



Schweizerischer Verband der Bürgergemeinden und Korporationen  
Fédération suisse des bourgeoisies et corporations  
Federazione svizzera dei patriziati  
Federaziun svizra da las vischnancas burgaisas e corporaziuns

Bundesamt für Strassen  
Abteilung Strassennetze  
3003 Bern  
[aemterkonsultation@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultation@astra.admin.ch)

Bern, 10. September 2020

## **Bundesgesetz über Velowege: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung über das Bundesgesetz über Velowege.

Der schweizerische Verband der Bürgergemeinden und Korporationen (SVBK) vertritt die Interessen der 15 Kantonalverbände, mit den rund 1'650 öffentlich-rechtlichen Bürgergemeinden und Korporationen in der Schweiz. Als Eigentümer von Landwirtschaftsland und Wald sind die Bürgergemeinden unmittelbar betroffen. Rund zwei Drittel des Schweizer Waldes sind im Besitz der Bürgergemeinden und Korporationen. Velowege führen oft durch landwirtschaftlichen und forstlichen Grundbesitz.

Wir sind deshalb überrascht, dass wir als direktbetroffener Verband nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen wurden.

### **Inhalt**

Velowege helfen, die Mobilität zu bewältigen. Sie tragen zu einer Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrs bei und helfen, Unfälle zu vermeiden. Das Bundesgesetz über Velowege führt den im Jahr 2018 geänderten Artikel 88 der Bundesverfassung auf Gesetzesstufe aus. Es umschreibt im Sinne einer schlanken Grundsatzgesetzgebung die Begriffe als auch die Planungsgrundsätze für die Velowegnetze sowie die Aufgaben des Bundes und der Kantone. Der Bund übernimmt Aufgaben im Bereich der Vollzugsunterstützung sowie der Koordination und Information. Die Kantone werden verpflichtet, Velowegnetze zu planen. Das neue Bundesgesetz lehnt sich in Struktur und Inhalt weitgehend an das bewährte Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) vom 4. Oktober 1985 an. Das FWG wird soweit es der ergänzte Verfassungsartikel 88 BV erfordert, angepasst.

### **Stellungnahme**

Der SVBK begrüsst die Bemühungen, den Veloverkehr und das Veloland Schweiz weiterzuentwickeln. Der SVBK unterstützt deshalb Massnahmen, welche den Langsamverkehr unterstützen und die Verkehrssicherheit verbessern. Das der Langsamverkehr zunehmend wichtiger wird, zeigen auch die Zahlen des Bundes, welche von einer Erhöhung bis 2040 um 32 % ausgehen. Die deutliche Annahme des Bundesbeschlusses am 23. September 2018 mit 73.6 % und sämtlichen Ständen verdeutlichen

auch den grossen Rückhalt in der Bevölkerung. Durch die Coronakrise haben das Velo aber auch das E-Bike als Verkehrsmittel weiter an Akzeptanz gewonnen.

Insofern hat der SVBK keine Differenzen mit dem vorliegenden Bundesbeschluss. Jedoch sehen wir in der konkreten Umsetzung im Bundesgesetz über die Velowege zahlreiche Probleme und Herausforderungen. Die Ausführungsgesetzgebung mit 20 Artikeln geht weit über die im Beschluss festgehaltenen Ziele hinaus. Die Rahmengesetzgebung überlässt die Umsetzung primär den Kantonen. Ein grosser Teil des Langsamverkehrs entfällt ohnehin auf die Städte und Agglomerationen. Zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen werden bereits heute durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) unterstützt.

### **1. Ungenügende Berücksichtigung der Grund- und Waldeigentümer**

Es ist davon auszugehen, dass zahlreiche neue Velowege durch den Wald und über Wald- und Feldwege führen. Es ist deshalb unverständlich, dass die Grund- und Waldeigentümer im vorliegenden Bundesgesetz kaum oder gar nicht berücksichtigt werden. Einzig Artikel 11 sieht eine unverbindliche Rücksichtnahme der Anliegen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Heimatschutzes sowie anderer raumwirksamer Tätigkeiten vor.

Die Planung des Fahrradnetzes soll möglichst auf bestehenden Wegen und keinesfalls auf Kosten des Waldes oder landwirtschaftlicher Nutzflächen erfolgen. Für uns ist es zentral, dass die Bürgergemeinden und Korporationen bei der Festlegung von Velorouten, bei Ausbauten von bestehenden Velowegen sowie bei der Platzierung von jeglichen Signalisationselementen als Grundeigentümerinnen von Beginn an mit einbezogen werden.

Für den SVBK ist es zudem unverständlich, dass das Verbandsbeschwerderecht nur den Gemeinden sowie Organisationen vorbehalten ist, welche die Anliegen des Veloverkehrs statutarisch festgehalten haben. Wir fordern, dass das Verbandsbeschwerderecht ausdrücklich auch auf die direkt betroffenen Kreise wie die Grund- und Waldeigentümer erweitert werden.

Für die Abklärungen und Planungsarbeiten sollen die betroffenen Grund- und Waldeigentümer (bspw. Bürgergemeinden und Korporationen) für ihren Aufwand mit Unterstützungsbeiträgen entschädigt werden. Artikel 15 sieht eine Unterstützung für private Fachorganisationen vor. Der SVBK lehnt eine solche Entschädigung ab, wenn die betroffenen Grund- und Waldeigentümer für ihre Arbeiten nicht entschädigt werden.

### **2. Ungeregelte Unterhaltspflicht der Waldeigentümer (Festlegung Werkeigentümer)**

Der Radwegunterhalt ist klar zu regeln und der Waldeigentümer ist explizit und klar von jeglicher Unterhaltspflicht entlang der Radwege zu befreien. Mit dem vorliegenden Bundesgesetz werden unweigerlich neue Lasten auf die Wald- und Grundeigentümer zukommen, welche wohl kaum kompensiert werden. Gemäss Artikel 8 sind der Unterhalt und die Sicherstellung der freien Befahrbarkeit Aufgaben, welche den Waldeigentümern als Werkeigentümer dieser Infrastrukturen übertragen werden können. Der SVBK fordert deshalb, dass bei allen offiziell ausgeschiedenen Velowegen das zuständige Gemeinwesen als Werkeigentümer gemäss Artikel 58 OR festgelegt

werden. Damit wäre auch der Unterhalt und die werkseitige Haftung durch den Ersteller und nicht durch den Waldeigentümer geregelt.

Wege im Wald haben unserer Meinung nach, den Anforderungen der Land- und Forstwirtschaft zu genügen. Weitergehende Bedürfnisse sind immer durch die Besteller zu planen und zu finanzieren (Schlaglöcher, Pfützen usw.). Hinzu kommt, dass bei forstwirtschaftlichen Arbeiten diese Routen zusätzlich gesperrt werden müssen. Radwege dürfen nicht zu grossen Nutzungsbeschränkungen für die Wald- und Forstwirtschaft führen. Auch allfällige Signalisationen von Umleitungen müssen zwingend Sache der Betreiber des Velowegnetzes sein.

Durch Unterhaltsregelungen der Kantone müssen gewisse Grundeigentümer mit zusätzlichen Mehrkosten und Bewirtschaftungseinschränkungen bei der Festlegung von kommunalen Velorouten im Wald rechnen (z. B. vorsorgliche Waldpflege und Freihaltung Lichtraumprofil). Deshalb ist auszuschliessen, dass die Grundeigentümerin z. B. bei Waldstrassen und Flurwegen zu einem Ausbau und zu einem vermehrten bzw. erhöhten Unterhalt verpflichtet werden kann.

