

# Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr

## ZIELE DER VELO-INITIATIVE



Die unterzeichneten, im Kanton stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger verlangen gestützt auf die Art. 33 ff. der Kantonsverfassung, die **Erarbeitung eines Gesetzes zum täglichen Veloverkehr** mit folgenden Zielen:

- die Förderung und Entwicklung des täglichen Veloverkehrs,
- die Umsetzung einer kantonalen Strategie, die unter anderem darauf abzielt, den Modalanteil der Velofahrten deutlich zu erhöhen,
- die Schaffung eines kantonalen Netzes von Velowegen.

*\*Unter täglichem Veloverkehr werden sowohl Fahrten mit nicht motorisierten Zweirädern als auch mit E-Bikes verstanden.*

## VORBEMERKUNGEN

### 1) Geltungsbereich und Zweck

**Art. 1 Abs. 2** : Das vorliegende Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr sowie die **Förderung und Entwicklung des Alltagslangsamverkehrs** zu gewährleisten.

**Art. 1 Abs. 3 Zif b** : [...] die **Verlagerung** der Beförderung von Personen und Gütern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den **Alltagslangsamverkehr** zu fördern;

**Feststellung** Die allgemeinen Ziele/Zwecke sind im Vergleich zu anderen Kantonen und den Forderungen der Initianten spärlich.

### Beispiele

#### **MO-Gesetz, Neuenburg :**

##### Art. 1 :

- *hat zum Ziel, den Langsamverkehr zu fördern und zu entwickeln*
- *Konkretisierung einer kantonalen Strategie für den Langsamverkehr*
- *den Modalanteil des Radverkehrs deutlich erhöhen*

##### Art. 2 Abs. 1 :

- *den Langsamverkehr durch geeignete Einrichtungen fördern*

#### **Gesetzentwurf zur Mobilität, Freiburg :**

##### Art. 1 :

- *ein umfassendes, sicheres und effizientes Mobilitätssystem*
- *Begünstigung der sanften Mobilität*
- *Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsaspekte*
- *die Innovation im Bereich der Mobilität*

#### **Mobilitätsgesetz, Genf**

##### Art. 4 Abs. 2 :

- *die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und sanfter Mobilität fördern*

##### Art. 7 Abs. 2 :

- *indem man ... insbesondere auf die Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität hinwirkt*

## 2) Intermodalität

**Feststellung** Das Gesetz enthält den öffentlichen Verkehr, den Alltagslangsamverkehr und die Mobilität von besonderer Bedeutung. In welchem Verhältnis stehen diese zueinander?

**Vorschlag** **Hinzufügung eines Art. 1 Abs. 1 bis**  
*Der Kanton sorgt dafür, dass die Mobilitätsbedürfnisse effizient, wirtschaftlich und umweltfreundlich durch ein vernetztes und optimal genutztes intermodales Verkehrssystem abgedeckt werden.*

## DEM KANTON VORBEHALTENE RECHTE (Art. 2)

### 3) Kantonaler Richtplan

**Art. 2 Abs. 7** : Der Kanton erstellt den kantonalen Richtplan für den Alltagsradverkehr und bestimmt insbesondere:

- a) das Alltagsradverkehrsnetz von kantonalem oder regionalem Interesse;
- b) die zu erstellende Radinfrastruktur ;
- c) die intermodalen Verkehrsknotenpunkte und Hubs, die für den Alltagsradverkehr zugänglich sein müssen;
- d) die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder in der Nähe von Intermodalitätsknotenpunkten und -hubs und die Einrichtungen im Zusammenhang mit deren Zugänglichkeit.

