



GLEICH LANGE SPIESSE FÜRS VELO

Warum es ein JA für die Velo-Initiative braucht

Text: PETE MIJNSSEN



Pete Mijnsen; er ist Herausgeber und Chefredaktor des Magazins «Velojournal» und Mitinitiant der Velo-Initiative.

Man kennt den Witz: Ein amerikanischer, ein deutscher, ein französischer und ein Schweizer Junge diskutieren, woher Babys kommen. Der Amerikaner erklärt: «In Amerika produzieren Roboter Babys in grossen Fabriken.» Der Deutsche sagt: «In Deutschland bringt der Storch die Babys.» Der Franzose fügt hinzu: «In Frankreich machen ein Mann und eine Frau Liebe miteinander, um ein Baby zu zeugen.» Zuletzt meint der Schweizer: «Bei uns ist das von Kanton zu Kanton verschieden.» So kommt es einem zuweilen auch mit der Veloförderung vor. Sie ist von Kanton zu Kanton, von Gemeinde zu Gemeinde, oft sogar von Quartier zu Quartier verschieden. Nichts gegen unsere direkte Demokratie, aber gerade bei der Veloförderung werden deren Mängel überdeutlich. Wer auf unseren Strassen mit dem Velo unterwegs ist, findet sich oft in einem Flickwerk von Velowegen, -streifen, abrupten und zuweilen gefährlichen Übergängen wieder. In den Städten liegen veloplanerische Höhe- und Tiefpunkte meist nahe beieinander.

Mehr Velo, weniger Stau

Ohne Zweifel gab es in den letzten Jahrzehnten in den Städten Verbesserungen und im Tourismus hat die Schweiz mit Veloland und SchweizMobil internationale Massstäbe gesetzt. Das Aggloprogramm des Bundes hat den

kantonalen Wildwuchs in den letzten Jahren etwas gestoppt. Aus dem prall gefüllten Strassenbau-Geldtopf fallen inzwischen auch ein paar Krümel für Veloverbindungen und Wege ab. Die Fachstelle Langsamverkehr beim Astra sorgt dafür, dass bei Strassenbauprojekten das Velo nicht komplett vergessen geht. Das ist nicht nur einfach eine freundliche Geste. Der Einbezug des Velos in das schweizerische Verkehrssystem wird mittlerweile von breiten Kreisen als notwendig erachtet. Denn der Verkehr nimmt unaufhaltsam zu, vor allem der Freizeitverkehr. In einem Strategiepapier des Bundesrats kommen die Autoren zum Schluss, dass noch viel ungenutztes Potenzial für den Langsamverkehr brachliegt. Denn 30% Prozent aller Autofahrten sind kürzer als 3 km. Das Velo ist ein Hoffnungsträger gegen den Verkehrsstau und erst noch ein günstiges und gesundes Verkehrsmittel. Wie schwierig aber die Umsetzung von Velowegnetzen und Massnahmen ist, wissen alle, die in einer Schweizer Stadt wohnen. Trotz jahrzehntealter Forderungen und Beteuerungen der Politiker ist Velopolitik noch immer ein hartes Stück Brot, und Verbesserungen sind oft nur dank hartnäckiger Lobbyarbeit zu erreichen.

Die Schweiz muss ihre Verkehrsprobleme in den Griff bekommen, will sie daran nicht ersticken und ihre wirtschaftliche Prosperität beibehalten. Eines der am besten ausgebauten



öV-Netze der Welt reicht dafür nicht aus. Dieses platzt bereits jetzt in den Ballungsgebieten aus allen Nähten. Der Langsamverkehr – und mit ihm das Velo – muss in eine nachhaltige Verkehrspolitik einbezogen werden, damit wir für die zukünftigen Herausforderungen gerüstet sind. Gerade unsere kleinräumigen Strukturen, die Affinität zum und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind dafür ideal. Wir bewundern die Niederlande für ihre Veloinfrastruktur. Aber das Velowegnetz dort ist auch nicht einfach vom Himmel gefallen. Der Erdöl-schock Anfang der 1970er Jahre und die fatalen Folgen einer ungebremsten Automobilität führten zu einem Umdenken in der Politik und in der Bevölkerung.

Die Pioniertat wagen

Eine Ergänzung des Bundesverfassungsartikels über die Fuss- und Wanderwege mit dem Passus Velo ist deshalb nötig und überfällig. Alle Parteien, ausser der SVP, haben sich positiv zu dem Anliegen geäussert und unterstützen den Gegenvorschlag des Bundesrats. Dieser geht in

die gleiche Richtung wie die Initiative, ist aber etwas abgeschwächt formuliert. Eine Annahme der Velo-Initiative wird dem Veloverkehr hierzulande endlich zu gleich langen Spiessen gegenüber den anderen Verkehrsträgern verhelfen. Das wäre in der Tat eine schweizerische Pioniertat. Ohne Kantönligeist.

Das Velo als Verkehrsmittel für den Alltag: weil es so viel weniger Verkehrs- und Parkraum benötigt.

DIE VELO-INITIATIVE...

ist eine eidgenössische Volksinitiative. Sie verlangt, dass das Velofahren in gleicher Weise gefördert wird wie das Wandern. Dazu soll Artikel 88 der Bundesverfassung «zur Förderung des Wanderns und Zu-Fuss-Gehens» durch «das Velofahren» ergänzt werden. Damit erhält der Bund die Kompetenz, Rahmenbedingungen zur Veloförderung zu definieren und Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung zu unterstützen. Dem Stimmvolk wird die mit 105'000 Unterschriften unterzeichnete Initiative (und/oder ein Gegenvorschlag) frühestens Ende 2018 vorgelegt. Im Trägerverein der Initiative engagieren sich PolitikerInnen aus den Parteien SP, FDP, CVP BDP und Grüne. Präsiert wird das Komitee vom Berner SP-Nationalrat Thomas Aebischer. Mit dabei ist auch der Tessiner Ex-Radrennprofi Rocco Cattaneo; er hat im November 2017 im Nationalrat den Sitz von Ignazio Cassis (Bundesrat) übernommen.



NF.