### **3. Ungenügende Rücksichtnahme auf Umwelt und Natur**

In der Vorlage werden der rücksichtsvolle Umgang und die Rücksichtnahme auf Natur und Umwelt generell vermisst. Velowege führen zu vermehrtem Besucheraufkommen auf den Wald- und Flurwegen. Dies führt – gerade im Wald – zu einer Störung des Lebensraumes und des Ökosystems. Vor allem in der Nähe von Velorouten, die durch das Landwirtschaftsland führen, wird auch eine Zunahme des Litterings festgestellt. Wir fordern Sie auf, sich Gedanken zu machen, wie Littering vermieden werden kann. Es kann nicht sein, dass entlang der Velowege, Abfälle einfach ins Landwirtschaftsland und in den Wald geworfen werden. Diesbezüglich fordern wir, die notwendigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, dass allfällige Schäden und Beeinträchtigungen (bspw. Abfall) für die Wald- und Grundeigentümer entschädigt werden. Dazu gehört auch die Beseitigung von eingeschleppten invasiven Neophyten entlang der Velowege.

### **4. Ungeklärte Haftungsfragen**

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Frage der Haftung. Waldeigentümer sollen nicht haftungsrechtlich belangt werden können, wenn Bäume Schäden an Velowegen oder deren Nutzerinnen oder Nutzer verursachen. Grundeigentümer sind auch bei Haftpflichtforderungen, die sich aus der Aufnahme in kantonalen Sachplänen ergeben, schadlos zu halten.

### **5. Fehlender Einbezug der E-Bikes**

Das Bundesgesetz trägt zudem E-Bikes und E-Mountainbikes zu wenig Rechnung. Der Trend der E-Bikes wird jedoch anhalten. Heute ist das Befahren von Waldstrassen mit Motorfahrzeugen verboten, d. h. schnelle E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h dürfen darauf nicht fahren (oder nur mit abgestelltem Motor, was in der Praxis nicht durchsetzbar ist). Es fragt sich auch, ob dies zu Veränderungen führt, beispielsweise durch die Umsetzung der Strassenverkehrsvorschriften, was die Bewirtschaftung weiter einschränken würde. Zudem können Kantone mit der Bezeichnung einer Waldstrasse als Vorrangroute für E-Bikes definitive Rodungen verordnen, da der Hauptzweck der Erschliessung ändert. Dies gilt es wann immer möglich zu vermeiden.

## 6. Berücksichtigung der Bürgergemeinden und Korporationen als öffentlich-rechtliche Körperschaften

Während des Abstimmungskampfes zum Bundesbeschluss hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass der Bund die Gemeinden, die Kantone und auch private Akteure beim Ausbau und Unterhalt von Velowegen unterstützen kann. Die Velowege wurden diesbezüglich Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt. Wir erwarten hier, dass der Bund auch die öffentlich-rechtlichen Bürgergemeinden und Korporationen berücksichtigen kann.

***Der SVBK lehnt die vorliegende Vorlage aus all den obengenannten Gründen entschieden ab und fordert den Bund zur Überarbeitung der Gesetzesvorlage auf. Dem Bundesgesetz über die Velowege kann erst zugestimmt werden, wenn die Anliegen der Grund- und Waldeigentümer entsprechend berücksichtigt werden und insbesondere die Haftungsfragen geklärt sind.***

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Den beantworteten Fragebogen finden sie auf den nachfolgenden Seiten. Bei Fragen steht Ihnen unser Geschäftsführer Elias Maier ([elias.maier@bqbern.ch](mailto:elias.maier@bqbern.ch)) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Verband der Schweizerischen Bürgergemeinden und Korporationen**



Georges Schmid  
Präsident



Elias Maier  
Geschäftsführer

## Fragebogen zum Bundesgesetz über Velowege

### **1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz) Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?**

Nein. In der vorliegenden Fassung lehnen wir eine Planungspflicht in behördenverbindlichen Plänen entschieden ab. Zum einen sollen die Kantone eine gewisse Flexibilität erhalten, zum andern müssen Grund- und Waldeigentümer zwingend in den Planungsprozess miteinbezogen werden.

### **2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz) Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?**

Die Planungsgrundsätze können grundsätzlich unterstützt werden. Jedoch sind die qualitativen Begrifflichkeiten unklar definiert und es handelt sich um unbestimmte Rechtsbegriffe.

