

Mitfinanzierung von Veloinfrastrukturen durch die Velofahrenden Position gegen neue Velosteuer /Velovignette (Motion Fehr Düsel)

Das Wichtigste in 1 Minute

Pro Velo ist gegen eine Velosteuer

Sie ist ungerecht: Velofahrende zahlen bereits mit.

Sie ist kontraproduktiv: Eine neue Steuer bremst den politisch gewollten Veloboom.

Sie ist ineffizient: Der Einzug von 20 Fr bei 4 Mio Velofahrenden wäre schlicht zu teuer.

Pro Velo fordert das Gegenteil: bessere steuerliche Anreize für Velofahrende und Investitionen in mehr und bessere Velowege. Denn jeder gefahrene Velokilometer bringt unserer Gesellschaft einen Benefit von 25 Rappen!

1. Ausgangslage

Nationalrätin Nina Fehr Düsel (SVP/ZH) will den Bundesrat mit einer [Motion](#) (21.3.2025) verpflichten zu prüfen, "wie eine Velovignette wieder eingeführt werden könnte, um mit dieser Abgabe einen Teil der Strasseninfrastruktur (für Velowege) zu finanzieren".

Die Motion wird wie folgt begründet:

1. Es wird laufend in neue Verkehrsinfrastruktur und vor allem in den Bau neuer Velowege investiert, was auch sinnvoll ist. Im Sinne des Verursacherprinzips und der Kostentransparenz wäre es sinnvoll, wenn auch die Velofahrer einen bescheidenen Beitrag an die Verkehrsinfrastruktur beisteuern.
2. Eine Abgabe in Form einer Vignette in der Höhe von CHF 20.-- pro Jahr pro Person und nicht pro Velo wäre prüfenswert. Ausserdem müsste dieser Beitrag auch bei mehreren Velos nur einmalig bezahlt werden.
3. Eine E-Vignette müsste auch nicht aufgeklebt werden.
4. Kinder bis zu 12 Jahren könnten davon ausgenommen werden, da diese oft nur Trottoirs und Quartierstrassen benutzen.
5. Ausserdem gibt es bereits entsprechende Pilotprojekte, welche realisiert werden könnten.
6. Auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat sich in einer Studie mit der verursachergerechten Finanzierung von Veloinfrastrukturen und einer möglichen Abgabe befasst.
7. Da die Hälfte der Schweizer Bevölkerung mindestens ein Velo benutzt, würde dies dem Bund 90 Mio. CHF einbringen, welche zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen würde.
8. Ausserdem dient eine Vignette gemäss Polizei bei einem Diebstahl dazu, dass das Velo leichter wieder aufgefunden werden kann, und die Velofahrer halten sich auch eher an die Regeln.

In seiner Antwort vom 14.05.2025 beantragt der Bundesrat die Ablehnung der Motion. Er zeigt jedoch "grundsätzlich Verständnis für die Forderung, auch die Velofahrerinnen und Velofahrer an den Kosten der Verkehrsinfrastrukturen zu beteiligen. Allerdings sieht er bezüglich der Einführung einer Velovignette viele offene Fragen, wie beispielsweise die Form, die Höhe des Preises, die Ausgestaltung und die Erhebung einer solchen Abgabe. Auch in Bezug auf die Verwendung und Verteilung der Mittel besteht Klärungsbedarf."

Im Kantonsrat des Kantons Zürich wurde bereits im Februar 2025 eine entsprechende [Einzelinitiative](#) an den Regierungsrat überwiesen.

