



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern

Basel, 2. September 2020

## **Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2020**

### **Vernehmlassung des UVEK zum Bundesgesetz über die Velowege: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

## **1. Grundsätzliche Einschätzung und allgemeine Anträge**

### **1.1 Haltung des Regierungsrats Basel-Stadt**

Der Regierungsrat begrüsst sehr, dass der Bundesrat auf Basis des klaren Volksentscheids zum Bundesbeschluss über Velowege ein eigenes Velogesetz ausgearbeitet hat. Das Gesetz wird der weiter zunehmenden Bedeutung des Veloverkehrs in der Mobilität gerecht und schafft analog dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege die seit Jahrzehnten auf Bundesebene fehlende verbindliche Grundlage zur Veloverkehrsförderung.

Die zunehmende Belastung der Verkehrsinfrastruktur, das prognostizierte Verkehrswachstum aufgrund der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die damit verbundenen negativen Umweltfolgen bedingen effiziente und nachhaltige Lösungen für die Abwicklung künftiger Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere in den Agglomerationen.

Mit der im Raumplanungsgesetz geforderten Innenentwicklung in den urbanen, gut erschlossenen Räumen kommt dem beschränkten öffentlichen Raum eine besondere Bedeutung zu: er muss nicht nur mehr Menschen dienen, sondern auch vielfältige Nutzungsanforderungen aufnehmen. Diese Herausforderungen können im Mobilitätsbereich nur in einem Miteinander der stadtverträglichen und effizienten Verkehrsmittel, d.h. des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, bewältigt werden.

Der Regierungsrat bedauert, dass die aktuelle Bezeichnung des Gesetzes dem Inhalt und der Bedeutung der verschiedenen Aspekte der Förderung des Veloverkehrs nicht umfassend Rechnung trägt. Der Bereitstellung von durchgängigen, sicheren und attraktiven Veloverbindungen

kommt eine hohe Bedeutung zu. Der klar definierte Begriff „Veloweg“ fokussiert aber zu einseitig auf eine für die Fortbewegung per Velo mögliche Massnahme und darf nicht als Sammelbegriff für Veloinfrastruktur verwendet werden. Er schliesst zudem die ebenso wichtige Infrastruktur für den ruhenden Veloverkehr an den Quell- und Zielorten sowie die zur Nutzung nötige Information (z.B. Wegweisung analog dem motorisierten Verkehr) und Kommunikation aus.

## 1.2 Allgemeine Anträge

### Gesetzesbezeichnung

#### Antrag:

Wir beantragen von der bisherigen Bezeichnung Veloweggesetz abzusehen und eine dem Gesetzeszweck angemessenere Bezeichnung zu finden. Aus unserer Sicht passend ist z.B. Veloverkehrsgesetz.

#### Begründung:

Die aktuelle Bezeichnung wird dem Inhalt und der Aufgabe des Gesetzes nicht gerecht. Der Begriff „Veloweg“ steht für eine von zahlreichen konkreten Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs. Als Sammelbegriff führt er nur zu Verwirrung. Zudem braucht das Veloroutennetz ergänzend Anlagen für den ruhenden Verkehr an Quell- und Zielorten. Die Angebote sind zur Verstärkung ihrer Wirkung zudem zu kommunizieren (siehe auch Art. 14). Die Bezeichnung muss den vielfältigen Aspekten der Veloförderung gerecht werden.

### Begrifflichkeiten

#### Antrag:

Wir beantragen, dass die im Gesetz verwendeten Begrifflichkeiten grundsätzlich überdacht und entsprechend ihrer fachlichen Verwendung eingesetzt werden. Dies betrifft besonders die Begriffe „(Velo-) Infrastruktur“ und „Velowege“. Letzterer ist jeweils passend zum Inhalt mit „Veloverbindungen“ – wenn konkrete Strecken gemeint sind – oder „Veloplanung“ – wenn es um die Aufgabe geht – zu ersetzen. Der Begriff „Velowegnetz“ ist zudem in allen Artikeln vollständig durch den Begriff „Veloverkehrsnetz“ zu ersetzen.

