

Ja zum Velo- Verfassungsartikel ist erst der Anfang

Ausser die SVP haben am Abstimmungssonntag alle über das klare Ja zum Bundesbeschluss Velo gejubelt. Was nun wo konkret geschieht und wie viel Geld für die verschiedenen Projekte gesprochen wird, hängt aber weiterhin von den Kantonen und Gemeinden ab.



Bild: Ticino Turismo / swiss-image.ch / Christof Sonderegger

Eines hatten die Reaktionen von Befürwortern und Gegnern gemeinsam: Unmittelbare Folgen hat der von Volk und Ständen angenommene Veloartikel in der Verfassung nicht. Viele sprachen von einem wichtigen, aber symbolischen Votum für den Langsamverkehr. «Das Velo erhält als Alltagsverkehrsmittel mehr Anerkennung, mehr Gewicht», sagte VCS-Präsident Ruedi Blumer der Agentur Keystone-SDA. Die Bevölkerung habe deutlich Ja gesagt zu einer Aufwertung des Veloverkehrs.

Konkrete Umsetzung kommt erst

Blumer hatte an vorderster Front für den direkten Gegenentwurf zur Veloinitiative gekämpft. Die Initianten zogen ihr Begehren zugunsten des Gegenvorschlags des Parlaments zurück. Die Initiative hätte den Bund verpflichtet, Velowege finanziell zu fördern. Der Artikel, der nun angenommen wurde, erlaubt dem Bund, Fördermassnahmen zu unterstützen, schafft aber keine neuen Subventionen.

Konkret kann der Bund künftig Kantone und Gemeinden unterstützen und koordinieren. Das Parlament erhält nun den Auftrag, ein Velogesetz zu formulieren, das Fahrradwege mit Fuss- und Wanderwegen gleichstellt.

Kein Recht auf Vergessen mehr

Die wuchtige Zustimmung sei im Hinblick auf die Umsetzung des Verfassungsartikels wichtig, sagte Blumer. «Dass wir über 70 Prozent Zustimmung erhalten haben, zeigt, dass eine starke Förderung der Velowege gefordert wird.» Er werde die Umsetzung auf Bundes-, aber auch auf Kantons- und Gemeindeebene genau verfolgen, sagte der Berner SP-Nationalrat Matthias Aebischer. Als Präsident von Pro Velo zähle er auf das Feedback seiner zahlreichen Sektionen. «Sie werden uns melden, welche Projekte wie weit voranschreiten.»

Der Bund sei nun gefordert, Richtlinien für Velowegnetze auszuarbeiten und den Verkehr zu entflechten. Aebischer zeigte sich überzeugt, «dass bei der Verkehrsplanung das Velo nun nicht mehr vergessen geht».

SVP warnt vor Interventionismus

Die SVP – während des Abstimmungskampfs die einzige Gegnerin der Velovorlage, wenn auch ohne eigentliche Kampagne – trat nach Bekanntwerden des Volksentscheids gleich auf die Bremse. Es bleibe abzuwarten, was auf Bundesebene mit einer zusätzlichen Stelle und Mitteln von einer Million Franken bewirkt werden könne, sagte Thomas Hurter (SVP/ZH). Er sei skeptisch.

«Der Bund soll beratend wirken und nicht bei jedem Veloprojekt reinreden», forderte der Berner SVP-Nationalrat Manfred Bühler. Es reiche, wenn «ein paar Verwaltungsangestellte» sich um die Weiterentwicklung des Velonetzes kümmern. Trotz dem deutlichen Ja dämpfte Bühler die Erwartungen. «Die Velofahrenden sollen sich nicht zu viel erhoffen.» Es sei wenig wahrscheinlich, dass in den nächsten Jahren Velowege wie Pilze aus dem Boden schössen. Die Befürworter hätten falsche Versprechen abgegeben.

Miteinander statt Gegeneinander

Das sieht die Gegenseite freilich anders. Die Argumente für das Fahrrad seien klar: umweltfreundlich, gesund und günstig, sagte Pro-Velo-Präsident Aebischer. Er hofft nun darauf, dass in Zukunft mehr Velostrassen und Veloampeln gebaut werden. Selbst der TCS, der sich traditionell für die Anliegen des motorisierten Verkehrs einsetzt, plädiert dafür, dem Velo im Mobilitätssystem «einen gewissen Platz» einzuräumen, wie Zentralpräsident Peter Goetschi sagte.

Das Ja bedeute nicht, dass künftig alles fürs Velo und wenig fürs Auto gemacht werden müsse. «Wir dürfen die beiden Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen», warnte Goetschi. Im Gegenteil: Für alle sei die Sicherheit das A und O.

Weitere Entscheide auf tieferer Ebene

Es müssten nun verschiedene Lücken geschlossen werden, da die Schweiz heute in einigen Punkten ein Entwicklungsland sei in Sachen Velofahren, sagte VCS-Präsident Bühler. Vorbilder seien Städte wie Freiburg im Breisgau. Dort hätten die Behörden seit Jahren ein Auge darauf, dass die Situation für die Velofahrenden besser werde. In der Schweiz müssten etwa mehr gefährliche Stellen entschärft werden.

Der Verband Pro Velo Schweiz, der den nun verabschiedeten Bundesbeschluss vor Jahren ins Rollen gebracht hatte, erwartet viel: «In zehn Jahren sollen alle Kantone über entsprechende Richt- oder Sachpläne verfügen.» Ob sich die dortige Politik dann ähnlich geschlossen für das Velo einsetzen wird, bleibt abzuwarten. (sda)

Publiziert am Montag, 24. September 2018