

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
BVE  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

Bern, 12.12.2006

## **Stellungnahme zum Strassengesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme in oben genannter Angelegenheit.

Wir begrüssen die Neufassung des Strassengesetzes. Sie bringt eine bessere Koordination mit der Siedlungsplanung. Auch die Schaffung des Strassennetzplanes erachten wir als eine grundsätzlich gute Stossrichtung. Verschiedene Punkte können aber nicht beurteilt werden, da die zugehörige Verordnung noch nicht vorliegt. Diese sollte gleichzeitig mit der Gesetzesvorlage in die Vernehmlassung geschickt werden. Nur so ist eine abschliessende Stellungnahme möglich und wir gehen davon aus, dass wir zum Entwurf der Strassenverordnung ebenfalls Stellung nehmen können.

Der vorliegende Entwurf weist gewisse Mängel auf und erfüllt nicht alle Anforderungen gemäss Fuss- und Wanderweggesetz vom 4. Oktober 1985. Wir stellen folgende Anträge:

### **Antrag 1: Der Begriff Strasse soll im Gesetz klar definiert werden.**

Begründung :Das Strassengesetz umfasst nicht nur die Strassen, sondern auch die Fuss- und Wanderwege. Dies muss im Gesetzestext deutlich zum Ausdruck kommen und nicht nur im Begleittext. Es muss definiert werden, welche Flächen unter das Strassengesetz fallen und

welche allenfalls nicht. So ist es z.B. unklar, inwieweit Fusswegverbindungen, innerhalb und zwischen den Ortschaften ebenfalls mit diesem Gesetz geregelt werden.

**Antrag 2: Art. 23 Abs. 2 (Ergänzung)**

**Er stimmt die Strassenplanung mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen, namentlich auch der Fusswegplanung, ab.**

Begründung: Ein wichtiger und meist strategisch bedeutender Teil der kommunalen Fusswege verläuft entlang von Kantonsstrassen oder quert diese. (Stichwort Schulwegsicherung).

Der Veränderungsbedarf auf Kantonsstrassen muss daher immer auch mit der kommunalen Fusswegplanung abgestimmt werden.

**Antrag 3: Art. 39 Art 2 (Ergänzung)**

**Die Strassenplanung sowie die Fusswegplanung sind Bestandteil der Ortsplanung.**

Begründung: Die Aufsichtspflicht des Kantons muss verstärkt und präzisiert werden. Der Kanton muss von den Gemeinden explizit eine Fusswegplanung verlangen und diese kontrollieren und genehmigen (gemäss FWG Art.4 Abs.1 lit.a). Die Pläne müssen periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden (gemäss FWG Art.4 Abs.1 lit.b). Dies geschieht am zweckmässigsten zusammen mit der Revision der Ortsplanung.

Es reicht nicht, dass die Gemeinden gemäss Art. 41. Abs. 2 "nur" dazu angehalten werden, die Fusswege zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Die Gemeinden müssen einen detaillierten Fusswegplan erstellen und diesen im Rahmen der Ortsplanung beim Kanton einreichen. Eine Ortsplanung kann nur genehmigt werden, wenn auch ein genügend detaillierter Fusswegplan vorliegt.

Dazu sollen vom Kanton Vorgaben definiert werden, über Dichte des Fusswegnetzes, über die Qualität der Wege, und über den Standard der Darstellung (Massstab, Detaillierungsgrad und Legende). Der Kanton muss eine Kontrollfunktion wahrnehmen können und diese gemäss FWG auch wahrnehmen. Er darf die Fusswegplanung nicht vollumfänglich den Gemeinden überlassen. Es zeigt sich immer wieder, dass bei Planungen, die Fusswegpläne nicht aktuell, nicht vollständig oder gar nicht vorhanden sind. Oft bleiben grenzüberschreitenden Wege zwischen Nachbargemeinden unbeachtet und werden nicht im Sinne des Netzgedankens weitergeführt.

Die Fusswegplanung hat, namentlich im Rahmen der Agglomerationsprogramme, eine erhöhte Bedeutung zugesprochen erhalten. Die Förderung des Fussverkehrs, wie sie in den neuen gesetzlichen Bestimmungen des Bundes gefordert wird, benötigt genügend detaillierte Planungsgrundlagen auch im Fussverkehr. Diese haben noch nicht den Stand wie vergleichbare Planungen beim Wandern oder beim Veloverkehr.

**Antrag 4: Art. 41 Abs. 4. (Ergänzung)**

**Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegenetze oder Teile davon aufgehoben werden, so müssen diese angemessen ersetzt werden. Die Kosten trägt in der Regel der Verursacher.**

Begründung: Der vom Kanton Bern vorgelegte Art. 41 Abs.4 steht im Widerspruch zum FWG. Dieses umfasst in Art. 7 auch die Ersatzpflicht. Die Kosten entstehen in der Regel nicht bei der Aufhebung, sondern bei einer Ersatzanlage. Der Bund verlangt im FWG Art. 7, dass die Kantone in ihrem Bereich das Verfahren für die Aufhebung von Wegen bestimmen, und auch die Ersatzpflicht regeln. Dieses Verfahren ist mit der vom Kanton vorgelegten Formulierung noch ungenügend geregelt.

