Appenzell Ausserrhoden

Kantonskanzlei

Verfassungssekretariat

Regierungsgebäude
9102 Herisau
Tel. +41 71 353 61 11
Fax +41 71 353 68 64
kantonskanzlei@ar.ch
www.ar.ch

Diskussionspapier für die Verfassungskommission – Verkehr

1. Ausgangslage (Stand VK)

Am 26. August 2021 hat die Verfassungskommission (VK) beschlossen, das Thema „Verkehr“ mit Blick auf den *Langsamverkehr (v.a. Velo und Fussgänger*) sowie mit Blick auf die *energieeffizienten und emissionsarmen Fortbewegungsarten* zu vertiefen.

An ihrer Sitzung vom 25. April 2019 diskutierte die VK den Ergänzungsantrag der Arbeitsgruppe 2 sehr kontrovers, wonach Art. 32 KV so ergänzt werden soll, dass sich das gesamte Verkehrs- sowie Strassenwesen und das gesamte Wegnetz darin wiederfinden. Die VK kam zu Schluss, dass dem Ergänzungsantrag nicht stattgegeben wird. Ebenfalls knapp keine Mehrheit erreicht der Antrag zur Ergänzung folgender Aspekte "Förderung/Gewährleistung attraktiver/guter Anschlüsse im Umsteigeverkehr". Einzig der Antrag um Ergänzung von Art. 32 Abs. 2 KV mit alternativen Mobilitätskonzepten wurde von der VK angenommen (vgl. Themenblatt 213, E. Verkehr, S. 14ff.; Protokoll der VK-Sitzung vom 25.04.2019, S. 7 f.). Im Vernehmlassungsentwurf ist diesem Anliegen in Art. 42 KV Rechnung getragen worden, der wie folgt lautet:

Art. 42 *Verkehr*
1 Kanton und Gemeinden sorgen für eine umweltschonende und sichere Verkehrsordnung und Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmenden.
2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr sowie alternative Mobilitätskonzepte.

Aufgrund der eingegangenen Vernehmlassungsantworten zum Verkehr insbesondere dem Langsamverkehr und alternativen Mobilitätskonzepten (vgl. nachfolgend Ziff. 2) stellt sich die Frage, ob die Bestimmung anzupassen ist.

2. Eingaben aus der Vernehmlassung

Im Rahmen der Vernehmlassung des Entwurfs für eine neue Kantonsverfassung gingen zahlreiche Anträge zum Thema Verkehr ein.

2.1 Redaktionelle Anliegen:

Daniel Hofstetter

Das Verb „sorgen für“ zu ersetzen durch „sicherstellen“, „gewährleisten“, „garantieren“, „bürgen für“, „verantwortlich sein für“, „herbeiführen“ (od. andere). Denn weder Siedlungsentwicklung, Verkehrsordnung, Erschließung, Reinigung des Abwassers, Entsorgung noch sonstige Leistungen benötigen Fürsorge, wie bedürftige Lebewesen auf sie angewiesen sind. Betr. Art. 41, 42, 43, 45 (u. evtl. noch weitere).

Gemeinderat Reute

Was heisst "sorgen"?

2.2 Langsamverkehr und Sicherheit:

Marlies Longatti

Umweltschutz und Verkehr: Da bin ich ja schon gespannt, wie das in Zukunft aussehen soll. […] kann ich mit dem Velo endlich!! quer durch unseren Kanton fahren ohne permanent auf Hauptstrassen (da keine Nebenstrassen vorhanden – geschweige von Velowegen!) von den Autos gefährdet zu werden? Wird das besser, wenns in der Verfassung steht?

Die Mitte AR

Die Mitte Appenzell Ausserrhoden vermisst die Erwähnung der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Velofahrerinnen). Gerade diese Verkehrsteilnehmer benötigen am meisten Schutz und deren Fortbewegungsart sollte im Interesse des Klimaschutzes vermehrt gefördert werden.

EVP AR

Die hier vorliegende allgemeine Formulierung geht aus Sicht der EVP AR zu wenig weit. Wir könnten uns vorstellen, dass der Langsamverkehr explizit erwähnt werden könnte, um so die Grundlage für eine Trennung gegenüber dem motorisierten Verkehr zu schaffen.

SP AR

Hinweis: Es geht nicht nur um den motorisierten Verkehr sondern generell um eine menschenfreundliche Gestaltung des Verkehrs, um die Förderung der Fuss- und Veloverkehrs.

VCS, Sektion St.Gallen-Appenzell

Änderungsvorschlag:
2 Sie fördern die Vermeidung von Fahrten mit Verbrennungsmotoren durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastruktur und die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

2.3 Umwelt und klimafreundlicher Verkehr:

Junge Grüne Appenzellerland

Wir freuen uns, dass der Umwelt- und Klimaschutz nicht nur in den entsprechenden Absätzen vorkommt, sondern auch in den anderen Absätzen (z.B. Art. 42 Verkehr oder Art. 44 Energie) zu finden ist.

Klimagruppe AR

Wir begrüssen Art. 42 sehr, da dieser eine Förderung des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs beinhaltet. Ebenfalls werden alternative Mobilitätskonzepte weiterentwickelt, von welchen sowohl Personen ohne, als auch mit Privatwagen profitieren würden. Dabei ist uns sehr wichtig zu betonen, dass vor allem auch in kleineren Gemeinden im Kanton gute Verbindungen durch den öffentlichen Verkehr geschaffen werden müssen, um so auch den Treibhausgasausstoss im Sektor Verkehr deutlich zu verringern.

WWF Appenzell

Änderungsvorschlag: 2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energiesparende und umweltschonende Mobilitätskonzepte.
Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im

Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Dies bedingt, dass Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umzustellen. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine wichtige Rolle. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Förderung der emissionsfreien Mobilität (inkl. dazugehöriger Infrastruktur) in Art. 42 Abs. 2 E-KV aufzunehmen.
Der Terminus «alternative» Mobilitätskonzepte ist sodann zu unbestimmt. Für mehr Klarheit wird vorgeschlagen, stattdessen «energiesparend und umweltschonend» zu verwenden (was mit den «alternativen» Konzepten gemäss den Erläuterungen gemeint ist).

VCS, Sektion St.Gallen-Appenzell
Änderungsvorschlag:
2 Sie fördern die Vermeidung von Fahrten mit Verbrennungsmotoren durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastruktur und die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
3 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen motorisierten Verkehr auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energie- und platzsparende, lärmarme Mobilitätskonzepte.

2.4 Alternative Mobilitätskonzepte und Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr
Klimagruppe AR
Wir begrüssen Art. 42 sehr, da dieser eine Förderung des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs beinhaltet. Ebenfalls werden alternative Mobilitätskonzepte weiterentwickelt, von welchen sowohl Personen ohne, als auch mit Privatwagen profitieren würden. Dabei ist uns sehr wichtig zu betonen, dass vor allem auch in kleineren Gemeinden im Kanton gute Verbindungen durch den öffentlichen Verkehr geschaffen werden müssen, um so auch den Treibhausgasausstoss im Sektor Verkehr deutlich zu verringern.

Klimagruppe Teufen
2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr sowie alternative Mobilitätskonzepte möglichst emissionsfreie, energiesparende und umweltschonende Mobilitätskonzepte.
Der breit auslegbare Begriff „alternative Mobilitätskonzepte“ sollte durch eindeutigere Begriffe klarer definiert werden.

EVP AR
Die hier vorliegende allgemeine Formulierung geht aus Sicht der EVP AR zu wenig weit. […] Weiter könnte die Förderung von alternativen Fahrzeugantrieben und der dazugehörenden Infrastruktur erwähnt werden.

