführen der Wege oder Strecken zu einem Netz. Ein solches Netz kann einerseits über Kantonsgrenzen, andererseits aber auch auf regionaler Ebene über Gemeindegrenzen hinausgehen. Der Bund äussert sich aber nicht zu einzelnen Wegen oder Wegstrecken. Diese Unterscheidung ist für den TCS zentral und müsste auch in den begleitenden Kommentaren klar zum Ausdruck kommen.

### *Rechte, Pflichten und Verantwortung der Radfahrer – Beachtung der Verkehrsregeln*

Gemäss dem BFU nimmt die Zahl der Verkehrsunfälle generell ab, die Unfälle mit Radfahrern aber ist seit zehn Jahren unverändert und jene mit Fahrern von Elektrovelos nimmt zu<sup>1</sup>. Letztere können ja Geschwindigkeiten von 45 km/h erreichen, was längere Bremswege erfordert, als dies andere Verkehrsteilnehmer erwarten<sup>2</sup>. Dies verursacht den Unfallversicherungen hohe Kosten, 230 Millionen Franken im Jahr 2014 gemäss SUVA<sup>3</sup> (ein Velounfall kostet im Schnitt 6'200 Franken); dies entspricht einer Kostensteigerung von 43% in zehn Jahren.

**Es gilt Lösungen zu finden, welche die Sicherheit aller Strassenbenützer bestmöglich gewährleisten.**

### *Rechte, Pflichten und Verantwortung der Radfahrer – Beteiligung an den Kosten der Infrastruktur*

Von Beiträgen an den Agglomerationsverkehr abgesehen verlangt der TCS, dass die Finanzierung neuer Velowege dem Verursacherprinzip unterstellt wird und nicht zulasten der Strasse und ihrer anderen Benützer erfolgt.

---

<sup>1</sup> 24 heures, *Rouler à vélo reste dangereux en Suisse*, 05.11.2015 <http://www.24heures.ch/suisse/rouler-velo-reste-dangereux-suisse/story/10349935> [02.09.2016]

<sup>2</sup> 24 heures, *Rouler à vélo reste dangereux en Suisse*, 05.11.2015 <http://www.24heures.ch/suisse/rouler-velo-reste-dangereux-suisse/story/10349935> [02.09.2016]

<sup>3</sup> SUVA, *Hausse des accidents de vélo imputable aux VTT*, 205.04.2016, [http://www.suva.ch/fr/startseite-suva/die-suva-suva/medien-suva/medienmittellungen-suva/2016/mehr-unfaelle-bei-mountainbikern/medienmitteilung-detail-suva.htm?WT.mc\\_id=sm\\_unternehmen\\_care\\_gp\\_f\\_mmm-unfaelle-in-zahlen-velo\\_160405](http://www.suva.ch/fr/startseite-suva/die-suva-suva/medien-suva/medienmittellungen-suva/2016/mehr-unfaelle-bei-mountainbikern/medienmitteilung-detail-suva.htm?WT.mc_id=sm_unternehmen_care_gp_f_mmm-unfaelle-in-zahlen-velo_160405) [02.09.2016]

Der TCS erinnert daran, dass Vorhaben des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) derzeit vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprojekte des Infrastrukturfonds sehr stark beachtet werden, und dies mit zweckgebundenen Erträgen von Verkehrsabgaben. Koordination und Entwicklung der städtischen Mobilität werden am besten über die Agglomerationsprogramme gesteuert. Sie sind grenzüberschreitend und erlauben es am besten, die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzer – Fussgänger, Automobilisten und Radfahrer – zu berücksichtigen.

Initiative und Gegenvorschlag unterstützen die Schaffung von Velowegen, ohne auf die Frage nach ihrer Finanzierung einzutreten. Derzeit obliegt die Finanzierung der kantonalen Strategien zur Veloförderung folgerichtig den Kantonen und Gemeinden. Die Budgets der Kantone für ihr Strassenwesen sind oft begrenzt. Der TCS fordert die Prüfung einer Beteiligung der Radfahrer an der Finanzierung der Infrastruktur nach dem Verursacherprinzip.

Der TCS setzt sich gleichzeitig dafür ein, dass dem Langsamverkehr weiterhin namhafte Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme zugutekommen, nämlich inskünftig durch den Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF).

#### *Keine Entwicklung zulasten anderer Strassenbenützer*

1998 wurden Velos provisorisch und nur in Sonderfällen gestattet, auf Trottoirs zu fahren<sup>4</sup>. Diese Sonderfälle tendieren zur Regel zu werden, welche Fussgänger stören und den Langsamverkehr zu Fuss verunsichern. In mehreren Agglomerationen teilt der Öffentliche Verkehr eigene Fahrspuren mit dem Velo (gelbes Piktogramm in Veloform auf die Strasse gemalt). Die Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs leiden ihrerseits seit mehreren Jahren an Einschränkungen (Verminderung und Schmälerung der Spuren, Fussgängerzonen ...) zugunsten anderer Benutzer. Es ist wichtig, dass allfällige künftige Velowege andere Verkehrsteilnehmer nicht beeinträchtigen, die bereits mit verschiedenen Massnahmen benachteiligt werden.

\*\*\*

---

<sup>4</sup> Conférence Vélo Suisse (SVK), Conseil Suisse de la Sécurité routière (VSR), *Vélos sur le trottoir, Manuel d'aide pour la mise en place de la signalisation « Chemins pour piétons » complétée par l'indication « vélos autorisés »*, 2005

### **Schlussbemerkungen**

Der TCS hat somit, wie gesagt, nichts gegen die Gleichberechtigung der Mobilität von Fussgängern und Radfahrer einzuwenden. Allerdings muss dieses Ziel genau umrissen werden. Der TCS verlangt daher:

- 1. Wahrung der Zuständigkeit der Kantone**
- 2. Verzicht auf unklare Begriffe wie „sicher und attraktiv“ in der Verfassung**
- 3. Die Prüfung einer Beteiligung der Radfahrer an der Finanzierung der Infrastruktur nach dem Verursacherprinzip**
- 4. Keine neuen Infrastrukturen zulasten anderer Verkehrsteilnehmer**

\*\*\*

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, für die Aufmerksamkeit, die Sie unserer Stellungnahme widmen und verbleiben.

Mit vorzüglicher Hochachtung

~~Touring Club~~ der Schweiz

Peter Goetschi  
Zentralpräsident



*Beilage: ausgefüllter Fragebogen*

**BEILAGE : Antworten zum Fragebogen bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

**1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen ?

*Der TCS hat nichts gegen die Gleichberechtigung von Velo- und Fuss- und Wanderwegen einzuwenden. Mit der Änderung des Artikels 88 BV, und unter Wahrung der Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden, geniessen Radfahrer nicht zu vernachlässigende Vorrechte, welche ihnen bei den Verhandlungen zum Bau von Velowegen durch Kantone und Gemeinden Gewicht einräumen.*

*Allerdings müssen Bau und Unterhalt der Velowege aufgrund des Verursacherprinzips sichergestellt werden. Auch müssen die Radfahrer die Verkehrsregeln befolgen und damit zur Verkehrssicherheit beitragen; sie stehen gegenüber andern Verkehrsteilnehmern in der Verantwortung.*

**2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält ?

*Der TCS ist dem Föderalismus verpflichtet. Mit Art. 88, al. 1 BV kann der Bund nur Grundsätze festlegen. Den Kantonen kommt bei der Ausführung Manövrierefreiheit zu. **Der TCS unterstützt ein Vorgehen, bei dem der Bund die Grundsätze festlegt und die Autonomie der Kantone bei der Ausführung gewährleistet bleibt.***

**3. « Kann »- statt « Muss »-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die « Kann-Formulierung » beibehält ?

*Die Kantone müssen im Bereich Langsamverkehr souverän sein. **Der TCS widersetzt sich unmissverständlich der zwingenden Formulierung** des in der Velo-Initiative beantragten Verfassungsartikels und unterstützt die Formulierung des Gegenvorschlags.*

**4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines « Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone » im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig ?

*Zwar werden in BV Art. 88, al. 1 des Gegenvorschlags die dem Bund übertragenen Befugnisse klar auf das Aufstellen von Grundsätzen beschränkt; dennoch **befürwortet der TCS eine Verankerung des Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone.***

**5. Information (Art. 88 Abs 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff « Kommunikation » durch die weniger weit gehende Formulierung « Information » im Gegenentwurf des Bundesrates ?

b. Sind sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff « Information » sei notwendig ?

*Der geltende Artikel 88, al. 2 BV verwendet weder den Begriff „mitteilen“ noch den Ausdruck „informieren“. Eine Information oder Anordnung des Bundes wären der Realität und den konkreten Gegebenheiten auch kaum angemessen. Der TCS wünscht an der heutigen Formulierung („Massnahmen zur Anlage und Erhaltung solcher Netze“) festzuhalten und beantragt, den Zusatz im Gegenvorschlag „und darüber zu informieren“ zu streichen.*

**Wird der Zusatz beibehalten, so bevorzugt der TCS den Ausdruck „informieren“ des Gegenvorschlags gegenüber dem Begriff „mitteilen“ der Initiative.**

## **6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird ?

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss ?

*Nein, denn der Bau oder Ersatz von Velowegen ist Sache des Kantons. Zudem ist es aus technischer Sicht nicht immer angebracht, Velowege auf Teilstrecken beizubehalten, wo die Erfahrung die Unzweckmässigkeit und das fehlende Bedürfnis nach einer solchen Infrastruktur aufzeigt. Ein systematischer Ersatz aufgehobener Velowege ist sinnlos.*

Trägerverein Velo-Initiative  
Postfach  
3001 Bern



Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

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

Bern, 8.11.2016

### **Vernehmlassung**

**zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.

- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO<sub>2</sub>-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten

und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.

- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.
- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.

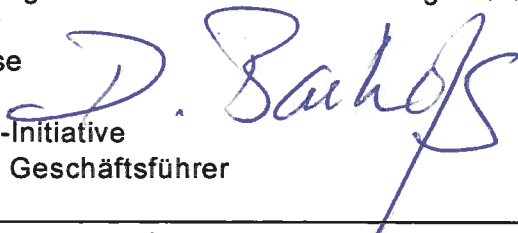


- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

Trägerverein Velo-Initiative  
Daniel Bachofner, Geschäftsführer



Den Trägerverein bilden die folgenden Organisationen und Parteien:  
Pro Velo Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Schweizer Wanderwege, umverkehR, Swiss Cycling, Verlag velojournal, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, WWF Schweiz, velosuisse, Schweiz. Energiestiftung SES, Verein Freipass, FAPERT (Verband der Eltern-Kindervereine der Westschweiz und des Tessin), LCH (Lehrerinnen und Lehrer Schweiz), Pro Juventute, Verein Trailnet, Veloplus, Verein S&E Schule und Elternhaus, Pro Natura, 2rad Schweiz, Sozialdemokratische Partei (SP), Grüne Partei der Schweiz (Grüne), Grünliberale Partei (GLP), Evangelische Volkspartei (EVP), JungsozialistInnen(JUSO), Junge Grüne



**Absender:**

**Datum:** 10.11.2016

velosuisse, Verband der Schweizer Fahrradlieferanten  
Marktgasse 38  
Postfach  
3001 Bern

## Fragebogen

### Zum «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege» als direkter Gegenentwurf des Bundesrates zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

---

#### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

Ja. Wir sind Mitglied des Trägervereins Veloinitiative und unterstützen dessen Vernehmlassungseingabe, auf die hiermit verwiesen wird.

#### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

Ja. Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

#### 3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Nein. Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

#### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

Ja. Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

#### 5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

Nein. Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

Ja. Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

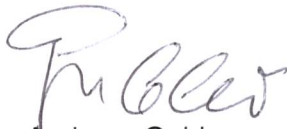
**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht**  
(Art. 88 Abs. 3 BV)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

- a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?
- b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ja (a + b). Für die Begründung siehe die Vernehmlassung des Trägervereins Veloinitiative.

velosuisse



Dr. Andreas Gubler

Präsident

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Elektronische Eingabe: aemterkonsultationen@astra.admin.ch.

Bern, 17. November 2016

## **Vernehmlassung zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

### **Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 30 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Mit E-Mail von 18. August 2016 laden Sie ein zur Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage betreffend den direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)». Wir beteiligen uns gerne an diesem Vernehmlassungsverfahren und danken bestens für die Kenntnisnahme unserer Eingabe.

**strasseschweiz** anerkennt, dass die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und zudem der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen kann.

Trotzdem gibt es nach Meinung von **strasseschweiz** eine Vielzahl von Gründen, weshalb die „Velo-Initiative“ und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung nicht unterstützt werden können.

Konkret macht **strasseschweiz** die folgenden Einwandungen zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»:

- **Keine besondere Schutzwürdigkeit des Veloverkehrs:** Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und insbesondere mit dem Wandern ist nicht angebracht. Im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu Recht verfassungsrechtlich geschützt worden sind, fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit.

Beim Fussverkehr handelt es sich um die elementarste Fortbewegungsform überhaupt. Fuss- und Wanderwege ermöglichen fernab des Verkehrs den Zugang zu einmalig schönen Landschaften und Erholungsrumen. Dagegen sind Velos Fahrzeuge des Alltagsverkehrs, deren Nutzer allermeist möglichst schnell und bequemer als zu Fuss von A nach B kommen wollen. Eine Vorzugsbehandlung des Verkehrsmittels Velo und dessen Gleichbehandlung mit dem Fussverkehr ist nicht angebracht und nach unserer Meinung allein in ideologischen Motiven der Velolobby begründet, die in Art. 88 eine Förderung des Verkehrsmittels Velo sowie dessen primär städtischen Infrastrukturen in den Mittelpunkt stellen möchte.

- **Verfehlte Bestandesgarantie:** Insbesondere die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, ist aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein aus Gründen der Opportunität nicht angebracht. Eine entsprechende Regelung könnte im Anwendungsfall ausserdem zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.
- **Umstrittene Bevorzugung des Fahrradverkehrs zulasten des übrigen Verkehrs:** Die Förderung der Velowege und die Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten für den Fahrradverkehr darf nicht zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer gehen und bei diesen zu Kapazitateinschrankungen führen. Es wird auf einschlägige Beispiele in Schweizer Städten verwiesen, wo in Umsetzung einer autofeindlichen Verkehrspolitik die Fahrspuren des Motorfahrzeugverkehrs aufgehoben und an deren Stelle neue Fahrradstreifen errichtet werden.
- **Fehlende Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr:** Hohe Unfallzahlen und eine allgemeine ubertretungstoleranz gegenüber den einschlägigen Verkehrsvorschriften prägen den Veloverkehr im allgemeinen. Wünschbar ist, dass sich der Bund stärker für die Beachtung und Benutzung von Velostreifen und –wege einsetzt bzw. der Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr mehr Aufmerksamkeit schenkt. Es gilt Lösungen zu finden, welche die Sicherheit aller Strassenbenutzer bestmöglich gewährleisten.
- **Verursachergerechte Finanzierung des Verkehrsinfrastrukturen:** Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen für die Fahrräder soll grundsätzlich verursachergerecht und mit Ausnahme der Beiträge an den Agglomerationsverkehr (im Rahmen der Agglomerationsprogramme durch den künftigen Fonds für Nationaltrassen und den Agglomerationsverkehr NAF) nicht mit Mitteln des motorisierten Strassenverkehrs finanziert werden. Entsprechend ist eine Finanzierung der Veloweg-Infrastrukturen ohne Beanspruchung der zweckgebundenen Mittel des Strassenverkehrs zu suchen.

- **Problematik des Gemischtverkehrs:** Die Anliegen der Velofahrer sind alles andere als deckungsgleich mit den Bedürfnissen der Fussgänger und Wanderer und widersprechen diesen oftmals sogar diametral. Während viele Fussgänger und Wanderer das erholsame Erlebnis in der freien Natur suchen, ist es das Ziel der Velofahrer, möglichst rasch von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Entsprechend häufig sind schon heute die Nutzungskonflikte zwischen Fussgängern bzw. Wanderern und Velofahrern. Diese werden aktuell durch den Trend zum Elektrobike nochmals verstärkt. Denn wenn immer mehr Veloliebhaber als E-Biker-Fahrer mit über 40 Stundenkilometern unterwegs sind, steigt die Gefahr von Zwischenfällen mit Fussgängern und Wanderern. Dies zeigen auch die rekordhohen Unfallzahlen. Entsprechend muss dieser Entwicklung im Gemischtverkehr des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrer) das nötige Augenmerk geschenkt werden. Andernfalls werden die Nutzungskonflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern bzw. Wanderern durch eine verfassungsrechtliche Gleichstellung weiter verschärft

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller

Beilage: Ausgefüllter Fragebogen bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

## Fragebogen

### bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

#### 1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen ?

**strasseschweiz** anerkennt, dass die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und zudem der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen kann.

Trotzdem gibt es nach Meinung von **strasseschweiz** eine Vielzahl von Gründen, weshalb die „Velo-Initiative“ und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung namentlich in Absatz 2 und 3 (Art. 88 BV-Entwurf) nicht unterstützt werden können.

Insbesondere fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit. Dies im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu Recht verfassungsrechtlich geschützt worden sind. Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und insbesondere mit dem Wandern ist deshalb nicht angebracht.

#### 2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV-Entwurf)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält ?

**strasseschweiz** spricht sich dafür aus, dass der Bau und Betrieb von Velowegen und des Velowegnetzes eine Angelegenheit von Kantonen und Gemeinden bleiben muss. Trotzdem macht es Sinn, dass der Bund die Grundsätze für diese Verkehrswege formuliert und vorgibt. **strasseschweiz** erkennt daher keinen Nachteil darin, dem Bund diese Befugnis zu übertragen, vorausgesetzt, dass die Autonomie der Kantone bei der Ausführung nicht gefährdet wird.

#### 3. «Kann»- statt «Muss»-formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält ?

Die Kantone müssen im Bereich Langsamverkehr souverän sein. **strasseschweiz** widersetzt

sich der zwingenden Formulierung des in der Velo-Initiative beantragten Verfassungsartikels und unterstützt diesbezüglich die Formulierung des Gegenvorschlags.

#### **4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig ?

**strasseschweiz** befürwortet eine Verankerung des Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone.

#### **5. Information (Art. 88 Abs 2 BV)**

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates ?

b. Sind sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig ?

**strasseschweiz** wünscht, an der heutigen Formulierung („Massnahmen zur Anlage und Erhaltung solcher Netze“) festzuhalten und beantragt, den Zusatz im Gegenvorschlag „und darüber zu informieren“ zu streichen. Eine Information oder Anordnung des Bundes wären der Realität und den konkreten Gegebenheiten kaum angemessen.

Wird der Zusatz beibehalten, so bevorzugt **strasseschweiz** den Ausdruck „informieren“ des Gegenvorschlags gegenüber dem Begriff „mitteilen“ der Initiative.

#### **6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird ?

Ja, denn der Bau oder Ersatz von Velowegen ist Sache des Kantons.

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss ?

Ein systematischer Ersatz aufgehobener Velowege macht keinen Sinn. Aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein aus Gründen der Opportunität ist es nicht in jedem Fall angebracht, Velowege auf Teilstrecken beizubehalten, wo die Erfahrung die



Unzweckmässigkeit und das fehlende Bedürfnis nach einer solchen Infrastruktur aufzeigt.

Ausserdem würden die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Biele/Bienne, 17.11.2016

**Vernehmlassung  
zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als  
direkter Gegenentwurf zur „Velo-Initiative“**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist gerade dabei, seine Position sowohl als Verkehrsmittel, wie auch als Freizeitgerät zu stärken. Und das ist auch gut so, denn eine ganze Reihe von Politikbereichen darf sich von dieser gesellschaftlichen Entwicklung etwas versprechen. Wir sehen uns durch den aktuellen Boom bei den E-Bikes bestärkt: Velo fahren wird – mit und ohne elektrischer Unterstützung – die Aufenthaltsqualität in unseren Städten erhöhen. Auch im internationalen Vergleich dürfen wir beobachten, dass die Förderung des Veloverkehrs über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich voran zu treiben.

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)**  
*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der „Langsamverkehr“, also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).

- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO2-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO2-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

**3) „Kann“- statt „Muss“-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die „Kann-Formulierung“ beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer „Muss“-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur

Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

**4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines „Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone“ im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

**5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff „Kommunikation“ durch die weniger weit gehende Formulierung „Information“ im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgendem Grund:

- Der Begriff „Kommunikation“ ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff „Information“ sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

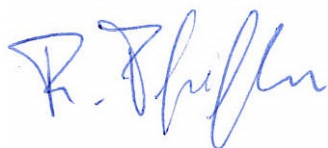
*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse



Roland Pfeiffer  
Präsident Velokonferenz



Daniel Sigrist  
Geschäftsstelle

auto-schweiz, Postfach 47, CH-3000 Bern 22

Frau Bundesrätin Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Bundeshaus  
3003 Bern

Eingabe per E-Mail:  
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Bern, 17. November 2016 / FL / BNA

**Stellungnahme zur Vernehmlassung zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit E-Mail von 18. August 2016 laden Sie ein zur Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage betreffend den direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)». Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung und nehmen wie folgt Stellung.

auto-schweiz anerkennt, dass die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und zudem der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen kann. Trotzdem gibt es nach Meinung von auto-schweiz eine Vielzahl von Gründen, weshalb die «Velo-Initiative» und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung nicht unterstützt werden können.

Konkret bringt auto-schweiz die folgenden Einwände zum direkten Gegenentwurf des Bundesrates zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» vor:

- **Keine besondere Schutzwürdigkeit des Veloverkehrs:** Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und insbesondere mit dem Wandern ist nicht angebracht. Im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu Recht verfassungsrechtlich geschützt worden sind, fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit.

Beim Fussverkehr handelt es sich um die elementarste Fortbewegungsform überhaupt. Fuss- und Wanderwege ermöglichen fernab des Verkehrs den Zugang zu einmalig schönen Landschaften und Erholungsräumen. Dagegen sind Velos Fahrzeuge des Alltagsverkehrs, deren Nutzer allermeist möglichst schnell und bequemer als zu Fuss von A nach B kommen wollen. Eine Vorzugsbehandlung des Verkehrsmittels Velo und dessen Gleichbehandlung mit dem Fussverkehr ist nicht angebracht und nach unserer Meinung allein in ideologischen Motiven der Velolobby begründet, die in Art. 88 eine Förderung des Verkehrsmittels Velo sowie dessen primär städtischen Infrastrukturen in den Mittelpunkt stellen möchte.

- **Verfehlte Bestandesgarantie:** Insbesondere die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, ist aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein aus Gründen der Opportunität nicht angebracht. Eine entsprechende Regelung könnte im Anwendungsfall ausserdem zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.
- **Umstrittene Bevorzugung des Fahrradverkehrs zulasten des übrigen Verkehrs:** Die Förderung der Velowege und die Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten für den Fahrradverkehr darf nicht zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer gehen und bei diesen zu Kapazitätseinschränkungen führen. Es wird auf einschlägige Beispiele in Schweizer Städten verwiesen, wo in Umsetzung einer autofeindlichen Verkehrspolitik die Fahrspuren des Motorfahrzeugverkehrs aufgehoben und an deren Stelle neue Fahrradstreifen errichtet werden.
- **Fehlende Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr:** Hohe Unfallzahlen und eine allgemeine Übertretungstoleranz gegenüber den einschlägigen Verkehrsvorschriften prägen den Veloverkehr im Allgemeinen. Wünschbar ist, dass sich der Bund stärker für die Beachtung und Benutzung von Velostreifen und –Wege einsetzt bzw. der Durchsetzung der Vorschriften für den Fahrradverkehr mehr Aufmerksamkeit schenkt. Es gilt Lösungen zu finden, welche die Sicherheit aller Strassenbenützer bestmöglich gewährleisten.
- **Verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen:** Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen für Velos soll grundsätzlich verursachergerecht und mit Ausnahme der Beiträge an den Agglomerationsverkehr (im Rahmen der Agglomerationsprogramme durch den künftigen Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF) nicht mit Mitteln des motorisierten Strassenverkehrs finanziert werden. Entsprechend ist eine Finanzierung der Veloweg-Infrastrukturen ohne Beanspruchung der zweckgebundenen Mittel des Strassenverkehrs zu suchen.
- **Problematik des Gemischtverkehrs:** Die Anliegen der Velofahrer sind alles andere als deckungsgleich mit den Bedürfnissen der Fussgänger und Wanderer und widersprechen diesen oftmals sogar diametral. Während viele Fussgänger und Wanderer das erholsame Erlebnis in der freien Natur suchen, ist es das Ziel der Velofahrer, möglichst rasch von Punkt A zu Punkt B zu gelangen. Entsprechend häufig sind schon heute die Nutzungskonflikte zwischen Fussgängern bzw. Wanderern und Velofahrern. Diese werden aktuell durch den Trend zum Elektrobike nochmals verstärkt. Denn wenn immer mehr Veloliebhaber als E-Biker-Fahrer mit über 40 Stundenkilometern unterwegs sind, steigt die Gefahr von Zwischenfällen mit Fussgängern und Wanderern. Dies zeigen auch die rekordhohen Unfallzahlen. Entsprechend muss dieser Entwicklung im Gemischtverkehr des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrer) das nötige Augenmerk geschenkt werden. Andernfalls werden die Nutzungskonflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern bzw. Wanderern durch eine verfassungsrechtliche Gleichstellung weiter verschärft.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Argumente und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer Hochachtung.

Freundliche Grüsse  
auto-schweiz



François Launaz  
Präsident



Andreas Burgener  
Direktor

## Fragebogen

bezüglich Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege; direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

### 1. Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1 – 3 BV)

Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?

auto-schweiz anerkennt, dass die Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Radfahrer) das gesamte System des Personenverkehrs verbessern und zudem der Gesundheit und dem Umweltschutz dienen kann.

Trotzdem gibt es nach Meinung von auto-schweiz eine Vielzahl von Gründen, weshalb die «Velo-Initiative» und auch der Gegenvorschlag des Bundesrats in der vorgelegten Formulierung namentlich in Absatz 2 und 3 (Art. 88 BV-Entwurf) nicht unterstützt werden können.

Insbesondere fehlt es den Velowegen allein schon aufgrund der allgegenwärtigen Förderung und Neuerrichtung entsprechender Infrastrukturen an einer besonderen Schutzwürdigkeit. Dies im Gegensatz zu den Fuss- und Wanderwegen, die 1979 zu Recht verfassungsrechtlich geschützt worden sind. Die verfassungsrechtliche Gleichbehandlung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und insbesondere mit dem Wandern ist deshalb nicht angebracht.

### 2. Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV-Entwurf)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?

auto-schweiz spricht sich dafür aus, dass der Bau und Betrieb von Velowegen und des Velowegnetzes eine Angelegenheit von Kantonen und Gemeinden bleiben muss. Trotzdem macht es Sinn, dass der Bund die Grundsätze für diese Verkehrswege formuliert und vorgibt. auto-schweiz erkennt daher keinen Nachteil darin, dem Bund diese Befugnis zu übertragen, vorausgesetzt, dass die Autonomie der Kantone bei der Ausführung nicht gefährdet wird.

### 3. «Kann»- statt «Muss»-formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)

Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?

Die Kantone müssen im Bereich Langsamverkehr souverän sein und bleiben. auto-schweiz widersetzt sich der zwingenden Formulierung des in der Velo-Initiative beantragten Verfassungsartikels und unterstützt diesbezüglich die Formulierung des Gegenvorschlags.

### 4. Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)

Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?

auto-schweiz befürwortet eine Verankerung des Zuständigkeitsvorbehalts zugunsten der Kantone.

### 5. Information (Art. 88 Abs 2 BV)

a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weitgehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?

b. Sind sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?

auto-schweiz wünscht, an der heutigen Formulierung («Massnahmen zur Anlage und Erhaltung solcher Netze») festzuhalten und beantragt, den Zusatz im Gegenvorschlag «und darüber zu informieren» zu streichen. Eine Information oder Anordnung des Bundes wären der Realität und den konkreten Gegebenheiten kaum angemessen.



Wird der Zusatz beibehalten, so bevorzugt auto-schweiz den Ausdruck «informieren» des Gegenvorschlags gegenüber dem Begriff «mitteilen» der Initiative.

**6. Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

Sind Sie einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen

a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?

Ja, denn der Bau oder Ersatz von Velowegen ist Sache des Kantons.

b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?

Ein systematischer Ersatz aufgehobener Velowege macht keinen Sinn. Aus finanzpolitischer und verkehrstechnischer Sicht und ganz allgemein aus Gründen der Opportunität ist es nicht in jedem Fall angebracht, Velowege auf Teilstrecken beizubehalten, wo die Erfahrung die Unzweckmässigkeit und das fehlende Bedürfnis nach einer solchen Infrastruktur aufzeigt.

Ausserdem würden die Bestandesgarantie bzw. der Zwang, dass jeder aufgehobene Veloweg ungeachtet der Nutzerzahlen und Sicherheitsaspekte zwingend wieder ersetzt werden müsste, zu erheblichen Realisierungsschwierigkeiten beim Neubau und Umbau von Strassen und Gehwegen führen. Dies zum Nachteil sämtlicher Verkehrsteilnehmer, die möglichst rasch auf eine sichere und zeitgemässe Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Bern, 29. Februar 2016

**Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative»  
Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Das Velo ist sowohl Transportmittel als auch Freizeitgerät und kann diese Position in der Bevölkerung mehr und mehr stärken. Diese gesellschaftliche Entwicklung ist positiv und vielversprechend für eine ganze Reihe von Politikbereichen, da das Velo zum Klima- und Umweltschutz beiträgt sowie zur Verringerung der Luftverschmutzung und zur Verdichtung der Siedlungen. Der aktuelle Boom bei den E-Bikes gibt diesem Trend noch mehr Gewicht: Velo fahren – mit oder ohne elektrische Unterstützung – erhöht die Lebensqualität in den Städten, Agglomerationen und Dörfern. Ein schnelles E-Bike ist im Agglomerationsverkehr eine echte Alternative zum Auto. Damit sie ihr Potenzial entfalten kann, braucht es eine angepasste und angemessene Infrastruktur. Auch auf internationaler Ebene können wir beobachten, dass der Veloverkehr über alle politischen Grundhaltungen hinweg als Weg in die Zukunft betrachtet wird. Deshalb ist aus unserer Sicht die Zeit gekommen, dass der Bund die Kompetenz und die Aufgabe erhalten soll, das Velo gezielt und deutlich zu fördern.

