



Projekte der Nationalstrassen und Finanzierung im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr

Impressum

| | |
|-------------------------------------|--|
| Datum der Erstellung/Überarbeitung: | März 2024 |
| Autoren: | Noëlle Petitdemange / Martin Urwyler / René Sutter / Valentina Kumpusch |
| Dateiname : | 2024-12-10_Nationalstrassenprojekte und Finanzierungsbeteiligungen im Zusammenhang mit dem LV.docx |
| Anzahl der Seiten : | 13 |
| Genehmigt am : | |
| Genehmigt von : | |

Liste der Änderungen

| Version | Datum | Autor | Bemerkungen |
|---------|------------|-------|---|
| 1 | 6.3.2024 | Pen | |
| 2 | 19.04.2024 | Urm | Die Rückmeldungen von den Mitgliedern des Fachausschusses LV Nationalstrassen wurden geprüft. |
| 3 | 22.05.2024 | Urm | Die Rückmeldungen von Irène Roduit (Stab I-West) wurden geprüft |
| 4 | 23.07.2024 | Urm | |
| 5 | 01.11.2024 | Kuv | Ergänzungen und Anpassungen nach Besprechung 2.9.24 |
| 6 | 04.11.2024 | Pen | Kommentare Pen |
| 7 | 01.12.2024 | Urm | Überarbeitung |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Projekte der Nationalstrassen und Finanzierung im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr | 1 |
| 1. Einleitung | 3 |
| 2. Rechtliche Grundlagen | 3 |
| 2.1. Pflichten des Bundes | 3 |
| 2.2. Finanzierung der Nationalstrassen | 4 |
| 2.2.1. Bundesverfassung (Art. 86, Absatz 1) | 4 |
| 2.2.2. Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) | 4 |
| 2.2.3. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV) | 4 |
| 3. Rollen und Verantwortlichkeiten und Kostenfolgen | 5 |
| 3.1. Generelle Rollen | 5 |
| 3.2. Generelle Prinzipien Kostenteiler bei Alternativrouten | 6 |
| 3.3. LV- Strecken entlang der Nationalstrassen NS 3. Klasse | 6 |
| 3.4. LV bei Anschlüssen | 7 |
| Anhang 1 | 8 |
| Fallbeispiele | 8 |

1. Einleitung

Gemäss Artikel 6 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG), gehören zu den Nationalstrassen neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind. Namentlich Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, wie Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege, sowie auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bei den Anschlüssen zu Nationalstrassen erster oder zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse.

Das ASTRA, Abt. N / LV hat eine Analyse des Langsamverkehrs auf den Nationalstrassen (Strassen 3. Klasse und bei den Anschlüssen) durchgeführt und Empfehlungen für die in den nächsten 20 Jahren zu realisierenden Ausbauten abgegeben. Der Lenkungsausschuss Langsamverkehr¹ hat den Zeitrahmen dafür auf 20 Jahren festgelegt, das heisst gleicher Zeitrahmen den die Kantone gemäss Veloweggesetz haben. Die Umsetzung hat somit bis 2043 zu erfolgen.

Das ASTRA ist für die sichere und fachgerechte Führung des Langsamverkehrs auf diesen Strecken und Knoten verantwortlich. Dort wo Handlungsbedarf besteht sind grundsätzlich immer Lösungen entlang der Stammachse zu suchen, das heisst das ASTRA ist grundsätzlich verpflichtet, seine Strassen den geltenden Normen anzupassen. Diese Verpflichtung kann es nicht einfach umgehen, indem es sich kostenmässig an kantonalen oder kommunalen Strassenprojekten beteiligt.