WWF Appenzell
Der Terminus «alternative» Mobilitätskonzepte ist sodann zu unbestimmt. Für mehr Klarheit wird vorgeschlagen, stattdessen «energiesparend und umweltschonend» zu verwenden (was mit den «alternativen» Konzepten gemäss den Erläuterungen gemeint ist).

Standpunkt Speicher
Die Arbeitsgruppe Standpunkt vertritt teils die Auffassung, dass Art. 42 Abs. 2 nicht in die Verfassung gehört; ein anderer Teil ist der Meinung, dass Art. 42 Abs. 2 eine wichtige Grundlage für die Förderung des Wechsels vom Privat- zum öffentlichen Verkehr darstellt.

VCS, Sektion St.Gallen-Appenzell
Änderungsvorschlag:
3 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen motorisierten Verkehr auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energie- und platzsparende, lärmarme Mobilitätskonzepte.
Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Es muss aber verdeutlicht werden, dass mit dem individuellen Verkehr nicht Velo- oder Bikefahrer*innen sondern Auto-und Motorradfahrer*innen, die alleine im Fahrzeug sitzen, gemeint sind. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Das bedeutet Vermeidung von Verkehr (Home-Office, Co- Working-Spaces, Fahrgemeinschaften, Carsharing, öV-Nutzung, Einkauf am Wohnort, …). Verkehr und Mobilität müssen auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Mobilitätsketten) umgestellt werden. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Füsse, Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine Rolle. Aus Raumplanungs-, Rohstoff- und Energie-sicht sollten diese jedoch möglichst klein und leicht sein und nicht wie das heute der Trend ist immer schwerer, grösser und stärker motorisiert sein. Der VCS schlägt darum vor, einen Absatz einzufügen der die Vermeidung von klimaschädigendem Verkehr und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs thematisiert. Sodann ist im dritten Absatz von Art. 42 die Förderung emissionsfreier Mobilität (inkl. dazugehöriger Infrastruktur) aufzunehmen.
Der Terminus «alternative» Mobilitätskonzepte ist zu unbestimmt. Für mehr Klarheit schlagen wir vor, stattdessen «energie- und platzsparende, lärmarme» Mobilitätskonzepte zu verwenden (was mit den «alternativen» Konzepten gemäss den Erläuterungen auch gemeint ist).

2.5 Förderung emissionsfreier Mobilität (inkl. Infrastruktur)
SP AR
Hinweis: Es geht nicht nur um den motorisierten Verkehr sondern generell um eine menschenfreundliche Gestaltung des Verkehrs, um die Förderung der Fuss- und Veloverkehrs.

WWF Appenzell
Änderungsvorschlag: 2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energiesparende und umweltschonende Mobilitätskonzepte.
Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Dies bedingt, dass Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umzustellen. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine wichtige Rolle. Es wird deshalb vorgeschlagen, die *Förderung der emissionsfreien Mobilität* (inkl. dazugehöriger Infrastruktur) in Art. 42 Abs. 2 E-KV aufzunehmen.

VCS, Sektion St.Gallen-Appenzell
Änderungsvorschlag:
2 Sie fördern die Vermeidung von Fahrten mit Verbrennungsmotoren durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastruktur und die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
3 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen motorisierten Verkehr auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energie- und platzsparende, lärmarme Mobilitätskonzepte.

Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Es muss aber verdeutlicht werden, dass mit dem individuellen Verkehr nicht Velo- oder Bikefahrer*innen sondern Auto-und Motorradfahrer*innen, die alleine im Fahrzeug sitzen, gemeint sind. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Das bedeutet Vermeidung von Verkehr (Home-Office, Co- Working-Spaces, Fahrgemeinschaften, Carsharing, öV-Nutzung, Einkauf am Wohnort, …). Verkehr und Mobilität müssen auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Mobilitätsketten) umgestellt werden. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Füsse, Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine Rolle. Aus Raumplanungs-, Rohstoff- und Energie-sicht sollten diese jedoch möglichst klein und leicht sein und nicht wie das heute der Trend ist immer schwerer, grösser und stärker motorisiert sein. Der VCS schlägt darum vor, einen Absatz einzufügen der die Vermeidung von klimaschädigendem Verkehr und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs thematisiert.

