

Das Velo auf dem Weg in die Schweizer Verfassung

Von Sonia Fenazzi, 21. Juli 2018



Markierung eines Fahrradpiktogramms an der Velostrasse. Die Stadt Zürich testet im kleinem Rahmen ein neues Verkehrsregime: Auf zwei Achsen werden sogenannte Velostrassen eingerichtet, auf denen die Radler Vortritt gegenüber dem einmündenden Verkehr haben.

(Keystone)

Mit geeigneten Infrastrukturen das Velofahren fördern: Das ist das Ziel der Verankerung der Velowege in der Verfassung, worüber am 23. September abgestimmt wird. Gemäss Regierung und Parlament ist das ein notwendiger Schritt. Die Schweizerische Volkspartei (SVP) allerdings lehnt sich dagegen auf, weil sie die Verfassungsänderung für unnötig und illusorisch hält.

Wird der Vorschlag, den Verfassungsartikel zu Fuss- und Wanderwegenexterner Link mit Velowegen zu ergänzen, an den Urnen gleich erfolgreichexterner Link sein wie die Einführung desselben Verfassungsartikels vor fast 40 Jahren? Für eine Antwort muss man die Abstimmungsergebnisse abwarten.

Eines steht aber jetzt schon fest: Die damaligen Voraussetzungen ähneln sehr stark den heutigen. Auch dieses Mal hat alles mit einer Volksinitiative begonnen, die später zugunsten eines direkten Gegenvorschlags zurückgezogen wurde, der im Parlament breite Unterstützung fand.

Edle Motive

Sowohl bei der damaligen Eidgenössischen Volksinitiative "zur Förderung der Fuss- und Wanderwege" [externer Link](#) als auch aktuell bei der Eidgenössischen Volksinitiative "Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)" [externer Link](#) haben Regierung und Parlament das Anliegen für berechtigt angesehen, nicht aber die zur Erreichung des Ziels vorgesehenen Mittel.

"Niemand aus der Kommission stellte die Notwendigkeit in Frage, den Langsamverkehr [externer Link](#), besonders das Radfahren, zu fördern", sagte Kommissionssprecher Raphaël Comte vor dem Ständerat (Kleine Parlamentskammer). Der Neuenburger Ständerat der Freisinnig-Demokratischen Partei (FDP.Die Liberalen) erinnerte daran, dass bereits in den Parlamentsdebatten über den Gegenvorschlag zur Initiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege im Jahr 1977 der Nationalrat (Grosse Parlamentskammer) die Aufnahme auch der Velowege in den Verfassungsartikel begrüsst hätte. Damals lehnte der Ständerat dies jedoch ab.

Das Fahrrad blieb daher aus der Schweizer Verfassung ausgeschlossen. Eine Lücke, die nicht nur für die Initianten der Velo-Initiative inakzeptabel ist, sondern auch von Regierung und Parlament so rasch als möglich geschlossen werden will.