Im vorliegenden Papier wird auf Basis der rechtlichen Grundlagen auf die Verfahren, Rolle und finanzielle Beteiligung der LV-Projekte eingegangen. Es stellt sich allenfalls die Frage nach einer finanziellen Beteiligung der Kantone oder der Gemeinde beim Ausbau der Strasse bzw. des Alternativwegs oder bei der Errichtung einer neuen Infrastruktur. Vorausgesetzt die Kantone oder die Gemeinde haben auch ein Interesse daran. **Es ist zu beachten, dass kein Fall genau gleich ist und ein gewisser Handlungsspielraum immer bestehen bleibt.**

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Pflichten des Bundes

Für Bund, Kantone und Gemeinden bestehen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur nachfolgende Pflichten:

- *Art. 6a SVG: Der Bund, die Kantone und die Gemeinden prüfen, ob ihre Strassennetze Unfallschwerpunkte oder gefährliche Stellen aufweisen, und erstellen eine Planung zu deren Beseitigung.*
- *Art. 6 NSG: Zu den Nationalstrassen gehören neben dem Strassenkörper alle Anlagen, die zur technisch richtigen Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind, insbesondere Kunstbauten, Anschlüsse, Rastplätze, Signale, Einrichtungen für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, Bepflanzungen sowie Böschungen, deren Bewirtschaftung dem Anstösser nicht zugemutet werden kann. Bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster oder zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse gehören Flächen für den Fuss- und Veloverkehr, wie Radstreifen, Trottoirs oder separat geführte Fuss- und Radwege, sowie auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zum Strassenkörper.*
- *Art. 13 Veloweggesetz: ¹Die Bundesstellen nehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Rücksicht auf die in den Plänen nach Artikel 5 festgelegten Velowegnetze, indem sie: a. eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität planen und erstellen;*

¹ Bestehend aus den Mitgliedern der GL-ASTRA

- b. Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen und Auflagen erteilen oder sie verweigern;*
- c. Beiträge nur unter Bedingungen gewähren oder ihre Gewährung ablehnen;*
- d. im öffentlichen Interesse für angemessenen Ersatz sorgen, wenn Velowegnetze oder Teile davon aufgehoben werden müssen.*

² *Entstehen Kosten, weil Velowegnetze berücksichtigt oder Teile davon ersetzt werden müssen, so werden sie dem betreffenden Objektkredit belastet oder zum gleichen Beitragssatz wie die übrigen Objektkosten subventioniert.*

2.2. Finanzierung der Nationalstrassen

Von Relevanz für die Finanzierung der Nationalstrassen und die dazugehörigen Langsamverkehrsinfrastrukturen sind die nachfolgenden Gesetzesartikel.

2.2.1. Bundesverfassung (Art. 86, Absatz 1)

Die Nationalstrassen sowie die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden über einen Fonds (NAF) finanziert.

2.2.2. Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)

2. Kapitel: Finanzierung Nationalstrassen (Art.7 MinVG)

Die Finanzierung umfasst:

- Kosten für Bau, Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen
- Kostenbeteiligung Netzfertigstellung

Bau und Ausbau (Art. 8 MinVG)

- Bau = Erstellung einer neuen Nationalstrasse
- Ausbau = Bauliche Massnahmen an einer im Betrieb stehenden Nationalstrasse
- Bau und Ausbau umfassen:
 - Planung, Grundlagenbeschaffung, Projektierung, Bauleitung, Aufsicht, Verwaltung, Landerwerb
 - Bauausführung und erforderliche Anpassungsarbeiten einschliesslich Ersatz von Flur- und Forststrassen sowie von Velo-, Fuss- und Wanderwegen
 - Schutzmassnahmen (Umwelt, Landschaft, Naturgewalten)
 - Einrichtungen, die der Sicherheit (z. B. Chemiestützpunkte, Vorrichtungen für Gewicht- und andere Verkehrskontrollen) und Entlastung der Strasse (Abstellpuren und -flächen) dienen
 - Einrichtungen für das Verkehrsmanagement (VMZ, VDP)

Unterhalt und Betrieb (Art. 9 und 10 MinVG)