Der Veloverkehr trägt viel zum Klimaschutz bei. 2014 beliefen sich die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 15,9 Millionen Tonnen (ohne internationalen Flugverkehr). Dies entspricht 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen der ganzen Schweiz. Zwischen 1990 und 2014 stiegen die vom Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 11%. 30% der zurückgelegten Wege sind weniger als 3 km lang und 45% nicht länger als 5 km<sup>2</sup>. Es besteht also grosses Potenzial für den Umstieg aufs Velo, vor allem vom Auto, aber auch vom öffentlichen Verkehr.

---

<sup>1</sup> Durch den Verkehr verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen, BAG

<sup>2</sup> Mobilität und Verkehr 2010, BAG

Für unsere Antworten folgen wir dem von Ihnen veröffentlichten Fragebogen.

**1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs (Art. 88 Abs. 1-3 BV)**

*Unterstützen Sie die verkehrspolitisch motivierte Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der «Langsamverkehr», also Fuss- und Veloverkehr zusammen, stellt identische oder ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur. Städte und Kantone haben – sofern vorhanden – ihre Fachstellen entsprechend ausgerichtet.
- Für das Wandern (in der Freizeit) und das zu Fuss gehen (im Alltag) gibt es zwei Analogien: das Freizeit-Velofahren (Ausflug, Rennvelo, Mountainbike) und das Alltags-Velofahren (Arbeits- und Schulweg, Einkaufen).
- Zu Fuss gehen und Velofahren leisten beide denselben Beitrag an übergeordnete Ziele wie Bewegungsförderung, umweltverträgliches Verhalten und CO<sub>2</sub>-Reduktion. In Kampagnen können deshalb beide Aktivitäten gleichermaßen gefördert werden.
- Was die Umsetzung von Signalisation und Markierungen angeht, besteht heute bereits eine funktionierende Zusammenarbeit zwischen den Trägerorganisationen (zum Beispiel Kantonale Wanderwege oder Schweiz mobil) mit den Tiefbauämtern der Kantone und Gemeinden. Diese muss also für den Bereich Velowege nicht neu aufgebaut werden.

**2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze (Art. 88 Abs. 1 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen eine Kompetenz zur Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze erhält?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Der Bund verfolgt übergeordnete Ziele wie die Gesundheits- und Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit, Tourismusförderung, Umweltschutz oder CO<sub>2</sub>-Reduktion. Nur wenn er gleichzeitig die Möglichkeit erhält, den Kantonen und Gemeinden Grundsätze vorzugeben, kann er diese Ziele auch erreichen. Was die Veloinfrastruktur anbelangt, fehlen ihm diese heute.
- Was sich bei den Wanderwegen bewährt hat, soll auch für das Velowegnetz übernommen werden, nämlich dass gewisse Standards und Grundsätze im ganzen Land flächendeckend gelten. Das erhöht die Qualität der Anlagen und macht das Angebot sicher und benutzerfreundlich.

### **3) «Kann»- statt «Muss»-Formulierung (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Unterstützen Sie die Stossrichtung des Gegenentwurfs, der analog zur bisherigen Formulierung für Fuss- und Wanderwege die «Kann-Formulierung» beibehält?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Wir sind der Überzeugung, dass die Ergebnisse rascher und einheitlicher erzielt werden, wenn der Bund die Aufgabe und Kompetenz verbindlich erhält.
- Seit dem Inkrafttreten des BV 88 im Jahre 1979 und dem entsprechenden Gesetz im Jahre 1985 sind die Anteile des Fuss- und des Veloverkehrs am Gesamtverkehr nicht gestiegen. Es besteht, gerade mit Blick auf velofreundliche Nationen wie die Niederlande und Dänemark, ein grosser Nachholbedarf bei der Förderung des Langsamverkehrs. Mit einer «Muss»-Formulierung setzt der Bund ein Zeichen, dass die Anstrengungen zur Förderung dieser gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilitätsformen erhöht werden sollen.

### **4) Zuständigkeitsvorbehalt zu Gunsten der Kantone (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*Erachten Sie die Verankerung eines «Zuständigkeitsvorbehalts zu Gunsten der Kantone» im Gegenentwurf des Bundesrates aus föderalismuspolitischen Gründen als notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Was sich beim Fuss- und Wanderweggesetz FWG bewährt und seit Jahren eingespielt hat, soll für den Veloverkehr adaptiert werden. Dank bekannten und bewährten Prozessen wird die Umsetzung von neuen Massnahmen reibungslos funktionieren können.
- Es entspricht schweizerischer Tradition, jene Aufgaben, die von der untergeordneten Gebietskörperschaft übernommen werden können, auch dort anzusiedeln. Im Falle der Fuss-, Wander- und Velowege soll dieser Grundsatz aus unserer Sicht unbedingt angewendet werden.

### **5) Information (Art. 88 Abs. 2 BV)**

*a. Unterstützen Sie die Abschwächung der in der Initiative vorgeschlagenen Ergänzung mit dem Begriff «Kommunikation» durch die weniger weit gehende Formulierung «Information» im Gegenentwurf des Bundesrates?*

Nein, aus folgenden Gründen:

- Der Begriff «Kommunikation» ist allgemein verständlich und gebräuchlich im Zusammenhang mit Kampagnen. Darunter können nebst Informationskampagnen auch Sensibilisierungs- oder Motivationskampagnen fallen. Analog der Gesundheitsförderung oder dem Kampf gegen Suchtmittelmissbrauch soll der Bund auch auf diese Weise aktiv werden dürfen.

*b. Sind Sie der Meinung, die vorgeschlagene Ergänzung von Art. 88 BV um den Begriff «Information» sei notwendig?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Grundsätzlich besteht für den Bund bezüglich seiner Tätigkeiten eine Informationspflicht aus BV Art. 180 Abs. 2. Es zeigt sich jedoch, dass der Informationsstand im Bereich des Veloverkehrs

eher tief ist. Dies betrifft einerseits die Verkehrsregeln, andererseits die Einsatzmöglichkeiten und den Nutzen des Langsamverkehrs. Es ist aus unserer Sicht daher notwendig und zielführend, den Informationsauftrag explizit in BV 88 aufzuführen.

- Es ist ein Charakteristikum des Velofahrens: Man bewegt sich ohne Fahrprüfung inmitten von Motorfahrzeugen und ist verpflichtet, Regeln einzuhalten. Das Bewusstsein, auch als Velofahrende ein/e vollwertige/r Verkehrsteilnehmer/in zu sein, ist aber nicht bei Allen vorhanden. Umso wichtiger ist eine adäquate Information über Regeln und Vorschriften, aber auch über Möglichkeiten für die Velofahrenden.

**6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze sowie Ersatzpflicht (Art. 88 Abs. 3 BV)**

*Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund analog zu den Fuss- und Wanderwegen*

*a. zur Rücksichtnahme auf kantonale und kommunale Velowegnetze verpflichtet wird?*

*b. Velowege aus diesen Netzen ersetzen muss, wenn er sie aufheben muss?*

Ja, aus folgenden Gründen:

- Nur ein durchgehendes Velowegnetz ist attraktiv und wird dem Ziel der Veloförderung gerecht.
- Werden Velowege ohne Ersatz aufgehoben, entstehen Unterbrüche. Dies muss vermieden werden, indem Ersatz geschaffen wird und die Lücken geschlossen werden. Ansonsten werden Investitionen in die Veloinfrastruktur entwertet und die Attraktivität des Radnetzes gefährdet.
- Wichtig bei Fuss- und Velowegen ist ihre Durchgängigkeit: die Netze dürfen keine Unterbrüche und Widerstände aufweisen, sonst werden sie umgangen resp. umfahren.
- Unterbrüche im Velowegnetz sind zudem gefährlich, wenn sich Velofahrer plötzlich im Strassenverkehr wiederfinden und je nach Situation von den Autofahrenden nicht gesehen werden.
- Die Nutzung der Strassen durch verschiedene Arten Verkehrsteilnehmer kann zu Konflikten führen: Eskalieren diese, werden oft Verkehrsregeln verletzt, was die schwächsten Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Besten Dank, dass unsere Anmerkungen in Ihre Beurteilung einfließen. Wir sind gespannt auf die Ergebnisse der Vernehmlassung und die politische Debatte.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Caroline Beglinger Fedorova

Co-Geschäftsleiterin

Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne  
[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)

Berne, le 10 novembre 2016

## **Prise de position de l'ATE Association transports et environnement**

### **Procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct à l'«initiative vélo»**

Chères Mesdames, chers Messieurs,

Nous vous remercions d'avoir invité notre organisation à prendre part à cette consultation. Nous vous renvoyons volontiers nos remarques.

Le vélo est à la fois un moyen de transport et une activité de loisirs. Aujourd'hui, cette double vocation est de plus en plus reconnue au sein de la population. Cette évolution sociétale ne peut être que positive et prometteuse pour toute une série de domaines politiques: politique climatique, protection de l'environnement, pollution atmosphérique et aménagement du territoire (densification). Le boom actuel des vélos électriques nous donne encore plus de poids: le vélo, avec ou sans assistance électrique, améliorera assurément la qualité de vie dans nos villes, nos agglomérations et nos villages. Le vélo électrique rapide est une alternative valable à la voiture pour accéder ou pour se déplacer au sein d'une agglomération. Mais pour que cela devienne une réalité, il faut que des infrastructures adéquates et adaptées à ces moyens de déplacement soient construites. À l'échelle internationale, nous pouvons aussi observer que la mobilité cycliste est considérée comme une solution d'avenir par les politiques de tous bords. Nous estimons donc qu'il est temps que la Confédération se voie octroyer la compétence et la mission de promouvoir le vélo de manière nette et ciblée.

Le vélo représente une contribution essentielle à la protection du climat. En 2014, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports totalisaient 15,9 millions de tonnes (sans le trafic aérien international), ce qui correspondait à 40% des émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse. Entre 1990 et 2014, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports se sont accrues de 11%<sup>1</sup>. En outre, 30% des déplacements sont inférieurs à 3 km, et 45% ne dépassent pas 5 km<sup>2</sup>. Le potentiel de report modal vers le vélo est significatif, de la voiture surtout mais aussi des transports publics.

---

<sup>1</sup> Emissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports, OFS

<sup>2</sup> Mobilité et transport 2010, OFS

Vous trouverez ci-après les réponses aux questions publiées.

**1) Finalité du projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- La mobilité piétonne et la mobilité cycliste, autrement dit la «mobilité douce», exigent une infrastructure si ce n'est identique, du moins analogue. Les services spécialisés créés par plusieurs villes et cantons pour ce type de mobilité travaillent systématiquement sur ces deux axes.
- À la randonnée pédestre (pendant les loisirs) et à la mobilité piétonne (au quotidien) correspondent le cyclisme (excursions à VTC, VTT ou vélo de course) et la mobilité cycliste (au quotidien, pour se rendre au travail ou à l'école, faire ses achats).
- La mobilité piétonne et la mobilité cycliste apportent toutes deux la même contribution à des objectifs prioritaires tels que la promotion de l'activité physique, l'encouragement d'une mobilité durable et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Des campagnes peuvent donc être lancées pour promouvoir simultanément ces deux types de mobilité.
- En matière de signalisation et de marquage, il existe aujourd'hui déjà une collaboration bien rodée entre les différentes organisations (p. ex. SuisseMobile ou sections cantonales de Suisse Rando) et les départements des travaux publics des cantons et des communes. Ces synergies existent déjà et peuvent être exploitées pour l'infrastructure cyclable.

**2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- La Confédération poursuit des objectifs supérieurs tels que la promotion de la santé et de l'activité physique, la sécurité routière, la promotion du tourisme, la protection de l'environnement ou encore la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Or elle ne peut atteindre ces objectifs que si elle est habilitée à imposer certains principes aux cantons et aux communes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en ce qui concerne les infrastructures cyclables.
- Les principes et les standards qui ont fait leurs preuves pour les chemins pédestres doivent également être appliqués à l'échelle nationale pour le réseau de voies cyclables. Cela améliorerait la qualité et la sécurité des infrastructures et rendrait ces dernières plus attrayantes.

### **3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres?*

Non, pour les raisons suivantes.

- Nous sommes convaincus que les résultats se feront sentir plus rapidement et de manière plus uniforme si la Confédération est dotée d'une compétence contraignante.
- Depuis l'entrée en vigueur de l'art. 88 Cst. en 1979 puis, en 1985, de la loi qui en a découlé, la part modale de la mobilité douce n'a pas augmenté. La Suisse accuse un retard important dans le domaine de la promotion des modes doux, en particulier si l'on se compare à des pays comme le Danemark ou les Pays-Bas. En privilégiant la formulation contraignante, la Confédération affiche clairement sa volonté de renforcer ces modes de déplacement à la fois bénéfiques pour la santé et respectueux de l'environnement et du climat.

### **4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

*Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- Les principes et les processus qui ont été mis en place et qui ont fait leurs preuves dans le contexte de la LCPR (loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre) doivent être transposés à la mobilité cycliste. Grâce à ce cadre bien établi, il devrait être aisé de mettre en œuvre de nouvelles mesures.
- C'est une tradition suisse que d'ancrer dans les collectivités territoriales les compétences qui peuvent être assumées à l'échelle régionale ou locale. Nous estimons que ce principe doit impérativement être appliqué pour les chemins pédestres et les voies cyclables.

### **5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

*a. Êtes-vous favorable à ce que le terme «communiquer» utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'«informer», dont la portée est moindre?*

Non, pour la raison suivante.

- Le terme «communiquer» est tout à fait usuel et compréhensible dans le contexte des campagnes. Or ces dernières n'ont pas toujours la seule vocation d'informer: certaines poursuivent un but de sensibilisation ou d'incitation. La Confédération doit donc pouvoir agir sur ces plans également, comme pour la promotion de la santé ou la lutte contre les toxicomanies.

*b. Pensez-vous que le terme «informer» soit nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst.?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- En vertu de l'art. 180, al. 2, Cst., la Confédération a l'obligation d'informer la population sur ses activités. Or le niveau d'information relatif à la mobilité cycliste se révèle être plutôt bas, tant en ce qui concerne les règles de la circulation que les avantages et les possibilités d'utilisation



des modes doux. Ainsi, nous estimons qu'il est à la fois nécessaire et pertinent de mentionner explicitement la mission d'information dans l'art. 88 Cst.

- L'une des caractéristiques de la pratique cycliste est de pouvoir évoluer dans la circulation routière sans s'être préalablement soumis à un examen de conduite. Mais cela ne dispense pas les cyclistes de respecter les règles de la circulation. Or tous les cyclistes n'ont pas conscience d'être des usagers de la route à part entière. Il est donc d'autant plus important d'informer convenablement la population sur les règles et les prescriptions applicables à la mobilité cycliste, ainsi que sur les possibilités qui s'offrent aux cyclistes.

**6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue:*

- a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération?*
- b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- Pour être attrayants et conformes à l'objectif de promotion du vélo, les réseaux de voies cyclables doivent être continus.
- Supprimer des voies cyclables sans remplacement génère des interruptions. Il convient d'éviter ces interruptions en aménageant une solution de remplacement et en comblant les lacunes, sans quoi les investissements dans l'infrastructure cyclable perdent de leur valeur et les réseaux cyclables de leur attrait.
- La continuité est très importante pour les chemins pédestres et les voies cyclables, car les réseaux interrompus sont souvent délaissés et contournés
- Une interruption du réseau est par ailleurs dangereuse car les cyclistes se retrouvent dans la circulation routière sans que les automobilistes ne le perçoivent toujours.
- La cohabitation entre différentes catégories d'usagers de la route provoque des conflits: exacerbés ces conflits mènent souvent au non-respect du code de la route et mettent en danger les usagers le plus faibles

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération nos remarques.

Dans l'attente des résultats de la procédure de consultation et des débats politiques qui suivront, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

ATE Association transports et environnement



Caroline Beglinger  
Co-Directrice



WWF Suisse  
Hohlstrasse 110  
Postfach  
8010 Zürich

Tel.: +41 44 297 21 59  
oceane.dayer@wwf.ch  
www.wwf.ch  
Spenden: PC 80-470-3

Office Fédérale des Routes OFROU  
Divison Réseaux Routier  
3003 Bern

Zurich, le 11 octobre 2016

**Procédure de consultation relative à l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres, en tant que contre-projet direct à l'«Initiative Vélo»**

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de participer à la procédure de consultation susmentionnée.

Le vélo est à la fois un moyen de transport et une activité de loisirs. Aujourd'hui, cette double vocation est de plus en plus reconnue au sein de la population. Cette évolution sociétale ne peut être que positive et prometteuse pour toute une série de domaines, en particulier la protection de l'environnement. Le vélo représente un moyen de transport local bon marché et respectueux de l'environnement. Il possède ainsi le potentiel de remplacer d'autres moyens de transport de façon efficace. Le boom actuel des vélos électriques nous donne encore plus de poids: le vélo, avec ou sans assistance électrique, améliorera assurément la qualité de vie dans nos villes. À l'échelle internationale, nous pouvons aussi observer que la mobilité cycliste est considérée comme une solution face aux divers défis environnementaux. Nous estimons donc qu'il est temps que la Confédération se voie octroyer la compétence et la mission de promouvoir le vélo de manière nette et ciblée.

Vous trouverez ci-après les réponses aux questions publiées.

**1) Finalité du projet direct (art. 88, al. 1 à 3, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que, pour des raisons de politique des transports, les voies cyclables soient mises sur un pied d'égalité avec les chemins et les sentiers pédestres ?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- La mobilité piétonne et la mobilité cycliste, autrement dit la «mobilité douce», exigent une infrastructure si ce n'est identique, du moins analogue. Les services spécialisés créés par plusieurs villes et cantons pour ce type de mobilité travaillent systématiquement sur ces deux axes.
- À la randonnée pédestre (pendant les loisirs) et à la mobilité piétonne (au quotidien) correspondent le cyclisme (excursions à VTC, VTT ou vélo de course) et la mobilité cycliste (au quotidien, pour se rendre au travail ou à l'école, faire ses achats).



- La mobilité piétonne et la mobilité cycliste apportent toutes deux la même contribution à des objectifs prioritaires tels que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'encouragement d'une mobilité durable ou encore la promotion de l'activité physique. Des campagnes peuvent donc être lancées pour promouvoir simultanément ces deux types de mobilité.
- En matière de signalisation et de marquage, il existe aujourd'hui déjà une collaboration bien rodée entre les différentes organisations (p.ex. SuisseMobile ou les sections cantonales de Suisse Rando) et les départements des travaux publics des cantons et des communes. Ces synergies existent déjà et peuvent être exploitées pour l'infrastructure cyclable.

## **2) Fixation des principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables (art. 88, al. 1, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, se voie accorder la compétence de fixer les principes applicables aux voies cyclables et aux réseaux de voies cyclables?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- La Confédération poursuit des objectifs supérieurs tels que la protection de l'environnement, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, la promotion de la santé et de l'activité physique, la sécurité routière ou encore la promotion du tourisme. Or, elle ne peut atteindre ces objectifs que si elle est habilitée à imposer certains principes aux cantons et aux communes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui en ce qui concerne les infrastructures cyclables.
- Les principes et les standards qui ont fait leurs preuves pour les chemins pédestres doivent également être appliqués à l'échelle nationale pour le réseau de voies cyclables. Cela améliorerait la qualité et la sécurité des infrastructures et rendrait ces dernières plus attrayantes.

## **3) Formulation potestative à la place de la formulation contraignante (art. 88, al. 2, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à l'approche proposée dans le contre-projet, consistant à maintenir la formulation potestative actuellement en vigueur pour les chemins et les sentiers pédestres?*

Non, pour les raisons suivantes.

- Nous sommes convaincus que les résultats se feront sentir plus rapidement et de manière plus uniforme si la Confédération est dotée d'une compétence contraignante.
- Depuis l'entrée en vigueur de l'art. 88 Cst. en 1979 puis, en 1985, de la loi qui en a découlé, la part modale de la mobilité douce n'a pas augmenté. La Suisse accuse un retard important dans le domaine de la promotion des modes doux, en particulier si l'on se compare à des pays comme le Danemark ou les Pays-Bas. En privilégiant la



formulation contraignante, la Confédération affiche clairement sa volonté de renforcer ces modes de déplacement à la fois bénéfiques pour la santé et respectueux de l'environnement.

- La Confédération devrait être dotée des moyens les plus adaptés pour la protection du climat. La mobilité représentant une part importante des émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse, une formulation contraignante assure que la Confédération s'engage pour une rapide transition vers une mobilité respectueuses du climat, dont le vélo et la mobilité piétonne sont des piliers fondamentaux.

#### **4) Réserve de compétences en faveur des cantons (art. 88, al. 2, Cst.)**

*Estimez-vous qu'il est nécessaire, pour des raisons relevant du fédéralisme, d'inscrire une réserve de compétences en faveur des cantons dans le contre-projet du Conseil fédéral ?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- Les principes et les processus qui ont été mis en place et qui ont fait leurs preuves dans le contexte de la LCPR (loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre) doivent être transposés à la mobilité cycliste. Grâce à ce cadre bien établi, il devrait être aisé de mettre en œuvre de nouvelles mesures.
- C'est une tradition suisse que d'ancrer dans les collectivités territoriales les compétences qui peuvent être assumées à l'échelle régionale ou locale. Nous estimons que ce principe doit impérativement être appliqué pour les chemins pédestres et les voies cyclables.

#### **5) Information (art. 88, al. 2, Cst.)**

*a. Êtes-vous favorable à ce que le terme «communiquer» utilisé dans la disposition proposée dans l'initiative soit remplacé par celui d'«informer», dont la portée est moindre?*

Non, pour la raison suivante.

- Le terme «communiquer» est tout à fait usuel et compréhensible dans le contexte des campagnes. Or ces dernières n'ont pas toujours la seule vocation d'informer: certaines poursuivent un but de sensibilisation ou d'incitation. La Confédération doit donc pouvoir agir sur ces plans également, comme pour la promotion de la santé ou la lutte contre les toxicomanies.

*b. Pensez-vous que le terme «informer» soit nécessaire dans la modification proposée de l'art. 88 Cst.?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- En vertu de l'art. 180, al. 2, Cst., la Confédération a l'obligation d'informer la population sur ses activités. Or le niveau d'information relatif à la mobilité cycliste se révèle être plutôt bas, tant en ce qui concerne les règles de la circulation que les



avantages et les possibilités d'utilisation des modes doux. Ainsi, nous estimons qu'il est à la fois nécessaire et pertinent de mentionner explicitement la mission d'information dans l'art. 88 Cst.

- L'une des caractéristiques de la pratique cycliste est de pouvoir évoluer dans la circulation routière sans s'être préalablement soumis à un examen de conduite. Mais cela ne dispense pas les cyclistes de respecter les règles de la circulation. Or tous les cyclistes n'ont pas conscience d'être des usagers de la route à part entière. Il est donc d'autant plus important d'informer convenablement la population sur les règles et les prescriptions applicables à la mobilité cycliste, ainsi que sur les possibilités qui s'offrent aux cyclistes.

**6) Obligation de la Confédération de prendre les réseaux de mobilité douce en considération et obligation de remplacer (art. 88, al. 3, Cst.)**

*Êtes-vous favorable à ce que la Confédération, par analogie avec les chemins et les sentiers pédestres, soit tenue:*

- a. de prendre les réseaux cantonaux et communaux de voies cyclables en considération?*
- b. de remplacer les voies cyclables qu'elle doit supprimer de ces réseaux?*

Oui, pour les raisons suivantes.

- Pour être attrayants et conformes à l'objectif de promotion du vélo, les réseaux de voies cyclables doivent être continus.
- La continuité est très importante pour les chemins pédestres et les voies cyclables, car les réseaux interrompus sont souvent délaissés et contournés.
- Supprimer des voies cyclables sans remplacement génère des interruptions. Il convient d'éviter ces interruptions en aménageant une solution de remplacement et en comblant les lacunes, sans quoi les investissements dans l'infrastructure cyclable perdent de leur valeur et les réseaux cyclables de leur attrait.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération nos remarques.

Dans l'attente des résultats de la procédure de consultation et des débats politiques qui suivront, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

Ion Karagounis  
Directeur du département Programme

Océane Dayer  
Collaboratrice Politique



CH-3003 Bern  
BAK

---

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Ihr Zeichen:  
Referenz/Aktenzeichen:  
Unser Zeichen: bri  
Sachbearbeiter/in: Irene Bruneau  
Bern, 11. Oktober 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative „Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)“. Vernehmlassung.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 17. August 2016 haben Sie obgenanntes Vernehmlassungsverfahren eröffnet und am 5. September die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD freundlicherweise eingeladen, bis zum 17. November 2016 eine Stellungnahme dazu abzugeben. Die EKD bedankt sich für diese Möglichkeit. Sie hat die Vorlage zur Kenntnis genommen, hat aber keine Bemerkungen dazu.

**Eidgenössische Kommission für  
Denkmalpflege**

Prof. Dr. Nott Caviezel  
Präsident

Irène Bruneau  
Kommissionssekretärin



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK

Wie

ASTRA

23. Sep. 2016

ENHK c/o BAFU, GU, 3003 Bern

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

ASTRA



029848

Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen: GU  
Sachbearbeiter/in: GU  
Bern, 21. September 2016

**Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderweg als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" - Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. August 2016 haben Sie die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderweg als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" eröffnet.

Die Kommission hat die Vorlage zur Kenntnis genommen und hat dazu aus der Sicht der Bundesinventare nach Art. 5 NHG keine Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK

Herbert Bühl  
Präsident

Fredi Guggisberg  
Sekretär

Fredi Guggisberg, Sekretär  
ENHK / c/o BAFU / Worblentalstrasse 68, 3003 Bern  
Telefon +41584626833, Telefax +584647579  
fredi.guggisberg@enhk.admin.ch

## Witzig Gottlieb ASTRA

---

Von: Witzig Gottlieb ASTRA  
Gesendet: Montag, 7. November 2016 11:12  
An: Witzig Gottlieb ASTRA  
Betreff: Direkter Gegenvorschlag Veloinitiative - Vernehmlassung

Von: **Krämer Raphael** ASTRA  
Gesendet: Donnerstag, 1. September 2016 08:28  
An: \_ASTRA-Aemterkonsultationen <[aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch)>  
Betreff: direkter Gegenvorschlag Veloinitiative - Vernehmlassung

Guten Tag

Ich mache von meinem mir gemäss Art. 4 Abs. 1 VIG zustehenden Recht Gebrauch, eine Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum direkten Gegenvorschlag zur Veloinitiative einzureichen.

### 1) Stossrichtung des direkten Gegenentwurfs

Die Stossrichtung unterstütze ich grundsätzlich. Es ist aber zu bedenken, dass Velofahrer die Fahrbahn (ausgenommen Autobahnen und Autostrassen) benutzen dürfen und ihnen somit im Vergleich zu Fussgängern bereits ein grösseres und ihren Bedürfnissen angemessenes Verkehrsnetz zur Verfügung steht.

### 2) Festlegung von Grundsätzen für Velowege und Velowegnetze

Kein Kommentar

### 3) „Kann“ – statt „Muss“-Formulierung

Dies unterstütze ich

### 4) Zuständigkeitsvorbehalt zugunsten der Kantone

Einverstanden

### 5) Information

Der Begriff Information gefällt mir in jedem Fall besser.

### 6) Pflicht des Bundes zur Rücksichtnahme auf Wegnetze und Ersatzpflicht

Ich bin gegen die Ersatzpflicht, zumal sie ohnehin schwer umsetzbar ist.

### Zusätzliche Bemerkung zur Terminologie:

Mich stört generell, dass sich der Gegenentwurf in Sachen Formulierung so eng an den Initiativtext anlehnt. Insbesondere folgende Punkte gebe ich zu bedenken:

- Warum wird von Veloverkehr und nicht von Fahrradverkehr gesprochen? Das Strassenverkehrsrecht spricht durchgehend von Fahrrädern, Fahrradverkehr und Fahrradwegen. Es wäre daher im Sinne einer einheitlichen Begriffsverwendung, nicht den Begriff Veloverkehr, sondern den Begriff Fahrradverkehr in die Verfassung aufzunehmen.
- Es wird von Alltags- und Freizeitveloverkehr gesprochen: Warum diese Einschränkung. Man will ja möglichst den gesamten Veloverkehr erfassen. Mit dieser Wortwahl schränkt man aber allenfalls ein. So könnte man sich fragen, ob der Berufsveloverkehr unter den Alltagsveloverkehr fällt oder nicht. Warum wählt man nicht einfach den Begriff Veloverkehr bzw. Fahrradverkehr. Ein Gegenvorschlag muss ja nicht zwingend den „terminologischen Salat“ des Initiativtextes übernehmen.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und freundliche Grüsse

**Raphael Kraemer**  
Dr. iur., Rechtsanwalt  
Fachspezialist Verkehrsverhalten

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassenverkehr  
Bereich Verkehrsregeln

Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Weltpoststrasse 5, 3015 Bern