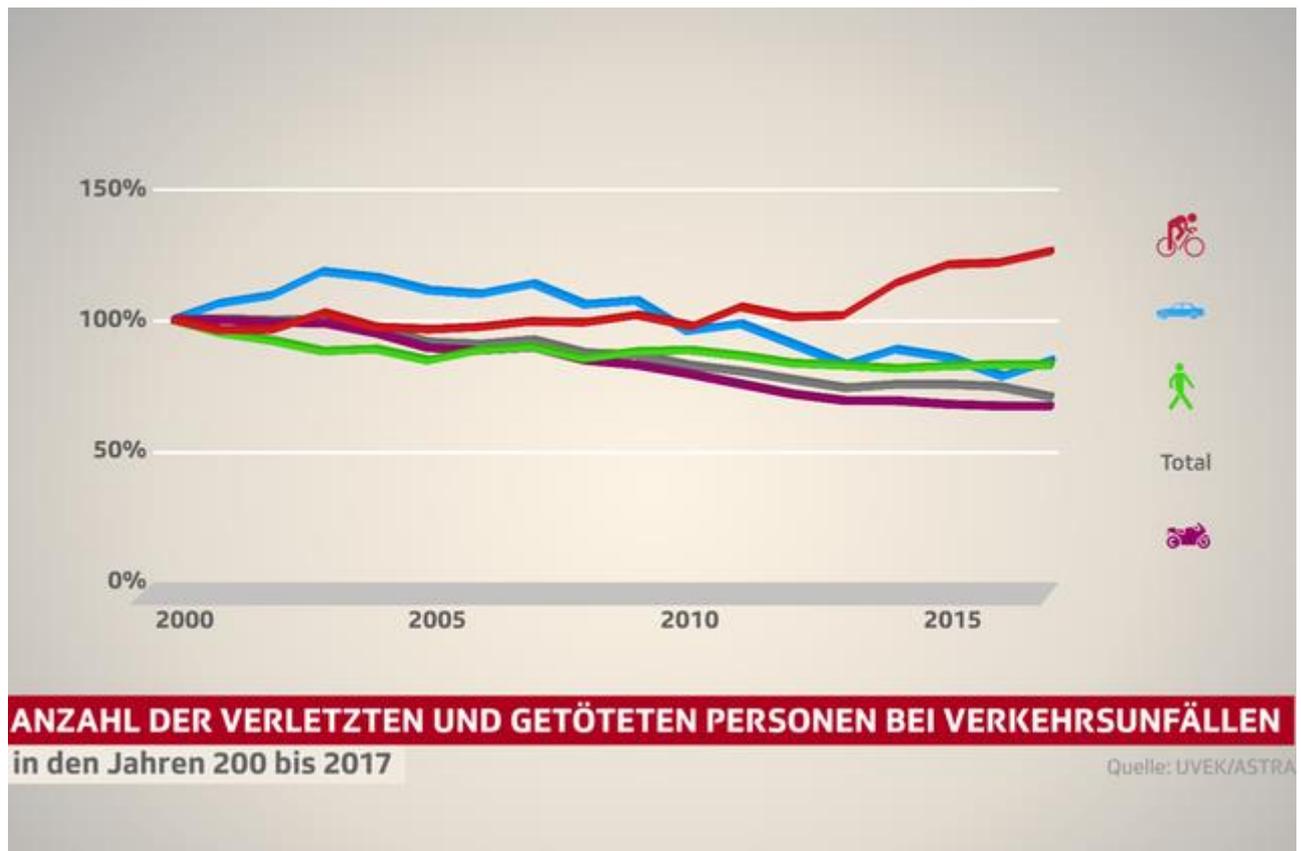
Der Bundesrat und zahlreiche Parlamentarier strichen die Vorteile eines vermehrten Velogebruchs im Alltag hervor. Zu den Hauptvorteilen gehört, dass der motorisierte Individualverkehr verringert und das Gedränge in den öffentlichen Verkehrsmitteln entlastet würden, was wiederum zu einer Reduktion des Energieverbrauchs, der Schadstoff- und Lärmemissionen führen würde. Nicht zuletzt würde es auch zur Gesundheitsförderung beitragen, weil man sich beim Radfahren körperlich bewegt.

Mit sicherer Infrastruktur Potenziale erschliessen

Velos sind als Fortbewegungsmittel in der ganzen Schweizer Bevölkerung stark verbreitet. Gemäss Schätzungen sind in der Schweiz fast 4 Millionen Fahrräder im Umlauf, und die Verkaufszahlen der letzten Jahre sind auf hohem Niveau geblieben. Im Jahr 2017 wurden ungefähr 330'000 Fahrräder verkauft, das sind 4,2% mehr als im Jahr zuvor. Fast 90'000 davon waren E-Bikes, eine stark wachsende Kategorie, die mit 16,3% Wachstum einen neuen Rekord gebrochen hat.