2.6 Streichung von Abs. 2
Abs. 2
PU AR
Eine Minderheit der PU AR ist in Bezug auf Abs. 2 der Meinung, dass dieser nicht in eine KV gehört, sondern die nötigen Gesetze dafür zu erlassen sind. Auch eine Ergänzung mit z.B. Langsamverkehr hilft nicht, da E-Bikes nicht mehr langsam sind.

SVP AR
Antrag: Abs. 2 streichen.
Denn wenn man unsere Appenzeller Streusiedlung anschaut, dann wäre es unverhältnismässig alle Wohnhäuser mit dem ÖV zu erschliessen. Allein schon aus finanzieller Hinsicht, ist eine solche Erschliessung nicht tragbar. Dennoch sollten die Streusiedlungen bewohnbar bleiben, wobei alle die ausserhalb der Bauzone wohnen, selbst für die Mobilität verantwortlich sein sollen. So ist bspw. auch ein E-Bike oder ein Mofa ein individuelles Verkehrsmittel und für manche Gegenden im Kanton schlicht unverzichtbar.

Gemeinderat Schwellbrunn
Dieser Absatz wird abgelehnt. Es ist ein strategischer Grundsatzentscheid, verbunden mit einer Massnahme, welche in unserer ländlichen Region einen erheblichen Einfluss auf die Einwohnerinnen und Einwohner haben wird. Solche Vorgaben sind auf Gesetzesstufe zu definieren

Standpunkt Speicher
Die Arbeitsgruppe Standpunkt vertritt teils die Auffassung, dass Art. 42 Abs. 2 nicht in die Verfassung gehört; ein anderer Teil ist der Meinung, dass Art. 42 Abs. 2 eine wichtige Grundlage für die Förderung des Wechsels vom Privat- zum öffentlichen Verkehr darstellt.

2.7 Änderungsvorschlag
WWF Appenzell
Änderungsvorschlag: 2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energiesparende und umweltschonende Mobilitätskonzepte.
Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im

Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Dies bedingt, dass Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umzustellen. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine wichtige Rolle. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Förderung der emissionsfreien Mobilität (inkl. dazugehöriger Infrastruktur) in Art. 42 Abs. 2 E-KV aufzunehmen.
Der Terminus «alternative» Mobilitätskonzepte ist sodann zu unbestimmt. Für mehr Klarheit wird vorgeschlagen, stattdessen «energiesparend und umweltschonend» zu verwenden (was mit den «alternativen» Konzepten gemäss den Erläuterungen gemeint ist).

VCS, Sektion St.Gallen-Appenzell
Änderungsvorschlag:
2 Sie fördern die Vermeidung von Fahrten mit Verbrennungsmotoren durch Verbesserung und Ausbau der Veloinfrastruktur und die Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
3 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen motorisierten Verkehr auf den kollektiven Verkehr, die emissionsfreie Mobilität sowie energie- und platzsparende, lärmarme Mobilitätskonzepte.
Begründung: Wir begrüssen, dass mit der totalrevidierten Kantonsverfassung neu die Umlagerung des individuellen auf den kollektiven Verkehr gefördert werden soll. Es muss aber verdeutlicht werden, dass mit dem individuellen Verkehr nicht Velo- oder Bikefahrer*innen sondern Auto-und Motorradfahrer*innen, die alleine im Fahrzeug sitzen, gemeint sind. Wie im Bereich Energie die Energiewende, ist im Bereich Verkehr eine Mobilitätswende von Nöten. Das bedeutet Vermeidung von Verkehr (Home-Office, Co- Working-Spaces, Fahrgemeinschaften, Carsharing, öV-Nutzung, Einkauf am Wohnort, …). Verkehr und Mobilität müssen auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Mobilitätsketten) umgestellt werden. Hauptsächliche Fortbewegungsmittel sollen Füsse, Fahrrad, Bus und Bahn sein, aber auch Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben spielen eine Rolle. Aus Raumplanungs-, Rohstoff- und Energie-sicht sollten diese jedoch möglichst klein und leicht sein und nicht wie das heute der Trend ist immer schwerer, grösser und stärker motorisiert sein. Der VCS schlägt darum vor, einen Absatz einzufügen der die Vermeidung von klimaschädigendem Verkehr und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs thematisiert. Sodann ist im dritten Absatz von Art. 42 die Förderung emissionsfreier Mobilität (inkl. dazugehöriger Infrastruktur) aufzunehmen.
Der Terminus «alternative» Mobilitätskonzepte ist zu unbestimmt. Für mehr Klarheit schlagen wir vor, stattdessen «energie- und platzsparende, lärmarme» Mobilitätskonzepte zu verwenden (was mit den «alternativen» Konzepten gemäss den Erläuterungen auch gemeint ist).

Klimagruppe Teufen
2 Sie fördern die Umlagerung vom individuellen auf den kollektiven Verkehr sowie alternative Mobilitätskonzepte möglichst emissionsfreie, energiesparende und umweltschonende Mobilitätskonzepte.
Der breit auslegbare Begriff „alternative Mobilitätskonzepte“ sollte durch eindeutigere Begriffe klarer definiert werden.

2.8. Erschliessung/Abs. 1
Gemeinderat Gais
Raumplanungsgesetz bereits enthalten

2.9 Kfz-Steuer

Gabriela Dümmel, Christian Dümmel

Das hier Stehende sollte um die Einführung einer ökologischen und klimatisch nachhaltigen Kfz-Steuer ergänzt werden. Insbesondere stellen wir uns vor, die Steuer für den CO2-Ausstoss im oberen Drittel deutlich anzuheben und im Gegensatz dazu alternative Antriebstechnologien wie z. B. E-Autos zu entlasten.

3. Begriffe und aktuelle Entwicklungen im Bund

Der Begriff *Verkehr* ist rechtlich nicht definiert. Die Rechtsordnung geht vielmehr von einem umgangssprachlichen Begriffsverständnis aus. Verkehr ist demnach die Dislokation von Personen, Güter oder Informationen über eine gewisse Distanz und erfordert eine Infrastruktur und wird mehrheitlich von Verkehrsunternehmen betrieben. Die Verkehrsanlagen sind typischerweise netzförmig angelegt (Schienennetz, Autobahnnetz, Fusswegnetz, Internet usw.). Eng mit dem Begriff des Verkehrs ist der Begriff der *Mobilität* verbunden. Mobilität setzt Verkehr voraus. Die beiden Begriffe lassen sich weder klar voneinander abgrenzen noch klar voneinander unterscheiden. Sie betrachten das gleiche Phänomen aus unterschiedlichen Blickwinkeln: Während sich der Begriff Verkehr mehr auf planerische und technisch-ingenieurwissenschaftliche Aspekte bezieht, ist mit dem Begriff Mobilität eher eine sozialwissenschaftliche Sichtweise verbunden, die sich mit den Motiven, Hintergründen und gesellschaftlichen Folgen des Verkehrs auseinandersetzt (vgl. ALAIN GRIFFEL, Verkehrsrecht, in: Georg Müller [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Band IV, S. 15 ff.).