Dass die Netze zusammenhängend sein sollen, ist aus unserer Sicht selbstverständlich. Dazu gehören auch möglichst direkte Routen, sofern sie auf bestehenden Wegen erfolgen. Das Ziel „direkt“ darf jedoch nicht dazu führen, dass neue Wege bestimmt werden, ohne den Grund- und Waldeigentümer zu berücksichtigen.

Die Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Aspekt, welcher der SVBK explizit unterstützt. Jedoch muss hier zwingend die in Punkt 4 beschriebene Haftungsfrage geklärt werden. In diesem Punkt sollen auch die E-Bikes besser berücksichtigt werden.

Das Ziel der Homogenität lehnen wir jedoch ab. Zwar sind gewisse Standards begrüssenswert. Jedoch müssen regionale Gegebenheiten zwingend berücksichtigt werden.

Die Begrifflichkeit „attraktiv“ lässt einen grossen Umsetzungsspielraum. Dieser Begriff muss im Verordnungstext klar definiert und geregelt werden. Auch für Aufwertungsmassnahmen bei bestehenden Velowegen sind die Grund- und Waldeigentümer zwingend von Beginn weg zu berücksichtigen (Fahrnisbauten, Signaletik etc).

Zusätzlich fordern wir, dass auch ein Qualitätsziel im Bereich der Umwelt, Natur und Nachhaltigkeit berücksichtigt wird.

### **3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz) Sind Sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?**

Nein, eine *allgemeine* Ersatzpflicht lehnen wir entschieden ab. Sie führt dazu, dass Alternativrouten erstellt werden, welche allenfalls auch nicht den obengenannten Qualitätskriterien entsprechen. Diesbezüglich sind auch Kosten-/Nutzen-Faktoren zu berücksichtigen. Selbstverständlich sollen, wenn möglich und sinnvoll realisierbar Ersatzwege realisiert werden.

Auch bei der Ersatzpflicht sind die Wald- und Grundeigentümer zwingend zu berücksichtigen. Auch die Kantone sollen in der Umsetzung einen grösseren Spielraum erhalten als nur die erwähnte Ausnahmepflicht. Die Ersatzpflicht ist unmittelbar mit der Planungspflicht gemäss Artikel 5 verbunden.

**4. «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz) Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?**

Ja, der SVBK unterstützt, dass nationale Velowege über einen entsprechenden Ausbaustandard verfügen. Sie dienen insbesondere dem Freizeitverkehr. Dies ist auch für den Tourismus attraktiv.

Jedoch weisen wir darauf hin, dass der Bund auch für die entsprechenden Kosten für den Unterhalt aufkommen muss. Der Bau in hoher Qualität darf nicht dazu führen, dass bestehende Wege in Wäldern oder in der Landwirtschaftsflächen verbreitert werden und damit zu Rodungen oder Verbrauch des Kulturlandes führen. Im Weiteren muss auch die Anbindung der nationalen Wege an das kantonale und kommunale Netz koordiniert und gewährleistet sein.

**5. Information (Art. 14 Veloweggesetz) Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?**

Ja, sie war auch Teil des direkten Gegenentwurfs, welches dem Volk unterbreitet wurde. Der SVBK kann einer umfassenden Information nur zustimmen, wenn die erwähnten Haftungsfragen in Punkt 4 geklärt sind. In der Information sind auch die Anliegen der Natur (Littering, Wildruhezonen etc.) festzuhalten. Die Information des Bundes soll insbesondere in Form der zur Verfügung gestellten Geodaten von Swisstopo erfolgen. Auch das verfassungsrechtlich verankerte Subsidiaritätsprinzip, gilt es zu beachten. Der Hauptfokus der Information liegt bei den Kantonen. Die Unterstützung der Kantone wird begrüsst.

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

Ja, diese Präzisierung führt zu einer abschliessenden Klärung und damit zur wichtigen Rechtssicherheit.