Aber das Potenzial im täglichen Gebrauch wird noch lange nicht ausgeschöpft. Es wird geschätzt, dass fast 80% der Bus- und Tramfahrten sowie 50% der Autofahrten nicht weiter als fünf Kilometer betragen, also eine Distanz, die problemlos per Velo bewältigt werden könnte.

Um die Nutzung des Fahrrads zu fördern, ist es unerlässlich, sichere und qualitativ hochwertige Velowege zu schaffen, d.h. getrennt vom motorisierten Verkehr sowie von Trottoirs und Fusswegen. Das ist nicht nur angesichts des in den kommenden Jahren zu erwartenden starken Verkehrswachstums notwendig, sondern auch angesichts der vielen Fahrradunfallopfer in der Schweiz, wie die Regierung und eine Parlamentsmehrheit erkannt haben.



(swissinfo.ch)

Der Bund muss nicht, er kann

Mit der Verfassungsänderung, die am 23. September zur Abstimmung kommt, wäre der Bund ebenso für die Festlegung von Grundsätzen für Radwege zuständig, wie er es bisher bereits für die Wander- und Fusswege war. Diese Forderung der Initianten hat die Regierung im Gegenvorschlag übernommen.

Übertrieben fand er hingegen die in der Initiative vorgesehene Pflicht des Bundes, Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze und zur Kommunikation über diese zu fördern und koordinieren, unter Wahrung der "Zuständigkeiten der Kantone".

Wegen des Föderalismus und der kantonalen Autonomie bevorzugte die Schweizer Regierung eine Kann-Formulierung, also: der Bund kann fördern und koordinieren.

In Bezug auf Letzteres würde sich die Unterstützungs- und Koordinationskompetenz des Bundes aber auch auf Massnahmen Dritter – insbesondere der in diesen Bereichen tätigen Organisationen – und auf Informationen über diese verschiedenen Netze erstrecken, wie in der Initiative gefordert.

"Unnötige zusätzliche Aufgabe"

Mit dieser Kompromisslösung hat der Gegenvorschlag die parlamentarische Prüfung erfolgreich bestanden: Er wurde von allen Parteien ausser der SVP angenommen. Vertreter der rechtskonservativen Partei lehnten die Verfassungsänderung ab, weil diese unnötig sei und in die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden eingreife.

"Wir greifen hier in die Hoheit der Kantone und Gemeinden ein, und wir greifen hier in etwas ein, das heute schon funktioniert", sagte Thomas Hurter im Namen der SVP-Fraktion und betonte, dass die Kantone und Gemeinden genau wüssten, wo sie tätig werden müssten.

"Da darf der Bund ganz sicher nicht noch weitere unnötige Aufgaben übernehmen, die gar nicht in seine Zuständigkeit fallen", sagte sein Parteikollege Erich Hess.

Laut den SVP-Vertretern ist es zudem utopisch, zu glauben, der Bau eines flächendeckenden Veloweg-Netzes erhöhe automatisch den regelmässigen Gebrauch des Fahrrads. Die oft widrigen Wetterbedingungen – zu kalt oder zu warm, Regen, Schnee, Wind – stünden dem entgegen, meinte Hurter. Darüber hinaus eigneten sich im Alltag vor allem flache Wege für das Velo, also in den Städten, und dort gebe es keine grossen Erweiterungsmöglichkeiten, fügte er hinzu.

Den Schlussscheid wird die Stimmbevölkerung fällen, die sich einzig zum direkten Gegenvorschlag äussern kann. Der von der Regierung formulierte Kompromiss hat nebst einer Mehrheit der Parlamentarier auch die Initianten überzeugt, die ihre Initiative daraufhin zugunsten des Gegenvorschlags zurückzogen. Dieser muss an den Urnen die doppelte Mehrheit erringen, das Volksmehr sowie das Ständemehr.