**Antrag 5: Art. 58 Abs 1 (Ergänzung)**

**Der Kanton kann den Gemeinden für Investitionen in Fuss- und Wanderwege Beiträge leisten.**

Begründung: Die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des innerörtlichen Fusswegnetzes ist im Interesse des gesamten Kantons. Die alleinige Kostentragung durch die Gemeinde ist nicht sachgerecht. Genauso wie sich der Kanton an der Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur sowie an den Investitionen in Wanderwege beteiligt, soll er auch die Weiterentwicklung des Fussverkehrs unterstützen. Dazu gehören namentlich Planung, Bau, Unterhalt und Signalisation der Fusswege. Oftmals scheitern Infrastrukturverbesserungen für den Fussverkehr auf Gemeindeebene an den Kosten, wenn sie alleine von der Gemeinde getragen werden müssen.

Namentlich im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird vom Bund ein stärkeres Engagement von der öffentlichen Hand auf übergeordneter Stufe verlangt. Nur so kann der Fussverkehr stärker gefördert werden. Dazu ist ein feinmaschiges, sicheres und attraktives Fusswegnetz nötig. Auch die Signalisation innerörtlicher Fusswegziele ist im FWG verlangt und soll vom Kanton unterstützt werden. Nur wenn der Kanton sich an den Infrastrukturen für die Fussgängerinnen und Fussgänger beteiligt, kann er auch im Rahmen der Agglomerationsprogramme Beiträge des Bundes erwarten.

**Antrag 6: Neuformulierung Art. 59. Abs 1 (Ergänzung)**

**Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen bei Umsteigepunkten. Dazu gehören Park-and-Ride-, Bike-and-Ride-Anlagen, wettergeschützte Unterstände und weitere Anlagen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs fördern.**

Begründung: Die Ausstattung der Umsteigepunkte darf sich nicht nur auf die Parkieranlagen für Fahrzeuge beschränken. Für alle Passagiere, namentlich auch an Orten, wo nur Fussgängerrinnen und Fussgänger zusteigen, ist eine attraktive Grundausstattung von zentraler Bedeutung. Dazu gehören in erster Linie wettergeschützte Unterstände mit genügend Sitzgelegenheiten. Zusätzlich sind je nach örtlichen Verhältnissen Haltestellen mit Ortsplänen, Lokalinformationen, Schliessfächern, Trinkbrunnen usw. auszustatten. Diese Ausstattung soll

ebenfalls vom Kanton in gleicher Weise unterstützt werden wie die Park-and-Ride-, Bike-and-Ride-Anlagen.

Auch hier ist in Hinblick auf eine Co-Finanzierung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme das konzeptionelle und finanzielle Engagement des Kantones eine Voraussetzung.

**Antrag 7: Streichung von Art. 63 Abs.1**

Begründung: Die unentgeltliche Benutzung der Strassen ist bereits auf Bundesstufe im übergeordneten Recht festgehalten. Zur Vermeidung von Redundanzen ist dieser Passus zu streichen.

**Stellungnahme zu einigen Fragen**

- Frage 3 Zum Inhalt: **ja**, aber mit Ergänzung von Fuss- und Wanderwegen, gemäss Art. 23 dieser Vernehmlassung.  
Der Grosse Rat nimmt den Strassennetzplan zur Kenntnis, nach 4 Jahren findet eine Überprüfung statt.
- Frage 4 **ja**, aber wir erwarten, dass hier noch eine ausführliche Beschreibung erfolgt.
- Frage 5 **ja**, aber nur sofern Art 39, Abs. 2 erfüllt ist. Zudem sollte nach 4 Jahren eine Neubeurteilung vorgenommen werden.
- Frage 6 **ja**.
- Frage 7 a) b) und c) **nein**.  
Wichtig ist die Gestaltung des Strassenraumes. Solche generellen Abstandsvorschriften führen dazu, dass Neubauten und Ersatzbauten weiter von der Strasse zurückversetzt werden müssen. Dadurch wird der Strassenraum aufgeweitet, was einer attraktiven und kompakten Siedlungsstruktur entgegen steht. Zudem schränken sie die Überbaubarkeit von Liegenschaften ein.  
Der Abstand bei Gemeindestrassen und Privatstrassen sowie selbständigen Fuss- und Radwegen soll aus dem gleichen Grund auf 3.60m bzw. auf 2m belassen werden. Ein grösserer Abstand, namentlich bei Fusswegen, führt dazu, dass es noch schwieriger wird, das Wegnetz zu verdichten und neue Fusswegverbindungen zu bauen.

Mit freundlichen Grüsse

Gisela Vollmer  
«Fussverkehr Bern»

Kopie an: «Fussverkehr Schweiz», Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich