

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 15. November 2016

1102. Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkter Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 17. August 2016 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung zum Entwurf für einen Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege als direkten Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)».

Ausgangslage

Die am 1. März 2016 eingereichte Velo-Initiative möchte den bestehenden Artikel der Bundesverfassung (BV) über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) mit Bestimmungen über die Velowege ergänzen.

Gemäss Art. 88 BV betreffend Fuss- und Wanderwege legt der Bund Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest (Abs. 1). Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren (Abs. 2). Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss (Abs. 3).

Gemäss Velo-Initiative soll Art. 88 BV geändert werden. Neu soll der Bund Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeit-Veloverkehr festlegen (Abs. 1). Der Bund soll Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze und zur Kommunikation über diese fördern und koordinieren, wobei er die Zuständigkeiten der Kantone wahrt (Abs. 2). Zudem soll er bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze nehmen. Muss er dazugehörende Wege aufheben, so ersetzt er sie (Abs. 3).

Der Bundesrat schlägt vor, der Volksinitiative einen direkten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Dieser sieht folgende Änderung von Art. 88 BV vor: Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze sowie über Netze für den Alltags- und Freizeitveloverkehr fest (Abs. 1). Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren (Abs. 2). Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörende Wege aufheben, so ersetzt er sie (Abs. 3).

Der Bundesrat bezweckt damit im Sinne der Initiative die verkehrspolitische Gleichstellung des Veloverkehrs mit dem Fussverkehr und dem Wandern. Er lehnt aber diejenigen Forderungen der Initiative ab, die über einfache Ergänzungen des heutigen Verfassungsartikels hinausgehen. Insbesondere verzichtet er auf die Schaffung einer neuen Bundeskompetenz zur Förderung entsprechender Massnahmen der Kantone. Zudem werden seine Aufgaben anders als in der Initiative als «Kann-» und nicht als «Muss-Vorschrift» beschrieben.

Zur Umsetzung des Gegenvorschlags kann der Bund entweder eine Totalrevision des bestehenden Fuss- und Wanderweggesetzes (SR 704) mit Integration der Veloverkehrsanliegen oder die Erarbeitung eines neuen Bundesgesetzes über die Velowege für den Alltags- und den Freizeitverkehr (Veloweggesetz) an die Hand nehmen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Strassen, Abteilung Strassennetze, 3003 Bern; auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an aemterkonsultationen@astra.admin.ch):

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum direkten Gegenentwurf zur eidgenössischen Volksinitiative «Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)» Stellung nehmen zu können, und äussern uns dazu wie folgt:

Die zentrale Stossrichtung der Volksinitiative ist die Verankerung einer Bundeskompetenz zur Grundsatzgesetzgebung über Velowegnetze und Velowege in der Bundesverfassung und somit die Stärkung des gesamten Langsamverkehrs. Der Gegenvorschlag des Bundesrates unterstreicht die verkehrspolitische Bedeutung des Veloverkehrs, geht aber hinsichtlich der zu schaffenden Bundeskompetenz weniger weit als die Initiative. Die Stossrichtungen von Initiative und Gegenvorschlag gehen einher mit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes und des Kantons Zürich, die dem Langsamverkehr eine wichtige Rolle für die Verkehrsverlagerung bzw. die Entlastung der Verkehrsspitzen beim öffentlichen und individuellen motorisierten Verkehr beimessen. Sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag führen indessen zur Schaffung einer neuen Bundesaufgabe. Diese stünde bezüglich ihrer Finanzierung zwangsläufig in Konkurrenz zu den anderen Bundesaufgaben im Zusammenhang mit den Verkehrsinfrastrukturen, zumal der Veloverkehr keine Einnahmen er-

zeugt. Die Mittel des Bundes zur Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen in den volkswirtschaftlich bedeutsamen Agglomerationsräumen der Schweiz werden in Zukunft noch stärker als heute begrenzt sein. Gleichzeitig werden sich die Verkehrsprobleme in diesen Räumen verschärfen. Die in diesen Räumen aus dem gesamten Verkehr erwirtschafteten Bundeseinnahmen sollen deshalb schwergewichtig zur Lösung dieser Probleme eingesetzt werden. Mit der Schaffung einer neuen Bundeskompetenz werden die Mittel weiter verzettelt, weshalb wir sie ablehnen.

Ferner erachten wir eine neue Verfassungsbestimmung zur Betonung der verkehrspolitischen Bedeutung des Veloverkehrs als nicht erforderlich. Der Bund trägt der Bedeutung des Veloverkehrs bereits Rechnung, indem er Veloinfrastrukturen in den Agglomerationen über den Infrastrukturfonds bzw. über den vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds finanziert. Rund 15% der Mittel zur Unterstützung des Verkehrssystems in den Städten und Agglomerationen fliessen heute gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (SR 725.13) in Infrastrukturprojekte zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs. Dies trägt der verkehrspolitischen Bedeutung dieser Verkehrsart weit mehr und wirksamer Rechnung als der Erlass einer neuen Verfassungsbestimmung und die Schaffung einer neuen Bundesaufgabe.

Das Bundesamt für Strassen unterstützt die Kantone in Bezug auf den Langsamverkehr heute schon mannigfaltig, unter anderem durch die Herausgabe von Richtlinien, Vollzugshilfen und Materialien, durch Grundlagenforschung und die Unterstützung von Pilotprojekten, durch Anpassungen des Verkehrsrechts sowie durch Evaluationen und Monitoring. Die Schaffung einer neuen Bundeskompetenz ist somit nicht nötig, um die Kantone bei der Bereitstellung von Infrastrukturen für den Veloverkehr auf fachlicher Ebene zu unterstützen. Eine neue Bundesgesetzgebung hätte demgegenüber unweigerlich Auswirkungen auf die Kantone, die für die Bereitstellung dieser Infrastrukturen zuständig sind. Insbesondere die Festlegung von Grundsätzen für die Netze des Freizeit- und des Alltagsveloverkehrs würde die Kantone in ihrer heutigen Autonomie einschränken. Die heutige Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen hat sich bewährt. Es besteht unseres Erachtens kein Grund für eine Änderung.

Wir lehnen den Gegenvorschlag des Bundesrates aus diesen Gründen ab. Für den Fall, dass der Bundesrat dennoch am vorgeschlagenen Gegenentwurf festhalten sollte, würden wir letzteren gegenüber der Initiative bevorzugen.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi