année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess **Veloweggesetz (BRG 21.046)**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Veloweggesetz (BRG 21.046), 2021 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Strassenverkehr 1

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.05.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im September 2018 hatte die Schweizer Stimmbevölkerung dem direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative zugestimmt. In Umsetzung dieses Beschlusses präsentierte der Bundesrat im Mai 2021 seinen **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Das Ziel bestehe darin, ein Velowegnetz zu erstellen, welches den Verkehr entflechte und diesen dadurch für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer mache. Mit dem neuen Gesetz erlange der Bundesrat die Kompetenz, die Kantone beim Vollzug zu unterstützen sowie die Koordination und Information über die Velowegnetze zu fördern. Die Kantone sollen neu zur Planung und Erstellung der Velowegnetzte verpflichtet werden. Sie müssten das gesamte Netz oder Teile davon ersetzen, wenn diese den Sicherheits- und Attraktivitätsstandards nicht mehr genügen. [1]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer solle den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.
Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtabstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP-

und der FDP.Liberalen-Fraktion. [2]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Wintersession 2021 mit dem **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Marco Romano (mitte, TI) und Frédéric Borloz (fdp, VD) stellten die Vorlage vor, deren zentraler Aspekt in der Verpflichtung der Kantone lag, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.
In der Eintretensdebatte hiessen Mitglieder der Grünen-, SP- und GLP-Fraktion die Vorlage des Bundesrates – unter anderem mit Verweis auf die wichtige Rolle der Veloförderung im Kampf gegen die Treibhausgase – gut und beabsichtigten, die «Verwässerungen» (Aebischer; sp, BE), die der Ständerat vorgenommen hatte, wieder rückgängig zu machen. Die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion wollten ebenfalls auf die Vorlage eintreten, äusserten sich jedoch nicht mit demselben Enthusiasmus zur Vorlage. Sie sahen vor allem «die Einräumung von Kompetenzen zugunsten von Interessenorganisationen» (Fluri; fdp, SO) kritisch, womit Fluri insbesondere auf den Beibezug von Velo-Fachorganisationen bei der Planung und dem Erhalt der Velowegnetze anspielte. Die SVP-Fraktion hingegen sprach sich gegen das Gesetz aus. Für sie bedeutete ein neues Gesetz mehr Ausgaben, welche die Auto- und Lastwagenfahrer sowie die Kantone und Gemeinden berappen müssten. Zudem werde der Ausbau der Velowege in der Stadt zu weniger Platz für die Autofahrer und auf dem Land zum Verlust von Landwirtschaftsfläche führen, befürchteten die Sprechenden der SVP-Fraktion.
Im Anschluss an das unbestrittene Eintreten wurden die einzelnen Minderheitsanträge debattiert, die sich um die Durchgängigkeit der Velowegnetze, um die Information der Öffentlichkeit, um die Aufgliederung in Haupt- und Nebenrouten und um die Fristen für die Umsetzung des Gesetzes drehten. Auch über den Einbezug und das Verbandsbeschwerderecht von Interessenorganisationen im Bereich des Veloverkehrs wurde – wie bereits im Ständerat – intensiv diskutiert. Die Minderheitsanträge wurden allesamt abgelehnt. In Übereinstimmung mit den Anträgen der Kommissionsmehrheit blieb der Nationalrat somit fast gänzlich auf der Linie des Ständerats. Allerdings wurde der Entscheid des Ständerates korrigiert, wonach die Velowegnetze nur «möglichst» sicher und die Streckenführung nur «möglichst» direkt sein solle. In der Version des Nationalrates müssen sie demnach «sicher» und «direkt» sein. Auch beim Ersatz von Velowegen entschied sich der Nationalrat für eine strengere Formulierung: Er strich den Passus, dass ein «ausgewiesenes öffentliches Interesse» an einem Ersatz vorliegen müsse; somit müssten Velowege in jedem Fall ersetzt werden.
In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer den Entwurf mit 135 zu 50 Stimmen bei 3 Enthaltungen an. Lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte die Vorlage ab. [3]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Frühjahressession 2022 konnte das **neue Veloweggesetz** verabschiedet werden. Nach der Wintersession 2021 waren noch einige wenige Differenzen verblieben, die die Räte nun bereinigen konnten. Während sich der Ständerat in Sachen Sicherheit und Streckenführung der Velowege der strengeren Version des Nationalrates anschloss, konnte sich der Ständerat bei der Problematik des Ersatzes von alten Velowegen durchsetzen. Hierbei wurde festgelegt, dass zukünftig bei einem Ersatz das öffentliche Interesse und die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen.
In den Schlussabstimmungen wurde die Vorlage mit 138 zu 49 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) respektive mit 35 zu 4 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion. [4]

---

1) BBl 2021, 1260; Medienmitteilung Bundesrat vom 19.5.21
2) AB SR, 2021, S. 988 ff.
3) AB NR 2021, S. 2668 ff.; AB NR 2021, S. 2679 ff.
4) AB NR, 2022, S. 101 f.; AB NR, 2022, S. 623; AB SR, 2022, S. 2 ff.; AB SR, 2022, S. 251