In der Rechtslehre wird verschiedentlich festgestellt, dass die Verkehrspolitik und damit auch das Verkehrsrecht im Verhältnis zur markanten Umbruchsphase seit den 1990er Jahren sehr langsam vorankommt. Dies zeigt sich auch an den Regelungen in der Bundesverfassung. So finden sich zwar auf den ersten Blick viele Regeln in Art. 81a ff. BV: der Strassenverkehr, der Eisenbahnverkehr, die Schifffahrt, die Luft- und Raumfahre und die Seilbahnen werden geregelt. Die jüngste Revision der Bundesverfassung in diesem Bereich zeigt, dass unter anderem der wachsende Verkehr und die Verkehrssicherheit ein dringliches Thema in der Verkehrspolitik sind, welches bisher nur zögerlich angegangen wurde. Am 23. September 2018 haben die Stimmberechtigen sodann den Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege angenommen. Dem Bundesbeschluss ging die Velo-Initiative voraus, die aufgrund das direkten Gegenvorschlags des Bundesrates zurückgezogen wurde (BBl 2016 1791 und BBl 2018 1859). Art. 88 Abs. 1 BV (in Kraft seit 23. September 2018) sieht damit neu vor, dass der Bund die Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze festlegt. Damit werden die Velowegnetze erstmals in der Verfassung erwähnt und als anzugehendes Thema erkannt. Die Entwicklungen im Langsamverkehr werden damit entsprechend gewürdigt. Unter *Langsamverkehr* wird die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft verstanden (Definition gemäss ASTRA). Der Langsamverkehr ist von wesentlich grösserer Bedeutung, als gemeinhin angenommen wird. Die schweizerische Verkehrspolitik strebt seit einigen Jahren eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils an. Zu diesem Zweck wurde im Bundesamt für Strassen eine Fachstelle für Langsamverkehr geschaffen (vgl. Alain Griffel, a.a.O., S. 19).

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 19. Mai 2021 die Botschaft zum neuen Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz) *zuhanden des Parlaments verabschiedet*. Damit sorgt er für bessere und sicherere Velowege. Im Zentrum stehen dabei eine Planungspflicht für Velowegnetze, die Definition von übergeordneten Planungsgrundsätzen, der Ersatz bei der Aufhebung von Velowegen und die Information über Velowegnetze. Der Entwurf des Veloweggesetzes orientiert sich am Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG;

SR 704) und berücksichtigt die spezifischen Anforderungen des Veloverkehrs. Das FWG wird im Rahmen dieser Vorlage wo nötig angepasst.

4. Übergeordnetes Recht

Die Bundesverfassung erwähnt den Langsamverkehr in Art. 88 BV. Demnach legt der Bund die Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest (Abs. 1). Weiter kann er Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Die Zuständigkeiten der Kantone bleiben gewahrt (Abs. 2). Der Bund verfügt damit lediglich über eine Grundsatzgesetzgebungskompetenz. Die Gesetzgebung und namentlich die Planung, der Bau, der Unterhalt sowie der Ersatz von Wegen bleibt Aufgabe der Kantone.

Aktuell ist das neue Veloweggesetz noch hängig. Auch das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege sowie das Strassenverkehrsgesetz sind in der Folge vereinzelt anzupassen.

5. Verfassungsvergleich

Seit Inkrafttreten des neuen Art. 88 BV haben die Kantonsverfassungen kaum eine Änderung erfahren. Die meisten Verfassungen regeln den Verkehr eher rudimentär. Die aktuellen Entwicklungen und Forderungen aus der Klimabewegung sind noch nicht bis in die Verfassungen gelangt. Im Folgenden werden die Verfassungen nach Gruppen geordnet angegeben:

5.1 Rudimentärer

Einige Verfassungen beschränken sich auf eine einfache Erwähnung des Verkehrs als Aufgabe des Staates ohne weitere Hinweise. Als Beispiel kann hier der Kanton Thurgau erwähnt werden; §79 der Verfassung TG regelt folgendes: Kanton und Gemeinden sorgen für die verkehrsmässige Erschliessung ihres Gebietes. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und können Verkehrsunternehmen führen. Ebenfalls kurz halten sich folgende Kantone: **JU**/Art. 46 und Art. 49; **NE**/Art. 5; **OW**/Art. 35; **GL**/Art. 46; **LU**/§11; **UR**/Art. 48; **VS**/Art. 17.