**Feststellung** Investitionen und Fördermassnahmen müssen ein Ziel verfolgen: **den Modalanteil des Veloverkehrs erhöhen.**

⇒ **Förderung der Initianten der kantonalen Velo-Initiative**

**Vorschlag** **Hinzufügung eines Art. 2 Abs. 7 bis**

*e) die Massnahmen, die den Modalanteil des Alltagslangsamverkehr erhöhen sollen, unter anderen die Fördermassnahmen*

### 4) Periodische Überprüfung der Richtpläne

**Feststellung 1** Richtpläne werden in der Regel nach einer gewissen Zeit überprüft und angepasst.

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 5 Abs. 1, Zif. b : *Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.*

**Beispiel** **MO-Gesetz, Neuenburg:**

Art. 14 Abs. 1 :

*- Die kantonalen und kommunalen Veloverkehrsrichtpläne werden überprüft und bei Bedarf angepasst, in der Regel alle zehn Jahre*

**Feststellung 2**            Richtpläne müssen verbindlich sein.

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 5 Abs. 2 : *Die Pläne sind für die Behörden verbindlich. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung.*

**Vorschlag**                    **Hinzufügung eines Art. 2 Abs. 7 bis**

*Der Richtplan ist für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindlich. Er wird höchstens alle zehn Jahre überprüft und kann bei Bedarf geändert und angepasst werden.*

## **ALLTAGSLANGSAMVERKEHR (Art. 22 ff.)**

5) Begriff

**Art. 22 Abs. 1** : *Als Alltagslangsamverkehr im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt jede Art von Mobilität, für die Verkehrsmittel benutzt werden, die keinen Verbrennungsmotor haben. Dazu gehören insbesondere der Fussgängerverkehr (Fussgänger-mobilität) und der Zweiradverkehr mit oder ohne elektrische Unterstützung (Zweiradmobilität). Ausgenommen sind vierrädrige Kleinmotorfahrzeuge für den Tourismus.*

**Art. 22 Abs. 2** : *Der Freizeitlangsamverkehr ist Gegenstand einer Spezialgesetzgebung.*

**Feststellung 1**            Das Elektroauto fällt unter diese Definition.

**Vorschlag**                    **Änderung des letzten Satzes**

*Ausgenommen sind vierrädrige Kleinmotorfahrzeuge für den Tourismus **und Elektroautos.***

**Variante**                    **Version de MO-Gesetzes Neuenburg :**

*Als ~~Alltags~~langsamverkehr im Sinne dieses Gesetzes gelten alle Fahrten, die zu Fuss (Fussgänger-mobilität) oder mit nicht motorisierten Zweirädern sowie mit Zweirädern mit elektrischer Unterstützung (Zweiradmobilität) zurückgelegt werden.*

**Feststellung 2**            Die gegebene Begriffsdefinition ist die des Langsamverkehrs, und nicht die des Alltagslangsamverkehrs.

**Beispiel**                    **Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (WFV), Art. 2 :**

*Der Freizeitverkehr unterscheidet sich vom Berufs-, Schul- und Pendlerverkehr, der sich hauptsächlich auf städtische Gebiete und Agglomerationen konzentriert.*

**Vorschlag**                    **Änderung des Art. 22 Abs. 1**

Den Begriff « Alltags » streichen

**Änderung des Art. 22 Abs. 2 : Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr, wie im Gesetz über WFV getan.**

*Der Alltagslangsamverkehr, womit Berufs-, Schul- und Pendlerverkehr gemeint ist, unterscheidet sich vom sogenannten Freizeitverkehr, der Gegenstand einer Spezialgesetzgebung ist.*

#### 6) Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs

**Art. 23 Abs. 1:** *Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs.*

**Feststellung** Das Problem heute ist der Mangel an Zusammenhalt, Kontinuität der Infrastruktur und Sicherheit. Dies sind die Voraussetzungen für ein gutes Velowegnetz.

