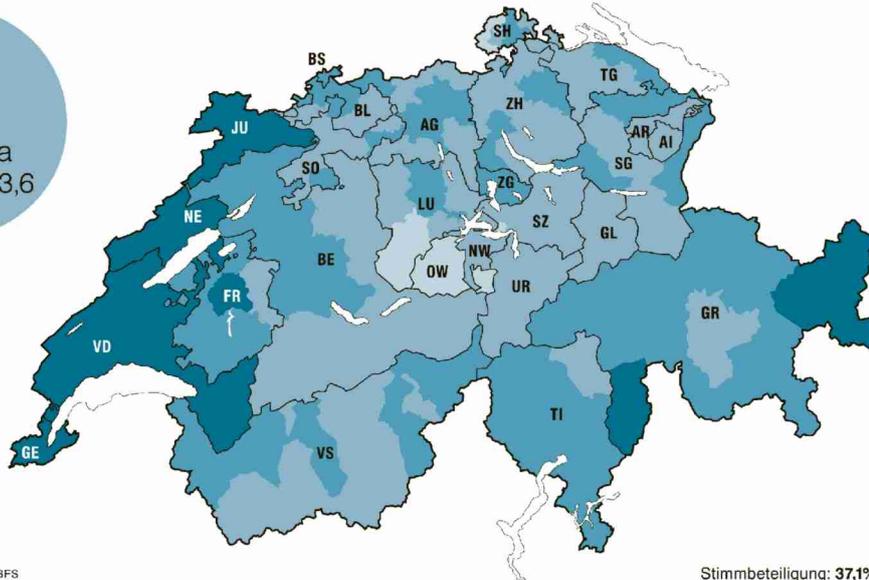
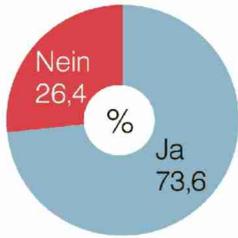




# Etwas Rückenwind für das Velo

**Veloartikel** Die hohe Zustimmung zur Verfassungsbestimmung weckt Erwartungen. Die Velolobby fordert lückenlose Radwegnetze in allen Kantonen. Doch diese werden zum Ausbau der Veloinfrastruktur kaum mehr Mittel mobilisieren.

## Gegenentwurf zur Velo-Initiative



Kantone	% Ja
Zürich	71,9
Bern	72,2
Luzern	68,7
Uri	67,4
Schwyz	62,5
Obwalden	57,2
Nidwalden	64,1
Glarus	63,0
Zug	73,4
Freiburg	76,3
Solothurn	70,4
Basel-Stadt	72,5
Baselland	70,1
Schaffhausen	68,5
Appenzell AR	68,0
Appenzell AI	64,5
St. Gallen	71,4
Graubünden	76,0
Aargau	70,2
Thurgau	71,0
Tessin	75,0
Waadt	86,3
Wallis	74,4
Neuenburg	82,3
Genf	83,1
Jura	81,6
<b>Schweiz</b>	<b>73,6</b>

Kartografie: Themakart, BFS  
Quelle: Abstimmungsstatistik, BFS

Stimmeteiligung: 37,1%

## Markus Brotschi

Das Velo ist populär und bekommt nun seinen Platz in der Bundesverfassung. Mit einem Ja-Anteil von 73,6 Prozent stimmten das Volk und alle Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege zu. Die Dreiviertelmehrheit ist auch ein Ausdruck dafür, dass dem Veloartikel keine nennenswerte Opposition erwuchs. Selbst die SVP, die die Nein-Parole herausgegeben hatte, investierte keine Energie in den Abstimmungskampf. Der Beschluss verpflichtet weder Bund noch Kantone zu einer neuen Verkehrspolitik. Der Bau von Radwegen bleibt Aufgabe der Kantone und Gemeinden, der Bund übernimmt jedoch künftig die Rolle des Koordinators.

Pro Velo, der nationale Dachverband, feierte das Resultat als

grossen Sieg. Nach dem klaren Ausgang der Abstimmung müssten nun Taten folgen, sagte Präsident Matthias Aebischer. Er fordert nicht primär mehr Geld. Vielmehr verpflichte der Veloartikel Kantone und Gemeinden, bei der Verkehrsplanung die Radfahrer genauso konsequent zu berücksichtigen wie die Fussgänger und die Autos, sagt der SP-Nationalrat. Pro Velo erwartet vom Bund, dass er die Kantone zur Realisierung von lückenlosen Velowegnetzen verpflichtet. In zehn Jahren müssten alle Kantone über entsprechende Richt- oder Sachpläne verfügen.

SVP-Nationalrat Thomas Hurter, einer der wenigen Gegner, warnte denn auch davor, dass die Befürworter nun viel in den Veloartikel hineininterpretieren würden. Damit bestehe die Ge-

fahr, dass der Bund eine Aufgabe übernehme, die bisher die Kantone gut erfüllt hätten.

## Kantone: Weiter wie bisher

Entscheidend wird sein, wie Kantone und Gemeinden das Abstimmungsergebnis interpretieren. Insbesondere auf Kantonsebene deutet nichts auf eine Bauoffensive für das Velo hin. Die Veloförderung im Kanton Zürich sei bereits kompatibel mit der angenommenen Vorlage, teilt die für den Verkehr zuständige Volkswirtschaftsdirektion mit. Der Kanton Zürich werde sein erfolgreiches Programm fortsetzen. Das Kantonsparlament habe dazu einen Rahmenkredit von 20 Millionen Franken für zehn Jahre gesprochen.

Der Berner Bau- und Verkehrsdirektor Christoph Neuhäusler anerkennt die Bedeutung



des Veloverkehrs als umweltgerechter Verkehrsträger und will diesen «unverändert» fördern. In den vergangenen Jahren habe der Kanton Bern im Rahmen seiner verfügbaren finanziellen Mittel viele Verbesserungen der Veloinfrastruktur auf den Kantonsstrassen vorgenommen, sagt Neuhaus. Diese Politik werde der Kanton weiterführen.

Eine wichtige Rolle fällt auch den Gemeinden zu. Die in Zürich zuständigen Stadträte Karin Rykart und Richard Wolff erhoffen sich «Rückenwind für das Velo» aus Bundesbern. Wie stark dieser blase, bestimme das Parlament, wenn es den Veloartikel **Auf Kantonebene deutet derzeit noch nichts auf**

## eine Bauoffensive fürs Velo hin.

auf Gesetzesstufe umsetze. Die Stadt Zürich verspreche sich zumindest eine bessere Koordination über Gemeinde- und Kantons Grenzen hinaus. Die Städt-berner Gemeinderätin Ursula Wyss sieht ein wichtiges Zeichen für die Veloförderung im ganzen Land. In Bern würden die Pläne für den Ausbau einer eigenen Veloinfrastruktur gestärkt.

### Waadt sagt mit 86 Prozent Ja

Der Veloartikel wurde in der Romandie und in Kantonen mit grossen Städten deutlicher angenommen als in ländlichen Kantonen. Die höchste Zustimmung resultierte in der Waadt mit 86,3 Prozent, den niedrigsten Ja-Anteil verzeichnete Obwalden mit 57,2 Prozent.

Pro Velo hatte mit anderen Organisationen den Veloartikel mit einer Volksinitiative erwirkt. Allerdings sah die Initiative eine verbindliche Rolle des Bundes vor. Die Initianten zogen sie zugunsten eines Gegenvorschlags zurück, der das Velo in den bestehenden Fuss- und Wanderwegartikel einfügt. Obwohl das Volk möglicherweise auch einer zwingenden Veloförderung des Bundes zugestimmt hätte, hält Aebischer den Rückzug nach wie vor für richtig. «Die Initiative war von Beginn weg auf einen Gegenvorschlag ausgerichtet.» Eine zwingende Bestimmung hätte den Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden stark eingeschränkt und im Parlament keine Mehrheit erhalten.



Bei der Verkehrsplanung sollen künftig die Radfahrer genauso konsequent berücksichtigt werden wie Fussgänger und Autos, fordert jetzt die Velo-Lobby. Foto: Urs Jaudas



## Kommentar

### *Das Volk erwartet eine bessere Veloinfrastruktur*

#### **Markus Brotschi**

Das Ja zum Veloartikel ist eine Sympathiebekundung für das Fahrrad. Aus der hohen Zustimmung lässt sich ableiten, dass die Bevölkerung eine bessere Veloinfrastruktur wünscht. Ob sie das erhält, ist offen. Denn die neue Verfassungsbestimmung macht Bund und Kantone keine konkreten Vorgaben. Velowege sind nun in der Verfassung den Fuss- und Wanderwegen gleichgestellt. Zumindest ist das eine indirekte Verpflichtung.

Den Wanderern stehen in der Schweiz 60000 Kilometer gut unterhaltene Wege zur Verfügung. Die Schweiz ist ein Wander-, aber noch kein Veloland. Für die Velofahrer muss vieles besser werden. Zu oft müssen sie sich auf viel befahrenen Strassen mit einem Velostreifen begnügen. In den Städten gibt es zu viele Passagen, die den Radfahrern gefährliche Spurwechsel zumuten oder sie zwingen, die Fahrbahn mit den Fussgängern zu teilen.

Wenn immer möglich sollten sich Velofahrer auf separaten Wegen oder klar abgetrennten Spuren bewegen können. Das erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Verlagerung eines Teils des Pendlerverkehrs vom Auto aufs Velo hat zudem einen ökologischen und verkehrspolitischen Nutzen. Wer aufs Velo umsteigt, schont die Umwelt, entlastet verstopfte Strassen und überfüllte öffentliche Verkehrsmittel. Die Kantone haben ein Interesse, sich nicht auf der heutigen Veloinfrastruktur auszuruhen. Klar ist aber, dass sie nicht Millionen beschliessen werden, um eine Velooffensive zu starten. Möglicherweise werden sich die Urheber der Veloinitiative in einigen Jahren fragen, ob es richtig war, ihr Begehren zugunsten eines unverbindlichen Verfassungszusatzes zurückzuziehen. Angesichts des hohen Ja-Anteils hätte das Volk wohl auch einem für Bund und Kantone verpflichtenden Veloartikel zugestimmt.