5.2 Langsamverkehr/Private Verkehrsmittel/Velo und Fussgänger

Beim Langsamverkehr und privaten Verkehr zeigt sich folgendes Bild: Gemäss Art. 18 der Verfassung des Kantons St.Gallen werden die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Der Kanton Schwyz erschliesst sein Gebiet mit bedarfsgerechter Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Verkehr und nimmt dabei Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (§24/SZ). Der Kanton Bern berücksichtigt beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs (Art. 34/BE). Der Kanton Genf erwähnt in Art. 190 seiner Verfassung die Mobilitätspolitik und explizit auch den Langsamverkehr.

> **SG**/Art. 18 Verkehr
> 1 Der Staat setzt sich zum Ziel, dass:
> a) der ganze Kanton verkehrsmässig ausreichend erschlossen ist;
> b) öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden.
> 2 Er berücksichtigt die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

SZ/§ 24 Verkehr
1 Der Staat erschliesst sein Gebiet mit bedarfsgerechten Infrastrukturen für den öffentlichen und den privaten Verkehr.
2 Er nimmt dabei Rücksicht auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

BE/Art. 34 Verkehrs- und Strassenwesen
1 Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.
2 Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
3 Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des *nicht motorisierten Verkehrs*.
4 Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

GE/Mobilität
Art.190 Grundsätze
1 Der Staat erarbeitet durch die Abstimmung der Raumplanungs-, Energie-, Umweltschutz- und Verkehrspolitik eine umfassende *Mobilitätspolitik*.
2 Er erleichtert die Fortbewegung mit dem Ziel der gegenseitigen Ergänzung, der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs der verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.
3 Er gewährleistet die persönliche Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels.
4 Er fördert den *Langsamverkehr*.

Art.191 Öffentlicher Verkehr
1 Der Staat entwickelt das Netz des öffentlichen Verkehrs und das *Angebot in der Agglomeration.*
2 Er fördert die Benutzung des *umweltschonenden öffentlichen Verkehrs*.
3 Er sorgt dafür, dass der öffentliche Verkehr für die gesamte Bevölkerung zugänglich ist und ihren massgeblichen Bedarf abdeckt.
4 Eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt führt die öffentlichen Verkehrsbetriebe.

5.3 Umwelt und Verkehr

Weiter ist der Umweltschutz beim Thema Verkehr bei einem Grossteil der Verfassungen seit längerer Zeit angekommen. Unter anderem wird eine umweltverträgliche Verkehrsordnung angestrebt. Beispielsweise: **GE**/Art. 190 und Art. 191 (siehe oben, 5.2), **BE**/Art. 34 (siehe oben, 5.2), **BL**/§120, **SO**/Art. 120, **SH**/Art. 83, **AG**/§49, **GR**/Art. 82, **ZH**/Art. 104, **BS**/§30,

BL/§120
1 Kanton und Gemeinden ordnen das Verkehrs- und Strassenwesen.
2 Sie sorgen für eine umweltgerechte, volkswirtschaftlich möglichst günstige Verkehrsordnung.
3 Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

BS/§30
1 Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energie-sparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.

2 Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.

6. Fragen ans Plenum

Soll Art. 42 die Velofahrer und Fussgänger (stellvertretend für den Langsamverkehr) explizit erwähnen?

Soll die Förderung von emissionsfreier Mobilität (inkl. Infrastruktur) aufgenommen werden?

Soll die Förderung von energiesparenden und umweltschonenden Mobilitätskonzepten hervorgehoben werden (statt alternative Mobilitätskonzepte)?

Soll Abs. 2 gestrichen werden?

26.10.2021