⇒ **Forderung der Initianten der kantonalen Velo-Initiative**

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 6: *Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass: [...Nummerierung von Bedingungen ...]*

**Vorschlag** **Änderung des Art. 23 Abs. 1 und Verweis auf das Bundesgesetz (wie im Art. 23 Abs. 2 mit dem Strassengesetz)**  
*Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs. Sie sorgt dafür, dass die Vorgaben des Bundesgesetzes über Velowege in Bezug auf die Planung eingehalten werden.*

#### 7) Investitionssubventionen : Unterhalt

**Art. 24 Abs. 1:** *Der Kanton kann den Gemeinden für die Erstellung eines Mobilitätsplans und die Realisierung von Infrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und diesbezüglicher Abstellflächen dienen, Subventionen gewähren.*

**Feststellung** Werden Subventionen nur für die Erstellung und Realisierung gewährt?

**Beispiel** **MO-Gesetz, Neuenburg :**

Art. 22 Ziff a. :

- Subventionen zu den Kosten für die Erstellung und Realisierung der Veloverkehrsinfrastruktur

**Vorschlag** **Änderung des Art. 24 Abs. 1**  
*Der Kanton kann den Gemeinden für die Erstellung eines Mobilitätsplans, die Realisierung **und den Unterhalt** von Infrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und diesbezüglicher Abstellflächen dienen, Subventionen gewähren.*

#### 8) Investitionssubventionen : Höhe der Subvention

**Art. 24 Abs. 2:** *Die Höhe der Subvention kann sich auf bis zu 50 Prozent der Kosten der Gemeinde belaufen.*

**Feststellung** Die Artikel im Zusammenhang mit dem Alltagslangsamverkehr geben dem Kanton eine grosse Macht im Vergleich zu den Gemeinden. Warum sollten letztere dann bis zu 50% der Infrastruktur finanzieren?

**Beispiel** **Gesetz über die Naturgefahren und den Wasserbau, Wallis :**  
Art. 49 :  
- *Durch die Gewährung von Beiträgen von mindestens 50 und bis zu 90 Prozent der anerkannten Kosten unterstützt der Kanton die baulichen Massnahmen zum Schutz von Menschen und erheblichen Sachwerten vor Naturgefahren und die Revitalisierungsmassnahmen. Dabei sind die Grundsätze des integralen Risikomanagements zu berücksichtigen*

**Vorschlag** **Änderung des Art. 24 Abs. 2**  
*Die Höhe der Subvention kann sich auf bis zu 90 Prozent der Kosten der Gemeinde belaufen.*

#### 9) Zusammenarbeit mit Dritten

**Art. 24 bis Abs. 1 :** *Der Kanton kann mit spezialisierten privaten Organisationen zusammenarbeiten, um die Planung, die Entwicklung und den Unterhalt von Radwegnetzen sicherzustellen und Informationen darüber bereitzustellen.*

**Feststellung 1** Die spezialisierten privaten Organisationen wurden nicht definiert.

⇒ **Präzisierung in Bezug auf das Bundesgesetz über Velowege**

**Beispiel** Veloweggesetz, Art. 16

**Vorschlag 1** **Hinzufügung eines Art. 24 bis Abs. 2**  
*Unter spezialisierten privaten Organisationen sind Fachorganisationen gemeint, die kantonale im Bereich des Veloverkehrs tätig sind und die seit mindestens drei Jahren ideelle Zwecke im Bereich des Veloverkehrs verfolgen.*

**Feststellung 2** Es fehlen die Modalitäten für eine solche Zusammenarbeit.

⇒ **Präzisierung in Bezug auf das Bundesgesetz über Velowege**

**Vorschlag 2** **Hinzufügung eines Art. 24 bis Abs. 3**  
Die spezialisierten privaten Organisationen können den Kanton und die Gemeinden beraten, dem Kanton Grundlagen bereitstellen und die Öffentlichkeit informieren.

**Vorschlag 3** **Hinzufügung eines Art 24 bis Abs. 4**  
Der Kanton konsultiert die spezialisierten privaten Organisationen bei Infrastrukturprojekten, die dem Alltagslangsamverkehr gewidmet sind.

**So dem Ausschuss vorgelegt am 14.06.2022**

**Für das Initiativkomitee und den Velodachverband velo.vs**

Philippe Jansen, 079 952 02 19, philipp.jansen@hotmail.com