#### Begründung:

Die Unterscheidung von Veloverkehrsnetz (Veloverbindungen/Velorouten) sowie der konkreten Führungsform im Strassenraum muss eindeutig sein und darf in Aufzählungen nicht vermischt werden. Veloverkehrsnetze können vielfältige Führungsformen aufweisen. Sie bestehen nicht nur aus Velowegen und es gibt auch velotaugliche Führungsformen ohne eigentliche Veloinfrastrukturen wie z.B. Radstreifen oder Mischverkehr in Tempo 30-Zonen. Auch umfasst das Gesetz nicht nur die Planung von Veloverbindungen, sondern ebenfalls deren Kommunikation sowie Veloabstellanlagen.

## 2. Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

### 2.1 Planungspflicht

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

Der Regierungsrat ist grundsätzlich mit der Planungspflicht für Veloverkehrsnetze einverstanden, wünscht jedoch eine Ausweitung auf Abstellanlagen übergeordneter Bedeutung. Eine detaillierte Stellungnahme findet sich zum entsprechenden Artikel 5.

## 2.2 Planungsgrundsätze

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

Der Regierungsrat begrüsst sehr, dass qualitative Planungsgrundsätze für das Veloverkehrsnetz festgehalten werden. Im städtischen Raum können allerdings nicht immer alle Anforderungen gleichermassen erfüllt werden. Aus diesem Grund müssen Priorisierungen der Planungsgrundsätze und Abweichungen davon möglich sein. Wir weisen darauf hin, dass vom MIV getrennte Führung nicht die einzige sichere Führungsform des Veloverkehrs ist und bitten die Anträge zum entsprechenden Artikel 6 zu beachten.

## 2.3 Ersatzpflicht

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

Der Regierungsrat begrüsst die Ersatzpflicht. Diese stellt die Durchgängigkeit von Verbindungen und damit die Zuverlässigkeit des Angebots sicher, worauf besonders unsichere Velofahrende angewiesen sind. Zudem verweisen wir auf unseren Antrag zum entsprechenden Artikel 9.

## 2.4 „In hoher Qualität“

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

Der Regierungsrat begrüsst diese Vorgabe. Der Bund hat Vorbildcharakter und sollte dies auch für die Veloförderung nutzen.

## 2.5 Information

***Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?***

Der Regierungsrat begrüsst die Information und Kommunikation durch den Bund (bzw. durch Dritte mit Unterstützung des Bundes), da damit die Wirkung von Veloroutennetzen und weiteren Veloinfrastrukturen verstärkt werden kann.

## 2.6 Präzisierung von Art. 6 h NSG

***Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 h des Bundesgesetzes über Nationalstrassen im Hinblick auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?***

Der Regierungsrat unterstützt diese Präzisierung.

## 3. Anträge zu den einzelnen Artikeln

### 3.1 Artikel 2, Velowegnetze

Antrag:

Wir beantragen, Art. 2 in „Veloverkehrsnetze“ umzubenennen und inhaltlich so anzupassen, dass den vielfältigen Führungsformen des Veloverkehrs Rechnung getragen wird.

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten

### 3.2 Artikel 3, Velowegnetze für den Alltag

Antrag:

Wir beantragen, Art. 3 in „Veloverkehrsnetze für den Alltag“ umzubenennen.

Absatz 2 ist folgendermassen anzupassen: „... Strassen mit Radstreifen, Velostressenbahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen.

Absatz 3 ist folgendermassen anzupassen: „Sie erschliessen ... Zur Erschliessung dieser Zielorte gehören auch Veloabstellanlagen.

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten.

Velobahnen (Veloschnellrouten, Velovorrangrouten o.ä.) implizieren erhöhte Qualitäts- bzw. Ausbaustandards, sind aber keine Führungsform per se; es gibt keine entsprechende Definition im Verkehrsrecht. Velobahnen können z.B. auf Radwegen oder Velostrassen verlaufen. Deshalb sind letztere auch zu ergänzen, der Begriff Velobahnen hingegen wegzulassen. Dieser Antrag richtet sich nicht gegen solche gut ausgebauten Veloverbindungen, deren Potenzial gerade in den Agglomerationen gross ist, sondern zielt darauf ab, sich wirklich ergänzende Anlageelemente aufzuzählen.

Veloabstellanlagen dienen dem ruhenden Verkehr an den Zielorten und sind eine wichtige Ergänzung zum Netz, das der Fortbewegung dient. Sie gehören deshalb in Absatz 3 statt 2.

### 3.3 Artikel 4, Velowegnetze für die Freizeit

Antrag:

Wir beantragen, Art. 4 in „Veloverkehrsnetze für die Freizeit“ umzubenennen.

Absatz 2 ist folgendermassen anzupassen: „... Strassen, Radwege, Forst- und Landwirtschaftswwege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen und ähnliche Infrastrukturen.“

Begründung:

Analog Begründung in 1.2.2, Begrifflichkeiten.

Absatz 2 mischt Führungsformen (Wege, Strassen) und überlagerte Funktionen/Angebote (Routen). Letztere verlaufen auf den erst genannten Führungsformen und können daher nicht ergänzend aufgezählt werden.

Mountainbiketrails bzw. -routen sind nicht Velowanderwegen gleichzustellen. Es ist auch nicht zweckmässig, für erstere Netze anzulegen. Sie dienen einer Spezialform der Freizeitbeschäftigung mit dem Zweirad. Analog dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das Spezialformen des Wanderns wie Nordic walking oder Alpinwandern auch nicht umfasst, sollen sie ebenso nicht Inhalt des vorliegenden Bundesgesetzes sein.

### 3.4 Artikel 5, Planungspflicht und Zugänglichkeit der Pläne

Antrag:

Wir beantragen, dass eine Pflicht zur Planung von Veloabstellanlagen übergeordneter Bedeutung aufgenommen wird.

Begründung:

An Quell- und Zielorten müssen geeignete Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese sind wesentlich für das Funktionieren der Netze.

Hinweis:

Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht sehen wir gerade aus Sicht der Agglomerationspolitik als relevant, dass Alltagsnetze über Gemeindegrenzen hinweg geplant und demnach in kantonalen Richtplänen festgehalten werden sollten, nicht aber Freizeitnetze. Dies sollte in der geplanten konkretisierenden Verordnung Eingang finden.

### 3.5 Artikel 6, Planungsgrundsätze

Antrag:

Wir beantragen, Lit. b folgendermassen zu ergänzen: „...und eine **möglichst** direkte Streckenführung...“.

Wir beantragen, Lit. c betreffend Trennung vom motorisierten Verkehr abzuschwächen.

Begründung:

In städtischen Gebieten ist es aufgrund der örtlichen Verhältnisse (dichte Bauweise, enge Strassen, Mehrfachverkehr durch Tram, Autos, Fussgänger/-innen etc.) oft schwierig, eine direkte und zeitgleich ununterbrochene Erschliessung für den Radverkehr zu erstellen. Insbesondere kann aufgrund von Sicherheitsfragen, eine „nicht direkte“ Velowegführung sinnvoller oder einzig möglich sein.

Auch Führungsprinzipien in Koexistenz wie Tempo 30-Zonen, Radstreifen u.ä. können sich durchaus eignen, sodass eine (bauliche) Trennung nicht notwendig ist.

Hinweis:

Die Aussage, dass auf Velowanderrouen Hartbelag zu bevorzugen ist, können wir so nicht stützen. Gerade Strecken entlang von Gewässern oder Waldrändern gewinnen an Attraktivität, wenn sie auch in ihrem Ausbau in die Landschaft integriert sind. Wir bitten, keine entsprechenden Vorgaben in die geplante konkretisierende Verordnung aufzunehmen.

### 3.6 Artikel 8, Anlage und Erhaltung

Antrag:

Wir beantragen, Art. 8 in dem Sinn anzupassen, dass nicht alle „Velowege“ signalisiert werden sollen. Deshalb ist Lit. a zu ändern: „Velo**verbindungenwege** angelegt **und** erhalten **und signalisiert** werden; es ist ein zusätzlicher Lit. d zu ergänzen, der die Signalisation ausgewählter Alltags- und Freizeitrouen von überkommunaler Bedeutung festhält.

Begründung:

Gemeint ist wohl weniger die Signalisation als „Veloweg“ bei entsprechender Führungsform, sondern vielmehr das flächendeckende Signalisieren aller gemäss Art. 5 in Plänen festgehaltenen Netzbestandteile. Dies widerspricht dem Grundsatz einer ausgewählten Routensignalisation (Norm 640 829a Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr), der sinnvolle durchgängige Verbindungen von A nach B mit entsprechenden Zwischenzielen umfasst. Würden umgekehrt die Netze nur auf Basis sinnvoll zu signalisierender Routen geplant, gäbe es v.a. in den städtischen Gebieten keine dichten Netze mehr. Denn solche lassen sich aufgrund der Erkennbarkeit, stadt-räumlichen Ansprüche und beengten Platzverhältnissen gar nicht erst signalisieren.

### 3.7 Artikel 9, Ersatz

Antrag:

Wir beantragen, Lit. c zu streichen oder dahingehend anzupassen, dass nicht impliziert wird, stark befahrene Strassen seien per se unsicher und als Teil des Veloroutennetzes auszuschliessen.

Begründung:

Auch bei hohen Belastungen können dank reduzierten Geschwindigkeiten sichere und attraktive Verbindungen für Velofahrende angeboten werden, wie das Beispiel Schwarzenburgstrasse in Köniz zeigt. Gerade in Städten sind Hauptverkehrsstrassen oft direkte und damit auch gewünschte Verbindungen für den Veloverkehr, sie sollten nicht ausgeschlossen werden. Relevant ist, dass die Sicherheit gewährleistet ist, nicht ob die Strasse stark befahren ist.

### 3.8 Artikel 12, Berücksichtigung von Velowegen bei Bundesaufgaben

Antrag:

Wir beantragen, Lit. a folgendermassen zu ergänzen: „... Qualität **koordiniert mit kantonalen und kommunalen Velowegnetzen** planen...“

Wir beantragen, Lit. d folgendermassen zu ergänzen: „... sorgen, wenn Velowege oder Teile davon aufgehoben werden müssen **oder nach Artikel 5 geplante Verbindungen nicht mehr realisiert werden können.**“

Wir beantragen, dass ein neuer Absatz 3 ergänzt wird, der auch eine Sanierungspflicht des Bundes in Bezug auf frühere Eingriffe und bestehende nationale Hindernisse, bei denen Veloverbindungen verunmöglicht wurden bzw. ein angemessener Ersatz fehlt, beinhaltet.

Begründung:

Die Koordination mit den kantonalen und kommunalen Velowegnetzen ist in den Erläuterungen erwähnt, aber im Gesetzesentwurf nicht aufgenommen worden.

Auch die gemäss Art. 5 in Richtplänen festgesetzten geplanten Veloverbindungen sind zu berücksichtigen, dies entspricht den Bundes-Erläuterungen zu Artikel 9. Oft ist eine alternative Führung schwierig bzw. teurer als die ursprünglich geplante.

Nationale Infrastrukturen wie Hochleistungsstrassen und Bahnlinien stellen grosse Hindernisse für Veloverkehrsnetze dar, die ohne Zutun des Bundes kaum behoben werden können.

### 3.9 Artikel 13, Beratung der Kantone, der Gemeinden und Dritter

Hinweis:

Wir bedauern die Aussage im Erläuterungsbericht, dass der Bund selber keine Pilotversuche soll durchführen können. Gerade bei Themen von schweizweiter Tragweite bzw. in Zusammenhang mit nationalen Infrastrukturen (z.B. zur Reduktion der Trennwirkung) wäre eine Federführung seitens Bund denkbar bzw. wünschenswert. Wir bitten, dies nochmals aufzunehmen.

### 3.10 Artikel 14, Information der Öffentlichkeit

Antrag:

Wir beantragen – abweichend von unserem Antrag unter 1.2.2 – hier das Wort „Velowegnetzen“ in Abs. 1, Lit. a. ganz allgemein durch „**Veloverkehr**“ zu ersetzen.

Begründung:

Es geht um den gesamthaften Beitrag des Veloverkehrs an die Bewältigung der Verkehrsprobleme, über den zu informieren ist.

### 3.11 Artikel 16, Fachstellen

Antrag:

Wir beantragen, die Benennung zu ändern in „Fachstellen Velo**verkehr**“

Begründung:

Die Fachstellen kümmern sich bei Erfüllung des vorliegenden Gesetzes nicht nur um Velowege. Deren Aufgabe sollte auch für eine grösstmögliche Wirkung umfassender definiert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Frau Evelyne Preller, Tel. 061 267 82 98, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin