

# Der Weg des Velos in die Bundesverfassung

Autor(en): **Müller, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **45 (2018)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909649>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



# Der Weg des Velos in die Bundesverfassung

Fuss- und Wanderwege haben schon seit langem Verfassungsrang.

Wenn das Volk am 23. September 2018 Ja sagt, kommen auch die Velowege zu dieser Ehre.

JÜRIG MÜLLER

«Unglaublich»: So kommentierte Ursula Wyss im April 2018 die Zunahme des Fahrradverkehrs in der Bundesstadt. Die in der Berner Stadtregierung für den Verkehr zuständige Gemeinderätin war offenbar selbst überrascht über den Veloboom: Im kurzen Zeitraum von 2014 bis 2017 hat der Veloverkehr um 35 Prozent zugenommen. Nun will die Stadt erst recht in die Pedale treten und den Anteil der Fahrräder am Gesamtverkehr bis ins Jahr 2030 von derzeit 15 auf 20 Prozent heben.



**Gut im Schuss:** Der Veloverkehr soll aufgewertet werden und Verfassungsrang erhalten. Bild Keystone

Die Stadt Bern ist kein Einzelfall. Der Veloverkehr tendiert landesweit nach oben (siehe auch «Schweizer Revue» Nr. 3/2018). Nun findet das Velo auch den Weg in die Bundesverfassung – sofern die Schweizer Stimmberechtigten am 23. September 2018 ein Ja zum Bundesbeschluss über die Velowege in die Urne legen. Damit soll der Artikel 88 über die Fuss- und Wanderwege ergänzt werden, der seit 40 Jahren in der Verfassung steht. Er hat zu einem einzigartigen Fuss- und Wanderwegnetz geführt. Jetzt soll auch ein durchgehendes Wegnetz für Velos in der Schweiz entstehen.

## Parteiübergreifendes Loblied

Die Idee geht zurück auf die Velo-Initiative des Dachverbandes für die Interessen der Velofahrenden (Pro Velo). Die Stossrichtung leuchtete auch dem Bundesrat ein. Deshalb

legte er einen leicht abgeschwächten Gegenentwurf vor: Der Bund soll die gleichen Aufgaben wahrnehmen wie bei den Fuss- und Wanderwegen, sich also auf eine einfache Grundsatzgesetzgebung beschränken. Planung, Bau und Unterhalt von Velowegen seien ohnehin Sache der Kantone und Gemeinden, und der Bund könne wegen enger finanzieller und personeller Grenzen keine neuen Aufgaben übernehmen, argumentierte die Landesregierung. Der Gegenentwurf sieht deshalb keine Pflicht zur Förderung vor. Aber der Bund kann Prinzipien für Velowegnetze festlegen. Und er kann Massnahmen der Kantone für Bau und Unterhalt solcher Netze unterstützen und koordinieren.

Im Parlament wurde ein parteiübergreifendes Loblied auf den Veloverkehr angestimmt. Im Ständerat gab es überhaupt keine kritischen Wortmeldungen. Im Nationalrat lehnte einzig die SVP den bundesrätlichen Gegenvorschlag ab. Fraktionssprecher Thomas Hurter erklärte, es brauche keine zusätzlichen Massnahmen, «die Schweiz ist bereits ein Veloland». Eben nicht, befand Nationalrat Bastien Girod von den Grünen; die fehlende Infrastruktur verhindere, dass die Schweiz ein Veloland werde, denn «ein gelb markierter Streifen reicht nicht aus». Und SP-Nationalrätin Evi Allemann sagte, gegenüber dem Ausland bestehe Nachholbedarf. Von diversen Rednern wurden die Vorteile des Veloverkehrs unterstrichen. Er könne mithelfen, Verkehrsspitzen zu brechen, den Energieverbrauch zu senken und sei zudem gesund.

## Ziel erreicht, Initiative zurückgezogen

Nach der Zustimmung des Parlaments zum Gegenentwurf revanchierten sich die Initianten der Velo-Initiative mit dem Rückzug des Volksbegehrens. Ziel erreicht, hiess es. «Der Bundesbeschluss Velo nimmt das Kernanliegen der Initiative auf, nämlich die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen», erklärte SP-Nationalrat Matthias Aebischer, Präsident des Trägervereins Velo-Initiative. Nun wird das Pro-Komitee von zahlreichen Organisationen aus den Bereichen Tourismus, Gesundheit, Sport, Verkehr, Wirtschaft und Umwelt getragen. Selbst der autofreundliche Touring-Club der Schweiz (TCS) unterstützt die Vorlage. TCS-Vizepräsident und FDP-Nationalrat Thierry Burkart findet: «Die Trennung von Verkehrsströmen ist im Interesse aller Strassenbenützer, auch der Autofahrer. Denn dadurch werden Kapazitäten geschaffen.»