



Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Velowege

1 Zusammenfassung

NewRide, das Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder, begrüsst das Bundesgesetz über Velowege auf der Basis des deutlich angenommenen Verfassungsartikels ausdrücklich. Von grosser Bedeutung ist dabei, dass das Gesetz eine Anpassung an die Entwicklung, die zurzeit eine grosse Dynamik aufweist, impliziert.

2 Einschätzung der aktuellen Entwicklungen

2.1 Typische Nutzungsbedürfnisse

NewRide unterscheidet grundsätzlich drei Kategorien von Nutzungsbedürfnissen. Im Gegensatz zum Bundesrat unterscheiden wir dabei nicht nach Alltags- und Freizeitbedürfnissen, sondern nach Geschwindigkeit, Art des Velos und Anforderungen an die Unterlage des Weges.

2.1.1 City- und langsame E-Bikes (ohne MTB)

City- und langsame E-Bikes verkehren meist mit einer Geschwindigkeit zwischen 15 und 20 km/h, aufwärts teilweise deutlich langsamer. Im Alltag werden diese Velos tendenziell zum Einkauf oder für den Weg zum Bus, Tram oder Zug verwendet. In der Freizeit dienen sie für gemütliche Ausfahrten, die durchaus auch etwas weiter sein können.

Besondere Gefahren: Die Sitzposition ist meist bequem und aufrecht. Sie erlaubt keine Notbremsen, da der Schwerpunkt für diesen Zweck zu hoch liegt.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Gering.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugverkehr: Erheblich, da Notbremsen kaum durchgeführt werden können und die Fahrerinnen und Fahrer von zu nahe überholenden Motorfahrzeugen aufgrund ihrer geringeren Routine besonders stark gefährdet werden.

2.1.2 Schnelle E-Bikes und Rennräder

Auf dem Arbeitsweg sowie in der Freizeit auf längeren Routen werden schnelle E-Bikes und Rennräder eingesetzt. Die heutigen E-Bike Akkus lassen teilweise Strecken von über 100 km ohne Nachladen zu, die Ladeinfrastruktur wird zudem ausgebaut. Die deutliche Zunahme von Ausdauerwettkämpfen wie Ironman sowie Radrennen über mehrere 100 km zeigen, dass der Radius von Rennrädern noch grösser ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass routinierte Fahrerinnen und Fahrer vielerorts im Verkehrsfluss mitfahren können.



Besondere Bedürfnisse: Naturstrassen sind nur in Ausnahmefällen befahrbar, Schotterwege sind vor allem für Rennräder nicht befahrbar.

Besondere Gefahren: Viele Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen unterschätzen die Geschwindigkeit dieser Velokategorien und missachten deren Vortrittsrecht, was immer wieder zu schweren Unfällen führt. Diesbezüglich besteht, ergänzend zu Ausbau und Aufwertung des Velowegnetzes, ein erheblicher Aufklärungsbedarf.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Erheblich. Insbesondere abwärts ist die Benutzung gemischter Fuss-Velo-Wege problematisch. Diesbezüglich besteht auch regulatorischer Bedarf, z.B. Einführung einer Pflicht, bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h die Strasse zu benützen, auf der entsprechend ein Velostreifen markiert werden soll.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugen: Erheblich, insbesondere bei Missachtung des Vortritts des Velos durch Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker.

2.1.3 MTB

Hier besteht kein grundsätzlicher, sondern lediglich ein gradueller Unterschied zwischen MTB mit und ohne elektrische Tretunterstützung. Graduell sind MTB mit Motor aufwärts, solche ohne abwärts schneller.

Konfliktpotenzial mit Fussverkehr: Erheblich. Auf viel begangenen Wanderwegen ist eine Separierung des Fuss- und Veloverkehrs sinnvoll. Singletrails erweisen sich oft als weniger konfliktrichtig, da hier meist Sportlerinnen und Sportler zu Fuss und auf dem Velo aufeinandertreffen, die über Erfahrungen im gegenseitigen Umgang verfügen. Zu beachten ist das Problem stark motorisierter E-Bikes aufwärts, die mit ungewohnt hoher Geschwindigkeit fahren, wodurch Gefahr von zwei Seiten drohen kann, nicht nur für Fussgängerinnen und Fussgänger, sondern auch für abwärts fahrende Bikerinnen und Biker.

Lösungsansätze sehen wir auf zwei Ebenen:

1. Information: Es ist wichtig, ungeübten MTB-Fahrenden, die mit einem neuen E-Bike plötzlich in einen bisher unbekanntem Geschwindigkeitsbereich vorstossen, bewusst zu machen, welche Gefahr sie subjektiv und objektiv für andere Benutzende des Weges bedeuten.
2. Regulierung: Die Vorschrift, dass Velos auf befestigten Wegen verkehren sollen, stammt aus einer Zeit, als Velos zu nichts anderem geeignet waren. Während einzelne Kantone, z.B. Bern, dem Fahren von MTB auf Trails skeptisch gegenüberstehen, propagieren andere, z.B. Graubünden, die attraktiven Trails. Trails können Wanderwege von den schnellsten MTB-Fahrenden entlasten, gleichzeitig belasten zu viele Trails die Waldwirtschaft ebenso wie die Flora und Fauna. Es wäre daher sehr sinnvoll, auch Trails in die Velowegplanung aufzunehmen. So würden attraktive MTB-Wege geschaffen, welche das Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr



erheblich reduzieren, andererseits könnte das «wilde» Anlegen von Trails damit eingedämmt werden.

Konfliktpotenzial mit Motorfahrzeugen: Gering.

2.2 Marktperspektiven

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat 2014 den Schlussbericht «Verbreitung und Auswirkungen von E-Bikes in der Schweiz» publiziert.¹ Danach wurden 2013 insgesamt 595 Mio km mit E-Bikes zurückgelegt und dabei 500 Mio km anderer Verkehrsmittel substituiert, davon 225 Mio Autokilometer. Schreibt man diese Resultate fort, ergeben sich 2019 bereits 1.6 Mrd E-Bike-Kilometer, die 620 Mio Autokilometer ersetzen. Ein Blick auf die Prognosen zur künftigen Entwicklung zeigt, dass die Realität bereits die optimistischsten Prognosen bezüglich E-Bike-Absatz übertrifft. Dies bedeutet, dass das Potenzial des Veloverkehrs wesentlich höher ist als in den Planungsgrundlagen. Das Corona-Jahr 2020 hat die Verkehrsleistung mit Zweirädern zusätzlich signifikant erhöht. Umso dringlicher ist die Umsetzung des Velowegnetzes.

3 Fragebogen

NewRide beantwortet die Fragen gemäss Fragebogen wie folgt:

3.1 Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

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

Ja. Dieser Punkt ist von hoher Bedeutung.

3.2 Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

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

Ja.

Wir begrüssen ausdrücklich das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit, nicht nur für die Velofahrenden, sondern auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Einige ergänzende Bemerkungen:

Aufwärts ist Mischverkehr Velo/Fussgänger weniger problematisch als abwärts. Es muss daher möglich sein, aufwärts einen Veloweg zu markieren, während abwärts Fussweg, Velos erlaubt sowie auf der Fahrbahn ein Velostreifen markiert wird.

¹ Schlussbericht UVEK 2014,

<http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/36764.pdf>



Begründung: Abwärts ist der Geschwindigkeitsunterschied schneller Velos gegenüber den Autos geringer als gegenüber dem Fussverkehr.

Qualität ist abhängig vom gewählten Velo. Es ist wichtig, Wege ohne durchgehenden Hartbelag als MTB-Wege zu markieren, um zu vermeiden, dass Rennradfahrende auf Wege gelenkt werden, die sie unvermittelt nicht mehr befahren können.

3.3 Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

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

Ja.

3.4 «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.

3.5 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

3.6 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.

NewRide, 10. September 2020