2. Beurteilung der in der Motion aufgeworfenen Aspekte

2.1 Verursacherprinzip bei der Finanzierung von Velo-Infrastrukturen

Rund 60 % der Bevölkerung in der Schweiz verfügt über ein Velo und fährt damit zumindest ab und zu. Praktisch der ganze Veloverkehr ist auf Gemeinde- und Kantonsstrassen unterwegs. (Ausgenommen sind Nationalstrassen 3. Klasse sowie die Anschlussbauwerke der Autobahnen, auf denen auch Velos verkehren dürfen.) Zudem leistet der Bund via Agglomerationsprogramme (PAV) Beiträge an Velo-Infrastrukturen in Agglomerationen. In den ersten drei Generationen der PAV wurden rund 60 Mio. Franken pro Jahr an Veloinfrastrukturen gesprochen. Es existieren keine Zahlen über die effektiven jährlichen Gesamtkosten für Velo-Infrastrukturen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass das Velowegnetz zum grössten Teil mit Geldern aus Gemeinde- und Kantonskassen und somit aus Steuergeldern finanziert wird. (Vgl. dazu auch die Antwort des Bundesrates zur [Motion](#) von Nationalrat Benjamin Giezendanner aus dem Jahre 2022.)

2.2 Kostentransparenz bei der Finanzierung von Velo-Infrastrukturen

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen ist aufgrund der verschiedenen Zuständigkeiten und des Förderalismus komplex. Es kommt hinzu, dass Veloinfrastruktur-Projekte oftmals nicht als eigenständige Bauprojekte erscheinen, sondern Teil grösserer Projekte sind. Eine Velo-Abgabe würde diese Mechanismen nicht transparenter machen.

2.3 Höhe der Abgabe und Einnahmenvolumen

Die Motionärin schlägt eine Abgabe von 20.- Franken pro Person (ab 12 Jahren) vor. Bei einer Anzahl von rund 4.8 Mio Velofahrenden¹ ergäbe dies eine jährliche Abgabe von rund 94.8 Mio Franken. Die in der Motion angegebene Zahl scheint plausibel.

2.4 E-Vignette

Anstatt einer Klebevignette (wie bis 2011) schlägt die Motionärin eine E-Vignette vor. Rund 4.8 Mio Personen müssten diese jährlich kaufen, um Velo fahren zu dürfen. Ein entsprechender Nachweis müsste (auf dem Handy) für den Fall einer Kontrolle beim Velo fahren mitgeführt werden.

2.5 Pilotprojekte und Studie des ASTRA

Die Motionärin erwähnt Pilotprojekte für eine Velo-Abgabe. Pro Velo kennt keine solchen. Bei der erwähnten Studie des ASTRA handelt es sich um eine laufende Forschung mit dem Titel «Anknüpfungspunkte und Modelle zur verursachergerechten Finanzierung von Veloinfrastrukturen». Diese ist 2024 gestartet und dürfte 2026 abgeschlossen sein.

¹ 2023 waren in der Schweiz rund 7.9 Mio Personen älter als 11 Jahre. Rund 60 % der Menschen in der Schweiz fahren Velo.

Die vorgeschlagene Velo-Abgabe würde jährlich rund 90 Mio. Franken einbringen. Jährlich müssten rund 4.8 Mio. Personen die Abgabe bezahlen, den Nachweis elektronisch (auf dem Handy) ablegen und beim Velofahren mitführen. Mit der Abgabe könnten die Velos miterfasst werden.

Geklärt werden müsste unter anderem, wie und zu welchen Kosten die Erhebung, Verwaltung und Zuteilung der Gelder an die Strasseneigner erfolgen könnte.

3. Position von Pro Velo Schweiz

Pro Velo Schweiz steht dem Ansinnen einer Velobesteuerung kritisch gegenüber. Dies aus folgenden Gründen:

3.1 Velofahrende zahlen bereits für die Infrastruktur

Rund 60 % der Bevölkerung in der Schweiz verfügt über ein Velo. Praktisch der ganze Veloverkehr ist auf Gemeinde- und Kantonsstrassen unterwegs. Diese werden zum grössten Teil mit Geldern aus Gemeinde- und Kantonskassen bezahlt. Diese Finanzierungsform ist grundsätzlich gerecht. Der Bund zahlt (via Agglomerationsprogramme (PAV)) nur ca. 2 % seiner Verkehrsausgaben² an Veloinfrastrukturen.

(Vgl. dazu auch die Antwort des Bundesrates zur [Motion](#) von Nationalrat Benjamin Giezendanner aus dem Jahre 2022.)

3.2 Trennung schützt Velofahrende vor dem motorisierten Verkehr

Dass in Agglomerationen Veloinfrastrukturen durch den NAF, der ausschliesslich aus Motorfahrzeuggeldern gespeist wird, mitfinanziert werden, ist gerecht. Separate Veloinfrastrukturen und (teure) Spezialbauten sind in der Regel nötig, um Velofahrende vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs zu schützen.

3.3 Veloinfrastrukturen nützen dem motorisierten Verkehr

Die Entflechtung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Zudem entlastet Velofahren die Infrastruktur des motorisierten Verkehrs.

3.4 Vignette nur mit grossem Aufwand erhältlich

Die Erhebung einer neuen Veloabgabe und die Kontrolle wäre mit grossem administrativem Aufwand verbunden. Denn weder Velos noch Velofahrende müssen registriert werden. Aus diesem Grund wurde die alte Velovignette im Jahre 2012 abgeschafft.

3.5 Velovignette als Haftpflichtversicherung

Die bis ins Jahr 1988 gültige Velonummer aus Blech und anschliessend die bis 2011 verfügbare Velovignette als Kleber waren ein Haftpflichtversicherungsnachweis. Seit deren Abschaffung können Velofahrende - freiwillig - eine Haftpflichtversicherung privat

² Der Bundesrat hat in der Botschaft zum Veloweggesetz (2021) festgehalten, dass in den ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme 20 % der Gelder in Veloprojekte geflossen sind. 20 % bedeuten 63.4 Millionen pro Jahr (Zahlen von 2022). Das sind ca. 2.2 % der Ausgaben aus dem NAF.

abschliessen. Dieses System hat sich etabliert und bewährt. Eine Wiedereinführung der Versicherungspflicht und eines Versicherungsnachweises ist aus Sicht von Pro Velo weder nötig noch verhältnismässig.

3.6 Vignette als Diebstahlschutz

Die Motionärin weist auf die Vorteile eines Veloregisters bei der Diebstahlbekämpfung hin. Voraussetzung wäre somit, dass zusammen mit der Person auch die benutzten Velos erfasst werden müssten. Aus Sicht der Diebstahlfahndung und Rückführung sichergestellter Velos wäre ein zentrales Register zwar vorteilhaft. Doch wäre die Wiedereinführung eines Registers und dessen Betrieb aufwändig und teuer.

3.7 Besteuerung eines gewünschte Verhaltens ist kontraproduktiv

Mit der Abgabe würde etwas verteuert und verkompliziert, das der Staat fördern möchte. Der Ausbau des Velowegnetzes ist ein Auftrag aus dem Veloweggesetz (2023). Dieses wurde vor dem Hintergrund des Velo-Artikels in der Bundesverfassung, der von rund 74 % der Stimmenden und allen Kantonen angenommen wurde, erlassen. Es besteht somit ein Auftrag des Volkes und des Parlaments, das Velowegnetz auszubauen.

Velofahren bringt der Gesellschaft einen finanziellen Nutzen von rund 25 Rappen pro gefahrenen Kilometer. Vor diesem Hintergrund wäre es kontraproduktiv, das Velofahren zu verteuern und zu behindern.

Mit der Lancierung der [Roadmap Velo](#) hat der Bund im Jahre 2023 ein Verdoppelungsziel (von 2021 bis 2035) formuliert, das sowohl Bundesrat Albert Rösti als auch Bundesrätin Elisabeth Baume Schneider anlässlich öffentlicher Veranstaltungen erwähnt haben.

3.8 Fazit

Aus den genannten Überlegungen lehnt Pro Velo Schweiz die Einführung einer Velosteuer ab. Sie ist ungerecht und steht quer in der aktuellen Verkehrspolitik und zu den Nachhaltigkeitszielen der Schweiz. Pro Velo Schweiz fordert vom Bund vielmehr, seinen Beitrag an Veloinfrastrukturen zu erhöhen, damit - wie vom Veloweggesetz vorgegeben - bis Ende 2042 ein sicheres und attraktives Velowegnetz realisiert werden kann. Dazu sollen zusätzliche Mittel aus dem NAF zur Verfügung stehen.

4. Forderungen von Pro Velo Schweiz

Pro Velo Schweiz fordert, dass anstelle einer Belastung der Velofahrenden die Förderung des Velos ausgebaut werden soll. Denn gemäss [Zahlen des ARE](#) aus dem Jahre 2024 bringt jeder gefahrene Velokilometer der Gesellschaft einen externen Nutzen von rund 25 Rappen. Investitionen in Veloinfrastrukturen und die Förderung des Velofahrens lohnen sich daher.

4.1 Zusätzliche Bundesgelder für Veloinfrastrukturen

Um die Entwicklung des Velowegnetzes und die fristgerechte Umsetzung des Veloweggesetzes zu unterstützen, fordert Pro Velo Schweiz:

1. Erhöhung des Anteils des NAF, der in die PAV fliesst

Das [MinVG](#) legt den Anteil des NAF, der in die PAV fließen darf, auf 9-12 % fest.

Dieser Anteil soll zumindest verdoppelt werden. Damit können mehr Projekte, die eine nachhaltige Verkehrsorganisation und damit Veloinfrastrukturen fördern, unterstützt werden.

2. Gelder für Veloinfrastrukturen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr SFSV

Der Bund beteiligt sich mit Globalbeiträgen an die Hauptstrassen sowie mit Pauschalbeiträgen am Substanzerhalt der Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen. Damit sind grundsätzlich schon heute auch Beiträge an Veloinfrastrukturen möglich. Pro Velo Schweiz fordert, dass der Bund mehr Geld in die SFSV gibt und diesen Zusatzbetrag zu Gunsten von Veloinfrastrukturen zweckbindet.

4.2 Förderung des Velofahres mit Programmen und steuerlichen Anreizen

Pro Velo Schweiz fordert alle Staatsebenen auf, das Velofahren zu fördern und zu belohnen. Beispielsweise durch die Unterstützung von Mitmachaktionen - insbesondere für Kinder und Jugendliche - sowie steuerliche Anreize.

5. Medien-Kommunikation «Nein zur neuen Velosteuer»

5.1 Wording PV CH zur Motion Fehr Düsel

Pro Velo lehnt die Forderung von NR Fehr Düsel klar ab. Sie ist ungerecht und steht quer in der aktuellen Verkehrspolitik und zu den Nachhaltigkeitszielen der Schweiz. Pro Velo fordert vom Bund vielmehr, den Beitrag des Bundes an Veloinfrastrukturen massgeblich zu erhöhen. Die Kantone und Gemeinden müssen und wollen bis Ende 2042 ein sicheres und attraktives Velowegnetz realisieren. Dazu sollen zusätzliche Mittel aus dem NAF zur Verfügung stehen. Erstens hat die Bevölkerung im November 2024 klar zum Ausdruck gebracht, dass es keinen Ausbau der Nationalstrassen will. Zweitens leistet das Velo einen dringend nötigen Beitrag zur Erreichung der CO2-Ziele. Und drittens bringt jeder gefahrene Velo-Kilometer der Allgemeinheit einen Nutzen von rund 25 Rappen.

[Medienmitteilung](#) von Pro Velo Schweiz vom 21.3.2025

5.2 Radio Streitgespräch

SRF Sendung Forum, 23.1.2025: Soll Velofahren in Zukunft Kosten, mit PV Vizepräsident Hasan Candan und Fehr Düsel (SVP)

[Velovignette: Soll Velofahren kostenpflichtig werden? - Radio SRF 1 - SRF](#)

5.3 Antwort PV ZH zu Forderung im Kantonsrat

Im Kanton Zürich fordert eine kantonale Einzelinitiative eine Velosteuer. PV ZH hat die wichtigsten Argumente gegen diese Schnapsidee auf ihrer Webseite zusammengestellt.

[Argumente gegen die Velosteuer - Pro Velo Kanton Zürich](#)