



Bern, 18. Oktober 2024

Erhaltungsprojekte Velowege

Finanzielle Beteiligung an Über- und Unterführungen

Dokumentennummer: ASTRA-D-7ADA3401/613

Impressum

Datum	der	18.10.2024
Erstellung / Überarbeitung:		
Autor/-in:		Abteilung Strasseninfrastruktur West
Dateiname:		2024-12-10_Erhaltungsprojekte Velowege_Finanzielle Beteiligung an Über- und Unterführungen
Anzahl Seiten:		
Genehmigt am:		10.12.2024 / LA LV
Genehmigt von:		

Auflistung der Änderungen:

Ausgabe	Datum	Autor/-in	Bemerkungen
	18.10.2024		Erstellung initiale Version
	11.11.2024	Stf	Anpassungen Stf nach Sitzung mit Kuv 08.11.2024
	02.12.2024	Kuv	Besprechung mit LV
	03.12.2024	Kuv	Rückmeldung RD



Inhaltsverzeichnis

1	Rechtsgrundlagen.....	2
1.1	Bauwerke und Eigentum.....	2
1.2	Sanierungen bestehender Über- und Unterführungen und Kostenaufteilung.....	2
2	Beispiele, Modellfälle.....	2
2.1	Grundlagen.....	2
2.2	Unterhalt ohne Ausbau der Velo- und Fusswege	3
	Hinweis: Das Vorgehen wird in allen Fällen von der Fachunterstützung (FU) der Zentrale des ASTRA in etwaiger Abstimmung mit dem GS-UVEK festgelegt.	6
2.3	Unterhalt mit Ausbau der Velo- und/oder Fusswege	6

1 Rechtsgrundlagen

1.1 Bauwerke und Eigentum

Bau, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen sind Sache des Bundes. Darin eingeschlossen sind die Über- und Unterführungsbauwerke, die beim Bau der Nationalstrasse (zur Überschneidung mit untergeordneten Strassennetzen) erforderlich werden.

Bestandteile der Nationalstrassen nach Art. 2 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111)

Bestandteil der Nationalstrasse bilden je nach ihrer Ausbauf orm und den von der technischen Funktion her bedingten Erfordernissen:

b. die Kunstbauten, einschliesslich Über- und Unterführungsbauwerken, die beim Bau erforderlich werden, nicht jedoch Leitungen und ähnliche Anlagen Dritter;

Der Bund ist Eigentümer dieser Bauwerke. Strassen, die über die Nationalstrasse hinwegführen oder sie unterqueren, gehören hingegen den Kantonen (Kantonsstrassen), den Gemeinden (Gemeindestrassen) oder Privatpersonen (Privatstrassen) und nicht dem Bund.

1.2 Sanierungen bestehender Über- und Unterführungen und Kostenaufteilung

Artikel 46 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) wurde eingeführt, um die Änderung bestehender Kreuzungen zu regeln. Er bestimmt gemäss dem Verursacherprinzip, dass bei notwendigen Ausbauten von Kreuzungen von Nationalstrassen mit anderen öffentlichen Strassen durch bauliche Massnahmen, jeder Träger der Strassenbaulast in dem Umfange an die Bau- und Unterhaltskosten der Umgestaltung beizutragen hat, als diese durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt ist. Zu beachten ist, dass Artikel 46 Absatz 1 keine Anwendung findet, soweit zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden (Art. 47 Abs. 1 NSG). Bei Kreuzungen zwischen Nationalstrassen und Eisenbahnen verweist Artikel 46 Absatz 2 NSG auf die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101).

Das NSG legt jedoch nicht fest, was es unter dem Begriff Kreuzung versteht. In der aktuellen Praxis des ASTRA werden Über- und Unterführungen (Art. 2 Bst. b NSV) als «Kreuzungen» behandelt. Als solche fallen sie in den Geltungsbereich der vorgenannten Bestimmung.

2 Beispiele, Modellfälle

2.1 Grundlagen

Für die Planung und Realisierung von Velowegnetzen sind die Kantone zuständig (vgl. Art. 5 des Veloweggesetzes; SR 705). Massnahmen sind demnach in erster Linie vom Kanton oder der Gemeinde zu finanzieren; ausgenommen sind Massnahmen auf Abschnitten der Nationalstrassen dritter Klasse und in Anschlussbereichen von Nationalstrassen 1. Und 2. Klasse.

Nun stellt sich die Frage, wie bei Kreuzungen von Nationalstrassen mit anderen öffentlicher Strassen festzulegen ist, in welchem Ausmass ein Ausbau durch die Verkehrsentwicklung auf den kantons-, gemeinde- oder bundeseigenen Strassen bedingt ist. Um diesen Punkt in der Praxis zu klären, bedarf es einer Verkehrs- und Bedarfsanalyse.

Von den Ergebnissen dieser Untersuchung wird die Finanzierung des Projekts oder die finanzielle Beteiligung daran abhängen. Dabei gilt der Grundsatz, dass

- Der Bund den Ausbau seiner eigenen Infrastrukturen finanziert;
- Die technischen Regeln bei Ausbauten den vom ASTRA festgelegten Standards entsprechen müssen (und jede Erweiterung oder jeder zusätzliche oder über die technischen Standards auf dem Gebiet der Nationalstrassen hinausgehende Ausbau von der gesuchstellenden Partei zu finanzieren ist).

Konstruktive Verbesserungen von Kreuzungen im Sinne von Artikel 46 NSG berücksichtigen unter Vorbehalt von Artikel 47 Absatz 1 NSG das Verursacherprinzip, und die Kosten werden dementsprechend verteilt. **Dabei gibt es keinen Spielraum für eine zusätzliche Kostenbeteiligung des Bundes nach Artikel 8 Absatz 4 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2)**

Es sind somit keine Doppelfinanzierungen möglich. Zudem sind die investierten Beträge gegebenenfalls den Subventionen anzurechnen, die den Kantonen vom Bund bspw. über die Agglomerationsprogramme gewährt wurden.

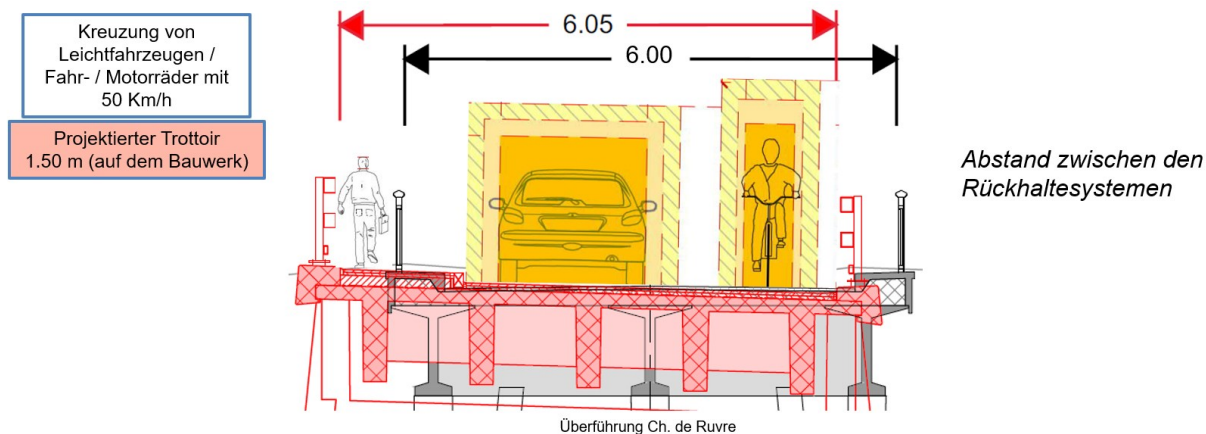
2.2 Unterhalt ohne Ausbau der Velo- und Fusswege

Wenn eine bestehende Über- oder Unterführung als Bestandteil der Nationalstrasse (ausserhalb von Anschlüssen) keine Veloverkehrsinfrastruktur (Radstreifen, Radweg, Trottoirs mit Mischverkehr) umfasst, in der Zukunft (vom Kanton nach Art. 5 des Veloweggesetzes) keine Bedarfsplanung für diese Mobilitätsform vorgesehen und eine strukturelle Sanierung des Bauwerks erforderlich ist, sind die massgebenden Begegnungsfälle für den Strassentyp nach den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) 40040B und 40041 bis 40045 sowie das geometrische Normalprofil nach den VSS-Normen 40200A, 40201 und 40202 zu definieren.

Das ASTRA ist in Vertretung des Bundes für den Bau und den technischen Unterhalt seiner Anlagen verantwortlich und hat ihren sicheren Betrieb zu gewährleisten. Das gilt ebenfalls für Über- und Unterführungen, die zu den Nationalstrassen gehören. Wenn ein Überführungsbauwerk, wie in den nachstehenden Beispielen, nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspricht, hat das ASTRA dafür zu sorgen, die Anlage baulich anzupassen und insbesondere bei der Dimensionierung des Lichtraumprofils der über- oder unterführenden Strasse (die nicht Eigentum des Bundes ist) den vorgenannten Normen Rechnung zu tragen.

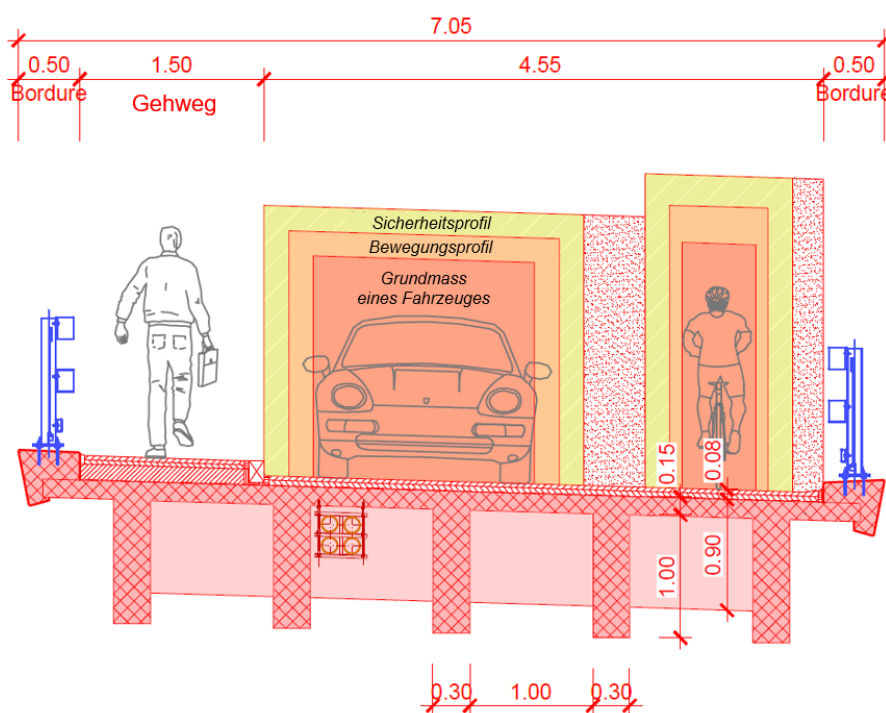
Das ist normalerweise dann gegeben, wenn die Verbindungsstrasse zur Über- und Unterführung über kein Trottoir verfügt und der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) einen tiefen Wert aufweist.

Beispiel 1: N01 Überführung Ch. de Ruyre, Gemeinde Luins, Kanton Waadt (Abbruch und Wiederaufbau des Bauwerks)