- Unterhalt = Erneuerung und projektgestützter baulicher Unterhalt einer bestehenden Anlage
- Betrieb = betrieblicher und projektfreier baulicher Unterhalt, Verkehrsmanagement und Schadenwehren

2.2.3. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)

Nationalstrassen (2. Kapitel)

- 1. Abschnitt: Bau und Ausbau (Art.2)
 - Bau- und Ausbauskosten werden im Ausführungsprojekt festgelegt
- 2. Abschnitt: Unterhaltskosten (Art. 8)

- Kosten für die Bestandteile der Nationalstrasse nach Artikel 2 NSV
- Kosten für der Nationalstrasse dienende weitere Anlagen ungeachtet der Eigentumsverhältnisse (Festsetzung durch das ASTRA nach Massgabe des Interesses der Nationalstrasse)
 - Geländeverbauungen, Böschungen, Querungen von anderen Verkehrswegen und Leitungen, Unterhaltswege und Zufahrten für Unterhaltsarbeiten, Vorfluter, Entwässerungen, Bach- und Flussverbauungen etc.
 - Ob LV-Verkehrswege des untergeordneten Strassennetzes auch darunter fallen könnten ist rechtlich umstritten und wohl zu verneinen.
- 3. Abschnitt: Betrieb (Art. 9,10,11)
 - Kosten für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt der Nationalstrassenbestandteile nach Artikel 2 NSV, ausgenommen die Fahrbahn eines unter- oder überführenden Verkehrsweges, die Nebenanlagen, die polizeilichen Betriebsmittel der Schwerverkehrskontrollzentren sowie die Einrichtungen für die anderen Verkehrskontrollen
 - Kosten für den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt von der Nationalstrasse dienenden weiteren Anlagen ungeachtet der Eigentumsverhältnisse nach Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b MinVV (Festsetzung durch das ASTRA nach Massgabe des Interesses der Nationalstrasse)
 - Kosten für die Ermittlung der Immissionen nach Luftreinhalteverordnung nach Verursacherprinzip
 - Nationalstrassenbedingte Kosten Schadenwehren

3. Rollen und Verantwortlichkeiten und Kostenfolgen

3.1. Generelle Rollen

Generell werden die Projekte durch die Filialen im Bereich Erhaltungsplanung (EP) generiert und durch den Bereich Projektmanagement (PM) umgesetzt. Die LV-Analysen sind ein Input der Projektgenerierung. Dabei werden durch die jeweiligen Projektleiter PL PM wie für allen anderen Projekte die Fachspezialisten der FU und des LE beigezogen. **Zudem ist der Bereich Langsamverkehr und historische Verkehrswege für die fachliche Beurteilung der Lösungsvarianten Langsamverkehr zuzuziehen.** Dies erfolgt in den projektbezogenen Sitzungsgefässe wie folgt:

Projektfachsitzung: In dieser Sitzung werden die fachlichen Themen zwischen Projektverfasser (PV) und Fachunterstützung (FU) unter Leitung des PL besprochen. hier ist die Teilnahme der Fachstelle LV bei der Bestimmung der Grundsätze und Linienführung vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt FU Trasse die Verantwortung und konsultiert N / LV bei Bedarf und für die Genehmigung (EK / MK / MP bzw. GP / AP / MP).

Im Rahmen der PFS werden u.a. eventuelle Abweichungen zu den Standards in allen Fachbereichen beschlossen. Bei Abweichungen grosser Tragweite und Uneinigkeiten zwischen FU und PL werden diese auf die nächsten Stufen der Projektsteuerungssitzung getragen.

Projektsteuerungssitzung: Teilnehmer sind PL, BL PM, BL FU, BL IC, FC und evtl. AC I (bei Schlüsselprojekten). Falls auf dieser Stufe weiterhin Uneinigkeiten betreffend Einhaltung der Standards betreffend Langsamverkehr besteht, ist dieser spezifische Fall im Lenkungsausschuss LV zu behandeln.

Bei den Projekten wird gegebenenfalls der Bereich Land- und Rechtserwerb der Zentrale involviert, siehe dazu FHB Land- und Rechtserwerb.

Bei den LV-Projekten wird betreffend Rollen, Verantwortlichkeiten und Kosten zwischen 3 Typologien unterschieden:

1. LV- Strecken entlang Nationalstrassen NS 3.Klasse (Art. 4 NSG)

2. LV bei Autobahnanschlüssen
3. Die anderen LV-Wege ausserhalb von Nationalstrassen dritter Klasse und Autobahnanschlüssen (Über- und Unterführungen)

In den nachfolgenden Unterkapitel wird auf die ersten zwei Typologien inkl. Verantwortlichkeiten eingegangen. Für die weitere LV-Wege gelten die generellen Regeln zu Kostenteiler Projekte Dritte gem. MinVG und Erläuterungen in Dokument « Kostenteiler für Über- und Unterführungen» aus den Projektierungshilfen [2024-12-10 Projets d'entretien mobilité cyclable Participation financière pour les passages supérieurs et inférieurs](#).

3.2. Generelle Prinzipien Kostenteiler bei Alternativrouten

Es ist möglich, dass anstelle einer Verbreiterung der Nationalstrasse für einen Radstreifen oder -weg, es einfacher und wirtschaftlich vorteilhafter ist, eine Strasse oder einen Weg in der Nähe auszubauen. In erster Linie ist das ASTRA jedoch gehalten eigene Lösungen umzusetzen. Mangels entsprechender Rechtsgrundlage kann das ASTRA nicht einfach eine Strasse des untergeordneten Netzes ausbauen. Ausnahmen sind allenfalls möglich, wenn eine qualitative Lösung entlang der Strasse oder am Anschluss technisch unmöglich ist und der Eigentümer des Weges (Kanton/Gemeinde) dies ebenfalls befürwortet. Diese Ausnahmen sind in jedem Fall mit FU inkl. N/ LV und DG/RD zu prüfen.

3.3. LV- Strecken entlang der Nationalstrassen NS 3. Klasse

Die Abt. N / LV hat eine Analyse der Schwachstellen bei den NS 3.Klasse durchgeführt. Der Handlungsbedarf und die Massnahmenempfehlungen sind in Form von Faktenblättern verfügbar², die die Filialen in ihre Planungen einbeziehen werden.

Die Realisierung von Radwegen, die vom motorisierten Individualverkehr getrennt sind, aber dennoch innerhalb des Perimeters der Nationalstrasse verlaufen, wird häufig empfohlen. Auf gewissen Abschnitten empfiehlt es sich aufgrund der Machbarkeit, der Sicherheit und des Komforts die Möglichkeit zu prüfen, die Fahrräder auf einer alternativen Route in der Nähe der Nationalstrasse zu führen, und zu untersuchen, ob diese alternative Strasse oder dieser alternative Weg den ASTRA-Standards entspricht.

Die Filialen haben die Schwachstellenanalysen für die 3.Klassstrassen der Abt. N / LV geprüft und daraus eine Liste³ erstellt, welche abschnittsweise das weitere Vorgehen bzw. Nachverfolgung der Projekte /Abschnitten festhält.

Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von Unterhalts- oder Ausführungsprojekten AP.

Prinzipien Verfahren und Kostentragung

| Führungsprinzip LV | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
|-----------------------|--|---------------|-------------|
| Auf der bestehende NS | UPlaNS / ASTRA falls bei zusätzlichen LE nötig ist AP / GS UVEK | 100% ASTRA | |

² [Analyse Definitive Version \(ASTRA-415-4/5/11/5\)](#)

³ [Liste projets LV RN 3e classe V3.xlsx](#)

| | | | |
|---|--------------|---|------------------------------|
| parallel NS auf bestehenden Wegen nicht im Eigentum ASTRA | | 100% Kosten Anschlüsse / Verbindungsweg | Vereinbarungen für Unterhalt |
| parallel NS auf neuem Wege und Grundstück nicht im Eigentum ASTRA | AP / GS UVEK | 100% ASTRA | Eigentum geht auf ASTRA über |

Beispiele sind in im Anhang 1 zu finden.

Bereinigung der UH Peri erfolgt im Rahmen der Projekte / UPLaNS.

3.4. LV bei Anschlüssen

Die Analyse der Abt. N werden bis im März 2025 abgegeben

| Führungsprinzip LV | Verfahren Genehmigung / | Kostentragung | Bemerkungen |
|-------------------------------------|---|---|---|
| LV auf Anschluss | UPLaNS / ASTRA falls bei zusätzlichen LE nötig ist Evtl. AP / GS UVEK bei Umgestaltung Anschluss | 100% ASTRA | |
| LV- eigenes Trasse | AP / GS UVEK | ASTRA | ASTRA bezahlt Anteil beim Anschluss (z.B. Überführung Autobahn und Anschluss an bestehenden Veloweg Kanton / Gemeinde |
| LV auf untergeordnetem Strassennetz | | ASTRA / Kanton Je nach Interesse und Pflicht (Ersatzpflicht Radwege) | |

Beispiele sind in im Anhang 1 zu finden.



Anhang 1

Fallbeispiele

| Realisierung einer neuen Infrastruktur | | | |
|--|--|---|---|
| Beispiel: N8 Radweg Leissigen-Interlaken | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
| <p>Der Kanton Bern möchte einen Radweg entlang des Thunersees zwischen Leissigen und Interlaken realisieren. Die Machbarkeitsstudie wurde 2019 vom ASTRA teilfinanziert. Die Hälfte der Strecke der Bestvariante verläuft parallel zur Nationalstrasse 3. Klasse (aber ausserhalb der Baulinien), die andere Hälfte parallel zur Kantonsstrasse.</p> <p>Die derzeitige Fahrradinfrastruktur auf der Nationalstrasse N8 ist mangelhaft. Nur ein Teil ist mit einem separaten Radweg ausgestattet, dessen Breite jedoch nicht den Standards für den Langsamverkehr des ASTRA entspricht. Der restliche Abschnitt ist lediglich mit einem Radstreifen ausgestattet, was ebenfalls nicht den Standards für eine Strecke mit 80km/h und hoher Verkehrsbelastung entspricht. Die ASTRA-Langsamverkehrsanalyse empfiehlt einen separaten Radweg auf der gesamten Strecke und in beiden Fahrtrichtungen, um die Sicherheit der Fahrräder zu gewährleisten. Mit dem Bau eines</p> | <p>Aufgrund der Tatsache, dass sich gemäss ständiger Rechtsprechung die Planung und Projektierung von Nationalstrassenbestandteilen abschliessend nach den Vorschriften des NSG und der NSV richtet, besteht kein Raum für die Anwendung kantonalen oder kommunalen Baurechts. Entsprechend müssten der Kanton und das ASTRA je ein eigenständiges (aber in technischer und zeitlicher Hinsicht koordiniertes) Projekt erarbeiten und nach dem jeweils geltenden Recht (Nationalstrassenrecht und kantonales Strassenrecht) von den zuständigen Stellen bewilligen lassen.</p> | <p>In diesem Fall würde der Verteilungsschlüssel wie folgt aussehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100% der Kosten für den Radweg parallel zur Nationalstrasse werden vom ASTRA übernommen, da er die Fahrradinfrastruktur auf der Nationalstrasse "ersetzt". • Der Radweg parallel zur Nationalstrasse ist dann Bestandteil der Nationalstrasse. • 100% der Kosten für den Radweg, der parallel zur Kantonsstrasse verläuft, | <p>Vereinbarungen Betrieb/Unterhalt mit Kanton/Gemeinde regeln.</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>richtungstrennten Radweges entlang des Thunersees von Leissigen bis nach Interlaken zwischen See und Nationalstrasse würde auch die Verpflichtung von Seite ASTRA erfüllt. Sowohl der Kanton als auch das ASTRA müssen in Bezug auf den Langsamverkehr Massnahmen treffen. Dort wo der Veloweg entlang der Nationalstrasse geführt wird, handelt es sich um einen Bestandteil der Nationalstrasse.</p> | <p>UPIaNS / ASTRA falls bei zusätzlichen LE nötig ist AP / GS UVEK</p> | <p>werden vom Kanton übernommen. Liegt der kantonale Teil in einer Agglomeration, kann der Kanton über den Nationalstrassenfonds und den Fonds für den Agglomerationsverkehr einen Beitrag beim Bund beantragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Regelung betreffend Unterhalt mit einem Dienstbarkeitsvertrag Kanton Bund ist möglich. | |
|---|--|--|--|

Ausbau einer bestehenden Infrastruktur

| Beispiel 1: Autobahnanschluss Siders-West | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
|--|---|---|--|
| <p>Die Kapazität des Autobahnanschlusses Siders-West muss erhöht werden. Dies erfordert eine konsequente Umgestaltung des Anschlusses, die mit der Anwesenheit von Radfahrern und Fussgängern kaum vereinbar ist. Anstatt am Anschluss wäre eine angemessenere Lösung, den Langsamverkehr über eine bestehende Brücke im untergeordneten Strassennetz in der Nähe des Anschlusses zu führen.</p> | <p>Der Ausbau der Langsamverkehrsinfrastrukturen auf dem untergeordneten Strassennetz müsste als flankierende Massnahme Teil des Anschlussprojekts sein. Zuständig für die Umsetzung der erforderlichen Massnahmen ist das ASTRA.</p> | <p>Die Kosten gehen zu Lasten des Nationalstrassenprojekts, wenn nur das ASTRA ein Interesse daran hat und der Verursacher ist.</p> <p>Wenn der Kanton, bzw. die Gemeinde auch ein Interesse daran hat, soll er/sie sich an den Kosten beteiligen</p> | <p>Vereinbarungen Betrieb/ Unterhalt mit Grundeigentümer regeln.</p> |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | UPlaNS / ASTRA falls bei zusätzlichen LE nötig ist AP / GS UVEK | (Kostenteiler je nach Interesse jeder Partei). | |
| | | | |
| | | | |

Nutzung einer bestehenden Infrastruktur, ohne Ausbau

| | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
|--|---|---------------|-------------|
| Wenn es, um den ASTRA-Langsamverkehrsstandards zu entsprechen, einfacher und wirtschaftlich vorteilhafter ist, eine nahe gelegene Gemeindestrasse oder einen Gemeindegeweg ohne Anpassungsbedarf zu nutzen, anstatt die Nationalstrasse zu verbreitern, um einen Radstreifen oder -weg zu realisieren, kann dann der Bund einen finanziellen Beitrag an die Unterhaltskosten der Strasse oder des Weges leisten? | Gestützt auf die Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe b und 9 Absatz 1 Buchstabe b MinVV kann sich der Bund an den Unterhalts- und Betriebskosten für Anlagen beteiligen, die zwar nicht Bestandteil der Nationalstrasse sind, die jedoch der Nationalstrasse dienen. Dabei kommt es auch nicht auf die Eigentumsverhältnisse an. Die Bestimmungen erwähnen hier beispielhaft Geländeverbauungen, Böschungen, Querungen von anderen Verkehrswegen und Leitungen, Unterhaltswege und Zufahrten für Unterhaltsarbeiten, Vorfluter, Entwässerungen, sowie Bach- und Flussverbauungen. Fraglich und wohl zu verneinen ist | | |

| | | | |
|---|---|---|--------------------|
| | <p>aber, ob eine Gemeindestrasse als gemeinsam genutzte Anlage im Sinne der beiden Bestimmungen gelten kann. Eine Gemeindestrasse ist eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Der Bund verlangt von den Kantonen und Gemeinde schlussendlich auch kein Geld dafür, dass die Nationalstrassen den kantonalen und kommunalen Verkehr aufnehmen.</p> | | |
| Beispiel 1: Brünig Pass | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
| <p>Fahrräder dürfen auf der Nationalstrasse fahren. In der Analyse der LV auf Nationalstrassen 3. Klasse wird empfohlen, bergauf einen Radstreifen anzulegen oder die Fahrräder auf den bestehenden Alternativweg zu leiten, auf dem sich die Route 9 des Velolandes Schweiz befindet. Dabei handelt es sich um eine Forststrasse die teilweise nicht asphaltiert ist. Diese Gemeindestrasse kann daher nur einen Teil der Radfahrer aufnehmen (z. B. Touren-, Gravel-, Mountainbikes). Ein Ausbau ist dort wegen des geringen Autoverkehrs voraussichtlich auch nicht notwendig.</p> <p>Die Standards für den Langsamverkehr können somit nicht eingehalten werden. Auf die Markierung eines Radstreifens auf der Nationalstrasse bergwärts kann daher nicht verzichtet werden. Zwar macht es Sinn die Fahrräder auf den alternativen Weg aufmerksam zu machen. Eine Entschädigung dafür an die Gemeinde ist rechtlich nicht gegeben.</p> | <p>UPlaNS / ASTRA falls bei zusätzlichen LE nötig ist</p> <p>AP / GS UVEK</p> | <p>100% ASTRA (für die Markierung des Radstreifens auf der Nationalstrasse)</p> <p>100% Kosten Anschlüsse / Verbindungsweg zur Gemeindestrasse</p> <p>Keine Beteiligung für die Gemeindestrasse</p> | |

| Beispiel 2 Schinschlucht (Alvaschein) | Verfahren / Genehmigung | Kostentragung | Bemerkungen |
|--|--|---|--------------------|
| <p>Die Fahrräder werden in der Schinschlucht grösstenteils auf der Nationalstrasse geführt. Auf der Höhe des Restaurants Solisbrücke gibt es eine Kantonsstrasse, die einen geringeren DTV und ein tieferes Geschwindigkeitsniveau aufweist. Die Veloroute SchweizMobil verläuft auf der Kantonsstrasse. Die Fahrräder sind angewiesen, auf dieser Strasse zu fahren, es hat aber kein Velofahrverbot auf der Nationalstrasse.</p> | <p>In der Schwachstellenanalyse LV wird empfohlen zu prüfen, ob die Kantonsstrasse den ASTRA-Standards entspricht und für den Veloverkehr geeignet ist. Wenn dies der Fall ist, kann auf Massnahmen auf der Nationalstrasse verzichtet werden, da die Bedingungen für den Veloverkehr auf der Kantonsstrasse genügend sind. Wenn nicht, sollte idealerweise der Kanton die Kantonsstrasse für den Veloverkehr verbessern (ohne Kostenbeteiligung ASTRA). Das ASTRA kann den Kanton jedoch nicht zwingen. Das Veloweggesetz verpflichtet aber die Kantone ein Velowegnetz für den Alltags- und für den Freizeitverkehr zu planen. Wenn die Kantonsstrasse dazu gehört, muss er eine geeignet LV-Infrastruktur anbieten. Wenn der Kanton nicht einverstanden ist, muss das ASTRA die Bedingungen für den Veloverkehr auf der Nationalstrasse optimieren.</p> | <p>100% Kosten Anschlüsse / Verbindungsweg zur Kantonsstrasse</p> <p>Oder</p> <p>100% ASTRA, wenn Massnahmen auf der Nationalstrasse nötig sind</p> | |