



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 zu¹. Letztere können ja Geschwindigkeiten von 45 km/h erreichen, was längere Bremswege erfordert, als dies andere Verkehrsteilnehmer erwarten². Dies verursacht den Unfallversicherungen hohe Kosten, 230 Millionen Franken im Jahr 2014 gemäss SUVA³ (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.

¹ 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]

² 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]

³ 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 [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 fahren⁴. 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.

⁴ 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 Manövrierfreiheit 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.