GENÈVE

LAUSANNE

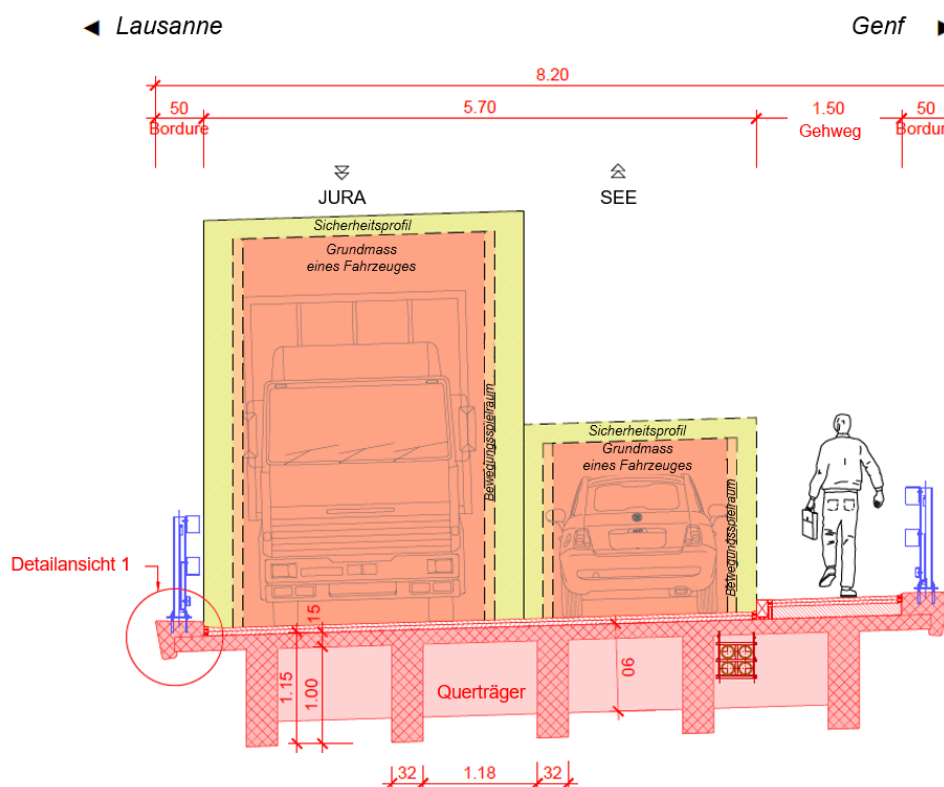
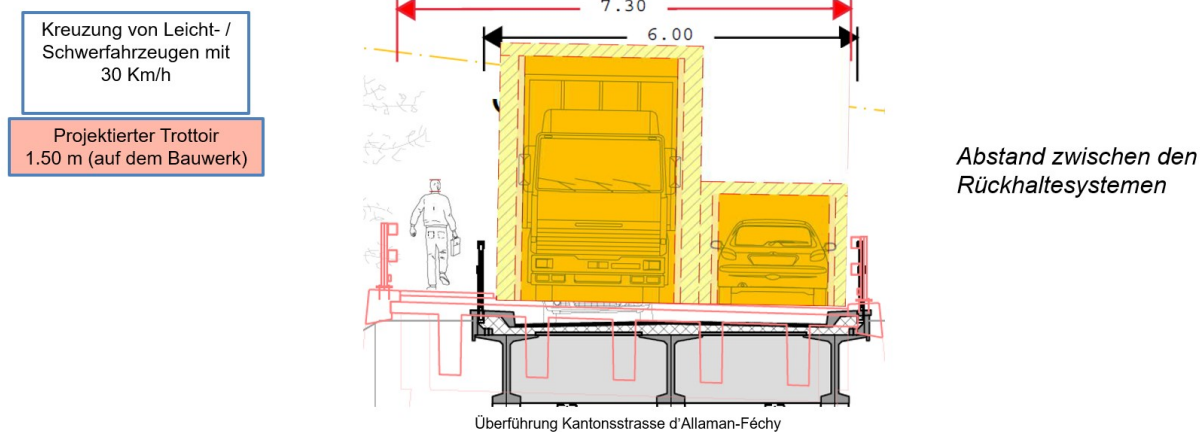


Das neue Lichtraumprofil berücksichtigt namentlich die folgenden Normen:

- VSS 40045 für den **massgebenden Begegnungsfall (hier PW / Velo mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h)**
- VSS 40201 für das geometrische Normalprofil
- SN 640 070 zur Bestimmung des Platzbedarfs für Fussgänger/-innen (hier ein 1,50 m breites Trottoir)

Hinweis: Zum Bauwerk gehört ein Bankett. Dabei handelt es sich nicht um ein Trottoir, das die geltenden Normen (insbesondere die Norm SN 640 070) einhalten muss, sondern es ist Teil des offiziellen Fusswegnetzes, das sich über das Bauwerk hinaus erstreckt (Bankett ≠ Trottoir).

**Beispiel 2: N01 Überführung Kantonsstrasse Allaman-Féchy, Gemeinde Féchy, Kanton Waadt
(Abbruch und Wiederaufbau des Bauwerks)**



- Das neue Lichtraumprofil berücksichtigt namentlich die folgenden Normen:
 - VSS 40043 für den **massgebenden Begegnungsfall (hier LKW / PW mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h)**
 - VSS 40201 für das geometrische Normalprofil
 - SN 640 070 zur Bestimmung des Platzbedarfs für Fussgänger/-innen (hier ein 1,50 m breites Trottoir)

Hinweis: Zum Bauwerk gehört ein Bankett. Dabei handelt es sich nicht um ein Trottoir, das die geltenden Normen (insbesondere die Norm SN 640 070) einhalten muss, sondern es ist Teil des offiziellen Fusswegnetzes, das sich über das Bauwerk hinaus erstreckt (Bankett ≠ Trottoir).

Vorgehen:

- Unterhalt, wenn das bestehende Bauwerk erhalten wird und zu sanieren ist (EK, MK, MP), mit Genehmigung des ASTRA (AC I, FU) → Finanzierung zu 100 Prozent durch das ASTRA.
- Ausbau, wenn das bestehende Bauwerk abgebrochen und neu gebaut wird (AP, DP), mit Plangenehmigung des GS UVEK → Finanzierung zu 100 Prozent durch das ASTRA.

Hinweis: Das Vorgehen wird in allen Fällen von der Fachunterstützung (FU) der Zentrale des ASTRA in etwaiger Abstimmung mit dem GS-UVEK festgelegt.

2.3 Unterhalt mit Ausbau der Velo- und/oder Fusswege

Wenn eine bestehende Über- oder Unterführung als Bestandteil der Nationalstrasse (ausserhalb von Anschlüssen) eine Velo- (Radstreifen, Radweg, Trottoirs mit Mischverkehr) oder eine Fussverkehrsinfrastruktur umfasst, in der Zukunft (vom Kanton nach Art. 5 des Veloweggesetzes) ein zusätzlicher Ausbau dieser Infrastruktur geplant und eine strukturelle Sanierung des Bauwerks erforderlich ist, sind die massgebenden Begegnungsfälle für den Strassentyp nach den VSS-Normen 40040B und 40041 bis 40045, das geometrische Normalprofil nach den VSS-Normen 40200A, 40201 und 40202 sowie nach den Vollzugshilfen im Bereich des Langsamverkehrs zu definieren.

Das ASTRA ist als Vertreterin des Bundes für den Bau und den technischen Unterhalt seiner Anlagen verantwortlich und hat ihren sicheren Betrieb zu gewährleisten. Das gilt ebenfalls für Über- und Unterführungen, die zu den Nationalstrassen gehören. Wenn ein Überführungsbauwerk, wie im nachstehenden Beispiel, nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspricht, hat das ASTRA dafür zu sorgen, die Anlage baulich anzupassen und insbesondere bei der Dimensionierung des Lichtraumprofils der über- oder unterführenden Strasse (die nicht Eigentum des Bundes ist) den vorgenannten Normen sowie den geltenden Planungsgrundsätzen für Velowegnetze Rechnung zu tragen.

Vorgehen:

- Unterhalt, wenn das bestehende Bauwerk erhalten wird und ohne zusätzlichen Ausbaubedarf der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur zu sanieren ist (EK, MK, MP), mit Genehmigung des ASTRA (AC I, FU) → Finanzierung zu 100 Prozent durch das ASTRA
- Ausbau, wenn das bestehende Bauwerk abgebrochen und neu gebaut werden soll (AP, DP) und/oder bei Vorliegen eines Gesuchs einer bzw. eines Dritten für einen Ausbau des Langsamverkehrs mit Plangenehmigung des GS-UVEK → Finanzierung mit Verteilung der Kosten entsprechend dem Mehrwert, der aufgrund des Gesuchs einer bzw. eines Dritten entsteht (Kanton und/oder Gemeinde nach dem Veloweggesetz und dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege) im Vergleich zu einer gleichwertigen Sanierung.

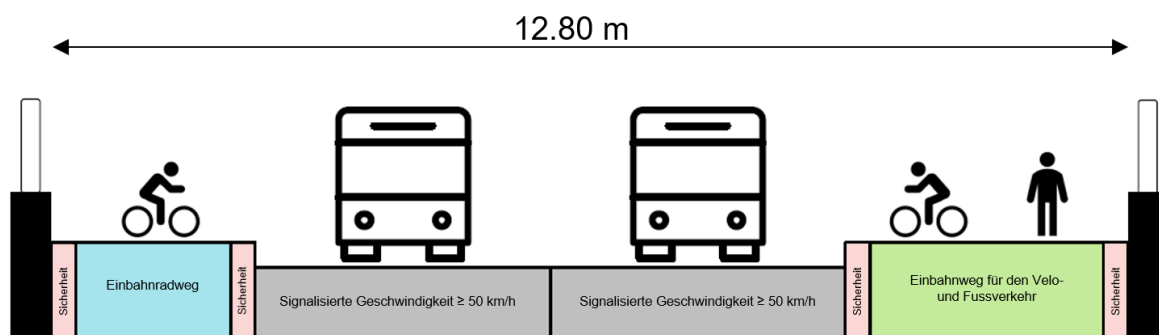
Hinweis: Das Vorgehen wird in allen Fällen von der FU der Zentrale des ASTRA in etwaiger Abstimmung mit dem GS-UVEK festgelegt.

Beispiel: N01 Überführung Kantonsstrasse Genolier, Gemeinde Duillier, Kanton Waadt

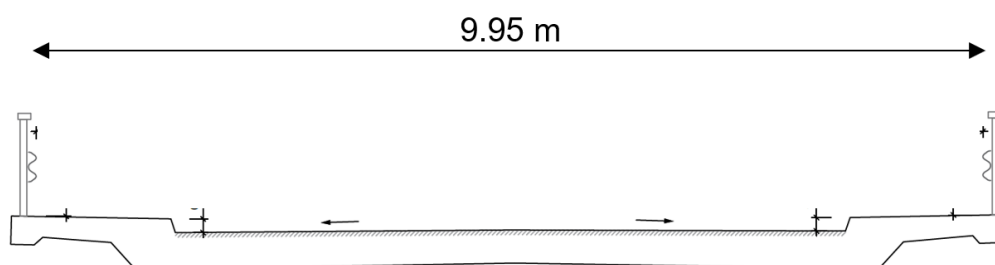
Ausgangslage:

- Bestehende Überführung in schlechtem Zustand: Eine umfangreiche Erneuerung ist geplant.
- Der Kanton gibt die Velowegnetzplanung auf der Route, die über die Überführung führt, bekannt:
 - Kohärentes Velowegnetz
 - Schwerpunktprojekt des Kantons
 - Festgelegter Realisierungshorizont
 - (erfordert eine grössere lichte Breite der Überführung, die mit der bestehenden Struktur nicht vereinbar ist, eine Erweiterung wäre unverhältnismässig)

Verfügung des ASTRA über den Ersatz der Überführung, um den Ausbau der Veloverkehrsanlagen zu integrieren



Zukünftige Abmessungen (mögliche Variante)



Vorhandenes Lichtraumprofil

Fazit:

- **Auslöser für den Ersatz der Überführung ist das Projekt des Kantons.**
- Vorteile für das ASTRA:
 - Die umfassende Erneuerung des bestehenden Übergangs fällt weg; die neue Überführung hat eine lange Lebensdauer.
- Vorteile für den Kanton:
 - Es entsteht eine zusammenhängende Veloroute, die im Einklang mit der strategischen Planung ist.
- **Verteilung der Kosten:**
 - **Studien gehen zu 100 Prozent zulasten des ASTRA** (denn letztlich hätte das ASTRA ein Ersatzprojekt ausarbeiten müssen)
 - **Ausführung: Gemeinsame Finanzierung ASTRA / Kanton**
 - Welcher Verteilschlüssel wird angewandt?

Nach der durch das Drittprojekt ausgelösten erforderlichen Verbreiterung

Beispiel: 2,85 m Verbreiterung / 12,80 m

Neue Brücke = 78 Prozent zulasten des ASTRA und 22 Prozent zulasten des Kantons (nach Studien zu verfeinern)